

ALFONSO BUENAVENTURA

CRUCEROS
EN

MAHON



TOMO I

BIBLIOTECA MARÍTIMA MENORQUINA



CRUCEROS EN MAHÓN (I)

AGRADECIMIENTOS Y FUENTES

Este tomo correspondiente a la serie “CRUCEROS EN MAHÓN” ha sido posible hacerlo realidad gracias a la ayuda de diferentes personas, grupos y fuentes:

Grupo de Facebook de Fotos Antiguas de Menorca, Autoritat Portuària de Balears (Mahón), Colección Cardona Goñalons, Colección Fernando Andreu Asencio, Juan Carlos Díaz Lorenzo, Federico J. Cardona Trémol S. L. Mateo Meliá Vives (Agencia Meliá Vives), Cruise Ship News, Maritime Matters, iCruise, Oceania Cruises, Castles of the Sea, Legendary Cruise Ships, FleetMon, Merchantships.info, Emma Cruises, Wikipedia, Wikimedia Commons, Island Cruises, Blogue dos navíos e do mare, Parliamo di Crociere, Cruise Industry News, Marinetraffic.com, Grandi Navi Veloce, Simplon Postcards, Flick River, CruiseShipsOdyssey, Chris Howell, Shipfriends, www.508pir.org, Greekhelicopters.Gr, Fotis Tsakos, GCaptain, China Cruises, Asia Cruises, Pixabay, Phil Adarits, Enrico Veneruso, Greek Shipping Miracle, vmf-alifesailingcruiseferries.blogspot.co.uk, Cruisewow.blogspot.com, Cruisemapper.com, M. Hernández Lafuente, Aukevisser.nl, Puentedemando.com, Richard MacGregory, Shipspotting, Cruerator.com, Vesselfinder.com, Pjotr Mahhonin, Nedcruise, Deals.Expert, Jim G. Flickr, City of Vancouver Archives, Club Harmony, Castor Shipping, Liverpoolships.org, Ruben Goossens, Bandcstaffregister. com, Pam Masses y Hans Jurgen Amberg.

Portada de este Tomo: *REGATTA* (Oceania Cruises), ex *RTWO* (Renaissance Cruises)

Alfonso Buenaventura Pons

Edición en PDF

12/2020

ÍNDICE

Prólogo	09
Transatlánticos y cruceros en el puerto de Mahón	11
El Ocaso de los Dioses	15
Y ¿que fue de aquellos buques...?	
TOMO I	
<i>Adriana</i>	21
<i>Albatros</i>	25
<i>Amerikanis</i>	29
<i>Athena</i>	33
<i>Black Prince</i>	45
<i>Braemar</i>	49
<i>Cabo San Roque</i>	55
<i>Carousel</i>	59
<i>Century</i>	63
<i>Costa Marina</i>	75
<i>Funchal</i>	81
<i>Island Breeze</i>	89
<i>Island Escape</i>	93
<i>Island Star</i>	99
<i>Monterey</i>	107
<i>Napoleón Bonaparte</i>	113

<i>Ocean Countess</i>	119
<i>Radisson Diamond</i>	125
<i>Regina Prima</i>	135
<i>Stella Solaris</i>	139
<i>The Azur</i>	151
<i>The Emerald</i>	157
<i>The Topaz</i>	169
<i>Vistamar</i>	177

Especial:

<i>R Two, versus Regatta</i>	187
------------------------------	-----

PRÓLOGO

A los aficionados al maravilloso mundo del mar...

En la historia del tráfico marítimo del puerto de Mahón han sido muchísimos, incontables, los buques de la categoría de "transatlántico" (ayer) o "cruceiro" (en la actualidad) que han ido recalando en el mismo.

Es un tipo de buque que siempre ha llamado poderosamente la atención, algunos por su espectacularidad de líneas o dimensiones (generalmente eran de mayor envergadura que los vapores y buques correos a los que se estaba acostumbrado a ver). Y otros por la variopinta apariencia de sus viajeros, al ser generalmente de procedencias de otros países.

Algunos repitieron sus escalas, asislada o bien regularmente. Y lo que es más cierto, muchos ya desaparecieron, bien por haber sido vendidos a otras compañías, con lo que era normal cambiaran su nombre y, otros, retirados debidos a su antigüedad.

Muchas, muchas veces nos hemos preguntado, al menos quienes sentimos devoción por las cosas de la mar, qué pudo haber ocurrido con tal o cual buque. Pues esta es la finalidad principal de esta serie: ir desempolvando historias y aclarando misterios.

En cada tomo se ofrecen las trayectorias de 25 buques (24 más el último, que será el especial del mismo), ampliando al máximo la información y detalles, y convirtiéndoles en auténticas guías que ayuden a desvelar "*que fue de aquellos buques...*"

El Autor



**MANIOBRA DE ATRAQUE DEL CABO SAN ROQUE
(FOTOS ANTIGUAS DE MENORCA)**



**EL PRIMER ALBATROS AMARRADO EN MAHÓN
(ARCHIVO DEL AUTOR)**



TRASATLÁNTICOS Y CRUCEROS EN EL PUERTO DE MAHÓN

11



**EL CENTURY FONDEADO EN LA PLANA DE CALAFIGUERA
EN OCTUBRE DE 2005 (ARCHIVO DEL AUTOR)**

El impacto y el fuerte poder de atracción que para el amante de las cosas del mar supone la vista de los grandes buques de pasajeros, conocidos en tiempos atrás como “transatlánticos” y, en tiempos actuales como “cruceiros turísticos”, motiva la apertura de este blog dedicado enteramente a ellos. Para ello se ha buscado una presentación clara y concisa, con tipografía que facilite su lectura y enmarcado especial, pensado para todas las edades. De esta forma también se libera de la matriz de la Biblioteca Marítima Menorquina, aunque continúe ligado a ella a través de un enlace.

12



EL EUROPA 2 ENTRANDO EN MAHÓN (ARCHIVO DEL AUTOR)

Decir que los pasajeros de estos buques llegan a puerto y aprovechan las escalas para conocer el máximo posible las particularidades de los paisajes y la arquitectura locales, así como la idiosincrasia de los habitantes. Es un mundo que ofrece mucho contenido y, por ello, se ha decidido unificar en un único blog específico los diferentes artículos publicados, hasta ahora, en otras secciones sobre el tema, además de añadir muchos otros nuevos que irán apareciendo regularmente.



**EL OLYMPIA VOYAGER MANIOBRANDO
FRENTE AL MUELLE DE CRUCEROS
(ARCHIVO DEL AUTOR)**

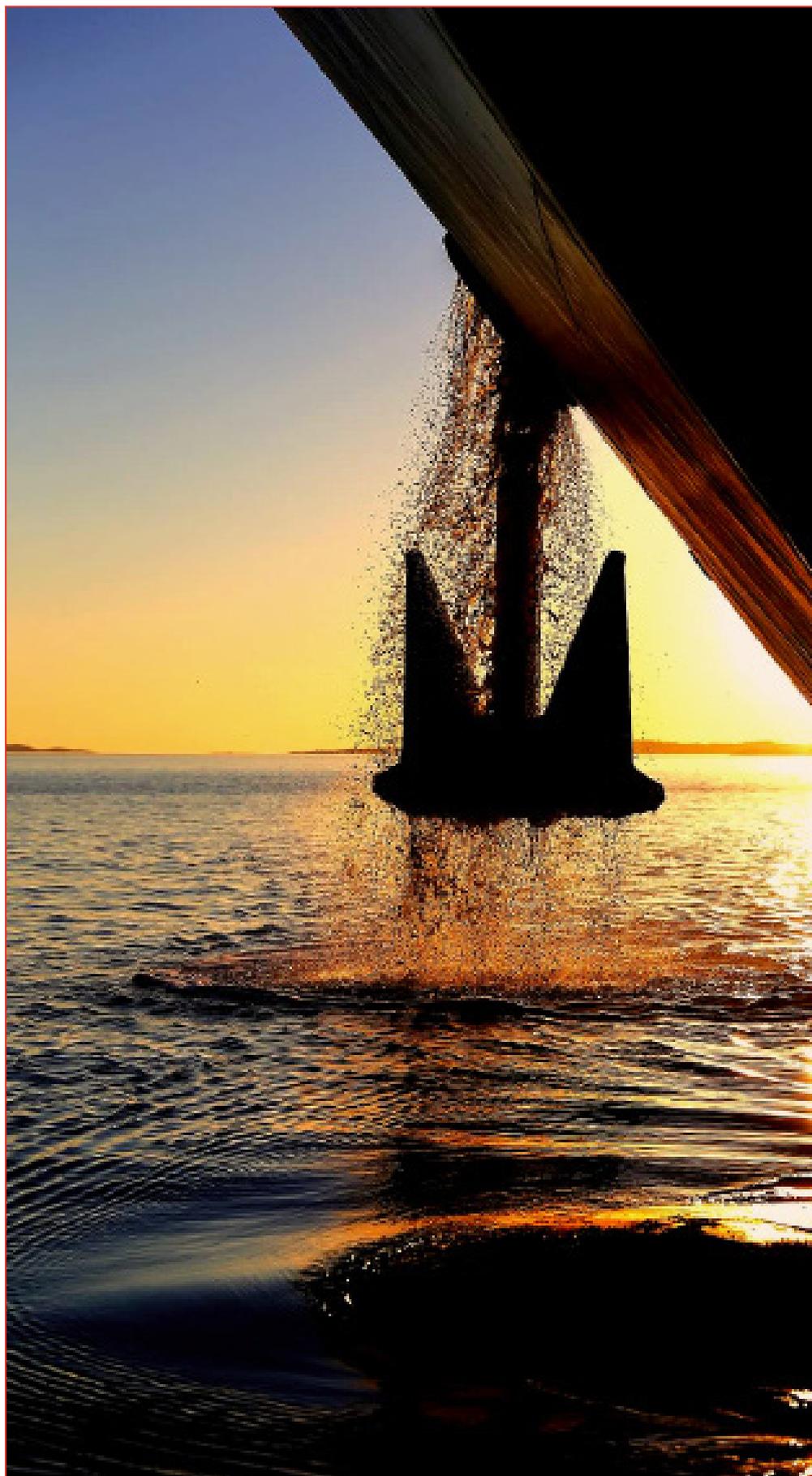
Desde hacía ya unas dos décadas, el listado de estos ilustres visitantes había ido creciendo de año en año, hasta que se inauguró el dique y muelle

de Botafoc en Eivissa, lo que motivó un descenso bastante acusado en las escalas en beneficio de la isla vecina, hasta entonces muy por debajo de nuestro puerto que, más adelante pero muy lentamente, habría comenzado nuevamente a remontar. Pero a principios del año 2020, la aparición del temido Coronavirus o COVID-19, dio al traste con todas las previsiones ya que terminó por descolocar a este tipo de tráfico marítimo hasta el punto de que muchas de sus unidades se encontraron teniendo que vagar en la mar ya que se habían anulado todas las escalas y no se les permitía entrar en puerto alguno, máxime si tenían algún pasajero o tripulante infectado a bordo. Se desconoce totalmente por ahora el futuro. Lo que sí sabemos es que ha provocado la quiebra o inmersión en profundas crisis económicas a diferentes navieras y operadoras y, lo que es peor, en la retirada de la circulación de muchas unidades que aún tenían una larga vida por delante, siendo enviadas al desguace como chatarra. Otras se han salvado por los pelos al ser adquiridas por navieras que tenían sus unidades más obsoletas, o para ser reconvertidas como hoteles flotantes.

13

**EL OTRANTO FONDEADO EN LA PLANA DE CALAFIGUERA
(FOTOS ANTIGUAS DE MENORCA)**





EL OCASO DE LOS DIOSES



15

EL *ZENITH* EN UNA DE SUS ESCALAS EN EL PUERTO DE MAHÓN

Hechos y circunstancias

Han transcurrido ya cerca de nueve meses desde que nos invadiera brutalmente la pandemia conocida como Covid-19 o Coronavirus. Un espacio de tiempo capaz de cambiar el tipo de vida al que estábamos acostumbrados los ciudadanos de todo el mundo, a la par que ofrecer un inesperado y duro varapalo económico que ha afectado a todo tipo de empresas, en todos los ámbitos y países. La extensión de dicha pandemia afectó muy negativamente, entre otros sectores, al del mundo turístico, especialmente al de cruceros. Se restringía la libre circulación de la gente por cuestiones sanitarias, y también se limitaba drásticamente su presencia en todo tipo de locales cerrados. En nuestro caso, navegar en un crucero y tener que permanecer un período de tiempo más o menos prolongado en el interior de un contenedor cerrado, como lo supone un buque, tendría como consecuencia la emisión por parte de los respectivos armadores, de las órdenes oportunas de, en principio, permanecer navegando a órdenes con el pasaje a bordo en espera de que se aclarase la situación.

Decir que algunos cruceros se convertirían en hogar tras registrarse infecciones entre el personal de tripulación o pasaje a inicios del Covid-19, a medida que la pandemia se extendía a nivel mundial a principios de este año 2020. Durante los primeros meses se habían producido numerosos rebrotes en algunos de estos barcos, lo que generaría situaciones dramáti-

cas, con numerosos pasajeros contagiados, navegando casi sin rumbo en busca del punto en donde poder desembarcar, ya que algunos países no lo permitían. Consecuente a ello, la gente comenzaría a tener miedo a pasar unas vacaciones en situación de enclaustrado, todo ello auspiciado por las reglas de distanciamiento social y las restricciones para viajar que, aún hoy, continúan vigentes en diversos países. Numerosas armadoras de este tipo de buques, como lo son los cruceros turísticos, ante la pérdida masiva de clientes, su potencial medio de financiación, se verían obligadas en principio a tenerlos amarrados o fondeados en los puertos repartidos por todo el mundo, o al abrigo de la costa. Más adelante y, en un limitado espacio de tiempo, se adoptaría la triste decisión de proceder a la venta o retirada del servicio de los más veteranos. Y, ¿ello por qué? Según Fran Golden, redactor de la agencia Bloomberg, el ralenti durante la pandemia no solo sería negativo para los resultados de la empresa armadora, sino que podría convertirse en una posible sentencia de muerte para sus activos más costosos: los propios barcos. Desde problemas mecánicos hasta riesgos de huracanes o dependencia de decisiones regulatorias que podrían constituir graves problemas, derivando en un atolladero con el cual este sector nunca antes se había enfrentado a este nivel. El gasto ocasionado es sublime.



SYMPHONY OF THE SEAS (CRUISEWOW.BLOGSPOT.COM)

En una presentación reciente de la SEC, Carnival Corp., cuyas nueve marcas la convierten en la compañía de cruceros más grande del mundo, se indicó que sus gastos de administración y flota en curso ascenderían a 250 millones de dólares al mes, una vez que todos sus buques se encontraran en “stand by”, parados y sujetos a órdenes. Algunos buques de crucero gozaron de amarre seguro en puerto, otros permanecieron vagando a la espera de decisiones para, los menos afortunados (mayoría), ser obligados a detenerse en el puerto más cercano para abastecerse de víveres y combustible y dejar caer finalmente sus anclas al mar al abrigo de la costa. Según se desprende de Cruisemapper.com, un sitio de seguimiento de barcos, muchos buques se encontraban fondeados cerca de la costa: “El *Symphony of the Seas*, de 6.680 pasajeros, el crucero más grande del

mundo, se encontraba frente a la República Dominicana. Para Bill Burke, vicealmirante retirado de la Marina de los EE. UU. y director marítimo de Carnival, llevar los 105 barcos de la compañía a sus destinos de espera (20 en el Caribe, 40 en Europa, 35 en Asia y 10 en el Pacífico oriental) supondría un largo proceso que se prolongaría hasta el tercer trimestre del año. Y luego está el mantenimiento de los buques, como se ha citado, que principalmente supone la elección de uno de los dos escenarios referidos en la industria marítima como “caliente” o “frío”. En el denominado “caliente”, la mayor parte de los sistemas de a bordo se mantienen en funcionamiento y, en el “frío”, múltiples sistemas esenciales de a bordo, como tanques de lastre, turbinas y cajas de maniobra quedan completamente parados. En las zonas de pasajeros se sellan puertas y portillos exteriores de cámaras y camarotes, se traslada todo el ajuar de servicio a lugar seco, y colocado



MONARCH, QUE NAVEGÓ PARA PULLMANTUR EN SU OFERTA DE CRUCEROS (CRUISEMAPPER)

también los colchones de forma que puedan airearse. Se dejan abiertos cajones y armarios, sellándose los accesorios del baño, por nombrar algunas de estas medidas en dichas estancias. Por contra, la ventaja de la disposición en “caliente” es que los barcos podrán volver a ser puestos en servicio en un espacio de tiempo relativamente corto. Burke: “Una vez ha sido alertado, el barco puede reanudar el servicio con sus pasajeros en unas semanas, aunque aún necesitará disponer de una tripulación completa a bordo para navegar. Lógicamente, esta segunda opción habrá exigido otro tipo de mantenimiento y, por lo tanto, más personal a bordo. Cada barco tiene in situ un equipo de “tripulación segura” (sobre unos 120 miembros en el caso de un buque grande): personal de cubierta para conducir y gobernar el barco, equipo de ingenieros y maquinistas para hacer funcionar los sistemas eléctricos y de propulsión, un equipo médico para atender las lógicas necesidades del personal (y más particularmente en la época en que nos encontramos con el Covid-19) y suficiente personal de seguridad, limpieza y cocina para mantener a todos atendidos y alimentados. Y en caso de la presencia de huracanes o meteorología claramente adversa,

disponer de la suficiente capacidad para poder reaccionar y enmendar la posición de ser necesario. “...también tienen que cumplir con las regulaciones ambientales, de seguridad y de otras normativas o, arriesgarse a recibir severas sanciones, cargos u otras imputaciones establecidas”, añadiría Burke. Con el sistema “frio” el buque está prácticamente puesto “en seco”. En este caso la tripulación exigida es de unos cuarenta hombres pero, llegado el momento, la puesta a punto requerirá de mucho más tiempo, meses, ya que se tendrán que llevar a cabo profundas revisiones en todos los servicios y sistemas de a bordo, pinturas, etc. en los que, debido a la inactividad, se habrán generado averías y un notable deterioro.

Más adelante llegaría un nuevo varapalo para este sector, cuando serían algunas de las compañías marítimas quienes se verían obligadas a desaparecer hostigadas por causas económicas y, por contra, serían otras empresas relacionadas con ese mismo sector quienes comenzarían a agudizar el ingenio para transformar esta crisis en una clara oportunidad para ellas, y es que al acelerarse las tareas de desguace de barcos de todo tipo que cayeron del servicio activo por dicha pandemia antes de tiempo, iba a beneficiar sus industrias de reciclaje de los materiales con los que estaban contruidos. Un notable incremento en las listas de los buques destinados a desguace comenzó desde entonces, viéndose figurar en las mismas a viejos conocidos del puerto de Mahón, algunos con el mismo nombre en sus amuras y popa con el que nos visitaran tiempos pasados y, otros, con el que fueron rebautizados por sus nuevos propietarios a lo largo de su vida marinera.

18



**CRUCEROS AMARRADOS EN PUERTO POR EL COVID-19
(WIKIMEDIA COMMONS)**

Volviendo al vía-crucis padecido por muchos de los buques sorprendidos por la pandemia, decir que primeramente fueron puestos a la venta cambiando con ello de compañía armadora, mientras otros se han salvado de las piquetas y sopletes tras haber sido reconvertidos en hoteles flotan-

tes y, para los más, comprobado que ello no era posible por no ser de interés para ningún posible armador, han acabado siendo vendidos como chatarra. En el primero de los supuestos, se sabe que el *Costa Victoria* se habría salvado, tras ser vendido cuando ya había sido destinado a ser desguazado el pasado junio. Se sabe también que, si bien algunos cruceros reiniciaron su actividad tímidamente en Europa, aunque más bien realizando viajes hiperlocales a mediados de marzo, aparecían nuevas regulaciones para un posible retorno a partir del 15 de setiembre en las aguas de EE. UU. Pero aún con ello, la industria se encuentra enfrentada a un futuro bastante incierto. Cientos de cruceros que en su momento se encontraban navegando alrededor del mundo a principios de este año, permanecen en gran número en el mar, aunque sin pasajeros a bordo.



CRUCEROS FONDEADOS AL ABRIGO DE LA COSTA POR LA PANDEMIA (WIKIMEDIA COMMONS)

También existen nuevas unidades en fase de construcción, encargadas para satisfacer la demanda que caracterizó los años de crecimiento anteriores a 2020, cuando la industria de 150.000 millones de dólares estaba en auge. ¿El resultado? un exceso de barcos. Esto, junto con las dificultades financieras derivadas tras meses de interrupción, significa -como hemos citado anteriormente- que algunas compañías se han visto obligadas a retirar sus buques del servicio antes de lo esperado. La inmovilidad obligada de estos grandes buques es solo el primer inconveniente a tener en cuenta. Porque, para mantenerles en perfecto estado y evitar ulteriores problemas de reparaciones costosísimas, también deben mantenerse en funcionamiento (“caliente”). Monty Mathisen, editor en jefe de Cruise Industry News: “Estamos hablando de enormes cantidades de maquinaria, electrónica e incluso acero que necesita de un mantenimiento, revisión y trabajo preventivo”. Según citan las agencias, en septiembre de 2020 Carnival Corporation anunció su plan de venta de los 18 cruceros “menos eficientes” en los próximos meses, lo que resultó en una reducción del 12% de su flota general. Y ello, a pesar de que muchos de estos barcos tenían

publicados ya en la red sus itinerarios de navegación para 2021. “No sé si muchas empresas de cruceros del mundo están buscando comprar barcos en este momento”, dijo Bill Miller, un historiador de cruceros a la CNN Travel el pasado mes de junio. “Yo diría que eso es muy poco probable. El siguiente mejor comprador sería la industria dedicada a los desguaces”.

20



**CRUCEROS VARADOS EN ALIAGA (TURQUÍA) EN FASE DE DESGUACE
(WIKIMEDIA COMMONS)**

Pues bien: valga esta larga presentación como entrada a una serie de artículos que nos harán recordar y culminar la historia de bastantes de esos colosos, viejos y conocidos, cada uno en su tiempo, que visitaron este puerto y que servirán para llenar unas cuantas páginas sobre este tema en la Historia Marítima Menorquina a través del Puerto de Mahón. Aquellos buques, orgullo de las distintas armadoras del mundo de los cruceros turísticos (antaño denominados “transatlánticos”), son ahora y por unos pocos meses simples estampas o fantasmas de lo que fueron en su época dorada, varados en la playa, generalmente oxidados, en plenos trabajos de demolición, o ya desaparecidos tras ser reconvertidos en chatarra.

Y ¿que fue de aquellos buques...?

ADRIANA

**21**

PORTADA DEL FOLLETO DE PROMOCIÓN DE LA COMPAÑÍA

El *Adriana* era un transatlántico de tamaño medio, con unos interiores al antiguo estilo francés, que finalizaría su vida marítima siendo propiedad y operado por Adriana Shipping. Fue construido para la Hellenic Mediterranean Lines (HML) como *Aquarius* en 1972 por los Astilleros Atlas, en Perama (Grecia), siendo botado el 15 de septiembre de 1971 y puesto en servicio en junio de 1972. El buque tenía 4.591 toneladas de desplazamiento, con unas medidas de 103,71 metros de eslora por 16 de manga y 4,6 de calado, pudiendo llevar entre 308 y 350 pasajeros alojados en 140 cabinas. Disponía de 4 cubiertas y su motorización estaba compuesta mediante 2 Pielstick-Atlantique 8PC2V de 5.885 kW (combinados), que le permitían navegar a una velocidad de 19,5 nudos. Su tripulación estaba formada por 80 miembros. Fue el primer crucero HML, y también el primer crucero construido expresamente en Grecia.



EL AQUARIUS (SIMPLON CARDS)



EN EL PUERTO RUSO DE NOVOROSSYSK
(DREAMSTIME.COM)

En 1987 y tras una mala temporada debido al secuestro sufrido por el transatlántico italiano *Achille Lauro*, el buque fue vendido al yugoslavo Jadranska Linijaska Plovidba, en Rijeka, y rebautizado como *Adriana*. El barco realizó cruceros para Jadrolinija Cruises en el Adriático y charters a otras compañías de cruceros como Hapag Lloyd's. En 1997 fue vendido a Marina Cruises y pasó estar operado por la compañía de viajes francesa Plein Cap (actualmente Tvl Voyages), con sede en Niza. Entre abril de 2008 y septiembre de 2010, el barco fue vendido a Tapas Inc. y navegó como *Adriana III*.



A TODA MÁQUINA (SEATRADE CRUISE NEWS)

23

En septiembre de 2010, el buque recuperó su nombre de **Adriana** y navegó bajo bandera de Saint Kitts y Nevis con tripulación predominantemente rusa (incluido el master, comandante Sergey Ponyatovsky) resituando el barco en el Caribe para realizar cruceros tomando como puerto base La Habana (Cuba), en el período 2011 – 2012.



ADRIANA III (JUERGEN BRAKER, FLEETMON)

El armador Black and Baltic Seas Cruise Company (B&BS) resituó el buque en el Mar Negro tomando como bases, Odessa (Ukrania) durante 2013 y Sochi (Rusia), en 2014. En 2015 fue fletado por West Indies Cruise Line para llevar a cabo su programa de cruceros por las costas del mar Caribe.



COMO ADRIANA III VISTO EN PERSPECTIVA (ALCHETRON)

El último programa de itinerario de cruceros se basó en viajes alrededor del Caribe Sur operados durante todo el año, con ida y vuelta desde Puerto España (Trinidad). Las opciones gastronómicas a bordo se ofrecían en el “Main Dining Room” (restaurante buffet), el “Grill-Bar” y dos bares que ofrecían diversas bebidas y cócteles “premium”. El barco disponía de un “Music Lounge” (show lounge/salón con su propio bar), Casino (con mesas de juego y máquinas tragamonedas) y un complejo para el bienestar general del pasajero (spa, masajes, sauna, peluquería y salón de belleza).



VARADO Y EN DESGUACE (SELIM SAN)

En el Caribe, la empresa administradora del buque era Carvalho's Cruise Services Ltd, con sede en Trinidad, que representaba al buque en el puerto y ejercía de agente general de ventas. Se encargaba de todos los ajustes de itinerarios, venta de entradas locales, servicios de gestión portuaria, etc. En julio de 2019, fue vendido como chatarra y desguazado en 2019 en las instalaciones de Aliaga (Turquía).

ALBATROS



25

CRUCERO ALBATROS (WIKIMEDIA COMMONS)

El crucero *Albatros* (segundo que visitaba el puerto de Mahón con este mismo nombre), ha sido una de las víctimas de la pandemia COVID-19, que tanto daño ha ocasionado al mundo de los cruceros turísticos al ser vendido por la armadora Phoenix Reisen a los shipbreakers asiáticos, después de navegar durante 15 años bajo la insignia de este operador turístico alemán. El barco, construido en 1973, ha tenido diferentes operadores. Siendo uno de los tres barcos originales de la Royal Viking Line, también ha pasado su tiempo navegando para la Norwegian Cruise Line y la Royal Cruise Line. En 1970 la Royal Viking Cruises encargaba tres barcos a los astilleros Wärtsilä, de Helsinki (Finlandia), que serían entregados en 1973. Nuestro protagonista nacía con el nombre de *Royal Viking Sea*. Sus características técnicas eran las mismas que las de sus dos hermanos: un desplazamiento de 21.847 toneladas y una capacidad para 536 pasajeros. En 1983 volvía a subir a una grada para ser sometido a una importante remodelación, en cuyo transcurso su eslora sería alargada en 28 metros que incluían nuevos camarotes, una segunda piscina, un restaurante ampliado y otros diferentes servicios. La capacidad de pasajeros se veía incrementada hasta las 812 plazas y su nuevo desplazamiento, a 28.518 toneladas. En 1984 la Kloster Group adquiría la Royal Viking Line, aunque mantendría la marca pero con gestión independiente. Sin embargo, y a causa de los conflictos de Oriente Medio, la Royal Viking Sea sufría cuantiosas pérdidas económicas, logrando obtener tan solo uno de sus buques resultados positivos, el *Royal Viking Sun* (que más adelante recalaría en Mahón como *Prinsendam*).

26



EN PERSPECTIVA POR LA AMURA DE ESTRIBOR (FLEETMON)



ATRACADO EN EL MUELLE DE CRUCEROS DE MAHÓN
(ARCHIVO DEL AUTOR)

En 1991 el buque es sometido a otra fuerte remodelación siendo rebautizado como **Royal Odyssey** en diciembre de este mismo año. Los trabajos se llevaron a cabo en unos astilleros de Singapur, participando en los mismos los propios miembros de la tripulación, con el fin de reducir costos. En noviembre de 1995, Kloster Cruise lo vendía junto con su gemelo **Star Odyssey** a fin de recaudar efectivo tras acumular fuertes pérdidas, aunque los mantendría fletados hasta abril de 1996.



27

PERSPECTIVA AÉREA (WIKIMEDIA COMMONS)

Sin embargo, a final del período, en lugar de renovar el contrato como se esperaba, la Kloster decidía cerrar la Royal Cruise Line. Como resultado, el **Royal Odyssey** se transfería a la Norwegian Cruise Line después de completar sus itinerarios publicados hasta 1996. En 1997 fue renombrado como **Norwegian Star**, desarrollando cruceros de siete noches por el Caribe Occidental, teniendo como base Houston. En 1999 era transferido hasta Australia para lanzar la Norwegian Capricorn Line, una empresa conjunta entre la Norwegian Cruise Line e intereses australianos. Sin embargo poco duraría esta etapa y, en noviembre de 2000, era transferido a la Star Cruises. En 2002 y tras ser fletado por la Crown Investment de China, el buque pasaba a denominarse **Crown**.



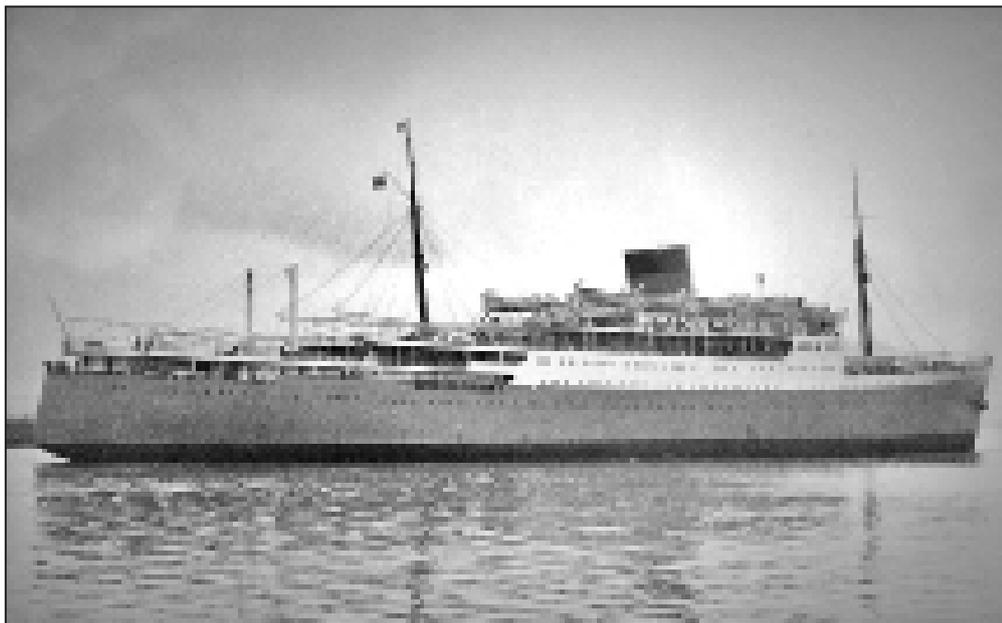
HERMOSA IMAGEN EN UNA LLEGADA A PUERTO
(MANUEL HERNÁNDEZ LAFUENTE)



**VISTO DE POPA ATRACADO EN EL MUELLE
(WIKIMEDIA COMMONS)**

La Crown Investment planea emplearlo como un barco de juegos de azar con base en Shanghai, pero poco durará también esta opción y en 2003 regresa a Europa. La Spanish Cruise Lines lo alquila por una temporada en el Mediterráneo, cambiando una vez más su nombre, esta vez por **Crown Mare Nostrum**, finalizando siendo fletado en 2004 al operador turístico alemán Phoenix Reisen en un acuerdo a largo plazo. El barco fue elegido como reemplazo del **Albatros** original, que fuera construido en 1957. Y desde septiembre hasta diciembre de 2005, sería nuevamente remodelado en el astillero Blohm&Voss, de Hamburgo, para ser adaptado a las exigencias de la nueva propietaria. Llegados a noviembre de 2008, el barco se vende a MS Albatros Shipping Ltd, aunque el calendario previsto de Phoenix Reisen será mantenido sin cambios. En 2011 llega una vez más al astillero de Lloyd Werft para sufrir una nueva intervención técnica. Y llegamos a 2020, con el fatídico COVID-19 extendiéndose por todo el mundo. Phoenix Reisen, como tantas otras navieras y operadoras, se verá obligada a suspender todos sus cruceros. Junto con sus compañeros de flota, el **Albatros** se encontraba amarrado en un puerto alemán, a la espera de la reanudación del servicio pero, llegados a octubre, la armadora tomó la decisión de venderlo a Pick Albatros Group, que opera varios hoteles y complejos turísticos en Egipto. El buque zarpaba desde Alemania para ser entregado a sus nuevos propietarios y, parece ser, que Pick Albatros Group pensaba dedicar el barco a la función de hotel flotante en el Medio Oriente.

AMERIKANIS



29

COMO *KENIA CASTLE* EN SUS INICIOS (WIKIPEDIA)

Este buque, que también materializó algunas escalas en el puerto de Mahón, había sido construido en las gradas del Harland & Wolff, de Belfast (Irlanda del Norte), un astillero fundado en 1861 por Edward James Harland y Gustav Wilhelm Wolff. El buque sería bautizado con el nombre de ***Kenia Castle*** para por su propietaria, la naviera Union-Castle de Londres. De 17.041 toneladas de desplazamiento, tenía una eslora de 176 m y una manga de 22,64. Como medio de propulsión estaba equipado con dos máquinas a vapor de turbinas que le conferían una velocidad de 17,5 nudos.



KENIA CASTLE (RON BULLOCK)

Su dotación era de 250 tripulantes y su capacidad para 442 pasajeros. Tras ser recepcionado en el puerto de Southampton el 18 de febrero de 1952, era estrenado mediante un crucero inaugural de 14 días hasta las Islas Canarias, antes de ser destinado al servicio Londres-Ciudad del Cabo, vía Suez. El buque disponía de una considerable capacidad para portar carga general, así como de refrigerada. Fue la segunda unidad de un trío de barcos gemelos que serían construidos entre 1950 y 1953. Los otros dos se denominaron *Rhodesia Castle* y *Braemar Castle*.

30



COMO AMERIKANIS (MIKKEL, SHIPSPOTTING)



ATRACADO EN EL PUERTO DE MAHÓN (ARCHIVO DEL AUTOR)

El buque comenzó a servir la ruta operada por Union-Castle alrededor de África con partida desde Londres, en marzo de 1952. Sin embargo, en 1962, debido a la disminución del patrocinio, los viajes terminaron en Durban (Sudáfrica). Durante una remodelación realizada a principios de la década de 1960, el número de pasajeros fue reducido a 446, mientras que las mejoras técnicas incluyeron que la chimenea del barco aumentara de altura tras la instalación, como remate de la misma, de una cúpula ventilada y aerodinámica. Consecuentemente a la continua disminución de la demanda de sus servicios, la Union-Castle retiró los tres barcos del comercio de África durante el periodo 1965-1967, habiendo operado cada uno durante unos 15 años. El **Kenia Castle** fue resituado en el río Blackwater, Essex, a principios de 1967, mientras sus gemelos eran vendidos para desguace. En julio de 1967, la conocida naviera griega Chandris Lines, compraba el buque, rebautizándolo como **Amerikanis** navegando seguidamente rumbo a Grecia, donde sería reconvertido en trasatlántico. Para ello, sus bodegas de carga fueron reemplazadas por cabinas adicionales, aumentando la capacidad de pasajeros a 920 plazas "Unic Class". Una particularidad que tendría en su nuevo cometido fue el ser el primer barco de pasajeros en disponer de un televisor instalado en cada cabina.



EN EL PUERTO DE MAHÓN (ARCHIVO DEL AUTOR)

Todas las salas comunes fueron renovadas adquiriendo el estilo europeo contemporáneo, mientras su casco era repintado de blanco y sus sistemas del trasiego de cargas eran eliminados aunque, no por ello, el buque perdería del todo su apariencia original. Aunque Chandris Lines tenía la intención de hacerle operar en cruceros oceánicos en su primera temporada, los retrasos en los trabajos de reconversión obligarían a que el buque entrara directamente en un programa de otoño. En el viaje inaugural para su nuevo propietario, el 8 de agosto de 1968 iniciaba un circuito entre los puertos de El Pireo, Messina, Nápoles, Lisboa, Halifax y Nueva York. Y tras realizar tres viajes en línea, partió de Nueva York rumbo al Caribe durante el invierno siguiente, un patrón operativo que sería repetido en 1969.

En 1970 comenzaba su etapa como trasatlántico puro con una capacidad para 617 plazas de pasaje, llevando a cabo cruceros económicos de 3, 4 y 7 días entre los puertos de la costa este de Estados Unidos y las Bahamas. Más adelante sería reposicionado en el Caribe, tomando como base Puerto Rico durante el invierno y llevando a cabo cruceros por el Mediterráneo en el verano. Manteniendo su nombre, el buque fue fletado por la armadora italiana Costa Cruceros entre los años 1980-1984, aunque sí tomaría los colores corporativos de su nueva operadora en la chimenea, que sería pintada de color amarillo y luciendo la “C” característica de Costa en color azul en la misma. Tras finalizar el período de fletamento, volvía a su propietaria, recuperando la distintiva “X” de color blanco (la “X”, en el alfabeto griego, corresponde a la “Ch”, por Chandris) en los laterales de su chimenea, ahora de color azul, navegando de esta suerte durante otros 12 años.



**A LA ESPERA DEL DESGUACE ENTRE OTROS DOS BUQUES
(WIKIMEDIA COMMONS)**

En 1989, Chandris promocionó su nueva marca de lujo, Celebrity Cruises y sus barcos existentes fueron rebautizados como Fantasy Cruises (un nombre que ya se había empleado en Norteamérica durante algunos años). Poco a poco, la nueva marca fue desapareciendo gradualmente, primero en los EE. UU. y luego en Europa, tras lo cual los barcos acabaron siendo vendidos. El último barco en ser retirado fue el *Amerikanis*, lo que tendría lugar en 1997, coincidiendo con la desaparición de la marca Fantasy Cruises. Ese mismo año, Chandris Lines abandonó el negocio de cruceros, vendiendo su Celebrity Cruises a la Royal Caribbean. Previamente, en 1996, el *Amerikanis* había sido amarrado en puerto griego, en la bahía de Elefsis, cerca de El Pireo, mientras se tomaba una decisión sobre cuál debía ser su futuro. Éste sería su venta como chatarra en 2001, lo que tendría lugar con los shipbreakers indios, tras 49 años en activo. Y como se diría en los medios de la época como tributo: “un crucero pionero y uno de los transatlánticos Chandris más populares y exitosos de la flota”.

ATHENA**33****EN EL PUERTO DE MAHÓN (ARCHIVO DEL AUTOR)**

Tras haber permanecido en activo durante 72 largos años, el crucero **Athena** (nombre que lucía en amuras y popa cuando realizó sus escalas en Mahón), y **Astoria** como último nombre, es un buque que dejará un rico legado para la historia marítima en el mundo de los cruceros. Había sido construido para la Swedish American Line como un transatlántico capaz de operar en las grandes rutas. El astillero en llevarlo a cabo fue Götaverken,

de Gotemburgo (Suecia), siendo botado como *Stockholm* el 9 de septiembre 1946, para entrar en servicio el 21 de febrero de 1948. Su viaje inaugural se llevó a cabo el 21 de febrero siguiente, bajo el mando del capitán Waldemar Jonsson, zarpando de Gotemburgo, para llegar a Nueva York el 1 de marzo.



EN EL PUERTO DE MAHÓN (ARCHIVO DEL AUTOR)

Como características generales en el proyecto inicial, decir que con un desplazamiento de 12.165 toneladas, tiene una eslora de 160,08 metros y manga de 21,04, con un calado de 7,6. Equipaba 2 motores diesel de 8 cilindros Götaverken de 8.900 kW, con una potencia combinada de 12.000 caballos (actualmente su propulsión está proporcionada mediante 2 motores Wärtsilä modelo 16V32, de 10.700 kW (potencia conjunta, 14.300 caballos), y navega a la velocidad de crucero de 19 nudos. En el momento de su entrada en servicio sería el barco de pasajeros más grande construido en Suecia por aquel entonces, con la unidad de propulsión diesel también más grande construida jamás en Suecia. Había sido diseñado para transportar un total de 395 pasajeros, divididos entre primera y clase turista, con una capacidad de carga de 3.000 toneladas. Sus interiores fueron completados por algunos de los artistas suecos más conocidos de la época. Originalmente había sido construido para operar en la ruta de cruceros del Atlántico Norte, pero en el transcurso de su historia, su nombre, *Stockholm*, cambiaría muchas veces, incluso más que sus propietarios: 1948-1960: *Stockholm*; 1960-1985: *Völkerfreundschaft*; 1985-1986: *Volker*; 1986-1993: *Fridtjof Nansen*; 1993-1994: *Italia I*; 1994-1998: *Italia Prima*; 1998-2002: *Valtur Prima*; 2002-2005: *Caribe*; 2005-2013: *Athena*; 2013-2016: *Azores*; y desde 2016 hasta el presente: *Astoria*. Durante todo este tiempo ha tenido como puertos de registro, entre 1948 y 1960: Gotemburgo (Suecia); 1960 y 1985: Rostock (RDA); 1985 y 1989: Panamá; 1989 y 2004: Nápoles (Italia); y desde 2004 hasta el presente: Madeira (Portugal). Eso sí, durante toda su vida activa ha brindado un servicio de crucero impecable a sus distintos

propietarios, en los años posteriores, y no era precisamente el crucero más antiguo del mundo. En su última etapa ha sido propiedad de Classic International Cruise Line, que lo adquirió alrededor de 2005. Pero volviendo a su historia, decir que, al ser vendido en 1994, su nuevo propietario lo subió inmediatamente a dique para ser sometido a una remodelación total, siendo prácticamente despojado de su casco y reconstruido y restaurado como un nuevo buque crucero contemporáneo, de categoría premium. Siendo un crucero de tamaño moderado, el *Athena* ha sido objeto de varias remodelaciones en el transcurso de sus más de seis décadas de funcionamiento, siempre con vistas para hacerlo más adecuado a las necesidades que a través de los tiempos han sido exigidas a los buques de este tipo.



INTERCAMBIO DE REGALOS ENTRE AUTORIDAD PORTUÀRIA, CONSIGNATARIO Y CAPITÁN (ARCHIVO DEL AUTOR)

En los planos de construcción de 1948 estaba destinado a acomodar a menos de 400 viajeros. En la actualidad, puede acomodar espaciosamente a más de 550. Y, a diferencia de sus contrincantes más lujosos, ofrece un servicio excepcionalmente brillante que le ha dado como resultado gozar de una gran popularidad y poder de atracción. A ello hay que unir que, a pesar de que no sea uno de los más grandes en funcionamiento, en la actualidad, sus dimensiones técnicas y valor constructivo todavía se encuentran entre los mejores de todos los tiempos. Navegando actualmente bajo la bandera portuguesa, y nombrado *Astoria*, originalmente lo estuvo haciendo bajo el pabellón sueco. Y, aunque el reclamo de fama del barco es bastante conocido en la industria internacional de cruceros, también ha sido noticia por algunas razones menos favorables. Así, encontrándose el 3 de diciembre de 2008, navegando en aguas del golfo de Adén, fue atacado por numerosas embarcaciones piratas.

36



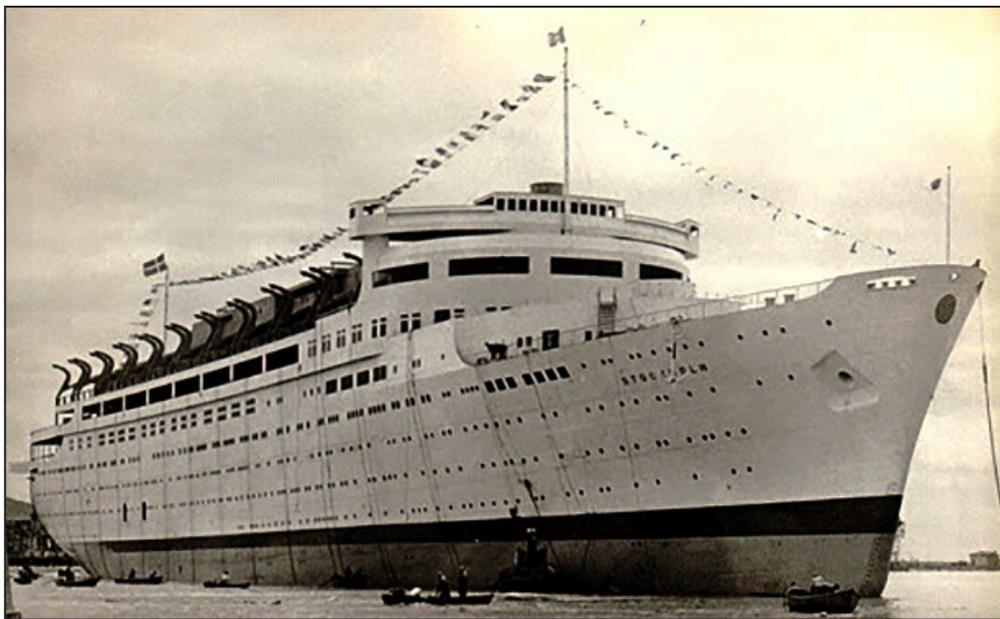
**PUENTE DE MANDO DEL ATHENA Y EQUIPOS
(ARCHIVO DEL AUTOR)**



LA MANIOBRA DE PROA (ARCHIVO DEL AUTOR)

Según se informó, fueron 29 las embarcaciones piratas que rodearon el barco en muy poco espacio de tiempo, hasta que un avión de patrulla marítima P-3 Orion de la Armada de los Estados Unidos le estuvo sobrevolando realizando círculos, lo que provocó que algunas de las embarcaciones

atacantes huyeran. La tripulación impidió que los restantes les abordaran, defendiéndose mediante cañones de agua de alta presión. Nadie resultó herido y el barco pudo escapar sin daños, continuando felizmente viaje rumbo a Australia. El 17 de septiembre de 2012, los informes anunciaron que tanto el barco como su compañero de flota *Princess Danae* habían sido detenidos en Marsella por el motivo de existir facturas de expedición de combustibles impagadas, aunque se le permitió reanudar su curso rutinario de operaciones, una vez resuelto el expediente.



EL ATHENA COMO STOCKHOLM (WIKIPEDIA)



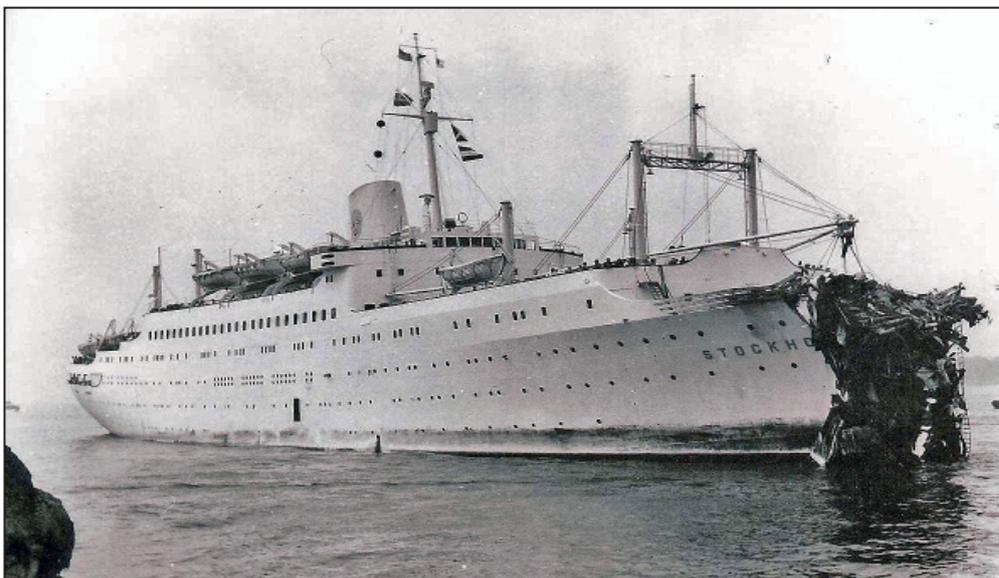
EL TRANSATLANTICO ITALIANO ANDREA DORIA (WIKIPEDIA)

Pero el incidente más famoso en la historia operativa del *Athena* fue el de su colisión con el crucero *Andrea Doria* el 26 de julio de 1956, operando entonces como el *Stockholm*. El crucero sufrió algunos daños graves en su casco y, sin embargo, fue uno de los primeros en ayudar en las operaciones



EL ANDREA DORIA YÉNDOSE A PIQUE (WIKIPEDIA)

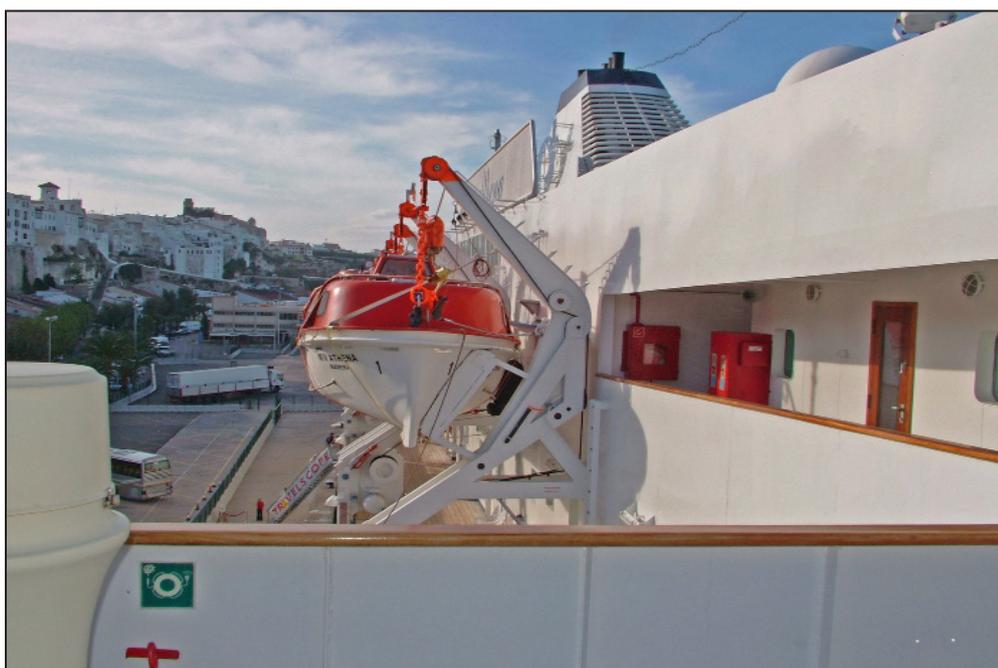
de rescate al llevar a bordo a muchos de los sobrevivientes del desafortunado *Andrea Doria*, que se iría a pique, hasta el puerto de Nueva York. Los hechos sucedieron en el transcurso de la noche del 25, a las veintitrés horas y diez minutos, momento en que imperaba una densa niebla en el Atlántico Norte y frente a la costa de Nantucket, donde se encontraban.



EL STOCKHOLM CON SU PROA DESTROZADA (WIKIPEDIA)

Cruzando sus derrotas, el buque colisionó con el de la línea italiana, acaecimiento que se convertiría en uno de los desastres marítimos más notorios en la historia de los naufragios mundiales. Aunque la mayoría de los pasajeros y la tripulación sobrevivieron a la colisión, el otro buque implicado, el transatlántico de lujo *Andrea Doria*, más grande, escoró fuertemente, volcó y se fue a pique a la mañana siguiente. Lo grave de la colisión, fue que el 50% de los botes salvavidas del buque italiano habían quedado inutili-

zables. Sin embargo, varios barcos, incluido el *Ile de France*, respondieron y brindaron asistencia, lo que evitó una pérdida masiva de vidas. Cinco miembros de la tripulación del *Stockholm* perdieron la vida en el mismo momento, y varios más quedaron atrapados en la proa, que resultó destrozada. A pesar de haber perdido alrededor de aproximadamente un metro de francobordo, el *Stockholm* ayudó en las operaciones de rescate y terminó llevando a tierra 327 pasajeros y 245 tripulantes del otro buque, además de sus propios pasajeros y tripulación. Maltrecho y con su proa gravemente dañada, puso proa hacia Nueva York, a donde llegaría el 27 de julio. Su reparación supuso un gasto de alrededor de un millón de dólares, la cual se llevaría a cabo tres meses después en los astilleros Bethlehem Shipyard, de Brooklyn. Los hechos fueron investigados para, finalmente, llegarse a un acuerdo entre las propietarias de ambos buques, la Italian Line y Swedish American Line. Un reacondicionamiento de 1953 amplió su capacidad de pasaje hasta 548 personas al llenar el extremo exterior de popa y proa de la cubierta "A" con cabinas de pasajeros. Debido al pequeño tamaño y al no manejarse muy bien en las aguas del Atlántico Norte durante los meses más fríos, la Swedish American Line decidió programarle en cruceros ocasionales a partir de 1953, desde Morehead City (Carolina del Norte) hasta La Habana, Nassau y Bermuda.



**PERSPECTIVA DESDE EL BACALAO DE ESTRIBOR DEL PUENTE
(ARCHIVO DEL AUTOR)**

Una reparación llevada a cabo entre 1956-1957 permitiría agregar un cine en el extremo delantero de la cubierta de la superestructura principal y una piscina al aire libre en la popa. En la actualidad y tras las remodelaciones a que había sido sometido, su capacidad de pasaje había aumentado hasta las 552 plazas acomodadas en 277 cabinas dotadas de baño privado con bañera y ducha, televisión para programas vía satélite y películas, nevera, minibar, secador de cabello y caja fuerte personal (8 de balcón, 221 exteriores y otras 48 interiores). Para el servicio de los pasajeros disponía de 8 cubiertas, 1 restaurante, 3 bares, 1 piscina, spa, gimnasio y casino.

Está considerado como un crucero de tamaño mediano a pequeño (para los estándares actuales), capaz de ofrecer una amplia selección de salones comunes perfectamente equipados. Para comunicarse entre cubiertas, además de las escaleras, dispone de dos ascensores.



NAVEGANDO COMO ATHENA (WIKIMEDIA COMMONS)

Sus instalaciones mejoradas incluyen el precioso restaurante “Olissipo” con un comedor buffet alternativo en el “Lotus Lounge”, una selección de cinco cómodos salones y bares, incluido el impresionante “Calypso Show Lounge”, además de una discoteca, cine, boutique de compras y tienda de fotografía, biblioteca, sala de cartas, gimnasio y centro de salud con sauna y masaje, piscina al aire libre y una hermosa área de recepción de mármol. Volviendo a su cronología, decir que el barco se vendió en mayo de 1959 a una empresa alemana no identificada en ese momento y terminaría el año navegando con Swedish American Line hasta Nueva York, antes de ser entregado en 1960 a la nueva compañía. El 3 de enero de 1960, el **Stockholm** fue transferido al gobierno de Alemania Oriental, que rebautizó el barco como **Völkerfreundschaft** (“amistad entre naciones”) que operaba bajo la línea Deutsche Seereederei (una naviera alemana), precursora de Aida Cruises. El **Völkerfreundschaft** hizo su nuevo viaje inaugural el 23 de febrero de 1960 y fue a puerto base en Rostock (Alemania), finalmente operando en conjunto con el recién construido **Fritz Heckert**. Cuando se erigió el muro de Berlín en 1961, todos los puertos estaban restringidos a países comunistas únicamente, lo que limitó en gran medida sus rutas. El barco hacía viajes a Cuba, y sería uno de los dos que se dirigían a La Habana durante la famosa crisis de los Misiles Cubanos, donde sería vigilado bajo sospecha por aviones y barcos de la Navy estadounidense. En 1964 se puso bajo la dirección de la Federación de Sindicatos Alemanes Libres, pero se fletaría a países de Europa occidental durante la mayor parte del año. Ello se ampliaría en 1967, con Stena Lin, fletando el barco para pasajeros suecos durante la mitad del año, repitiéndolo anualmente hasta que el barco fue vendido en 1985, siendo, a partir de entonces, el barco de los cuarteles noruegos **Fridtjof**

Nansen donde se daba albergue a los solicitantes procedentes de Pakistán, Irán y Siria, de asilo político en Noruega. Ese mismo año fue transferido a una empresa panameña llamada Neptunas Rex Enterprises.



41

DETALLE DE LA PROA Y PUENTE (WIKIMEDIA COMMONS)

Su nombre se redujo a **Volker**, y al final del año estaba se encontraba amarrado en Southampton (Inglaterra). En 1989, fue vendido oficialmente a la italiana Star Lauro Lines, que pretendía convertir el transatlántico en un crucero de lujo. El barco todavía estaba fletado como **Fridtjof Nansen**, por lo que permaneció en Oslo hasta 1993. De allí partió remolcado a un astillero ubicado en el puerto de Génova, el que hubiera sido puerto base del **Andrea Doria**; pero cuando llegó, la prensa denominó al ex **Stockholm** el “barco de la muerte” (*La nave della morte*) debido al choque sufrido con el buque italiano. Revisado por los ingenieros del astillero, pudo comprobarse que el buque se encontraba en muy buenas condiciones. Fue completamente vaciado en el interior y reconstruido desde la cubierta de paseo hacia arriba. Se instalaron nuevos motores diesel y se construyó un nuevo puente de mando, extendiendo la superestructura hacia adelante. Las cubiertas de popa se remodelaron, dándole un perfil de crucero más moderno. Otro trabajo que afectaría a su línea fue construirle una “cola de pato” grande, alterando significativamente la apariencia de popa. Aunque no es muy reconocible por su apariencia original como **Stockholm**, muchos ele-



CON SU ACTUAL NOMBRE *ASTORIA* (VESSELFINDER.COM)

mentos, como la proa y el ancla, la disposición de los ventanales del casco, los ascensores de pasajeros y la ubicación de las escaleras, y las distintas ventanas de doble ojo de buey del comedor, fueron dejadas constituyendo todos ellos reliquias todavía visibles del diseño original. A partir de entonces fue renombrado como *Italia I*, *Italia Prima* y *Valtur Prima*, este último principalmente en Cuba, y fue amarrado allí en 2001. Adquirido por Festival Cruise Line en 2002 y rebautizado como *Caribe*, continuó navegando hacia Cuba. En 2005 pasó a llamarse *Athena*, registrándose en Portugal, comenzando desde entonces a operar circuitos internacionales clásicos. En 2009, el barco fue fletado al operador de cruceros alemán Phoenix Reisen y repintado con los colores de la empresa con una elegante chimenea de color turquesa, luciendo en la misma el logotipo corporativo. A principios de 2013, el *Athena* fue comprado por una compañía de cruceros portuguesa de reciente creación, Portuscale Cruises y renombrado *Azores*. Tan pronto como se confirmó su adquisición, fue llevado a un astillero en Marsella, donde fue sometido a un fuerte recorrido antes de ingresar al servicio de su nuevo propietario después de completar un flete a Ambiente Kreuzfahrten, con sede en Berlín, desde donde fue fletado a Classic International para unirse a su compañero de flota *Princess Daphne*. La nueva temporada comenzó en marzo de 2014 con un crucero desde Lisboa a Bremerhaven, en Alemania, para concluir en noviembre de 2014 en Génova (Italia). En 2015 entró en servicio con Cruise & Maritime Voyages, operando su primer viaje con la línea desde Avonmouth Docks, en el puerto de Bristol, hasta el Caribe en enero de 2015. Y en 2016, Cruise & Maritime Voyages cambiaba su nombre por el de *Astoria*. Desde mayo de ese mismo año hasta marzo de 2017, el barco estuvo fletado al operador turístico francés Rivages Du Monde. Sin embargo, en junio de 2016, se anunció que *Astoria* dejaría la flota de CMV después de su último crucero el 27 de abril de 2017 desde Londres Tilbury. Pero CMV anunció en febrero de 2017 que tal decisión

había sido desestimada, por lo que el buque permanecería en la flota de CMV hasta 2018.



43

PERSPECTIVA DESDE EL COSTADO DE ESTRIBOR (Pjotr Mahhonin)

Ofrecería una mini temporada desde Londres Tilbury, antes de ser registrado por Rivages Du Monde, durante los meses de verano. El buque había sido programado para comenzar a navegar en invierno por el Mar de Cortés, desde Puerto Peñasco (Rocky Point, México) a partir de diciembre de 2019. La programación sería finalmente retrasada hasta enero de 2020 debido a diversos problemas encontrados en el dique seco.



ASTORIA REPOSICIONADO POR DOS REMOLCADORES (PUENTEDEMANDO.COM)

La temporada de cruceros 2020 estaba destinada a ser la última para el *Astoria* en la flota de CMV. Su último viaje podría muy bien ser un crucero de 13 noches desde Hull hasta Cabo Norte, a llevar a cabo en octubre de 2020. Sin embargo, esta salida no pudo llevarse a cabo por ser retenido

por oficiales de la Agencia Marítima y de Guardacostas del Reino Unido en junio, tras recibirse el informe de que el buque estaba a punto de zarpar y abandonar la jurisdicción del Reino Unido, sin haber organizado previamente la repatriación de diversos miembros de su tripulación, extranjeros, que se encontraban retenidos en el Reino Unido desde el inicio de la pandemia del COVID-19 (referido entre otros aspectos, a contratos vencidos y no renovados, pagos atrasados de salarios y embarques de más de doce meses), temas que según parecía, ya estaban solucionados. Sin embargo, CMV entraba en suspensión de pagos en 2020.

44



COMO AZORES EN EL PUERTO DE LISBOA (NEDCRUISE)

Según informaba Juan Carlos Díaz Lorenzo en su blog “Puente de mando”, el remolcador **Monte da Luz** había ido hasta el mar del Norte para traerlo a remolque hasta Portugal, cuando se decía que los remolcadores **SD Dolphin** y **RT Ambition**, de la flota de Boluda Europe, en Inglaterra, lo habían removido ya de su atraque para facilitar la operación, pero éste regresaba a su base en Setúbal sin el buque que, de momento, quedaba amarrado en Tilbury. Finalmente se diría que por fin había zarpado del puerto británico con rumbo a Lisboa tras la estela del remolcador holandés **Brent**, pero el 3 de diciembre continuaban ambos amarrados en el mismo punto.

BLACK PRINCE



45

**BLACK PRINCE TRAS LLEGAR CON LA AMANECIDA
(ARCHIVO DEL AUTOR)**

Construido por los astilleros Fender Werft, en Lubeck, Alemania, entró en servicio el 19 de octubre de 1966, para la Fred Olsen Ltd. En su primera etapa realizó las funciones de crucero y de ferry, operando como crucero entre el Reino Unido y las Islas Canarias en el invierno, con el nombre más conocido, **Black Prince**, y entre el Reino Unido y Noruega en los veranos, como ferry, con el nombre de **Venus**. Ello tendría lugar entre los años 1970 y 1983. Desde 1983 hasta 1987 operó para la Det Forenede Dampskibs-Selskab (literalmente, The United Steamship Company).



EN EL DIQUE SECO (CRUISE INDUSTRY NEWS)

Llegados a febrero de 1987, el buque era subido a la grada para ser definitivamente reconvertido en crucero turístico, tras haber adquirido Fred Olsen la totalidad del buque. Para reconvertirlo en crucero completo, parte de la bodega empleada hasta entonces para carga, fue transformada en gimnasio cubierto dotado de piscina climatizada, otra gran área para la práctica de tenis de mesa, una cancha de bádminton y una sala especial para niños. Como característica sumamente curiosa es que, en su bodega de popa, se almacenaban todos los elementos necesarios para montar una réplica de pequeño puerto deportivo desmontable, el cual se instalaba en el agua tras fondear en puertos o zonas recogidas de la costa (en la Plana de Calafiguera de Mahón lo llevó a cabo en numerosas escalas).

46



EN MAHÓN (ARCHIVO DEL AUTOR)

Desde el mismo se podían practicar diversos deportes náuticos para lo cual se contaba a bordo con todos los recursos necesarios. De un desplazamiento de 11.209 toneladas brutas, el **Black Prince** disponía de siete cubiertas, capacidad de alojamiento para 472 pasajeros y 200 tripulantes. Ante su retirada del servicio activo, una portavoz de la armadora manifestaría que debido a la imposición de nuevas regulaciones de Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS), que entraron en vigencia en 2010, su inviabilidad estuvo en gran parte detrás de la decisión. A ello había que añadir la recesión económica y el aumento de los costos del combustible. El hecho era que la cantidad de modificaciones a llevar a cabo para que el **Black Prince** se alinea con los nuevos estándares exigidos, resultaban económicamente inviables, particularmente para los barcos pequeños. La eliminación de los característicos paneles de madera que decoraban todo su interior y que las nuevas regulaciones consideraban como claro peligro de incendio, era uno de los cambios imprescindibles. Su temporada de despedida comenzó en septiembre de 2009, mediante un crucero de diez noches alrededor del Reino Unido con salida desde Liverpool, al que seguiría otro mini crucero de tres noches entre Liverpool y Southampton.



47

RECIÉN LLEGADO A MAHÓN (ARCHIVO DEL AUTOR)



FONDEADO EN CALAFIGUERA PARA LA PRÁCTICA DE DEPORTES NÁUTICOS (ARCHIVO DEL AUTOR)

La temporada continuó con un nuevo crucero de 10 noches “Historic Home Ports” con salida y regreso Southampton, seguido de su último crucero, esta vez con duración de 14 noches y destino las Islas Canarias. El barco regresó a Southampton el viernes 16 de octubre de 2009. Seguidamente y tras veintidós años navegando para Fred Olsen, sería vendido a una compañía venezolana denominada SAVECA para chatarra, por el motivo antes citado de no ser compatible con la normativa SOLAS 2010.

48



EL TÍPICO COMPLEJO DEPORTIVO QUE MONTABA EN LA POPA CUANDO FONDEABA EN SEGÚN QUE PUERTOS

Aquella compañía era propiedad de un grupo de cadenas hoteleras venezolanas y, al parecer, era capaz de comprar combustible a precios al por mayor del gobierno venezolano, de modo que decidió dedicar al barco a operar en el Caribe Sur, realizando itinerarios que duraban de tres a cinco noches, con escalas en varios puertos de Venezuela que, según parece, no gozaron de mucho éxito. Para ello había sido renombrado ***Ola Esmeralda***. También existía la intención de emplearle como hotel flotante. Finalmente fue desguazado en Santo Domingo, en la República Dominicana, trabajos que comenzarían en octubre de 2013.



LUCIENDO SU ÚLTIMO NOMBRE: *OLA ESMERALDA*

BRAEMAR**EL BRAEMAR EN MAHÓN (ARCHIVO DEL AUTOR)**

Construido en los astilleros de la Unión Naval de Levante (España) para la Crown Cruise Line con el nombre *Crown Dynasty*, fue entregado en 1993 como buque de crucero que operaría con Fred Olsen Cruises. Con un desplazamiento de 19.089 toneladas, medía 163,81 metros de eslora, 22,5 de manga y tenía un calado de 5,40. Equipaba como propulsión principal, 4 motores diesel Wärtsilä tipo 8R32, con potencia total de 13.120 kW., y 2 hélices Kamewa de paso variable, que le conferían una velocidad de crucero de 15,5 nudos, y una máxima de 18. También estaba dotado de 4 motores auxiliares diesel como generadores de potencia, con un total de 3.572 kW para servicios.

**CROWN DINASTY, DE LA CUNARD LINE (WIKIMEDIA COMMONS)**

50



COMO NORWEGIAN DINASTY
(Norwegian Dynasty © MeRyan . Wikyo.CC BY 2.0)

El barco cambió su nombre a **Cunard Crown Dynasty** cuando la Cunard Line firmó un acuerdo para gestionar el marketing, las ventas y las reservas de Crown Cruise Line. El barco navegó con este nombre hasta 1997, cuando fue transferido a la Majesty Cruise Line, que lo renombró como **Crown Majesty**. Esto solo duró hasta finales de 1997, ya que fue transferido nuevamente, esta vez, a la Norwegian Cruise Line, que le rebautizó como **Norwegian Dynasty**. El barco volvió a su flota y nombre originales en 1999, pero no tardó en ser vendido a la Fred. Olsen Cruise Lines en 2001, donde el barco comenzó a operar hasta la actualidad con el nombre de **Braemar**.



ENTRANDO EN MAHÓN A PRIMERA HORA DE LA MAÑANA
(ARCHIVO DEL AUTOR)

Al adquirirlo Fred Olsen, fue enviado a la grada del astillero Blom & Voss, en Hamburgo (Alemania), para alargar en 31,2 metros su eslora, aumentándola hasta los 195 metros, y el desplazamiento a las 23.500 toneladas. Para

ello, el buque fue seccionado en tronco por la mitad, donde se le intercalaría una nueva sección con la finalidad de obtener un espacio adicional capaz de albergar más cabinas y salas comunes grandes y lujosas, siéndole con ello aumentada su capacidad de pasaje desde las 729 hasta las 988 plazas. Con su nueva eslora se convirtió en el barco más largo en cruzar hasta entonces el Canal de Corinto. El 8 de marzo de 2020, funcionarios del gobierno en el puerto de Cartagena (Colombia), anunciaron que un pasajero desembarcado recientemente había dado positivo por COVID-19, siendo ingresado en una clínica local privada para recibir atención. Al día siguiente 9, funcionarios del gobierno de Alberta (Canadá) anunciaban que otro pasajero que había desembarcado recientemente también había dado positivo. Y un día después, los mismos funcionarios confirmaban una segunda infección en un pasajero que regresaba del **Braemar**.



EN MAHÓN (ARCHIVO DEL AUTOR)

El 13 se le negó al buque la entrada a Bahamas debido a que otros cinco pasajeros dieron positivo por el virus y, por la misma razón, St. Maarten ne-

gaba también una solicitud del crucero para permitir a los pasajeros tomar el avión. El pasajero infectado desembarcó del crucero en Kingston (Jamaica), aunque se desconocía el origen dónde contrajo la enfermedad. El 16 de marzo, se anunció que Cuba aceptaría el barco por lo que, tras atracar en el puerto de Mariel (Artemisa), pudo evacuar a los 682 pasajeros y 381 tripulantes que se encontraban en esos momentos a bordo del buque.



EL PASAJE ÁVIDO DE CONOCER LAS CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO
(ARCHIVO DEL AUTOR)

Por lo que se refiere a Fred. Olsen Cruises, decir que goza de un seguimiento devoto por parte del sector de pasajeros más bien mayores, aunque dependiendo de la época del año y el destino, también se inclina al sector de la mediana edad, no faltando el cliente adulto joven acompañado de algunos niños. El ambiente general es informal y amistoso, pero esto no afecta al programa habitual de noches formales. En un crucero de 14 noches, se incluían tres noches formales y una noche británica, en la que se invitaba al pasaje a vestirse de color rojo, blanco y azul y participar en un canto tradicional británico en el salón de espectáculos. A bordo existe una oferta variada de entretenimiento para satisfacer todos los gustos y durante todo el día, especialmente en los días de mar, aunque también se ofrezca mucho con que entretenerse en los días de puerto para quienes no desean bajar a tierra. La gran biblioteca, con amplia variedad de libros, es también el centro de Wi-Fi para aquellos que no portan su propio dispositivo y deseen mantenerse en contacto con el mundo exterior. Existía la antigua tradición de un rompecabezas esparcido en la biblioteca para que los pasajeros agregasen algunas piezas en los momentos de inactividad. También se edita a bordo un boletín de noticias del mundo con periodicidad diaria. El buque tiene como propietario beneficiario a Fred Olsen (Noruega), siendo el operador Fred Olsen Cruises (Reino Unido). Decir que, a mediados de junio de 2020, el buque, junto a los otros tres de la compañía, **Balmoral**, **Boudicca** y **Black Watch**, habían sido trasladados desde el Firth of Forth, de Escocia, hasta las instalaciones de Babcock, en Rosyth (Gran Bretaña).



53

ESPECTACULARIDAD Y PROXIMIDAD. ALGO QUE NO SUCEDE EN OTROS PUERTOS (ARCHIVO DEL AUTOR)



ATRACADOS. (ARCHIVO DEL AUTOR)



EL *BRAEMAR* EN MAHÓN (ARCHIVO DEL AUTOR)

Con las cuatro unidades juntas, se facilitaba el mantenimiento general de las mismas y los cambios de la tripulación. Actualmente el *Balmoral* se encuentra en paro técnico y el *Braemar* a la espera de iniciar temporada (siempre a expensas del COVID-19), mientras el *Boudicca* y el *Blackwatch* han sido vendidos a otra compañía, se dice que con vistas a reconvertirlos en hoteles flotantes.



POPA VISTA POR LA ALETA DE ESTRIBOR (ARCHIVO DEL AUTOR)

CABO SAN ROQUE

**55**

FONDEADO EN CALAFIGUERA (ARCHIVO DEL AUTOR)

A este buque, construido en la Sociedad Española de Construcción Naval, de Bilbao, se le asignó el número de casco 75, siendo botado el 23 de abril de 1955. En agosto de 1957 y tras haber completado sus pruebas de mar, fue entregado a sus dueños, Ibarra y Compañía, una naviera con sede en Sevilla. Como características principales, citar que disponía una eslora de 169,58 m, una manga de 21,10 y un calado máximo de 8,30.



NAVEGANDO A TODA MÁQUINA (ssmaritime.com- Ruben Goossens)

Su desplazamiento era de 18.000 tons y la potencia en su máquina, de

14.600 HP. que le confería una velocidad de crucero de 20 nudos y una máxima de 22. Sus tanques de combustible tenían capacidad para 1.829 tons. La tripulación estaba conformada por 231 plazas y su capacidad de pasaje, en clase de cabina, 241 y clase turista, 582. Disponía, además, de 5 bodegas de carga.



FONDEADO EN CALAFIGUERA (FOTOS ANTIGUAS DE MENORCA)

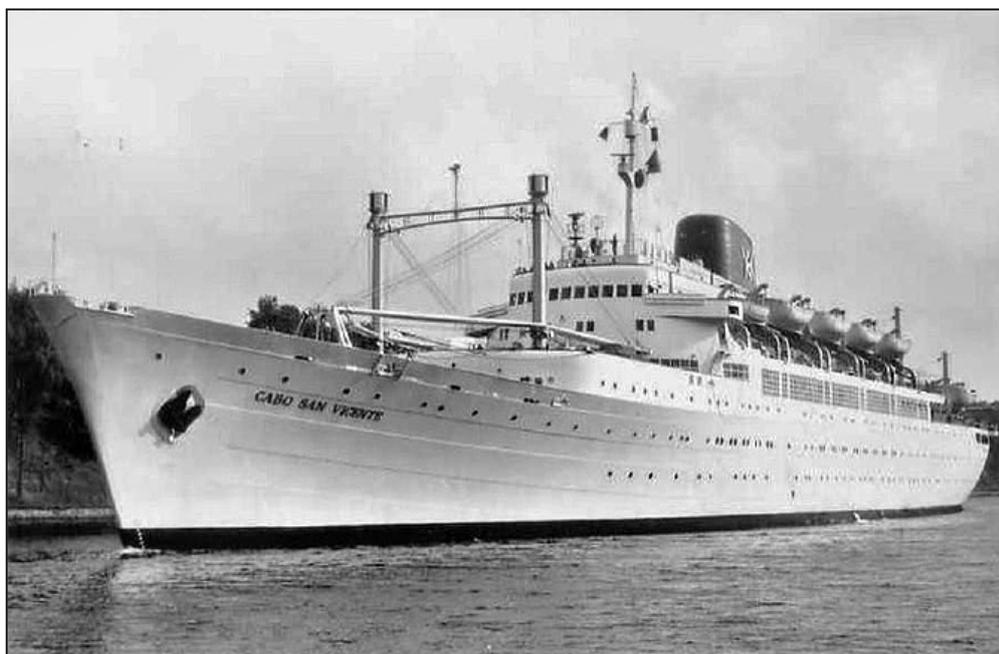
De proyecto enteramente español, tanto él, como su gemelo, el *Cabo San Vicente*, se constituyeron en los cruceros más grandes construidos en España en aquella época. Su decoración interior estuvo a cargo del arquitecto genovés Gustavo Pulitzer, muy conocido por su trabajo en los principales cruceros italianos y norteamericanos de entonces. Una vez botados, ambos barcos se unieron a la línea regular entre Génova y Buenos Aires, haciendo escala en Barcelona y Santa Cruz de Tenerife. Parece ser, también, que los emigrantes hacia Brasil, Uruguay y Argentina utilizaron esta línea hasta ser destinados como cruceros turísticos en las costas sudamericanas y en los puertos mediterráneos, recalando ambos y en diversas ocasiones en el puerto de Mahón en el transcurso de los años 70-80. Ambos buques llamaban poderosamente la atención dadas sus líneas marineras y su imponente envergadura en comparación con los buques correos que operaban regularmente en este puerto. En sus dos primeras escalas fondeó en la Plana de Calafiguera y, en las siguientes, al igual que su gemelo, amarró abarloado en el muelle comercial. En su distribución interior, las principales salas comunes se encontraban ubicadas en su mayoría en la cubierta denominada Promenade Deck, comenzando con una gran sala de música de forma curvada, siendo la sala principal, seguida de la sala de estar, la sala de fumadores y el bar. Así mismo disponía de biblioteca y sala de escritura a popa, en su banda de babor. Detrás de los salones de la clase cabina se encontraban varias suites de lujo que incluso disponían de terraza privada con grandes ventanales que ocupaban desde el piso hasta el techo. Disponían igualmente del Tourist Class Lounge, con bar y piscina en la cubierta de popa. Justo encima de la popa, en la cubierta correspon-

diente, se ubicaba el Veranda Lounge y el Night Club, con la piscina de la clase de cabina afuera, que tenía vistas a la otra piscina, de clase turista, y la popa del barco. Así, cada uno de ellos contaba con cuatro elegantes salones, cuatro bares, dos bibliotecas y salas de escritura, dos restaurantes, una capilla, un gimnasio, dos piscinas, un solárium, cubiertas deportivas, dos Play Room y una sala de cine compartida.



57

SU GEMELO CABO SAN VICENTE ATRACANDO FRENTE A LAS EDIFICACIONES DE LA JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO. AMARRADO, EL CIUDAD DE ALGECIRAS (FOTOS ANTIGUAS DE MENORCA)



OTRA PRECIOSA PERSPECTIVA DEL CABO SAN VICENTE (ARCHIVO DEL AUTOR)

Los compartimentos de la clase cabina ofrecían alojamiento en suites con dos camas y camarotes, así como cabinas de tres y cuatro literas, todas con servicios privados. Por otro lado, la clase turista tenía de dos a cuatro camarotes con literas con servicios compartidos. También disponían de aire acondicionado. El **Cabo San Roque** inició su etapa de cruceros antes que su hermano gemelo, **Cabo San Vicente**, también construido en los mismos astilleros con número de casco 76. Esta oferta de cruceros fue conocida en los ámbitos marineros y turísticos como “Cruceros Sol de Medianoche”, llegando hasta la Antártida y las Islas Malvinas en 1973, unos recorridos que fueran ya iniciados por Argentina en 1958. La primera salida de Sol de Medianoche fue realizada por el **Cabo San Roque**, que partió de Salvador de Bahía, en Brasil. Sin embargo, el crucero comenzó oficialmente en enero de 1973 desde Buenos Aires. El 22 de enero zarpó de Buenos Aires para dirigirse a Montevideo, tras lo cual continuó hacia Ushuaia, a donde llegaría el 26. El 24 de enero de 1977 y mientras el **Cabo San Roque** se encontraba atracado en Ferrol, sufrió un incendio repentino en el área del puente y sus cubiertas principales sufrieron daños considerables y muy graves. En esta suerte, el 1 de abril de ese mismo año, fue comprado por la Growth Maritime Investments Ltd, con la intención de restaurarlo, siendo rebautizado como **Golden Moon**. Fue remolcado hasta el puerto de El Pireo, en Grecia, donde sería completamente recuperado y reconvertido adecuadamente para su nuevo rol. Sin embargo, en 1978 el gobierno cubano se interesó por el mismo, lo compró y fue puesto bajo la dirección de la empresa Navegación Mambisa, pasando a denominarse desde entonces **África Cuba**, siendo utilizado para llevar a cabo transportes del ejército cubano hasta Etiopía y Angola. En julio de 1978, permanecía amarrado en puerto Mariel, en la provincia de Artemisa, al norte de Cuba. Cuatro años después y tras ser vendido a una empresa de desguaces del puerto de Barcelona, fue remolcado hasta España, donde llegó el 26 de julio de 1982, cerrando definitivamente su etapa activa. El buque había permanecido en servicio durante 25 años.



FONDEADO EN CALAFIGUERA (COL. CARDONA GONYALONS)

CAROUSEL**59****EN UNA DE SUS ESCALAS EN MAHÓN (ARCHIVO DEL AUTOR)**

Construido por los astilleros Wärtsilä, de Helsinki (Finlandia), fue bautizado como **Nordic Prince**. Posteriormente navegó bajo los nombres **Carousel**, **Aquamarine** y **Arielle**, antes de terminar su vida activa como **Ocean Star Pacific**. El **Nordic Prince** fue el segundo barco que se construía para la Royal Caribbean y uno de los primeros cruceros modernos especialmente diseñados para esta modalidad de navegación de placer. Había sido botado el 9 de julio de 1970 y entró en servicio para su armadora el 31 de julio del año siguiente. Al igual que su hermano mayor, **Song of Norway**, (en Mahón conocido como **Sundream**, del cual se tratará en próximo capítulo) fue destinado a navegar por el mar Caribe, utilizando Miami como puerto base. En junio de 1980, el barco fue alargado 26 metros en los mismos astilleros de Wärtsilä y en marzo de 1995, fue vendido a Sun Cruises. Antes de que el barco entrara en servicio para sus nuevos propietarios, se eliminó el salón existente alrededor de su chimenea y fue renombrado **Carousel**. Comenzó a navegar para su nueva armadora el 6 de mayo de 1995 pasando los veranos a navegar el Mediterráneo, mientras que durante las temporadas de invierno lo hacía en el Caribe. En febrero de 2000 ocurrió un accidente cuando se encontraba navegando en aguas mexicanas, cerca de Cancún. Su parada obligada para ser sometido a reparación de daños le mantuvo en seco, obligando a la armadora a cancelar 5 cruceros ya programados. A principios de la década de 2000, Sun Cruises comenzó a retirarse del negocio de los cruceros y, en julio de 2004, Carousel fue vendido a la conocida armadora Louis Cruise Lines, de Chipre, quien lo fletó nuevamente a Sun Cruises hasta mayo de 2005. Este fue el último barco que la naviera mantendría en servicio. Durante estos años el buque visitó con notable regularidad este puerto. Posteriormente y al operarlo ya directamente, Louis Cruise Lines cambió el nombre del barco por el de **Aquamarine** y, a partir

de junio de 2005, fue destinado a realizar cruceros de 7 días por el Mediterráneo teniendo a Génova como puerto de partida. En abril de 2006, el barco fue fletado por cinco años a Transocean Tours, quien le cambió nuevamente el nombre por el de *Arielle*.

60



VISTO DE POPA (ARCHIVO DEL AUTOR)

Sin embargo, el fletamento finalizó a principios de 2008, cuando el barco regresó a la flota de Louis, recuperando por ello el nombre *Aquamarine*. En mayo tuvo que ser desviado hasta Milos, en el mar Egeo, al haberse descubierto una brecha de 1,5 metros de longitud en su casco a algo más de un metro sobre la línea de flotación.



61

CON SU NUEVO NOMBRE *AQUAMARINE* (CRUISEMAPPER)

Según parece, el casco del barco resultó dañado tras rozar contra uno de los muelles durante su salida del puerto de Iraklio, en Creta, con 872 pasajeros y los 407 tripulantes a bordo. En diciembre de 2010, Louis Cruises Lines anunció que continuaría con la renovación de su flota vendiendo el *Aquamarine* al operador mexicano Ocean Star Cruises, que le rebautizó como *Ocean Star Pacific*.



AMARRADO EN PUERTO (WIKIMEDIA COMMONS)

En marzo de 2011, fue amarrado en la bahía de Caracas, en Curaçao, para mantenimiento, entrando en servicio para Ocean Star Cruises el 10 de abril siguiente.

62



OPERANDO PARA SUN CRUISES (MERCHANTSHIPS.INFO)

El 15 del mismo mes volvía a quedar fuera de servicio en Huatulco (México), debido a un incendio fortuito en la sala de máquinas. Tras haber sido sometido a un extenso proceso de reparación en Salina Cruz (México), cruzó la Riviera mexicana pero sufrió otra avería en sus sistemas de refrigeración y aire acondicionado el 26 de julio, cuando estaba previsto que navegara hasta mediados de abril de 2012. PV Enterprises International adquirió el buque en mayo de ese mismo año, recibiendo la certificación de navegabilidad el mes de julio siguiente y cambiando el nombre a **Pacific** en noviembre. En diciembre de 2014, el buque, que navegaba entonces bajo el nombre de **Pacific Victory**, encalló en Sarangani Bay, Manila, mientras se dirigía hacia Alang, en Bangladesh. Por fin, en febrero de 2015, el ex **Carousel** llegaba a Alang para ser varado en la playa y puesto a disposición de los shipbreakers.



OPERANDO PARA MY TRAVEL (MERCHANTSHIPS.INFO)

CENTURY**63**

**FONDEADO EN LA PLANA DE CALAFIGUERA
(ARCHIVO DEL AUTOR)**

El precioso crucero *Marella Explorer 2*, anteriormente *Century*, *Celebrity Century* y *SkySea Golden Era*, fue el buque puntero de la clase Century de la flota de Celebrity Cruises, a su vez propiedad de Royal Caribbean International. Había sido construido en 1995 por los astilleros Meyer Werft, de Papenburg (Alemania) y ampliamente renovado en 2006, en que serían adicionados 314 balcones para otras tantas cabinas del pasaje, una circunstancia capaz de satisfacer las nuevas tendencias. En su vida activa (que aún continúa), el buque navegó con los nombres de *Century* (1995-2008, con registro de Monrovia (Liberia) hasta 2002, y Nassau (Bahamas) entre 2006 y 2008); *Celebrity Century* (2008-2015); *SkySea Golden Era* (2015-2019) y *Marella Explorer 2* (desde 2019 hasta el presente).



OTRA PERSPECTIVA (ARCHIVO DEL AUTOR)



DETALLE DE LA PROA (ARCHIVO DEL AUTOR)

El registro desde 2008 hasta la actualidad, es Valletta (Malta). Fue botado el 30 de noviembre de 1995 y entregado el 20 de diciembre del mismo año. Con un desplazamiento de 71.545 toneladas, como características principales tiene una eslora de 248 m, una manga de 32,2 y un calado de 7,6. Como sistema de propulsión incorpora 2 motores diesel de 29.250 Kw y 2 hélices que le confieren una velocidad de 24,7 nudos. Así mismo dispone de 12 cubiertas, con una capacidad de pasaje de 2.150 plazas alojadas en 875 cabinas, 579 de ellas exteriores. Para los diferentes servicios a bordo dispone de una dotación de 858 tripulantes. Este precioso buque hizo escala en el puerto de Mahón en octubre de 2005, fondeando en la plana de Calafiguera y causando sensación debido a sus proporciones.



OTRA PERSPECTIVA (ARCHIVO DEL AUTOR)

En 2013 se especuló que el buque podría ser vendido a CDF (Croisières de France), con la que estaba operando como **Celebrity Century**, pero la propia empresa propietaria se encargó de desmentirlo. La incorporación del **Celebrity Century** había permitido a CDF ofrecer una oferta más exclusiva al disponer de muchas cabinas dotadas de balcón.



INTERIORES. CASINO (DEALS.EXPERT)

Se confiaba en su mayor capacidad para alcanzar los 120.000 pasajeros que la operadora francesa pretendía transportar en 2015, en comparación con el objetivo de 2014, de 100.000, o los 55.000 alcanzados en 2013. Para apoyar sus objetivos, la CDF planeó aumentar los itinerarios hasta un número de 22 diferentes en 2015, en comparación con los 15 realizados en 2014 o, los 8 de 2013. Entre ellos se encontraba una nueva ruta por el Caribe, con escala en la isla de Margarita (Venezuela), en la temporada de invierno 2014/15.



INTERIORES. MICHAELS CLUB (DEALS.EXPERT)



INTERIORES. THEATER (DEALS.EXPERT)

De igual forma, fue programado un crucero de descubrimiento del Mediterráneo de 12 noches, con una noche en Estambul y otro crucero de 14 noches por el norte de Europa visitando Islandia, Escocia, Irlanda e Inglaterra. Por aquel entonces el ***Celebrity Century*** se había convertido en el barco más antiguo de la flota de Celebrity de esta categoría. Comenzó a operar desde Port Everglades (puerto marítimo de Fort Lauderdale), ofreciendo una variedad de cruceros atravesando el Canal de Panamá, y llegando a las Bahamas y otros puertos del Caribe, seguidos por viajes por la costa del Pacífico y un regreso a Alaska en verano. Para mediados de septiembre se programó otro crucero que serviría para reposicionar el buque de San Francisco a Sydney (Australia) para el resto de 2014 y principios de 2015. En febrero de 2015, llevó a cabo una serie de cruceros desde Singapur, coronados con un viaje a Dubai a fines de marzo. Un nuevo crucero desde Dubai a través del Canal de Suez llevaría el barco nuevamente al Mediterráneo, llegando a Civitavecchia a finales de abril de 2015. Entre 2014 y abril de 2015, el ***Celebrity Century*** había visitado 77 puertos en 32 países, la mayor cantidad de destinos de cualquier barco de la flota de Celebrity. La naviera celebró esta última temporada con varios eventos especiales, incluido un crucero de 14 noches a Asia con el presidente y director ejecutivo de la compañía, Michael Bayley. Y es que, ese mismo año, el buque sería vendido, pero a una agencia de viajes china tras anunciarse que SkySea Cruises, una empresa conjunta formada entre Ctrip y Royal Caribbean, adquiriría el buque con la intención de comenzar a operarlo después de abril de 2015. Existían diversas operadoras en ese país asiático que deseaban hacerse con una parte del creciente mercado asiático de cruceros y la agencia de viajes china Ctrip, era una de las más interesadas. Richard D. Fain, presidente y director ejecutivo de Royal Caribbean Cruises Ltd. manifestaba: “Desde su navegación inaugural, el ***Century***, actualmente ***Celebrity Century***, ha creado muchos recuerdos maravillosos para cientos de miles de pasajeros, y esperamos que esta exitosa historia continúe a medida que se traslada al mercado de cruceros chino. La venta

del barco es una excelente oportunidad de negocio tanto para Royal Caribbean como para Ctrip, y generará un gran valor para los accionistas de ambas empresas”. Hasta llegar el momento de materializarse el cambio de operador, la mayor parte de los itinerarios que estaban programados continuarían adelante hasta el 5 de abril de 2015.



INTERIORES. SUNSET BAR (DEALS.EXPERT)

Habría, sin embargo, un último circuito que se vería directamente afectado, un crucero que comenzaba en abril, por cuyo motivo Celebrity Cruises estuvo contactando con los pasajeros que ya tenían reservadas sus plazas. Consiguientemente, en lugar de navegar de Dubai a Roma, el viaje sería de Dubai a Singapur, un periplo de 14 noches. Antes de dejar la flota de Royal Caribbean, el ***Celebrity Century*** visitó Filipinas, Myanmar y Brunei en un viaje de despedida que incluía ofertas exclusivas y ofertas a bordo. Como cualidades más interesantes del buque se pueden citar: un restaurante capaz de ofrecer cocina francesa-continental; el AquaSpa Cafe, una alternativa al típico restaurante estilo buffet que se encuentra en otros barcos de la Royal Caribbean. Decorado con un estilo contemporáneo, todas sus cabinas de pasaje son atractivas y cómodas, sus accesorios son de lujo, y las mismas cuentan con tratamientos de ventanas funcionales que permiten a los pasajeros impedir la entrada de la luz cuando así lo deseen, incluso durante el día. Sus camarotes estándar están diseñados con vistas a maximizar el espacio para la comodidad de los pasajeros. Las denominadas Sky Suites, aunque similares a las cabinas con balcón estándar en algunos aspectos, son más espaciaosas, incluidos los balcones que son hasta cuatro veces más grandes que los de las cabinas estándar. Un elegante baño de mármol con bañera completa es otro factor decisivo para los pasajeros que gustan del lujo. Similar a las Sky Suites, la Century Suite es otra opción en la que destaca el suntuoso baño. Las Royal Suites son las más apropiadas si se viaja en familia o en grupo, ya que incluyen una sala de estar y un dormitorio independientes, un pequeño comedor, una bañera de hidromasaje, un vestidor y un balcón largo amueblado. También se encuentran las dos Penthouse Suites, con el doble de tamaño que las Royal Suites. Las características adicionales incluyen un baño realmente enorme, despensa de mayordomo y barra con fregadero, además de una bañera de

hidromasaje instalada en el propio balcón.

68



INTERIORES. SUSHI BAR (DEALS.EXPERT)



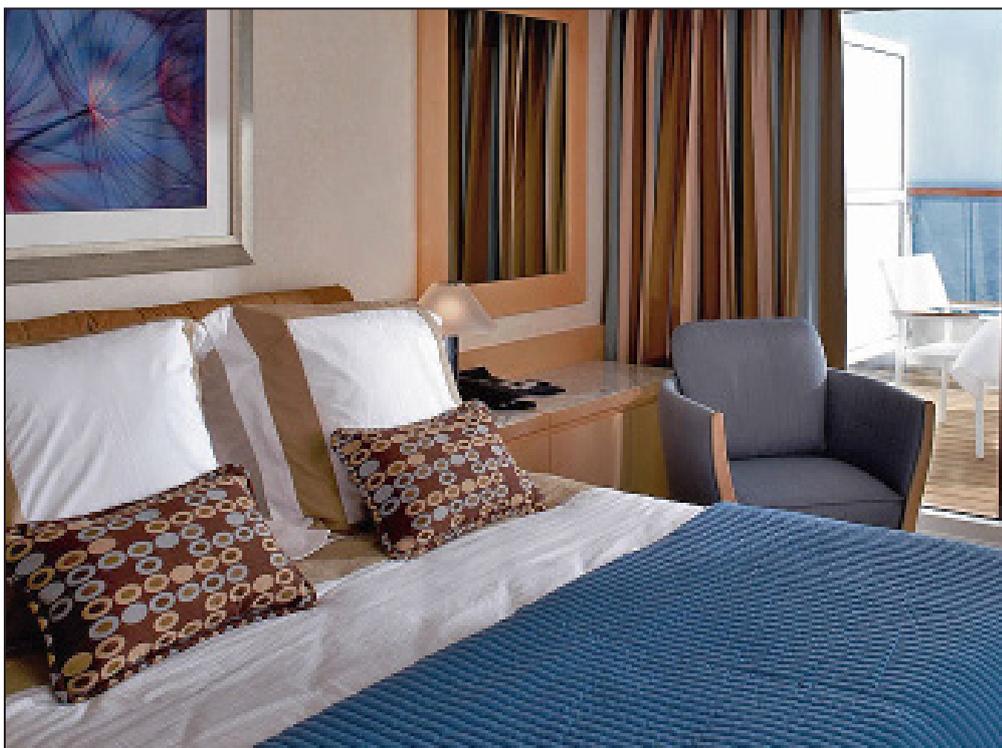
INTERIORES. VERANDA SUITE (DEALS.EXPERT)

El denominado The Grand Dining, es un precioso restaurante de dos pisos, siendo el principal de a bordo para el desayuno, el almuerzo y la cena. Muy sobrio y elegante. El Celebrity Select ofrece opciones gastronómicas modernas que difieren de la configuración tradicional de asientos y mesas asignados. Con Select, puede elegir cenar en su propia mesa o mezclarse con otros pasajeros, aunque es necesario hacer las reservas con anticipación. Y lo más destacado de The Grand Dining es el enorme ventanal que mira hacia popa, con lo que se pueden imaginar las vistas increíbles que se ofrecen para los comensales. En el Casual Dining Boulevard, se pueden pedir gofres, sopas, ensaladas, pizzas, pastas y sushi. Y también es un gran

lugar para disfrutar de un refrigerio el Sunset Bar, en la terraza. Cerca del bulevar existe una parrilla donde se sirven hamburguesas, patatas fritas y otros complementos para quienes gustan de ese tipo de oferta culinaria.



INTERIORES. ROYAL SUITE (DEALS.EXPERT)

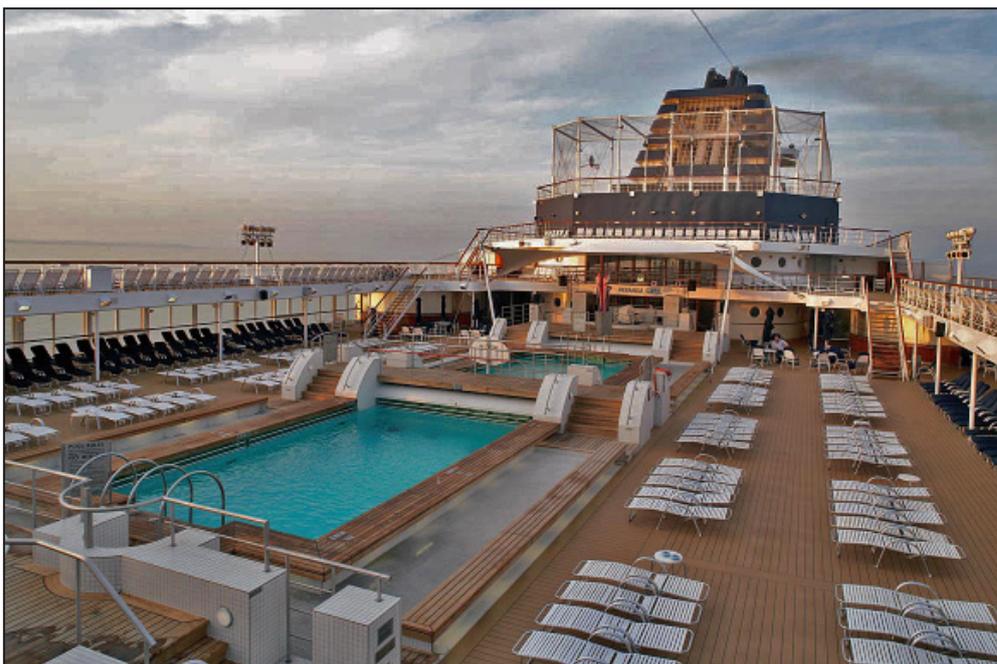


INTERIORES. SKY SUITE (DEALS.EXPERT)

Otros locales y salones ubicados a bordo son el Island Cafe, Cova Cafe, el saludable AquaSpa Cafe y, por último, pero no menos importante, Murano, un restaurante alternativo que ofrece comidas a la carta de cuatro platos y

muchas otras opciones gastronómicas.

70



EXTERIORES. POOL DECK (DEALS.EXPERT)

Por supuesto, también existe el servicio de cabina, el cual es eficiente y cuenta con un menú que incluye hamburguesas, ensaladas y sándwiches. En cuanto a actividades lúdicas a bordo, a medida que se pone el sol y se acerca la cena, el Martini Bar cobra vida, al igual que el Michael's Club y Rendez-Vous Square. Y a medida que avanza la noche, también entran en acción el Casino y las discotecas de a bordo Crystal Room Night Club y Hemispheres. Un gran lugar para pasar el rato al salir del puerto es el Sunset Bar en la zona de popa, donde se puede disfrutar de un cóctel acompañados con los sonidos de la guitarra o el canto.



INTERIORES. XTREME LOUNGE (DEALS.EXPERT)

El Celebrity Theatre es el lugar para conciertos y espectáculos donde se ofrecen desde grandes producciones teatrales hasta actuaciones musicales profesionales. El área Promenade en la cubierta 6 supone un importante lugar de reunión a bordo y, en la misma, se encuentran el Cova Cafe, una gran biblioteca, el acceso a Internet y una sala de conferencias. La cubierta 7, más conocida como Entertainment Deck, dispone de varias tiendas duty-free, con boutiques de modas, coleccionables y souvenirs. Y no puede dejar de mencionarse el aula de informática de alta mar, donde los pasajeros pueden participar en talleres donde aprenderán diseño de sitios web, práctica con Adobe Photoshop y otros conceptos básicos del mundo de la informática. El área de la piscina principal cuenta con dos piscinas, cuatro bañeras de hidromasaje y una pista de baile.



ALTAMAR. A TODA MÁQUINA (DEALS.EXPERT)

El Canyon Ranch SpaClub es otro de los principales atractivos del buque, donde los pasajeros pueden disfrutar de una variedad de tratamientos y características únicas que incluyen la sala de relajación Persian Garden (que incluye tumbonas con calefacción y duchas de vapor). Y también es posible para quien desee aprovechar un tratamiento de blanqueamiento dental o cortarse el cabello, poder hacerlo. El centro de acupuntura cerca del spa también merece una visita. Los tratamientos en el spa incluyen masajes y terapia de belleza, clases de fitness, aeróbic y spinning. Aquellos que requieran un poco más de acción física pueden dirigirse al simulador de golf, la mesa de ping-pong o la canasta de baloncesto. The Fun Factory es el espacio de los niños de entre 3 y 11 años. Se trata de un área supervisada para que los más pequeños jueguen y se relacionen entre ellos. También es un gran lugar para dejarles si se desea llevar a cabo una excursión en tierra sin ellos. Los juegos y actividades incluyen karaoke, fiestas, películas y marionetas. Los adolescentes tienen su propio lugar de reunión llamado X-Club, donde disponen de juegos de ordenador, deportes e incluso disfrutar de bailes exclusivos para adolescentes por las noches hasta las

22 horas. Otras actividades e instalaciones para niños incluyen fiestas de pijamas, cenas y servicio de guardería.



PROA (JIM G. FLICKR)

72

Y llegamos a la etapa china. Decir que SkySea Cruise Line fue la primera oferta de crucero contemporánea desarrollada específicamente para el mercado chino. El buque, desde entonces renombrado *SkySea Golden Era* estuvo trabajando en la misma desde mayo de 2015 hasta finales de 2018 en que llegaba a su fin, en una experiencia de algo más de 3 años. A la finalización del acuerdo, SkySea Cruises habría operado casi 300 viajes y transportado alrededor de 500.000 pasajeros. TUI AG Marella Cruises, vista la finalización del acuerdo, acordaba comprar el buque para su flota, con entrega prevista para diciembre de 2018. SkySea continuaría sus operaciones hasta realizar el circuito de despedida final que se confirmaría durante las siguientes semanas. A través de su marca Royal Caribbean International, RCL continúa sirviendo al mercado de cruceros chino, con el mayor despliegue de flota en la región y una relación de colaboración con Ctrip. Previamente a la despedida, en cada viaje a partir del 27 de mayo, SkySea Cruise Line ofreció a sus pasajeros una serie de detalles especiales, como una recepción a bordo con un champán especial, “Golden Memories”, degustación de un postre también especial como despedida preparado por el chef ejecutivo del barco y entrega de un obsequio conmemorativo, acompañado de un talonario de cupones con ofertas para compras a bordo. También, los pasajeros anteriores obtendrían un descuento del 10% en el billete de pasaje del crucero si reservaban su plaza a través del centro de llamadas de la naviera. Para este viaje se habían previsto diversas ofertas y atracciones a bordo, como la muy popular tercera competición anual “SkySea Voice”. También serían ofrecidos foros sobre salud y bienestar, presentaciones variadas, deportes e, incluso, cata de vinos, así como actuaciones de los artistas más populares que habían subido al escenario de a

bordo durante los últimos tres años. La final de SkySea Voice se llevaría a cabo en el crucero del 25 de agosto, cuando todos los ganadores de los viajes de 2018 se reunirían para volver a actuar. Al término de la misma, sería el capitán del buque quien coronaría al vencedor del certamen.



COMO SKYSEA GOLDEN ERA (JIM G. FLICKR)

“Tendremos el legado de ser recordados como uno de los principales contribuyentes al aumento de la conciencia y la creciente demanda de los consumidores de cruceros en el mercado de China, además de ayudar a evolucionar la forma en que se comercializan y venden los cruceros”, manifestaría Ken Muskat, CEO de SkySea Cruise Line. La marca era conocida por sus cenas, cruceros temáticos y su papel de liderazgo en el negocio MICE. “Hemos presentado el crucero a cientos de miles de consumidores que nunca antes habían realizado un crucero y, tras ello, se marcharon con una satisfacción increíble, lo que ahora está ayudando a generar negocios repetidos”, añadiría Muskat. “Esperamos seguir brindando el servicio y la experiencia que hacen que SkySea sea especial para el equilibrio de nuestras travesías y alentamos a aquellos que no han navegado con nosotros a aprovechar esta oportunidad”. Se había completado el “Crucero de despedida Golden Memories Farewell Cruise” de cinco días en que, el **SkySea Golden Era**, había zarpado del puerto de Shanghai el 29 de agosto de 2018, en que visitarían Fukuoka (Japón), antes de regresar nuevamente a Shanghai el 2 de septiembre. El viaje se había llevado a cabo con el buque lleno de pasajeros fieles a la compañía, agentes de viaje, líderes de la industria, socios proveedores y empleados con sus familias mientras la marca se acercaba a su fin oficial como una de las pioneras de la naciente industria de cruceros de China. El crucero culminó con un emotivo evento de gala con homenajes a la tripulación, empleados, agentes de viajes, proveedores, funcionarios de la industria y pasajeros, quienes fueron reconocidos por establecer la marca como un innovador que dejará un legado en el mercado de cruceros de China. Desde el lanzamiento de la compañía en mayo de 2015, el fundador y presidente Min Fan se había propuesto establecer una marca que ofreciera una experiencia perfectamente com-

binada entre Oriente y Occidente, algo que conseguiría durante más de tres años, ganando elogios por la manutención a bordo, servicio, cruceros temáticos y su oferta comercial. Muskat, director ejecutivo de SkySea Cruise Line manifestó “No podría estar más orgulloso de nuestros empleados a bordo y en tierra por su determinación y compromiso con la empresa. No solo establecimos una marca en el mercado sino que después de anunciar en marzo pasado que íbamos a terminar las operaciones en septiembre, la marca aún rompería récords históricos de la compañía”. Finalizada la despedida, el buque zarparía con rumbo al puerto de Cádiz, en Europa, donde sería sometido a una importante remodelación, de la cual saldría reconvertido en el **Marella Explorer 2**. Su primer viaje para Marella Cruises fue en abril de 2019. Y llegados a 2020, el buque también resultaría seriamente afectado por la pandemia del COVID-19. Así, el 25 de marzo, cuatro miembros de su tripulación daban positivo, quedando por dicha causa retenidos en Barbados. El 30 de marzo, el barco se encontraba navegando por la costa de Yucatán, con intención de atracar en el puerto de Progreso. El 3 de abril, un pasajero británico fallecía a causa de la enfermedad, mientras que su esposa también había resultado infectada. El 19 de abril, de los 19 tripulantes jamaicanos del barco, dos dieron positivo. Actualmente se encuentra fondeado en Amsterdam Noord a la espera, como tantos, a que finalice la pandemia.



CON LOS COLORES DE SU NUEVA PROPIETARIA



COMO MARELLA EXPLORER 2 (KONJHHODEZIC, FLEETMON)

COSTA MARINA



COSTA MARINA (WIKIMEDIA COMMONS)

Fue construido en 1969 por el astillero Wärtsilä, en Turku (Finlandia), como el buque porta contenedores ***Axel Johnson***, para operar en los servicios de la Johnson Line desde Suecia y otros varios puertos europeos, a Sudamérica. Desde mediados de la década de 1980 en adelante, después de que Johnson Line se convirtiera en parte del consorcio Silja Line, comenzaban a concentrarse en los buques de pasajeros.



***AXEL JOHNSON, UN MERCANTE EN SUS INICIOS
(CITY OF VANCOUVER ARCHIVES)***

El ***Axel Johnson*** era el primero de una serie de 5 buques iguales entre los que también se encontraría el ***Annie Johnson***, futuro ***Costa Allegra***. Con un desplazamiento de 16.825 toneladas, medía 174,25 m de eslora, por 25,75 de manga y tenía un calado de 8,20. Estaba propulsado por 2 motores

diesel 16PC2-V y otros dos diesel Wärtsilä-Pielstick 12PC2-V con una potencia de 19.136 kW. Alcanzaba con su motorización una velocidad máxima de 20,5 nudos. Entregado el 14 de junio de 1969 en Rederi Ab Nordstjernen (Estocolmo), comenzó en el tráfico de contenedores por todo el mundo. Pero un día los servicios de contenedores de Johnson Line terminaron y los tres primeros barcos de la clase se vendieron a Regency Cruises en 1986, una línea de cruceros formada en 1984. Debido a las magníficas condiciones de sus cascos para el nuevo cometido, Regency planeó reconvertirlos en cruceros, el *Axel Johnson* sería el *Regent Sun*, mientras que el *Annie Johnson* iba a convertirse en el *Regent Moon*.

76



EL COSTA MARINA EN UNA DE SUS ESCALAS EN MAHÓN SOBRE LAS 08:00 DE LA MAÑANA (ARCHIVO DEL AUTOR)

En mayo de 1986 el buque fue traspasado a Amassis Navigation Co. Ltd. (Limassol, Chipre), dependiente de la Regency Cruises para lo cual zarpó desde Gotenburgo con rumbo a El Pireo, siendo renombrado *Regent Sun* con la intención de reconvertirlo en crucero, pero la operación no se llevó a efecto. De El Pireo partió hacia Génova llegando el 15 de octubre para quedar a disposición de los Astilleros T. Mariotti. La intención era renombrarlo *Sea Venture* pero este proyecto sería suspendido por motivos económicos. Al año siguiente era vendido a Navyclub Italia, con sede en Nápoles que deseaba renombrarlo *Italia*, aunque continuaría amarrado y fuera de servicio hasta ser adquirido por Costa Cruises, quien lo rebautizaría como *Costa Marina* y, entre septiembre de 1998 y julio de 1990, sería finalmente reconvertido en crucero en las gradas de los citados astilleros Mariotti. Con la remodelación, su tonelaje se incrementaba hasta las 25.441 toneladas y tendría espacio a bordo para acomodar 1.025 pasajeros. Su acabado presentaba unas líneas un tanto severas en algunos aspectos, aunque la

calificación final de los expertos sería de “bastante agradable”.



EN MAHÓN, A SU PASO POR LA PUNTA D'ES GAS (ARCH. DEL AUTOR)



DETALLE DE LA CUBIERTA (WIKIPEDIA)

Su casco y super estructuras eran enteramente de color blanco, mientras que el aspecto de su chimenea sería particular y fácilmente reconocible al constar de cinco tubos en uno, dos de ellos pintados de color blanco y tres de amarillo-Costa. El 19 del mismo mes de julio llevaba a cabo su primer crucero, encontrándose como pasajeros a bordo diversos invitados. A partir de entonces comenzó sus primeros cruceros por el Mediterráneo en temporada de verano mientras que, en la temporada de invierno, operaría en las aguas del Caribe. En 1994 fue transferido al pabellón liberiano, con puerto de matrícula, Monrovia. En 2000 vuelve a ser registrado a la bandera italiana, con puerto de matrícula, Génova. A partir de 2002 se comercializó más hacia el mercado alemán, navegando en verano por el norte de Europa desde Kiel, hasta llegar al mes de agosto de 2011, en que la empresa matriz, Carnival, anunciaba que se construirían nuevos barcos para la flota de Costa Cruises, sustituyendo sus

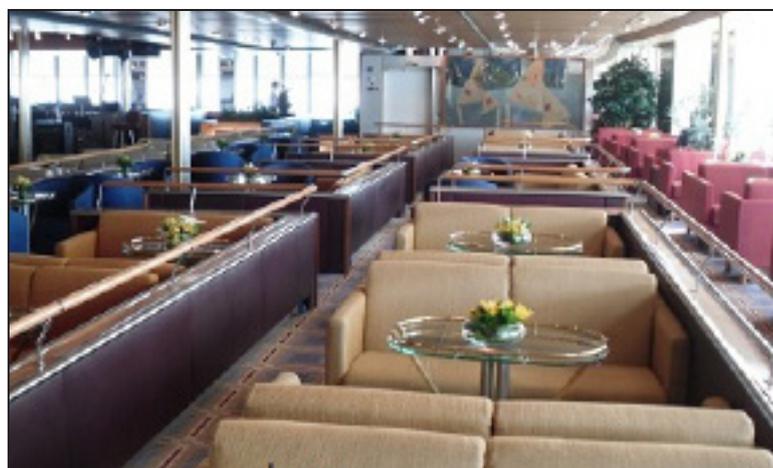
barcos más antiguos que comenzaría, precisamente, con el **Costa Marina**.



SALÓN BAR (WIKIPEDIA)

78

Por lo que se refiere al otro ex portacontenedores que fuera rebautizado como **Costa Allegra**, ya había navegado para el renovado operador Paquet Cruises, de Francia, y también visitó en diversas ocasiones el puerto de Mahón, pero tuvo la fatalidad de sufrir un gran incendio a finales de febrero de 2012 quedando tan mal parado, que tuvo que ser vendido como chatarra. El **Costa Marina** abandonó la flota en noviembre de 2011 e inicialmente fue reemplazado por el **Grand Voyager** de la flota de Iberocruceros para sus viajes por el Mar Rojo. Más adelante, este último sería rebautizado como **Costa Voyager**, visitando repetidamente Mahón.



LOUNGE (WIKIPEDIA)

Su capacidad era semejante al **Costa Marina** pero era infinitamente más moderno al haber sido construido en 1999. Tras ello, el **Costa Marina** sería fletado a Polaris Shipping Co. Ltd. (bandera de las Islas Marshall, con puerto de matrícula, Majuro) para Harmony Cruises, de Corea del Sur y rebautizado como **Harmony Princess** para realizar cruceros entre Corea y Japón. Club Harmony fue, originalmente, una línea de cruceros italiana que operaba en Europa. Por este motivo, la decoración del crucero mantuvo siempre sus interiores al estilo europeo. En su última etapa de vida activa, el buque disponía de capacidad para 1.000 pasajeros acomodados en 383 cabinas. Contaba con piscina, jacuzzi, teatro, restaurante de lujo, gimnasio

y spa. Con su nueva naviera operadora comenzó a llevar a cabo cruceros con recorrido de tres noches y un recorrido de cuatro noches cada semana a Japón.



NAVEGANDO (VESSELFINDER.COM)



ÚLTIMA ETAPA: COMO CLUB HARMONY (CLUB HARMONY PAGE)

Los destinos incluían Kagoshima, Beppu y Osaka, sin mencionar Nagasaki y Fukuoka, programándose ocho paquetes de cruceros por mes. Su tripulación estaba formada por 356 miembros provenientes de 13 países diferentes, y el idioma oficial utilizado a bordo era el inglés. En 2012, sus dueños cambiaron nuevamente el nombre por el de **Club Harmony**, aunque no se llevaría a efecto hasta enero de 2013. En septiembre de 2014, fue vendido para su demolición en la India, llegando al

Golfo de Khambhät conducido por el remolcador *Dongbang Venus* el 18 de octubre como *Harmony 1*, siendo varado en la playa de Alang el 25 de octubre.

80



NAVEGANDO EN SU ÉPOCA DE MÁXIMO ESPLENDOR
(CRUISE-GURU)



PRIMER PLANO DE LA PROA (CASTOR SHIPPING)

FUNCHAL**81**

**EL *FUNCHAL* ATRACADO EN EL MUELLE DE CRUCEROS DE MAHÓN
(ARCHIVO DEL AUTOR)**

Sin duda, uno de los clásicos transatlánticos de los años sesenta que aún se mantiene a flote. De pabellón portugués, el barco fue diseñado en Portugal y, en consecuencia, se esperaba que su construcción también se llevaría a cabo en el país, pero la orden de llevarlo a cabo se dio al astillero danés Elsinore, de Helsingør (Dinamarca), por la razón principal de que su propuesta sería de llevarlo a efecto por unos 2 millones de libras esterlinas, lo cual era una oferta excelente para la época. Asignado el contrato, la quilla fue colocada en la grada en julio de 1960, construyéndose con los más altos estándares marítimos posibles, eso sí, bajo la dirección del ingeniero naval portugués Rogério d'Oliveira. De 9.824 Tons. de desplazamiento, su eslora era de 153,51 m, la manga de 19,05 y el calado de 6,38. Una vez construido el buque, fue botado el 10 de febrero siguiente, pasando seguidamente a la fase de armamento. Sus máquinas originales consistieron en dos turbinas de vapor Parsons, operadas con unidades de alta y baja presión, de doble reducción, adaptadas a sus hélices. En el transcurso de sus pruebas de mar, llevadas a cabo el octubre siguiente, logró una notable velocidad punta de 23 nudos, siendo la de crucero de 20 nudos. Hasta aquí todo bien, sin embargo, sus calderas no tardaron en convertirse en un serio problema para los maquinistas, por lo que tuvieron que sustituirse por unos motores nuevos, pasando a reconvertirse de vapor a diesel. El *Funchal* fue el mayor buque construido en Helsingør, y de pasajeros el más grande construido en Dinamarca desde la Segunda Guerra Mundial. Su casco es (aún se mantiene a flote a punto de cumplir la friolera de 60 años) elegante, de planchas remachadas, de proa fina e inclinada, y con estructuras de la cubierta superior, en su mayoría, de aluminio soldado, lo que ofrece unas líneas limpias, marineras y elegantes. Originalmente estuvo pintado de color negro, con superestructura blanca y chimenea de color amarillo coro-

nada en negro. Como la mayoría de los barcos de pasajeros de su época, podía transportar una cantidad razonable de carga, que era estibada en sus tres bodegas, ubicadas dos en proa y otra en popa.

82



LUCIENDO SUS COLORES ORIGINALES (RUBEN GOOSSENS)

Podía transportar en las mismas automóviles, víveres, valija de correo y carga general. También disponía de cuatro compartimentos perfectamente refrigerados. Debido a su diseño aerodinámico, siempre tendía a parecer más grande de lo que era realmente su tamaño real, y se decía que “seguramente debía figurar como uno de los pequeños transatlánticos más atractivos construidos en la postguerra” (la declaración se atribuye a la Lloyd’s londinense). Además, sus alojamientos e instalaciones comunes recibieron desde primeros momentos grandes elogios, tanto de los medios de comunicación, como por parte de sus pasajeros.



SALÓN (RUBEN GOOSSENS)



ENTRANDO EN MAHÓN (ARCHIVO DEL AUTOR)

83

Dispone, además, de 3 ascensores y alojamiento para el pasaje distribuido en 80 plazas de Primera Clase, 156 de Turista A y 164 de Turista B. Su tripulación la componen 180 miembros. Todas las salas comunes de Primera Clase y Turista A están ubicadas en la denominada Cubierta Promenade y, el salón para Turista B, en la popa de la Cubierta B. El salón de primera clase está ubicado en la parte delantera, justo por delante de la Biblioteca, Sala de escritura y Cartas, que flanquean el vestíbulo principal, con la Sala de Fumadores ubicada justo en la popa. En su día, estos lugares fueron acabados y decorados mediante el uso de maderas nobles, como el rico y conocido palisandro del Salón Principal, y la elegante teca de la Sala de Fumadores. El vestíbulo y su notable escalera suponían una característica relevante en sí misma, ya que esta última era del tipo caracol, construida en metal, vidrio y madera de palisandro.



PORTO BAR LOUNGE (RUBEN GOSENS)

En el centro del barco, en su cubierta Promenade, se ubicaban ocho cabinas de Primera Clase, separando los lugares públicos de esta categoría de los salones Turista A. La magnífica escalera de caracol citada, de vidrio y metal pulido, estaba sostenida por una fina columna de madera pulida que se elevaba a través de cuatro cubiertas. El buque, como se ha citado, había sido entregado a sus armadores, con sede en Lisboa, el 19 de octubre de 1961, donde fue abastecido de víveres, tripulado y alistado para llevar a cabo su viaje inaugural rumbo a Madeira y St. Miguel's Island, zarpando de Lisboa el 4 de noviembre siguiente.

84



SALÓN BUFFET (RUBEN GOSENS)

Decir que, como hecho singular y en diversas ocasiones, el Funchal sería fletado por el Estado de Portugal para hacer oficialmente las veces de "Yate Presidencial". Una de tales ocasiones tendría lugar en febrero de 1968, cuando el Presidente visitó Azores, Madeira, Cabo Verde, Islas Guiney y Brasil. Sin embargo, durante el viaje, el buque volvió a sufrir los problemas de sus calderas (que parecía la repetición de un viaje ocurrido cincuenta años antes, cuando otro transatlántico portugués llevó al entonces presidente a Río de Janeiro para asistir a las celebraciones del centenario y ese barco también se averió en medio del mar y aunque pudo ser reparado por el personal de Máquinas, llegó con varios días de retraso para las celebraciones. Esta vez el personal de a bordo también pudo solucionar algunos de los problemas y, a pesar de no llegar a resolverlos en su totalidad, logró arribar a puerto justo a tiempo, donde se llevaron a cabo el resto de las reparaciones mientras permanecía atracado. Sin embargo, era obvio que a su regreso a Lisboa fuera sometido a un severo recorrido general. Más adelante cambió los colores de su aspecto exterior: su color pasaría a ser totalmente blanco con una banda azul alrededor del casco, mientras su chimenea sería pintada de color amarillo rematando su parte alta en color negro. En diciembre de 1973, se dirigió a Río de Janeiro, donde lle-

varía a cabo una serie de cruceros a lo largo de la costa sudamericana. Tras ello era vendido a la operadora denominada Empresa Insulana. Ésta comenzó muy pronto a padecer severos problemas económicos y en febrero de 1974 se fusionó con la Cía. Colonial, formando la denominada Compañía Portuguesa de Transportes Marítimos (CPTM). Para adecuarse a la imagen corporativa de la nueva compañía, su chimenea combinó el color amarillo con unas bandas de color verdes y blancas. Sería en 1976 cuando uno de los magnates marítimos griegos más famosos, Jorge Potamianos, fletaba el **Funcchal** para operar una serie de cruceros. En 1985 la CPTM fue liquidada y el buque pasó a manos de Gran Warwick Inc., de Panamá, una empresa conjunta entre dos entidades, la portuguesa de Potamianos y la sueca Fritidskryss. El buque tomaba nueva matrícula de Panamá, aunque continuaría tripulado por portugueses y algunos suecos. Seguidamente era puesto en manos de la Arcalia Shipping Company y operada bajo la bandera de Classic International Cruises. Nuevo distintivo corporativo en su chimenea, ahora totalmente amarilla y una única banda azul gruesa y su coronamiento de color negro.

85

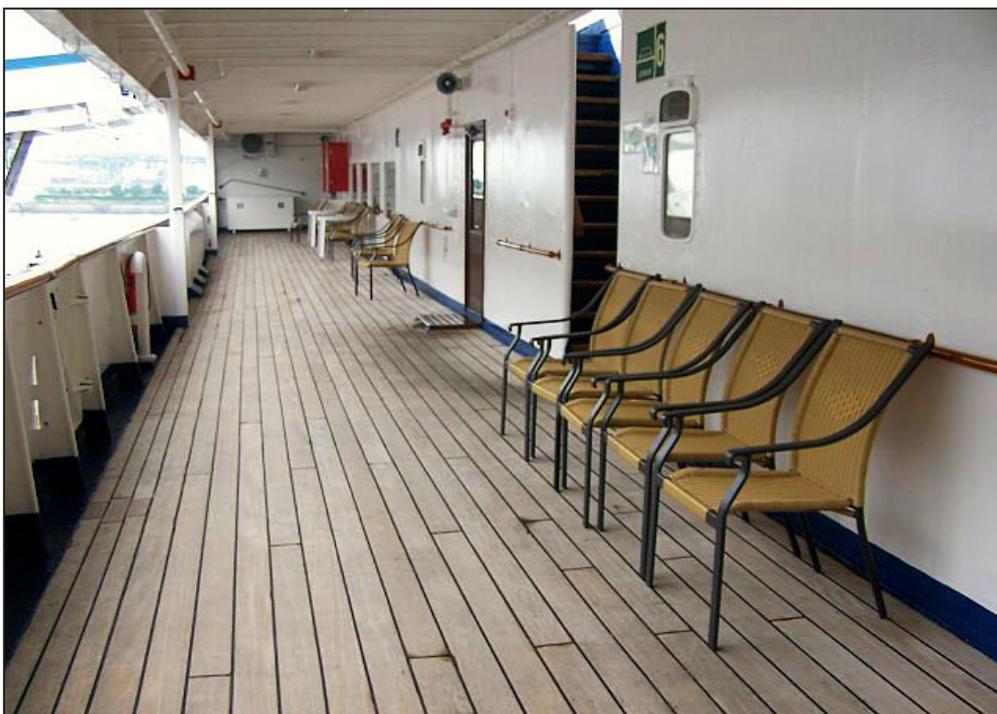


DISTINTIVOS EN LA CHIMENEA (ARCHIVO DEL AUTOR)

Durante los meses de verano, navegaba por los puertos europeos y tenía su base en Harwich (Inglaterra), mientras que, durante los meses de invierno, lo hacía por aguas brasileñas. Su nueva compañía propietaria se aseguró de mantenerlo completamente actualizado, llevando a cabo renovaciones periódicas para garantizar que cumpliera las nuevas normativas del mercado. En 1996, los socios suecos decidieron abandonar el sector marítimo portugués y regresar a Suecia, y esto dejó a la familia Potamianos para continuar operando la empresa en solitario. La flota creció en 4 nuevas unidades: **Athena** (ex **Stockholm**), **Princess Daphne** (ex **Port Sydney**),

Princess Danae (ex **Port Melbourne**) y **Arion** (ex **Istra**). Estos barcos, habituales todos ellos en el puerto de Mahón, junto con el **Funchal** fueron administrados y operados por la Classic International Cruises. En 1997 el **Funchal** recibió otra importante reparación para que cumpliera con las regulaciones SOLAS de 1997, lo que significó la eliminación de gran parte de sus hermosas maderas decorativas junto a otros requerimientos imprescindibles. La famosa y hermosa escalera de caracol tuvo que ser modificada y las maderas originales fueron sustituidas por chapas y paneles de espejos. Su matrícula pasó entonces a Madeira (Portugal). El buque adquirió los colores de la nueva compañía: casco blanco con chimenea negra que incorpora el logotipo de la misma, CIC (un globo terráqueo que presenta la famosa carabela portuguesa coronada por la Torre de Belem, de Lisboa). En 2003, Classic International Cruises decidió que, durante la temporada de verano, uno de sus cruceros debería tener su base en Fremantle (Perth, Australia), abriendo allí una oficina. Le tocó al **Funchal** y, en 2004 hacía su viaje de reposicionamiento desde Europa a aquel lejano continente. Allí permaneció operando durante 5 años hasta ser relevado por otro de los buques de la flota.

86



PROMENADE DECK (RUBEN GOOSSENS)

Durante 2010, volvió a ser sometido a una extensa remodelación, en la que le fueron instaladas nuevas cabinas reemplazando algunas de las más antiguas, así como otras fueron eliminadas en la cubierta Promenade Deck, a fin de dejar espacio para un nuevo Club Lounge, sustituyendo el anterior y reubicando la biblioteca y las salas de Internet y Cartas. A principios de 2013, un empresario portugués, Rui Alegre, compró el buque, así como los **Princess Danae**, **Arion** y **Athena**, para cubrir las necesidades de flota de la nueva Portuscale Cruises. Seguidamente era subido a la grada de los astilleros Maval Rocha, de Lisboa, para ser sometido a una reconstrucción intensiva, ser puesto al día y adaptarlo a las normas internacionales para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS). Los trabajos se prolon-

garon por espacio de unos ocho meses de los que saldría un buque actualizado a 4 estrellas, con un costo aproximado a los 10 millones de euros. En la remodelación, el casco del barco se volvió a pintar de negro, su color original. El 1 de agosto, el buque volvía al servicio en presencia del primer ministro portugués Passos Coelho.



MANIOBRA DE ATRAQUE (ARCHIVO DEL AUTOR)

El 27 llegaba a Gotemburgo (Suecia), para reiniciar su actividad de crucero. Sin embargo el 28, el buque era detenido por la autoridad de este puerto. Se encontraba lleno de pasajeros y no se le permitía zarpar. Al parecer y, según algunas versiones de la prensa sueca, se habían encontrado diversos problemas de seguridad. En un comunicado de prensa, Portuscale Cruises negó la existencia de tales problemas, diciendo que se trataba del mal funcionamiento de dos puertas estancas y otros problemas que

ya habían sido detectados por la propia tripulación, de lo cual se había informado a las autoridades suecas. El 2 de septiembre, resueltos los inconvenientes, superadas todas las inspecciones realizadas y obtenidas las certificaciones necesarias, por fin abandonaba el puerto poniendo rumbo a aguas escocesas. Pero la historia continuaba: el 5 de diciembre era nuevamente vendido en una subasta celebrada en Lisboa. Fue adjudicado a Signature Living, un grupo hotelero con sede en el Reino Unido que tenía la intención de convertir el barco en un hotel para celebraciones en el mar con la ruta desde Liverpool al Mediterráneo. Al parecer la empresa no hizo efectivo el importe en su momento, quedando el buque amarrado en Lisboa. Se dijo más adelante que ya lo había llevado a cabo y el buque sería remolcado hasta un puerto británico. El hecho es que, iniciado el mes de diciembre de 2020, el Funchal continuaba amarrado en el puerto de Lisboa.

88



PERSPECTIVA POR SU POPA (WIKIMEDIA COMMONS)

ISLAND BREEZE**89****ATRACADO EN MAHÓN (ARCHIVO DEL AUTOR)**

Entró en servicio en 1961 como **Transvaal Castle** para la Union-Castle Line. Había sido construido en los astilleros de John Brown and Co. en Clydebank, Escocia, con la finalidad de ser dedicado al itinerario de correo Southampton-Durban. Fue definido como similar en tamaño y arquitectura al buque insignia **Windsor Castle**, construido en 1960, aunque sería poseedor de unas líneas más modernas y estar dotado de una superestructura aerodinámica. También hay que decir que fue el último barco correo de pasajeros construido para la compañía Union-Castle. Desplazaba 31.793 toneladas, podía alcanzar una velocidad de crucero de 22,5 nudos, gracias a su doble máquina de vapor de 32.800 kW de potencia que movían 2 hélices y tenía una eslora de 232 metros, una manga de 27 y un calado de 9,75. En la línea a la que fue destinado, logró completar la travesía en trece días y medio. En 1966, fue transferido a la filial sudafricana de Union Castle Line, Safmarine, y pasó a llamarse **S.A. Vaal**. Continuó en el mismo servicio (pero ahora pintado de color blanco en lugar de la librea del casco lavanda) hasta que los servicios de pasajeros fueron cerrados en 1977. El **S.A. Vaal** fue vendido entonces a la Carnival Cruise Lines, quien lo envió a unos astilleros emplazados en Kobe (Japón), donde sería sometido a una reconstrucción completa en cuyo transcurso se convertiría en el nuevo **Festivale**. Cuando el denominado popularmente “Fun Ship” (barco divertido) se introdujo en la oferta de cruceros por el Caribe en 1978, era con mucho el barco de pasajeros con más capacidad de pasaje (1.432 plazas) con base en Florida y uno de los cruceros más grandes del mundo. Para ello había sido sometido a la profunda remodelación, cediendo su redecoración interior a Joseph Farcus, el diseñador de la Carnival. En su nuevo aspecto predominaba una

mezcolanza de colores rojo, neón y cromo brillantes. Externamente, sería equipado con una superestructura delantera escalonada y un lido reconstruido conteniendo espacios para juegos y piscinas. Por contra, en los espacios oficiales, el antiguo revestimiento Union-Castle con accesorios John Brown and Co, de Clydebank, continuaría siendo mantenido con el diseño original. La reforma constituyó un notable acierto a decir de los expertos, continuando en Carnival hasta bien entrado 1996, cuando fue fletado a Dolphin Cruise Line para convertirse en nuestro conocido *Island Breeze*.

90



MANIOBRANDO FRENTE AL MUELLE DE CRUCEROS DE MAHÓN
(ARCHIVO DEL AUTOR)



OTRA PERSPECTIVA DE ESTE TRASATLÁNTICO
(bandcstaffregister.com)

LUCIENDO EL NOMBRE DE *FESTIVALE*

Después de que el, hasta entonces, *Festivale* se convirtiera en *Island Breeze*, comenzó a recibir una vez más a su antigua clientela del Reino Unido durante los circuitos de la temporada de verano que serían organizados por Thomson Holidays. Por contra, y al igual que sucediera con otros muchos buques que operaban el Mediterráneo durante los veranos, llegado el invierno trasladaba su base de operaciones al Caribe. Igualmente ocurría con sus compañeros de flota de *Dolphin Sea Breeze I* (ex *Federico C*) y *Ocean Breeze* (que también visitara Mahón como *Southern Cross*). En 1998, cuando Dolphin, Seawind y Premier Cruise Lines se fusionaron para formar Premier Cruises, Inc., fue comprado directamente a Carnival holdings.

NACIDO COMO *TRANSVAAL CASTLE* (CLYDESHIPS.CO.UK)



EN SUS ÚLTIMOS AÑOS COMO *THE BIG RED BOAT III*

En 2000, su casco fue pintado de color rojo y se le dio el nombre de *The Big Red Boat III* para los cruceros con base en Texas. Sin embargo, la nueva empresa de Premier resultó un desastre y, a finales de ese mismo año, el buque quedó abandonado en Freeport tras el colapso de la empresa. Permaneció amarrado hasta 2003, cuando los precios de la chatarra hicieron que valiera la pena el esfuerzo de encender sus descuidadas calderas para iniciar el viaje final hasta Alang, por lo que fue vendido para desguace. Y cuando estuvo varado en la playa asiática ese verano, según se dijo, se convertiría en el barco de pasajeros más grande hasta la fecha desguazado en la India.



EN PRIMER PLANO Y CASI IRRECONOCIBLE, EN FASE DE DESGUACE EN LAS PLAYAS DE ALANG

ISLAND ESCAPE



93

CON SU SEGUNDO NOMBRE *STARDANCER* (RICKARD_S AHLSTEN)

Este buque fue construido en 1982 por los astilleros Dubigeon-Normandie de Nantes (Francia), para la Scandinavian World Cruises (una subsidiaria de DFDS) y bautizado con el nombre *Scandinavia*. De 40.171 toneladas, sus características más importantes eran una eslora de 189,89 m, manga 27,1 y calado 7,30. Estaba propulsado por dos motores diesel de 19.800 kW y 2 hélices, más otras 2 en proa para labores de maniobra. Disponía de 10 cubiertas para pasajeros: (de inferior a superior) Aqua, Bronze, Coral, Diamond, Emerald, Flamingo, Golden, Sun, Compass, más otra de servicio. En el momento de su botadura, era uno de los cruceros-ferry más grandes del mundo. Más adelante navegó durante un corto espacio de tiempo para la DFDS Seaways. Entre 1985 y 1990, lo hizo para la Sundance Cruises y Admiral Cruises, tomando el nombre de *Stardancer*. Tras una remodelación en Blohm & Voss, de Hamburgo, trabajó en Canadá y Alaska realizando diversos cruceros. En 1990 fue vendido a la Royal Caribbean Cruise Lines tomando el nuevo nombre de *Viking Serenade*. Entre enero y junio de 1991, subió a la grada del reconocido astillero Southwest Marine, de San Diego (California), para ser reconvertido en un auténtico crucero. La cubierta para autos se convirtió en cubierta para pasajeros y en 2002, fue transferido a la flota de la nueva subsidiaria Island Cruises, de Royal Caribbean, siendo rebautizado como *Island Escape*. Siendo el primer barco de Island Cruises, el buque ofrecía a bordo todo un complejo de atracciones a flote, el ambiente era amistoso e informal, y sus pasajeros no estaban obligados a vestir de esmoquin para unas vacaciones en crucero tan relajadas como sucedía en otros buques. Las damas podían llevar un pequeño vestido de cóctel y los caballeros tener una chaqueta si les gustaba vestirse de forma especial para algunas de sus experiencias gastronómicas. De lo contrario,

la vida era bastante casual. El barco era sumamente atractivo para las fa-

94



COMO VIKING SERENADE (BRIAN FISHER)

milias que buscaban cruceros, para lo que volaban desde el Reino Unido hasta su puerto base, Palma de Mallorca.



**COMO ISLAND ESCAPE ATRACADO EN EL PUERTO DE MAHÓN
(ARCHIVO DEL AUTOR)**

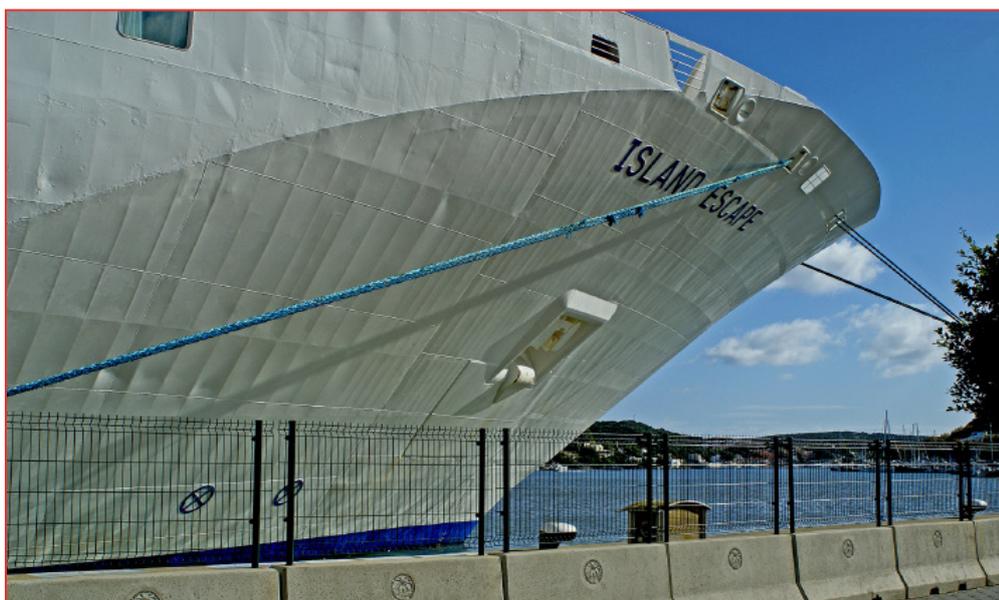
Se diría que el más popular de los bares a bordo era el Pub. Para degustar un capuccino o té de la tarde, con un libro interesante de la biblioteca o simplemente navegar por Internet, tenían el Costa Coffee. Los restaurantes se denominaban Island y Oasis. Junto a la piscina el The Mirage Bar y, para entretenimiento, el The Sailaway Bar. El Sundowner era el lugar perfecto para gozar de la música en vivo y un refrigerio antes de la cena. Su salón de espectáculos era el Ocean Theatre, un centro de entretenimiento con ambiente de cabaret, donde se representaban comedias típicas del Reino Unido, así como otros espectáculos al estilo del

West End. Existían a bordo, además, el Bounty Lounge, con programas de juegos y música en vivo y, para los jóvenes, el The Lookout Bar, dotado de vista panorámica y discoteca nocturna.



ISLAND ESCAPE EN MAHÓN (ARCHIVO DEL AUTOR)

No podía faltar a bordo el típico Casino, con ruleta, blackjack y póquer, completando este tipo de ocio con varias máquinas de juego. Actividades lúdicas para los más exigentes, desde deportes y tratamientos de spa hasta clases de tallado y manejo de frutas y salsas. Un salón de belleza y peluquería totalmente equipado ofrecía todos los tratamientos de belleza, corporales y capilares más deseados.

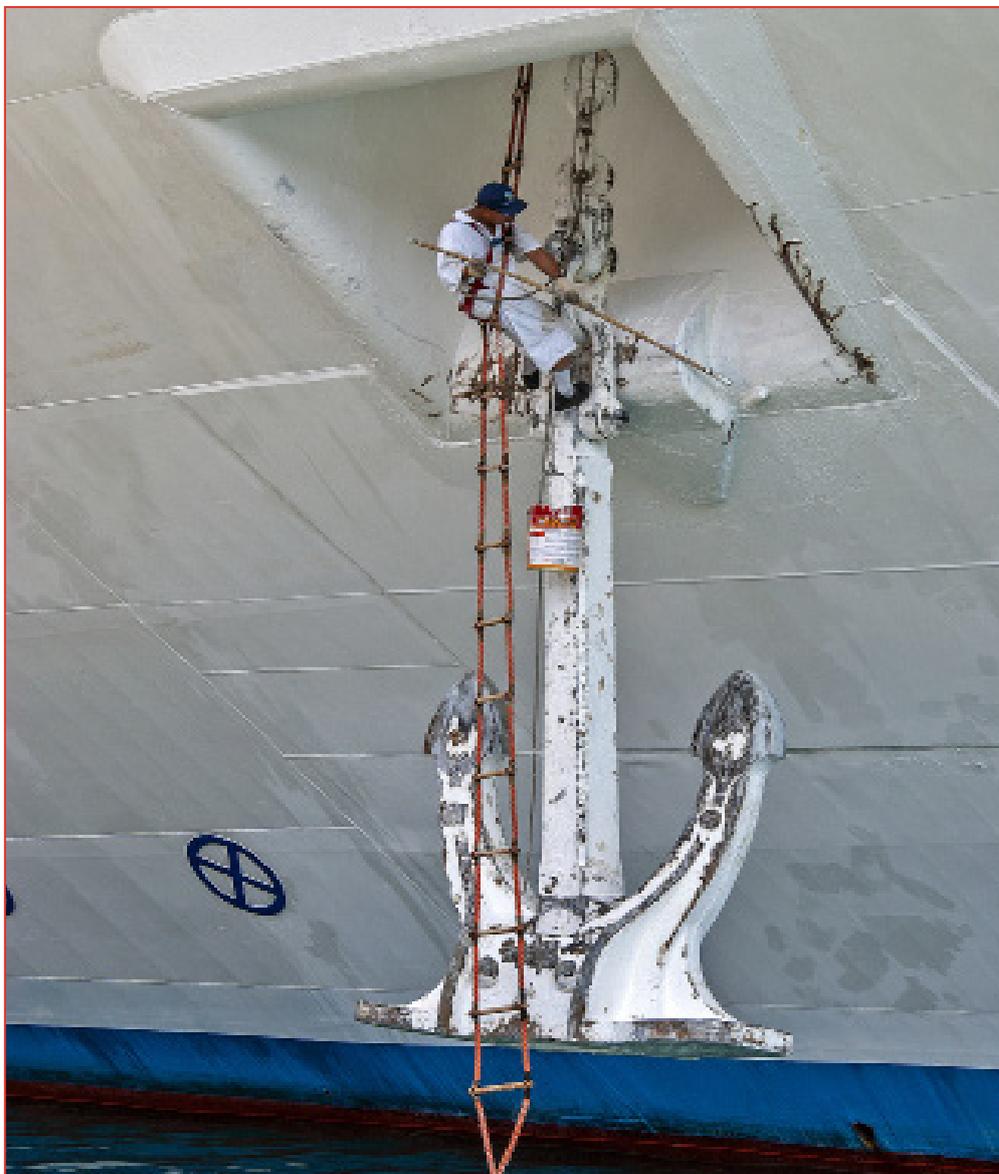


ATRACADO EN EL PUERTO DE MAHÓN (ARCHIVO DEL AUTOR)

También contaba con saunas separadas para hombres y mujeres. El gimnasio de a bordo era excelente y, para los peques, el club infantil Palmy's les ofrecía entretenimiento e imaginación, el mejor cuidado de

niños y una entretenida oferta de actividades diarias. Otras comodidades a bordo incluían las clásicas tiendas de regalos, sala de videojuegos, cibercafé, piscina, plataforma de deportes y centro médico. Desde que permaneciera operando para la Thomson, estuvo ofreciendo el conocido sistema del “todo incluido”.

96



LABORES DE MANTENIMIENTO EN PUERTO (ARCHIVO DEL AUTOR)

Para entonces, su capacidad de pasajeros era de 1.760 plazas instalados en 478 cabinas con vista exterior y 229 dotadas de balcón exterior privado, atendidos por 540 tripulantes. Durante 2002 fue grabado a bordo un documental de televisión en forma de miniserie de 10 episodios dirigido al público del Reino Unido. El mismo contenía una perspectiva de la vida laboral de los miembros de la tripulación, al tiempo que se ofrecía una idea de cómo se trabajaba en un crucero. El buque se unió a la flota de Thomson Cruises en abril de 2009, aunque continuó manteniendo su último nombre. Con su nueva operadora estuvo trabajando las Islas Canarias y el Mediterráneo Occidental. En noviembre de 2010, estaba previsto que Thomson llevara a cabo una inversión de unos 4 millones de libras esterlinas para so-

meterle a una importante modernización. Y en 2016, le reemplazó por otro buque, el *Splendor of the Seas*, con lo cual el 3 de diciembre de 2015, era vendido a la Cruise Holdings Inc., con sede en Miami. Sus nuevos armadores lo mandaron a la grada de los astilleros de Brest (Francia), donde sería sometido a diversos trabajos de acondicionamiento, y a donde llegaría el 8 del mismo mes. Finalizada la nueva fase de armamento, fue nuevamente botado al agua ostentando un nuevo nombre: *Ocean Gala*.



OCEAN GALA (HANNESVANRIJN FLEETMON)

Después de operar en Damen, en Brest, ganó el puerto de Kristiansand, Noruega, el día 19 de febrero de 2016, donde sería ofrecido como hotel flotante a través del sitio web Floating Accommodation, administrado por US Shipmanagers, una empresa ubicada en Florida.



VARADO EN LA ARENA CON UN GRUPO DE SHIPBREAKERS A PUNTO DE ABORDARLO

Parece ser que la Agencia Sueca de Migraciones llegó a firmar un contrato para utilizar el buque como hotel para la acomodación de 1.790 solicitantes de asilo. Inicialmente, se solicitó permiso para un período de 4 años, de 2016 a 2020, con base en Härnösand, un pequeño puerto situado a 270 millas al norte de Estocolmo. Decir que, cuando en el mes de noviembre de 2002 estuvo en el puerto de Mahón cerrando temporada, su entonces capitán John McNeill, un irlandés nacido en 1948 aunque criado en Sudáfrica, al estar allí destinado su padre, a la sazón ingeniero de minas, contaba sus experiencias al mando del *Island Escape*. Lo primero que remarcaría era el aspecto muy positivo que había podido apreciar y que, al propio tiempo le fascinaba, de la multi nacionalidad de su tripulación, algo que de hecho consideraba enriquecía la cultura de todos quienes se encontraban a bordo. Además, su existencia facilitaba mucho la convivencia en un barco tan grande, al conseguirse existiera un mayor respeto entre unos y otros. En aquel entonces, nada menos que 32 nacionalidades diferentes convivían a bordo. Con respecto al buque lo encontraba de medidas ideales para llevar a cabo los itinerarios que realizaba entonces, en que regularmente hacía escala en este puerto y, a pesar de que el buque acumulara ya 20 años sobre sus cuadernas, definía como muy fácil de maniobrar. Le gustaba su tripulación cosmopolita, en donde hasta la oficialidad era internacional, cuando lo habitual era que perteneciera a la misma de la armadora.



ADIÓS A UN CLÁSICO DE ESTE PUERTO: *ISLAND ESCAPE*
(ARCHIVO DEL AUTOR)

ISLAND STAR

99

MANIOBRANDO EN SU ATRAQUE EN MAHÓN (ARCHIVO DEL AUTOR)

Construido para Celebrity Cruises en los astilleros Meyer Werft, de Papenburg (Alemania), con el nombre de **Horizon**, tomó como su primer registro Monrovia (Liberia). El exterior del barco había sido proyectado por John Bannenberg, mientras que los interiores corrieron a cargo de Michael Katsourakis, con sede en Atenas, y el británico John McNeece. Con un desplazamiento de 46.811 toneladas, medía 208,0 metros de eslora, 29,0 de manga y tenía un calado de 7,31. Fue botado en 1990 y remodelado en 2009. Propulsado por dos motores diesel de 19.960 kW cada uno, movían 2 hélices capaces de conferirle una velocidad de 21,4 nudos. Su capacidad de pasajeros era de 1.828 plazas estando alojados en 721 cabinas, en 9 de las 11 cubiertas que tenía. De éstas, cuanto más altas eran, mejores eran también sus cabinas de acomodación. La tripulación la componían 620 miembros de muy diferentes nacionalidades, como era habitual en los cruceros. Su etapa con Celebrity finalizó en septiembre de 2005, cuando fue transferido a Island Cruises. El barco fue sometido a diversas remodelaciones para adaptarlo al gusto de su nueva propietaria, entre finales de 2005 y principios de 2006, siendo botado rebautizado como **Island Star**, con registro de Nassau (Bahamas), pasando a operar en la zona del Mediterráneo en verano, teniendo como puerto base Palma, y por el Caribe en la temporada de invierno de 2008. En todos estos años el buque tenía un excelente cartel entre sus usuarios puesto que, aún a pesar de su envergadura y capacidad de pasaje, a bordo la vida resultaba tranquila y relajada. En una de sus escalas en Mahón, su capitán John Brocklehurst manifestaba

que, a bordo, el pasajero encontraba una tripulación de carácter amistoso

100



ENTRANDO EN PUERTO (PAM MASSEY)

y agradable. “Cada buque es un mundo y, en cada uno de ellos, el trato es muy diferente. La tripulación de un buque que se dedica a realizar cruceros tiene que poseer un carácter sumamente amigable, dotado de don de gentes a todos los niveles y sobre todo con los pasajeros. No hay que olvidar que el objetivo principal de un buque de crucero es atender haciendo la vida agradable al pasajero que se embarca en el mismo, que es quien paga. Y para ello no van a faltarle ni el estilo informal, ni el ambiente agradable y junto con ello una muy buena comida y la animación”. La comida, la forma en que es servida y presentada en los distintos restaurantes de a bordo, claro está que depende de la categoría del buque. En cuanto a las especialidades, claro está también que dependerá de la cualidad y experiencia de los responsables de la cocina de cada uno de ellos.



COMO ISLAND STAR (ISLAND CRUISES)



101

COMO *HORIZON* EN SU PRIMERA ETAPA PARA PULLMANTUR



CUBIERTA DE LA PISCINA (ARCHIVO DEL AUTOR)



RECEPCIÓN Y MOSTRADOR DE INFORMACIÓN (ARCHIVO DEL AUTOR)

Esta faceta de por sí, hace que supongan un verdadero estilo de arte, tanto en la presentación como en la calidad, ya que restaurantes y salones son los espacios que más suelen estar cuidados y personalizados. Tampoco hay que olvidar que se está en la mar y, en travesía, alejado de cualquier punto de la costa. Ese año, el **Island Star** había estado llevando a cabo una escala quincenal en Mahón al alternar dos recorridos diferentes por las aguas del Mediterráneo. El 6 de octubre de 2008, Royal Caribbean Cruises Ltd. (RCL), propietaria del buque, anunciaba la venta de su participación del 50% en Island Cruises a First Choice Holidays. Muy pronto se informó que el buque sería transferido a la flota de Pullmantur Cruises, subsidiaria con sede en España de RCL, aunque algunos informes emitidos en mayo de 2009 notificaban que el barco iría a otra compañía, también de Royal Caribbean, CDF (Croisières de France), una compañía integrada en Pull-

mantur Cruises y orientada básicamente al mercado francés, que realizaba viajes en crucero por el Mediterráneo, el Caribe, los Fiordos Noruegos y el Atlántico, así como otros diversos cruceros temáticos.

**103**

CUBIERTA DE BOTES (ARCHIVO DEL AUTOR)

La compañía había comenzado a operar con su primer barco, **Bleu de France** (que más adelante tendrá su propia entrada, ya que recaló en diversas ocasiones en Mahón), en mayo de 2008, con un itinerario por el Mediterráneo, partiendo de Marsella. La compañía ofertaba a sus clientes "...la oportunidad de experimentar una atmósfera cálida y agradable que personifica el estilo de vida francés, proporcionándoles un servicio atento y personalizado". Con registro de Valleta (Malta), de 2009 a 2012, el buque navegó con los colores corporativos de Pullmantur Cruises, siendo rebautizado como **Pacific Dream**. En noviembre de 2010, se informaría por parte de CDF Croisières de France que su barco **Bleu de France** sería reempla-

zado por el *Pacific Dream*. En 2012, la compañía recibió al renombrado *Horizon* como su nuevo buque, tras ser transferido por Pullmantur Cruises (que más adelante, en 2014, operaría también con su gemelo, el *Zenith*). De 2012 a 2017 estuvo navegando en circuitos europeos y caribeños habiendo

104



COMO *HORIZON* PARA CELEBRITY CRUISES



PRECIOSA PUESTA DE SOL (ARCHIVO DEL AUTOR)

**105**

GALA DE DESPEDIDA DEL CIRCUITO (ARCHIVO DEL AUTOR)

sido nuevamente rebautizado como *Horizon* en 2012. A finales de 2016, se anunció que la marca francesa iba a desaparecer, como así ocurrió en 2017, lo que provocaría que el *Horizon* regresara a la flota de Pullmantur Cruises, operando en la misma a partir de entonces.



ESPECTÁCULO EN EL TEATRO (ARCHIVO DEL AUTOR)

Con esta nueva situación, en junio de 2020, y como resultado de la pandemia de COVID-19 aparecida, sería la propia Pullmantur Cruises, agobiada

económicamente, quien se vería obligada a solicitar una reorganización financiera bajo las leyes de insolvencia de España. En julio, el director ejecutivo de Royal Caribbean International, Richard Fain, anunciaba que **Horizon**, junto con los otros buques de la flota de Pullmantur, se habían vendido. Un miembro anónimo de su tripulación había informado el 28 de marzo de 2020, que uno de sus compañeros había dado positivo el día 26 del mismo mes. Con unos 250 tripulantes y contratistas a bordo, el barco había atracado en Port Rashid (Dubai) el 15 de ese mismo mes, permaneciendo su tripulación aislada y bloqueada desde entonces. El 20 de marzo, otro miembro de la tripulación informaba que de los 20 miembros de la tripulación examinados, 11 habrían dado positivo. Otro miembro informó el 4 de abril que, desde el día 2, todos los miembros de la tripulación estaban siendo sometidos a las pruebas reglamentarias, y que los resultados estaban siendo entregados a los interesados individualmente. Casi la mitad o más de la mitad de la tripulación habría dado positivo. Cuando se anunció su venta, el buque, como los de la misma compañía **Sovereign**, **Monarch** y **Zenith**, fueron despojados de todo el material interesante (mobiliario, equipos, objetos de decoración, etc.) de sus interiores y enviados hacia Aliaga (Turquía) para su desguace. **Sovereign** y **Monarch** habían llegado a Aliaga hacia octubre, mientras el **Horizon** permanecía aún en Elefsis (Grecia) y el **Zenith** en Lavrio, en el Mar Egeo).

106



CUBIERTA DE LA PISCINA (ARCHIVO DEL AUTOR)

MONTEREY**107****MONTEREY (LISBON CRUISE SHIPS)**

El día en que la Matson Line se sintió lo suficientemente segura -desde el punto de vista financiero- para restaurar su línea de pasajeros de antes de la guerra, con recorridos desde la costa oeste hasta las Antípodas, acordó con el gobierno de los EEUU adaptar dos cargueros de la serie "Mariner" al tráfico de pasajeros, en lugar de construir dos barcos completamente nuevos desde la quilla.

**FREE STATE MARINER (FRANK A. GERHARDT, SHIPSPOTTING)**

Los “Mariner” constituían un tipo de buques de superestructura moderna y elegantemente diseñados, coronados con una única chimenea de líneas perfectamente concebidas, de altura correcta y caída hacia popa. La construcción del *Monterey* se había llevado a cabo en 1952 como el buque de carga *Free State Mariner*, para la entonces poderosa Comisión Marítima norteamericana en los astilleros Bethlehem Steel Corporation, de Pensilvania (EEUU). Desplazaba 14.799 toneladas y medía 171,81 metros de eslora por 24,50 de manga, siendo su calado de 8,95. Como propulsor tenía instalada una máquina de vapor de turbinas de 14.400 kW que movía una única hélice, confiriéndole una velocidad de 22 nudos.



POR LA AMURA DE ESTRIBOR (BLOGUE DOS NAVIOS E DO MAR)

Tenía capacidad para transportar 365 pasajeros. El 28 de julio de 1955 fue adquirido por la Oceanic Steamship Co., de San Francisco (la Matson Line) y el 31 de diciembre de 1956, en Portland, fue renombrado *Monterey* (tercer buque de la compañía en ostentar este mismo nombre) y reubicado en San Francisco, desde donde zarpó, en su viaje inaugural, el 9 de enero de 1957 rumbo al Pacífico Sur. Cuando fue retirado tras finalizar sus años de servicio en el Pacífico, su aspecto no era realmente ilusionante, ya que las cubiertas estaban forradas de una capa de alquitrán gris, mientras sus interiores estaban revestidos con alfombras de tristes tonalidades. Imperaba cualquier material menos la madera, porque según las regulaciones estadounidenses, el empleo de materiales combustibles no estaba permitido a bordo de los buques. Su “Outrigger Club” estaba amueblado con extravagantes sofás de vinilo rosa y el salón principal tenía unas sillas acolchadas de lo más básico. El 1 de agosto de 1970 fue vendido a otra compañía estadounidense, la Pacific Far East Lines, que se hizo cargo del mismo el 15 de febrero de 1971. Bajo la librea de PFEL, el *Monterey* continuó en servicio e hizo muchos cruceros hasta que fue a parar a SF el 19 de enero de 1978. Logró sobrevivir a varios años de incertidumbre en Alameda (California), hasta 1986 cuando fue nuevamente vendido a Aloha Pacific Cruises. Lo peor de todo para sus armadores, primero Matson y luego Pacific Far East Line, fue su capacidad de pasajeros, de tan solo 336 plazas para un buque



109

VISTO DE POPA (PARIAMO DI CROCIERE)

de sus dimensiones. Ello trajo como consecuencia que, al disminuir sus compromisos de carga, junto con la finalización de la subvención del Gobierno como transporte del correo, el buque quedara amarrado por costoso. Pero llegarían mejores tiempos. Se formaría una nueva compañía, Aloha Pacific Cruises, que tenía la firme intención de resucitar el servicio de cruceros, poniendo sus ojos en el *Monterey* para llevar a cabo circuitos por las Hawaii. Pero Aloha Pacific no sería la única interesada en intentar traer de vuelta al *Monterey* o al *Mariposa*, su gemelo. El entonces presidente de World Airways, Ed Daly, se les adelantó, adquiriendo los dos buques para, después de aproximadamente un año, vender el segundo a compradores asiáticos, que solo lograron retenerlo el tiempo suficiente para ser transferidos de regreso a Pacific Far East Lines, ya que no lo querían, vendiéndose finalmente a China Ocean Shipping Company of Shanghai.



OBSERVADO POR LA AMURA DE BABOR (PARIAMO DI CROCIERE)

Lo bautizaron como *Jin Jiang* trabajando entre Hong Kong y China. Daly finalmente vendió el *Monterey* a una empresa local en San Francisco, Cruceros Royal Hawaiian. Parte de su dinero inicial provino de la aportación de los miembros acérrimos de la asociación Mariner's Club. Sin embargo, la Royal Hawaiian Cruises nunca conseguiría que el barco se alejara del muelle en que se encontraba amarrado, con lo que los miembros de la asociación anteriormente citada tampoco pudieron recuperar nunca su generosa aportación.



110

FONDEADO (WIKIPEDIA)

Tras la quiebra de la naviera el barco fue nuevamente vendido, esta vez a un holding que se dice pertenecía a MEBA, (Asociación Beneficiosa de Ingenieros Marinos), cuyo propósito al comprar el transatlántico era la esperanza de ponerlo en servicio bajo la bandera de los EEUU. Parece ser que sus intentos también fracasaron y el *Monterey* continuó permaneciendo amarrado en el sur de San Francisco, sin nadie a bordo más que un vigilante acompañado de un perro. A mediados de los ochenta, hubo un indicio de otro posible nuevo interesado, pareciendo que las cosas comenzaban a ir mejor para el buque, y en junio de 1986, fue remolcado hasta Portland (Oregón). Allí se encontraba un grupo de inversores que contrató a Aloha Pacific Cruises, en Alexandria (Virginia). Y para cumplir con las leyes marítimas estadounidenses, acordaron que el astillero de Tacoma (Washington), realizaría las gestiones necesarias para lograr el registro estadounidense del barco. Tras la aprobación de la Administración Marítima, lo enviaron al astillero de Wärtsilä, en Turku (Finlandia) para que se llevaran a cabo todos los trabajos necesarios para su recuperación y remodelación interior. Según parece, el barco se pasó una larguísima temporada en dique seco, en la lejana Europa, y sin que nadie supiera de buena tinta lo que le estaban haciendo. A mediados de julio de 1988, se supo que había sido ampliamente remodelado, habiendo aumentado, entre otros, su capacidad de pasaje hasta las 638 plazas, alojadas en 294 cabinas. Cuando apareció nuevamente frente a la costa oeste de EEUU, después de lo que sería calificado como

un “desastroso viaje inaugural” desde los astilleros europeos, quienes le vieron no podían dar crédito a lo que tenían ante sus ojos: “...su hermoso casco había sido desfigurado con la adición de una gran plataforma lido, similar a lo que le sucedió al *S.S. France* cuando se convirtió en el *Norway*.”



LA ESTRUCTURA DEL LIDO MONTADA SOBRE LA POPA

Y el *Monterey*, en su nuevo aspecto, una vez equilibrado, se vio “vestido” por otra nueva estructura construida delante del puente, cortando su cubierta de proa. Aloha Pacific Cruises cerró del negocio en la primavera de 1989, dejando el mercado de Hawai de siete días a American Hawaii Cruises, una línea que sabía lo que estaba haciendo. El buque volvió a ponerse en posición, mientras nadie esperaba que obtuviera algo positivo. Y durante veintidós meses tuvieron razón, hasta llegar la sorprendente noticia de que la Star Lauro de Panamá, sucesora de la Flota Lauro de Italia, le había firmado un fletamento de barco sin tripulación a largo plazo, reposicionando el buque en el Mediterráneo, para tomar como puerto base, Nápoles. La Star Lauro también se desvaneció, siendo, y por fortuna, reemplazado por Mediterranean Shipping Cruises (MSC). Los técnicos e ingenieros de MSC opinaron que allí existía demasiado casco para tan solo 550 pasajeros y así, en la última remodelación de 1988 fueron aumentadas hasta las 638 plazas. El *Monterey* fue uno de los barcos de menor densidad de pasaje que existían por aquel entonces. Los antiguos salones de los años sesenta y setenta habían sido actualizados. Un miembro de la MEBA calificaría como sus áreas favoritas las habitaciones originales, “Palm Terrace”, biblioteca, sala de juegos y comedor. La “Palm Terrace” se había iluminado y aclarado considerablemente. Grandes sofás y sillas salpicaban la zona, y las vistas más allá de la “Promenade Deck” eran excelentes. El lindo “Captain Cook’s Bar” ocupaba un espacio que alguna vez se usó como sala de juegos. El antiguo “Outrigger Club” y bar se había renombrado “Seven Pearls”. Se había ampliado y reconvertido en una sala de buenas dimensiones para espectáculos. Fuera de esta sala se encontraba un encantador paseo cubierto y una gran zona de lido con la piscina. Arriba, en la cubierta de popa, se ubicó el pequeño “Café de París”, un rincón de escapada más pequeño, con maravillosas vistas a las zonas posteriores del barco. La dis-

coteca y el casino estaban bastante resguardados de las zonas públicas más concurridas, muy abajo en la cubierta C. Un par de plantas más arriba se encontraba la ubicación del gimnasio. Y en su comedor principal, en la cubierta Aloha Deck, el *Monterey* atendía a sus pasajeros en dos turnos. En sus últimos años, en sus cruceros por Sudáfrica, existía un número sensiblemente alto de pasajeros locales e italianos. En Europa, el buque atraía a un gran número de turistas que buscaban calidad y, en sus cruceros por el Mediterráneo, los pasajeros eran mayoritariamente de Europa Occidental. Se decía que un buen número de estadounidenses habían comenzado a descubrir que viajar por Europa con pasajeros europeos no era tan solo un plan muy lógico, sino beneficioso para el mejor conocimiento de las diferentes culturas. En sus últimos tiempos, el buque pasaba la mayor parte del año en el Mediterráneo, ofreciendo viajes prolongados a Grecia, Mar Negro, Turquía e Italia. Mientras que algunos de los viajes enfatizaban las islas griegas y Turquía, otros se dirigían a Egipto y Turquía, con Grecia en el camino de regreso. También se ofrecían circuitos para visitar Marruecos, Madeira, las islas Canarias, o la península Ibérica. Había visitado Lisboa por lo que parece fue la última vez, el 23 de septiembre de 2006. Se trataba de un crucero chárter desde Génova al final de una temporada de cruceros de siete días con base en Barcelona. Tras su regreso al puerto italiano, MSC Cruceros vendió el *Monterey* a una compañía llamada Argo System FZE. Su registro fue transferido de Panamá a Tuvalu (Polinesia) y su nombre, acordado a *Monte*. Salió de Génova con destino a Dubai con un certificado de navegación emitido para un único viaje, sin pasajeros, válido hasta el 8 de noviembre (su nuevo propietario afirmó que estaba destinado a subir a dique seco para ser reformado). El hecho es que el viaje le llevó hasta las playas de Alang, donde sería desguazado y convertido en chatarra.



COMO MONTE (CRUISEARABIANONLINE.COM)

NAPOLEÓN BONAPARTE



113

EL FERRY-CRUISE *NAPOLEÓN BONAPARTE* ATRACADO EN MAHÓN (ARCHIVO DEL AUTOR)

Encargado en 1996 por la SNCM (Société Nationale Corse Méditerranée), el buque *Napoleón Bonaparte*, de tipología Cruise/ferry (barco Ro-Pax), con apariencia más propia de crucero que de ferry propiamente dicho, su construcción sería llevada a cabo por los astilleros Chantiers de l'Atlantique, de Saint-Nazaire (Francia). Con un desplazamiento de 44.407 toneladas, su propietario le destinó a llevar a cabo las dos funciones, según temporada. Durante el verano y navegando como crucero, recaló en el puerto de Mahón en distintas ocasiones. Mide 162 metros de eslora, 39 de manga y tiene un calado de 6,00. Su motorización tiene una potencia de 43.000 kW que le permite navegar a una velocidad de 24 nudos. Dispone de 450 cabinas y 12 suites, con capacidad máxima de 2.448 pasajeros que están atendidos por 196 tripulantes, y una bodega para 716 automóviles. Su estructura está dividida en 11 puentes o cubiertas. También dispone de portalones de proa y popa para embarque/desembarque. Tanto él como el *Danielle Casanova* estaban destinados a realizar cruceros y mini cruceros "a la francesa", como los denominaban sus armadores, gozando de gran popularidad entre el público francés. A bordo se organizaban, también, conferencias, reuniones y convenciones. En una de sus escalas en Mahón estaba llevando a cabo el crucero denominado "De Ville en Île", con duración de 5 días. Tras zarpar de Marsella, navegaba hasta Barcelona donde ofrecería a sus pasajeros dos perspectivas sobre Catalunya: el puerto de Barcelona y la gran metrópoli europea que es la ciudad, a la vez cosmopolita pero de fuerte identidad catalana. En la misma se proponía la visita a diversos centros de arte y algunos monumentos como la obra de Gaudí o la universal Puerta de la Paz con el monumento erigido al insigne navegante Cristóbal Colón. La siguiente escala sería Mahón, con diversas vistas sobre el puerto así como de edificios con trazas arquitectónicas características

114**NAPOLÉON BONAPARTE. PROA (ARCHIVO DEL AUTOR)**

de la dominación británica durante el siglo XVIII. El siguiente puerto sería Génova, donde finalizaba el crucero. Otro circuito sería el denominado “La Marinera” con recorrido Marsella-Barcelona-Palma-Mahón (patrimonio arqueológico de Menorca, un bien que convierte a la isla en su totalidad en auténtico museo al aire libre sin par e historia del puerto de Mahón, único en su clase en el Mediterráneo, según reconocería su capitán).

**PERSPECTIVA DE PROA (ARCHIVO DEL AUTOR)**

Los franceses habían calificado al buque como “le bateau lumière” y como “el más bello crucero-ferry del Mediterráneo”. En su salón teatro actuaron la Orchestre Philharmonique de Novosibirsk, se representaron diversos espectáculos teatrales con las principales compañías francesas, proyección de vídeos sobre las culturas más importantes mediterráneas y, como es de imaginar, no faltaban las proyecciones de las películas rodadas por directores de fama mundial sobre quien le diera su nombre: Napoleón Bonaparte. Pero, parece ser, nunca resultó rentable para el principal come-

tido que se le había asignado, la línea de Córcega. Privatizada la SNCM en 2005 para convertirse en filial de Veolia, la naviera nunca encontró equilibrio financiero, con pérdidas anuales de 10 a 15 millones de euros.



115

POPA Y PORTALÓN (ARCHIVO DEL AUTOR)

En su historia, el *Napoleón Bonaparte*, sufrió un accidente en el puerto de Marsella cuando transcurrían las tres de la madrugada del 28 de octubre de 2012. El buque se encontraba en aquellos momentos amarrado. Una durísima tormenta azotaba entonces Marsella, con vientos superiores a los 100 km por hora. En un momento dado, aquellas durísimas rachas le harían romper las estachas y cables que le afirmaban al muelle. Inmediatamente sería recuperado y conducido hasta un muelle cercano contra el que se produjo una colisión que le abrió una brecha de 30 metros de largo en la parte trasera y por debajo de la línea de flotación.



**OBSERVADO DESDE EL MIRADOR LA LA PLAZA DE AUGUSTO MIRANDA
(ARCHIVO DEL AUTOR)**

El agua invadió dos compartimentos estancos y la quilla parecía descansar en el fondo, según informaría un portavoz de la SNCM a Metro France. Afortunadamente nadie resultó herido en el incidente ya que el ferry se encontraba fuera de servicio. El barco tras tomar una escora de 15 a 20 grados, pudo ser mantenido atracado merced al concurso de tres remolcadores. Los técnicos de la Bureau Veritas estuvieron realizando controles continuos y medidas de su estabilidad. Al observar la escora alcanzada por el buque, los marineros, bomberos y personal de la SNCM se vieron obligados a evacuarlo por razones de seguridad.

116



ESCORA ALCANZADA TRAS LA VÍA DE AGUA (CRUISE NEWS)



ESCORA ALCANZADA TRAS LA VÍA DE AGUA (CRUISE NEWS)

La opinión general era que el personal de la compañía debería haber permanecido a bordo para arrancar motores en caso de faltarle las amarras. El representante del sindicato marítimo de Francia, Yann Pantel, indicó a Metro France su sorpresa de que el barco hubiera permanecido en el muelle a pesar de la presencia de una alerta naranja por tormenta. Al día siguiente, con el barco aún inundado, comenzaban los trabajos conducen-

tes ser estabilizado. También se comentó que ya había partido sus amarras en otras dos ocasiones, una de ellas bloqueando el canal del puerto de Marsella e impidiendo el acceso a la terminal ro-ro.



ESCORA ALCANZADA TRAS LA VÍA DE AGUA (CRUISE NEWS)



ESCORA ALCANZADA TRAS LA VÍA DE AGUA
(CRUISE NEWS)

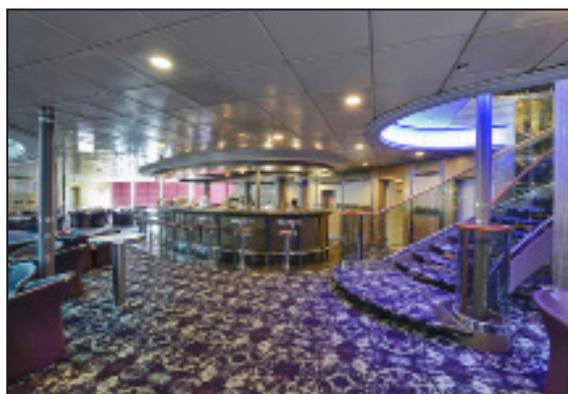
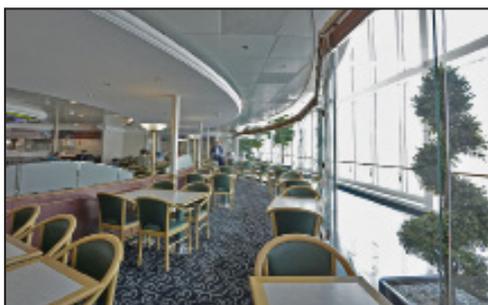
El buque fue recuperado y conducido a dique seco para ser convenientemente reparado para su vuelta al servicio. Actualmente el buque ya no luce su nombre en ambas amuras y popa porque en 2014 se decidió fuera vendido a la compañía italiana Grandi Navi Veloci que lo rebautizó como **Rhapsody**. Ese mismo año fue sometido a una gran remodelación. Todos los camarotes del buque disponen de aire acondicionado y baño en suite (inodoro/ducha/lavabo y secador de cabello). Las suites ofrecen además TV plana vía satélite, radio, mini-bar y gran ventanal. Cuatro camarotes son accesibles para sillas de ruedas (cabinas adaptadas para pasajeros discapacitados) y también existen cabinas que aceptan mascotas. El barco, además, tiene asientos reclinables (tipo avión) disponibles en los salones de asientos reservados. Las suites presidenciales son los alojamientos más grandes del barco, están diseñadas con áreas de estar y de dormitorio in-

dependientes y están equipadas con vestidor y bañera de hidromasaje. Las suites dobles son para 2 personas (con 1 cama doble). Las suites familiares son para 3 personas (1 cama doble + 1 sofá cama). También dispone de cunas para niños menores de 2 años que son facilitadas bajo petición. La compañía proporciona al pasajero ropa de cama, toallas y artículos de tocador.

118



RHAPSODY (EX NAPOLEÓN BONAPARTE). (CRUISEMAPPER.COM)



RHAPSODY, INTERIORES (G.N.V.)

Como normativa está establecido que todos los pasajeros deben desalojar sus camarotes 30 minutos antes de la arribada al puerto base. Con su nueva propietaria opera como ferry en la ruta Marruecos-España-Italia-Tánger-Barcelona-Génova. También y con su nuevo nombre visitó el puerto de Mahón.

OCEAN COUNTESS



119

EL OCEAN COUNTESS AMARRADO EN HELSINKY (WIKIPEDIA)

Fue botado en septiembre de 1974 y entregado el 21 de mayo de 1975 a la naviera Cunard Line, siendo matriculado en Southampton (Inglaterra). El 28 del mismo mes llegaba a La Spezia (Italia), donde sería terminado interiormente por la I. Navali Meccaniche Affinir. Tras finalizarse los trabajos en julio de 1976, comenzó a navegar con el nombre de **Cunard Countess** para su propietaria. Para ello se dirigió al que sería su puerto base, San Juan de Puerto Rico, en el mar Caribe, vía Barcelona y Antigua. En este viaje inaugural embarcó un grupo de pasajeros entre Barcelona y Antigua. Como curiosidad se puede apuntar que, en vísperas de entrar en servicio comercial completo, en agosto de 1976, el buque fue bautizado en San Juan por Janet Armstrong, entonces esposa de Neil Armstrong, el primer hombre en caminar sobre la Luna.



OCEAN COUNTESS (SIMPLON POSTCARDS)

El *Cunard Countess*, fue clasificado de estilo 4 estrellas-Premium, y se hizo popular en el mercado norteamericano y británico/europeo, particularmente por sus instalaciones contemporáneas y tipo de entretenimiento ofrecido a bordo. Era suficientemente conocido por sus cruceros por el Caribe y el Océano Atlántico medio, convirtiéndose en habitual en San Juan y más tarde en Miami, Santo Domingo y muchos otros puertos de la zona. Fue uno de los pocos barcos que visitó regularmente la isla caribeña de Grenada.

120



NAVEGANDO COMO AWANI DREAM (FLICK RIVER)

A finales de los 70 y 80 tuvo como competidores en la zona a otros dos buques, mucho más antiguos pero también populares de la época, el *Amerikanis* y el *Carla C* siendo los tres de dimensiones y capacidad similares.



COMO LILI MARLEEN (SIMON WP, SHIPSPOTTING)

En 1982 se autorizó al Ministerio de Defensa británico para fletarlo para el transporte de tropas entre Ascensión y Port Stanley, lo que finalizaría al año siguiente, momento en el que sería enviado a Malta para ser sometido

a su primera remodelación por parte de los astilleros Malta Drydocks, con un coste de dos millones de libras esterlinas. Concluidos los trabajos, en julio de 1983 regresaba al Caribe para reanudar su rol en el mundo de los cruceros. Siete años más tarde cambiaba su bandera de registro por el de Nassau (Bahamas), continuando trabajando para la Cunard hasta 1996, año en que sería vendido a la Awani Cruises y rebautizado como **Awani Dream II**, para navegar junto con otro buque, el **Awani Dream** original (en Mahón hizo escalas con el nombre **World Renaissance**). La compañía de cruceros Awani tuvo problemas financieros y en 1998 el barco fue traspasado a la Royal Olympic Cruises, como **Olympic Countess** bajo bandera griega. Tras un nuevo fletamento que le llevó a navegar por circuitos asiáticos, pasaba a Epirotiki Cruises en 2001. Fue esa compañía, actualmente desaparecida, la que le destinó a realizar cruceros cortos e intensivos por las islas griegas con partida desde El Pireo. Su tamaño íntimo y la gran cantidad de espacio abierto en la cubierta favorecieron ese servicio.



121

NAVEGANDO PARA LOUIS CRUISE LINES COMO RUBY

En 2004 fue vendido en subasta ejecutiva a Maximus Navigation Ltd. Piraeus (Grecia), una subsidiaria de Majestic International Cruises, tras haber tenido su propietaria problemas financieros. Ésta le rebautizó como **Ocean Countess** cambiando su registro a Madeira y bandera portuguesa. En 2005 estuvo operando tras ser fletado por Holiday Kreuzfahrten con el nombre de **Lili Marleen** hasta septiembre de 2006 en que la operadora alemana se declararía en quiebra, tras lo cual regresaría al puerto de El Pireo. Allí volvería a retomar su antiguo nombre de **Ocean Countess**. Hubo también un fletamento a Travelplan durante el verano. En mayo de 2007 fue fletado por Louis Cruise Lines, quien lo renombró **Ruby**, aunque retomó el nombre de **Ocean Countess** en diciembre de ese mismo año. Durante este tiempo, los cruceros generalmente tenían su inicio en el puerto de El Pireo, visitando destinos como Mykonos, Patmos, Creta y Santorini, en Grecia, así como Kusadasi (Turquía). Durante 2009 el barco fue alquilado por el operador español Quail Cruises para una serie de cruceros por el Mediterráneo con inicio desde Valencia. Hay que decir que el buque disponía de 7 cubiertas para pasajeros (la 3 hasta la 7, más la 9 y otra destinada a solárium,

la 10). Tenía, además, otras tres adicionales para uso exclusivo de la tripulación (1, 2 y 8, esta última, cubierta de Puente). Disponía de cabinas y suites de lujo, así como cabinas del tipo estándar internas y externas. Todas las cabinas contaban con aire acondicionado e instalaciones privadas. Tenía una capacidad aproximada de 800 pasajeros, alojados en 400 cabinas y su tripulación la formaban 350 miembros.

122



PANORÁMICA DE UN DEVASTADOR INCENDIO (GREEKHELICOPTERS.GR)



DETALLES DEL DEVASTADOR INCENDIO QUE ACABARÍA CON SU VIDA ACTIVA (FOTIS TSAKOS)

Disponía de un grupo de cabinas que podía ser ajustado para recibir huéspedes con necesidades especiales. La terraza para tomar el sol (cubierta superior), la cubierta exterior para botes y la cubierta del “lido” en popa estaban revestidas con madera de teca tradicional. El alojamiento, las salas comunes y las cubiertas fueron renovadas y cambiaron de nombre con temas británicos a principios de 2010, con vistas a su fletamento por Cruise &

Maritime Voyages. También se instalaron televisores de pantalla plana con canales vía satélite en todas las cabinas como parte de la remodelación.



DETALLES DEL INCENDIO (NEDCRUISE)



LLEGADA A ALIAGA PARA SU DESGUACE (WIKIMEDIA COMMONS)

En abril de 2010, un renovado *Ocean Countess* se unió al veterano *Marco Polo* en un extenso programa de cruceros desde puertos británicos para la empresa recientemente formada Cruise Maritime Voyages (CMV). Entonces el buque había recibido otra gran remodelación por valor de tres millones de libras esterlinas antes de ingresar a su servicio. Lamentablemente, el fletamento finalizó en septiembre de 2012, y *Ocean Countess* fue enviado para amarrar en el puerto de Chalkis (Grecia) tras llevar a cabo un último viaje de despedida a las Islas Canarias y Madeira, de 13 noches, que finalizó en Barcelona en lugar de regresar a Liverpool. Reposiciona-

do nuevamente en Chalkis, en este puerto griego permaneció todo el año 2013, al tiempo que era sometido a un nuevo proceso de renovación, para dejarlo a punto de firmar un fletamento para una operadora rusa en 2014. En estas condiciones y en el transcurso de la tarde del 30 de noviembre, se declaraba un violentísimo incendio a bordo. Durante el mismo 5 trabajadores serían rescatados sin sufrir afortunadamente daños personales. El fuego devoraba tanto el puente como parte de la cubierta de la piscina, continuando durante toda la noche, hasta que pudo ser sofocado a la mañana siguiente, pero el buque presentaba un estado deplorable, aunque se mantenía a flote. Finalmente y dada la importancia de los daños sufridos, fue vendido a una empresa de desguaces, partiendo de Chalkis a remolque el 7 de marzo de 2014 con rumbo a las playas de Aliaga (Turquía).

124



INTENTANDO DOMINAR EL INCENDIO (GCAPTAIN)



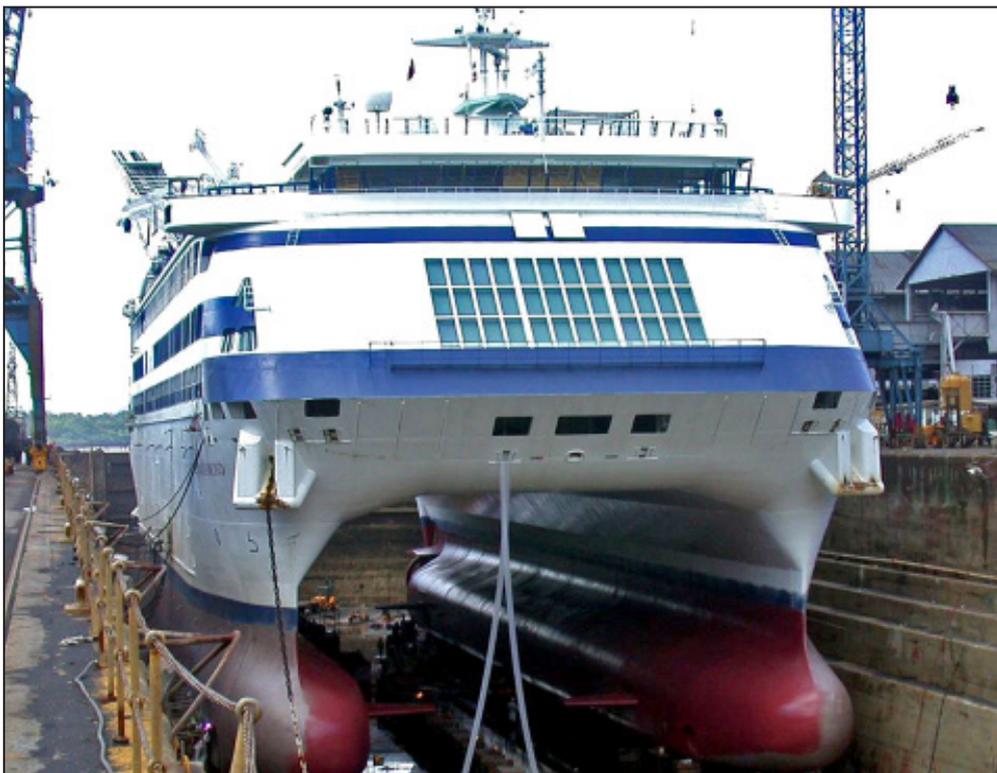
INTENTANDO DOMINAR EL INCENDIO (GCAPTAIN)

RADISSON DIAMOND**125**

**EN UNA DE SUS DOS ESCALAS EN 1999 EN MAHÓN
(ARCHIVO DEL AUTOR)**

Actualmente conocido como *China Star* y perteneciente a la China Cruises Company, recaló en Mahón por dos veces en 1999 con el nombre **Radisson Diamond**. Se trataba de un crucero único por la tipología de su casco, de catamarán, y sus medidas. El **Radisson Diamond**, como se llamó inicialmente, fue construido en 1991 en los astilleros Rauma Yard, de Finlandia. Se trataba de un encargo de la Diamond Cruise Line (más tarde Radisson Diamond Cruise Line), una empresa conjunta que incluía a los accionistas Radisson Hotels International y Scudder, Stevens y Clark's New Europe Fund, ambos de EEUU, Pohjola Insurance Co., Finnyards y Kansallis Banking Group, todos finlandeses, y Mitsui OSK Lines, Nippon Life y Nippon Total Finance, todos de Japón y Carlson Companies, con sede en el Reino Unido (la empresa matriz de Radisson Cruises and Hotels). Fue botado el 20 de junio de 1991, siendo su madrina Dame Kiri Te Kanawa, la estrella de la ópera de renombre internacional. Otros dignatarios importantes presentes en el acto fueron Juergen Bartels, presidente de Carlson Hospitality Group Inc., la empresa matriz de Radisson Hotels International, Curtis L. Carlson, fundador y copresidente de Carlson Companies Inc. y Ari

126



DETALLES DEL BUQUE (DON HAZELDINE)

Tolppanen, presidente del directorio de Diamond Cruise Inc. Sus primeras pruebas se realizaron el 20 de febrero de 1992, siendo entregado a sus propietarios el 30 de abril de ese mismo año, siendo fletado a Carlson Companies, la empresa matriz de Radisson Cruises & Hotels.



VISTO POR LA POPA (CRUISESHIPODYSSEY)



127

PERSPECTIVA POR LA AMURA DE BABOR (WIKIMEDIA COMMONS)

Esta fue también la razón por la que fuera nombrado **Radisson Diamond** el 28 de mayo en el Greenwich Buoy, en el Támesis (Londres). “Greenwich es donde comienza el tiempo mundial, y con el bautizo de este barco, estamos celebrando el comienzo de una nueva época en la industria de cruceros del mundo”, diría Christian Aspegren, presidente y cofundador de Diamond Cruise Inc. Después de esto, el barco realizó algunos viajes por Europa para darse a conocer. Finalizado el primer periplo, comenzó a navegar por el Caribe desde julio de 1992 en adelante. En 1993, Diamond Cruise y Seven Seas Cruises se fusionaron en una nueva compañía que fue denominada Radisson Seven Seas Cruises.



COMO CHINA STAR. NOCTURNO POR LA ALETA DE BABOR (CHINA CRUISES)

128



ASIA STAR. GRAND DINING ROOM (ASIA CRUISES)

En 1995, la Radisson Diamond Cruise Line adquirió Seven Seas Cruises, convirtiéndose en Radisson Seven Seas, operando tanto el **Radisson Diamond** como el **Song of Flower**, fletando mas adelante el **Paul Gauguin**, en 1997 (buques que conoceremos en futuras entregas). El **Radisson Diamond** es, o fue, un buque inusual en su construcción, siendo el SWATH más grande del mundo. SWATH, según la Wikipedia, son las siglas de las palabras inglesas “Small Waterplane Area Twin Hull”, que viene a decir “pequeño aquaplano, doble casco y área pequeña”. Traduciendo, es un barco del tipo semejante al catamarán, con una pequeña superficie de flotación.



ASIA STAR. STANDARD CABIN (ASIA CRUISES)

El concepto fue inventado por el canadiense Frederick G. Creed en 1938. Y un catamarán, como es sabido, es un navío impulsado a motores que po-

see dos cascos, cada uno de los cuales está profundamente sumergido. La plataforma central está unida a los cascos por juntas puestas al nivel de flotación de tal forma que parece que la estructura superior se apoya en dos submarinos. En este caso, el diseño “se asemeja” al de un catamarán, aunque con diferencias y es por ello que los técnicos coinciden en que llamar a este barco “catamarán” no sería del todo correcto. Las diferencias están en el diseño de la extensión de los cascos en el agua.



129

ASIA STAR. SUITE ROOM (ASIA CRUISES)

Los cascos de los catamaranes son verticalmente rectos, extendiéndose hacia abajo sin mucha variación excepto en la proa o la popa. Con el diseño SWATH, el casco se estrecha en la línea de flotación y luego sobresale debajo de la superficie.



ASIA STAR. LOBY (ASIA CRUISES)

Cuatro aletas estabilizadoras están construidas en el interior de los dos cascos, dos en cada uno, lo que permite una enorme estabilidad en la navegación. Ello no hace que el barco sea rápido, sino al contrario, ya que tan solo puede navegar a la velocidad máxima de unos modestos 14 nudos. Esos motores se encuentran instalados en las zonas sumergidas del barco, por debajo de la línea de flotación, minimizando con ello las vibraciones y eliminando la mayor parte del ruido tanto del motor, como de las hélices. Las plantas de propulsión, doble, comprendía motores diesel Wärtsilä Vasa 6R32E y Wärtsilä Vasa 8R32E alimentados por combustible pesado, equipando sendas hélices de paso variable KaMeWa.

130



ASIA STAR. DINING (ASIA CRUISES)



ASIA STAR. VISTA NOCTURNA (ASIA CRUISES)

La energía auxiliar es proporcionada por un generador diesel Wärtsilä Vasa 12V22HF-D, con una potencia de 1.740 kw, y un Wärtsilä Vasa 8R22HF-D, con una potencia de 1.160 kw. Con 11.500 toneladas de despla-

zamiento, eslora de 131,20 metros, manga de 31,96 y calado de 8 metros, no se consideró como un gran crucero, pero su diseño inusual permitía una mejor estabilidad en el mar. Como parte más negativa figuraba su limitación en la velocidad de navegación ya que, como se ha citado, tan solo alcanzaba los 14 nudos como máximo. Sin embargo, no cabe duda de que, el barco, fue un proyecto extremadamente progresista, con un diseño que le facilitaba disponer de algunas áreas comunes muy brillantes.



131

**PERSPECTIVA POR LA ALETA DE ESTRIBOR
(WIKIMEDIA COMMONS)**

Con respecto a sus servicios, decir que disponía tan solo de dos salones, una sala discreta llamada The Club con sofás de cuero y detalles Art Deco, con los ventanales más grandes, un salón de tres niveles con dos bares, servicio de té por la tarde y discoteca nocturna. El barco era fácil de recorrer debido a un atrio central con escaleras y ascensores de vidrio, con una sobreabundancia de espejos e incontables metros de alfombras de color rosa oscuro.



NOCTURNO (WIKIMEDIA COMMONS)

132



ASIA STAR, MATRÍCULA DE NASSAU, BAHAMAS (PIXABAY)

El casino incluía tres mesas de blackjack, ruleta, póquer de computadora, póquer caribeño y 46 máquinas tragamonedas. La comida era excelente y, el servicio, bien valorado. El personal clave del hotel y el restaurante, había sido reclutado de Seabourn. El comedor de popa, de techo alto con una pared de vidrio y cortinas plateadas relucientes, disponía de asientos abiertos para todas las comidas, y los menús incluían siete opciones de platos principales cada noche. Un extraordinario restaurante alternativo, llamado The Grill, servía un menú italiano diferente todas las noches. Los restauradores encargados del mismo provenían de la región del Piamonte, en el norte de Italia. Ambos preparaban diariamente tres o cuatro especialidades de pastas caseras, sirviendo un poco de cada una, junto con varios aperitivos, un plato principal con verduras, vinos y postre.



CHINA STAR. VISTA POR LA AMURA DE ESTRIBOR

Una tripulación de 186 personas de 14 países diferentes estaba para atender al viajero a bordo, aunque la oficialidad y la bandera eran finlandesas. Para alojar a sus 350 pasajeros, disponía de 177 cabinas, ubicadas en los laterales del barco, dos de las cuales eran suites dotadas de terraza privada. También disponía de dos cabinas especiales para pasajeros discapacitados. Pero hay que decir que el barco no estaba realmente adecuado para familias con niños pequeños, dada la falta de áreas de juego para ellos, y la carencia de una programación con personal para supervisar sus actividades. De los camarotes estándar, 120 tenían terrazas privadas y 55 ofrecían, en cambio, áreas de descanso más grandes, junto a una ventana panorámica. El cuerpo central fue el destinado a albergar los espacios comunes, como salones, comedor, etc. Este área presentaba así mismo el espectacular atrio central de 6 plantas, con el vestíbulo de entrada en la más baja. El salón principal estaba situado delante del atrio, con una altura de dos cubiertas y un enorme ventanal panorámico que ofrecía excelentes vistas al mar, con especial relevancia a las navegaciones hacia los ocasos u ortos.



**CHINA STAR. FONDEADO EN HONG KONG
(WIKIMEDIA COMMONS)**

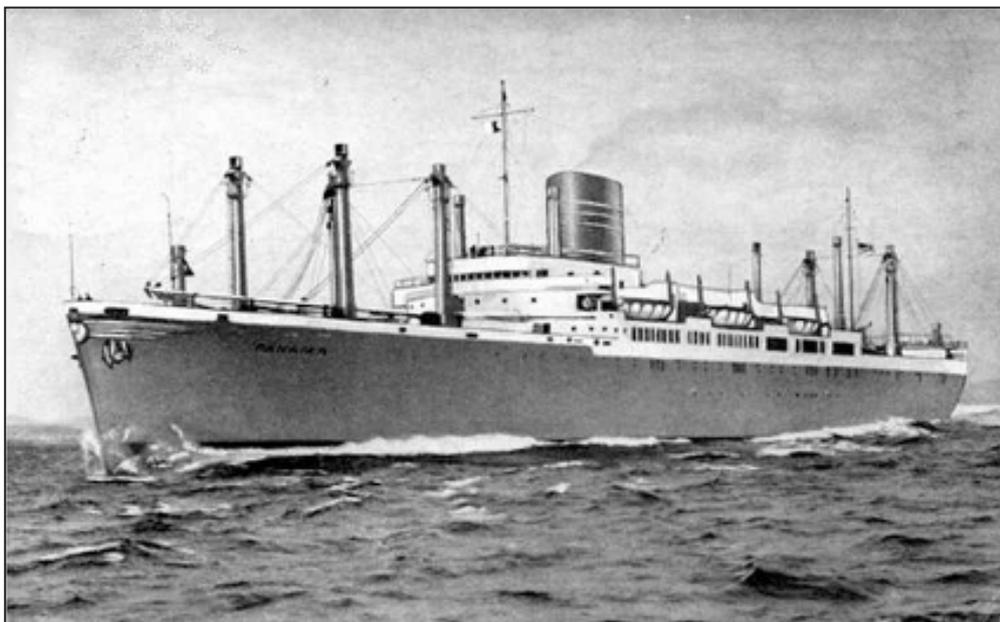
Detrás del atrio central se colocó un comedor de dos pisos con vidrio del piso al techo en ambos niveles. Dotado de las últimas tecnologías, el buque ofrecía instalaciones completas para celebración de conferencias corporativas y de grupos. De particular interés para los ejecutivos comerciales lo era la tecnología de comunicaciones de vanguardia instalada a bordo, como los teléfonos de marcación directa, los equipos de fax, los ordenadores, las impresoras y la disponibilidad de redes de comunicación por satélite. El barco fue programado para navegar por el Mediterráneo, en itinerarios de siete días hasta mediados de septiembre, para hacer una travesía hasta su puerto base de invierno, San Juan de Puerto Rico, antes de hacer escala en Fort Lauderdale. Los puertos de escala del Caribe Oriental incluían St. Kitts, St. Maarten, Martinica y las Islas Vírgenes Británicas y de EE.UU. Los servicios de crucero de la compañía terminaron en 2005, después de una etapa de tan solo 13 años ya que, los propietarios del barco, decidieron unilateralmente

venderlo, interrumpiendo con ello el fletamento. El hecho tomó por sorpresa a Radisson Seven Seas, con lo que se vería obligada a cancelar una temporada de verano que se encontraba ya bien vendida en Europa. Tras ello, el buque puso proa hacia Hong Kong, donde estuvo realizando cruceros tras haber sido vendido a la compañía Conning Shipping, perteneciente a un magnate de los casinos de Macao, para quien comenzó a navegar realizando cruceros como casino flotante, teniendo como puerto base Hong Kong. Para este propósito, fue extensamente remodelado su interior.



RADISSON DIAMOND
(MERCHANTSHIPS.INFO)

El objeto fue reconvertir todos sus espacios comunes interiores, con la excepción de su comedor principal, en espacios totalmente diseñados para el juego. Durante un mes fue nombrado **Omar Star**, pero pronto le fue cambiado nuevamente el nombre por **Asia Star**, estando comercializado para Asia Cruises desde julio de 2005 en adelante. En 2007, sus dueños figuraron como Ocean Treasure Ltd. Debido a la crisis económica de los últimos años y la apertura de muchos casinos terrestres en Hong Kong y Macao (que ya era conocido como “el este de Las Vegas”), en 2009 comenzó a navegar desde Singapur en lugar de su puerto base anterior, Hong Kong. En junio de 2011 el barco fue nuevamente vendido, siendo adquirido por 45 millones de dólares por China Cruises Company Limited, a través de un acuerdo liderado por el empresario millonario chino Huang Weijian. Tras ello, fueron invertidos otros 20 millones de dólares en renovarlo a gusto del nuevo operador, siendo nuevamente rebautizado como **China Star**. La operación comenzó el 9 de marzo de 2012, como el primer barco de la nueva línea de cruceros de lujo CCCL. A pesar de sus trabajos de remodelación llevados a cabo, continuó manteniendo su diseño elegante y único, con una librea de perfil ligeramente más alto. Resumiendo: el **China Star** es el barco más grande del mundo con diseño SWATH y el único crucero de doble casco que se haya construido hasta la actualidad. En noviembre de 2020, se decía que el barco permanecía atracado en el puerto de Shenzhen (China). Sin embargo, en los mapas AIS no aparece ningún buque de pasaje con este nombre.

REGINA PRIMA**135****COMO JAMES PARKER (WWW.508PIR.ORG)**

Fue construido en 1939 para la empresa gubernamental Panamá Railroad Company, como buque para el transporte de tropas, en los astilleros Bethlehem Steel&Co., de Quincy (Massachussets, EE. UU.). Fue botado como **James Parker**. De 14.260 toneladas de desplazamiento, medía este buque 150,4 m de eslora, 19,6 de manga, y tenía un puntal de 47. Navegaba a una velocidad de 17 nudos merced a dos máquinas de turbinas a vapor de 9.166 caballos, y dos hélices de paso fijo. Las máquinas estaban alimentadas por sendas calderas Bethlehem de 475 libras.

**COMO PANAMÁ (PHIL HADARITS)**

136



Foto d'epoca di Enrico Veneruso

COMO REGINA PRIMA (ENRICO VENERUSO)

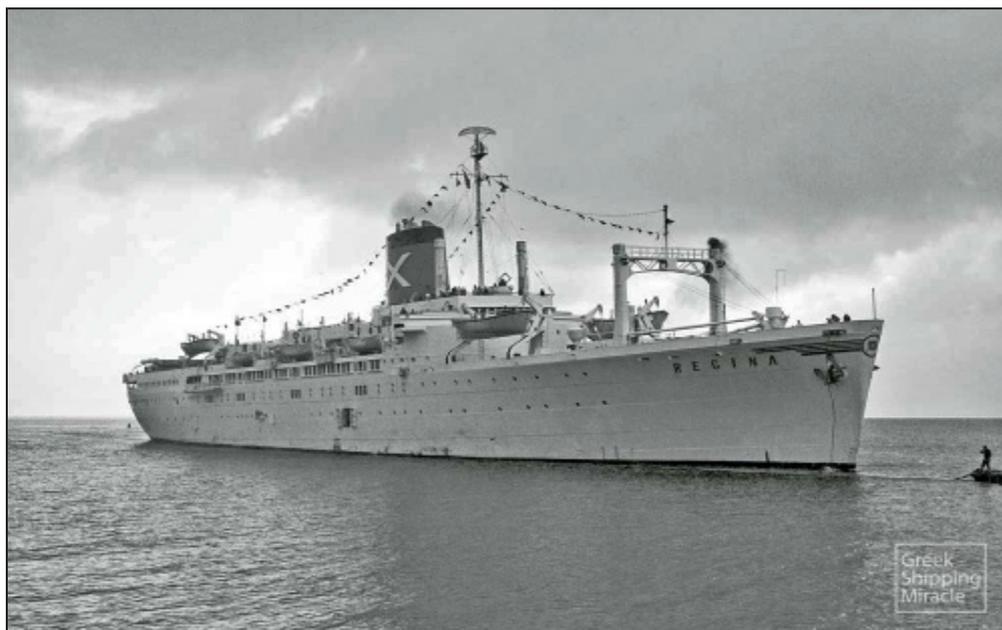
Navegando con el nombre de **Panamá** desde 1947, estuvo operando para la Navy USA hasta ser nuevamente vendido a la empresa American President Lines en 1957. Desde entonces estuvo destinado al servicio de Líneas de Panamá, desde Nueva York, vía Haití, transportando 216 pasajeros y carga de primera clase, a través del Pacífico.



COMO REGINA PRIMA (ARCHIVO DEL AUTOR)

Había sido rebautizado como **President Hoover** al ponerlo en servicio en el circuito del Pacífico. Sin embargo, en 1962 fue reemplazado por el **President Roosevelt** (de mayor eslora y que más tarde se convertiría en el **Chandris Atlantis**). Chandris adquirió el buque en 1964 y llevó a cabo las reformas necesarias para poder agregar nuevas cabinas adicionales utilizando para ello los espacios empleados hasta entonces para la carga. Sería

rebautizado con el nombre de **Regina**.



137

COMO REGINA (GREEK SHIPPING MIRACLE)

El número de plazas de pasaje ascendería a un total de 650 pasajeros. El **Regina** navegó para Chandris desde 1966 hasta 1979, habiendo sido rebautizado como **Regina Prima** en 1972 para evitar confusiones con el buque de la misma compañía **Regina Magna**.



ATRACADO EN MAHÓN (MATEO MELIÁ VIVES)

Con el nombre de **Regina Prima** visitó Mahón, estando consignado en este puerto por la Agencia Meliá Vives. Entre 1971 y 1973, junto con el buque **Libertad**, estuvo llevando a cabo viajes a la Antártida organizados por la Dirección Nacional de Turismo y ELMA, de Argentina. Más adelante el **Libertad** sufrió un incendio y el Ministerio de Bienestar Social decidió

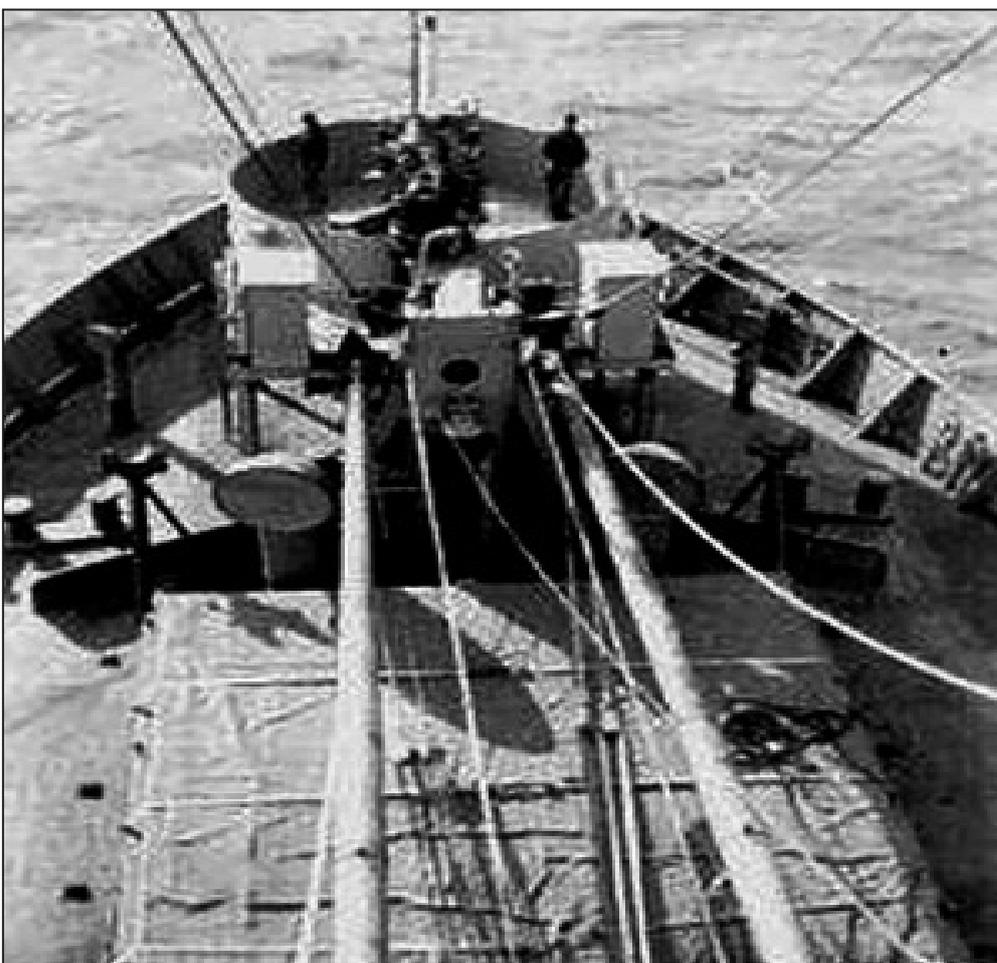
chartear por medio de ELMA el *Regina Prima*, manteniendo el registro de Panamá, organizando 13 nuevos viajes a la Antártida entre 1974 y 1976.

138



COMO REGINA (CHANDRIS LINE FLICKR)

Finalmente sería dado definitivamente de baja y desguazado en 1985.



JAMES PARKER. MANIOBRA DE PROA (WWW.508PIR.ORG)

STELLA SOLARIS**139****TRANSATLÁNTICO SS CAMBODGE**

El trasatlántico *SS Cambodge* fue un buque construido para Messageries Maritimes para ser destinado a prestar el servicio del tráfico de pasajeros, mercancías y valija entre Francia, Oriente Medio, Sudeste de Asia y Japón. Los astilleros elegidos para llevarlo a cabo, la Société des Ateliers & Chantiers, estaban ubicados en Dunkerque, en el norte de Francia, siendo el buque el segundo de una serie de tres unidades gemelas.

**SS CAMBODGE. SALÓN DE PRIMERA CLASE**

140



SS CAMBODGE. EL BAR

Su quilla había sido colocada en la grada en 1949, y fue botado el 28 de junio de 1953, para ser completado y entregado a su armadora propietaria en julio de 1953. Su primer viaje lo llevó a cabo ese mismo año. Desde Marsella, navegó por el Mar Mediterráneo y por el Canal de Suez y el Mar Rojo hasta Port Said y Suez, en Egipto, o el golfo de Adén, en Yemen; Djibouti, y a través del Océano Índico, hasta Bombay (India); Colombo, Sri Lanka y la isla de Singapur; a través del Mar de China Meridional hasta Saigón (Vietnam); Manila (Filipinas); Hong Kong, y a lo largo de la costa del Pacífico de Asia para finalmente llegar a Kobe y Yokohama en Japón.



SS CAMBODGE. EL SALÓN DE FUMADORES

Navegó sin mayores incidentes en esta ruta hasta 1967, cuando la Guerra de los Seis Días cerró el Canal de Suez. El buque condujo tropas francesas de Argelia hasta Francia después de la guerra de Argelia, siendo un barco hospital en la guerra de Vietnam y, con la creciente popularidad de los viajes aéreos, se retiró del servicio regular de pasajeros y comenzó a realizar cruceros desde puertos australianos a destinos en el Océano Índico.



SS CAMBODGE. SALA DE ESCRITURA

Después de la década de 1970, fue comprado por una empresa griega y convertido en un buque tipo crucero. La mayor parte de su vida activa la pasó operando en el mar Egeo y también realizó frecuentes viajes transatlánticos a Sudamérica y el mar Caribe. Al **Cambodge** y, después **Stella Solaris**, le sucedieron pocos incidentes importantes que le pudieran causar problemas, y rápidamente se convirtió en uno de los cruceros más populares de la época. Una crisis económica en el comercio de cruceros en el bienio 2003-2004, provocó que muchos buques antiguos, como el propio **Stella Solaris**, tuvieran que ser vendidos como chatarra. La serie del **Cambodge** era del tipo de buque denominado “transatlántico de tamaño medio”. Su desplazamiento era de 13.520 toneladas, con 166 metros de eslora por una manga de 22.



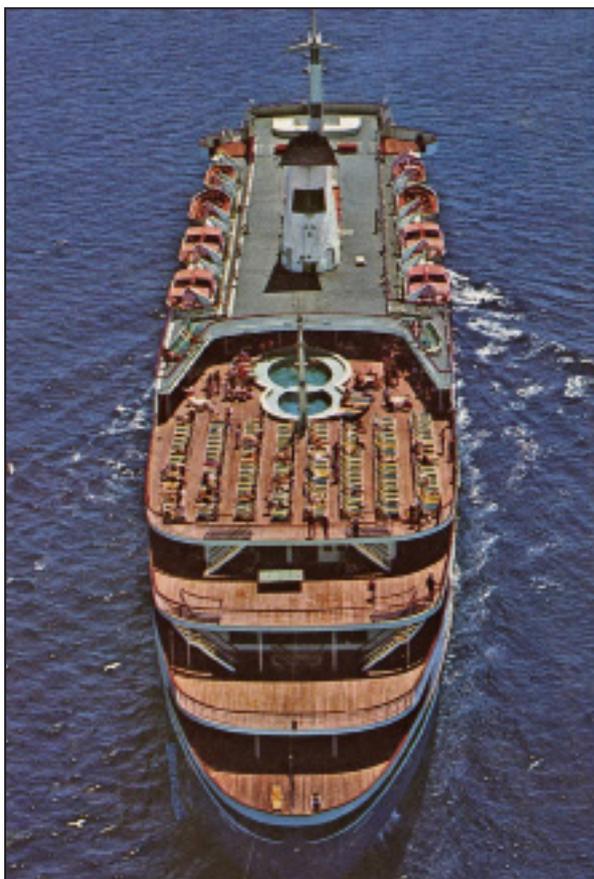
STELLA SOLARIS (TONI GARNER, SHIPSPOTTING)

142



STELLA SOLARIS. PERSPECTIVA (ALCHETRON)

El buque estaba propulsado mediante máquinas a turbinas gemelas de vapor con engranajes del tipo Parsons, que le conferían una velocidad de crucero de 21 nudos. En su interior estaba capacitado para el transporte de 347 pasajeros divididos en 117 en primera clase, 110 en segunda (o turista) y 120 en tercera, disponiendo para uso de los mismos 7 cubiertas.



STELLA SOLARIS. PERSPECTIVA (ALCHETRON)

**143**

ATRAVESANDO EL CANAL DE PANAMÁ

Las cabinas de primera clase ocupaban la mayor parte del espacio para pasajeros en la parte central del barco, la segunda clase se ubicaba en la popa y la tercera, en la proa (un sistema habitual en los buques de la época). Los pasajeros de primera clase también tenían a su disposición una gran piscina para su uso privado. Se diría que fue empleado un gusto exquisito en su decoración, no faltando para ello el mínimo detalle. Así, predominó el estilo francés, pero también se incorporaron algunos aires italianos y asiáticos. En su desarrollo, fue contratado el decorador italiano Nino Zoncada, quien diseñaría parte del interior del barco. La cubierta F era la cubierta más alta y albergaba el puente de mando. Los alojamientos de los oficiales la ocupaban en su mayor parte, pero en la esquina de popa de estribor se había ubicado una sala de juegos para niños. Los botes salvavidas también estaban emplazados en esta cubierta. La cubierta E era la intermedia de la superestructura y en la misma se ubicaban cabinas de Primera clase. También se encontraba el “Drawing Room”, que disponía de una fila de ventanas de la que se diría “rivalizaban con las de los transatlánticos de la época”. Por detrás del “Drawing Room”, un paseo de primera clase rodeaba casi todo el interior de la cubierta. El bar, la sala de

fumadores y la sala de escritura estaban más a popa, más allá de la zona de camarotes de primera. Por detrás de las salas y salones comunes se encontraban, la piscina al aire libre anteriormente citada y el área de la terraza del lido. El interior de la cubierta D también consistía principalmente en camarotes de primera clase, muchos de ellos dotados de balcones privados. La denominada “Cabine de Luxe 5”, con un dormitorio y una sala de estar separados, se encontraba ubicada en la parte delantera de estribor de la cubierta y era la estancia individual más lujosa del barco. La parte trasera contenía cabinas de clase “estudio”, más estrechas y más pequeñas que las otras de primera clase.



ZARPANDO DEL PUERTO DE MAHÓN (ARCHIVO DEL AUTOR)

La cubierta también incorporaba el castillo de proa del barco y el equipo de navegación primario. A popa se había ubicado un área al aire libre de tercera clase. Detrás de los balcones privados de las cabinas interiores de primera clase había una segunda cubierta de paseo. La cubierta C era la cubierta interior más elevada. Los camarotes de tercera clase estaban en la sección de proa de estribor, y el comedor de los pasajeros de esta categoría se encontraba ubicado enfrente de los camarotes. Después del área de tercera clase había más cabinas de primera clase, terminando en una torre de escaleras. Detrás de ésta se hallaban otras literas de segunda clase (sin baños privados), y detrás de las cabinas de segunda, un paseo protegido. Por su parte, la cubierta B consistía principalmente en espacio público. Los comedores de primera clase y de clase turista estaban ubicados en la parte central barco, separados por la cocina principal. El salón comedor de primera clase se había iluminado mediante luces fluorescentes, y equipado con equipos aptos para minimizar la sensación de balanceo del buque. El comedor de segunda clase era similar al perteneciente al área de primera clase, aunque menos lujoso, y también asumía la función de cine del barco. La sección de proa de la cubierta B disponía de más alojamientos de tercera clase y la entrada del barco de dicha clase. Otra cubierta ubicaba principalmente las acomodaciones correspondientes a la tripulación, diversas salas de almacenamiento y la sala de máquinas. También había cabinas de tercera clase en la proa. Cabe destacar que la má-

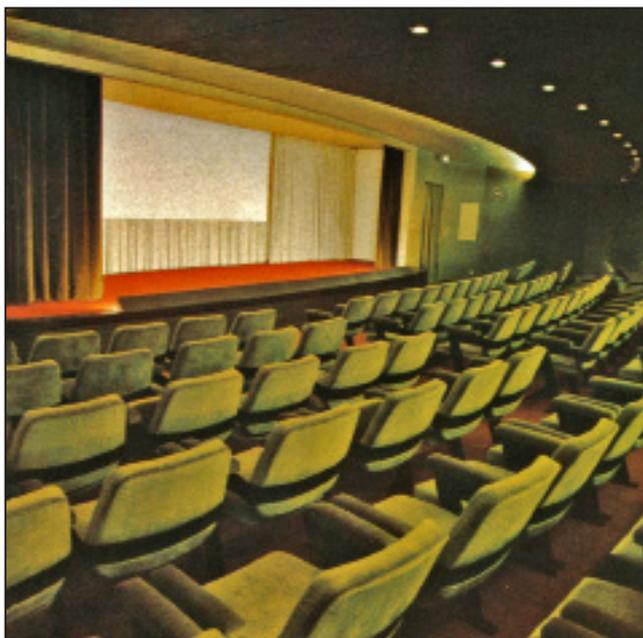
quina a turbinas de vapor original del *Cambodge* (después *Stella Solaris*), nunca sufrió averías importantes, ni tampoco tuvo que ser reemplazada.



145

VISTA POR LA AMURA DE ESTRIBOR (SHIPFRIENDS)

Las características que presentaba el buque en sus últimos años, ya como *Stella Solaris* fueron: cubierta de deportes (la más alta), principalmente era un área para la recreación del pasaje al aire libre. Dos pasarelas en la sección de popa colindaban con las piscinas de la cubierta de abajo. La sección más cercana a la proa estaba por encima del puente del barco. La mayor parte de la cubierta deportiva consistía en una zona espaciosa en la azotea. La cubierta "Lido" constituía el área de la piscina del barco y también albergaba el puente más cercano a la proa. Había dos piscinas de forma casi ovalada rodeadas por una amplia zona de lido y, delante de esta sección y detrás de las dependencias de los oficiales, detrás de la timonera, se había ubicado un pequeño buffet.



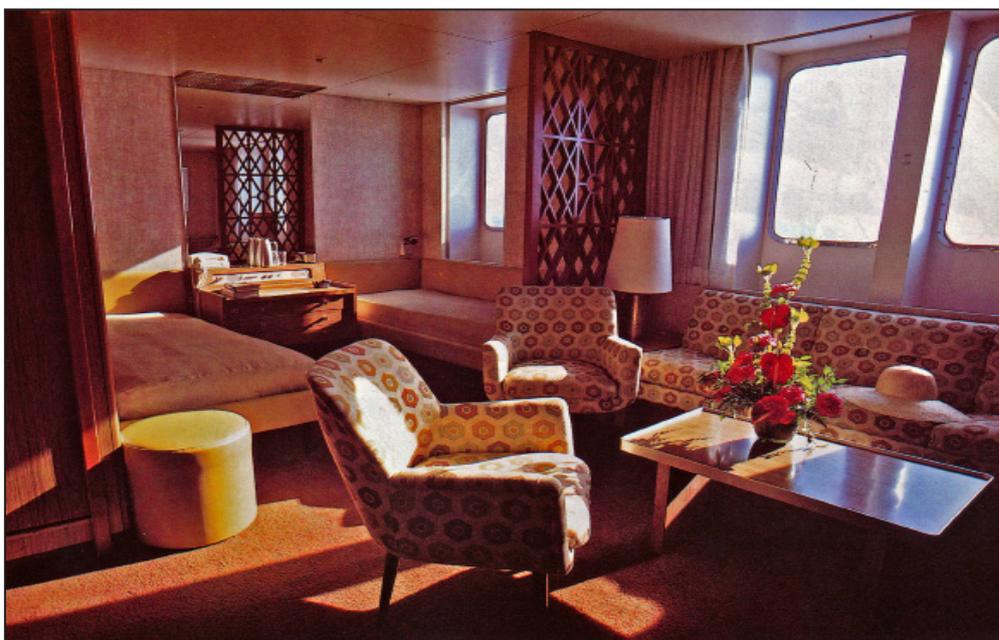
STELLA SOLARIS. TEATHER



STELLA SOLARIS. DINING ROOM

146

La porción interior de la plataforma continuó alrededor del área del lido a través de pasarelas acristaladas. Estas pasarelas estaban justo al interior de los botes salvavidas del barco. La cubierta contenía la mayoría de los camarotes de primera clase, de los cuales 34 eran especialmente lujosos. La sala de cartas y la sala de lectura estaban detrás de los alojamientos de los pasajeros. Y un paseo acabado en teca rodeaba la totalidad de la cubierta. Estaba diseñado con una leve pendiente hacia la línea de crujía del barco, en un intento de compensar los efectos del balanceo. La cubierta "Solaris" estaba ocupada casi en su totalidad por espacios públicos. El comedor principal se había ubicado inmediatamente detrás de la cocina del barco. El "Bar Grill", mucho más pequeño, se extendía a popa del lado de estribor del comedor.



STELLA SOLARIS. SUITE

En medio del barco, la oficina del contador y el área de recepción estaban ubicadas en la zona de entrada principal. El "Solaris Lounge" y el "Piano Bar" se ubicaban detrás del vestíbulo de entrada, ambos empleados para diversas formas de entretenimiento. La nombrada "Golden Deck"

era la cubierta más baja de la superestructura y se usaba para alojamiento de pasajeros. El salón de belleza y el hospital del barco se encontraban directamente a popa de los camarotes en la sección de proa, que contenía el castillo de proa. En la zona media del barco estaban ubicadas 16 cabinas de lujo. La popa de la “Golden Deck” albergaba un gimnasio y la zona de spa, así como la cubierta de popa.



147

PERSPECTIVA (BLOGUE DOS NAVIOS E DO MAR)

La cubierta “Ruby”, la más alta del casco del barco, también contenía cabinas de pasajeros, 16 de ellas de lujo, debajo de las de “Golden Deck”. La cubierta “Emerald” tenía más camarotes y el área de entrada principal del Cambodge. El área de entrada disponía de un equipo de iluminación circular empotrado, que estaba inspirado en los clásicos transatlánticos italianos de la década de los 50.



NAVEGANDO (SHIPFRIENDS)

La cubierta "Sapphire" ubicaba las cabinas de pasajeros más bajas del barco, estando divididas en dos secciones. El cine del barco estaba ubicado en la parte trasera, al igual que la discoteca, una sala pública ubicada debajo del cine.

148



ZARPANDO DEL PUERTO DE MAHÓN
(ARCHIVO DEL AUTOR)

Retomando la historia, en 1970 la empresa puso los tres barcos de la serie a la venta. Los gemelos del **Cambodge** fueron comprados por la Compañía Navegación Abeto, para transportar peregrinos musulmanes y para ser remodelados y así aumentar su capacidad hasta los 1.600 pasajeros.



OTRA IMAGEN DEL SS *CAMBODGE* (CHRIS HOWELL)

Ambos resultaron destruidos por un incendio a mediados de la década de 1970. El **Cambodge**, sin embargo, fue comprado por Sun Lines, una línea de cruceros griega, para convertirlo en un crucero. El buque navegó hasta La Spezia, en el norte de Italia, donde pasó a llamarse **Stella V** y sus interiores fueron parcialmente desmontados para someterle a una remodelación masiva perfectamente planificada. Cuando se completaron las reformas, el buque navegó hasta Perama, en el sur de Grecia, para convertirse en **Stella Solaris** (nombre con el que llevaría a cabo sendas escalas en Mahón, en 1992 y 1995). Su alojamiento para pasajeros se redujo a los 765, todos de primera clase, y casi el doble de la capacidad original. También su desplazamiento sería reducido a las 10.595 toneladas.



EN PUERTO (PETER J. FITZPATRICK, SHIPSPOTTING)

Su chimenea fue sustituida por otro modelo que incorporaba aletas y su forma era más aerodinámica, su superestructura fue escalonada, alargada y ampliada, mientras sus cabinas eran dotadas de aire acondicionado y baños privados. Su sección de piscina y lido fue ampliado y cambiado de ubicación. Muchos de los elementos decorativos, hasta entonces de inspiración francesa e italiana, también serían reemplazados por obras de arte de temática griega, incluyendo elementos de cerámica, metal y terciopelo. Tras su incorporación a Sun Lines, sería el buque más grande de la flota. A partir de entonces, el **Stella Solaris** navegó por el mar Egeo y el Mediterráneo oriental durante el verano, y realizó excursiones en crucero por el mar Caribe y la costa atlántica sudamericana en invierno. Muy pronto se convirtió en uno de los cruceros más populares de la época. En 1982 apareció en dos episodios de la conocida serie "The Love Boat" en un crucero por el Mediterráneo. Apareció igualmente en la revista Cruise Travel en julio de 1989 como "Barco del mes", y se decía que tenía una "proporción de pasajeros reincidentes que era la envidia de sus competidores". En 1995, Sun y su rival Epirotiki Lines se fusionaron para formar la Royal Olympic Cruise Lines.



ZARPANDO (WOLFGANG FRICKE, SHIPSPOTTING)

150

Poco después, en 1998, Louis Cruise Lines, el propietario final, compró la mayoría de las acciones de Royal Olympic. Consecuencia a la guerra de Kosovo al año siguiente, *Stella Solaris* permaneció temporalmente en El Pireo. En 2001, un accidente fortuito dañaría uno de los ejes de sus hélices, que sería reparado poco después, aunque continuaría causando problemas. Después del daño sufrido, ese mismo año fue planeada una nueva remodelación para poder continuar llevando a cabo su cometido de crucero. Sin embargo, en los años siguientes, los nuevos buques, más modernos y con mejores prestaciones, comenzaron a imponerse a los barcos más antiguos en popularidad. Los costos de mantenimiento habían ido aumentando, por lo que se decidió quedara fuera de servicio en 2002, junto con otros numerosos transatlánticos relativamente antiguos. Nuestro protagonista tenía, ya, 52 años sobre sus cuadernas, por lo que fue vendido como chatarra a fines de 2003. Consumada la operación, navegó hacia Alang, con el nombre de entrega *S Solar*, llegando a su destino el 8 de diciembre, junto con otro barco más pequeño de Sun Lines, el *Stella Oceanis*. Gran parte de las obras de arte y el mobiliario que hasta entonces habían decorado los distintos salones, salas y otros compartimentos del buque fueron subastados, mientras que su casco era desguazado y convertido en chatarra.



STELLA SOLARIS. MAR BRAVA (DAVID GERASKLIS, SHIPSPOTTING)

THE AZUR**151****POSTER DE LA ARMADORA, SOUTHERN FERRIES**

Construido por Chantiers de l'Atlantique, para Southern Ferries, fue botado al agua 16 de octubre de 1970 con el nombre de **Eagle**. Se trataba de un tipo de buque ferry-cruise con capacidad suficiente para transportar un gran número de vehículos que entraría en servicio durante 1971 bajo pabellón británico. La compañía británica Southern Ferries, una subsidiaria de P&O Ferries, destinaba el buque para llevar a cabo un nuevo servicio de ferry para automóviles y cruceristas, ofertando un itinerario de seis días Southampton-Lisboa-Tánger. Sin embargo, la experiencia no tendría mucho éxito por lo que, en 1975, decidió vender el buque a la subsidiaria de Paquet Cruises Nouvelle Cie. de Paquebots, de Francia. Sus nuevos dueños lo remodelaron, pintaron de color blanco y lo rebautizaron como **Azur**, con registro y pabellón francés. A partir de entonces estuvo realizando cruceros y ferries en el Mediterráneo, continuando con esta operativa hasta 1981, cuando Paquet Cruises decidió abandonar por completo los servicios de ferry.



152

EAGLE (vmf-alifesailingcruiseferries.blogspot.co.uk.)

Durante 1981 el buque fue remodelado para la función de crucero de tiempo completo, instalando nuevas cabinas adicionales ocupando las cubiertas empleadas hasta entonces por los automóviles y añadiendo una piscina adicional que sería instalada en su popa. En 1987, al entrar en servicio con la subsidiaria de Chandris, Chandris Fantasy Cruises, fue sometido a un nuevo y fuerte recorrido de casco y sistemas, siendo rebautizado como **The Azur**, registrado en Panamá y sus chimeneas pintadas del tradicional color azul Chandris con la "X" corporativa de color blanco.

**AZUR** (WIKIMEDIA COMMONS)

En 1994, Chandris comenzó a suprimir gradualmente su marca Fantasy Cruises, y lo hizo vendiendo el buque **The Azur** a Festival Cruises. Y sucedió que, cuando Festival Cruises comenzó a tener problemas económicos, tenía al buque realizando viajes desde los puertos de Venecia y Génova, hasta que se declaró definitivamente en quiebra en 2004.



THE AZUR EN MAHÓN (ARCHIVO DEL AUTOR)

Cuando ello sucedió, las autoridades portuarias de Gibraltar pusieron bajo arresto al **The Azur**, quedando el buque propuesto a subasta para un posible nuevo comprador. En 2005 lo adquirió por unos 10 millones de dólares Ravenscroft Shipmanagement Ltd. y rebautizó como **Eloise**, por cuenta de Mano Maritime, una naviera cuya sede radicaba en Israel. Mano Maritime lo rebautizó como **Royal Iris**, pintando el distintivo de la empresa consistente en un llamativo pez amarillo sonriente en ambos costados. El 21 de junio de 2005, estando anclado en Samos, se producía un pequeño incendio a bordo, que afortunadamente podría ser dominado y apagado rápidamente por los mismos miembros de la tripulación.



THE AZUR (Carlo Martinelli, Shipspotting)

Fueron llevados a cabo diversos trabajos dejando el buque muy diferente desde los días en que fuera el **The Azur**, debido al hecho de que Mano Marítme amplió la cubierta de la piscina y el tamaño del comedor permitiendo construir una nueva pileta e hidromasaje. Hasta 2014, el buque realizaba regularmente cruceros por las islas griegas y Chipre. En 2014, Mano

Maritime detuvo las operaciones del barco y lo renombró como **Roy Star**, llegando al puerto griego de Chalcis (Chalkida) para quedar amarrado el 6 de noviembre de ese mismo año. El buque continuó siendo propiedad de la misma compañía hasta 2017, aunque continuaba inoperativo y amarrado.

154



ROYAL IRIS (Panagiotis, Shipspotting)

El 28 de enero de 2017, Cruise Industry News y otros medios de comunicación de Rusia informaron que el buque entraría en servicio para Sovfracht y Rosmorport en una empresa conjunta que, tras el lanzamiento de una línea de cruceros, haría escala en puertos del Mar Negro, incluidos Crimea, Yalta, Sebastopol y Estambul, con el barco navegando de ida y

vuelta desde Sochi. Desde 2017 hasta la actualidad es propiedad de Black Sea Cruises, una empresa con sede en Sochi quien, tras adquirirlo por unos 11 millones de euros, lo renombró *Knyaz Vladimir*, navegando desde entonces bajo bandera de Rusia.



ROYAL IRIS (Shipspotting, Peter J. Fitzpatrick)

Previamente había sido reacondicionado en el astillero Pendik, de Estambul, para su nuevo cometido navegando desde Crimea en el Mar Negro.



ROYAL IRIS (Shipspotting, Rob Renes)

El buque, de 14.717 toneladas de desplazamiento, tiene una eslora de 141,79 metros por una manga de 21,90 y un calado de 5,73. Su propulsión principal está compuesta de 2 motores diesel Pielstick-Atlantique tipo

156



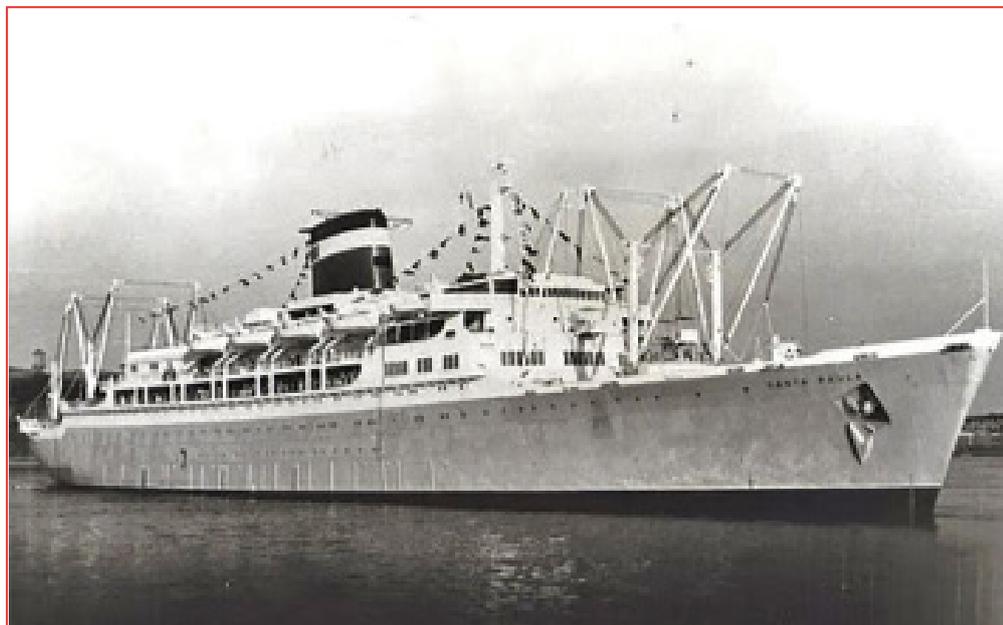
KNYAZ VLADIMIR (NEDCRUISE)

12PC3, con una potencia, cada uno, de 16.035 kW que le confieren una velocidad máxima de 23 nudos y, de crucero o servicio, del 18. Dispone de 7 cubiertas y una dotación de servicio de 350 tripulantes. Su pasaje está alojado en 361 cabinas, interiores y exteriores, con o sin balcón, para un total de 850 plazas.



KNYAZ VLADIMIR (CHESLAV, SHIPSPOTTING)

THE EMERALD



157

SANTA ROSA (ARCHIVO DEL AUTOR)

The Emerald fue un crucero que recaló repetidamente en Mahón cuando era propiedad de Louis Cruise Lines (en la actualidad, Celestyal Cruises). Había sido construido en 1958 por la empresa Newport News Shipbuilding & Drydock, en Newport News, estado de Virginia, en los EEUU, para la Grace Line, como el trasatlántico ***Santa Rosa***.



EL SANTA ROSA, DE GRACE LINES, AUXILIADO POR VARIOS REMOLCADORES A SU LLEGADA A NUEVA YORK EN JUNIO DE 1958 (SSMARITIMA.COM)

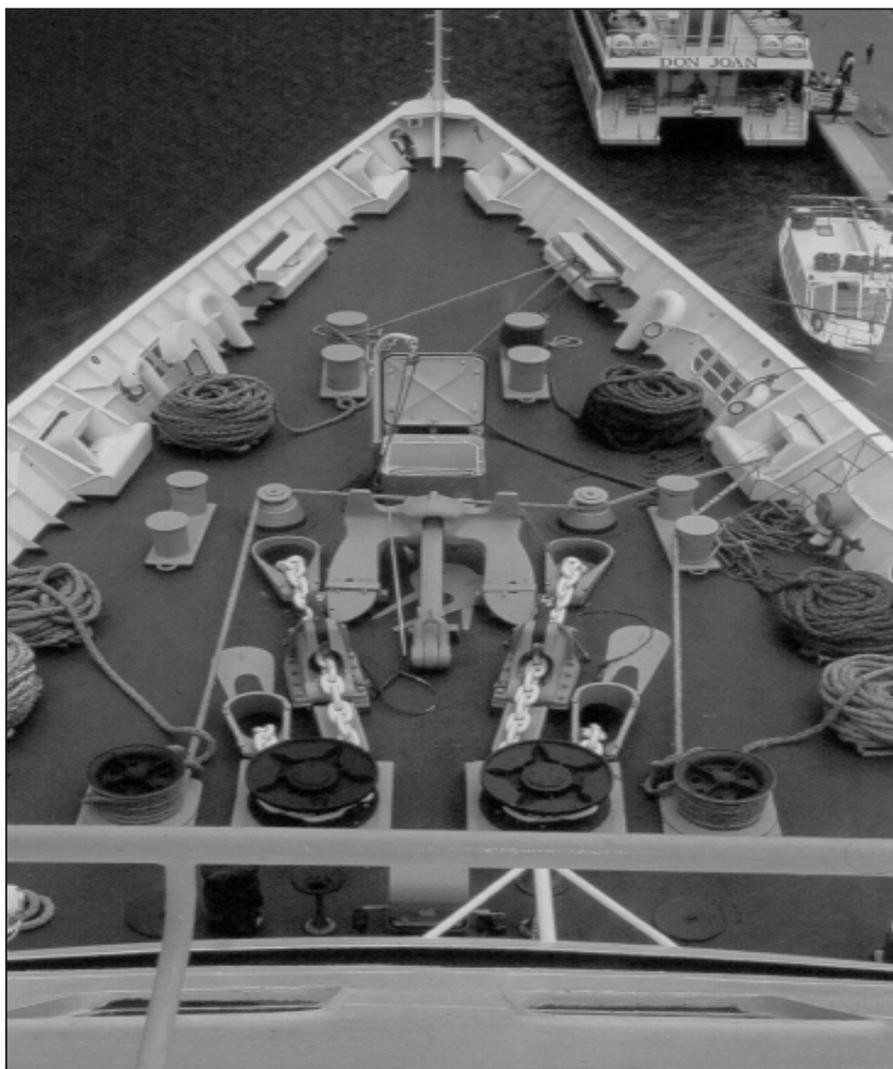
Entre 1992 y 1995, navegó para la Regency Cruises con el nuevo nombre

de *Regent Rainbow*.

158



THE EMERALD EN EL PIREO EN 2009 (HANS JURGEN AMBERG)



MANIOBRA DE PROA (ARCHIVO DEL AUTOR)

Entre 1997 y 2008, lo hizo para Thomson Cruises (en la actualidad, Marella Cruises) como **The Emerald**, el nombre con el que fuera conocido en Mahón. Antes de retirarse en 2009, fue el último barco de pasajeros construido en un astillero de EEUU que todavía permanecía en servicio activo. Entrando en su historia, decir que en 1956, Grace Line había ordenado la construcción de dos nuevos buques, el **Santa Rosa** y el **Santa Paula** destinados a reemplazar a sus antiguas unidades datadas del año 1932. En los mismos se había previsto la instalación de equipos de aire acondicionado completos para los pasajeros, al tiempo que sus cascos estarían equipados con estabilizadores de la serie Gyrofin. El interior también sería de material ignífugo por la presencia del aluminio. Los alojamientos eran amplios, todas las cabinas daban al exterior y estaban dotadas de baños privados. Aquellos barcos de pasajeros de la época eran mixtos, por lo que también manejaban carga, y el **Santa Rosa** disponía para ella de dos bodegas de carga en popa, con puertas laterales y transportadores automáticos para mover rápidamente los pallets dentro y fuera del barco, facilitando con ello una ágil maniobra en los puertos. Había sido botado el 28 de agosto de 1957 y entregado el 12 de junio de 1958, entrando en servicio en la línea de Nueva York a Sudamérica y el Caribe para la Grace Line, zarpando en su viaje inaugural desde Nueva York el 26 de junio de 1958.

159



EL PETROLERO VALCHEM (AUKEVISSER.NL)

Al año siguiente sufrió un accidente al colisionar con otro buque en las primeras horas de la mañana del 26 de marzo. Aquel día el **Santa Rosa** regresaba a Nueva York envuelto en una densa niebla. Se encontraba entonces a 22 millas al este de Atlantic City (Nueva Jersey), cuando chocó con el petrolero **Valchem**. En el accidente, nadie resultó herido en el transatlántico, pero uno de los tripulantes del petrolero tuvo la desgracia de resultar gravemente herido, falleciendo poco después. Otros tres desaparecieron (sus cuerpos nunca fueron encontrados), y otros 16 más resultaron heridos. La proa de **Santa Rosa** perforó una cavidad que se extendía hasta la mitad del petrolero, lo que provocó la inundación de la sala de máquinas inferior con la consiguiente pérdida de potencia.

160



CHIMENEA Y DOS MANGUEROTES DEL PETROLERO ENQUISTADOS EN LA PROA DEL SANTA ROSA (AUKEVISSER.NL)



LA PROA DEL SANTA ROSA, DESTROZADA (AUKEVISSER.NL)

También dos calderas quedarían literalmente destrozadas. La chimenea y los manguerotes emplazados a ambos lados de la misma fueron arrancados de la cubierta del petrolero, y quedando empotrados en la proa de **Santa Rosa**. Éste, por su parte, sufrió así mismo graves daños pero fue reparado y devuelto al servicio. En 1970, Grace Line se había fusionado con Prudential Lines con el resultado de una nueva naviera, Prudential-Grace Line. Y entre los años 1971 y 1992 quedó fuera de servicio, siendo ampliamente remodelado, con una inversión económica para los trabajos de 25 millones de dólares. El **Santa Rosa** zarpó por un año más pero, en 1971, las operaciones de pasajeros cesaron y tanto él como el **Santa Paula** quedaron amarrados en Hampton Roads (Virginia), siendo puestos a la venta.



161

INTERIORES (MARINE MATTERS)

Nuestro protagonista fue entonces adquirido por el Departamento de Comercio de EEUU y, en 1976, vendido a Vintero Corp. (Nueva York), donde sería renombrado **Samos Sky**. Tenía la intención de operar el servicio sudamericano una vez más, pero esta empresa fracasó y permaneció inactivo.



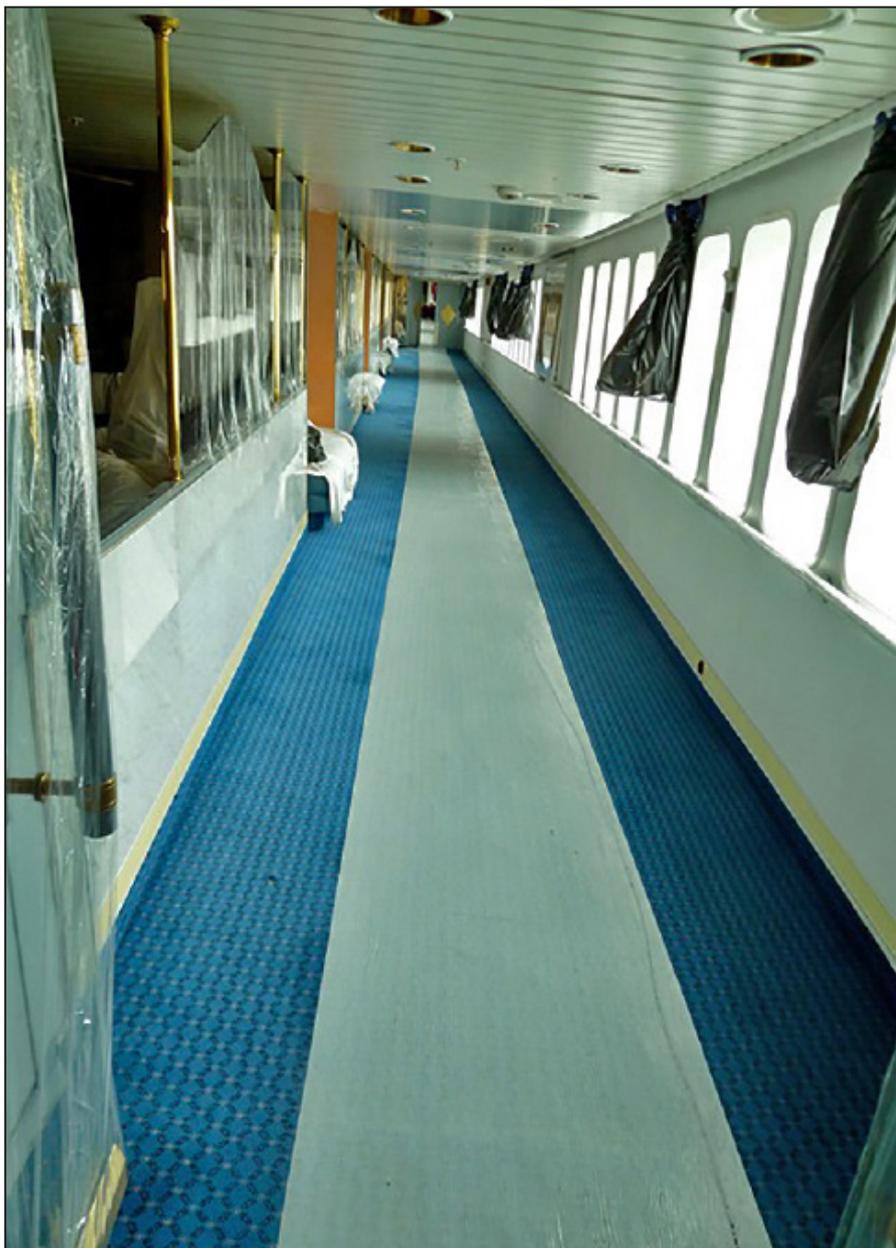
INTERIORES (MARINE MATTERS)

En 1989, fue vendido a Coral Cruise Lines, parte del Grupo Lelakis, y remolcado a Grecia el mes de diciembre. En marzo de 1990, el **Samos Sky** llegó al puerto de Chalkis y pasó a ser renombrado **Pacific Suny** por poco tiempo pues, ese mismo año, tomaba el nuevo nombre de **Diamond Island**. En 1997 pasó nuevamente a dique para ser remodelado, lo que supuso un costo de 70 millones de dólares, con lo que sería reconvertido en un crucero.



INTERIORES. SALÓN (MARINE MATTERS)

162



INTERIORES. CUBIERTA PROMENADE (MARINE MATTERS)

Su superestructura fue ampliada, aunque no se llevara trabajo alguno en el casco, incluso mantendría sus máquinas de turbina de vapor originales, en los que tan sólo serían sustituidas las piezas más envejecidas o sospechosas de sufrir deterioro por otras procedentes del *Santa Paula*, trabajos que fueron terminados en el transcurso de 1991. En el período 1992-2009 recibió los nuevos nombres de *Regent Rainbow* y *The Emerald* (el empleado mientras estuvo operando en el puerto de Mahón). El barco, totalmente modernizado había entrado en servicio bajo Regency Cruises como el popular *Regent Rainbow* (en 1992), hasta que Regency Cruises sufrió grandes pérdidas y la empresa fue declarada en quiebra en 1995. El buque fue confiscado en noviembre y, en diciembre de 1996, fue vendido a la Louis Cruise Lines quien lo rebautizaría como *The Emerald*. En 1997, fue fletado por la británica Thomson Cruises, que lo destinó a operar cruceros para el mercado británico. Fue una etapa en la que el barco se convertiría



163

INTERIORES: ESCALERAS (MARINE MATTERS)

en el más popular de la compañía, permaneciendo en servicio con ellos hasta octubre de 2008, cuando fue sustituido por otro buque de mayor tonelaje y más moderno. Para entonces y, tras las diferentes remodelaciones que le habían realizado, el buque desplazaba 26.431 toneladas y medía 182,57 metros de eslora, 25,60 de manga y siendo su calado de 8,38. Navegaba impulsado dos máquinas de vapor a turbinas de 17.400 kW y dos hélices a una velocidad de crucero de 20 nudos. Para maniobra en puerto llevaba instaladas, además, sendas hélices transversales, a proa y a popa. Su capacidad de acomodación era de 1.198 pasajeros alojados en 500 cabinas, de las cuales 338 eran exteriores. Su tripulación la componían 412 personas de 18 nacionalidades diferentes, aunque su oficialidad sería mayoritariamente de nacionalidad griega. El buque ya era veterano, pero al ser sus interiores remodelados, todos los pavimentos de las diferentes cubiertas interiores habían sido revestidas de gruesas moquetas, al igual que los salones, estos últimos sobriamente acondicionados. A la vista de uno de estos buques, con los pasajeros moviéndose rápidos y ansiosos por sus pasillos, daba la impresión de que uno se hallaba dentro de un gran complejo comercial con sus salones, boutiques, salones de belleza e incluso el casino. El buque poseía 10 cubiertas, de las cuales 8 eran para uso y disfrute del pasaje, recibiendo, de la inferior a la superior, las denominaciones "Dorado" (cabinas), "Concerto" (cabinas), "Bolero" (cabinas), "Allegro" (cabinas), "Promenade" (principal y paseo), "Boat" (cubierta de botes), "Upper" (alta) y "Bridge" (Puente). También incorporaba 2 restaurantes, 5 bares, 2 salones, discoteca, casino, 2 jacuzzi, salón de belleza, boutiques, guardería infantil, gimnasio, sauna y masaje y librería-biblioteca. Además

disponía de aire acondicionado, estabilizadores, comunicaciones vía satélite, teléfono, télex y fax. Los dos comedores principales se denominaban “Chanterelle Dining Room” (principal) y “Le Bistro” (buffet). Los bares eran “Regency Showroom”, “Yacht Club”, “Monte Carlo Court”, “Lido” y “Sun Deck Bar”; la discoteca era la “Starlight Disco”, mientras que el casino estaba denominado como “Casino Royale”. En la cubierta de la piscina disponía de otra disco al aire libre, la “Skyroom Disco”.

164



AMARRADO EN PUERTO (HANS JURGEN AMBERG)



MONTE CARLO LUNGE (MARITIME MATERS)

En septiembre de 2000 su capitán era Markellos Kotrozos, un griego nacido en el popular puerto de El Pireo, con una vasta experiencia acu-

mulada, ya, en buques y cruceros, los cuales comandó desde los últimos treinta años. Para entonces, llevaba ya 3 años como capitán del *The Emerald*. Precisamente, sería Markellos quien describiría lo que supone para el pasajero un viaje a bordo de su barco. En los circuitos que llevaba a cabo ese verano por el Mediterráneo, un día a la semana el pasajero lo pasaba enteramente en el mar, siendo el siguiente al de salida. Para que el pasajero no tuviera ningún momento para aburrirse a bordo, se le preparaba un programa de actividades que absorbían la mayor parte del día, que alternaban con las horas de sol en que podían estar por la cubierta y bañarse en la piscina, el cual se encargaba de desarrollar el equipo de personal destinado ex profeso para este cometido y que formaban los animadores, músicos y “pursers” de a bordo de estos buques.



EN EL PIREO, GRECIA (HANS JURGEN AMBERG)

Sobre las nueve de la mañana se organizaban diversos juegos para despertar la mente en la zona de la librería, mientras los más lanzados podían practicar unos ejercicios de aerobio dirigidos por el grupo de bailarines, (los “Emerald Revue”). Le seguía un recorrido de reconocimiento por los diferentes salones del buque acompañados por los animadores. A las diez se realizaba un simulacro de emergencia a bordo (algo reglamentado en todos los buques de crucero), debiendo de colocarse todos, pasajeros y tripulantes, sus chalecos salvavidas, al que seguían nuevas actividades de ocio, como diversas demostraciones de peluquería y belleza en el Lido Pool, el bar de la piscina. Más adelante se reunían con los representantes de la agencia de viajes quienes se encargaban de informarles de los pormenores, tanto del crucero, como de las escalas a realizar en los diferentes puertos. Torneos de tenis de mesa, concursos triviales en la cubierta de la piscina y juegos de petanca iban cubriendo el resto de la franja horaria. A partir de las once y media se abría el mostrador de información de excursiones para que el pasaje pudiera informarse de la oferta, hacer sus reservas e incluso adquirir diversas guías y publicaciones de los lugares a

visitar. Otros concursos que también se organizaban a bordo estaban destinados a los amantes del sofá, que de todo había, y que les eran ofrecidos a través de los monitores de TV, mientras en otro de los salones se ofrecían demostraciones de trabajos artísticos para la mesa utilizando frutas, vegetales e incluso hielo (una moda bastante extendida) para lo cual se recomendaba asistir provistos de las correspondientes cámaras fotográficas (algo actualmente superado por el móvil).

166



RESTAURANTE "CHANTERELLE DINIG ROOM"

También se ofrecían demostraciones de estilos de baile, de preparación de cócteles fríos, con degustación y bingomanía, cubriendo con ello el resto de la mañana. Otra particularidad era que, a bordo, el paso por el restaurante era bastante particular: a primera hora el desayuno; después el café de la mañana; sobre el mediodía el buffet libre; a media tarde el te; a partir de las ocho menos cuarto la cena en dos turnos y, sobre la medianoche, otro buffet al cual denominaban "de la madrugada". También y durante la jornada de mar, el capitán aprovechaba para dar la bienvenida a sus pasajeros, ofreciéndoles un "Cocktail Party". A partir de las ocho de la tarde se ofrecían charlas sobre cine; quien deseara estar cómodamente sentado en el salón "Starlight" podía gozar de la música ambiental mientras el pianista de a bordo ofrecía las más suaves melodías. En el "Regency Show Lounge" el grupo de bailarines Emerald Revue actuaba en el show "La Gran Manzana". Les seguían actuaciones con música de piano, la música de los años 50 hasta los 90 y, rozando ya la medianoche, la disco se ponía en marcha con el sonido y los ritmos del momento para los más jóvenes o para quienes necesitaren aún un poco más de marcha. Por lo que se refiere a las jornadas en que el buque hacía escala en puerto, muchos de los pasajeros aprove-

chaban las excursiones organizadas, otros recorrían la población por su cuenta, mientras que un buen número preferían permanecer a bordo para remojarse en la piscina, o para participar de los diferentes actos que los animadores del barco organizaban para ellos.



VISTO DESDE LA ALETA DE ESTRIBOR

Y todos los bares preparaban diariamente el “cocktail del día”. Hay que decir que, además de todas estas actividades, se podía observar que las había para todos y, por ello, no resultaba extraño que, en cubierta, bote de pintura y brocha en mano, encontrar a otros tripulantes dedicándose a hacer desaparecer las molestas manchas de óxido de las barandillas, goznes, palancas y demás del buque. En la mar, el mantenimiento es lo primero.



VISTO DESDE LA ALETA DE BABOR (FLEETMON)

Finalizado el período de fletamento con Thomson Cruises, *The Emerald* volvió nuevamente con Louis Cruise Lines, y a partir de entonces su come-

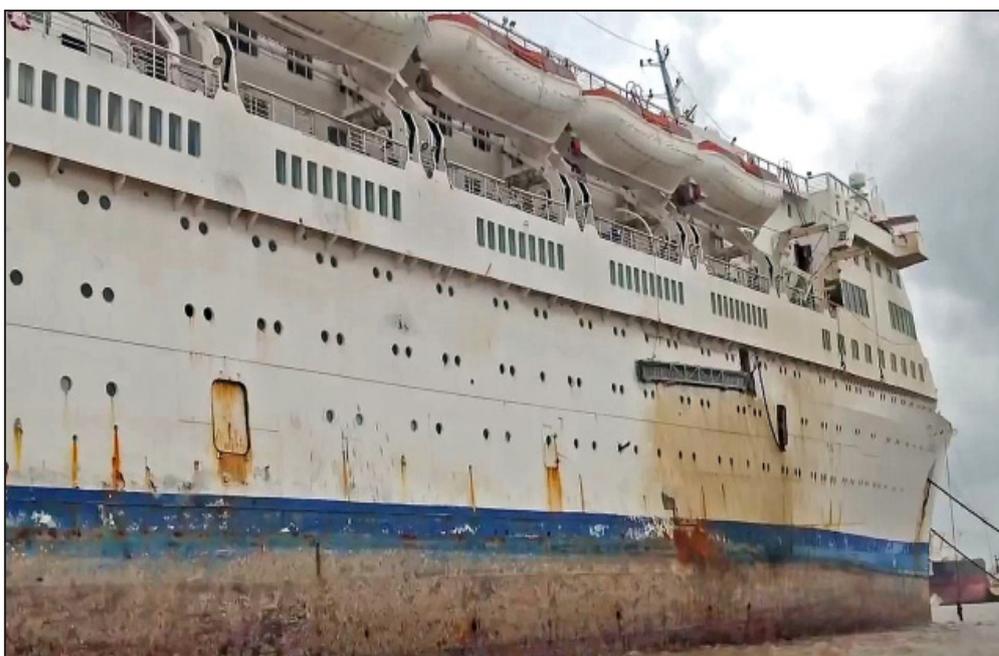
tido fue más limitado, siendo mantenido en la flota hasta 2009, cuando la compañía dio a conocer a los medios que estaba amarrado y que, muy probablemente, no volvería a navegar. En este compás, la Louis buscó a otros posibles interesados, ya que el buque cumplía con las regulaciones de SOLAS 2010, pero continuó amarrado en Eleusis (Grecia). Llegados a 2011 y, tras ser inspeccionado, en julio de 2012 partía hacia las playas de Alang, donde sería demolido portando como último nombre *Emerald*, a secas.

168



AMARRADO EN PUERTO. VISTA POR LA ALETA DE BABOR

Al parecer, existió un último intento por parte de los responsables de la campaña “Save the classic Liners”, quienes hubieran deseado fuera reconvertido en hotel boutique o haberle conseguido otra utilidad positiva, algo que, evidentemente, no sucedió.



FIN DE UNA HISTORIA: FONDEADO EN ALANG A LA ESPERA DE SER VARADO EN LA PLAYA Y DEMOLIDO

THE TOPAZ

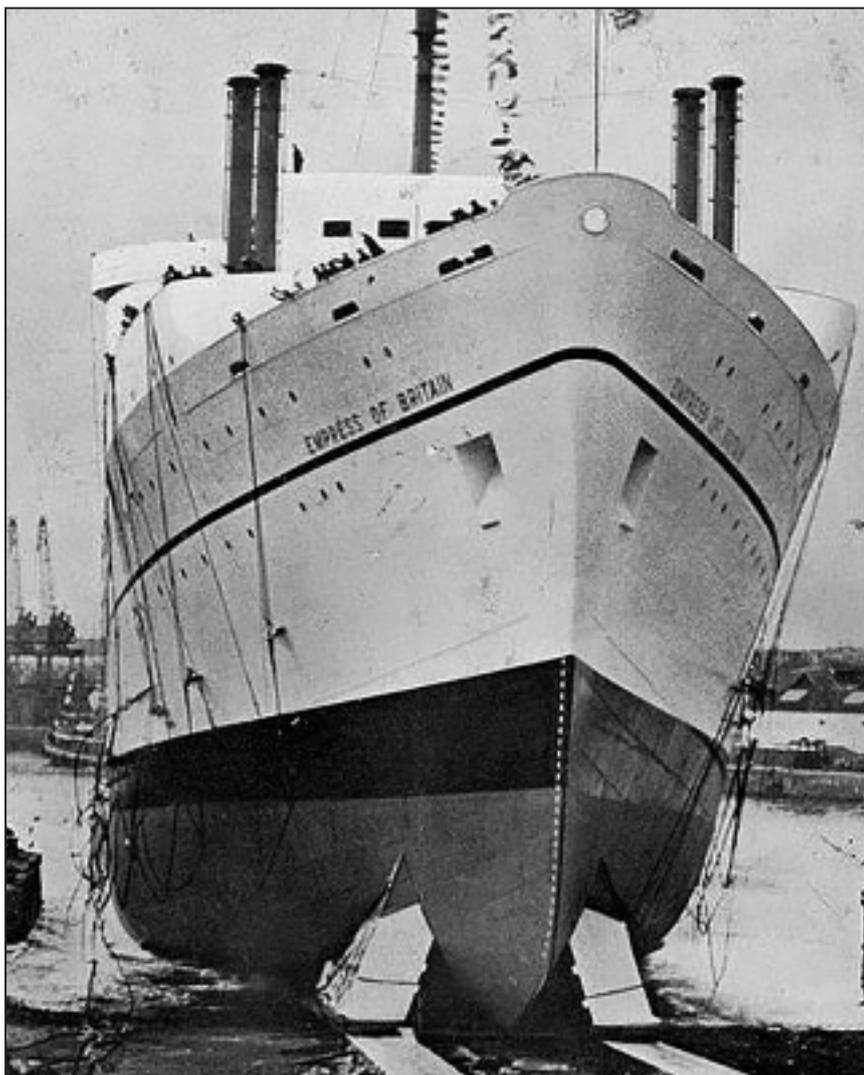
**EL TRASATLÁNTICO *THE TOPAZ*, DE ESCALA EN MAHÓN
(ARCHIVO DEL AUTOR)**

El 22 de junio de 1955, SM la Reina Isabel presidía la botadura al agua del casco del primer transatlántico de la posguerra totalmente nuevo, el nombrado *Empress of Britain*, de la Canadian Pacific Steamship Co. Tras el protocolario acto, el impresionante buque se deslizaba por los raíles de las gradas del astillero Fairfield Shipbuilding and Engineering, en Glasgow (Escocia), hacia su encuentro con las aguas. Era el primero de tres hermosos transatlánticos construidos para la carrera Liverpool-Montreal, que entraría en servicio en abril de 1956.



***EMPRESS OF BRITAIN* (PETER J. FITZPATRICH, SHIPSPOTTING)**

170



EL BUQUE EN OTRA PERSPECTIVA. MOMENTO DE LA BOTADURA
(www.liverpoolships.org)

De 25.516 toneladas brutas de desplazamiento, su eslora era de 185 m, su manga de 26,51 y su calado de 8,84. Estaba equipado con dos máquinas a turbinas de vapor Fairfield Pametrada, con engranajes de doble reducción, las cuales fueron diseñadas para lograr una potencia combinada de 27.000 kW e impulsar sus hélices con las que obtendría una velocidad de crucero de 20 nudos. Había sido diseñado para transportar 160 pasajeros en primera clase y 894 en clase turista. Su dotación estaba formada por 464 tripulantes. Once meses después de ser botado, emprendía su viaje inaugural desde Liverpool rumbo a Montreal, dejando la costa británica por popa el 20 de abril de 1956. Estuvo navegando regularmente bajo la bandera del Pacífico canadiense la ruta transatlántica entre Canadá y Europa hasta 1964, completando 123 viajes. Tras ser vendido a la Greek Line en noviembre de ese mismo año y rebautizado como *Queen Anna Maria*, navegó hasta el Marriotti Yard, de Génova, para ser reacondicionado al gusto y estilo de sus nuevos propietarios. Su zona de popa se amplió para incorporar cuatro piscinas al aire libre y un lido que se extendía hasta la popa, y su capacidad se incrementó a las 1.313 plazas divididas en 109 de

primera clase, 59 intercambiables y 1.145 clase turista.



COMO QUEEN ANNA MARIA (CHRIS HOWELL, SHIPSPOTTING)

En los cruceros, transportaba a 742 pasajeros en una sola clase.



**EL BUQUE LUCIENDO EL NOMBRE DE CARNIVALE
(RICHARD MACGREGORY)**

El barco fue empleado para cubrir el servicio de Nueva York al Mediterráneo (Pireo, Palermo, Nápoles, Lisboa, Halifax, Nueva York y regreso a través de Boston, Lisboa, Nápoles, Palermo, El Pireo, Limassol y Haifa), realizando cruceros fuera de temporada, siendo remodelado para ser dedicado únicamente a cruceros en la década de los 70's. En 1975, Greek Line se endeudó profundamente y el buque abandonó su programa de cruceros con base en Nueva York, navegando a Grecia para hacer una escala indefinida en Perama, donde acabaría retenido. Cubierto de óxido, fruto de una larga inactividad y bajo mantenimiento, fue comprado por la recién constituida Carnival Cruise Lines, quien lo renombraría **Carnivale** y lo mandaría

a Newport News, Virginia (EEUU) para ser sometido a una severa y necesaria recuperación.

172



CARNIVALE (SVEND RAETHER, MARINETRAFFIC.COM)

En 1990, recibió una nueva e importante reforma que, lamentablemente, supondría la eliminación de diversos objetos decorativos, madera nobles, vidrios grabados y demás, tanto de los espacios comunes como de las cabinas del pasaje. Pero ello era consecuencia de las cada vez más estrictas normas de seguridad. Pero, según se diría en algunos medios de comunicación, parecía que la empresa “hubiera hecho todo lo posible por ocultar que el **Carnivale** tenía sobre sus cuadernas 35 años”. Nada más lejos de la realidad: las normas norteamericanas con el uso de materiales combustibles a bordo, eran muy severas. Consecuencia de ello fue que se cubrieron o eliminaron accesorios de auténtica calidad de museo, y las cálidas chapas de madera noble fueron reemplazadas por otras de superficies de formica magenta y violeta entrecruzadas y adornadas por luces de néon intermitentes.



DETALLE INTERIORES (www.liverpoolships.org)



DETALLE INTERIORES (www.liverpoolships.org)

173



DETALLE INTERIORES (www.liverpoolships.org)

En 1993, Carnival decidió probar suerte en un nuevo mercado atendiendo a un sector de público de habla hispana de Brasil, transfiriéndole a una línea de cruceros subsidiaria recién fundada, Fiesta Marina Cruises, renombrando al buque *Fiesta Marina*. Esta aventura no obtuvo los resultados esperados y, en 1994, Epirotiki Cruises lo adquirió para su uso en aguas griegas. El buque fue reubicado nuevamente en Perama, las aguas de las que fue recuperado por Carnival dieciocho años antes. Con los colores distintivos de Epirotiki en casco, estructuras y chimenea, reinició sus singladuras en la primavera de 1995 como el *Olympic*, para el programa de cruceros del Egeo de la compañía. Era el barco más grande de la flota hasta la fecha y, debido a su gran calado, no estuvo exento de algunas dificultades de maniobra (en el verano de 1997 colisionaba contra el muelle de Kusadasi). Sin embargo, su tripulación estaba especialmente orgullosa de la herencia del barco y, durante un tiempo, el veterano transatlántico volvió a ser la “reina” de la flota griega. Mejorando su habitabilidad, su capacidad de pasaje se redujo a los 950 pasajeros y 470 tripulantes. En 1996, Epirotiki Lines se fusionó con su antiguo competidor, Sun Lines, para formar la Royal Olympic Cruises. A partir de ese momento, sus barcos adoptaron un nuevo

174



EN SU ETAPA COMO *OLYMPIC* (DEVIANTART)

logotipo para la chimenea, formado por una combinación de los emblemas de Epirotiki's Byzantine Cross y Sun Line.



LUCIENDO EL NOMBRE DE *THE TOPAZ* Y NAVEGANDO PARA THOMSON CRUISES (MERCHANTSHIPS.INFO)

Pero muy poco duró esta nueva etapa ya que nuestro protagonista fue vendido a Kyma Shipmanagement en 1997 y con el nuevo nombre de *The Topaz* fue enviado al Astillero Eleusis en diciembre de ese mismo año, donde una nueva remodelación por valor de 20 millones de dólares, facilitó la instalación de nuevas cabinas en la cubierta superior delantera, la adición de un restaurante estilo buffet en cubierta de popa Veranda, y numerosas revisiones interiores, además del desmantelado de las grúas de carga aún existentes. Con un nuevo desplazamiento de 32.327 toneladas y una capacidad de 1.050 pasajeros, el buque volvió al servicio en forma de fletamento de “buque sin tripulación” a Thomson Holidays en la primavera de 1998.



ENTRANDO EN PUERTO (HONEST CRUISER)

175

En su popa, el nuevo Yacht Club se había construido sobre el Broadway Show Lounge, una adición hecha por Greek Line cuando el barco fue reacondicionado por primera vez en 1964. Y merced a ello, diversos paneles de madera originales que luciera en sus días en el Pacífico canadiense se podían volver a encontrar en algunas de las salas comunes, mientras ofrecía una extensa área de observación al nivel de la cubierta del barco, por delante de la estructura del puente y por encima de las cabinas agregadas. En esta etapa, estuvo llevando a cabo cruceros a las Islas Canarias y en el Mediterráneo, realizando numerosas escalas en Mahón. El buque continuaba siendo el preferido de la flota, ofertando una experiencia de crucero con el “todo incluido” a una clientela mayoritariamente británica. Los comedores fueron acondicionados, incluyendo espacios de actuación y su hasta entonces sala de cine incluso se transformó en un comedor-teatro.



FLETADO PARA “PEACEBOAT” (WIKIMEDIA)



ABORDADO POR EL QUÍMICO *CHAMPION GRALI*, CORTÁNDOLE LA RODA (ODINDJ, SHIPSPOTTING Y JOHN REGAN, MARINETRAFFIC.COM)

176

En 2003, el barco fue fletado y luego vendido a Topaz Internacional para navegar bajo los auspicios de la Peace Boat, una “organización no gubernamental global con sede en Japón y establecida con el propósito de crear conciencia y establecer conexiones a nivel internacional entre grupos que trabajan por la paz, los derechos humanos, la protección ambiental, etc.” siendo uno de los distintos buques que iría fletando la citada organización. Seguidamente era repintado de blanco con la chimenea azul y colocado su nombre en letras grandes en ambos costados del casco. En octubre de 2005, el buque fue sometido a una inspección, siendo considerado en perfecto estado, y encontrando que sus veteranas turbinas de vapor continuaban operando sin problemas. La armadora Topaz International se había dedicado a buscar desde entonces un comprador y, para ello, había mantenido el barco en excelentes condiciones, esperando poder venderlo. También se habría especulado con que le mantendrían a flote, al menos hasta que entrara en vigor el nuevo convenio SOLAS 2010 para, con diversas ayudas, ofrecerlo como un barco-hotel amarrado permanentemente, así como centro de conferencias y exposiciones. Sin embargo, el aumento de los precios del petróleo combinado con unas máquinas ciertamente agotadas tras 50 años de funcionamiento, resultó demasiado para cualquier comprador potencial. En abril de 2008 el buque fue retirado de la organización Peace Boat, quedando nuevamente amarrado. Y cuando se encontraba fondeado en el estrecho de Chiangi (Singapur) el 10 de junio, fue abordado en colisión por el quimiquero *Champion Grali*, de la bandera de Bahamas, que le cortó parte de su roda (unos 2,00 metros, en profundidad y verticalmente hasta más allá de la flotación), averías que serían calificadas como muy graves. Tras ello se decidió venderlo definitivamente como chatarra a los shipbreakers asiáticos. Y así, a finales del verano de 2008, el *The Topaz* quedaba varado en la playa de Alang (India), comenzando a ser desguazado pocos meses después. En noviembre de 2009, la mayor parte del barco había ya desaparecido bajo las piquetas y sopletes de los operarios indios.



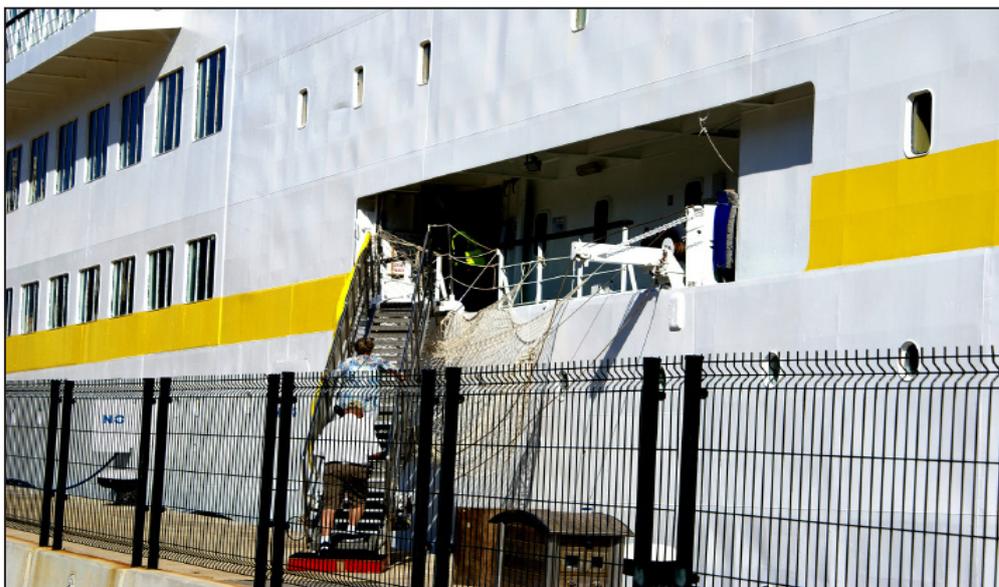
VARADO Y EN PLENO DESGUACE EN ALANG (INDIA) (WIKIPEDIA)

VISTAMAR**177****HACIENDO ESCALA EN MAHÓN. (ARCHIVO DEL AUTOR)**

El 1 de diciembre de 1988 era botado al agua en los astilleros de la Unión Naval de Levante (Valencia), este buque, destinado al tráfico de cruceros, que reuniría las características necesarias que lo clasificaban en la categoría “estandard”. Fue bautizado con el nombre de **Vistamar** y era un encargo de Mar Lines, subsidiaria de Hoteles Marinos. Mar Lines era una empresa del servicio del transporte en el Mediterráneo, aunque el tráfico de cruceros no sería su principal objetivo. De 7.478 toneladas de desplazamiento, el buque tenía una eslora de 121,00 metros, una manga de 16,82 y un calado de 4,55, estando equipado con dos motores diesel de 3.900 kW y 2 hélices que le conferían una velocidad de crucero de 16,5 nudos.

**EN MAHÓN. VISTO POR LA ALETA DE ESTRIBOR
(ARCHIVO DEL AUTOR)**

178



EN MAHÓN. PASARELA DE EMBARQUE (ARCHIVO DEL AUTOR)

Disponía, a su vez, de 6 cubiertas que serían denominadas todas ellas con nombres españoles: de la inferior a la superior, Tenerife, Las Palmas, La Gomera, Lanzarote, Fuerteventura y Almería. Su capacidad de pasaje era de 330 plazas y 110 tripulantes y, en sus primeros años, enarboló la bandera de Panamá. Llegados al mes de agosto de 1989, el buque comenzaba a navegar para la operadora alemana Jahn Reisen, que también había participado en la supervisión de la construcción del barco. A partir de 1991, el barco fue fletado por la empresa Plantours & Partner, con sede en Bremen, para operar en el Caribe, Europa (Mediterráneo y Báltico), Ártico y Antártida, así como en las áreas extremas del río Amazonas (Manaus, Brasil).



PERSPECTIVA POR LA ALETA DE BABOR (CRUCERATOR.COM)

Decir que el *Vistamar*, por estas fechas, se había convertido en un barco popular entre los clientes alemanes, debido a su intimidad y por ello se alquilaba principalmente a operadores de ese país. Su clientela gene-

ralmente consistía en pasajeros con edades por encima de los cincuenta años (últimamente, Plantours operaba con el **Hamburg**, fletado a Hapag Lloyd's y que no es otro que el antiguo **C. Columbus** y también visitante del puerto de Mahón). En 1997 se introdujo Groenlandia en el programa de itinerarios. Al no interesarle su renovación a Plantours y, una vez finalizado su contrato de fletamento, el buque fue incorporado a Plein Cap Croisières, una empresa francesa. Durante la primera década del 2000, el barco fue cambiando regularmente de propietario y así, en mayo de 2001, lo fue la operadora española Vistamar Canarias S. L., con sede en Tenerife, siendo este buque la única unidad de su flota y la etapa en que visitó Mahón en diversas ocasiones.



179

NAVEGANDO EN 1989 (CRUISESHIP ODISSEY)

En mayo de 2003, tras zarpar del puerto de Palma con rumbo a Málaga, colisionó contra unas rocas sumergidas a unas 3 millas de la isla de Formentera y, consecuencia de lo ocurrido, se abrió una vía de agua que le haría tomar una escora que poco a poco se iría haciendo peligrosa. Sin pérdida de tiempo su capitán ponía en estado de alerta a los 270 pasajeros que se encontraban a bordo, y a la tripulación, enmendando rumbo hacia el cercano puerto de Eivissa, navegando con sus propios medios con la finalidad de atracar en el muelle de Botafoc y permitir que el buque pudiera ser auxiliado desde tierra. Una vez amarrado los pasajeros desembarcaban con sus equipajes de mano y eran alojados en diversos hoteles de la ciudad. El ángulo de escora llegó a alcanzar los 22 grados interviniendo técnicos y bomberos para taponar la vía, lo que se conseguía al cabo de unas siete horas, tras lo cual los bomberos achicaban, utilizando sus equipos, el agua que había penetrado en la bodega. Afortunadamente no se produjeron desgracias personales. La reparación definitiva fue llevada a cabo en Ízar Cartagena, finalizándose los trabajos a flote en Almería. A mediados de julio ya se encontraba navegando hacia Hamburgo, aprovechando el viaje para completar el rodaje y realizar el ajuste final de máquinas. Consecuencia de todo ello, tuvieron que ser cancelados los siguientes tres cruceros debido a las largas reparaciones que le fueron necesarias. Y también sería

en este año cuando se convertiría en el primer gran crucero que navegaría remontando el río Amazonas hasta arribar a Iquitos (Perú).

180



ESCALERA INTERIOR (ARCHIVO DEL AUTOR)



UNO DE LOS SALONES COMUNES (ARCHIVO DEL AUTOR)



181

COMO ORIENT QUEEN II (NOTICIASDECRUCEROS.COM)

Poco después era vendido a Servicios Maritimos Litoral, con sede en Drachten (Holanda). En 2006 fue adquirido por Nitero Shipping Company of Malta, cambiando de bandera ese mismo año a San Vicente & Granadines. Y unos meses más tarde, la bandera se mantuvo igual en el puerto base de Kingston, pero como propietarios figuraban Ellevi Shipping Srl. En junio de 2007 cambió nuevamente el pabellón, siendo el nuevo Venecia (Italia), tomando como nuevo puerto base el del mismo nombre. Durante todos esos años navegaría principalmente para Plantours & Partners, aunque también llevaría a cabo varios circuitos para Seetours, de la misma nacionalidad de la titular, y para otra operadora de Bavaria.

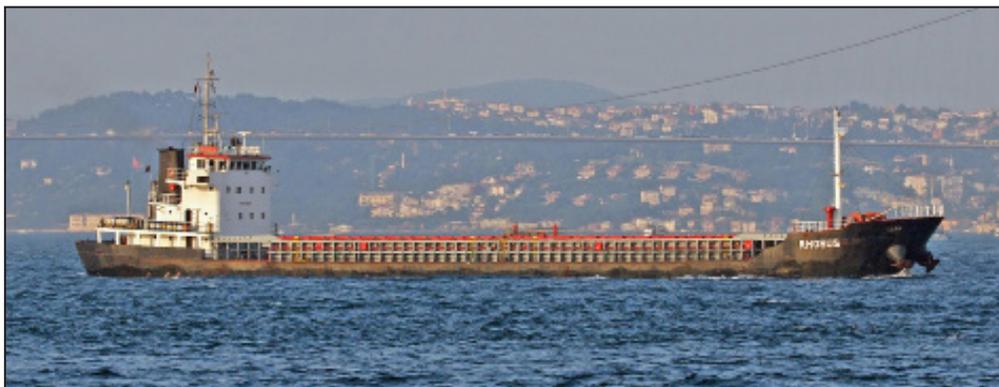


LLEGANDO A PUERTO (THE SHIPLOVER)



**EXPLOSIÓN EN EL PUERTO DE BEIRUT
(PUENTEDEMANDO.COM)**

Llegados a junio de 2012, el buque era vendido a la Orient Queen Shipping Limited, de Hamburgo (Alemania) comenzando un nuevo programa, tras ser renombrado ***Orient Queen***, de cruceros con viajes de ida y vuelta de 7 a 10 días por el Mediterráneo oriental, navegando durante todo el año desde Beirut a puertos en Grecia y Turquía. Más adelante navegó bajo pabellón panameño para la compañía libanesa Abou Merhi Cruises, principalmente entre puertos griegos del mar Mediterráneo, con puerto base, Beirut.



**EL CARGUERO RHOSUS, CONFISCADO Y ABANDONADO
EN EL PUERTO DE BEIRUT. (WIKIPEDIA)**

Los puertos de escala incluían Alanya, Rodas, Mykonos, Santorini, Marmaris, El Pireo-Atenas, Nafplio, y Paros. La compañía también programó dos itinerarios de 10 días visitando Marmaris, Kusadas, Mykonos, El Pireo, Nafplio, Paros, y Rodas. Abou Merhi Cruises ya había intentado ingresar en

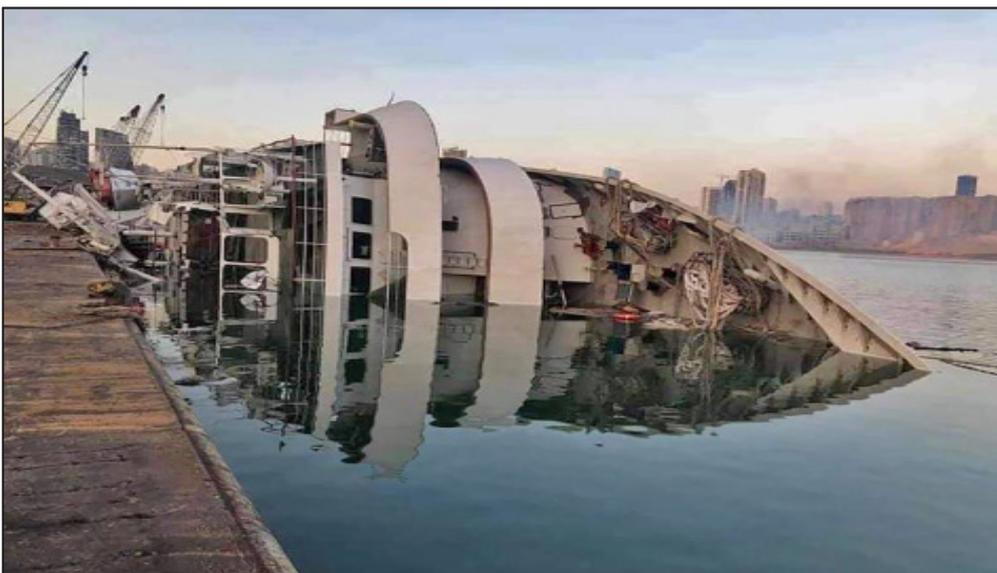
el negocio de los cruceros en 2005, pero después de una temporada infructuosa en Dubai, seguida de diversos disturbios políticos que acontecieron en el Medio Oriente por esas fechas, que harían imposible operar desde Beirut, se vio obligado a vender la compañía. Con el **Orient Queen** había vuelto a intentarlo. En 2016 fue rebautizado como **Med Queen** con vistas a fletar un charter a Alteza Cruises, planificándose itinerarios desde Ushaia a la Antártida y a lo largo de la costa este de América del Sur. Sin embargo, el trato no llegó a materializarse y volvió a recuperar su antiguo nombre **Orient Queen**. Tras las diferentes reformas y actualizaciones durante su vida activa, el buque, a finales de 2019, contaba con 154 cabinas para una capacidad máxima de alojamiento de 300 pasajeros divididas en, Cubierta 3 (camarotes dobles interiores y con vista al mar, cuádruple con vista al mar y triple interior); Cubierta 4 (camarotes dobles interiores y con vista al mar); Cubierta 5 (interior doble con camas individuales, doble con vista al mar e individual con vista al mar, área del vestíbulo, mostrador de recepción y mostrador de excursiones, además del restaurante Mermaid); Cubierta 6 (interior doble, doble con vista al mar y suite junior, una gran piscina, en cuya terraza estaba el Lido Bar) y, la nueva Cubierta 7 (cabina interior, suite junior, suite balcón, suite Queen y suite royal, ambas con jacuzzi al aire libre). Su equipo propulsor también había sido renovado al instalarle 4 motores diesel marinos Wärtsilä del modelo 12V28B, con una potencia total de 15,6 MW, tras una extensa remodelación en dique seco a mediados de 2018.

183



EL ORIENT QUEEN INICIANDO SU ESCORA TRAS LA PENETRACIÓN DEL AGUA (PUENTEDEMANDO.COM)

La programación correspondiente a 2020 se halló interrumpida debido a la pandemia de COVID-19. Había regresado tras finalizar un crucero de 3 semanas a su puerto base, Beirut. En estas condiciones llegó el día fatídico: durante la tarde del 4 de agosto de 2020, una gran explosión ocurrida en el puerto prodigó espectaculares destrozos, tanto en las instalaciones portuarias, como en una gran parte de la ciudad. Unas 171 personas fallecieron y sobre las 6.000 resultaron heridas, mientras que se informó que 300.000 personas se habían quedado sin hogar. La explosión fue causada por incendiarse un almacén contiguo al edificio donde se almacenaba un cargamento altamente peligroso desde el año 2012, tras haber sido confiscado a un buque que había quedado abandonado, el **Rhosus**, de bandera moldava.



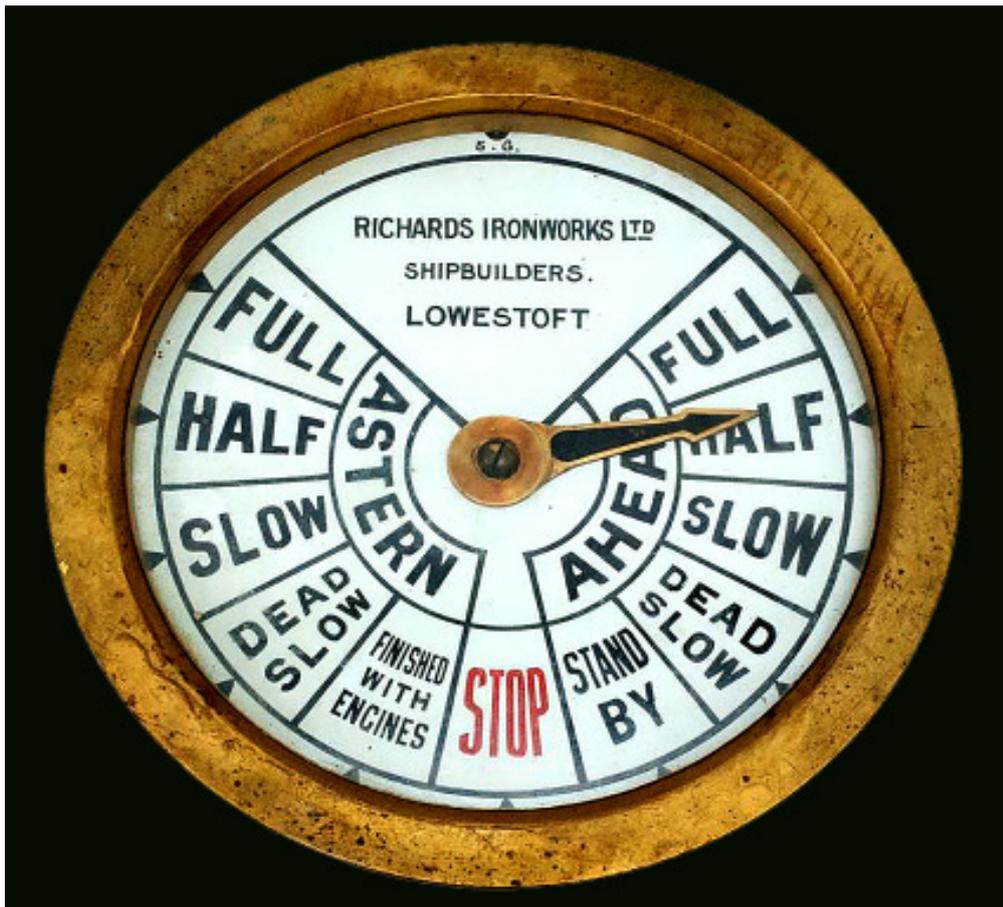
**HUNDIDO SOBRE SU COSTADO DE ESTRIBOR
(PUENTEDEMANDO.COM)**

Los registros del Lloyd's List indicaron que el carguero **Rhosus** había sido incautado en febrero de 2014, y que se había hundido sin tripulación en un muelle junto al rompeolas del puerto de Beirut, entre el 16 y el 18 de febrero de 2018. El New York Times lo confirmó a través de diversas imágenes de satélite multiespectrales. Al parecer ese material permanecía almacenado sin guardar las mínimas medidas de seguridad. En los muelles inmediatos se encontraba amarrado el **Orient Queen** junto a otros buques, que resultaron afectados directamente por la terrible ola expansiva. El crucero sufrió grandes daños que le provocaron diversas vías de agua.

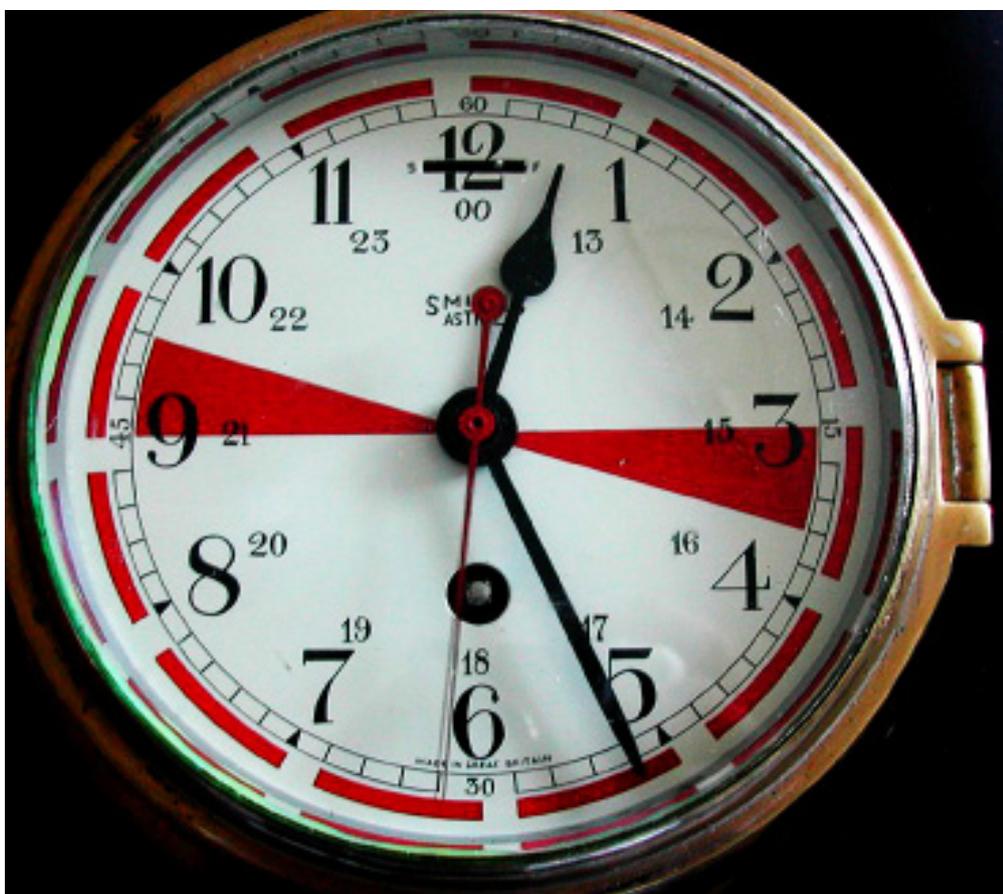


**EL BUQUE HUNDIDO JUNTO AL MUELLE
(PUENTEDEMANDO.COM)**

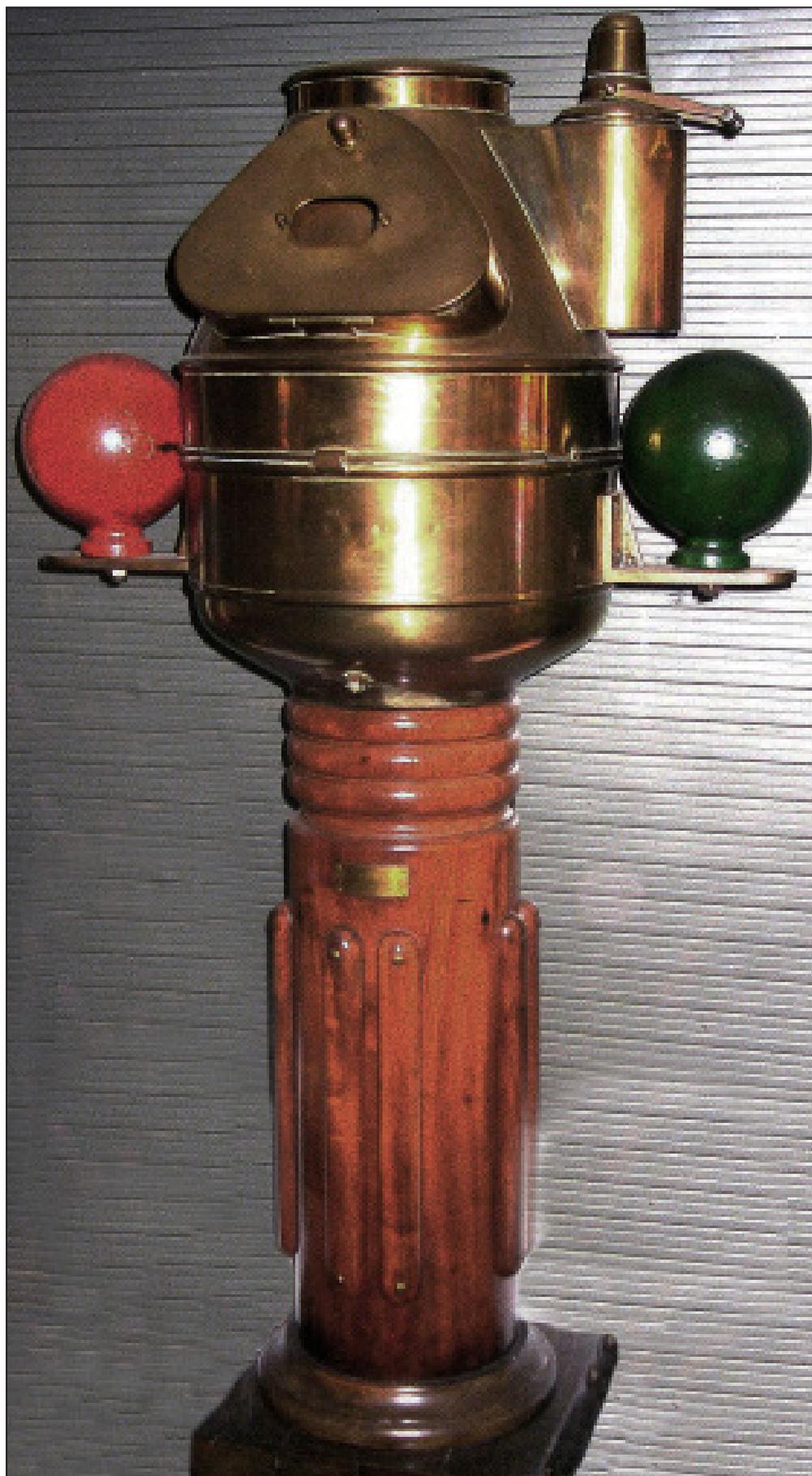
Vías de agua que serían suficientes para que el buque se escorara pesadamente hacia el muelle hasta volcar, yéndose a pique en el transcurso de la noche. En este siniestro perdió a dos de sus tripulantes y quedaron, a su vez destrozadas, las oficinas de la Abu Merhi Cruises, al igual que las de la empresa madre, Abu Merhi Group.



185



186



Especial

R TWO versus *REGATTA*



187

EL BUQUE *R TWO* EN SU ETAPA DE RENAISSANCE CRUISES

Fundada en 1989, Renaissance Cruises fue una operadora de cruceros propiedad de Fearnley & Eger Rederi, de Oslo (Noruega), que comenzó con un pequeño crucero y que, sucesivamente, irían añadiendo nuevos buques a su flota, siempre de medidas limitadas, pero aptos para operar en destinos donde no lo hiciera la competencia. En 1991 se declaró en banca-

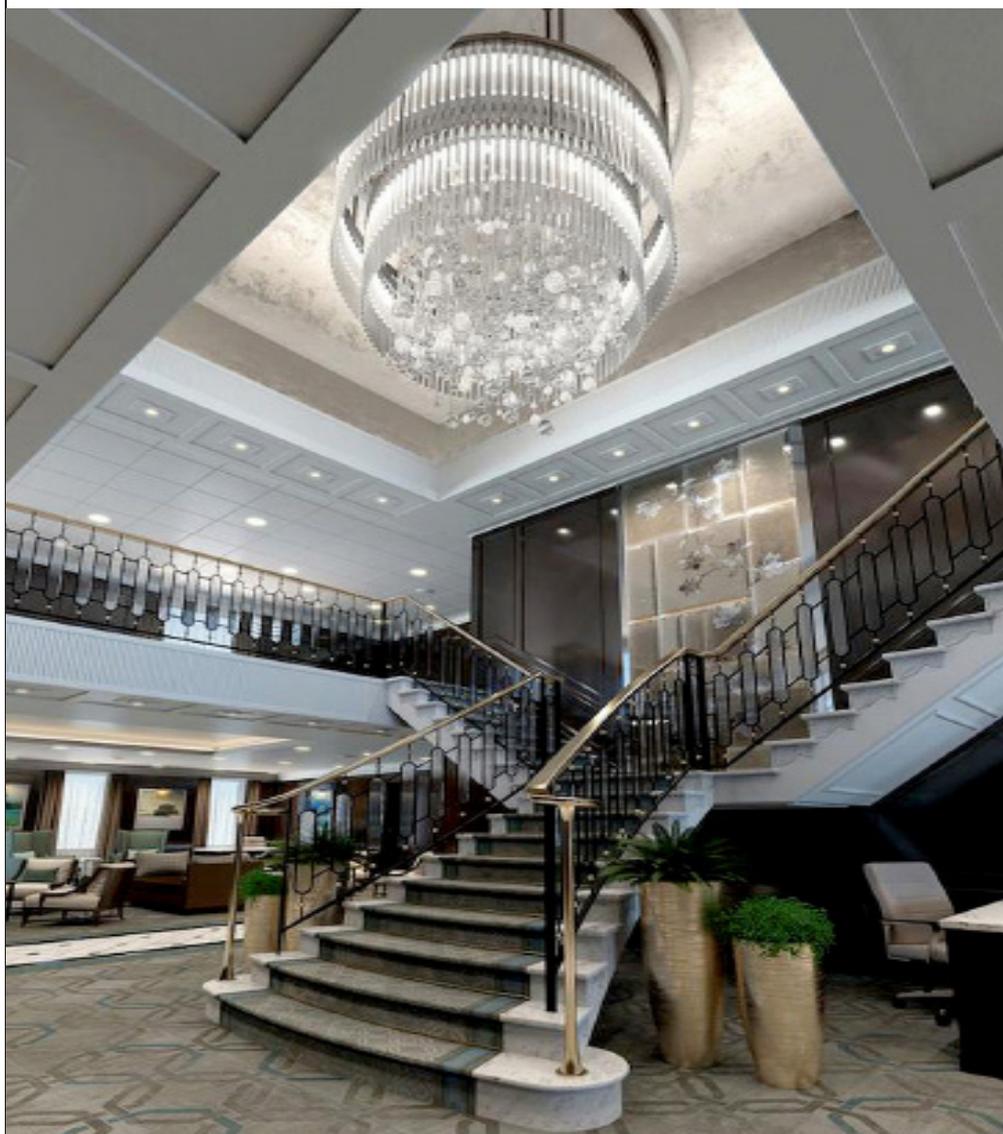
rrota, siendo adquirida por el operador Cameli Group (Italia) y, a finales de los noventa, la línea se había convertido en una marca muy reconocida en el mundo de los cruceros modernos, lo que animó a la compañía a construir nuevos buques de mayor tonelaje, surgiendo la conocida serie "R".



EL BUQUE **R TWO** EN UNA DE SUS ESCALAS EN MAHÓN
(FEDERICO J. CARDONA)

Durante la Guerra del Golfo, sería Edward Rudner quien adquiriera la empresa cuando ésta estaba teniendo problemas financieros. La flota había realizado hasta entonces circuitos durante todo el año en el mar Mediterráneo, Tahití y el Pacífico sur, así como el norte de Europa y Escandinavia. Según datos, la empresa cesó sus operaciones el 25 de septiembre de 2001, tras haber atendido a 220.000 pasajeros durante el ejercicio anterior. Hacía ya tiempo que continuaba con sus problemas financieros, lo que se agravaría con la crisis resultante de los atentados del 11 de septiembre de ese año en Nueva York. Tras los trágicos sucesos, el turismo norteamericano de cruceros cesaría casi por completo, ayudando con ello a su desaparición definitiva. Entonces, la empresa tenía su sede en Fort Lauderdale (Florida). (A partir de ahora, esta historia se referirá exclusivamente a uno de los buques que integraron la citada serie). El **R Two**, construido en 1998 en los astilleros Chantiers de l'Atlantique, en St. Nazaire (Francia), navegó para la compañía entre 1998 y 2001, hasta que llegó la quiebra. Tras ello fue vendido a Cruiseinvest, permaneciendo inactivo hasta 2002, cuando fue fletado a Oceania Cruises, una compañía recién establecida, que le renombró **Insignia**, para ser nuevamente rebautizado **Regatta** al año siguiente. Llegados a 2006, Oceania Cruises compraba definitivamente el barco para su flota. Los sucesivos cambios de nombre, espacios de tiempo y lugares de registro del **R Two** se resumen en, 1998-2002: **R Two**; 2002-2003: **Insignia**; 2003 - presente: **Regatta**. Sus propietarios: 1998-2001: Renaissance Cruises; 2001-2006: Cruiseinvest; 2006 en adelante: Oceania Cruises. Operadores: 1998-2001: Renaissance Cruises; 2001-2002: amarrado; 2002-2003: Oceania Cruises; 2003: TMR (Francia); 2003 - presente: Oceania Cruises. Registros: 1998-2001: Monrovia, Liberia; y 2001 hasta el presente: Majuro, Islas Marshall. El buque, segundo de la serie de 8 unidades gemelas, desplaza 30.277 tons. Y tiene una eslora de 180,96 m, una manga de 25,46 y un puntal de 5,95. Dispone de 11 cubier-

tas de las que 8 son para uso de los pasajeros. Como motorización monta 4 motores diesel Wärtsilä mod. 12V32, de 13.500 kW (combinados), 2 hélices y velocidad de crucero de 18 nudos. Su capacidad de pasaje es de 824 plazas y 386 tripulantes (detalles que se ampliarán más adelante). En los primeros años que **R Two** estuvo navegando, en 1998 realizó 2 escalas en Mahón (la primera la de su viaje inaugural), en 1999 fueron 34 y en 2000, 1. Era una etapa en la que el buque estuvo comandado por Giulio Ressa, un italiano (de entonces treinta y nueve años de edad), natural de Mola di Bari, aunque con residencia en California (EEUU). Entonces llevaba prestando sus servicios para Renaissance Cruises desde hacía nueve años, habiendo comenzado a trabajar para la misma mandando el **Renaissance Six**, un crucero de menor eslora y con capacidad para 120 pasajeros.



LA ESCALERA PRINCIPAL (OCEANIA CRUISES)

Cuando recaló el **R Two** en este puerto, su tripulación estaba compuesta por 50 nacionalidades diferentes, siendo el idioma oficial a bordo el inglés. Una cualidad que revelaría era que los miembros de su tripulación, oficiales o no, estaban obligados a expresarse en todo momento y entre ellos en

inglés, cuando se hallaren en zonas públicas por deferencia y respeto al propio pasaje. En las zonas de tripulación podían hablar como les coplaciera y sin ningún tipo de problema. Consecuencia de ello, una de las premisas de la compañía para obtener plaza en el barco era tener dominio de ese idioma. Cuando describía las cualidades de su barco, citó los motores de propulsión que llevaba el buque instalados, un novísimo sistema para entonces diesel-eléctrico que movía sus dos hélices. “Es un sistema muy moderno que está siendo muy utilizado en los buques de pasaje, aunque en el futuro serán sustituidos por otro sistema aún mejor, que utilizará sistemas de palas reversibles. Con este sistema ya no será necesario el timón y siendo su maniobra muchísimo más fácil, tampoco precisarán del concurso de remolcadores. Actualmente existen navegando tres buques en pruebas que incorporan este sistema. En proa llevamos instalada otra hélice movida por un motor de 2.000 caballos. Además el buque está dotado de dos timones que pueden ser utilizados conjuntamente o por separado, según necesidades”. El puente de gobierno del buque resultaba espacioso debido a la generosa manga de la nave, ofreciendo al marino un espectacular despliegue de paneles luminosos para control de todas las secciones del buque, con todos los demás equipos auxiliares estratégicamente situados. Hasta los menores detalles, como puedan ser herramientas auxiliares tales como linternas, prismáticos y demás, se encontraban perfectamente visibles desde cualquier ángulo del puente.

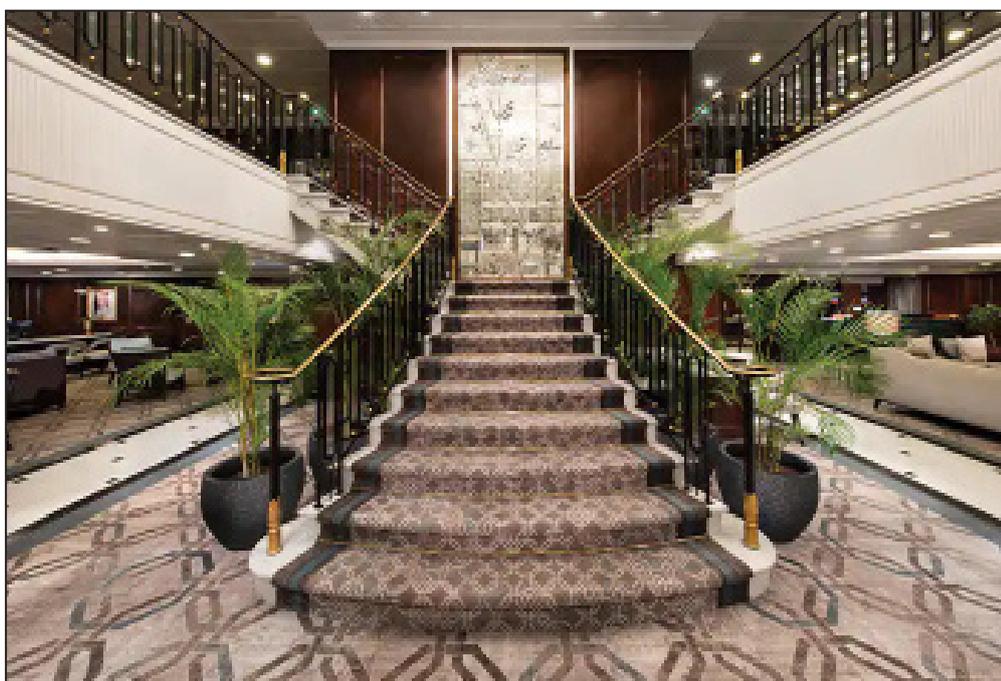


**EL COMANDANTE GIULIO RESSA CON FEDERICO J. CARDONA,
EL DIA DE SU ÚLTIMA ESCALA (ARCHIVO DEL AUTOR)**

La sala de radio con sus sistemas de comunicaciones vía satélite y su Sistema Integrado de Navegación (AIS) llamaba la atención, por cuanto habían quedado ya atrás las comunicaciones por telegrafía, como un día sucediera con las máquinas de vapor. Como sistemas de seguridad y ayuda en la navegación, el buque llevaba ya instalado lo que se conoce como Sistema Integrado de Navegación, que era lo más moderno que existía, aunque utilizaran siempre el sistema tradicional. Incorporaba varios GPS (Global Position System) para conocer la situación en la mar en todo momento, utilizando para ello y ya entonces (recordar que toda esta información data de 2000), los satélites y el novísimo SMSSM. Otra característica interesante era que todos los departamentos del buque tenían instalado un sistema detector de incendios y humos, así como salidas de agua automáticas para

su extinción en el supuesto de haberse declarado. Quizás la peculiaridad más sorprendente de este barco fuera que a bordo no estaba permitido fumar en ninguno de sus compartimentos. Para el pasaje existían cuatro restaurantes: de comida internacional, de comida típicamente americana, italiana y un self-service. El pasajero podía elegir el que quisiera, en un horario bastante generoso y pudiendo escoger sus compañeros de mesa en cada ocasión, de ser su deseo. Otro detalle que se daba perfectamente a bordo era la posibilidad de comer o cenar en la mesa del comandante. “Suelo hacerlo al menos una vez en cada viaje. En algunas ocasiones la propia compañía me suele recomendar alguno en especial; de lo contrario suelo hacerlo yo mismo yendo incluso a su mesa...” Por lo que respecta a la vida del pasajero a bordo diría: “Cuando el pasajero embarca en el cruce-ro la compañía le extiende una certificación en forma de tarjeta magnética que le servirá tanto para salir y entrar en el barco en las escalas, como para acceder a su cámara o suite y realizar consumiciones en los diferentes bares y restaurantes o compras en las tiendas ‘duty free’ de a bordo. Para lo único que no le sirve es para jugar en el casino, para lo cual es necesario disponer de dinero en efectivo. A bordo el pasajero no tiene tiempo para el aburrimiento pero, para ello, tiene que cumplir todo el programa que se le ha preparado para amenizarle su estancia en el buque”. Para aquel entonces el circuito que estaba llevando a cabo el **R. Two** tenía en los puertos de Barcelona o Lisboa su punto de embarque, a donde habrían llegado los pasajeros procedentes de EEUU en avión; de Barcelona se navegaba hacia Mahón, Palma, Almería, Málaga, Gibraltar, Casablanca, Tánger, Cádiz y Lisboa. Una vez finalizado el circuito, volvía a iniciarse pero en sentido inverso, con los pasajeros que llegaron vía aérea a Lisboa.

191

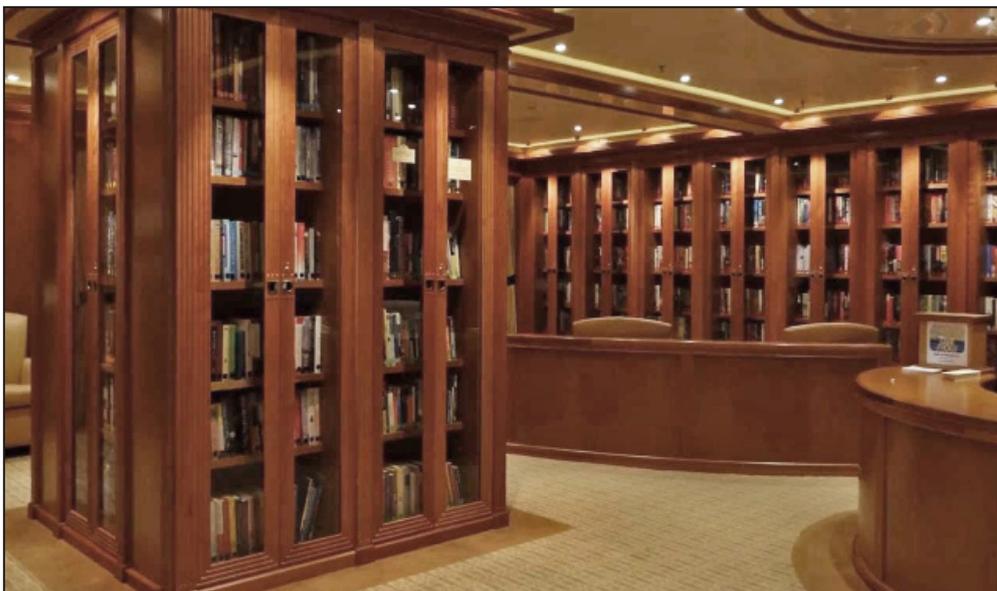


OTRA PERSPECTIVA DE LA GRAN ESCALERA (OCEANIA CRUISES)

“El pasajero encuentra cada mañana como actividad principal las excursiones que se ofrecen en tierra, puesto que el barco se encuentra en puerto. La navegación se lleva a cabo durante la noche. Si prefiere quedarse a bordo tiene a su disposición una bien surtida biblioteca, juegos de mesa, TV satéli-

te, piscina, gimnasio, sala de masajes, peluquería, salón de belleza, e incluso una sala de ordenadores conectados por internet.

192



LA BIBLIOTECA. DETALLE (SHAWN J. DAKE)

Durante las tardes, el director del crucero pone en actuación a los diferentes animadores y se abren el piano-bar, baile de salón, karaoke, shows estilo Broadway en el cabaret, magos... en fin, un enorme abanico de actividades. Otro atractivo más, que se ofrece en cada viaje, es la denominada 'bridge tour', que consiste en efectuar visitas guiadas por el puente de gobierno para que todos los pasajeros puedan ver cómo se gobierna el barco". Cuando se sale de puerto se abren, además, el casino y los "duty free". Existe también un gabinete fotográfico a bordo en el cual se hacen fotografías y trabajos de revelado continuamente. La categoría de los pasajeros es única, siendo el tipo de acomodación escogida a bordo la que influirá al final en el precio del pasaje. Todos los demás servicios son comunes.



OTRA PERSPECTIVA DE LA BIBLIOTECA (OCEANIA CRUISES)



POOL DECK (CRUISE CRITIC)

193

El 90% de las cabinas o cámaras disponen de terraza individual exterior, algo que es de apreciar. Cada día se reparte un programa de las actividades a bordo, de las posibles excursiones en tierra, del plano de la ciudad a visitar y una serie de direcciones de interés. También se ofrece un resumen de prensa con las principales noticias del día, además de existir en cada cabina un receptor de TV que, además de la programación normal de los canales comerciales, ofrece la perspectiva que se puede observar desde el puente de gobierno.



**ENTRADA DEL NUEVO AÑO EN AGUAS DE GIBRALTAR
(RADIO BAHIA GIBRALTAR)**

La entrada del año 2000 sorprendió al *R Two* en aguas de Gibraltar, organizándose un “party” especial, tanto para el pasaje como para la propia tripulación. El barco largó amarras a las nueve de la noche y fondeó en aguas exteriores a la espera y a la una de la mañana (hora española, pero

medianoche, hora inglesa T.M.G.) pudieron contemplar un vistoso castillo de fuegos artificiales.

194



**ADIÓS R TWO, BIENVENIDO REGATTA
(CRUISE MAPPER)**

Para entonces la armadora había cambiado el criterio de sus rutas, decidiendo evitar escalas en beneficio de hacerlas más cortas y, parece ser, más rentables. Antes su duración era de 10 días y, con la nueva programación, quedaron reducidas a 5. Para ello fueron suprimidos los puertos de Palma, Mahón, Almería, Casablanca y Tánger. El comandante Ressa manifestó que lamentaba mucho que el barco no visitara más el puerto de Mahón, un sentimiento generalizado entre toda su tripulación, puesto que al cabo de más de un año, le habían tomado cariño y se encontraban muy a gusto entre los menorquines.



EL REGATTA EN FREMANTLE (BAHNFREND, WIKIPEDIA)

En la entrevista y la visita al buque estuvo presente Fede Cardona, de Federico J. Cardona Trémol S.L., consignatario en este puerto de la compañía. “Personalmente prefiero más los cruceros de 10 días puesto que ahora tenemos que desarrollar toda la actividad en tan sólo 5 pero, si es bueno para la compañía, también tiene que serlo para nosotros...”. Ciertamente no podía ser muy bueno ya que la compañía tenía problemas económicos y se había comenzado a recortar gastos.



CUBIERTA 10 Y TERRAZA SPA (SHAUN J. DAKE)

Las diferentes cubiertas que albergaban los bares, restaurantes, tiendas, casino y demás, mostraban sus pavimentos recubiertos de gruesas y coloridas alfombras ofreciendo un confort realmente exquisito. Por doquier existían igualmente los adornos en ricas maderas meticulosamente trabajadas y torneadas reproduciendo las cámaras de lujo de los antiguos buques de pasajeros. Y no había que olvidar que una de las características de estos modernos, espaciosos y lujosos hoteles flotantes actuales, cuando de ser más lujuriosos se tratara, pasaba por imitar los acabados interiores de aquellos vapores y trasatlánticos de principios del siglo pasado. Así que a bordo del **R Two**, no debía de sorprender al espectador descubrir una elegantísima escalera similar a la que se hizo famosa en el mítico y tristemente desaparecido trágicamente **Titanic**. A través de ella se accede a su cubierta más espectacular, que alberga, entre otros, su sobrio y lujoso casino, en el cual resaltan el colorido de sus mesas y máquinas de juego. Sus diferentes salones, bares, la discoteca (que muy poco tenía que envidiar a las existentes en tierra), o el piano de cola del cual un veterano profesor arrancaba las más dulces melodías durante las veladas, permitiendo hacer soñar al observador, con ese viaje tan imaginario como también inaccesible para la mayoría de los mortales. Con la caída de Renaissance Cruises y el cambio de propietario del **R Two** poco cambiaría éste. Era un barco fabuloso cuando fue botado y continúa siéndolo veintidós años después, tal vez más que en sus inicios, merced a los trabajos de modernización llevados a cabo en el mismo desde que pertenece a Oceanía Cruises. El 7 de octubre de 2001, el **R Two** había quedado retenido por las autoridades en Gibraltar y posteriormente inmovilizado. Sus restantes hermanos gemelos también fueron detenidos en Gibraltar, excepto **R Three** y **R Four** ausentes, ya que estaban operan-

do en el Océano Pacífico en el momento del colapso de Renaissance. En diciembre de 2001, **R Two** y los otros antiguos barcos de la compañía que estaban en Gibraltar fueron vendidos a Cruiseinvest, y posteriormente se trasladaron a Marsella, para su posterior inmovilización. En octubre de 2002, **R Two** pasó a llamarse **Insignia**, y se fletó a Oceania Cruises, una nueva compañía fundada por Frank Del Rio (el ex vicepresidente de Renaissance Cruises) y Joe Watters (el ex CEO de Crystal Cruises).



PERSPECTIVA POR LA AMURA DE ESTRIBOR (ICRUISE.COM)

Pero antes de que el barco pasara hacia Oceania Cruises, fue subcontratado a la empresa francesa TMR desde el 19 de abril al 14 de junio de 2003, comercializándose como **Vaisseau Renaissance**, aunque su nombre no se cambió oficialmente de **Insignia**. Cuando este **Insignia** estaba terminando su contrato con TMR a finales de junio de 2003, fue devuelto a la flota de Oceania Cruises, pero como ahora también habían fletado el **R One**, y le habían cambiado el nombre por **Insignia**, el antiguo **R Two** adoptó definitivamente el nombre de **Regatta**. El **R Two** y sus 7 gemelos fueron construidos con una apariencia exterior algo cuadrada y funcional, con una gran chimenea de forma también cuadrada. En el servicio de Renaissance Cruises, su casco estuvo pintado de azul oscuro, pero tras pasar al servicio de Oceania, se cambió a blanco con una delgada franja azul que separa el casco de la superestructura. Los interiores están decorados con un estilo art deco similar a los transatlánticos de los años 20 y 30 con madera oscura pulida y colores cálidos. El barco, (a partir de ahora **Regatta**), conserva la mayor parte de las decoraciones interiores originales de sus días con Renaissance Cruises, aunque el área del lido en la cubierta 9 fue completamente renovada antes de que entrara en servicio para su actual propietaria, mientras que se llevaron a cabo cambios menos significativos en las cabinas y restaurantes. Estaba programado que **Regatta** se sometiera a una renovación significativa en septiembre de 2019 como parte del programa OceaniaNEXT, de 100 millones de dólares de la compañía. Para ello, Studio DADO, una reconocida firma de diseño de interiores con sede en Miami, estuvo supervisando el proyecto, y trabajando de la mano con el equipo interno de Oceania para crear las fenomenales suites, camarotes y

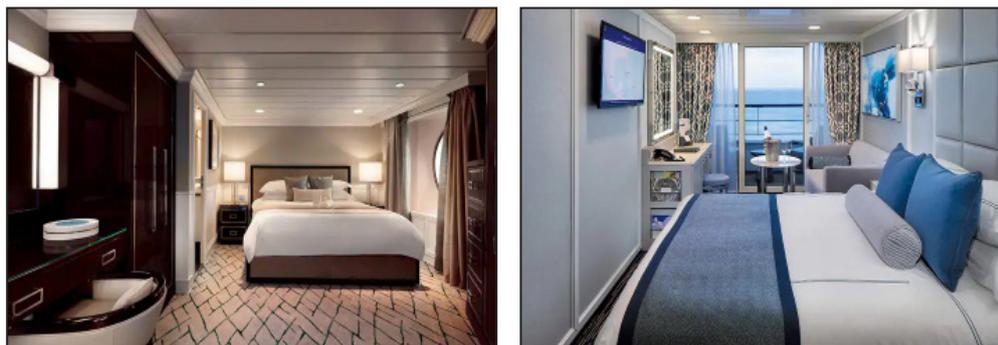
espacios públicos que se describen más adelante.



SUITES OWNER'S Y PENTHOUSE (OCEANIA CRUISES)

En el momento de su creación, la dirección de Oceania tenía objetivos claros para su empresa: “ofrecer un servicio de lujo sin convertirse en una línea de cruceros de lujo” (con un precio en la gama premium o de lujo, el barco ofrece una experiencia cercana al lujo sin tener “todo incluido”). Aunque las cabinas sean más pequeñas que las que ofrecen la mayoría de los barcos de lujo, es probable que las comodidades, el atento servicio y la excepcional cocina engañen a la mayoría de las personas haciéndoles creer que viajan con un estilo ultramoderno. Cuando *Regatta* debutó en 2003, su política de fumar (o política de no fumar) era la más rígida de la industria, continuando la impuesta en su día por Renaissance Cruises y manteniéndose así durante tres años. En ese momento, solo había dos secciones del barco en las que la gente podía llevarlo a cabo: un área pequeña delante de la piscina en el lado de estribor y una pequeña sección interior en la popa de uno de los salones del barco. Esta política restrictiva es más común ahora, y el hecho de que los barcos de Oceania todavía tengan una sección para fumadores en uno de los salones a bordo la convierte en una de las líneas más liberales. Hace apenas unos pocos años, los barcos se promocionaban como de tamaño medio; ahora se les considera pequeños.

197



SUITES VISTA Y CONCIERGE (OCEANIA CRUISES)

Para aquellos acostumbrados a barcos en el rango de 2.000 pasajeros, embarcar en el *Regatta*, con su recuento de 684 pasajeros y desplazar 30.277 toneladas, causa un inusitado placer para el viajero. La sensación aumenta cuando el buque se encuentra atracado junto a otro más grande; incluso uno que no se considere particularmente grande puede hacer que *Regatta* se vea positivamente pequeño. No tendrá características de barcos grandes como FlowRiders (simuladores para practicantes de surf, a bordo)

o boleras, espectáculos de producción de Broadway, o campos de minigolf. Más bien, lo que se obtiene es como una casa solariega en el mar: un barco cómodo, elegante y que no es demasiado grande, ni demasiado pequeño. El programa de verano de **Regatta** se concentra principalmente en el norte de Europa y la región del Báltico; los inviernos se pasan en el Caribe, México y el Canal de Panamá. Sus pasajeros son en su mayoría de los EEUU y el Reino Unido, aunque también los hay de otros países diferentes, pero en menor cantidad. A bordo, la vestimenta es siempre casual, de club de campo por las noches, lo que puede significar “dockers” y camisas con cuello para hombres y trajes de pantalón o vestidos de sol para señoras.

198



SUITE VERANDA Y ROOM SERVICE (OCEANIA CRUISES)

No hay noches formales, y rara vez se puede observar a un pasajero/a con sus mejores galas. Decir que la flota de Oceania Cruises incluye seis barcos, 4 son de la serie “R” de 684 pasajeros, más antiguos pero queridos: **Insignia**, **Nautica**, **Regatta** y **Sirena**, que se unieron a la flota de Oceanic en 1998, 2000, 2003 y 2016, respectivamente. Los otros dos fueron construidos directamente para la compañía: **Marina**, que fue botado en 2011 (y renovado en 2016) y **Riviera** que lo fue en 2012 (y también renovado en 2015). Actualmente, **Regatta** se ha convertido en la insignia de la flota, tras haber sido convertido en un barco completamente rediseñado y renovado. Nuevos candelabros fueron instalados en el “Grand Dining Room”, mejorando su iluminación y el atractivo “Salón de Recepción” se hacía más funcional. Las terrazas fueron completamente redecoradas, y sus salones, suites y cabinas cuentan desde entonces con elegante mobiliario de estilo neoclásico. Lo cierto es que a bordo se ofrecen todos los lujos que se puedan esperar en un buque de este tipo. Para servicio del pasajero, cuenta con cuatro restaurantes, ocho salones y bares, un casino, el Aquamar Spa + Vitality Center, y 342 lujosas suites y cabinas, con un gran porcentaje de los mismos dotados de terraza privada. Con sólo 684 pasajeros para atender y el personal de la tripulación, integrado por 400 personas de nacionalidad europea, un servicio exquisito está asegurado. “Las suites y cabinas ofrecen lo último en lujo y calidad, mientras que los colores empleados en la decoración, combinan el mar, el cielo y los reconfortantes tonos tierra, creando un ambiente que invita a la relajación. Cada suite o cabina a bordo está imbuido de un ambiente aún más lujoso, al contar con muebles residenciales de diseño, telas finas y cortinas elegantes con una iluminación perfecta”, rezan sus campañas informativas. Y es que el buque se caracteriza por poseer todas sus suites extraordinariamente espaciales, para ofrecer la mayor comodidad. La categoría “Penthouse” ofrece áreas de estar y comedor sobremedidos, con baños de mármol y granito y goza de suficientemente espacio para celebrar,

incluso, una cena privada en su interior.



THE GRAND DINING ROOM (SHAWN J. DAKE)

En su sala de estar se encuentra un minibar refrigerado y el baño es lo suficientemente grande, como para admitir una ducha a ras de suelo. También dispone de tocador y terraza privada amueblada. Las categorías "Owner's" y "Vista" tienen todo lo que se podría esperar de un hotel de lujo en tierra: su mobiliario es de estilo Imperio, personalizado de Italia, y cada uno tiene su propio dormitorio, comedor y mucho más, además de contar con servicio de mayordomo las 24 horas del día. También gozan de menú de servicio a la habitación gratuito las 24 horas del día, con servicio de cobertura nocturno y acceso inalámbrico a Internet. Por supuesto, éstas y todas las demás cabinas del buque se encuentran libres de humo.



THE GRAND DINING ROOM (OCEANIA CRUISES)

La categoría "Owner's" cuenta, además, con terraza privada y dos televisores de pantalla plana. Las denominadas "Concierge con Veranda" se encuentran ubicadas en las zonas más deseadas, disponiendo de una gran cantidad de comodidades y privilegios exclusivos, incluidas muchas de las que se encuentran en las suites "Penthouse". La categoría "Cabina con Terraza" dispone de muebles hechos a medida, además del lujo más popular en un buque como lo supone una terraza privada de teca para observar el panorama en constante cambio. Las comodidades dentro de cada cabina de esta categoría incluyen tocador, minibar refrigerado, mesa de desayuno y una amplia zona de estar. Las nombradas "Deluxe", con vista al mar, contienen una amplia zona de estar, tocador, minibar refrigerado y mesa de desayuno, en un ambiente suave logrado a través de su decoración. Las "Cabinas con vista al mar" están dotadas del clásico ojo de buey, que las ilumina de forma natural y disponen de una cómoda sala de estar con sofá, tocador, mesa para el desayuno y minibar refrigerado. Por último se encuentran las "Cabinas interiores", bellamente diseñadas con un aire moderno, teniendo como aspectos más destacados una cómoda sala de estar, tocador, minibar refrigerado y mucho espacio de almacenamiento. Con respecto al tema puramente culinario, decir que "The Grand Dining Room" es un restaurante de gran majestuosidad, inspirado en los grandes restaurantes de los hoteles de 5 estrellas de Europa, dotado de un ambiente digno y agradable. Magníficamente decorado con maderas finas, tapices de diseño y sillones de medidas generosas, rezuma este espacio de un esplendor clásico. Las mesas están bellamente decoradas con porcelana china, cristal Riedel, plata y finos manteles de algodón.



SELECCIÓN DE POSTRES EN EL BUFFET (SHAWN J. DAKE)

En el mismo, los camareros, con vestimenta formal y formación clásica, sirven amablemente plato tras plato de cocina de inspiración europea, o deliciosas alternativas como pueda serlo la cocina ligera y saludable Aquamar Vitality y otras opciones a base de plantas. Y en este buque, al igual que a bordo de los *Insignia*, *Nautica* y *Sirena*, en las mesas de este restaurante, se ofrecen las especialidades exclusivas de Jacques y Red Ginger todas las noches. Como la variedad es esencial, los menús cambian a

diario con una brillante selección de al menos diez aperitivos, sopas y ensaladas y doce platos principales para la cena. Otros espacios para disfrute del arte culinario son “The Bistro”, inspirado en las recetas familiares del director culinario ejecutivo, Jacques Pépin, donde se puede disfrutar de platos franceses por excelencia, así como de los favoritos para el almuerzo.



EL RESTAURANTE TOSCANA (OCEANIA CRUISES)

El menú incluye algunos de los platos de estilo “bistro” favoritos de Jacques, como la crujiente ensalada “niçoise” y un “croque-monsieur” caliente, así como una rica gama de sabores globales con selecciones de “Taste of the World” de México, Escandinavia, Italia, Tailandia, Marruecos y más. También se encuentra el “Polo Grill”, que encarna todos los elementos de un asador clásico. Consciente de la tradición, la decoración de éste cuenta con manteles de lino blanco, muebles de madera oscura y sillas flexibles de cuero burdeos con respaldo alto. Cada plato se erige como la definición misma de los favoritos tradicionales, sobre todo los platos de carne de res, todos los cuales son “USDA Prime” (calificación de “máxima calidad”) y envejecidos en seco durante 28 días para mejorar la ternura y el sabor. Suculentos platos de pescado y marisco, como el “pez espada a la parrilla” y la “langosta gratinada entera de Maine”, también son clásicos por derecho propio. La “Ensalada César Clásica” es igualmente preparada según la tradición, junto a la mesa.



BARISTAS Y TERRACE CAFE (OCEANIA CRUISES)



202

THE SURF&TURF SANDWICH EN WAVES GRILL (SHAWN J. DAKE)

Otro enclave a tener en cuenta lo es el “Toscana”, un bonito restaurante en donde los platos son presentados en elegante porcelana Versace diseñada a medida, viniendo con ello a ejemplificar la esencia de la Toscana y celebrar la pasión culinaria de Italia. Quizás la velada comience con un aperitivo de “Carpaccio de Pulpo con Vinagreta de Champaña” o el “Timbal de Alcachofa y Queso Parmesano con Salsa de Trufa Negra”. También se pueden degustar los platos clásicos de otras regiones del norte de Italia, como el “Minestrone alla Genovese”, “Lasagne al Forno alla Bolognese” u “Osso Buco alla Milanese”. El “Terrace Café” es informal y despreocupado, a la par que acogedor a cualquier hora del día. En el mismo es posible cenar dentro o simplemente sentados al aire libre, o a primera hora de la mañana, disfrutar de una suntuosa selección de desayunos.



POOL GRILL Y MARTINI'S LOUNGE (SHAWN J. DAKE)

Para almorzar, se ofrece un extenso menú de platos de inspiración internacional, cambiando por completo y se puede disfrutar de sabrosas carnes asadas con el horno de la pizzería. Por las noches, los camareros impecablemente uniformados engrandecen la ocasión, mientras la cocina adquiere su estilo más sofisticado. Las colas de langosta y las chuletas de cordero se preparan a solicitud del interesado, mientras que “sushi” y “sashimi”, recién hechos y cortados a mano, esperan su selección y, al día siguiente, una serie de menús completamente diferentes esperarán la oportunidad

de poder ser degustados. También se encuentra a bordo la “Waves Grill”, ubicado en un área espaciosa y sombreada a pocos pasos de la piscina, que ofrece un extenso y delicioso menú para el almuerzo. Durante el mismo, los chefs preparan hamburguesas gourmet, parrilladas picantes y succulentos mariscos a solicitud personal en la cocina abierta, acompañándolos con guarniciones como ensaladas frescas y crujientes patatas fritas con trufa, cortadas a mano y espolvoreadas con parmesano añejo rallado.



EN PUERTO (WWW.MAPOFUKRAINE.NET)



PRIMER PLANO MAIN LOUNGE (SHAWN J. DAKE)

La hora del té, es un evento de celebración diario que atrae irresistiblemente a los invitados al “Horizons” a las cuatro en punto. Mientras un cuarteto de cuerdas clásico toca suavemente de fondo, el personal se desliza por la sala portando abundantes carritos de pastelería llenos de sándwiches recién hechos, “petits fours” (pastelillos) de colores, bollos de rica textura con crema y postres maravillosamente “pecaminosos”. Por supuesto, una selección de té de hierbas es la pieza central de este espléndido pasatiempo

vespertino. El “Baristas”, viene a ser una deliciosa cafetería, a la par que una de las paradas favoritas de los amantes de Java.

204



ACCESO AL LOUNGE (SHAWN J. DAKE)



UN ÁNGULO DE LA BIBLIOTECA (SHAWN J. DAKE)

En el mismo se puede disfrutar de espressos, capuccinos y “lattes Illy” de cortesía, cuidadosamente preparados por los maestros baristas, así como de los deliciosos pasteles, sándwiches y biscottes caseros que tanto gustan durante todo el día. Ya sea que su creación de café favorito sea un “macchiato” o una crema Illy fresca y refrescante, el ambiente elegante y atrevido de “Baristas” es perfecto para relajarse en la tranquilidad o so-

cializar conociendo nuevos amigos. Queda por mencionar el “Servicio a la habitación” donde, tras un día de excursión en tierra, o de haber participado o tenido diversas actividades a bordo, se puede cenar en la acogedora privacidad de la suite o cabina propia. Un extenso menú de servicio a la habitación está disponible las 24 horas, pudiendo disfrutar del desayuno, el almuerzo o la cena en la terraza privada, mientras se contempla la inmensidad del mar. La compañía armadora ofrece elegancia sin pretensiones e intenta que el pasajero se sienta como en casa mientras fomenta nuevas amistades y se explora el barco. También se puede tomar un cóctel o unirse a un juego de bridge por la tarde.



EL GRAND BAR (SHAWN J. DAKE)

Decir que, a bordo, se encuentran también los bares y salones: “Martinis”, que sirve numerosas combinaciones del famoso cóctel en un ambiente íntimo que recuerda a un club privado de caballeros, con música de piano en vivo. “Grand Bar”, donde antes de disfrutar de una comida gourmet, se puede saborear una cosecha especial o tomar la bebida favorita mientras se disfruta de una animada conversación con nuevos amigos. En el “Lounge”, se ofrecen actuaciones espectaculares y vistosas de la mano del elenco de artistas de la compañía del buque: Tuxedo presenta una nueva versión de la música de Rat Pack, el Great American Songbook y la música de leyendas como Tony Bennett, Natalie Cole, Frank Sinatra y muchos más. Gatsby’s! ofrece un espectáculo de una sola noche en forma de opulento juego musical de la década de 1920, presentando personajes de época, coristas relucientes, trajes auténticos y cócteles artesanales de la época de la Ley Seca, que se sirven en el bar. Good Lovin ofrece desde los sonidos conmovedores de Ray Charles y Aretha Franklin, hasta la caliente era de grabación de Motown de Frankie Valli y Smokey Robinson, siendo un tributo contagioso al ritmo irresistible, el pop conmovedor y los clásicos de Motown de la década de 1960. Get on The Floor and Dance es un tributo a la música del baile y presenta música icónica y exitosa de artistas como Gloria Estefan, Michael Bublé, Christina Aguilera y Brian Setzer. Continuando con otras ofertas a bordo, está el “Waves Bar”, el cual se encuen-

tra ubicado en un área sombreada a pocos pasos de la piscina, ofreciendo una amplia variedad de bebidas donde, en una tarde perfecta, en la terraza con el cóctel favorito, o una copa de vino o cerveza en la mano, se puede realzar aún más el momento con un exquisito postre, como pueda serlo un helado cremoso casero o un helado de chocolate caliente. Las tres elegantes boutiques que existen en el buque cuentan con una gran variedad de artículos que van desde objetos diversos, hasta ropa casual de diseñador que, libres de impuestos, también incluyen joyería fina, fragancias y ropa con el logotipo de Oceania Cruises.

206



BOUTIQUES DUTTY FREE A BORDO (OCEANIA CRUISES)



OCEANIA AT SEA. INFORMÁTICA A BORDO (OCEANIA CRUISES)

En el Aquamar Spa + Centro de vitalidad se ofrece una amplia gama de programas, servicios y experiencias diseñados para ayudar a vivir la mejor vida del pasajero. Por supuesto, los tratamientos de spa rejuvenece-

dores y las terapias curativas son una parte esencial de esta filosofía pero, Aquamar, ofrece también clases de fitness gratuitas y diferentes menús a base de plantas a bordo.



207

CASINOS AT SEA (OCEANIA CRUISES)

Tampoco falta el clásico casino: Casinos at Sea es un centro lleno de acción, diseñado con estilo, con zonas de juegos de mesa para jugadores de todos los niveles y una variedad de máquinas tragamonedas de carrete, de video y video póquer. Y para el amante del deporte se encuentran la piscina y la terraza deportiva en la espectacular cubierta de la piscina, la Pool Deck, donde se puede disfrutar de un refrescante chapuzón en la gran piscina o relajarse en uno de los dos spas con hidromasaje allí ubicados. Numerosas y cómodas tumbonas, junto con lujosos sofás, invitan por sí solas a relajarse mientras se toma el cóctel favorito. Para los más activos, se encuentra la Sports Deck en lo alto del barco donde, mientras se disfruta de las fantásticas vistas que se ofrecen, se puede competir en la cancha de tejo o jugar nueve hoyos de golf en los greens. Para intelectuales y ávidos de lectura se cuenta a bordo con una elegante Biblioteca, de estilo inglés, la cual dispone de más de 2.000 libros y publicaciones periódicas que van desde guías específicas de destinos hasta los misterios más vendidos y la literatura clásica. Y para los más técnicos y estudiosos, se dispone del Centro de Internet Oceania @ Sea, donde poderse mantener conectado con familiares y amigos durante las 24 horas. Para un servicio personalizado, Oceania @ Sea cuenta con todo el personal, tanto en el mar como en el puerto, para resolver cualquier duda. También se ofrece acceso inalámbrico a Internet en todo el barco, lo que permite conectarse a través del propio ordenador portátil o dispositivo móvil. Y como una conveniencia adicional, los pasajeros de todas las suites "Owner's" y "Vista" disponen de un iPad durante todo el viaje. El iPad también está disponible mediante solicitud para las suites "Penthouse" y los camarotes del nivel "Concierge". En lo concerniente a correo y teléfono, cartas y postales con el franqueo correspondiente se pueden enviar desde la Recepción. El correo es recogido una hora antes de zarpar desde cada puerto de escala. El correo entrante o los faxes recibidos por el barco en su nombre se entregan directamente en la cabina correspondiente al pasajero. También se ofrecen servicios marítimos inalámbricos (WMS) para todos los teléfonos móviles GSM y dispositivos GPRS

como Blackberry cuando el barco se encuentra en alta mar. Se pueden realizar y recibir llamadas telefónicas, enviar y recibir mensajes de texto y utilizar otros servicios de datos cuando el barco se encuentra navegando. El **Regatta**, ex **R Two** no ha vuelto a recalar en el puerto de Mahón, aunque no por ello pierde su protagonismo en este tomo. Si lo están haciendo, sin embargo, tanto el **Nautica** como el **Sirena**, sus hermanos gemelos.

208



REGATTA, OCEANIA CRUISES (ANDREW V. SIEBER)

