



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: ODYSSEUS, 35 años de historia ::

Por Arturo Paniagua Mazorra

Durante nuestra 2ª reunión anual, celebrada en Santander, tuve ocasión de exponer a mis compañeros de la Sucursal Española de la WSS la historia del ODYSSEUS. Ahora, en unos momentos muy duros para este histórico buque, creo que es de justicia compartir su rica biografía, historia, que probablemente merecería una mayor extensión.



Su construcción en Bilbao

El 20/4/60, un consorcio de astilleros españoles ganó el contrato de construcción de dos buques para los armadores brasileños Cia. Nacional de Nav. Costeira. Fueron bautizados PRINCESA ISABEL y PRINCESA LEOPOLDINA y costaron cada uno 5 millones de dólares. Se construyeron otros dos buques en astilleros yugoeslavos.

El PRINCESA ISABEL fue botado el 18/1/61 por Soc. Española de Construcción Naval, y entregado a sus armadores en agosto de 1962. Estéticamente, sus líneas eran muy modernas y armónicas, con la chimenea a crujía, proa inclinada y un elegante mástil de señales encima del puente. Interiormente, estaba dotado de 170 camarotes en tres clases dotados de aire acondicionado, y una amplia selección de salones públicos como gimnasio, salón de lectura, peluquería, guardería, etc. Contaba con amplios espacios exteriores, con dos piscinas a popa. A proa disponían de dos bodegas para carga. Estaban propulsados por dos motores lentos B&W y estabilizadores Denny-Brown. La velocidad en pruebas fue de 17,5 nudos.

Fueron explotados en las rutas costeras de Brasil, desde Manaus y Belem hasta Santos, llegando incluso hasta Buenos Aires. Sin embargo, la aviación comercial acabó con este tráfico, provocando en 1967 la absorción de su armador por la naviera estatal Lloyd Brasileiro, que mostró escaso entusiasmo por los buques de pasaje.

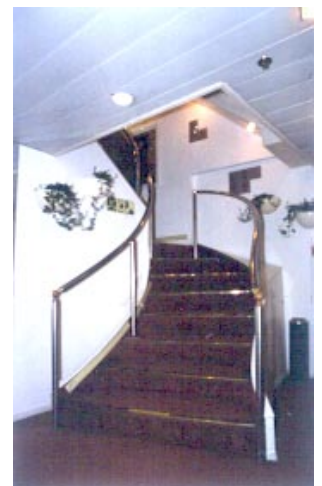
El PRINCESA ISABEL fue desarmado en Rio de Janeiro el 1968, y canibalizado para mantener operativos a sus gemelos. Puesto a la venta, su escaso calado y modernas instalaciones le convertían en un candidato ideal para convertirse en buque de crucero. Así, tras permanecer 18 meses desarmado, fue comprado en 1969 por la naviera inglesa Dominion Far East Line (un consorcio de John Swire y H.C.Sleigh).

Navegando por las antípodas



El 6/9 zarpó de Río de Janeiro remolcado por el JACOB VAN HEEMSKERCK rumbo al astillero escocés Barclay Curle, para ser sometido a su primera gran reforma: se reparó toda la maquinaria principal y auxiliar; mientras que la habilitación fue reconstruida según un proyecto de Mr. Monro, pasando a transportar 363 pasajeros en clase única, con sólo seis camarotes interiores. Rebautizado MARCO POLO, fue entregado en junio de 1970, y destinado al mercado australiano.

Ese mismo mes realizó su primer crucero desde Melbourne, permaneciendo durante ocho años en el área Australia-Hong Kong-Singapur-Pacífico como único buque en el segmento de lujo. En 1973 fue de nuevo reformado en Hong Kong, instalándose un cine. Debido a su éxito, John Swire adquirió su gemelo PRINCESA LEOPOLDINA, que fue rebautizado CORAL PRINCESS.





SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: ODYSSEUS, 35 años de historia ::

Sin embargo, en junio de 1978 fue puesto a la venta, realizando su último crucero entre el 14 y el 23 de agosto. Era demasiado pequeño para competir con los buques de P&O, Sitmar y CTC. Además, sus elevados costes de operación provocaron un descenso de reservas. Fue comprado inmediatamente por Arley Nav. Co., una filial de la naviera griega Aquamarine Ltd. Reformado en el astillero griego Khalkis, su superestructura fue extendida a proa, perdiendo las plumas y escotillas de las bodegas. En abril de 1979 comenzó a realizar cruceros desde Hong Kong hacia China bajo el nombre de AQUAMARINE, bajo pabellón griego. Pocos meses más tarde fue desarmado en Hong Kong debido a la falta de reservas, y subastado para pagar las deudas acumuladas. Fue comprado por el Commercial Bank of Greece y zarpó de Hong Kong el 24/7/81.

Durante los ocho siguientes años estuvo desarmado en El Pireo, mientras se sucedían los rumores sobre su venta a varios armadores: Rasa Sayang Cruise, American Global Cruises, Sun Coast Cruise, Polaris Cruises, etc. Esta última por ejemplo, planeaba utilizarlo como POLARIS bajo registro NIS, en cruceros por el Báltico y fiordos noruegos durante el verano, y desde Málaga hasta Canarias y Mediterráneo en invierno, tras gastarse 3,5 millones en reformarlo.



Sus años griegos

En 1988 fue finalmente comprado por Epirotiki Steamship Co. y reconstruido en Perama, prolongándose la superestructura hacia popa, e instalando nuevas dependencias entre el mástil de señales y la chimenea. Interiormente fue completamente reformado para transportar 496 pasajeros en 226 camarotes. La decoración interior fue de Arminio Lozzi. En abril de 1989 comenzó a realizar cruceros de 3, 4 y 7 días por el Egeo durante el verano, mientras algunos años realizó cruceros por Sudamérica y el Caribe. En algunas ocasiones ha sido fletado para realizar cruceros escolares.

El 1/12/95 se creó Royal Olympic Cruises (ROC) tras la fusión entre Epirotiki y Sun Line y el ODYSSEUS fue considerado dentro de la gama alta dentro de la flota común. Su casco fue pintado de azul (al igual que los del STELLA SOLARIS y STELLA OCEANIS, desguazados en el 2003), continuando prácticamente con el mismo programa de cruceros. Sin embargo, su tamaño y antigüedad implicó que Royal Olympic lo utilizara como buque probador en nuevos destinos, y en 1997, por ejemplo, estuvo basado en Escandinavia.

En febrero de 1998 tuvo un abordaje en Buenos Aires, durante su temporada en Sudamérica. En abril de 1999, ROC anunció el flete del ODYSSEUS para Premier Cruise Line para cruceros desde Méjico. El primero crucero debía comenzar en diciembre de ese año desde Puerto Vallarta. Sin embargo, este flete no se materializó. Al año siguiente fue fletado por tres años por Legend Cruises, con opción de compra. Estaba previsto que fuera rebautizado JOYWAVE, y que comenzará su primer crucero entre Nápoles y Puerto Plata, en septiembre. A continuación, ofrecería cruceros cortos por el Caribe desde Puerto Plata. Sin embargo, la operación fue nuevamente anulada. En julio de 2001 fue utilizado como hotel flotante en Génova durante la cumbre del G-7, y posteriormente desarmado tras los ataques terroristas del 11/9. En el 2002 tuvimos ocasión de disfrutar de su estampa en España, ya que estuvo basado todo el verano en el Mediterráneo Occidental, con escalas semanales en Barcelona y Málaga.

La crisis del 11/9, la situación en los Balcanes y en Oriente Medio afectó gravemente a la salud financiera de Royal Olympic, que además tuvo que cambiar su nombre en el 2003 a Royal Olympia Cruises. Ese año, el ODYSSEUS estuvo basado en el Egeo, y en su lugar en el Mediterráneo Occidental navegó el WORLD RENAISSANCE. Su última aventura frustrada también en el 2003. En junio, ROC anunció que el operador alemán Hansa Touristik había fletado el ODYSSEUS para la temporada de invierno 2004-2005 en América del Sur. Sin embargo, en otoño, la crisis financiera



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: ODYSSEUS, 35 años de historia ::

de ROC de aceleró, declarándose primero la suspensión de pagos y, ya en el 2004, la quiebra de este armador, lo que desbarató ese flete.



Esta circunstancia convierte en muy dudoso el futuro del ODYSSEUS, y el desguace, si nadie lo remedia, puede ser su último destino...aunque ¿por qué no pensar que podría acabar en Bilbao, justo a las gradas en las que fue construido su gemelo? Sería un fin perfecto para este buque, uno de los pocos de este tipo construidos en España.

:: Artículo publicado el 10 de Enero de 2005 ::