

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

### NOTICIAS

### Buques, Navieras, Astilleros y Puertos

- 070200 El antiguo buque español ALPACA ha sido renombrado IOLE
- 070300 El ARROYOFRIO UNO abanderado en Liberia con el nombre WINCO UNO
- 070428 El buque de cruceros JULES VERNE (construcción 185 de UN Valencia como CROWN MONARCH) comienza a operar desde Alicante con cruceros semanales por el Mediterráneo
- 070429 Primera escala en Valencia del portacontenedores EVER UNITY en viaje de Barcelona a Taranto
- 070430 Primera escala en Barcelona del OCEAN VILLAGE TWO
- 070500 Remolques Gijoneses SA incorpora a su flota el remolcador CUBIA recientemente construido en Turquía como MED ISTANBUL
- 070500 Buques en línea regular, operados por armadores españoles, que han hecho escala en el puerto de Valencia durante los meses de Mayo y Junio. Acciona-Trasmediterránea: CELTIC MIST, ALMUDAINA DOS, EL GRECO, MILENIUM, CELTIC SUN, SOROLLA, MURILLO. Iscomar: DON PEDRO, DON FERNANDO, MERCEDES DEL MAR, LIBRA. Contenemar: CATALINA DEL MAR, TERESA DEL MAR, GLORIA DEL MAR, GRACIA DEL MAR, CANDELARIA DEL MAR. Balearia: PAU CASALS. Suardiaz: L'AUDACE, TENERIFE CAR. Pinillos: GEMA B, MAR B
- 070501 Escala del PLAYA DE ALCUDIA en Mahon en viaje de Tarragona a Tarragona con materiales de construcción
- 070501 Continua retenido en el puerto de Santa Cruz de Tenerife el buque GUAJIRA (Ex ARRIAGA)



**GUAJIRA**, en Santa Cruz de Tenerife el 1 Mayo 2007 - ©Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

- 070501 Escala en Santa cruz de Tenerife del COSTA ROMANTICA en viaje de Arrecife de Lanzarote a Funchal

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons  
Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Herмосilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



**COSTA ROMANTICA**, en Santa Cruz de Tenerife el 1 Mayo 2007 - ©Julio Antonio Rodríguez Herмосilla

070501 Escala en Santa Cruz de Tenerife del OCEAN PRINCESS con graneles sólidos desde Cebú



**OCEAN PRINCESS**, en Santa Cruz de Tenerife el 1 Mayo 2007 - ©Julio Antonio Rodríguez Herмосilla

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

070501  
070501

Primer viaje oficial del SEA JET 1 entre Cala Ratjada y Ciutadella

Fuentes de la naviera jordana Salam International Transport & Trading Company aseguran que será imposible recuperar el buque FARA-3 -construcción 186 de Bazan Cartagena como ARAO-ya que tanto el buque como la carga han sido saqueados por las fuerzas rebeldes de los Tigres Tamiles en la costa nororiental de Sri Lanka



Distintas imágenes del FARA-3 varado y saqueado en la costa nororiental de Sri Lanka - ©SCOPP, Sri Lanka

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Herмосilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 070503 Primera escala en Valencia del WIND STAR en viaje de Málaga a Tarragona
- 070503 Primera escala en Alicante del VOYAGER OF THE SEAS
- 070504 Atraca en Vigo, en viaje inaugural, el buque de cruceros AIDAdiva en viaje de Le Havre a Lisboa y destino final Palma de Mallorca con 1955 turistas y 602 tripulantes
- 070507 Primera escala en Valencia del buque portacontenedores CHESAPEAKE BAY BRIDGE en viaje de Barcelona a Suez
- 070508 Llega a Castellón el SELLA remolcando una gabarra con dos Coke Drum para BP Oil
- 070508 Primera escala en Valencia del buque portacontenedores MSC HEIDI en viaje de Suez a Le Havre
- 070508 Primera escala en Valencia del portacontenedores MAERSK SEVILLE en viaje de Málaga a Suez
- 070508 EL VIKING EXPLORER -construcción 643 de Astilleros Zamakona SA, Santurtzi- realiza pruebas de mar
- 070508 Primera escala del año en Vigo de trasatlántico QUEEN MARY 2 en viaje de Southampton a Barcelona con 2495 turistas y 1245 tripulantes
- 070509 Escala en Valencia, procedente de Cádiz, del crucero AIDAdiva. Atraca en el muelle comercial Turia Sur al encontrarse también en puerto el GRAND VOYAGER y el MSC SINFONIA
- 070509 Escala en Castellón del buque CAPE, construcción 309 de SA Balenciaga como GOIRI



CAPE, en Castellón el 9 Mayo 2007 - ©Jose Miralles Pol

- 070510 Escala en Valencia del obo HEBEI MERCY -construcción 035 de AESA Puerto Real como MERCEDES- con clinker de China

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



**HEBEI MERCY**, en Valencia el 11 Mayo 2007 - ©Jose Miralles Pol

- 070510 Primera escala en Mahón del GALICIA con turistas
- 070510 Primera escala en Barcelona del CARNIVAL FREEDOM
- 070510 Después de anular su escala en Gijón debido a una huelga en el sector del transporte, el buque de cruceros THE WORLD atraca en el muelle de Getxo a las 0700 horas donde permanece hasta el día 11 a las 1800 horas. Procedía de Burdeos y partió con destino a Lisboa
- 070511 Escala inaugural en Vigo del buque de cruceros MSC LIRICA en viaje de posicionamiento desde el Caribe al Norte de Europa con último atraque en Madeira y siguiente en Le Havre. A bordo llevaba 1415 turistas y 725 tripulantes
- 070512 Dos pesqueros piratas toman a remolque al frigorífico TAHOMA REEFER (AESA Sevilla como FRIGO EUROPA) -fondeado en Monrovia desde el 11 Agosto 2006 después de sufrir un incendio- y evitando las fuerzas de Naciones Unidas y Francia logran remolcarlo hacia aguas de Costa de Marfil sin que se conozca por el momento su posición actual
- 070513 Primera escala en Valencia del CHARLOTTE MAERSK



**CHARLOTTE MAERSK**, en Valencia el 14 Mayo 2007 - ©Jose Miralles Pol

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons  
Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

070514 El frigorífico SIERRA LEYRE entra en Astander para reparar  
070514 Escala en Santa Cruz de Tenerife del buque hospital AFRICA MERCY en viaje de Rotterdam a Monrovia



**AFRICA MERCY**, en Santa Cruz de Tenerife el 16 Mayo 2007 - ©Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

070514 Primera escala en Castellón del ANAMCARA IV en línea Castellón-Valencia-Argelia de CNAN  
070514 Atraca en Rande (Ría de Vigo), el mercante frigorífico panameño NEW HIROTSUKI, para desembarcar un cargamento de pescado congelado traído desde las Islas Malvinas. Zarpó el día 23 para Marín, tras esta primera escala en aguas viguesas



**NEW HIROTSUKI** en Rande el 21 Mayo 2007 - ©Francisco Díaz Guerrero

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 070514 Primera escala en Vigo del crucero americano STAR PRINCESS, que arribó en ruta de Lisboa a Le Havre con 2411 turistas y 1091 tripulantes. Coincidió en puerto con el crucero británico AURORA



STAR PRINCESS en Vigo el 14 Mayo 2007 - ©Francisco Díaz Guerrero

- 070515 Con la escala del LAURA MAERSK, el puerto de Vigo es excluido de la línea oceánica Sudamérica-Norte de Europa. Este buque, que volvería sin embargo a Vigo el 29 de junio en visita extraordinaria en ruta de Le Havre a Itajai (Brasil) para embarcar contenedores vacíos, puso el broche final a más de cinco años adscrito a este servicio regular junto con sus naves gemelas LAUST, LEDA, LEXA, LICA y LUNA MAERSK. Maersk Line adujo razones comerciales para cambiar a Vigo por Amberes en la citada ruta



LAURA MAERSK entrando en Vigo el 11 Marzo 2003 - ©Capt José Luis Díaz Campa

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons  
Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



LUNA MAERSK en Vigo el 28 Agosto 2006 - ©Francisco Díaz Guerrero



LEDA MAERSK saliendo de Vigo el 4 Marzo 2003 - ©Capt José Luis Díaz Campa

- 070515 Los buques NIXE II, CALA CASTELL, BLAU DE FORMENTERA y ARLEQUIN ROJO cancelas sus viajes entre Ibiza y Formentera debido al mal tiempo
- 070515 Escala en Santa Cruz de Tenerife del buque tanque SANTA ANA en viaje de Ras Lanuf a Las Palmas de Gran Canaria

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons  
Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



**SANTA ANA**, en Santa Cruz de Tenerife el 16 Mayo 2007 - ©Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

- 070515 El remolcador CLARA CAMPOAMOR en Valencia como apoyo a la Copa América
- 070515 Seis cruceros atracan en el puerto de Málaga se trata de los NAVIGATOR OF THE SEAS -en primera escala-, ARTEMIS, CORAL, ROYAL CLIPPER, BLACK PRINCE y DALMACIJA
- 070516 Escala en Santa Cruz de Tenerife del buque de cruceros ADRIANA en viaje de Las Palmas de Gran Canaria a Santa Cruz de la Palma



**ADRIANA**, en Santa Cruz de Tenerife el 16 Mayo 2007 - ©Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

- 070516 Primera escala en Valencia del MAERSK KALMAR en viaje de Málaga a Suez
- 070516 Primera escala en Valencia del CMA CGM CONDOR en viaje de Algeciras a Génova
- 070516 El buque CCNI ANGOL carga en Marín tres generadores para torres eólicas. Las piezas, fabricadas en Ferrol y con destino a Islas Galápagos, se descargarán en Ecuador. Es el primer embarque de este tipo de mercancías que se realiza en el puerto de Marín

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 070517 Nueva escala inaugural en Vigo, esta vez a cargo del crucero americano NAVIGATOR OF THE SEAS, que estableció un nuevo récord de personas llegadas por mar a este puerto: 4373 en total. El buque, de 311 metros de eslora, 49 de manga, 8,6 de calado y 138.279 trb, permaneció atracado entre las 9 y las 17 horas. Entró procedente de Lisboa y zarpó con rumbo a Southampton



NAVIGATOR OF THE SEAS en Vigo el 17 Mayo 2007 - ©Francisco Díaz Guerrero

- 070517 Primera escala en Valencia del CSAV MANZANILLO  
070517 Primera escala en Málaga del buque de cruceros AMADEA en viaje de Alicante a Gibraltar  
070517 El buque de apoyo VIKING EXPLORER, nueva construcción de Astilleros Zamakona SA, sale de Bilbao para Aberdeen  
070517 Astilleros Gondán SA realiza la botadura del remolcador APEX, construcción no. 438  
070518 Primera escala en Barcelona del ferry BORJA, de Balearia, para incorporarse a la línea Barcelona-Palma de Mallorca



BORJA, en Barcelona el 7 Junio 2007 - ©Arturo Paniagua Mazorra

- 070518 El ARKLOW FLAIR, construcción 263 de Astilleros de Murueta SA, sale de Bilbao para comenzar sus singladuras comerciales  
070518 Primera escala del AMADEA en Málaga

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 070518 El COSTA MARINA toca fondo durante la maniobra de salida de Mahón, con un calado de 8 mts., sin consecuencias
- 070518 Escala en Santa Cruz de Tenerife para avituallamiento del obo FRONT RIDER en viaje de Richards Bay a Enstedvarket Havn
- 070518 Primera escala en Valencia del tanque OTHELLO para cargar vino
- 070518 Primera escala en Valencia del MSC ORCHESTRA en viaje inaugural de Marsella a Lisboa
- 070518 El RMS LAAR vara a la entrada de Pasajes sobre las 2345 horas, procedía de Bilbao en lastre
- 070519 El RMS LAAR reflotado sobre las 0115 horas con la ayuda del remolcador FACAL DIECIOCHO
- 070519 Ultima salida de Valencia del ferry MELODIA en la ruta Valencia-Palma de Mallorca
- 070520 El ferry BORJA realiza su primera salida de Barcelona hacia Palma de Mallorca
- 070520 Escala en Santa Cruz de Tenerife para avituallamiento del granelero TONGA en lastre de Aughinish Island a Port Kamsar
- 070520 El ferry PAU CASALS llega a Valencia para incorporarse a la línea con Palma de Mallorca
- 070520 Cerrado el puerto de Ciutadella por mal tiempo. Desviados el NURA NOVA, SEA JET 1 y RAMON LLULL a Mahón
- 070520 Los buques de crucero OCEANA -Arrecife de Lanzarote para Las Palmas de Gran Canaria-, PACIFIC VENUS -Lisboa para Buenos Aires- y DISNEY MAGIC -Castaway Cay para Cádiz- hacen escala en el puerto de Santa Cruz de Tenerife. Los dos últimos por primera vez



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons  
Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



DISNEY MAGIC, en Santa Cruz de Tenerife el 20 Mayo 2007 - ©Julio Antonio Rodríguez Hermosilla



OCEANA, en Santa Cruz de Tenerife el 20 Mayo 2007 - ©Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons  
Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Herмосilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



**PACIFIC VENUS**, en Santa Cruz de Tenerife el 20 Mayo 2007 - ©Julio Antonio Rodríguez Herмосilla

- 070520 Primera escala del HEBRIDEAN SPIRIT en Valencia
- 070520 El TOLEDO SPIRIT recoge a 21 tripulantes del NORTH SEA, 120 millas al SSW de Lagos, que había sufrido un incendio y había sido abandonado. El buque de apoyo BRAGO recogió otro superviviente y cuatro cuerpos. Además hay tres desaparecidos.
- 070521 Cerrado el puerto de Ciutadella por mal tiempo. Desviados el NURA NOVA, SEA JET 1 y RAMON LLULL a Mahón
- 070521 Primera escala en Palma de Mallorca del BORJA, de Balearia, en la línea Barcelona-Palma de Mallorca
- 070521 Primera escala en Valencia del MAERSK STRALSUND en viaje de Suez a Southampton



**MAERSK STRALSUND**, en Valencia el 22 Mayo 2007 - ©Jose Miralles Pol

- 070521 El MELODIA, fletado por Acciona Trasmediterránea, regresa a la línea Barcelona-Mahón
- 070522 El tanque ELLEN KNUTSEN (construcción 286 de AESA Sestao) colisiona con los pilares del puente de Botlek -Rotterdam- sufriendo daños en su banda de estribor. Procede al atraque por sus propios medios

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 070522 Cerrado el puerto de Ciutadella por mal tiempo. Desviados el NURA NOVA, SEA JET 1 y RAMON LLULL a Mahón
- 070522 Nueva escala en Vigo del transporte de vehículos abanderado en Singapore TIGRIS LEADER, que arribó en ruta de Durban a Zeebrugge para desembarcar coches de importación



**TIGRIS LEADER** en Vigo el 22 Mayo 2007 - ©Francisco Díaz Guerrero

- 070522 Atraca en Vigo el crucero finlandés KRISTINA REGINA, en viaje de Lisboa a Brest, con 201 turistas finlandeses
- 070523 Primera visita del mercante frigorífico ruso BEREG MECHTY, uno de los mayores buques de su clase entrados últimamente en Vigo, que trajo de Alaska 7000 toneladas de bacalao congelado



**BEREG MECHTY** en Vigo el 23 Mayo 2007 - ©Francisco Díaz Guerrero

- 070523 La gabarra GAVEA LIFTER, remolcada por el FAIRMOUNT SUMMIT, comienza un viaje de Port Gentil a Malta llevando a bordo la plataforma petrolífera SEADRILL 7
- 070523 Primera escala en Málaga del buque de cruceros MSC ORCHESTRA

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 070524 Escala inaugural en Vigo del crucero británico THOMSON SPIRIT, que arribó procedente de Lisboa y zarpó para el Reino Unido con 1236 cruceristas británicos y 541 tripulantes. Coincidió en puerto con el SAGA ROSE, que iba de Barcelona a Southampton, con 569 turistas británicos
- 070524 Primera escala en Valencia del CMA CGM VENEZUELA en viaje de Algeciras a Génova
- 070524 Escala en Castellón del recientemente incorporado a la flota española CEDEIRA
- 070524 Primera escala en Castellón del MSC ORCHESTRA
- 070525 El buque V. USHAKOV atraca en Astander para descargar distintos equipos -entre ellos una plataforma para helicópteros- destinados al GEOMASTER que está siendo convertido en este astillero desde el 13 de Enero
- 070525 Primera escala en Valencia del MAERSK SHEERNESS en viaje de Suez a Southampton
- 070525 Primera escala en Valencia del buque de cruceros ANDREA
- 070525 Comienza a operar desde Barcelona el DISNEY MAGIC



DISNEY MAGIC, en Barcelona el 6 Junio 2007 - ©Joan Cámara Vila

- 070526 Primera escala en Mahón del MONTLHERY con turistas

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 070526 Zarpa de Vigo con destino a Las Palmas de Gran Canaria, el nuevo ferry de Naviera Armas VOLCAN DE TAMADABA, tras ser construido en Astillero Barreras. Su inmediato destino será combinar el servicio interinsular canario con la isla de Madeira
- 070526 Primera escala en Valencia del HS BERLIOZ en viaje de Barcelona a Suez
- 070526 El remolcador MONTFALCO rescata en aguas de Libia a 26 subsaharianos que navegaban en una patera
- 070527 Atraca en Rande (Ría de Vigo) el frigorífico de bandera hondureña ULIA -construcción 117 de Astilleros del Cadagua SA como F J GARAYGORDOBIL-, procedente de Ilo (Perú), para desembarcar 1.600 toneladas de pescado congelado
- 070527 Primera escala en Ibiza del buque de cruceros JULES VERNE
- 070528 Primera escala en Valencia del MAERSK SARNIA en viaje de Málaga a Suez
- 070528 El remolcador RIA DE VIGO llega a Burriana para reparar
- 070528 Con el objeto de reparar una avería, el buque MSC VERONIQUE atraca en el futuro muelle de cocheros del puerto de Valencia (aún no inaugurado). Se espera que la reparación dure unos 10 días



MSC VERONIQUE, en Valencia el 31 Mayo 2007 - ©Jose Miralles Pol

- 070528 El RAMON LLULL desviado a Mahón por mal tiempo
- 070528 Los fast ferries FEDERICO GARCIA LORCA, MILLENIUM y ALMUDAINA II anulan viaje entre Palma de Mallorca y Barcelona debido al mal tiempo
- 070529 Escala en Castellón del WANDA A (SA Juliana Constructora Gijonesa como JOHSTADT)
- 070530 Primera escala en Valencia del MSC BENGAL en viaje de Suez a Le Havre
- 070530 Llega a Valencia el CELTIC MIST, fletado por Acciona Trasmediterránea, para realizar tres rotaciones semanales en la línea Valencia-Palma de Mallorca

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons  
Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



**CELTIC MIST**, en Valencia el 1 Junio 2007 - ©Jose Miralles Pol

- 070530 Llega a Ciutadella el PITIUSA NOVA, en su primera escala, para efectuar pruebas de atraque
- 070531 El remolcador CLARA CAMPOAMOR recibe, 40 millas al SW de Marsala, a los inmigrantes subsaharianos rescatados por el MONTFALCO
- 070531 Escala en Santa Cruz de Tenerife del ASTRO POLARIS con crudo de Kole Terminal, sale al día siguiente para Escravos
- 070531 Escala en Castellón del BARIZO, reciente incorporación a la flota española
- 070531 Con clinker de China hace escala en Valencia el obo HEBEI RAINBOW (antiguo ZARAGOZA de CEPESA)



**HEBEI RAINBOW**, en Valencia el 31 Mayo 2007 - ©Jose Miralles Pol

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

070531 Con el atraque del BRO CECILE se inaugura en Valencia el Muelle de la Xita, nueva terminal de buques tanque



BRO CECILE, en Valencia el 1 Junio 2007 - ©Jose Miralles Pol

- 070531 Escala en Gijón del buque de cruceros RHAPSODY, primero de la temporada, en viaje de Vigo a La Rochelle
- 070600 EI CIUDAD DE BURGOS vendido a intereses turcos y renombrado HAYAT N
- 070600 EI VOLCAN DE TENAGUA renombrado ASSALAMA con la intención de destinarlo a una línea entre Canarias y Marruecos
- 070600 Buques en línea regular, operados por armadores españoles, que han hecho escala en el puerto de Castellón durante el mes de Junio. Pinillos: MAR B
- 070601 Primera escala en Alcudia del BARIZO
- 070601 Escala en Santa Cruz de Tenerife para avituallamiento del EXCELSIOR, primer transporte de LNG capaz de regasificar su carga y que el pasado 2 de Febrero fue protagonista en Scapa Flow del primer trasiego comercial barco-barco de LNG
- 070601 Llega a Barcelona el ESPALMADOR JET para su abanderamiento
- 070602 Primera escala en Valencia del MAERSK KIYHIRA en viaje de Suez a Southampton
- 070604 Primera escala en Valencia del CSAV ITAIM en viaje de Fos a Rio de Janeiro
- 070605 Zarpa de Vigo el buque español de investigación oceanográfica EMMA BARDAN, con destino a aguas de Menorca, para realizar una campaña de investigación. Este laboratorio flotante fue construido en Vigo y entregado a la Secretaría General de Pesca Maritima en 2006

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons  
Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



**EMMA BARDAN** en Vigo el 5 Junio 2007 - ©Francisco Díaz Guerrero

- 070605 Primera escala en Mahón del FALMOUTH BAY
- 070605 Escala en Mahón del remolcador VALDIVIA, en tránsito hacia las granjas atuneras del Mediterráneo
- 070605 Primera escala en Barcelona del FLORENCIA
- 070606 Primera escala en Valencia del CASSANDRA con trigo de Rostock
- 070606 Escala en Santa Cruz de Tenerife, para avituallamiento, del LNG FINIMA en viaje de Huelva a Bonny

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



LNG FINIMA, en Santa cruz de Tenerife el 6 Junio 2007 - ©Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

- 070607 Primera escala en Mahón del PAMIR con materiales de construcción
- 070607 Desde Alcudia llega a Mahón el REMOLCANOSA CUARENTA para asistir, junto al MONTEBELO, en las maniobras de atraque y desatraque del THOMSON CELEBRATION
- 070607 Primera escala en Valencia del MSC CAROLINA en viaje de Amberes a Pireo
- 070610 Primera escala en Valencia del GRANDE ARGENTINA para cargar turismos
- 070610 Procedente de Bilbao el LAIDA llega a Astander para reparar
- 070611 Primera escala en Valencia del SILVER CLOUD
- 070612 Botadura del CLARA DEL MAR
- 070612 Primera escala en Valencia del JOLYN con malta cervecera a granel
- 070613 Primera escala en Valencia del TIAN TONG FENG
- 070613 Escala en Santa Cruz de Tenerife del HÖEGH ASIA en viaje de Las Palmas de Gran Canaria a Jacksonville

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons  
Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Herмосilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



**HÖEGH ASIA**, en Santa Cruz de Tenerife el 13 Junio 2007 - ©Julio Antonio Rodríguez Herмосilla

- 070613 Primera escala en Málaga, fruto de la anulación de una escala en Casablanca, del buque de cruceros GRAND PRINCESS en viaje de Barcelona a Gibraltar
- 070613 Escala en Santa Cruz de Tenerife, para avituallamiento, del SERI ALAM en viaje de Bonny a Lake Charles con gas natural



**SERI ALAM**, en Santa Cruz de Tenerife el 13 Junio 2007 - ©Julio Antonio Rodríguez Herмосilla

- 070614 Del buque SAFMARINE MONO se descarga en el muelle no. 9 del puerto de Málaga el TEU 1.000.000

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons  
Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



**SAFMARINE MONO**, en Algeciras el 16 Julio 2005 - © Emilio Mesa Morilla

- 070614 Primera escala en Mahón del buque de la Armada francesa BISON
- 070615 Primera escala en Castellón del IRAN PIROZI en línea semanal de India/Pakistan y Golfo Pérsico al Norte de Europa
- 070616 Entra en servicio el ESPALMADOR JET en la línea de pasaje Ibiza-Formentera
- 070616 Escala del MAR PAULA en Alcudia con productos de Tarragona
- 070616 El ALMUDAINA DOS se reincorpora a la línea Barcelona-Mahón
- 070617 Escala del SWALLOW en viaje de Huelva a Barcelona con fertilizantes
- 070618 Llega a Vigo por primera vez el crucero de la Holland American Line VEENDAM, en ruta de Lisboa a Le Havre, con 1238 turistas americanos y 588 tripulantes multinacionales
- 070619 Primera escala en Bilbao del CANDELARIA DEL MAR en viaje inaugural procedente de Emden, carga 440 TEUS para Las Palmas de Gran Canaria

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons  
Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Herмосilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



070620 Primera escala del DART 2 en Barcelona, renombrado ELENA B para Naviera Pinillos



DART 2, en Dartford en Junio 2003 - ©Niall Kelly

070621 Se incorporan a la línea Alcudia-Ciudadella como refuerzo temporal el PITIUSA NOVA y el NIXE II

070621 Primera escala en Alcudia del BOUGA con carbón de Tarragona

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons  
Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



**BOUGA**, en Castellón el 3 Julio 2007 - ©Jose Miralles Pol

- 070621      El LOGOS II (ex-ANTONIO LAZARO) sufre una colisión con un pesquero en el puerto de Jersey, sin consecuencias
- 070621      El PATRICIA DEL MAR sale de Barcelona donde ha permanecido desde el 25 de Marzo
- 070622      Desviados a Mahon el NIXE II, PITIUSA NOVA (en su primera escala con pasaje), RAMON LLULL, SEA JET 1 y NURA NOVA, por cierre del puerto de Ciutadella
- 070622      Procedente de La Coruña el BEZA llega a Astander para reparar
- 070622      Escala del CORNIDE DE SAAVEDRA en Mahón
- 070623      El SOROLLA se reincorpora a la línea Barcelona-Mahón
- 070623      El SEA JET 1 sufre la rotura de unos de sus *colchones* de aire quedando amarrado en Ciutadella. Se intenta reparación de fortuna para proceder a Barcelona y vararlo para reparación definitiva. Los 430 afectados son reembarcados en otras navieras
- 070623      Escala en Santa Cruz de Tenerife, para avituallamiento, del LNG KANO en lastre de Bilbao para Bonny

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



LNG KANO en Santa Cruz de Tenerife el 23 Junio 2007 - ©Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

- 070624 El JUAN J. SISTER rescata a 38 naufragos a la deriva en una patera cerca de la Isla de Alborán  
070626 Los buques GEMA B y MAR B sustituyen a los CUEVASANTA B y VERONICA B en la línea Levante-Canarias de Pinillos  
070626 Primera escala en Valencia del GERMAN SKY con abono de Sibenik. Sale en lastre para Sagunto  
070626 Procedente de St Nazaire el SUPER-FAST ANDALUCIA llega a Astander para reparar  
070627 El buque MIRAMAR realiza en Marín la primera descarga de palas eólicas que tiene lugar en este puerto, en total once juegos de tres palas cada uno cargados en Brunsbuttel destinados a un parque eólico de Orense



MIRAMAR, en Marín el 27 Junio 2007 - ©APMarín

- 070627 Primera escala en Valencia del WISLA con trigo de Kalundborg. Sale en lastre para Tunes  
070627 Escala del CEMENMAR DOS en Valencia de Motril para Motril a cargar cemento

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 070628 Procedente de Cartagena el JAUME III se incorpora a las líneas Barcelona-Palma de Mallorca y Barcelona-Ibiza
- 070630 Primera escala en Valencia del CANDELARIA DEL MAR en viaje de Barcelona Santa Cruz de Tenerife

### BARCOS DE AYER

## ELVIRA ORIA

por Capt José Luis Díaz Campa

INDICATIVO DE LLAMADA	TIPO	MATERIAL CASCO
EHUW	PORTACONTENEDORES	ACERO
ESLORA	MANGA	PUNTAL
127,18 mts	15,78 mts	9,2 mts
CALADO	TRN	TRB
7,052 mts	3166	4581
TPM	MAQUINA	POTENCIA
6332	MOTOR MAN 12V40/54A	7500 HP
VELOCIDAD	HELICES	CAPACIDAD CARGA
18,4 nudos	1 propulsión + 1 maniobra a proa	353 TEUS inc 127 FRIGO
ESCOTILLAS	CLASIFICACION	IMO
7	LR +100A1 LMC - GL	7711696

### HISTORIAL

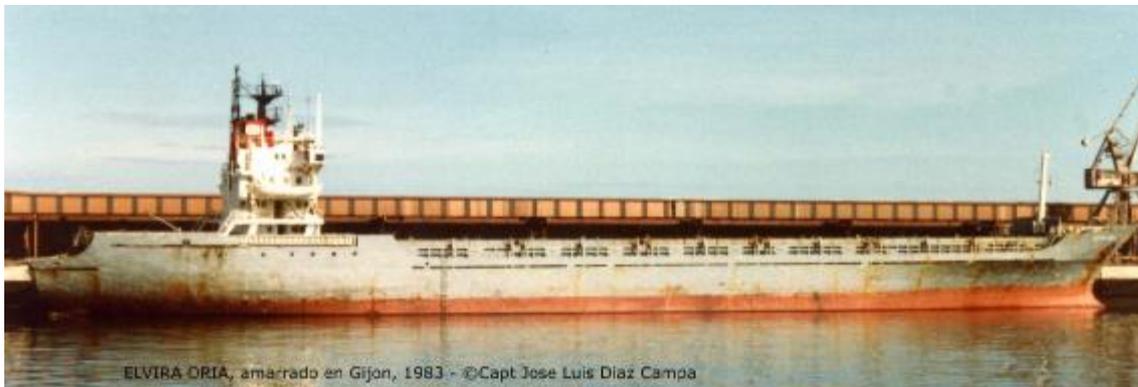
03.1977	Contratada su construcción por Naviera Santa Catalina SA
17.01.1978	Pasa al dominio de la Compañía Gijonesa de Navegación SA
21.06.1978	Botado por Astilleros de Huelva SA, casco 111
27.09.1978	Pasa de la matrícula de Huelva a la de Gijón. Lista 2ª Folio 311
20.08.1979	Pruebas oficiales de mar
28.11.1979	Sale de Huelva para Avilés
01.12.1979	Amarrado en Avilés
24.03.1981	Finaliza el amarre en Avilés, procede a Gijón
26.03.1981	Llega a Ferrol para reparar
10.04.1981	Sale de Ferrol con destino a Montreal para comenzar sus singladuras comerciales
Hasta 06.12.1981	Línea regular Montreal, Halifax, Hamilton, Port au Prince, Kingston, Santo Domingo, Bridgetown, Port of Spain, Montreal
06.12.1981 a 02.01.1982	Viaje de posicionamiento a Europa. Sale de Port of Spain en lastre a La Guaira donde carga un completo de TEUS para Bilbao
12.01.1982 a 13.02.1983	Línea regular Rotterdam, Amberes, Lisboa, Leixoes, Ipswich, Amberes, Rotterdam
16.02.1983 a 06.04.1984	Amarrado en Gijón
22.02.1985	Adjudicado en subasta al Banco de Crédito Industrial SA
11.04.1984 a 01.10.1985	Línea regular Rotterdam, Felixstowe, Capetown, Durban, Port Elizabeth, Capetown, Hamburgo, Rotterdam; con escalas esporádicas en Dunkerque, Las Palmas, Zeebrugge, Leixoes y Bilbao
04.12.1985 a 04.04.1986	Amarrado en Gijón
08.04.1986 a 11.11.1986	Línea regular Rotterdam, Reykjavik, New York, Norfolk, Reykjavik, Rotterdam; con escalas esporádicas en Portsmouth (VA), Halifax y Hafnarfjordur
14.11.1986	Llega a Gijón
01.12.1986	Entregado en Gijón a sus nuevos armadores Atlantic Middle East Lines, Panamá. Renombrado GABON
1990	Renombrado ALKAID. Columbia Maritime Corp, Panamá
1990	Renombrado SANTA PAULA. Mismos armadores
1991	Renombrado DELFIN DEL MEDITERRANEO. Naviera del Atlántico SA. Bandera española. Matriculado en Las Palmas de Gran Canaria. Lista 2ª Folio 2/91. Nuevo indicativo de llamada EABQ. Línea regular Mediterráneo-Canarias

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons  
Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

19???	Nuevo armador Imot SL. Manejado por Contenemar SA. Línea regular Península-Canarias
19???	Nuevo armador Tramp SL. Manejado por Contenemar SA. Línea regular Península-Canarias
02.02.1998	Hundido en posición 35-34N 013-04W. Viaje Gijón-Las Palmas de Gran Canaria. Trece tripulantes rescatados con vida por los helicópteros del buque de la Armada británica ARGUS y por el de la Armada holandesa TROMP que junto con el canadiense TORONTO y el norteamericano ROBERT G BRADLEY estaban de maniobras en la zona. 1 tripulante rescatado muerto.

### IMÁGENES\*



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons  
Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Herмосilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



DELFIN DEL MEDITERRANEO, detalle de la habitación y bodega de popa - ©Capt Jose Luis Diaz Campa



DELFIN DEL MEDITERRANEO, maniobrando en Tarragona en Mayo 1992 - ©Capt Jose Luis Diaz Campa

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons  
Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Herмосilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



\*Imágenes procedentes de diapositivas a excepción de la primera y la última que han sido escaneadas directamente de copias propias en papel fotográfico

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons  
Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

ESCRIBEN  
LOS SOCIOS

## LA TRAGEDIA DE LA BAHIA DE ALGECIRAS

por Manuel Rodríguez Aguilar

El 26 de mayo de 1985 los informativos de mediodía en la televisión nos anticipaban lo que algunos periodistas calificarían más tarde como la mayor catástrofe marítima española. Como era lógico, al día siguiente la terrible noticia llenaba los titulares de los periódicos españoles. La explosión el día anterior en la Bahía de Algeciras de un petrolero panameño había provocado la explosión de otro petrolero de la CAMPSA, ambas seguidas de un incendio de proporciones gigantescas, que sembró el desconcierto y la desesperación en los pueblos próximos a la refinería de CEPSA. El balance provisional era estremecedor: 17 muertos, 16 desaparecidos, 36 heridos y cuantiosos daños materiales todavía sin determinar. La gravedad del suceso obligaba al Rey Juan Carlos a desplazarse urgentemente hasta la zona acompañado por algunos políticos. Durante varios días se repitieron en los diferentes medios de comunicación las noticias sobre el suceso apareciendo espectaculares imágenes de los restos de los dos buques y de lo poco que había quedado del pantalán. El espectáculo era dantesco, pero ¿qué es lo que había sucedido?.

A primeros de los años ochenta, Wellis Ltd., una de tantas sociedades sin domicilio social conocido que proliferan en el ámbito marítimo mundial, encargó al astillero coreano Korea Shipbuilding & Engineering Corp, de Pusan, dos petroleros de productos de 30.000 toneladas de peso muerto. La puesta en quilla del primero, de nombre PETRAGEN ONE, se realizó a mediados de 1981, entregándolo a la naviera un año después. Su gemelo, el PETRAGEN TWO, iba desfasado en la construcción aproximadamente 5 meses, por lo que fue entregado a la naviera a finales de 1982. Ambos petroleros se abanderaron en Panamá.



Las características generales del PETRAGEN ONE, muy similares a las de su gemelo PETRAGEN TWO, eran las siguientes:

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

ESLORA	MANGA	PUNTAL
183,62 mts	25,93 mts	14,33 mts
MOTOR	POTENCIA	VELOCIDAD
Mitsubishi 6RLB66	8260,6 KW	15,6
T.R.N.	T.R.B.	T.P.M.
9.033 tons	19.070,77 tons	29.993 tons
DISPOSICION DE TANQUES		
8 centrales y 16 laterales		

El PETRAGEN ONE, con 29 tripulantes japoneses y coreanos, llegó a la Bahía de Algeciras el día 24 de mayo por la tarde. Transportaba un cargamento de 24.677 toneladas de nafta que había tomado en el puerto libio de Ras Lanuf. Esa misma tarde atracó en la parte exterior del brazo derecho del pantalán, y minutos después fue visitado, comprobado y aceptado por el inspector de cargamentos de la refinería de CEPSA, que era la destinataria de la carga. La descarga comenzó a las 21.05 horas de ese mismo día sin utilizar el Sistema de Gas Inerte con el que estaba dotado. La exhaustación de los gases se realizaba a través del colector general y de los posteleros, manteniendo los tapines cerrados. Las operaciones de descarga prosiguieron durante toda la noche sin incidencias.

El día 25 por la mañana atracó en la parte interior del mismo brazo derecho del pantalán el CAMPONAVIA. Era uno de los numerosos petroleros de la flota de la CAMPSA y tenía una tripulación de 31 hombres (reducida a 30 porque el mayordomo había salido con permiso nada más atracar), todos de nacionalidad española. Venía en lastre y tenía previsto cargar 5.000 toneladas de gasolina de 97 octanos (súper) y 1.000 toneladas de gasolina de 92 octanos (normal). No disponía de sistema de gas inerte y cargaba venteando por los tapines abiertos de los tanques. La carga, con las primeras toneladas recibidas por gravedad, empezó a las 10.50 horas después de terminar el deslastre. En los muelles del pantalán de CEPSA trabajaban en ese turno 9 empleados que atendían los diferentes servicios de carga y descarga de los productos y las posibles incidencias que pudieran presentarse.

En 1969, Juliana Constructora Gijonesa, entregó el CAMPONALÓN, el primero de los tres buques encargados por la CAMPSA. Cuatro años más tarde entregaba los dos restantes nombrados CAMPONAVIA y CAMPOMIÑO. Se trataba de buques de dimensiones semejantes pero con una diferencia significativa, el primero tenía dos puentes (central y popa) mientras que los dos últimos eran de superestructura única a popa. Con la entrada en servicio de los dos nuevos petroleros en 1973, la flota de CAMPSA alcanzó ese año las 38 unidades con un total de 372.000 toneladas de peso muerto.



©Teodoro Diezrich González

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

El astillero puso la quilla del CAMPONAVIA, construcción no. 211, el 19 de julio de 1972 y la botadura tuvo lugar el 21 de diciembre del mismo año. La entrega a la naviera se realizó en diciembre de 1973. Tras entrar en servicio el primer viaje fue a Bilbao para tomar un cargamento de gasolina con destino a Pasajes, realizando a lo largo de su vida principalmente viajes entre los puertos españoles con algunos desplazamientos al extranjero. Las características del nuevo buque eran las siguientes:

<b>ESLORA</b>	<b>MANGA</b>	<b>PUNTAL</b>
123,7 mts	16,5 mts	7,4 mts
<b>MOTOR</b>	<b>POTENCIA</b>	<b>VELOCIDAD</b>
B&W	3.850 HP	14 nudos
<b>T.R.N.</b>	<b>T.R.B.</b>	<b>T.P.M.</b>
2.154 tons	4.222 tons	6.452 tons
<b>DISPOSICION DE TANQUES</b>		
6 centrales y 6 laterales		

A las 11.00 horas del día 25, el PETRAGEN ONE había descargado la mayor parte de la nafta y quedaba en sus tanques menos de 3.000 toneladas. Simultáneamente con la descarga se estaban haciendo reachiques internos sobres los dos slops (tanques nº 8 laterales). Sin embargo, un grave problema afectaba al tanque nº 8 estribor porque la válvula de exhaustación no respondía al movimiento del volante por avería de los mecanismos y se encontraba cerrada, lo que impedía la exhaustación de los gases. En una ocasión se realizó una toma de vacíos, observándose que en el tanque nº 8 estribor existía una gran presión interior ya que al abrir el tapín estuvieron saliendo gases durante casi dos minutos. Además, según todos los informes técnicos, las soldaduras del buque coreano no eran de buena calidad y en la zona del trancañil del mismo tanque presentaban deficiencias concretadas en la falta de penetración, de fusión y ciertas incrustaciones gaseosas o de escoria.



Colección Fernando García Echegoyen

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Herмосilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



Cinco minutos más tarde se produjo una situación de prealarma, con un traqueteo, fuertes vibraciones y caída de la tensión eléctrica, que alertó a varios tripulantes que se tiraron al agua o bien saltaron a la plataforma del pantalán. Se había roto el trancañil del tanque nº 8 estribor, en la zona de proa del tanque, hacia popa en 45 grados de inclinación, con una longitud de unos 4 metros. Por la abertura comenzaron a escapar los gases acumulados en el tanque. De repente, una terrible explosión en la zona de los tanques nº 2 y nº 3 del PETRAGEN ONE partió el buque en dos, derrumbó una zona del pantalán e impulsó con gran violencia el costado de estribor del CAMPONAVIA. El tremendo impacto perforó la superestructura, el casco y los tanques, provocando una gran grieta con varias vías de agua. Según consta en los informes técnicos: *"En el tanque 8 babor se produjo una ignición provocada por la caída libre de nafta mezclada con agua procedente de la bomba de reachique, que se transmitió a otros tanques por las líneas"*. El petrolero español llevaba cargadas por gravedad hasta ese momento 152 toneladas de gasolina. Los testigos presenciales informaron que con la primera explosión se apreció un chorro o escape vertical en forma de hongo de gran potencia que alcanzó los 300 metros de altura.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



Una segunda explosión, también de gran intensidad, se produjo en el CAMPONAVIA. Algunos de sus tripulantes se pudieron lanzar al agua aunque una parte importante de la tripulación no tuvo oportunidad de salvarse en un buque que se hundió rápidamente. Todavía se pudieron escuchar otras dos explosiones si bien de menor intensidad que las primeras. El CAMPORUBIO, otro petrolero de la CAMPSA de 6.601 TRB que estaba cargando en la parte exterior del brazo izquierdo del pantalán, pudo desconectar las mangueras y largar cabos para poner agua de por medio y alejarse del desastre. Los combustibles que se habían desparramado sobre la superficie del agua se incendiaron convirtiéndose toda la zona en un espectáculo dantesco de fuego y humo.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



La movilización de efectivos fue espectacular; embarcaciones diversas, bomberos, ambulancias, Guardia Civil, Servicio Aéreo de Rescate, policía, Cruz Roja, Protección Civil, acudieron a la zona del accidente. Después de la intervención de los remolcadores con sus cañones de agua y sofocado el incendio sobre la seis de la tarde, entre el humo aparecía la silueta fantasmagórica del PETRAGEN ONE totalmente quemado y partido en dos. En los siguientes días la recuperación de muchos cadáveres fue laboriosa debido a su situación y al estado de los restos. El balance final fue de 32 fallecidos: 13 del buque panameño, 12 del buque español y 7 empleados del pantalán de CEPSA, además de 13 heridos de diversa consideración. El coste total del desastre se cifró en unos 42 millones de dólares, incluyendo los seguros de casco y carga, gastos de lucha contra la contaminación, indemnizaciones por muerte o accidente, remoción de los restos y pérdidas consecuentes. La empresa alemana Neptune Transport and Marine Services, adjudicataria del contrato para la remoción de los restos, extrajo en los tres meses de trabajo más de 11.000 toneladas de acero del fondo de la bahía.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons  
Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



El Gobierno designó una Comisión Interministerial para estudiar el accidente. Lo más destacable del informe era la constatación de una cadena de graves impudencias de la autoridad marítima, del pantalán de la refinería y del propio PETRAGEN ONE.

Habían pasado 5 años desde que sucedió la tragedia de la Bahía de Algeciras y seguían sin establecerse las causas y las responsabilidades. El domicilio social de la sociedad Wellis Ltd., con un capital social compuesto por 10.000 acciones sin valor nominal, era todo un misterio, lo mismo que el propietario de la carga de nafta. La investigación de la INTERPOL con objeto de determinar el domicilio del presidente (ya fallecido) y de los consejeros había sido fallida. Para que la Audiencia Provincial de Cádiz fijara la vista oral era necesario realizar diferentes pruebas comparativas en el PETRAGEN TWO. Sin embargo, en agosto de 1988 fue adquirido por Hillard Holding Ltd. y cambió su nombre por HILLARD. Además, navegando por rutas muy alejadas de España resultaba muy difícil localizar.



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

Colección Fernando García Echegoyen



El sumario terminó por entrar en el “agujero negro” de la justicia española (plazos incumplidos, cambios de jueces, anulaciones, repeticiones, etc.) y finalmente se llegó a un acuerdo económico de indemnización con los Aseguradores. El caso fue sobreseído sin juicio.

La lista de fallecidos del CAMPONAVIA era la siguiente:

- Capitán: Carlos María Closa Bares
- Tercer oficial: Jesús Campillo Novo
- Oficial de Radio: Javier de Marcos Monasterio
- Jefe de máquinas: Manuel Martínez González
- Segundo oficial de máquinas: Juan José Martínez Vidaurrazaga
- Contra maestre: Manuel Domínguez Cacabelos
- Marinero: Jesús Villalonga Costoya
- Marinero: José Fernández Bouzada
- Mozo: José San Martín Bernárdez
- Electricista: Luciano Llorente Marcos
- Engrasador: Jesús Simón Fernández Sánchez
- Camarero: Benjamín Rodríguez Viturro

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons  
Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

ESCRIBEN  
LOS SOCIOS

## EL RETORNO DE TRASATLANTICA

por Juan Carlos Díaz Lorenzo

Con las primeras escalas de los buques portacontenedores CANARIA y su gemelo FERNANDO M. PEREDA en el puerto de Santa Cruz de La Palma, los días 8 y 15 de junio de 2007, respectivamente, la histórica Compañía Trasatlántica Española reanuda su presencia en la isla después de una prolongada ausencia. Y lo hace formando parte del servicio denominado "Transcanarias", línea semanal entre Canarias, Alicante, Valencia y Barcelona, incrementando así la capacidad de transporte de contenedores para fruta, carga refrigerada y seca. Se trata, sin duda, de una buena noticia para el transporte marítimo de La Palma.

Trasatlántica, propiedad desde 1994 del Grupo Odiel, tiene en explotación dos buques "full container" llamados CANARIA y FERNANDO M. PEREDA, a los que se sumarán otros dos buques de su mismo tipo, el primero de los cuales, bautizado con el nombre de RUILOBA, se encuentra en fase de armamento en los astilleros Hijos de J. Barreras, en Vigo, donde también está en grada el segundo buque.

El nuevo servicio de Trasatlántica desde el puerto palmero –a cuyo acto de presentación asistió el presidente y consejero delegado de la compañía, Javier Villasante-, ha sido celebrado por las autoridades competentes y, sobre todo, por los exportadores fruteros, puesto que compite con la misma línea que mantiene desde hace años Naviera Pinillos, tanto en itinerario como en fecha de operaciones. De la consignación se ocupa la delegación de Acciona-Trasmediterránea.



Estampa marinera del buque portacontenedores CANARIA – Archivo Daniel R. Cabrera

Los buques CANARIA y FERNANDO M. PEREDA son dos portacontenedores puros construidos en los astilleros Hijos de J. Barreras, en Vigo, y puestos en servicio en 1998. Se trata de unidades de 10.540 GRT y 13.300 TPM, que miden 149,20 metros de eslora total -135,20 entre perpendiculares-, 23 de manga, 11,20 de puntal a

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

la cubierta principal y 8,40 de calado máximo. La capacidad de carga es de 977 TEUS (unidades de 20 pies), de ellos 364 en bodegas y 613 sobre tapas de escotillas y cubierta. Del total, 150 contenedores pueden ser frigoríficos.

El equipo propulsor está formado por un motor diesel MAN B&W 6S50MC, reversible de dos tiempos, sobrealimentado, capaz de una potencia máxima continua de 11.640 caballos a 127 revoluciones sobre un eje con hélice de paso fijo, que alcanzó en pruebas de mar una velocidad de 17,7 nudos. La autonomía es de 7.500 millas.

El primero de los buques citados salió a navegar con el nombre de MARQUES DE COMILLAS. En 2000 fue rebautizado CANARIAS y desde 2005 ostenta el nombre de CANARIA. Por lo que se refiere al segundo, hace honor a la memoria del armador cántabro Fernando María de Pereda, destacadísimo personaje de la Marina Mercante española desde la posguerra, a cuya iniciativa se deben, entre otras, empresas como Naviera Estelar, Naviera de Castilla, Transportes de Petróleos, Naviera Montañesa, Transportes Frigoríficos Marítimos, Financiera Montañesa y Naviera del Odiel.

Compañía Trasatlántica Española, una de las empresas navieras más importantes de España en el transcurso de los últimos 150 años, posee una vieja relación con el puerto palmero, que suma más de un siglo. En diciembre de 1899, gracias a las gestiones de Juan Cabrera Martín, consignatario en Santa Cruz de La Palma, el vapor MONTEVIDEO inauguró las escalas de los "vapores del 19", como así fueron conocidos estos barcos, en referencia al día del mes en que recalaban al resguardo del Risco de la Concepción.



El trasatlántico **JUAN SEBASTIAN ELCANO** fondeado en Santa Cruz de La Palma – Archivo Díaz Lorenzo

Trasatlántica arraigó pronto en las preferencias de los pasajeros entre La Palma y Cuba. Con el paso de los años y las necesidades del servicio, otros barcos de esta compañía mantuvieron la línea, hasta que a finales de la década de los veinte fueron relevados por los históricos MAGALLANES, JUAN SEBASTIAN ELCANO y MARQUES DE COMILLAS. El servicio se mantuvo hasta el cierre de las líneas de la emigración, a comienzos de los años treinta, cuando los efectos del "crack" de 1929 lastraron todo intento de supervivencia.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

Cuando empezó la emigración a Venezuela, y por espacio de casi treinta años, miles de palmeros viajaron a bordo de los "liners" de Trasatlántica, embarcando en Santa Cruz de Tenerife. En la memoria de muchos paisanos está grabada la imagen, entre otros, de los buques HABANA, MARQUES DE COMILLAS, SATRUSTEGUI, VIRGINIA DE CHURRUCA, BEGOÑA y MONTSERRAT.

Sería en los últimos años de esta etapa cuando el puerto palmero acogería de nuevo la presencia de un barco de pasaje de Trasatlántica. El 28 de mayo de 1970 arribó el trasatlántico BEGOÑA -capitán, Gerardo Larrañaga-, en viaje directo desde La Guaira y Puerto España (Trinidad) después de ocho singladuras, para desembarcar a 110 pasajeros que regresaban a su tierra natal con motivo de las Fiestas Lustrales de Nuestra Señora de las Nieves.

Una multitud se congregó en el muelle, paseo y avenida marítima, para tributar un cariñoso recibimiento al BEGOÑA, que atracó estribor al muelle en maniobra dirigida por el práctico José Amaro Carrillo. El trasatlántico entró empavesado y al enfilarse la bahía lanzó una salva de cohetes e hizo sonar la sirena en saludo a la ciudad. Aquel día memorable compartían atraque los buques españoles SIERRA MADRE y PLUS ULTRA y a medianoche continuó viaje a Santa Cruz de Tenerife, Vigo y Southampton.

El incremento de actividad industrial de la fábrica de tabacos Capote, y posteriormente, de Reynolds, ambas situadas en El Paso, determinó la presencia esporádica de otros barcos de Trasatlántica para descargar fardos de tabaco en rama. Recordamos, de esta época, la presencia de los buques RUISEÑADA, COMILLAS, COROMOTO, GALEONA, VALVANUZ, RONCESVALLES, BELEN y GUADALUPE I -gemelo del CANDELARIA-, que hizo su primera escala en marzo de 1987.

Sin embargo, el cese de la actividad de Reynolds, además de un fuerte varapalo para la actividad industrial de la isla y un recorte considerable del tráfico portuario de exportación, provocó asimismo el cese de la presencia de los barcos de Trasatlántica, a cuyo cargo estaba una parte de dicho tráfico.



El trasatlántico BEGOÑA recién llegado de Venezuela – Archivo Tomás Ayut



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

Ahora, con el retorno de Trasatlántica se abre una nueva etapa para la historia del transporte marítimo de la isla y se cumplen nada menos que 155 años desde que comenzara sus singladuras el vapor de ruedas GENERAL ARMERO, construido en Filadelfia, primero de los barcos de Antonio López y López, un indiano que en 1849 había hecho amistad en Santiago de Cuba con Patricio de Satrústegui y decidieron establecer un servicio de cabotaje entre Guantánamo y Santiago, dando una vuelta completa a la Isla. El servicio fue autorizado por el Gobierno central el 5 de marzo de 1851. Su primer barco fue el vapor de ruedas GENERAL ARMERO y comenzó a navegar en 1852.

En 1853, Antonio López trasladó su residencia de la Habana a Madrid y fundó la sociedad Antonio López y Cía. para el servicio entre Alicante y Marsella. Tras adjudicársele en 1861 el servicio a las Antillas en ese mismo año, Antonio López trasladó la gerencia de la empresa a Barcelona y adquirió otros cinco barcos, entre ellos el vapor CANTABRIA, hundido en la bahía de San Sebastián de La Gomera.

En 1868 revalidó el contrato con lo que asumió un protagonismo destacado durante todo el proceso de la guerra de Cuba. En 1877 obtuvo por tercera vez el concurso de las comunicaciones y un año después se inauguró el nuevo dique seco e instalaciones anexas en la factoría de Matagorda (Cádiz).

El 1 de julio de 1881 quedó constituida la Compañía Trasatlántica Española. Con la incorporación de nuevos barcos -entre ellos el vapor ANTONIO LOPEZ, en homenaje al fundador, fallecido en 1883, a quien el rey Alfonso XII había concedido el título de marqués de Comillas- y la adquisición de la flota del marqués de Campo -once unidades al precio de once millones de pesetas- se contrató con el Estado la extensión de la línea desde Cuba a los puertos de Veracruz, Nueva York y Colón, así como servicios a Marruecos, Guinea y Fernando Poo y los puertos del Plata. Para el servicio con Manila adquirió los tres "Islas" de la Compañía General de Tabacos de Filipinas, que era otra de sus empresas.

En 1894 la flota de Trasatlántica poseía 33 barcos que sumaban 93.500 TRB. Tras los episodios de la guerra de 1898, en la que la compañía desempeñó un relevante papel en su condición de flota auxiliar, llegaría el siglo XX con la incorporación de nuevos buques, entre ellos los históricos REINA VICTORIA EUGENIA e INFANTA ISABEL DE BORBON, que fueron el canto del cisne de la Marina Mercante española de la época y duros competidores de los trasatlánticos de Pinillos, Izquierdo y Cía., entre ellos los míticos PRINCIPE DE ASTURIAS e INFANTA ISABEL.

A comienzos de la década de los años veinte, la compañía afrontó un programa de nuevas construcciones con la Sociedad Española de Construcción Naval para la renovación de la flota, de la que salieron los nuevos trasatlánticos ALFONSO XIII, CRISTOBAL COLON, MANUEL ARNUS, MAGALLANES, JUAN SEBASTIAN ELCANO y MARQUES DE COMILLAS.

Tras las vicisitudes de la década de los treinta y la guerra civil española, la compañía fue intervenida por el Estado y sería a partir de mediados de la década de los cincuenta cuando comenzó su resurgir con su indudable protagonismo en las líneas de Venezuela y Sudamérica.

En 1978, Trasatlántica se integró en el Instituto Nacional de Industria, siendo controlada por la presidencia de la Empresa Nacional Elcano. Pasarían casi veinte años, etapa en la que fueron construidos los buques PILAR y ALMUDENA, puestos en servicio en 1981 y 1982, los mayores portacontenedores españoles de su tiempo y se reforzó el servicio caribeño con otros buques de segunda mano.

Trasatlántica fue privatizada en 1994 y desde entonces pertenece al Grupo Odiesel. Este poderoso grupo empresarial tiene sus orígenes en Naviera del Odiesel, sociedad fundada en Huelva el 21 de Febrero de 1956, que comenzó sus singladuras como compañía armadora con una flota de seis barcos convencionales, dedicados al tráfico "tramp", sobre todo con el Norte de Europa, llamados PUERTO DE HUELVA, PUERTO DE AYAMONTE, LA GIRALDA, LA ROCINA, LA LAJA y LA RABIDA.

A finales de la década de los sesenta, con la incorporación de nuevos socios y la asimilación de nuevas ideas, la actividad naviera quedó en segundo plano y en 1969 asumió la función de agente general para España de la compañía norteamericana Sea-Land Service Inc., desarrollando sus funciones como agencia marítima. Para ello



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

se organizó una completa red de agencias por toda la geografía marítima nacional, incluyendo Canarias y Marruecos y, al mismo tiempo, conectada a la red mundial de Sea-Land.

En la década de los setenta los esfuerzos se concentraron en el desarrollo y plena operatividad de las terminales de contenedores, que figuran entre las más activas del país, moviendo más de medio millón de unidades y aproximadamente el 40% del tráfico de contenedores de los puertos españoles, ubicándose éstos en Algeciras, Valencia y Bilbao, lo que permite una cobertura Atlántico-Mediterráneo casi total, considerando que entonces controlaba también la línea "feeder" de Lisboa entre el Norte de España y Algeciras.

A finales de los años setenta, Naviera del Odiel renació como sociedad armadora con la construcción y puesta en servicio del buque DESAFIO, con una capacidad de 382 TEUS, que comenzó sus singladuras en 1979 cubriendo la línea Algeciras-Valencia-Barcelona-Fos.

En esta etapa, Naviera del Odiel se lanzó al gran desarrollo en su actividad como agencia marítima, lo que trajo en su nominación como agente general de Koçtug Denizcilik ve Ticaret de Estambul, con líneas entre Turquía, Mediterráneo y transbordos a América; Montemar, con líneas entre el Río de la Plata y Europa; CCNI. de Santiago de Chile, con líneas entre Pacífico y Norte de Europa; Navicar, con transporte de automóviles entre el Mediterráneo y las Islas Canarias; Med-Link, con línea entre Bulgaria/Barcelona, y otras.

En 1985, con la incorporación de los buques PUERTO SANTOÑA y PUERTO SUANCES comenzó la línea regular entre los puertos de Algeciras, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. Más tarde se fundaría la sociedad CONADE, con sede en Casablanca, y se la dota del buque INEZGANE, ex PUERTO SUANCES, para cubrir la línea regular entre la Península y Marruecos, con trasbordo en Algeciras, que por entonces se había convertido en una de las terminales más importantes del Mediterráneo.

Otros acontecimientos importantes de esta época fueron la adquisición de una participación significativa en la compañía Navicón y la ampliación de la cobertura de agencias con las nominaciones como agentes generales de Secil Marítima de Angola y Eurotainer de París. Las agencias de aduanas se agrupan para adaptarse a la normativa de la CE y comienzan sus actividades bajo la denominación de Naypemar.

Con la incorporación, en 1994, de Compañía Trasatlántica Española, el Grupo Odiel consolida así su cobertura y se sitúa entre las primeras empresas marítimas españolas y en una respetable posición internacional, todo ello avalado, además, por su fortaleza financiera y comercial y su dilatada experiencia en el sector.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

ESCRIBEN  
LOS SOCIOS

## GRAND LATINO

por Arturo Paniagua Mazorra

### Orígenes

A finales de la década de los sesenta, se formaron en Noruega varios consorcios de armadores con objeto de construir y explotar buques de crucero. Uno de ellos fue *Royal Viking Line (RVL)* constituido por los armadores *Det Bergenske Dampskibsselskab*, *Nordenfjeldske D/S* y *AF Klaveness*. *Royal Viking Line* se organizó como el *Hurtigruten*: cada armador del consorcio construiría un buque de los tres que tendría la flota. Por tanto, cada naviera firmó un contrato de construcción por un buque de 21.500 trb, al precio de 23, 4 millones de dólares, con el astillero fines *Wartsila*.

Sin embargo, el concepto del producto ofrecido en estos buques se diseñó en Estados Unidos, gracias a la visión de Warren Titus. El Sr. Titus había trabajado promocionando los cruceros y viajes de línea regular de pasaje de *American President Lines* y la *P&O*.



Sus itinerarios anuales comprendían todos los destinos posibles: Europa, incluyendo cruceros desde el Cabo Norte al Mediterráneo, el Mar Negro, las islas del Atlántico, la costa este americana, el Caribe, el Canal de Panamá, el Pacífico, desde la Riviera Mejicana a Alaska, etc. Los cruceros eran lineales, con diferentes puertos de embarque y desembarque, de tal manera que no se repetían itinerarios y los pasajeros podían combinar varios cruceros consecutivos. Algunos de sus buques navegaron un año entero sin repetir un sólo puerto de escala. El concepto introducido en *Royal Viking Line* trataba de continuar la tradición de viajes de lujo introducido en las temporadas de invierno por navieras dedicadas al tráfico regular de pasaje como

*Swedish America Line*, o *Norwegian America Line*. Su ocaso dejó un nicho de mercado que fue aprovechado por *Royal Viking Line*, tratando de satisfacer las demandas viajeras de los privilegiados.

La construcción de estos tres buques tuvo lugar a lo largo de tres años. El 25 de mayo de 1972 fue botado el segundo de la serie de tres buques de cruceros, ordenado por *Det Nordenfjeldske D/S* en las gradas de Helsinki, como el casco número 396 de *Wartsila*. Casi un año después, el 5 de mayo de 2003, fue entregado como ROYAL VIKING SKY, bajo registro noruego. Un año antes había sido entregado el primer buque de la serie, el ROYAL VIKING STAR. Y a finales de 1973 también fue entregado el ROYAL VIKING SEA, tercer y último gemelo.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

### Diseño del buque

El trío *Royal Viking Line* presentaban un perfil mucho más conservador que los otros buques de crucero entregados en esos años a armadores noruegos, a pesar de que el proyecto era obra del mismo ingeniero: Knud E. Hansen. Lejos de la Viking Crown de los buques de *Royal Caribbean*, o de las chimeneas pareadas presentes en la flota NCL, los buques de *Royal Viking Line* disponían de una chimenea más tradicional, con clara influencia del QUEEN ELIZABETH 2. Su perfil, sin embargo, era moderno, con una proa exageradamente lanzada, una popa tradicional del crucero, y una alta superestructura que dominaba todo su perfil. La verticalidad de la sección de proa de la superestructura, que sólo se rompía por la cubierta exterior de paseo en la cubierta promenade, les daba cierto perfil amazacotado, y en cierto modo rompía la limpieza de líneas de la roda de clipper.

### Camarotes y espacios interiores

El ROYAL VIKING SKY podía transportar hasta un máximo de 559 pasajeros en 289 camarotes (preparados para una o dos pasajeros), distribuidos en cuatro cubiertas. Utilizando sólo las camas bajas, la capacidad era de 539 personas. Existían seis suites con baño, 33 mini suites con baño, 22 camarotes con baño, y 228 camarotes con ducha. Para poder alojar familias, 74 camarotes disponían de puertas de comunicación. Todos los camarotes disponían de WC, con amplio espacio para el equipaje (de acuerdo con los cruceros largos para los que se destinaba el buque), caja fuerte, teléfono, hilo musical, aire acondicionado, televisión (en aquellos años se ofrecían programas en circuito cerrado), y una abundancia de combinaciones de iluminación. La decoración interior del ROYAL VIKING SKY fue obra del conocido arquitecto noruego *Njal Eide*, de *Finn Nilson* (ambos con una amplia trayectoria profesional posterior en el sector), y un profesional finés, *Clas-Olaf Lindquist*



GRAND LATINO en Barcelona el 2 Agosto 2004 - ©Arturo Paniagua Mazorra

que, en su trabajo como decorador de buques de crucero no tuvo después la continuidad necesaria. Todos los espacios comunes estaban ubicados encima de las tres cubiertas de camarotes, en las cubiertas Scandinavia y Promenade.

La única excepción era el teatro Skylight, de sólo 150 asientos de aforo, la única dependencia a bordo con dos cubiertas de entrepuente, que estaba situada en línea central de las cubiertas Mediterranean y Pacific.

### Primeros años de explotación

El ROYAL VIKING SKY comenzó el 22 de junio su primer crucero desde Copenhague. En el primer cuatrimestre de 1974 realizó un crucero Vuelta al Mundo, el primero de *Royal Viking Line*. En la década de los setenta, la fórmula de *Royal Viking Line* funcionó a la perfección. Los estándares de servicio y calidad eran elevados; el

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Herмосilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

ambiente a bordo era tradicional; y el ocio era muy poco sofisticado, orientado a un pasaje claramente dominado por la tercera edad, generalmente procedente de Estados Unidos. El número de repetidores en los cruceros alcanzaba cifras próximas al 80 %.



GRAND LATINO - Cambio de armador en Valencia, Septiembre 2005 - ©Arturo Paniagua Mazorra

Pero los ochenta trajeron cambios. Los armadores noruegos deseaban atraer más pasajeros, que además pretendían que fueran más jóvenes. En 1981, su armador nominal pasó a ser *K/S Royal Viking Sky A/S*. Sus armadores buscaron mejorar la rentabilidad de estos buques, y optaron por alargarlos. Cada buque tendría más de 200 camas adicionales, con una inversión unitaria de 32 millones dólares. Una vez finalizadas las tres operaciones, la flota tendría 600 plazas adicionales (la capacidad original de cada uno de los buques) por aproximadamente 96 millones de dólares, con el ahorro añadido en gasto corriente de no tener que contar con una tripulación extra.

### Desaparición de Royal Viking Line

Sin embargo, el alargamiento de estos buques fue el principio del fin de *Royal Viking Line*. Una parte de su clientela tradicional, que adoraba la exclusividad, la intimidad proporcionada por el tamaño y la capacidad original de sus buques, no admitió la entrada de un nuevo tipo de pasajeros. Además, su tripulación escandinava comenzó a ser sustituida por filipinos, lo que tampoco fue aprobado por su clientela.

El 14 de agosto de 1984, *Royal Viking* fue vendido a *Vard A/S*, la empresa de Knut Kloster por 240 millones de dólares, a pesar de la oposición de uno de los fundadores, *Det Bergenske Dampskibsselskab*. Kloster era el armador de *Norwegian Caribbean Lines*, que poseía por aquel entonces cinco buques de crucero basado en Miami, que ofrecían cruceros por el Caribe. Sin embargo, no pretendía convertir los buques de lujo de Royal Viking en buques de masas para cruceros por el Caribe. Knut Kloster era un visionario y comprendió que necesitaba disponer de un marca para cada segmento de mercado, si se quería tener un presencia global en el mismo.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

Sin embargo, tres años después, todo cambió. En febrero de 1987, Warren Titus abandonó la compañía; la flota de *Royal Viking Line* cambió el registro noruego por el de Bahamas; y en septiembre de 1988, Kloster anunció combinaba la gestión de *NCL* y *Royal Viking Line* en Miami, a partir de enero de 1989.

Y los cambios más importantes, los que afectaban a la flota, comenzaron a producirse en 1991, año en el que *Vard A/S* dejó claro que el *ROYAL VIKING SKY* dejaría la naviera de superlujo a comienzos de 1992. Poco después, *Vard A/S* anunció la venta del *SUNWARD II* a *Epiritiki* (que hoy podemos ver en varios puertos españoles como *CORAL*), y su sustituto, desde diciembre de 1991, fue el *ROYAL VIKING SKY*, que fue rebautizado *SUNWARD*, y transferido a *Norwegian Cruise Line*, con registro de Bahamas.

Pero el deseo real de *Vard A/S* era hacer caja con la venta del buque. Y su comprador no se hizo esperar. A comienzos de 1992 fue vendido al armador finés *Birka Line* por 76,1 millones de dólares, con entrega en mayo de ese año. *Birka Line* rebautizó el buque *BIRKA QUEEN*, bajo pabellón finlandés. Ese verano fue utilizado en cruceros desde Estocolmo a Riga y San Petersburgo. Y posteriormente, *Birka Line* fletó el *BIRKA QUEEN* a *Princess Cruises*, que lo rebautizó *GOLDEN PRINCESS*. En junio de 1993 comenzó el primer crucero para *Princess Cruises*. En la primavera de 1996, *Peninsular & Oriental Steamship Co* hizo público que no iba a renovar el flete del *GOLDEN PRINCESS*, que expiraba a finales del año. Sus armadores pusieron el buque en venta, y en el verano de 1996 lo vendieron a *Gentling International* por 50 millones de dólares.

### En los mares del Extremo Oriente

En enero de 1997, el *GOLDEN PRINCESS* fue entregado a *Gentling International*, que lo rebautizó *SUPERSTAR CAPRICORN*. Fue reformado en para elevar su capacidad hasta 1.500 pasajeros añadiendo literas en prácticamente todos los camarotes. En febrero de 1997 realizó su primer crucero. En 1998, sus armadores decidieron fletarlo al operador norteamericano *Manhattan Cruises*, que lo pretendía explotar desde Nueva York

como casino flotante, por al menos un año. El *SUPERSTAR CAPRICORN*, con sus dos casinos dotados de más de 200 tragaperras y 37 mesas de juego, era un candidato ideal. Sin embargo, estos cruceros fracasaron y fueron suspendidos sólo un mes después de su comienzo. *Star Cruises* repatrió



GRAND LATINO - Reforma a flote en Santa Cruz de Tenerife, 21 Octubre 2005 - ©Arturo Paniagua Mazorra

el buque a Extremo Oriente, y comenzó a ofrecer cruceros entre Taiwán y Japón.

En julio de 1997 fue fletado a *Hyundai Merchant Marine* por cuatro años, siendo rebautizado *HYUNDAI KEUMGANG* para realizar cruceros entre las dos Coreas. El primer crucero tuvo lugar en noviembre de 1997 y también fueron un auténtico fracaso, que provocó que en julio del 2001 fuera suspendido el flete, y el buque

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

nuevamente devuelto a Star Cruises. Tras ser rebautizado de nuevo SUPERSTAR CAPRICORN, comenzó a ser explotado desde Singapur, y posteriormente en Tailandia, y en Corea.

El 15 de enero del 2004, *Star Cruises*, anunció la venta del SUPERSTAR CAPRICORN a *Viajes Iberojet, S.A.*, con entrega ese verano. Tras ser reformado en Singapur y en Genova, el primer crucero como GRAND LATINO comenzó el 21 de junio, con llegada el 28. Era un fletamento especial del Gobierno de Cantabria para jubilados. Esa temporada estuvo basado en Barcelona, ofreciendo cruceros de una semana al Mediterráneo. Pero ya en octubre comenzó a rumorearse su venta. En el invierno estuvo ofreciendo cruceros pendulares entre El Pireo y Alejandría. Y en enero de 2005 fue vendido al armador noruego *Fred Olsen*, con entrega al final de la temporada de verano, que ese año ofreció desde Valencia.



Fue entregado en octubre de 2005, y su nuevo dueño le sometió a una exhaustiva reforma, que tuvo lugar en dos fases; una primera a flote en Santa Cruz de Tenerife, que afectó sobre todo a la habilitación; y una



segunda en Hamburgo, que incluyó la remotorización del buque, que fue rebautizado BOUDICCA. Esta operación se prolongó hasta febrero de 2006, y zarpó su primer crucero para Fred Olsen el 25 de febrero de 2006 desde Dover, con escalas en Canarias.

Durante este primer año como BOUDICCA, el antiguo ROYAL VIKING SKY ha navegado en compañía del BLACK WATCH, su antiguo gemelo ROYAL VIKING STAR, ofreciendo una gran cantidad de itinerarios. Sus armadores,

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

tras la amplia reforma efectuada, confían plenamente en este buque de 35 años, y la prueba más elocuente es el anuncio de que en 2009 realizará un crucero vuelta al mundo de 97 días de duración, con salida el día de Reyes desde Southampton. Quizás sus armadores españoles, que sólo lo explotaron dos años, no supieron ver el potencial de un buque que ha navegado ofreciendo cruceros de superlujo, viajes a precios de ganga, como casino a flote, y que hoy es uno de los favoritos del público inglés.

### GALERÍA FOTOGRAFICA

### AIDAdiva

Durante el mes de Mayo el buque de cruceros AIDAdiva recaló en varios puertos españoles en su viaje inaugural entre Hamburgo y Palma de Mallorca, puerto en el que tendrá su base este verano. La próxima temporada de invierno tendrá su base en Santa Cruz de Tenerife.

Hemos recibido fotografías de este buque realizadas por tres miembros de la Sucursal en otros tantos puertos españoles y se ha decidido incluirlas en esta sección -por los motivos antes expuestos y para dar mas realce al evento- en vez de utilizarlas para ilustrar las primeras escalas en la sección de noticias.



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons  
Han colaborado en este número: Joan Cámara Vila, Emilio Mesa Morilla, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla, Manuel Rodríguez Aguilar, Jose Miralles Pol, Arturo Paniagua Mazorra, Francisco Díaz Guerrero y Juan Carlos Díaz Lorenzo

## Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

