

ALFONSO BUENAVENTURA

CRUCEROS

EN

MAHON



TOMO II

BIBLIOTECA MARÍTIMA MENORQUINA



CRUCEROS EN MAHÓN

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 mar, 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, así como a los autores de las diferentes imágenes cuyos créditos aparecen al pie de cada una de ellas.

Alfonso Buenaventura Pons

Edición en PDF

04/2021

ÍNDICE

Prólogo	09
Transatlánticos y cruceros en el puerto de Mahón	11
Y ¿que fue de aquellos buques...?	
TOMO II	
<i>Aida</i>	15
<i>Albatros</i>	31
<i>Arion</i>	43
<i>Ausonia</i>	49
<i>Black Watch</i>	59
<i>Boudicca</i>	67
<i>Clipper Adventurer</i>	75
<i>Club Med 2</i>	85
<i>Costa Victoria</i>	93
<i>Europa 2</i>	107
<i>Kristina Regina</i>	117
<i>Lamoricière</i>	123
<i>Marco Polo</i>	135
<i>Minerva</i>	149
<i>Otranto</i>	157
<i>Pacific</i>	163
<i>Princess Danae</i>	169

<i>Sea Goddess I y Sea Goddess II</i>	175
<i>Song of Flower</i>	181
<i>Sunbird</i>	189
<i>Sundream</i>	199
<i>Victoria</i>	211
<i>Vistafjord</i>	219

Especial:

<i>COVID-19: La hora de los cementerios de Cruceros</i>	233
---	-----

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, aislada 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.

Presentamos el **Tomo II** de esta colección ampliando al máximo, como en el anterior, la información y detalles, convirtiéndoles en auténticas guías que ayuden a desvelar "*que fue de aquellos buques...*"

El Autor



**EL PRECIOSO CRUCERO *COSTA VICTORIA*
(WIKIMEDIA COMMONS)**



**EL CRUCERO *EUROPA 2* NAVEGANDO
(NEDCRUISE)**



TRASATLÁNTICOS Y CRUCEROS EN EL PUERTO DE MAHÓN

11



EL *PACIFIC* AMARRADO EN MAHÓN (IMAGEN DEL AUTOR)

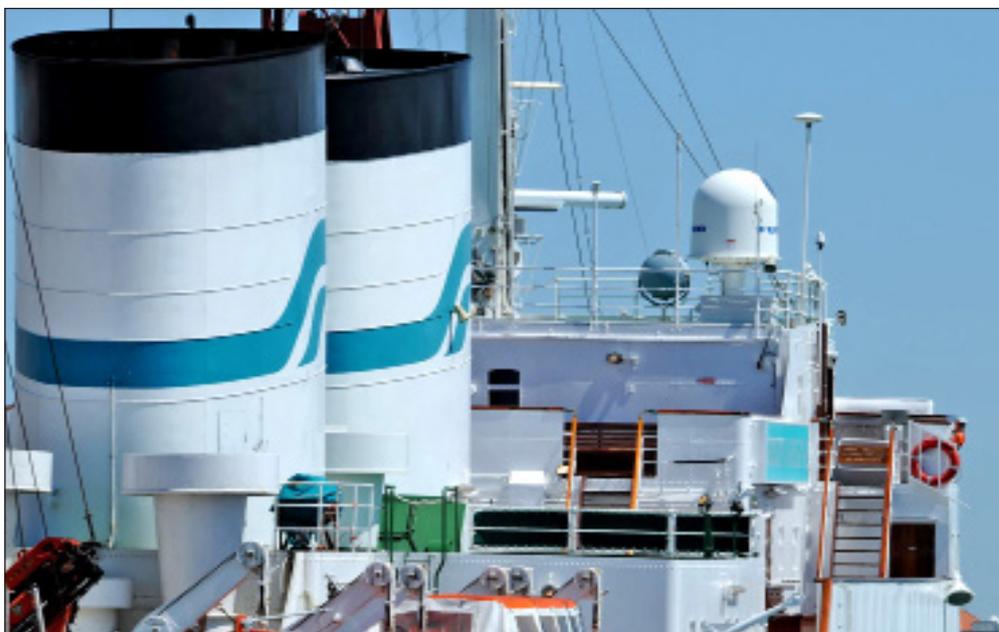
El impacto y el fuerte poder de atracción que para el amante de las cosas del mar supone la vista de los grandes buques de pasajeros, conocidos en tiempos atrás como “transatlánticos” y, en tiempos actuales como “cruceros turísticos”, motiva la apertura de esta colección dedicada enteramente a ellos. 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



MARCO POLO (DIRK SEPTER)

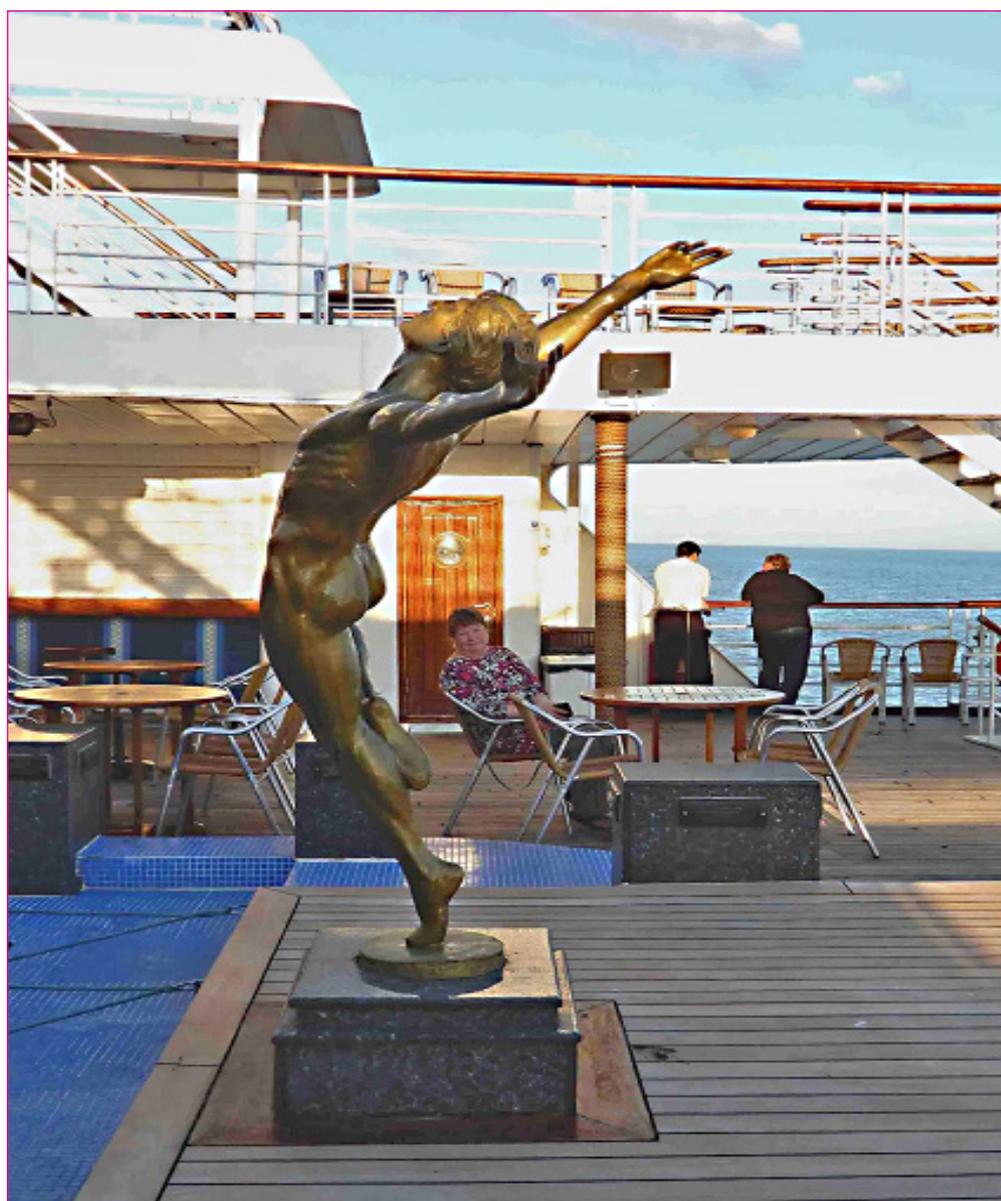
Decir que los pasajeros de estos buques llegan a puerto y aprovechan las escalas para conocer el máximo posible las particularidades de los paisajes y la arquitectura locales, así como la idiosincrasia de los habitantes. Es un mundo que ofrece mucho contenido y, por ello, se ha decidido unificar en un 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.



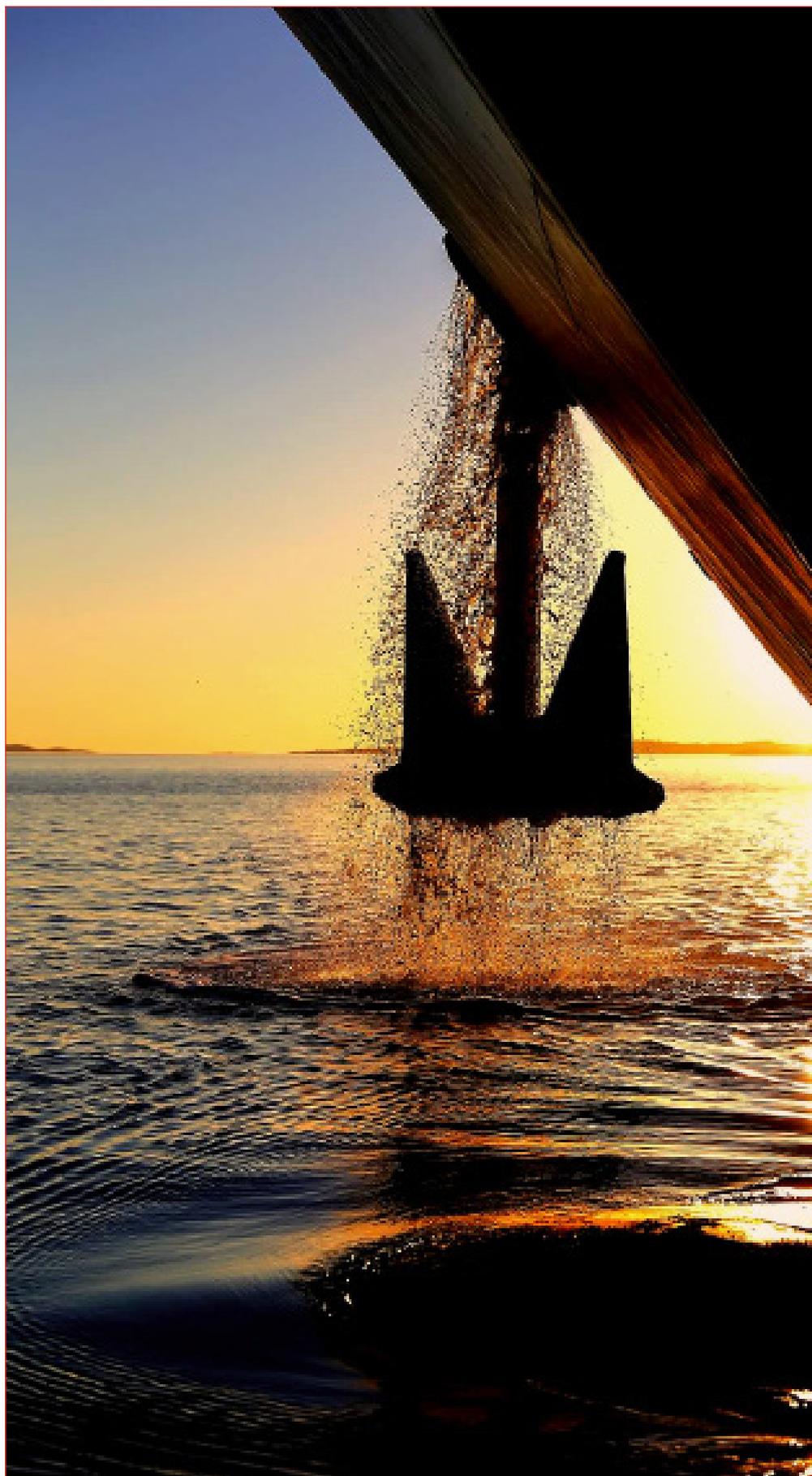
**KRISTINA REGINA. SUS CARACTERÍSTICAS CHIMENEAS
(BLOGUE DOS NAVIOS E DO MAR)**

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.



**ESCULTURA DECORATIVA JUNTO A LA PISCINA DEL MARCO POLO
(DIRK SEPTER)**



Y ¿que fue de aquellos buques...?

AIDAcara

**15**

AIDA, ACTUALMENTE *AIDAcara* (©Cruise Industry News)

A pesar de tener programada la hora de llegada al puerto de Mahón a las 13:00, sobre las 08,35 del 25 de mayo de 2000 saltaba el VHF con la llamada al práctico del capitán del *AIDA*, el impresionante crucero de la Arkona Group/Deutsche Seetouristik, en la cual anunciaba al “pilot” que sobre las 09:30 h. se encontraría encarado a la bocana. Con puntualidad germana el barco franqueó el canal de acceso haciendo su primera entrada en este puerto. Según iba sinuoseando su contorno se hacía más destacable y llamativa su presencia, cuasi provocativa, por la sobriedad de sus

líneas y la decoración pictórica que ostentaba en su casco: unos labios, unos ojos y unas largas y onduladas cejas de mujer.



EN EL DIQUE SECO (WIQUIMEDIA COMMONS)

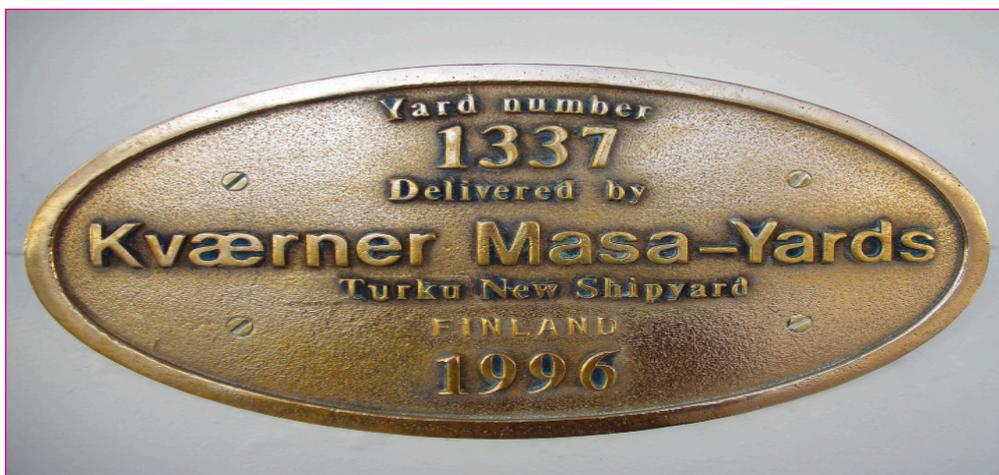
El barco se veía impecable, puesto que no hacía una semana, había salido del dique seco del puerto de Barcelona donde se le había preparado esmeradamente para la inminente temporada de verano. Arkona Group/Deutsche Seetouristik había sido fundada en su día como Deutsche Seereederei, naviera alemana precursora de Aida Cruises, siendo una entidad estatal que ofrecía cruceros para los afiliados a la central sindical única de la República Democrática de Alemania, Freier Deutsches Gewerkschaftsbund. Ello se llevaba a cabo a bordo de un buque nombrado **Völkerfreundschaft** que, traducido al castellano, viene a significar “Amistad de los pueblos”. Este barco, originalmente nombrado **Stockholm**, fue el que colisionó con el transatlántico italiano **Andrea Doria**, que terminó a pique y que, tras muchas facetas, ha llegado hasta nuestros días navegando actualmente con el nombre de **Astoria**, siendo con ello el buque de pasaje más veterano en activo, no en vano fue botado en septiembre de 1946. La compañía alemana había entrado en la industria de cruceros en la década de los 60 y, tras la reunificación de las dos Alemanias, fue privatizada, pasando a manos de un grupo inversor cuya sede radicaba en Hamburgo. Este grupo sería el encargado de establecer las bases del concepto “club-resort oceánico” que continúa imperando en la marca. Para desarrollar con éxito este proyecto, en 1994 se decidió hacerse con un buque completamente nuevo, encargado de sustituir al **Arkona** (actual **Saga Pearl II**), que ya lo había realizado en su momento con el anterior. Ese buque sería el **AIDA**, ordenándose su construcción a los prestigiosos astilleros finlandeses Kvaerner-Masa, de Turku, y tuvo un coste aproximado de unos 300 millones de marcos alemanes de la época. Se trataba, o trata, de un buque de tamaño medio, con un desplazamiento de 38.531 toneladas, y que mide 193'34 metros de eslora por 27'6 metros de manga, con un calado de 6'2. Está propulsado mediante 2 motores diesel/eléctricos de 21.720 kW que, con dos hélices, le confieren

una velocidad de 20 nudos. Está preparado para una capacidad de pasaje de 1.230 plazas, que se alojan en 593 cabinas, 391 con vistas al exterior y 202 interiores. Su tripulación la componen unos 360 miembros.



UNA HERMOSA PERSPECTIVA (©Balou46)

El diseño del buque, de 11 cubiertas con 5 ascensores, fue bastante inusual en el momento, ya que se dijo tomó como base el esquema del buque *Sally Albatross* (actualmente *Celestyal Crystal*). Y es que su configuración difería totalmente con la técnica habitual al ser emplazados los camarotes en las cubiertas bajas (de la 4 a la 7) dejando las altas para las diferentes zonas comunes.



LA PLACA IDENTIFICATIVA DEL BUQUE

Tampoco disponía de un restaurante principal sino que contaba con dos grandes zonas con servicio del tipo buffet. El barco contaba además con grandes espacios en las cubiertas exteriores aptos para la práctica de deportes y otras actividades al aire libre. El nuevo buque, construido en el tiempo récord de 22 meses, fue bautizado con el nombre de *AIDA*, pero el aspecto exterior del nuevo barco, como se ha citado anteriormente, llamaría poderosamente la atención al ser “ilustrado” con diversos dibujos

decorativos, algo que actualmente se ha hecho común en los cruceros. En el caso de esta marca, incorpora unos labios rojos femeninos en la proa, ojos a ambos lados y unas largas y sinuosas cejas. El *AIDA* inició su carrera comercial el 4 de junio de 1996 siendo bautizado oficialmente tres días más tarde en el puerto alemán de Warnemunde. El día 11 zarpaba para llevar a cabo el que sería su primer crucero oficial, una travesía entre Bremerhaven y Palma de Mallorca, puerto español donde ya establecería su base de cruceros para ese verano.

18



SALÓN CON UNA BELLA DECORACIÓN (AIDA.DE)



LLEGADA A PUERTO (©Bjoertvedt)

Las reservas iniciales fueron prometedoras, pero parece que cierta publicidad negativa en la prensa redujo la demanda y, como tal, obligó a rebajar los precios. Las dos primeras temporadas no generaron ganancias, con lo que se acordaba vender el barco a la Norwegian Cruise Line en 1997. El préstamo del barco fue solo para el primer año, no se pudo encontrar más financiación, por lo que el barco tuvo que venderse y Norwegian se hizo con la propiedad del mismo para volver a fletarlo a Arkona Group/Deutsche Seetouristik, con la opción de que ésta lo adquiriera al cabo de dos años. En ese momento, Norwegian Cruise Line esperaba ver el barco como una entrada al mercado europeo y quizás construir una mejor relación con los antiguos propietarios pero, a pesar de su reestructuración, aún mantenía una flota no competitiva de buques, en su mayoría más antiguos. La oportunidad clave sería llevar sus barcos a Europa, donde el mercado no era tan competitivo. En 2000 el buque volvía a manos de Arkona Group/Deutsche Seetouristik.



CHIMENEA Y LOGO (©Balou46)

El propósito de esta nueva etapa sería la de operar el **AIDA** bajo la marca Aida Cruises, una joint venture creada entre Arkona Group/Deutsche Seetouristik y la naviera P&O británica. Bajo el control de esta última sería tomada la decisión de ampliar la flota con la construcción de dos nuevos buques cuyo diseño estaría basado en el **AIDA** original, aunque con variantes. Y así P&O, encargó la construcción de dos buques gemelos con un diseño evolucionado con respecto al primero, que muy pronto vería su nombre cambiado a **AIDAcara**. Con la entrega de estos barcos, P&O obtuvo el control total de la empresa y **AIDA** pasó de ser un barco a una línea de cruceros. Los dos nuevos buques fueron construidos en los astilleros Aker MTW, ubicados en Wismar (Alemania), siendo nombrados **AIDAvita** y **AIDAaura** que, con su llegada, habían impuesto el cambio de nombre del **AIDA** a **AIDAcara**. Por lo que se refiere a este último, desde que se puso en servicio, sería renovado y reconstruido un total de seis veces. El último rediseño tuvo lugar con motivo de su 20 aniversario en el astillero español Navantia, en Cádiz. Comparado con las últimas unidades que se

están añadiendo estos últimos a la flota, el **AIDAcara** parece pequeño, pues la irrupción de los nuevos megacruceros parecen haberle dejado un tanto empequeñecido.

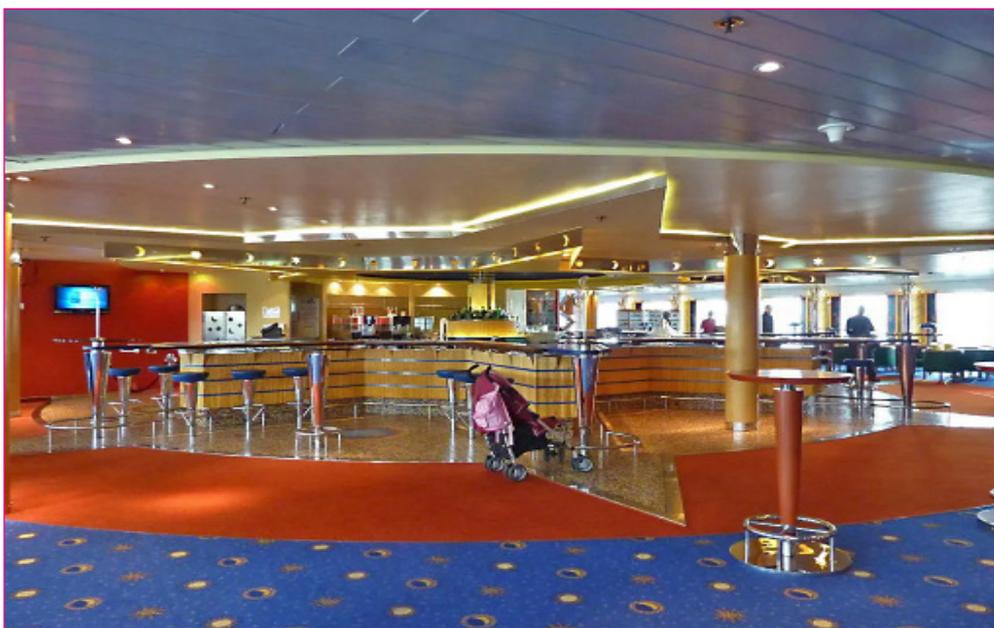
Esa fue, probablemente, la razón por la que se crearía la submarca “AIDA Selection” para el **AIDAcara** y los otros dos barcos. AIDA Selection invita en su promoción a reducir la velocidad de los viajes y visitar puertos más pequeños, según su lema “Experimente el país y su gente con AIDA Selection”.



20

PRECIOSA PERSPECTIVA (©Sabung.hamster)

Con ello seguía el ejemplo de la empresa matriz, Costa Crociere, que probó, previamente, el uso de buques más antiguos y pequeños bajo la marca “neoCollection”, aparentemente con éxito. Con esta finalidad y con el fin de reforzar el proyecto unió hace un año también a esta flota al que fuera **COSTA neo RIVIERA**, de Costa Crociere y en la que formaba parte del mismo proyecto, al que rebautizó como **AIDAmira**. En su primera escala en Mahón, el **AIDA** iba al mando del capitán Friedhold Hoppert, un marino de nacionalidad alemana, nacido en una pequeña ciudad “que se encuentra situada en el interior del país, equidistante 300 kilómetros de Berlín, Frankfurt y Munich”, indicaba en clave de incógnita. Carecía de antecedentes marineros en la familia y entonces llevaba cuatro años como capitán del buque, “tantos como tiene AIDA”, diría.



AIDA BAR (©Holiday Check)

La decoración de la cubierta de la piscina ofrecida mediante este sistema por las noches es espectacular y realmente increíble, estando acompañado de música digital que la convierten en una magnífica y auténtica discoteca al aire libre o foro de audiciones. También incorpora un equipo similar en el teatro, aunque con un enfoque diferente, ya que se trata de un sistema de proyectores gráficos, que sirven para amenizar los espectáculos que en el mismo se organizan. El pasaje que se encontraba a bordo era prácticamente de nacionalidad alemana. En la visita a bordo nos acompañó el Clubchef del buque (lo que en España es el Sobrecargo, un oficial que está responsabilizado de todo lo que se refiere a la estancia y ocio del pasaje). Llama la atención una preciosa y bien dotada boutique de recuerdos y prendas de vestir que, como es habitual en estos buques, suele permanecer cerrada en las estancias en puerto. Y en sus inmediaciones, uno de los puntos principales del barco: el teatro. De entrada ya sorprende agradablemente su extraordinaria amplitud. Y lo más valioso: el sonido y su acústica, que resultan igualmente excepcionales. Para entretener a los aproximadamente 1.200 pasajeros que viajan a bordo del *AIDAcara*, el equipo del club AIDA ofrece un programa de entretenimiento amplio y equilibrado todos los días. También se ofrecen allí mismo, como centro de reunión, conferencias y charlas informativas sobre las excursiones que se pueden realizar en las escalas. En el momento de ser visitado se estaba llevando a cabo el ensayo de uno de los espectáculos que se ofrecen al pasajero. De improviso, Ernie tomó un micro y se puso a actuar junto al grupo como un auténtico profesional.

21



MARKT RESTAURANT (©Kreuzfahrtlexicon)

Y además, perfectamente reconocido por el pasaje como se podía observar a medida que pasaba el tiempo por los contactos que mantenía con el mismo, de igual modo que con el personal a su cargo. El Clubchef es el verdadero eslabón que une la compañía con el pasajero. El aforo para el teatro había sido acondicionado para 1.000 personas que, sentadas en cómodas butacas, pueden seguir perfectamente el espectáculo desde cualquier ángulo del mismo. El grupo que se encontraba sobre el escenario nos dijo era profesional, procedía de Alemania y,

antes de embarcar ya había estado preparando el espectáculo en tierra durante dos meses para trabajar a bordo durante los seis que suele durar la temporada. Cuando finalizara en noviembre, embarcaría otro grupo diferente que presentaría un nuevo espectáculo cuando el buque zarpara en busca de las cálidas aguas del Caribe.

22



CALYPSO RESTAURANT (WIKIMEDIA COMMONS)

El personal del bar AIDA, el principal, se encontraba trabajando activamente porque el capitán tenía que ofrecer un cóctel de despedida al pasaje en cuando se zarpara de Mahón puesto que, a la mañana siguiente, con la llegada a Palma de Mallorca, finalizaba el circuito. Este bar se encontraba profusamente decorado, y el cóctel se veía reforzado a base de langosta, de la que existían numerosas fuentes repartidas por el local y colocadas de la forma más llamativa y artísticamente posible. En el mismo, una estrella de cinco puntas de gran tamaño formaba el mostrador.



ROSSINI-SELECTION (©Holiday Check)

Ubicada junto al mismo, se encuentra una galería de arte en donde se presentan y venden obras de artistas populares. Como se ha citado, para la manutención del pasaje del *AIDA* **Acara** existen 3 comedores, dos de ellos funcionando con el sistema self-service, mientras el tercero está atendido por personal. Los dos primeros funcionan como restaurantes-buffet incluidos en el precio del tour.



THEATER (©Kreuzfahrten-Finder)

En el interior del “Markt”, situado en la octava cubierta, se encuentra prácticamente preparada una gran profusión de platos donde poder escoger los más apetitosos para cada paladar, repartidos en diferentes mesas expositoras. Al acceder al mismo, el pasajero se siente transportado a un mercado pues, en el área de la entrada, se encuentran diversas canastas de frutas, mientras que los buffets se ofrecen en paradas en forma de los típicos puestos de mercado. Por su parte, el restaurante “Calypso”, ubicado la cubierta 9, es muy popular entre el pasaje por su aspecto sumamente agradable ya que se encuentra ambientado con estilo caribeño, a base de una decoración combinando palmeras, sombrillas y un alegre colorido. Es igualmente del tipo self-service, y con una terraza en la parte posterior, de forma que quien lo desee, puede comer al aire libre y perfectamente acomodado. Hay que decir que la bebida les está incluida, pudiendo escoger entre una amplia carta de vinos, cervezas, refrescos y otras bebidas sin alcohol, además de té o café. El pasaje es libre de escoger el local que más le apetezca sin necesidad de otros requisitos especiales. Este último dispone de un área de cocina en vivo, una sección de pizzas y también de una máquina de helado suave. Estos dos restaurantes se abastecen de una cocina central. Para los pasajeros que valoran una atención y una calidad superior deben dirigirse al restaurante “Selection”, de 120 plazas y ubicado en la cubierta 8, aunque se encuentra sujeto a un recargo. Antes de la renovación del buque llevada a cabo en 2016, su nombre era “Restaurant Gourmet Rossini”. Presentado con una decoración sobria que recuerda un ambiente puramente marino, está atendido directamente por el personal, el cual sirve a cada una de las mesas. Los dos restantes tienen una capacidad para 600 comensales cada uno. El local se encuentra abastecido por su

propia cocina y servicio a la carta. Cada uno de los tres restaurantes ofrece una decoración completamente diferente a los otros, a cada cual más sobrio y elegante.

24



DEPORTES A BORDO (©Kreufahrt-Praxis)

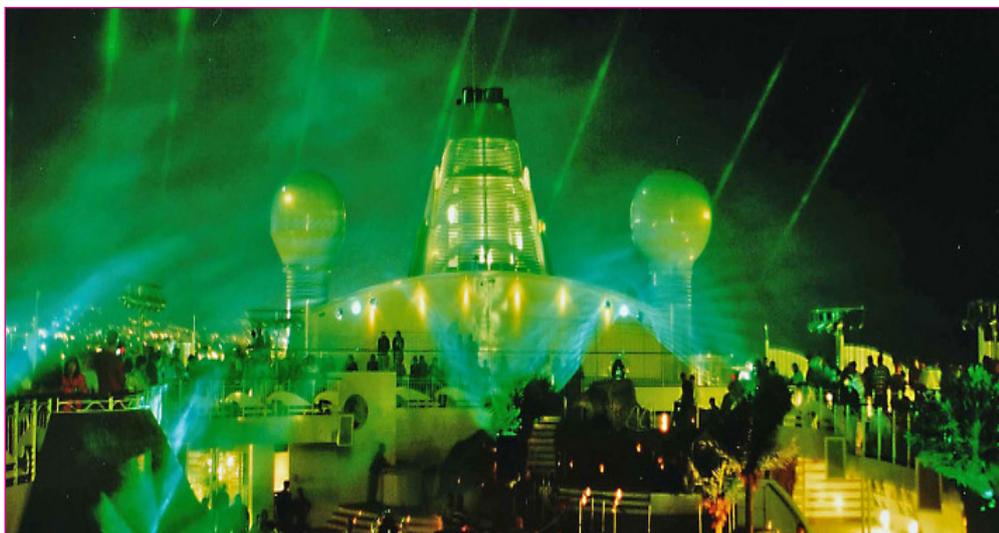
En esta misma cubierta se encuentra el salón-bar “Lambada”, ubicado entre el gimnasio y el restaurante “Calypso”, en el cual se ofrecen conciertos de piano, guitarra y otros instrumentos, música en vivo, para lo cual existe un escenario con sus correspondientes equipos de luces y sonido, siendo el conjunto de un estilo completamente diferente, más suave “aunque no siempre”, matizaba Ernie, que el de la cubierta de la piscina, que equivale más bien a una discoteca.



LA CUBIERTA DE LA PISCINA (©Hajotthu)

El “Calypso Bar”, exterior, se encuentra en la terraza situada detrás del restaurante de su mismo nombre, sin duda un lugar muy agradable en las

noches cálidas (Cubierta 9). Cuando el restaurante está cerrado, solo se puede acceder a él a través de la cubierta 10. Cubierta 10: El “Pool Bar” se encuentra bien atendido en todo momento. Cubierta 11: “Anytime Bar & Disco”, un espacio moderno y elegantemente amueblado. De vez en cuando también se utiliza para eventos a bordo.



EL SHOW DE MULTIMEDIA LASER (AIDA.DE)

En los días de mar, en que no se toca puerto, en la terraza de la piscina y a las once y media de la mañana, da comienzo el “Brunch de la piscina”. El “Kaffee und Kuchen” se sirve por las tardes en la terraza de la piscina o, en el restaurante “Calypso”. En cuanto a la oferta deportiva del buque, “Im Body & Soul Sport”, emplazado en la cubierta 9, cuenta con los últimos equipos de fitness, bancos de pesas y otros equipos para poder practicar deporte aquellos pasajeros que buscan este tipo de oferta. En el mismo se ofrecen tanto ejercicios individuales como cursos a grupos, estando dotado de un equipo Cardioscan. Durante el recorrido, se encontraba realizando una tanda de ejercicios bajo la atenta dirección de una monitora, un numeroso grupo de mujeres, en un ambiente sumamente agradable y suavemente amenizado con música de fondo. En un ángulo del mismo se emplaza el salón de belleza, con varias clientas que son esmeradamente atendidas por las esteticienas del barco. Es un recinto circular, que incorpora también la peluquería y otros servicios. Además de todo ello, quien lo desee puede reservar excursiones en bicicleta, practicar inmersiones y más en el “Landtag” para cuando se permanece en puerto. En resumen, quien lo desee puede practicar el golf en la cubierta 9, participar en juegos de pelota en la cubierta 10 (en el área abierta frente a la piscina) o utilizar el campo de jogging alrededor del barco en la cubierta de botes (cubierta 6). El camino para correr tiene 375 metros de largo. La cubierta de la piscina contiene la cancha de baloncesto, la piscina propiamente dicha y multitud de hamacas repartidas alrededor de esta última, por lo que está convertido en un lugar para el más completo relax del pasajero. También hay tumbonas en popa (en la cubierta 7). Cuando en 2000 recaló en Mahón, disponía de un apartado en la cubierta de la piscina para aquellos pasajeros que practicaran el nudismo, fuera de miradas indiscretas. El “Body & Soul Spa” se encuentra a popa en la cubierta 10. Además de los tratamientos de bienestar típicos ofrecidos en los barcos, también se encuentran diversas experiencias de sauna y yakuzzi.

26

**CABINA INTERIOR (AIDA.DE)**

Dominando esta cubierta se encuentran instalados los equipos láser que sirven para amenizar las noches en que se organizan espectáculos o se da vía libre a la discoteca. Son sumamente llamativos los espectáculos de láser que se ofrecen en esta terraza, los cuales atraen a la multitud por su espectacularidad, siendo muy aplaudidos. Precisamente para esa misma noche, en que el capitán se habría despedido de sus pasajeros, estaba anunciada una gran fiesta en la misma, en la cual se utilizarían todos los recursos de los cuales se encuentra dotada. Decir también que el buque incluye en su plantilla a un médico con su correspondiente enfermería y está dotado asimismo, de una pequeña biblioteca y de un apartado especial para los más pequeños en el que pueden jugar y divertirse en un entorno completamente seguro.

**PREMIUM SUITE (AIDA.DE)**

También portaba incorporadas dos antenas receptoras vía satélite para facilitar una serie de posiciones de operador para los pasajeros aficionados a navegar a través de internet, estando previsto que desde el buque

podieran conectarse o hacer chats con sus amigos y familiares que se encontraban en Alemania. Existía igualmente un canal de TV exclusivo para el barco a través del cual se pasaban noticias, películas y documentales.



JUNIOR SUITE (AIDA.DE)

En cuanto a los alojamientos, **AIDAcara** dispone de 590 cabinas en nueve cubiertas de pasajeros, 391 exteriores y 202 interiores, pero únicamente 48 de ellas tienen balcones o terrazas. Y ello es debido a que **AIDAcara** se creó en un momento en que los balcones se veían más como un lujo en los cruceros del que se podía prescindir. Las cabinas están ubicadas en las cubiertas 4 a 7. Algunas suites, “Junior” y “Premium”, completan la gama en la parte superior. Las cabinas interiores miden 14,50 metros cuadrados y se comercializan como cabinas de 2 y 3 camas. El equipamiento básico de las que tienen vista al mar es el mismo que las cabinas interiores. El tamaño es de entre 13,50 y 17 metros cuadrados y, dependiendo del tamaño y diseño empleado, pueden acoger de 2 a 4 personas. Con respecto a las cabinas dotadas de balcón, su tamaño se sitúa en 20 metros cuadrados y ello incluye el balcón con sus 3 metros cuadrados. En términos de equipamiento y estructura, las cabinas con balcón no difieren fundamentalmente de las cabinas exteriores más grandes. Las suites denominadas “Junior” miden 31 metros cuadrados y son más amplias y cómodas que las cabinas con balcón. Sus baños disponen de bañeras y el balcón asociado mide seis metros cuadrados. Existen cuatro suites “Premium”, que miden 55 metros cuadrados y se encuentran una al lado de la otra en la cubierta 7. Este tipo de suite está diseñada para dos o tres personas, estando muy logradas. Los baños también están equipados con bañera. Una terraza de 80 metros cuadrados emplazada frente a las cuatro suites es compartida por sus residentes. También hay cabinas aptas para sillas de ruedas que han sido ubicadas en las cubiertas 6 y 7, pero tienen en frente los botes salvavidas, que pueden restringir las vistas. Todas están dotadas de TV interactiva, caja fuerte y teléfono.

28



LAMBADA BAR (AIDA.DE)

Otro punto que llama poderosamente la atención, el cual teníamos verdaderos deseos de poder contemplar, es el puente (bridge) de gobierno. Espacioso y, sin temor a equivocarnos, podría calificarse como singular. En el centro de la sala se encuentra en forma de “U” invertida, es decir, con la curva hacia proa, el centro neurálgico del manejo de todos los controles del barco. El timonel tiene su posición en este punto, teniendo al abasto de sus manos la rueda del timón y todos los demás controles.



INCONFUNDIBLE LOGO DE LA MARCA QUE EN SU DÍA MARCÓ UNA ÉPOCA

Existen otras consolas, duplicadas como es habitual, a cada banda en los “bacalaos” o balcones laterales, y un sinfín de equipos y cuadros de control en el mamparo de popa. El conjunto queda completado, en un ángulo del mismo, con un sofá y cómodas butacas para el descanso del personal

de servicio. Seetours fue rebautizada como AIDA Cruises en 2004. Poco a poco el grupo se convertiría en la línea de cruceros líder para el mercado alemán, con una flota de barcos modernos con los que la compañía ha desarrollado cómodamente este mercado en Alemania. Tras la fusión, el control ejecutivo de AIDA Cruises se transfirió a Costa Cruises Group, una de las principales empresas operativas de Carnival Corporation & plc, responsable de las marcas europeas del grupo.



EN PUERTO (FLEETMON)

En octubre de 2017, **AIDAcara** partió de Hamburgo en el primer crucero mundial de la compañía. Después de una navegación de 116 días, el barco regresó a Hamburgo el 10 de febrero de 2018. Visitó Southampton, Lisboa, Madeira, Río de Janeiro, Ushuaia, Isla de Pascua, Tahití, Singapur y Maldivas, entre otros destinos. Como datos históricos, **AIDAcara**, desde 1996 hasta 2001 se llamó **AIDA**, estando registrado desde 1996 a 1997 en Rostock (Alemania); de 1997 a 1999 en Monrovia (Liberia) y de 1999 a 2000, nuevamente en Rostock. Con la llegada de sus dos gemelos, en 1999 pasaba a denomi-

narse **AIDAcara**, para diferenciarse de los otros y volvía a ser registrado en Monrovia hasta 2002. Desde 2002 a 2004 estuvo registrado en Londres y de 2004 en adelante en Génova (Italia). Fuentes: Crociereuk.wordpress.com, Shipdetective.com y Aida.de.

30



EN PUERTO. ELEGANCIA (©Stefan.straub)



EN PUERTO. AMURA DE ESTRIBOR (©Darkone)

ALBATROS



EL PRIMER ALBATROS QUE VISITABA EL PUERTO DE MAHÓN. TRAS SU BAJA FUE SUSTITUIDO POR OTRO BUQUE MÁS MODERNO REBAUTIZADO CON EL MISMO NOMBRE (ARCHIVO DEL AUTOR)

Sería en marzo de 1955, cuando la Cunard Line le daba a John Brown, de Clydebank, la confirmación de un pedido para el que sería buque final de una serie a la que la prensa naviera describiría como un “cuarteto brillante”. Además del servicio transatlántico más prestigioso de Southampton a Nueva York, la Compañía también operaba otros servicios, incluido uno de Liverpool a Montreal (Canadá). En esta carrera, su principal competidor era la Canadian Pacific Steamships. Para fortalecer su posición en este servicio, Cunard decidió ordenar la construcción de una nueva serie de cuatro buques idénticos en 1951. Esta serie, eventualmente conocida como clase *Saxonia*, tras finalizar la primera unidad, fue adjudicada al astillero John Brown & Company, de Clydebank, en Glasgow (Escocia). Los barcos de esta clase fueron proyectados con una apariencia de transatlántico clásico, muy apreciado por el cliente norteamericano, con un casco negro, una proa larga, una superestructura delantera en terrazas ligeramente redondeada, mientras que en popa era escalonada. Sin embargo, carecían de la tradicional plataforma de paseo que se proyectaba hacia afuera y su chimenea era un tanto inusual, con la parte superior redondeada. Debido a su capacidad de transporte de carga, disponían de cuatro grandes grúas tanto en la cubierta de proa como de popa y de tres bodegas de carga ubicadas tanto a popa como a proa de la superestructura. Los espacios para pasajeros se encontraban ubicados entre ellos, con la clase turista dominando dichos espacios.



EN SUS INICIOS COMO SYLVANIA (LIVERPOOLSHIPS.ORG)

A pesar del dominio de la clase turista, sus interiores fueron contruidos con los elegantes estándares mantenidos por Cunard en sus barcos anteriores. Entre los espacios públicos se incluyó un salón de cine con balcón. El primer barco, *Saxonia*, fue entregado en 1954, siguiéndole el *Ivernía* en 1955, *Carinthia* en 1956 y, finalmente, el *Sylvania* en 1957. Como era la tradición para los barcos de Cunard Line, todos ellos llevaban nombres en latín, correspondientes a provincias de los imperios romano y sacro. La cuarta unidad, el *Sylvania*, el día de su botadura sería amadrinado por la Sra. Norman Robertson, esposa del Alto Comisionado de Canadá en Londres. El acto tenía lugar el 22 de noviembre de 1956. Los directores de Cunard estaban convencidos de que, al menos durante otra década tendrían suficientes pasajeros que desearían viajar con un cierto grado de lujo y estilo que mantendría viables las nuevas construcciones. El *Sylvania* presentaba como características principales, un desplazamiento de 21.989 toneladas, una eslora de 185.40 m., una manga de 24,49 y un calado de 8,90. Fue matriculado en el registro de Liverpool. Su propulsión estaba proporcionada mediante 4 turbinas de vapor John Brown, con engranajes de reducción dobles, y con una potencia combinada de 18.277 kW, que actuaban sobre 2 hélices gemelas. Hay que citar que estos buques no se diseñaron exclusivamente como transatlánticos de pasajeros, sino que eran mixtos, ya que también incluían los elementos necesarios para manejo y transporte de carga. Por lo que se refiere al alojamiento para pasajeros, éste contemplaba únicamente dos clases, primera y turista, con esta última ocupando la mayor parte del barco. Las dimensiones exteriores fueron definidas por la vía marítima del San Lorenzo, ya que tenían que poder navegar desde el Océano Atlántico hasta Montreal.



**OTRA IMAGEN DEL SYLVANIA EN LOS ASTILLEROS DE LIVERPOOL
(LIVERPOOLSHIPS.ORG)**

El *Sylvania* quedó listo para llevar a cabo sus pruebas en la Arran Mile el 27 de mayo de 1957, realizándose dos recorridos en la misma mañana y con resultados altamente satisfactorios. El nuevo barco zarpó de Greenock el 5 de junio de 1957 en su viaje inaugural con destino a Quebec y Montreal. Los problemas industriales en Liverpool habían impedido que el nuevo transatlántico visitara su puerto de origen antes del viaje inaugural. Frank H. Dawson, director y gerente general de Cunard Line, hablando en un almuerzo celebrado a bordo del *Sylvania* antes de su viaje inaugural, comentó: *“Los últimos quince meses han sido probablemente los más difíciles en mis 45 años de servicio en la Compañía.”*



OTRA IMAGEN COMO SYLVANIA (LIVERPOOLSHIPS.ORG)

En ese tiempo, hasta marzo de 1957, hemos sufrido pruebas y tribulacio-

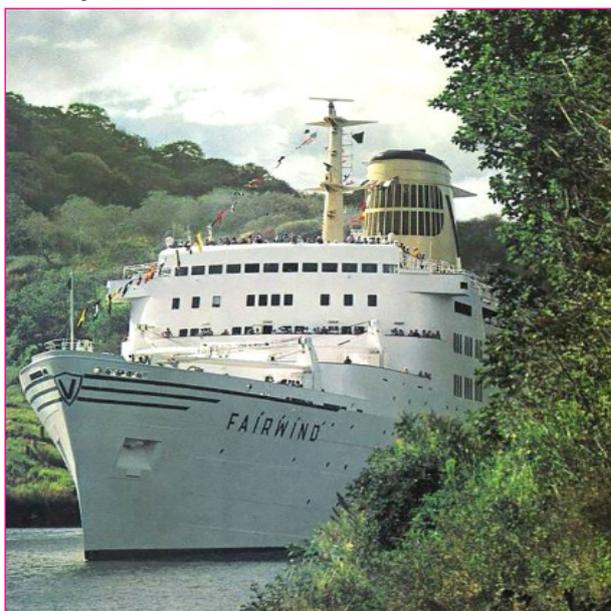
nes, principalmente laborales”. A pesar de esto, Dawson habló principalmente de logros y esperanza, y dijo: “Podemos continuar y construir otros barcos en el futuro porque tenemos un gran y duradero afecto por nuestros primos canadienses.

34



UNA TERCERA IMAGEN COMO SYLVANIA (LIVERPOOLSHIPS.ORG)

Canadá se ha desarrollado y será cada vez más importante para nuestra vida diaria. Hay un enorme potencial allí y nosotros, como Compañía, hemos tratado de servirles. La participación total de Cunard en el comercio de pasajeros canadiense, desde 1947, tanto en dirección oeste como en dirección este, han totalizado los 614.000 pasajeros “. La Cunard Line aprovechó la oportunidad para anunciar que, tras la finalización con éxito de su programa de construcción para el servicio canadiense, se había reservado un puesto de atraque en Clydebank para un nuevo transatlántico de pasajeros para reemplazar el envejecido **Britannic**.



COMO FAIRWIND (CUNARD LINE)

El *Sylvania* operó el servicio canadiense desde Liverpool en compañía de su hermano el *Carinthia* durante el verano y otoño de 1957 hasta el final de la temporada de St. Lawrence. Su primera llegada a Nueva York fue el 17 de diciembre de 1957 y luego se embarcó en un crucero navideño a las Indias Occidentales. El 10 de enero de 1958 reanudó el servicio transatlántico y el 5 de abril regresó a la carrera canadiense. En el primer año completo de servicio del *Sylvania* (1958), cerca de 1.036.000 pasajeros cruzaron el Atlántico por mar. Sin embargo, este fue también el año en que los modernos aviones a reacción comerciales entre Europa y Nueva York entrarían a escena, lo que tendría un efecto inmediato, (en 1959), en el número de pasajeros que optaron por cruzar por mar y, por ende, para el *Sylvania* y sus hermanos, construidos sin pensar realmente en un uso ocasional como cruceros. Sin duda, esta resultaría una mala noticia. El *Sylvania* sirvió en la carrera canadiense durante un tiempo relativamente corto. En noviembre de 1960 se anunció que reemplazaría al *Britannic* en el servicio Liverpool – Nueva York. Cualquier pensamiento sobre la construcción de un reemplazo para el *Britannic* se había abandonado debido a los resultados cada vez más pobres de los transatlánticos de pasajeros de Cunard, y los comentarios ‘entusiastas’ del gerente general en la víspera del viaje inaugural del *Sylvania* apenas tres años antes ahora sonaban bastante huecos. Durante su reacondicionamiento anual en enero de 1964, ochenta de las cabinas de clase turista fueron reacondicionadas y equipadas con baños privados. Si bien este fue un movimiento bienvenido, estuvo lejos de ser suficiente como para hacerla competitiva con otros transatlánticos en servicio. Aquello sería un gesto simbólico pues, después de todo, tenía 250 cabinas de clase turista. Los directores de Cunard Line comprendieron claramente que la demanda de pasajes transatlánticos durante la mitad del invierno estaba en fase terminal y en rápido declive, y el 10 de febrero de 1965 el *Sylvania* realizó un crucero de 27 días desde Southampton hasta el Mediterráneo.



COMO ALBATROS (CRUISESHIPODYSSEY.COM)

El invierno siguiente, el buque se empleó más en cruceros hasta el 20 de abril de 1966. Apenas se había asentado en el Atlántico, la huelga de marineros de seis semanas comenzó a mediados de mayo y el buque se vio envuelto en plena disputa cuando atracó en Liverpool. Tres semanas después del final de la huelga, el 22 de julio de 1966, el presidente de Cunard, Sir Basil Smallpiece, informó a los empleados de la empresa, tanto a flote como en tierra, cuán grave se había vuelto la situación financiera. La huelga de los marineros le había costado a Cunard 3 millones de libras esterlinas. Se diría que, en los últimos cinco años, los transatlánticos habían sangrado a la Cunard hasta los 14 millones de libras esterlinas en pérdidas totales. La compañía cerró la ruta Liverpool – Nueva York a finales de 1966 y el *Sylvania* realizó los últimos viajes a cruzando el Atlántico en noviembre. El Mersey Docks & Harbour Board no derramó lágrimas sentimentales: siempre había estado más interesado en los buques de carga de larga estancia que en los transatlánticos de pasajeros de respuesta rápida. El casco del buque había sido pintado de blanco durante su revisión de 1966/67, y el 13 de enero de 1967 zarpó de Southampton en un crucero de 36 días al Caribe. Únicamente los salones públicos disponían de aire acondicionado, mientras las cabinas de pasajeros debían conformarse con refrigeración a tiro forzado y ventiladores lo que, a veces, se traducían en un calor insoporrible. A su regreso de las Indias Occidentales, el buque tomó como base Gibraltar para una serie de cinco cruceros a realizar por el Mediterráneo. Los pasajeros volaron de Gatwick a Gibraltar y se introdujo el concepto de vacaciones de vuelo/crucero. Durante estos cruceros, el *Sylvania* portaba un aerodeslizador SRN-6 en su cubierta de proa.



INTERIORES (CRUISESHIPODYSSEY.COM)

La British Hovercraft Corporation estaba tratando de interesar a los gobiernos de varios países ribereños del Mediterráneo en la compra de este tipo de aparatos y de dar a los funcionarios del gobierno una demostración práctica de las capacidades del aerodeslizador que se puso en el agua, utilizando el equipo del barco, en varios puertos, completándose con nuevas demostraciones en otras líneas. El aerodeslizador no estaba allí para proporcionar viajes de turismo a los pasajeros de cruceros, aunque se realizaban viajes cortos ocasionales para ellos. Bajar y recuperar el aerodeslizador era un trabajo que requería mucho tiempo para la tripulación de cubierta, lo que implicaba un tiempo extra considerable. En vista del escaso éxito cosechado, el experimento no volvería a repetirse. Después de completar su programa de cruceros, el *Sylvania* regresó al servicio canadiense, alternando entre Liverpool y Southampton como su puerto terminal en el Reino Unido. Se celebraba la 'EXPO 67' (la Feria Mundial) en



INTERIORES (CRUISESHIPODYSSEY.COM)

Montreal, y Cunard esperaba atraer y transportar a los pasajeros que deseaban visitar la Feria. Después de salir de Montreal el 15 de junio de 1967, el buque encallaba en un banco de arena cuando se encontraba entre Lac St. Pierre y Trois Rivières (Quebec), fracasando todos los esfuerzos para reflotarlo, interviniendo en ello varios remolcadores potentes. El buque llevaba a bordo casi al completo su capacidad de pasaje, por lo que se les ofreció un pasaje aéreo o el transbordo al buque *Empress of England*, que había zarpado de Montreal al mediodía del día siguiente. Los pasajeros que optaron por embarcar en el *Empress of England* fueron trasladados a última hora de la tarde sobre la cubierta de un ferry desde Trois-Rivières y, según se dijo, fueron embarcados a bordo del *Empress of England* a través de la entrada de servicios de la cocina. Mientras tanto el buque se negaba obstinadamente a ser reflotado y fue solo cuando sus búnkeres y lastre de agua dulce fueron extraídos, y la tripulación fue enviada a los botes salvavidas, que podría ser rescatado del lodo de San Lorenzo. Fue remolcado de regreso a Montreal y entró en el muelle flotante de Canadian Vickers el 26 de junio, y permaneció allí durante tres días mientras se reparaban los daños a sus hélices.

37



INTERIORES (CRUISESHIPODYSSEY.COM)

Toda su tripulación vivía a bordo durante este tiempo, lo que fue extremadamente difícil para todos los interesados, ya que el barco estaba prácticamente cerrado sin calado forzado en el calor y la humedad del verano canadiense. Después de dejar el muelle flotante, el buque regresó a Montreal hasta su próxima navegación programada hacia el este el 4 de julio. En octubre de 1967, el presidente de Cunard, Sir Basil Smallpiece, anunció que el *Sylvania* sería retirado del servicio junto con el *Carinthia*, mientras el *Caronia* no resultaba adecuado para la navegación, y luego se preguntó

por qué el número de pasajeros era tan bajo en el extenso programa de cruceros que duró hasta el 7 de mayo de 1968. El *Sylvania* zarpó de Nueva York el 11 de diciembre de 1967 hacia Southampton con 462 pasajeros, el único transatlántico de Cunard que realizó una travesía navideña del Atlántico norte, recalando en Halifax (Nueva Escocia), para recibir setenta y siete pasajeros más.



PROMENADE DECK (CUNARD)

El buque completó su servicio en Cunard casi once años después del día en que partió de Greenock en su viaje inaugural el 5 de junio de 1957. Y en Southampton quedó amarrado, junto a su hermano *Carinthia*. Ambos eran anticuados pero, curiosamente, sus años de esplendor aún estaban por llegar. Y es que ambos buques serían rápidamente vendidos a la Società Italiana Trasporti Marittimi SpA (la línea Sitmar), con sede en Italia, a un precio de 1 millón de libras esterlinas cada uno. Sitmar tenía la intención de operar los dos barcos en el servicio de inmigrantes australianos, pero luego perdió el contrato con el gobierno australiano contra la Chandris Lines. Como resultado, los dos ex-Cunard permanecieron amarrados durante casi dos años. El nombre de *Sylvania* se cambió inicialmente a *Fairland*, y luego a *Fairwind*, tomando como nuevo registro, Liberia. El 6 de enero de 1970, el Fairwind salió de Southampton a remolque y llegó a Trieste el 18 de enero donde el barco sería completamente reconstruido en las instalaciones del Arsenal Triestino San Marco. Una vez terminado había quedado totalmente irreconocible como el antiguo *Sylvania*. Cada una de sus cabinas de pasajeros había sido rediseñada y todas disponían de baño privado. También fueron cambiadas sus superestructuras y chimenea. La superestructura delantera sería reconstruida de forma elegante y aerodinámica, mientras que la chimenea adquiriría una forma más moderna, ligeramente cónica y con una aleta deflectora de humo en la parte superior. También serían eliminadas las grúas de carga. Fueron, además, agregadas

tres piscinas en las cubiertas traseras, y los alojamientos llevados a los altos estándares esperados por los pasajeros de cruceros norteamericanos.



INTERIORES (LIVERPOOLSHIPS.ORG)

39

Después de la remodelación, sus instalaciones incluían un teatro, cinco salones y tres restaurantes. No fue hasta el 14 de junio de 1972 que se completó el trabajo y el **Fairwind** zarpó en un viaje de posicionamiento a Los Ángeles. Sitmar se dedicó a promocionar el buque como “el crucero más lujoso jamás visto en la mayor parte del mundo”. La ruta habitual incluía tránsitos del Canal de Panamá en viajes desde San Juan a Acapulco y de Los Ángeles a México. La reputación de Sitmar Cruises seguía creciendo y el **Fairwind** con su robusto casco del Atlántico Norte y fuerte proa, construido para resistir cualquier mar, aseguró a sus pasajeros un viaje mucho más cómodo que el que podría ofrecer cualquier crucero nuevo especialmente diseñado. Después de doce años de exitosos viajes, fue completamente renovado en 1984. En 1988 realizó dos cruceros por el Amazonas llegando hasta Manaus.



INTERIORES (LIVERPOOLSHIPS.ORG)

Más tarde, ese mismo año, uno de los ejes de su hélice se quebró y tuvo que ser remolcado hasta un astillero de San Francisco para su reparación. Cuando reapareció lo hacía con el nombre extendido **Sitmar Fairwind**. Como para mostrar desaprobación por este nuevo nombre, el barco se descompuso unas semanas más tarde frente a Nassau y tuvo que ser nuevamente remolcado, esta vez a Nueva York, para ser sometido a unas pro-

longadas reparaciones. El 28 de julio de 1988, P&O adquirió la totalidad del capital social de Sitmar Cruises. El precio pagado fue de 210 millones de dólares. Esto significó que el **Fairwind** volvía a ser de propiedad británica. Le dieron un nuevo nombre, **Dawn Princess**.



INTERIORES (LIVERPOOLSHIPS.ORG)

El barco recibió la librea de Princess completamente blanca, con tan solo la parte superior de chimenea pintada de azul oscuro e incorporando el logotipo de la clásica "ola" de Princess en la misma. En el servicio de Phoenix Reisen, su chimenea estaba pintada de color turquesa con una tapa negra, con el logotipo de la gaviota y el sol de Phoenix. Además, se pintó una franja decorativa de color turquesa en su casco. Sus primeros cruceros para P&O la llevaron de Nueva York a Halifax, Quebec y Montreal. Durante un recorrido en 1991 en el dique seco de Portland (Oregon), se descubrió amianto en su estructura, con el resultado de que el buque tendría que permanecer fuera de servicio durante tres meses mientras le era completamente retirado.



VISTO DE POPA, POR LA ALETA DE BABOR (CRUISESHIPODYSSEY.COM)

En 1992, P&O Cruises declaró que el **Dawn Princess** ya no encajaba en la moderna flota de la Compañía y, en 1993, fue retirado del servicio. Entonces sería comprado por Happy Days Shipping, una subsidiaria de Vlasov Group siendo renombrado **Albatros**, el nombre con el cual visitaría varias veces el puerto de Mahón. Ésta, a su vez, lo fletaba al operador turístico alemán Phoenix Reisen a partir del 27 de marzo de 1993 y por un período de

cinco años. El 18 de agosto, el *Albatros* emprendió su primer crucero para Phoenix Reisen desde Alemania a Cabo Norte (Noruega). Se planeó un ambicioso programa para el buque, que incluía un crucero mundial anual de 100 días. El 30 de mayo de 1995, cuando el buque se encontraba a unas sesenta millas de Yanbu, en el Mar Rojo, se produjo un incendio repentino en la sala de máquinas.



**ALBATROS: UN BUQUE CON UNA MUY DILATADA HISTORIA
(PASSENGER TERMINAL AMSTERDAM)**

El incendio se extinguió rápidamente, pero las calderas serían apagadas como medida de precaución. Finalmente pudo llegar a Jeddah, en la Arabia Saudita, donde desembarcaron sus pasajeros para ser llevados a casa en vuelos fletados. El viejo transatlántico fue entonces remolcado a Livorno, para ser nuevamente sometido a reparación provisional. Las reparaciones y recorrido completo se llevarían a cabo en los astilleros Lloyd Werft, en Bremerhaven a donde llegaba en junio. Un par de años después zarpaba de Bremerhaven en un crucero de dos semanas por las Islas Británicas. En su transcurso hizo escala en Liverpool el 13 de mayo de 1997 y tres días más tarde fondeaba frente a St Mary's en las Islas Scilly. Poco después de reanudar su viaje, el buque colisionaba contra el bajo North Bartholomew Rock, en St Mary's Sound. Sus 504 pasajeros permanecieron a bordo hasta que un ferry fletado expresamente los llevó hasta Penzance un día después. El 25 de mayo el buque pudo navegar hasta Southampton por sus propios medios, siendo escoltado por la lancha del práctico y el bote salvavidas de St Mary's y, poco después, sería varado en el dique seco del astillero A & P, de Southampton. La avería consistió en un corte longitudinal en el casco de 61 metros de longitud. En el momento de la colisión estaba maniobrando a unos 6 nudos. Había sido el incidente más grave de su larga vida, y lo que le salvó de convertirse en una pérdida total fue el importante refuerzo adicional que incorporaba el barco en su pie de roda y pantoque



EN PUERTO. AMURA DE BABOR (©Vincent Neale)

para ayudar a resistir el hielo del San Lorenzo en su ruta diseñada durante sus días en Cunard. El *Albatros* regresó al servicio activo con Phoenix Reisen, completándose otros seis años de ambiciosos cruceros, que incluyeron un increíble crucero mundial de 130 días en 2001. El final le llegó en noviembre de 2003, cuando supuestamente y con 46 años sobre sus cuernas fue retirado del servicio debido a graves problemas técnicos en la máquina, y se canceló otro crucero mundial que estaba planeado. El presupuesto de la reparación fue considerado como inasumible para un buque tan veterano y el viejo barco permaneció atracado en Génova durante varias semanas, pero muy pronto y, renombrado *Genova*, era despedido hacia Alang, en la India, a cuyas playas llegó el 19 de enero de 2004 para encontrar su fin a manos de los shipbreakers. La demolición se completó justo cuando se cumplía el 47 aniversario de su viaje inaugural. Como buque de reemplazo, fue fletado rápidamente el *Crown*, en enero de 2004, para asumir el programa del anterior, siendo rebautizado con el mismo nombre de *Albatros* (aparecido en el Tomo I de esta serie y que también llevaría a cabo en Mahón diversas escalas).



EN PUERTO. CUBIERTA PISCINA (©Vincent Neale)

ARION**43****EL ARION EN MAHÓN (ARCHIVO DEL AUTOR)**

Este buque fue construido en 1965 en los astilleros de Brodogradiliste Uljanik, en Pula, Croacia (ex Yugoslavia). Con un desplazamiento de 5.635 toneladas, su eslora era de 116,80 metros, su manga de 16,50 y su calado de 5,60. Su propietario sería Jadrolinja, de Yugoslavia, quien lo iba a destinar a navegar la ruta entre Venecia, Yugoslavia, Grecia, Líbano y Egipto. El barco no era realmente un crucero, sino más bien un ferry y, como tal, iba a prestar servicio. Su nombre en ese momento fue el de Istra y tenía un gemelo, el **Dalmacija**. Y aunque parecieran unos buques muy pequeños para los estándares que se iban implantando, fueron los buques de pasajeros más grandes jamás construidos en un astillero yugoslavo. Su viaje inaugural daba comienzo el 30 de mayo siguiente.

**COMO ISTRA (SIMPLON POSTCARDS)**

El buque tenía una capacidad para 165 pasajeros en primera clase y 52 en clase turista. Al igual que el *Dalmacija*, el barco fue dedicado a realizar viajes por el Mediterráneo Oriental entre Europa y Oriente Medio, que duraron 14 días. La ruta habitual tuvo que ser cambiada cuando estalló la guerra de los Seis Días. Siendo, al ser botado, un ferry de pasajeros, fue reconvertido en crucero a tiempo completo en Trieste en 1969. El buque se había hecho muy popular en Alemania, siendo reservado por diversas compañías para fletar sus respectivos viajes (Seetours, Gastager, Touropa e Intermaris) pero, a pesar del éxito de las reservas, el propietario decidió poner a la venta el barco tras 28 años de servicio. En los años 1974-21975 el *Istra* estuvo trabajando el Caribe, visitando Martinica, Guadalupe, Santa Lucía, La Gueira (Venezuela), Curazao, Trinidad y Tobago, etc. En Mayo de 1993, la operadora rusa Goring Shipping Company compraba el barco y lo renombraba *Astra*, estando registrado en Ucrania. La compañía rusa de viajes y transportes Caravella Shipping Company Ltd., con sede en Moscú, asumió la dirección. Se realizaron algunas modificaciones en el buque, siendo pintado con una línea azul alrededor de su casco, mientras la chimenea también era pintada de color azul al tiempo que se incorporaba el logo de Caravella en rojo y blanco.



COMO *ISTRA* (WOLFGANG FRICKE)

Los nuevos operadores apuntaron al mercado europeo y lo fletaron a Eurocruises y Mono Company. Poco tiempo después sería Neckermann Seereisen quien incorporaría el *Astra* en su catálogo. El éxito volvía a repetirse por el atractivo que representaba para muchos su reducido y ajustado tamaño. Su sustitución por otra unidad más nueva, llevó a sus operadores a dedicarse más al mercado de cruceros ruso, algo que generaría dificultades financieras. Cambió su nombre a *Astra I* y, durante un crucero en el año 1997, el buque fue retenido en el puerto de Haifa (Israel), al no haber pagado Goring Shipping diversas facturas pendientes. Como resultado el buque era subastado en 1999, siendo trasladado a Lisboa. En marzo de 2000, fue sometido a una reconstrucción total tras haber sido adquirido por Arkalia Shipping, labor que se llevaría a cabo en Lisboa, invirtiendo en

ello 15 millones de dólares. El puente y la cubierta del barco fueron movidas hacia la proa y los ventanales delanteros de la cubierta de paseo eran cambiados, eliminándose parcialmente para dejar espacio para el salón principal, el bar y el casino.



45

ARION (MYCRUISESHIP)

El resto de las cubiertas de paseo, de ambos lados del buque, acristaladas, fueron conservadas y se les denominó “Winter Gardens” (Jardines de Invierno). Sus nuevos interiores fueron diseñados y decorados por Arminio Lozzi y George Potamianos, quienes lograron crear una atmósfera muy agradable, mezcla de luz y suaves colores a través de sus nuevas salas públicas y cabinas de pasajeros. Entonces pasó a llamarse *Arion*, siendo operado por Arcalia Management, siendo registrado bajo la bandera de Panamá. Hasta septiembre de 2012 se dedicó a los cruceros internacionales clásicos, siendo una época en la que visitaría repetidamente el puerto de Mahón. Arkalia navegaba únicamente con cruceros clásicos, habiendo construido para ello una impresionante flota, que mantenía bien, logrando con ello una familiaridad importante en la mayoría de los puertos europeos.



COMO ARION (WIKIMEDIA COMMONS)

El buque sería nuevamente renovado en 2009, tras lo cual gozó de un diseño más bien contemporáneo, siendo también dotado de estabilizadores, aire acondicionado y baños privados en las cabinas. Las instalaciones de catering públicas del buque se establecían en dos salones, un piano bar, una sala club, dos paseos cerrados, un casino, una tienda, una peluquería, una tienda de fotografía, un centro médico, una piscina al aire libre y una oficina de excursiones que ofrecía al pasajero una amplia selección de recorridos por la costa. Disponía de 162 cabinas bien equipadas donde, además de los televisores instalados en todas ellas, los pasajeros podían también disfrutar de una selección de películas diarias. Con un ambiente de yate el buque era poseedor de un estilo y encanto particulares, solamente posibles en buques de este tamaño. Por lo que se refiere a la gastronomía, a bordo se servía una selección de desayunos en el comedor o, si el tiempo lo permitía, en el salón Lido, donde se podía disfrutar de un almuerzo que incluía pasta fresca, ensaladas ligeras o cocina internacional. El té de la tarde, era acompañado de deliciosos bocadillos y bollos calientes. La selección de tés era bastante amplia.

46



ISTRA (WOLFGANG FRICKE)

La cena podía suponer una experiencia culinaria gratificante, con un menú equilibrado para complacer hasta las dietas más exigentes. Los menús estaban elaborados por Master Chefs, miembros de las asociaciones culinarias más famosas como “Les Toques Blanches internacionales”. Decir que, de las 162 cabinas de pasajeros, la mayoría eran cabinas exteriores. Tan solo 16 lo eran interiores. El buque estaba operado por oficiales portugueses y otros europeos, siendo el resto de la tripulación internacional. Su tamaño y características le hacían capaz de navegar lejos de los destinos de multitudes. Un crucero a bordo de este buque era la opción ideal para los pasajeros que deseaban visitar puertos acogedores a los que los buques más grandes no pueden acceder. Con el tiempo, Arkalia Shipping Cruises (ASC) se convertiría en la Classic International. En 2012 fue retenido en Montenegro por no pagar los costos del combustible. Los compañeros flota *Athena* y *Princess Danae* también fueron detenidos por problemas similares. Lamentablemente, debido a los altos costos, Classic International Cruises tuvo que declararse en quiebra en diciembre de ese año y pa-



47

COMO PORTO (CRUISEHARBOURNEWS.COM)

recía muy poco probable que su gran flota de barcos pequeños y clásicos encontrara armadores interesados en hacerse con ellos. Sin embargo, tras la liquidación de Classic International Cruises, el **Arion** fue comprado por un empresario portugués llamado Rui Alegre, quien intervino y compró los barcos directamente para una nueva empresa portuguesa llamada Portuscale Cruises. Surgió cierto escepticismo, pero esto cambió cuando el nuevo propietario comenzaba, dispuesto a recuperar el negocio de los cruceros, la reconstrucción de los barcos y todo pareció funcionar realmente. En mayo de 2013 pasaba a denominarse **Porto**. Era un patrón seguido por la compañía en que todos los antiguos barcos de la extinta Classic International Cruises pasaron a recibir nombres de ciudades o regiones de Portugal. A principios de junio de 2013, **Porto** terminó su reconstrucción, labor que se había llevado a efecto en los astilleros de Navalrocha, en Lisboa (Portugal), aunque al principio no parecía que tuviera un futuro claro. Un experto en el mundo de los cruceros describía en su momento el buque: *“El Lido Lounge, que se abre a la cubierta de popa y a una pequeña piscina, tiene un aire decididamente rústico, ya que se encuentra amueblado con robustos muebles de madera y sencillos manteles a cuadros. Solo la bola de la discoteca que cuelga un tanto baja (con la que había colisionado más de un pasajero), ofrece una nota discordante. El restaurante principal, en la cubierta de abajo, ocupa toda la parte de popa del barco y es muy luminoso debido a las muchas ventanas altas existentes. Los paseos a ambos lados de la Promenade Deck recuerdan gratamente a los transatlánticos del pasado, ya que no solo están cerrados con grandes ventanales, sino que también presentan los conocidos ‘Winter Gardens’, con muebles de mimbre y plantas ubicadas en macetas. No exactamente a la altura de los ‘Garden Lounges’ del **Aquitania**, pero un cambio bienvenido en los bares, cafeterías, restaurantes de especialidades, spas y braserías, que se encuentran enfocados hacia el interior en los barcos más nuevos. Sin embargo, estos ecos de los días anteriores de los transatlánticos desaparecen abruptamente más hacia popa, donde los muebles de jardín de plástico blanco”*.

48



REMOLCADO HACIA ALIAGA POR EL **OPAL**
(CRUISEHARBOURNEWS.COM)

Las tumbonas están presentes en abundancia y algunas de las cubiertas aparecerán cubiertas con esteras de plástico azul en un intento de ocultar la superficie claramente 'ondulada' de la misma. En 2017, el barco se vendió a Turquía por 1,5 millones de euros, estando destinado a desguace. El 21 de octubre salía de Lisboa remolcando por el **Opal** rumbo a Aliaga, donde era varado en sus playas el 5 de noviembre de 2018 para dar inicio a su desguace. Historial de nombres y propietarios: 1965-1991, **Istra**; 1991-1996, **Astra**; 1996-1999, **Astra I**; 1999-1999, **Nautilus 2000**; 1999-2013 **Arion**; 2013-2018, **Portus**. Propietarios, Arkalia Shipping Co. Ltd., Classic International Cruises y Portuscale Cruises.



VARADO Y A PUNTO DE INICIAR SU DESGUACE (FATI TAKMAKLI)

AUSONIA



49

EL AUSONIA EN VENEZIA (©IMGUR)

El *Ausonia* era el último transatlántico italiano de época en servicio, con cerca de 54 años sobre sus cuadernas, cuando fue retirado del servicio activo en septiembre de 2008 y desguazado en 2010. Había sido encargado por Adriatica di Navigazione para operar en su servicio entre Trieste, Egipto y el Líbano.



EL BUQUE EN EL DÍA DE SU BOTADURA (ADRIATICA DI NAVIGAZIONE)

Con un desplazamiento de 11.879 toneladas su construcción fue llevada a cabo por Cantieri Riuniti dell 'Adriatico, en Monfalcone (Italia). Medía 159,26 metros de eslora, 21,29 de manga y su calado era de 6,54. Estaba impulsado mediante dos sistemas de turbinas a vapor Steam DR con engranajes y una potencia total de 25.598 kW, que con sus dos hélices le conferían una velocidad de servicio de 21 nudos, y una máxima de 25. Su capacidad de acomodación de pasaje era de 181 plazas de primera, 118 de segunda y 230 de clase turista, mientras su tripulación la formaban 215 miembros. Disponía de 8 cubiertas para el pasaje y disponía de un ascensor. Se trataba de un hermoso buque dotado de excelentes líneas marineras y que coronaba su superestructura con una chimenea bien proporcionada a la par que incorporaba sendas aletas. Se dijo venía a ser el resultado de una combinación en miniatura de los legendarios *Andrea Doria*, *Cristóforo Colombo* y *Leonardo da Vinci*, tanto interna como externamente. Diseño de Nino Zoncada, empleó al mismo grupo de artistas que diseñaban por aquel entonces la mayoría de los buques salidos de los astilleros italianos en la postguerra (Luzzati, Majoli, Marangoni, Mascherini, Zuffi y Paulucci), confiriendo el estilo italiano desenfadado y elegante característico de los mismo, que sería evidente desde el principio y se mantendría hasta sus últimos días.



EN FASE DE ARMAMENTO (ADRIATICA DI NAVIGACIONE)



**EN FASE DE ARMAMENTO. VISTO DE POPA
(ADRIATICA DI NAVIGAZIONE)**

Agradaban mucho a sus pasajeros un par de hermosos paseos con que había sido dotado, con paredes de vidrio que incorporaban los clásicos “jardines de invierno” cerrados, pisos en teca bajo los pies y mobiliario de mimbre por doquier. Sus salas públicas se extendían principalmente a lo largo de la misma cubierta. Fueron muy empleadas las superficies y mamparos acabados con espejos para conseguir que los espacios parecieran más grandes de lo que realmente eran. Muchas de esas habitaciones ocupaban toda la anchura del barco y tenían grandes ventanales acristalados desde el piso al techo a ambas bandas.



UN BUQUE DE HERMOSAS LÍNEAS (©LA VOCE DEL PATERAZZO)

Tenía únicamente un comedor principal, y una opción de desayuno y

52

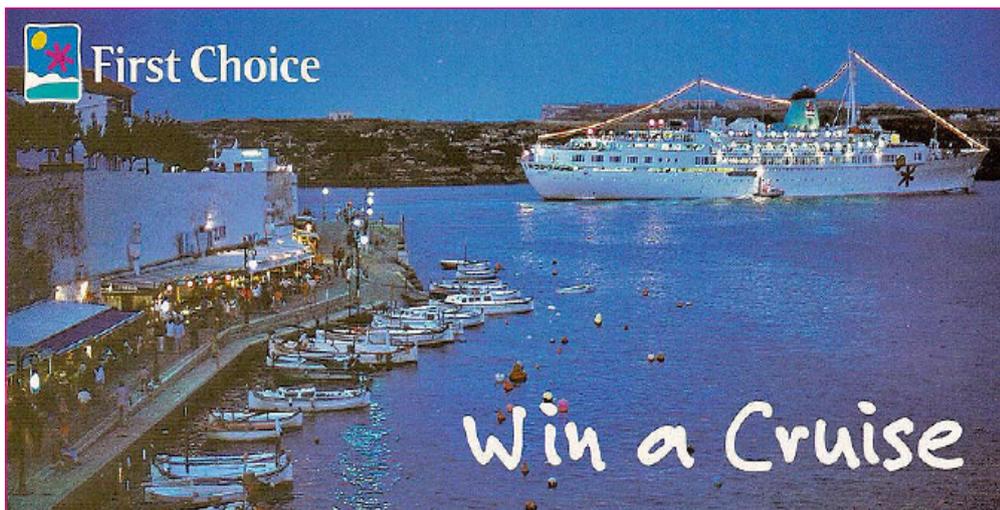


NIGHT CLUB (ADRIATICA DI NAVIGAZIONE)



CABINA (ADRIATICA DI NAVIGAZIONE)

almuerzo tipo buffet que se abría a un lido abierto. Sus cabinas carecían de balcones. Otros servicios eran casino y sala de juegos, la piscina (exterior), yacuzi, sala de fitness, sauna, masajes y salón de cine con capacidad para 125 espectadores. También disponía de biblioteca y su calificación en la clasificación del medio, "Standard". El buque fue botado el 5 de agosto de 1956 y entregado a Adriatica di Navigazione el 23 de septiembre de 1957, comenzando a prestar servicio a principios del mes siguiente. Sus puertos de escala regulares eran Trieste, Venecia, Brindisi, Alejandría, Beirut,



SALIENDO DE MAHÓN, FRENTE A ES CASTELL (FIRST CHOICE)

53

Alejandría (El Pireo), Bari, Venecia y Trieste. Cuando se construyó, se dijo que era un “barco de diseño avanzado y con un estilo contemporáneo de alojamiento y mobiliario”. Desde luego, en aquellos años era el transatlántico más grande y rápido que operaba en el sector del Mediterráneo. Como detalle anecdótico se puede citar que el 5 de enero de 1959 a las 07:30 horas nació a bordo una niña que recibió el nombre del barco, “*Ausonia*” siendo sus padres Elias Sleiman Saikali y Harba (Naufal). Ausonia (Azonia) fue entregada por la doctora Viviani Leonardo, siendo bautizada el mismo día.

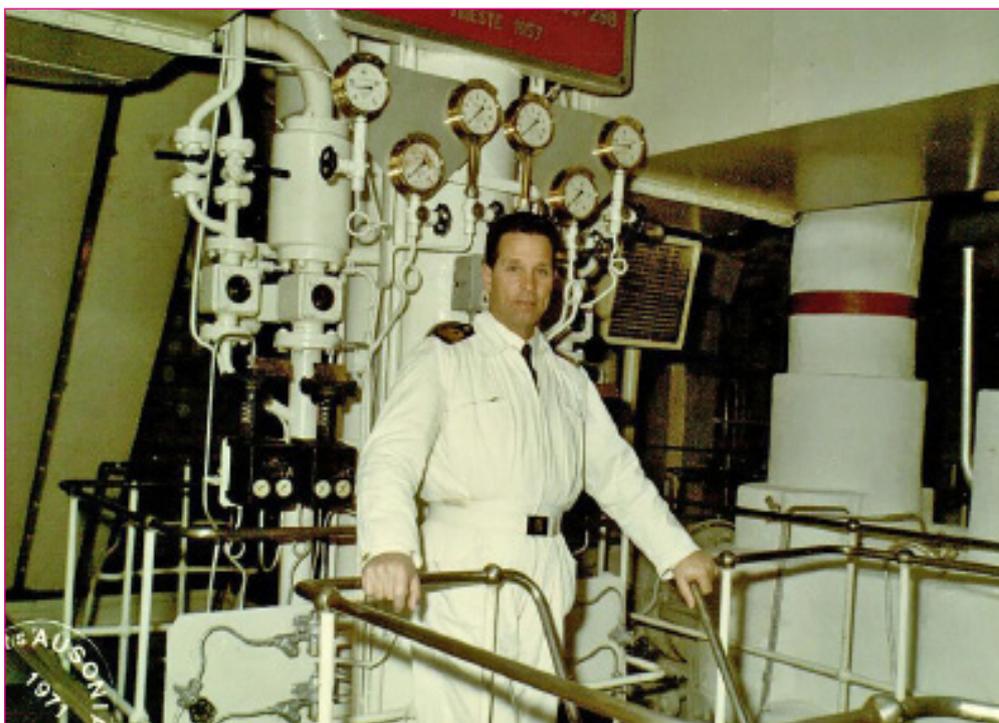


BRIDGE (ADRIATICA DI NAVIGAZIONE)

El Capitán Gino Fabbro fue el padrino y Vianello Francesco el testigo. La pareja estaba emigrando del Líbano a Canadá y el recién nacido fue registrado en el consulado libanés en Nápoles el 8 de enero de 1959. Adriatica di Navigazione cerró sus servicios en 1977. En el bienio 1978/79, el buque fue reacondicionado en los astilleros Arsenale Triestino, de San Marco (Ita-

lia), para su nueva etapa en que realizaría viajes cruzando todo el Mediterráneo para Italia Crociere Internazionali. Estos trabajos fueron aprovechados para aumentar su capacidad de pasajeros hasta las 690 plazas. En 1983, fue registrado bajo la propiedad de Ausonia Crociere, de Nápoles, parte del grupo Grimaldi-SIOSA. En 1986, su superestructura delantera y las cubiertas de popa se ampliaron con lo que se conseguirían nuevos salones y reajustar su capacidad de pasajeros al alza, hasta las 750 plazas. Estas modificaciones no contribuyeron a aumentar su belleza exterior anterior, ciertamente, pero sus interiores continuaron manteniendo sus hermosas características originales.

54



SALA DE MÁQUINAS (ADRIATICA DI NAVIGAZIONE)

Tras permanecer en servicio con sus nuevos propietarios, Italia Crociere Internazionali hasta 1998, fue vendido a Louis Cruise Lines, la naviera con sede en Chipre. Este mismo año, Louis Cruises, lo reacondicionaba para fletarlo bajo la bandera de First Choice Cruises, siendo posicionado para realizar principalmente mini cruceros a Líbano y Egipto. Y a lo largo de 1998, continuó siendo un crucero popular en el mercado europeo. En 2003, el barco navegaba bajo la bandera de Louis efectuando itinerarios económicos por el Mediterráneo y el Egeo. En 2004 era renombrado *Ivory*, siendo la primera vez que se le cambiaba el nombre en 48 años de existencia. En 2005 era transferido a Iona Maritime Co Ltd, de Pireo (Grecia), comenzando a navegar en la zona de Grecia. Sin embargo, esta empresa duró poco y poco más de un año después, en 2007, era fletado a otra compañía griega, la Golden Star Cruises. El buque fue sometido a trabajos de remodelación confiriéndole una nueva apariencia externa y más moderna, mientras que sus interiores eran renovados por completo. Finalizados los trabajos, el buque era nuevamente botado al agua portando un nuevo nombre, *Aegean Two* y fue colocado a operar cruceros regulares de tres y cuatro noches por el mar Egeo que salían del Pireo, visitando todas las islas griega más po-

pulares y Kusadasi, en Turquía, entre marzo y noviembre. Estos cruceros fueron muy aceptados como opciones de vuelo/crucero desde el Reino Unido, Estados Unidos, e incluso el mercado sudafricano.



55

COMO IVORY FONDEADO EN ELEUSIS (WIKIWAND)

Afortunadamente, este encantador clásico italiano navegó durante muchos años pero, lamentablemente, como es conocido por la mayoría de los amantes de los barcos que siguen estas páginas, el temido SOLAS 2010 estaba en el horizonte y esto iba a significar el final de varios buques de crucero, entre los cuales estaría el clásico *Ausonia*, a pesar de reunir unas perfectas condiciones de navegabilidad.



COMO AEGEAN TWO (©RICHARD VAN DER PLUIJM)

56



RESTAURANTE (ADRIATICA DI NAVIGAZIONE)



RESTAURANTE (ADRIATICA DI NAVIGAZIONE)



57

AUSONIA. PERSPECTIVA (©JUAN URRIOS)

Y así continuó operando bajo el pabellón de Louis Cruise Lines tras recuperar nuevamente su antiguo nombre pero con el artículo “**The**” precediéndole, **The Ivory** hasta finales del verano de 2008 (navegando desde Chipre a Port Said en Egipto para cruceros de excursión de 2 días).



WINNER 5 EN DESGUACE (©IL PICOLO)

The Ivory fue retirado del servicio en 2009 debido a que no cumplía con las regulaciones internacionales que se iban a implantar, y su adaptación a

las mismas era algo inasumible para un buque de su veteranía, aunque ya se había rumoreado desde hacía un año que lo iban a dar de baja. Tras permanecer fondeado largo tiempo en la bahía de Eleusis (Grecia), finalmente sería vendido a los shipbreakers indios que se lo llevaron a Alang, a donde llegó el 3 de marzo de 2010 para ser varado. Para este último viaje hasta la costa india había sido rebautizado previamente como **Winner 5**. Una vez varado comenzó a ser vaciado de todo su contenido. Aunque el buque había sido varias veces modernizado a lo largo de los años, gran parte de su equipamiento y decoración de obras de arte originales y muchos de sus accesorios se encontraban a bordo cuando fue entregado al desguace. Los trabajos dieron comienzo el 20 de mayo tras el corte de la punta de su arco.

58



COMO THE IVORY MANIOBRANDO (©Tony Davis)

Y para terminar esta historia, nada mejor la cita de un experto en este tema y enamorado de estos clásicos: *“Por supuesto, este buque nunca podría compararse a esos barcos salidos de las mesas de diseño de los primeros años del siglo XXI, más nuevos en general con respecto a sus instalaciones, variedad de restaurantes y cabinas modernas y lujosas. Como todos los barcos más antiguos, el Ausonia se volvió más peculiar, temperamental y propenso a averías en sus conductos a medida que pasaba el tiempo y la marea y el encanto por sí solo no fue suficiente para poder mantenerlo. Tenía historia, corazón, alma y, esas, son cosas que no se pueden fabricar ni poner una etiqueta de precio. Como un buen vino, mejoró con la edad. Con un estilo italiano fino y sin complejos desde el principio hasta el final, el Ausonia fue una dama honesta y sin pretensiones. Dios sabe, no quedan suficientes de ellos en esta época”*.

BLACK WATCH



59

**BLACK WATCH EN UNO DE SUS ÚLTIMOS ASPECTOS
(WIKIMEDIA COMMONS)**

La Royal Viking Line se estableció en 1970 como un proyecto conjunto entre el empresario estadounidense Warren Titus y tres compañías navieras noruegas (incluida Kloster Cruises, propietaria de Norwegian Cruise Line). El objetivo de la nueva empresa era ofrecer cruceros de lujo a destinos de todo el mundo como alternativa al típico crucero por el Caribe. Con este fin, la empresa encargó tres buques de lujo especialmente contruidos al nuevo astillero de Wärtsilä Helsinki en Finlandia. El primero de los nuevos barcos, llamado **Royal Viking Star**, fue botado el 12 de mayo de 1971 y entró en servicio el 26 de junio de 1972. Sus hermanos, **Royal Viking Sky** y **Royal Viking Sea**, le siguieron en 1973. La marca Royal Viking Line fue claramente un éxito y los barcos elegantemente amueblados fueron considerados entre los cinco cruceros más lujosos del mundo en ese momento, junto con el **Sagafjord** y **Vistafjord** de Norwegian America Line. En 1981, el **Royal Viking Star** se alargó 27,77 metros en Seebeckwerft (Bremerhaven, Alemania Occidental). A medida que avanzaba la década de 1980, quedó claro que las líneas de cruceros de lujo como Royal Viking no podrían sobrevivir sin el apoyo de una empresa más grande, debido a los costos operativos de un puñado de barcos de lujo demasiado altos para ser realmente rentables. Royal Viking Line fue adquirida por Kloster Cruises en 1984, pero sus operaciones inicialmente se mantuvieron separadas de las de Norwegian Cruise Line. En abril de 1991, el **Royal Viking Star** fue transferido de Royal Viking Line a Norwegian Cruise Line y renombrado **Westward**. Con NCL, el barco se usó para navegar desde la ciudad de Nueva York a las Bermudas y luego al Caribe. En abril de 1994, el barco fue transferido a la flota de la filial Royal Cruise Line de NCL, siendo rebautizado como **Star Odyssey** y destinado a navegar por el Mediterráneo. Aquí

el barco se unió a su hermano *Royal Viking Sea* que había navegado como *Royal Odyssey* desde 1991.

60



EN EL DIQUE SECO (CRUISIÈRES ET PAQUEBOTS)

Sin embargo, la carrera de *Star Odyssey* fue corta, ya que Norwegian Cruise Line se estaba enfrentando a dificultades financieras, a mediados

de la década de 1990, y se vio obligada a vender varios activos. En octubre de 1996, el barco fue vendido a Fred. Olsen. El barco pasó a llamarse **Black Watch** (un nombre tradicional en la flota de Fred. Olsen) y entró en servicio para Fred. Olsen Cruise Lines el 15 de noviembre de 1996. En febrero de 1997, el barco sufrió problemas de motor mientras se encontraba en las proximidades de Marmaris (Turquía), y tuvo que permanecer atracado durante dos semanas en La Valeta (Malta) para su reparación. Desde abril de 2005 en adelante, el barco estuvo atracado durante otros dos meses en los astilleros Blohm & Voss, de Hamburgo (Alemania). Durante este tiempo, se actualizaron sus motores y se renovaron los interiores. En julio de 2007, fue objeto de un brote de enfermedad del legionario que afectó a varios pasajeros de entre setenta y ochenta años y un nuevo brote de norovirus infectó a otros 130 pasajeros y tripulantes durante un crucero a Escandinavia en septiembre de 2013. El 13 de abril de 2020, cuando el crucero atracó en el Firth of Forth, ocho miembros de la tripulación dieron positivo por COVID-19.



PRECIOSA ESTAMPA (WIKIMEDIA COMMONS)

El 21 de agosto de 2020, Fred. Olsen anunciaba que tanto el **Black Watch** como el **Boudicca** serían dados de baja de la flota para ser vendidos como barcos de alojamiento. Y así, el 21 de agosto de 2020, Fred Olsen confirmaba el retiro de sus cruceros **Boudicca** (construido en 1973, 47 años) y **Black Watch** (construido en 1972, 48 años). Todas las reservas existentes para los futuros viajes de ambos buques se transfirieron automáticamente a las nuevas unidades (adquiridas de Holland America Line en julio), **Bolette** (ex **Amsterdam**) y **Borealis** (ex **Rotterdam**). Después de unirse a la flota en septiembre de 2020, ambos buques aumentaron la capacidad de pasajeros de la compañía en un 30%. A finales de septiembre se sabía que, tanto el **Boudicca** como el **Black Watch**, se vendían a una empresa turca, no para ser desguazados, sino para servir al nuevo propietario como barcos-hotel. El 21 de octubre, **Black Watch** salió de Port Rosyth (Edinburg, Escocia), en ruta a Port Tuzla (Estambul, Turquía). Fred Olsen Cruise Lines Ltd es una compañía naviera de cruceros de propiedad noruega y con sede en el Reino Unido, que forma parte del Grupo Fred Olsen (Fred Olsen & Co / propietario del buque, con sede en Oslo, Noruega). La empresa tiene su sede

en Ipswich (Suffolk, Inglaterra) y es propiedad de Bonheur y Ganger Rolf. La empresa fue fundada en 1848 en Hvitsten (Noruega) por los tres hermanos Olsen (Petter, Andras y Fredrik Christian) que compraron sus primeros barcos y establecieron una naviera internacional.

62



VISTO DE POPA (RICH TURNWALD)

En la actualidad, Fred Olsen Group se encuentra en su quinta generación familiar y opera compañías subsidiarias especializadas en el transporte de pasajeros de cruceros, el comercio, la construcción naval, la aviación y las industrias offshore. Decir que el crucero **Black Watch**, de 807 pasajeros, fue adquirido por Fred Olsen en 1996, pasando a tomar su nombre en honor a un regimiento escocés y en estos últimos tiempos era conocido por sus innovadores viajes por todo el mundo, excelente servicio y sus tarifas asequibles. Dado que este crucero transportaba principalmente a viajeros

británicos, la influencia del Reino Unido era evidente en todo, desde comodidades a bordo y conferencias hasta cocina y moneda (todos los cargos se calculaban en libras esterlinas). El crucero inspiraba una lealtad extrema entre sus cruceristas anteriores, ya que en uno de sus recorridos típicos, más del 50% solían ser repetidores. En la reforma de 1981, el buque -como se ha citado anteriormente- el buque fue alargado resultando del mismo un aumento del tonelaje bruto (de 28,220 a 28,610 toneladas) y la capacidad de pasajeros (de 758 a 820 plazas). Durante el estiramiento del barco se construyeron nuevas cabinas (incluidas 9 suites con balcón), 2 salones y también sería duplicado el tamaño del comedor. Durante su estancia en el dique seco de Blohm & Voss (Hamburgo) de 2018, fueron agregados al barco dos botes con fondo de fibra de vidrio, cada uno con capacidad para 12 pasajeros.



SALÓN (LOS ÁNGELES TIMES)

El programa de itinerarios de Fred Olsen se basaba exclusivamente en las salidas del Reino Unido desde Bristol, Glasgow, Southampton y Liverpool, con itinerarios de ida y vuelta. La lista de destinos destacados incluía América del Sur y el Caribe, Mediterráneo, Islas Canarias e Islas Británicas. De igual modo, también disponía de ofertas de cruceros mundiales a puertos en Australia, Asia y el Pacífico Sur. El buque disponía de un total de 423 cabinas (de las cuales 79 eran suites, 37 habitaciones con balcón y 48, interiores). La mayoría de los camarotes, con vistas al mar). Disponía, así mismo, de 4 cabinas accesibles para sillas de ruedas y la más grande a bordo del buque era la denominada Suite Superior. Con referencia a las posibilidades gastronómicas a bordo, el desayuno y el almuerzo en el MDR del restaurante "Glentamar", así como en un anexo más pequeño, eran generalmente con asientos abiertos. Por contra, la cena se servía en 2 asientos asignados. La bonita estancia "Orchid" presentaba una decoración con motivos asiáticos y servía a modo de comedor formal alternativo. El "Braemar Garden" era la opción de buffet informal a bordo para comidas y refrigerios nocturnos. También se ofrecían opciones de refrigerios cerca de las piscinas. Las comidas ligeras del servicio de habitaciones eran gratuitas durante un horario limitado.

Historial resumido: 1970, Royal Viking Line se establece como una marca de cruceros de lujo. Seguidamente, la empresa recién formada decide



CABINA. (WIKIMEDIA COMMONS)

encargar tres barcos en el astillero de Wartsila Helsinki. 1972, con 21.847 toneladas, el **Royal Viking Star** entra en servicio como el primer barco de Royal Viking Line. El barco, con 539 pasajeros, es también el primero de una serie de tres barcos que luego incluyeron el **Royal Viking Sky** y el **Royal Viking Sea**. 1981, El **Royal Viking Star** entra en un dique seco en Alemania Occidental para ser ampliado. El buque se alarga en casi 28 metros, recibiendo nuevas áreas públicas y también 200 plazas adicionales. 1984, Kloster adquiere Royal Viking Line, pero sigue siendo una marca separada con gestión independiente. 1988, después de una reestructuración corporativa, el barco ahora es administrado directamente por Kloster Cruise. La bandera se cambia de Noruega a Bahamas. 1990, Tras otra reorganización, el **Royal Viking Star** se transfiere a Norwegian Cruise Line, la marca contemporánea de Kloster. El buque pasa a llamarse **Westward** y es resituado en el Caribe. 1993, A partir de mayo, el **Westward** tiene un programa de cruceros cortos desde Miami a las Bahamas, reemplazando al Sunward. 1994, el **Westward** pasa a llamarse **Star Odyssey** y se transfiere a Royal Cruise Line después de una remodelación por valor de 30 millones de dólares. El nuevo despliegue del barco incluye cruceros en Alaska, Riviera Mexicana, Canal de Panamá, y Canadá y Nueva Inglaterra. 1996, Fred. Olsen Cruise Lines compra el **Star Odyssey** por 55 millones de dólares. Renombrado como **Black Watch**, el barco comienza a prestar servicio a sus nuevos propietarios en noviembre. 2001,

Tras navegar algunos años con registro noruego, pasa a la matrícula de Bahamas. 2005, Fred. Olsen envía el barco al prestigioso astillero de Hamburgo



PRECIOSA PERSPECTIVA NOCTURNA (JOSHUA SCHWARTZ)

Blohm & Voss para una importante remodelación. En el aspecto técnico, el buque se moderniza, recibiendo nuevos motores y otras mejoras. 2006, Tras diez años de haber estado navegando para Fred. Olsen, **Black Watch** forma flota con una de sus naves hermanas, el antiguo **Royal Viking Sky** que será rebautizado como **Boudicca**. 2016, el buque es repintado con la nueva librea de Olsen: casco gris, y pasa por una remodelación importante.



OTRA PERSPECTIVA (CRUISE INDUSTRY NEWS)

El barco permanece 26 días en el astillero Blohm & Voss para que le sean construidos nuevos restaurantes y otras varias mejoras en que las áreas

públicas serían rediseñadas y renovadas con nueva decoración, mobiliario, moquetados y cortinajes, así como asientos de lujo en todas las zonas. El “Morning Light Pub” reemplaza al “Braemar Lounge”, cubriendo un área mucho más grande en común con el resto de la flota de Olsen.

66



COMO STAR ODYSSEY (CRUISE INDUSTRY NEWS)

El antiguo “Morning Light Pub” es ahora el “Neptune Bar”, y el antiguo “Braemar Courtyard” se ha convertido en un comedor de especialidades, con una fascinante y ecléctica exhibición de arte elegida por Fred. Olsen. Las 423 cabinas del barco también han sido renovadas y equipadas con las últimas novedades en somieres y colchones, así como una nueva y delicada decoración muy atractiva. 2018, El buque se une a sus tres compañeros de flota para un evento en Cádiz. Los cuatro buques de la flota formaron parte de un programa de festividades y actividades. 2020, Fred. Olsen anuncia el retiro del barco: después de 24 años, **Black Watch** será reemplazado por un barco más nuevo y más grande una vez que se reanude el programa de cruceros interrumpido drásticamente por el COVID-19. 2021, Renombrado **Borealis**, el antiguo **Rotterdam** de Holland America asumirá los itinerarios programados para **Black Watch** a partir de marzo de 2021. La empresa, por boca de Peter Deer, director general de Fred. Olsen, tras la retirada y sustitución por las nuevas adquisiciones, y el paro obligado por la pandemia del COVID-19 informaría que ya no contaban con ellos.

BOUDICCA**BOUDICCA EN TRONDHEIM (WIKIMEDIA COMMONS)**

El **Boudicca** es un crucero que sirve actualmente como buque de alojamiento de obreros en Tuzla, astillero ubicado en Estambul. Fue construido en 1973 por el Astillero Wärtsilä de Helsinki (Finlandia), como **Royal Viking Sky** tras el encargo de la Nordenfjeldske Dampskibsselska, de Trondheim, que colocó el barco al servicio de la Royal Viking Line. Fue el segundo de los tres barcos casi idénticos encargados por otras tantas compañías para el servicio de dicha operadora. Su desplazamiento era de 21.847 toneladas y tenían capacidad para 536 pasajeros. Sus barcos hermanos fueron el **Royal Viking Star**, propiedad de Bergenske Dampskibsselskap (Bergen), y el **Royal Viking Sea**, propiedad de AF Klaveness & Co (Oslo). El **Royal Viking Sky** fue botado el 25 de mayo de 1972 y entregado a sus propietarios el 5 de junio de 1973. Tras su entrega el buque fue empleado para realizar cruceros de lujo por todo el mundo.

**COMO ROYAL VIKING SKY (©SHIPS MONTHLY)**

68



COMO *BIRKA QUEEN* (©WONENBIJJEPARD.NL)

En 1982 su eslora fue prolongada desde los 177,70 metros iniciales hasta los 205,47 actuales en el astillero AG Weser, de Bremerhaven (Alemania Occidental). Los trabajos consistieron en cortarlo e intercalarle una nueva sección de 28 metros de largo, aumentando con ello su desplazamiento hasta las 28.000 toneladas. También se agregan una segunda piscina, un área de recepción ampliada y nuevas suites. En 1984, Kloster Cruise adquirió la totalidad de la Royal Viking Line, aunque la mantendría como marca separada y gestión independiente. En 1988 encallaba cuando llevaba a cabo un crucero en el norte de Europa. El buque chocó contra un banco de arena frente a la costa de Plymouth, Inglaterra, sufriendo diversos daños en su casco. Al necesitar una reparación de emergencia, tuvo que cancelar varios cruceros programados para llevar a término una visita no programada al astillero. Posteriormente, y ya en 1991, fue transferido a la flota de la Norwegian Cruise Line (también propiedad de Kloster) bajo el nombre de *Sunward*.



OTRA PERSPECTIVA COMO *BIRKA QUEEN* (©SHIPPAX)

En 1992 Sunward fue vendido a Birka Cruise, quien le rebautizó como **Birka Queen** para ser destinado a cruceros por el Mar Báltico. Pero su carrera con Birka solo duró la temporada de verano del hemisferio norte de 1992 ya que, a fines de ese mismo año fue fletado nuevamente a Norwegian Cruise Line, volviendo a retomar el nombre **Sunward**. En 1993, el barco fue fletado a Princess Cruises, convirtiéndose en el **Golden Princess**. Después de ser sometido a diversos trabajos de remodelación, el buque iniciaba sus operaciones en junio. El despliegue inaugural incluyó cruceros de 10 noches a Alaska desde San Francisco y cruceros de 10 noches a México desde Los Ángeles. Tras recepcionar esta compañía un buque nuevo y de mayor tonelaje, decidió rescindir su contrato de fletamento, y con ello, el buque volvía a su propietario, Birka Cruises, que decidía en 1996 venderlo a la Star Cruises, quien lo renombró **SuperStar Capricorn**.



COMO SUPERSTAR CAPRICORN (MARINETRAFFIC.COM)

El buque estaba programado para operar en el mercado norteamericano y Genting, propietario de Star Cruises, planeó una operación de conversión en casino flotante en la ciudad de Nueva York utilizando el barco, a partir de 1998. Pero la operación no se llevaría a cabo y, en 1998, Star Cruises lo alquiló a Hyundai Merchant Marine, que renombró el barco **Hyundai Keumgang** para llevar a cabo cruceros cortos desde Corea del Sur a Corea del Norte. Como parte del contrato del fletamento por cuatro años, Star Cruises siguió proporcionando operaciones hoteleras y marítimas. Las operaciones de crucero de Hyundai fallaron en 2001, por lo que fue devuelto a Star Cruises, reanudando el servicio bajo el nombre de **SuperStar Capricorn**. En 2004, era comprado por Iberocruceros, quien le cambió el nombre a **Grand Latino**, nombre con el que recaló en Mahón en diversas ocasiones, para cruceros por el Mediterráneo. Y en 2005 el barco fue vendido a Fred. Olsen Cruise Lines, su casco es pintado de color gris y pasa a llamarse **Boudicca**. Luego de cambiar sus motores principales en el astillero

Blohm&Voss en Hamburgo (Alemania), el barco entró en servicio con Fred Olsen en febrero de 2006. Como **Boudicca** también recaló en diferentes ocasiones en Mahón. Fred Olsen Cruise Lines Ltd es una compañía naviera de cruceros de propiedad noruega y con sede en el Reino Unido, que forma parte del Grupo Fred Olsen (Fred Olsen & Co / propietario del buque, con sede en Oslo, Noruega). La empresa tiene su sede en Ipswich (Suffolk Inglaterra) y es propiedad de Bonheur y Ganger Rolf. La empresa fue fundada en 1848 (en Hvitsten, Noruega) por los tres hermanos Olsen (Petter, Andras y Fredrik Christian) que compraron sus primeros barcos y establecieron una naviera internacional. En la actualidad, Fred Olsen Group forma parte de su quinta generación familiar y opera compañías subsidiarias especializadas en el transporte de pasajeros de cruceros, el comercio, la construcción naval, la aviación y las industrias en alta mar.



COMO GOLDEN PRINCESS (CRUISEINDUSTRYNEWS)

Decir que a opinión de los expertos, "... el crucero de 839 pasajeros **Boudicca** está decorado como debe ser 'una gran dama envejecida', con telas de buena calidad y discretamente modernas aunque, quizás, algunas de las combinaciones de colores sean un poco anticuadas. Pero no importa: el barco está bien proporcionado y carece de ostentación barata y brillo superficial, y estas son los aspectos más importantes para la audiencia objetivo del buque: de nacionalidad británica". En 1982, el buque (bajo la propiedad de Fred Olsen) vio aumentada su eslora, tras haberle sido agregada una sección media prefabricada de 28 metros de largo. El reacondicionamiento resultó en un aumento del tonelaje bruto (de 21.890 a 28.372 toneladas) y de la capacidad de pasajeros (de 536 a 900 plazas). Durante el estiramiento del barco (llevado a cabo en Alemania, en el astillero de Seebeckwerft AG, en Bremerhaven) se construyeron nuevos camarotes y salones. Durante su permanencia en el dique seco de 2018, en Blohm&Voss (Hamburgo), se agregaron al barco dos nuevos botes con fondo de fibra de vidrio, cada uno con capacidad para 12 pasajeros. El programa de itinerarios del **Boudicca** se basaba en la realización de cruceros por el Mediterráneo y el norte de Europa con salidas desde el Reino Unido desde Southampton, Liverpool y Dover hacia el Ártico (Cabo Norte), fiordos noruegos, Islas Canarias, Islas Británicas y África del Norte.

**71****COMO GRAND LATINO (MERCHANTSHIPS.INFO)**

Actualmente el buque dispone de un total de 462 cabinas (de las cuales 102 son del tipo suite; 57, habitaciones con balcón y 64 interiores). La mayoría de los camarotes disponen de vista al mar, y 4 están especialmente adaptadas para sillas de ruedas y, la más grande a bord, es la “Suite Premier”. En cuanto a restaurantes, el comedor principal se divide en 3 zonas: “Four Seasons”, “Heligan” y “Tintagel”. Si bien el desayuno es típicamente con asientos abiertos, existen 2 asientos para el almuerzo y la cena. Se ofrecen mostradores de exhibición de alimentos para que los pasajeros se sirvan el desayuno y el almuerzo tipo buffet libre. Fred Olsen dispone de una cocina superior a la media y se ofrecen una serie de estándares populares de pub británico, como salchichas y puré, etc. Los buffet’s de desayuno son bastante repetitivos.

**RESTAURANT (NOTABLETRAVELS)**



INTERIORES (VISION CRUISE AUSTRALIA)

También los hay de autoservicio en la terraza en el “Poolside Café” y comidas rápidas en el “Marquee Bar”. Los restaurantes del comedor principal (los citados “Tintagel”, “Four Seasons” y la sala “Heligan” más pequeña, ofrecen desayuno buffet con asientos abiertos, y para el almuerzo dos asientos fijos. En cuanto a bares y otras dependencias comunes, el “Secret Garden Cafe” es un restaurante alternativo estilo buffet con asientos abiertos, ofrece desayunos, brunch, almuerzo, té de la tarde y cena. El “Supper Club”, también cuenta con un servicio de té y café abierto las 24 horas. El restaurante “Grill”, antiguo “Poolside Cafe”, un lugar alternativo de estilo buffet para el desayuno y el almuerzo, también ofrece cenas al aire libre.



INTERIORES (AVIDCRUISER)

El “Marquee Bar”, anteriormente citado, es un restaurante informal para el almuerzo, comedor al aire libre, o con grandes ventanales panorámicos del piso al techo, que sirve el área de la piscina con todo tipo de bebidas. **Boudicca** prolongó su eslora a principios de los años 80 con la adición de una sección media de 91 pies, y aunque el crucero todavía mantiene un perfil clásico, ha ganado una cantidad significativa de área para tomar el sol al aire libre en la cubierta superior. En 2006, fue nuevamente sometido a una renovación para sintonizar el barco con el estilo sobrio y antiguo de la flota. En enero de 2011, entró en dique seco, durante el cual el gimnasio sin ventanas fue trasladado a la cubierta 10, lo que permitió más espacio libre en la cubierta 4 para nuevas cabinas interiores.



INTERIORES (PLANET CRUISE)

Se agregó la tienda dutty free “Port Store”, se reemplazaron las alfombras en todo el barco y se montaron botes salvavidas cerrados. En marzo de 2010, el barco se trasladó a su nueva base en Liverpool, donde reemplazó al **Black Prince**, que también era propiedad de Fred. Olsen. El 25 de enero de 2015, el barco que transportaba a más de 1.000 personas se quedó sin energía en Marruecos tras un incendio en la sala de máquinas. El incendio dejó el barco a oscuras y escorado, pero Fred Olsen comunicó que el buque estaba completamente estable y tenía cinco de sus motores nuevamente en funcionamiento. En marzo de 2018, el buque fue sometido a una importante renovación en el astillero Blohm&Voss, en Hamburgo (Alemania). En octubre de 2019 se convirtió en el primer barco de pasajeros en atracar en las nuevas instalaciones en Walvis Bay (Namibia), tras una década de reurbanización. Dos remolcadores de la Autoridad Portuaria de Namibia celebraron la ocasión disparando cañones de agua y los funcionarios entregaron diversos obsequios a los pasajeros visitantes. Resumiendo, el crucero **Boudicca**, construido en 1973 (como **Royal Viking Sky**) era el segundo más antiguo de la flota de Fred Olsen, con sus compañeros de flota **Black Watch**, **Balmoral** y **Braemar**, todos ellos suficientemente conocidos en este puerto. El costo de construcción del crucero en su día fue de 25 millones de dólares USA. La embarcación fue renovada por última vez en 2018 y para noviembre de 2020, tenía previsto un dique seco. Llegó la pandemia del COVID-19 y comenzó el trasiego de buques de la clase crucero. El 21 de agosto de 2020, Fred Olsen anunciaba a los medios de prensa el retiro de sus cruceros **Boudicca** (construido en 1973, y con 47 años) y **Black Watch** (construido en 1972, con 48 años).



VIAJES DE ENSUEÑO (©LUKAS ECKHARDT)

Todas las reservas en uno y otro buque fueron transferidas automáticamente a los nuevos barcos recién adquiridos a la Holland America Line en julio de ese mismo año, los nombrados **Bolette** (ex **Amsterdam**) y el **Borealis** (ex **Rotterdam**). Después de unirse a la flota en septiembre de 2020, ambos buques aumentaron la capacidad de pasajeros de la compañía alrededor del 30%. Tras anunciar la sustitución de los dos buques, la naviera propietaria anunciaba que tanto el **Black Watch**, como su barco hermano **Boudicca** no estaban destinados directamente al desguace, sino que se habían vendido como barcos de alojamiento en Tuzla (Turquía), para los trabajadores del astillero de Estambul. El 29 de septiembre, **Boudicca** abandonaba Port Rosyth, en Edimburgo (Escocia) en ruta hacia Port Tuzla, en Estambul (Turquía, donde permanece amarrado ejerciendo su nuevo cometido.



PRECIOSA PERSPECTIVA NOCTURNA (©FLICKRIVER)

CLIPPER ADVENTURER



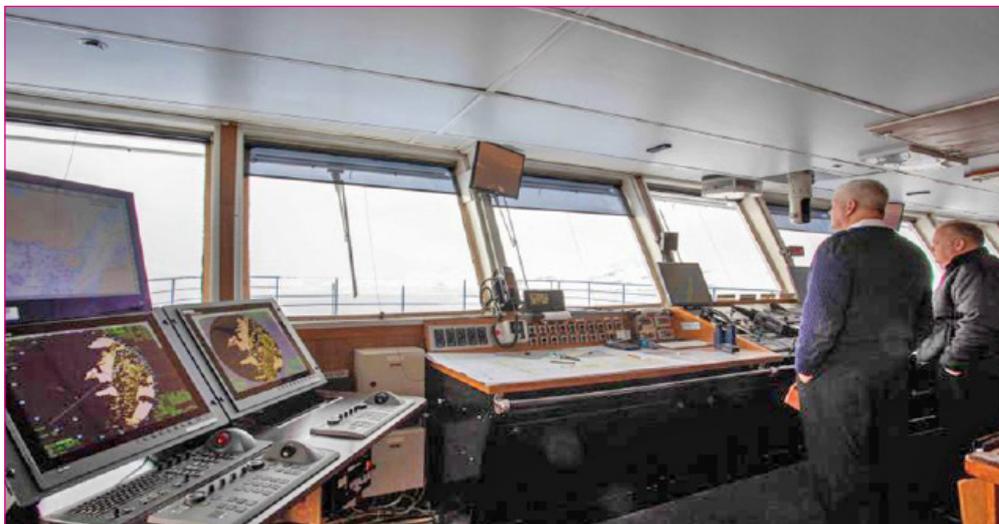
75

CLIPPER ADVENTURER, UN PEQUEÑO CRUCERO APTO PARA GRANDES AVENTURAS (WIKIMEDIA COMMONS)

La Clipper Cruise Line, de EEUU, fue fundada en 1982 como una subsidiaria de INTRAV, el operador turístico de lujo. En septiembre de 1999, tanto Clipper como su empresa matriz, INTRAV, fueron compradas por la empresa suiza Kuoni Travel Holding Ltd., aunque Clipper seguiría siendo una unidad comercial separada. El 17 de enero de 2006, INTRAV se unió oficialmente a First Choice Holidays, con sede en el Reino Unido, tras la finalización de la compra previamente anunciada del operador de cruceros de lujo y cruceros pequeños con sede en St. Louis, de Kuoni Travel Holding Ltd. Tanto INTRAV, como los viajes de Clipper Cruise Line se mantuvieron según lo programado. La compañía operó bajo el grupo Grand Expeditions, con sede en Boca Raton (Florida), y después adquirida por First Choice. En 2007 First Choice Expeditions, empresa matriz de INTRAV, vendía sus buques *Clipper Odyssey* y *Clipper Adventurer* a Danish Clipper Shipping Group. Los cruceros de Clipper Group serían gestionados por International Shipping Partners. El *Clipper Adventurer* fue nuevamente fletado a su propietario anterior, First Choice Expeditions, hasta la siguiente primavera, operando sus salidas previamente programadas para INTRAV. Durante el verano de 2008, era fletado por el operador turístico británico Noble Caledonia, y Albatros Travel, de Dinamarca. Para el invierno de 2008/09 y los siguientes cuatro inviernos, el barco fue fletado por First Choice/Quark Expeditions. Durante el verano de 2009, Adventure Canadá, de Mississauga (Ontario, Canadá) transportó pasajeros a través del Pasaje del Noroeste a bordo de este pequeño crucero. Hay que decir que el buque fue construido en el astillero Tjtovo Brodogradilište (Kraljevica, Yugoslavia, actualmente

Croacia). Botado el 19 de abril de 1975, entraba en servicio el mismo año como *Alla Tarasova*. Desde su construcción ha navegado con diferentes nombres: 1975-1997: *Alla Tarasova*; 1997-2012: *Clipper Adventurer*; 2012-2017: *Sea Adventurer* y, de 2017 hasta el presente, *Ocean Adventurer*. Propiedad: SunStone Ships Inc. Puertos registro: 1975-1992: Murmansk (Unión Soviética); 1992-1997: Murmansk (Rusia); 1997-2012: Nassau, Bahamas.

76



PUENTE DE MANDO DEL BUQUE (C. GRANGE PRODUCTIONS)



ORTO EN EL ÁRTICO (DAVID MERRON)

Como características citar que su desplazamiento era de 4.376 toneladas. Eslora 100,58 m, manga 16,31 m y calado 4,72 m. Su motorización consta de 2 diesel MAN B&W de 2.640 HP cada uno y hélices de paso variable, con velocidad de 12 nudos. Capacidad para 122 pasajeros y 72 tripulantes. Dispone de 4 cubiertas y es uno de los pocos buques del mundo construidos específicamente para llevar a cabo viajes de expedición a los confines de la tierra. Su casco perfectamente reforzado para navegar en aguas con hielo, le permite deslizarse con facilidad y seguridad a través de estas zonas que no son accesibles para los cruceros convencionales. Concebidos para operar cruceros de placer, así como para operar viajes en línea o viajes de investigación, estos barcos fueron diseñados para operaciones

de largo alcance bajo las condiciones climáticas más severas que pueda ofrecer la mar. Sus cascos fueron diseñados para operar de forma segura y sin problemas en regiones tan diversas como el Ártico hasta Cuba o África Occidental, Siberia Oriental y el Sur de Chile. El *Alla Tarasova* muy pronto demostró navegar perfectamente tanto en el alto Ártico, en viajes a lugares tan apartados como Spitzbergen y las islas al norte de la gran masa terrestre rusa, como en lugares más cálidos como Gran Bretaña y Europa Occidental.



NAVEGANDO EN MEDIO DE UN MUNDO ENIGMÁTICO
(WIKIMEDIA COMMONS)

Cuando estuvo disponible para vuelos chárter a los operadores occidentales, encontró el favor de los operadores de cruceros de expedición a lugares como la Antártida, Siberia y Chile. Desde su construcción ha estado operando mayoritariamente en las regiones ártica y antártica, gracias a estar perfectamente equipado para poder ofrecer excelentes experiencias de crucero a la mayoría de los destinos remotos, navegando lo más cerca posible de la costa al ser perfecto, gracias a su pequeño tamaño, para experiencias íntimas con los paisajes helados de la Antártida. Se trata del buque ideal para viajeros que buscan combinar la aventura si perder la comodidad. Para ello dispone a bordo de equipos avanzados de navegación y comunicaciones, así como de estabilizadores Sperry Gyrofin de última generación, instalados en una de sus última remodelaciones. En 1998, fue sometido a otra modernización por valor de 13 millones de dólares en los astilleros Fredericia Skibsværft A.S. Shipyard, de Dinamarca, de la cual saldría renombrado *Clipper Adventurer*, a la par que dotado de una hermosa decoración interior al estilo de los grandes transatlánticos de época. Con una gran variedad de detalles de madera barnizada y bronce relucientes. El buque dispone de cabinas exteriores completamente nuevas, con camas cómodas e instalaciones privadas. Decoradas en un estilo marino con alfombras azules y cortinas rojas, brindan un ambiente cálido y acogedor, perfecto para relajarse entre sus exploraciones antárticas. Estas cabinas se encuentran divididas en “twin”, triples, superior, de luxe y 3 espaciosas suites. De ellas se podrían destacar las suites “Lief Eriksson”,

“Admiral Byrd” y “Owner’s”. Todas están equipadas con guardarropas, silla y escritorio. Dispone de un equipo de salvamento completo con 4 botes salvavidas parcialmente cerrados. Para su empleo en excursiones dispone de una flota de 10 embarcaciones auxiliares neumáticas y una plataforma de carga especial. Una calificación de clase de hielo de A-1 permite al **Clipper Adventurer** ir a lugares con los que los cruceros más grandes solo pueden soñar, y lo hace con una comodidad y un estilo incomparables con otras embarcaciones de su tamaño. Con este nombre visitaría el puerto de Mahón, navegando al mando de su capitán Alexander Golubev, nacido en Rusia en 1958 y de nacionalidad ucraniana. Para aquella ocasión, viajaban a bordo 116 pasajeros, todos de nacionalidad norteamericana.



CABINA ORIGINAL (OCEAN ADVENTURER)

Bien equipado y extremadamente cuidado, el buque puede acomodar hasta 122 personas en sus cómodas cabinas y sus espaciosas zonas comunes. Desde el comedor, la sala de presentaciones, la plataforma de observación ubicada más a proa y por debajo del puente, cuya misión primordial es permitir la observación de la fauna marina en sus viajes expedicionarios, y que desde la propia cabina, el viajero puede admirarlos igualmente. Este excelente crucero es la opción ideal para quienes desean disfrutar de los máximos niveles de comodidad. El comedor está adornado con ventanas de tamaño completo que ofrecen vistas espectaculares y su personal multinacional sirve cocina americana y continental. El barco también está equipado con 2 bares, una biblioteca, una boutique, una estación de bebidas las 24 horas, una sala de ejercicios, un masajista y una clínica con médico para casos de emergencia. Como única está considerada su cubierta de paseo (“Promenade Deck”) en la cual, el piso se encuentra recubierto de madera de oregón barnizada, desde la que se pueden observar las más hermosas vistas marinas, mientras que naturalistas y biólogos forman parte de la tripulación para ofrecer a los pasajeros conferencias sobre las maravillas del continente antártico y sus intrigantes habitantes. En las paredes de sus pasillos puede contemplarse una colección completa de faros pertenecientes a los lugares más remotos del mundo, con sus

costas batidas por los más recios temporales mientras que, en el hall de entrada, las fotografías reflejan preciosas estampas de ambiente polar, con osos blancos y fauna característica. Y es que el buque ya lo lleva expresado en su propio nombre: ofrece a su selecto pasaje, simple y llanamente, la aventura. Durante los veranos y en esta etapa, salvo casos especiales, en que su derrota le pueda llevar a recorrer la costa de EEUU o, con su visita al puerto de Mahón al Mediterráneo, suele navegar por el Ártico, mientras que los inviernos recorre el Antártico, Groenlandia, norte de Canadá y otros lugares exóticos.



COMEDOR (ROGELIO ESPINOSA, ZEGRHAM EXPEDITIONS)

También suele remontar el caudaloso río Amazonas, adentrándose en el agreste y sublime paisaje del Brasil más virgen y puro. Ello es debido a que su concepto de funcionamiento está basado en ofrecer a sus clientes viajes de ensueño a lugares remotos, de aquí que éstos sean de edad más bien madura. Y mirado bajo este prisma, ha sido clave su necesidad imperiosa de adaptación a las rutas a realizar, que demandaban un diseño a base de medidas ajustadas, gran maniobrabilidad y una adaptación de la cubierta para poder estibar las 8 semirrígidas que permitirán a sus pasajeros la posibilidad de acercarse a los puntos más recónditos y difíciles de los lugares que visitan. El circuito que estaba a punto de terminar a su visita a este puerto, le había permitido realizar sus escalas en puertos mediterráneos de España, Francia, Italia, Grecia, Turquía y, una vez llegados a este país, volver por el mismo recorrido pero tocando otros puertos diferentes. Este periplo lo había efectuado en dos ocasiones, lógicamente con diferente pasaje, visitando en consecuencia, dos veces Mahón. A partir de entonces y, ante la llegada del verano, en su plan de navegación ya se encontraba programado atravesar el estrecho de Gibraltar para poner rumbo al Mar del Norte. En sus viajes, a los pasajeros que se encuentran viajando en el *Clipper Adventurer*, y a medida que transcurren las jornadas, les va siendo facilitada suficiente información escrita, tanto histórica como cultural y turística, referente a las ciudades y lugares que irán visitando durante el viaje para lo cual cuentan con el personal adecuado para ponerles en antecedentes de lo que será la jornada en que lleven a cabo la siguiente escala. Una vez en puerto, suelen desembarcar acompañados del mismo guía quien, a bordo de un autobús, les va a mostrar los puntos más importantes de la zona que irán visitando en el transcurso de la excursión. Durante los días de mar, es decir, en que no existe escala en puerto, la tripulación cele-

bra coloquios con grupos de pasajeros sobre los aspectos más interesantes que van conociendo.



SALÓN (ROGELIO ESPINOSA, ZEGRHAM EXPEDITIONS)

80

Por lo demás, la vida a bordo no se diferencia mucho de la que se llevaría en un hotel, en que pueden disfrutar del paisaje, tomar el sol, participar en juegos de mesa, etc. Entonces, la tripulación del buque era totalmente masculina. Únicamente existía representación femenina en las azafatas que atendían al pasajero. El 1 de octubre de 2012, era renombrado *Sea Adventurer*, manteniendo sus características de crucero de expedición y, en octubre de 2016, Ulstein Verft firmó un contrato para llevar a cabo los trabajos de actualización del buque, entonces propiedad de Adventurers Partner Ltd. y operado por Quark Expeditions, para lo cual el barco llegaría a Noruega a principios de abril de 2017 y el trabajo sería completado para mediados de junio del mismo año.



OCEAN ADVENTURER. CABINA ORIGINAL (O. ADVENTURER)

Se llevaron a cabo renovaciones en el interior, incluidas las cabinas exteriores con baño, salón y bar amplios en la parte delantera, y otras comodidades. La adición de nuevas cabinas de pasajeros se completó con nue-

vos baños en cada una de ellas y mejoras en el salón principal y el salón comedor, gimnasio y suites selectas. Las mejoras técnicas incluirían la sustitución de la propulsión por otros dos nuevos motores, Rolls Royce (Bergen), con potencia total instalada: 2x 2.700 kW. a 310 rpm. que moverían 2 hélices de paso variable Alpha, proporcionando una velocidad de servicio de 11,5 nudos, y una máxima de 13. Se procuraría una mayor eficiencia de combustible y huella de carbono minimizada. Cuando fue botado nuevamente al agua había sido rebautizado como ***Ocean Adventurer***. Decir que el auditorio estilo teatro del salón principal (en la cubierta superior) podría acomodar a todos los pasajeros de a bordo, por lo que serviría como sala de conferencias principal donde se ofrecen presentaciones y películas para educación y disfrute. Se ofrecería una experiencia gastronómica más privada en el Clipper Club, junto al comedor principal, existiendo otro ubicado en la cubierta superior. Si bien los horarios de las comidas podían cambiar debido a los diferentes desembarcos y encuentros con la vida silvestre, se servían igualmente tres comidas al día. La Boutique Polar preveía cualquier olvido antes de embarcar de los elementos esenciales para este tipo de viajes, a la par que disponía de pequeños recuerdos de los mismos. En la cubierta del capitán se encontraba la biblioteca de libros polares, materiales de referencia y de lectura general en varios idiomas que cubren temas como la vida silvestre, la historia, la biología marina, la ecología y la geología. La biblioteca estaría abierta las 24 horas del día, incluyendo también una selección de juegos para el entretenimiento. Se preveía durante los viajes, la posibilidad de acceso al Puente, donde se podría observar cómo el Capitán y los oficiales gobiernan el barco.

81



NAVEGANDO POR EL ÁRTICO (WATERPROOF-EXPEDITIONS.COM)

Breezeway es un corredor ubicado en el ***Ocean Adventurer*** semicerrado y con excelentes vistas. Para el viajero un día típico comienza con las indicaciones del guía turístico despertando a los pasajeros por el intercomunicador del barco indicando dónde se encuentra, cómo está el tiempo y cuáles serán los planes para la jornada. Por lo general, suele estar programado un viaje a tierra en una de las semirrígidas al acabar el desayuno, regresando para almorzar y volver a repetir la experiencia por la tarde. Se visitaban poblaciones, de existir, o con las mismas embarcaciones auxiliares

se recorría la zona si era de interés. Desde el buque se pueden observar salidas y puestas de sol espectaculares en aquellas zonas tan remotas. También estaban los guías que, atentos a lo que sucedía en las inmediaciones, mostraban desde el puente los animales de cualquier tipo que se ponían a la vista. Para ello se daba una señal de prevención para tomar cámaras, prismáticos y ropa adecuada para subir a cubierta lo antes posible. De lo contrario, había muchos lugares para quedarse a bordo, en una de las cubiertas protegidas del viento para ir observando tranquilamente el paisaje. Regularmente se daban conferencias por parte de guías especializados en el tema o se ofrecía alguna forma de entretenimiento. Lo que no se encuentra en el Ocean Adventurer son los típicos espectáculos musicales que son ofrecidos en los buques tipo crucero.

82



CUBIERTA DE PASEO PROTEGIDA



CRUCEROS EN ZONAS ÁRTICAS (WIKIMEDIA COMMONS)

Ni tampoco hay bingos, casino o máquinas tragamonedas. En este caso,

el tipo de crucero ofrecido es más bien científico, intelectual, cultural para ampliar experiencias y conocimientos.



OCEAN ADVENTURER. CABINA ORIGINAL (O. ADVENTURER)



VISTA POR LA ALETA DE ESTRIBOR (O. ADVENTURER)

En su historia y navegando como *Clipper Adventurer*, sufriría un accidente del que, afortunadamente, no habrían daños personales que lamentar. Ocurrió exactamente el 27 de agosto de 2010, cuando se encontraba navegando en plena zona ártica con 128 pasajeros y 69 tripulantes a bordo. Súbitamente embarrancaba en un bajo supuestamente desconocido en las

aguas de Nunavut's (Golfo de la Coronación), cerca de Kugluktuk. Aquel accidente afectaría a los depósitos de lastre y a los tanques de combustible, lo que provocó que se liberaran parte de sus contenidos contaminando las aguas. 128 pasajeros y 69 miembros de la tripulación quedaron retenidos a bordo del buque hasta que fueron rescatados por la CCGS Amundsen. Más tarde se descubrió que la roca era, de hecho, un peligro conocido y que ya había sido debidamente informado por el Servicio Hidrográfico Canadiense. Sin embargo, el capitán afirmaría que las cartas náuticas que tenía a bordo indicaban que había 29 metros de agua en ese punto, cuando solo había 3 metros, afirmaba la empresa.



VISTA PARCIAL DEL GIMNASIO DE A BORDO (O. ADVENTURER)

El buque pudo ser liberado con el concurso de cuatro remolcadores, tras haber sido otorgados los trabajos de reflotamiento a Resolve Marine Group, una empresa de salvamento con sede en Florida (EEUU). Tras ello sería remolcado con objeto de someterle a reparaciones provisionales en Nuuk (Groenlandia). De allí zarparía por sus propios medios, hacia un astillero del norte de Europa. Los propietarios afirmaban que Ottawa no informó a la tripulación sobre la plataforma rocosa y buscaban que se les reembolsara la reparación, el rescate y la pérdida de negocios, entre otros costos. Por contra, la demanda del gobierno buscaba daños para prevenir, reparar o minimizar la contaminación de la puesta a tierra del barco. Más adelante se diría que los propietarios del buque tendrían que pagar casi 500.000 dólares en costos ambientales al gobierno canadiense por el derrame de contaminantes, después de que un juez de la Corte Federal dictaminara que eran responsables del encallamiento. En la misma decisión, el juez Sean Harrington desestimó la reclamación de Adventurer Owner Ltd. por valor de 13,5 millones de dólares de los propietarios del buque, con sede en Bahamas, quienes alegaron que el gobierno canadiense debería haberles dado más información, lo que podría haber evitado el accidente. Actualmente el buque se hallaba fondeado en aguas de las Islas Canarias por razones de la conocida pandemia del COVID-19.

CLUB MED 2



ESPECTACULAR CLUB MED 2 (CLUBMED.US)

Existen navegando actualmente por esos mares del mundo una serie de cruceros turísticos que emulan los antiguos grandes buques de vela. Nos referimos a los *Wind Star*, *Wind Song* (desaparecido en trágicas circunstancias y al cual nos referiremos en un futuro próximo), *Win Surf*, *Club Med 2* y tantos otros. Todos ellos de idénticas o similares características de diseño estructural y que en su navegación utilizan, como medio de propulsión, tanto el viento como la potencia generada por sus motores. El *Club Med 2*, objeto de esta historia, fue objeto de una detenida visita en el mes de junio del pasado 2000, cuando realizaba su primera escala en este puerto de Mahón. Se trata de un precioso velero de 187 metros de eslora por 20 de manga y un calado de 5 metros, que continúa navegando plenamente en nuestros días. De 14.983 toneladas de desplazamiento y luciendo pabellón francés, pertenecía a la Agencia Mediterránea del país vecino. Había sido botado en 1992, entrando en servicio en el mes de diciembre del mismo año, para ser sometido a una remodelación en 1996. Su capacidad de pasaje era de 392 plazas, atendidas por una tripulación de 181 personas, de las cuales la oficialidad era toda ella de nacionalidad francesa, mientras que la restante y como es costumbre en este tipo de barcos, de muy diferentes nacionalidades. Dispone de 8 cubiertas, de las cuales 6 son para el disfrute de los pasajeros: “Grenadines” (Cubierta G), “Fidji” (Cubierta F), “Eiao” (Cubierta E), “Desirade” (Cubierta D), “Caraibes” (Cubierta C) y “Borneo” (Cubierta B) y 196 cabinas, todas con vistas al exterior con receptor de TV incorporado. Entonces, el *Club Med 2*, una goleta de trinquete de cinco mástiles con sus correspondientes juegos de velas controladas por computadora, estaba considerada como uno de los grandes veleros del momento que estaba, y está, operada por Club Med como un crucero. El buque combina la potencia de sus siete velas operadas por computadora con la energía diesel-eléctrica más tradicional, con cuatro generadores diesel que ali-

mentan dos motores eléctricos. **Club Med 2**, como se ha citado, fue botado en 1992 en Le Havre (Francia) y tendría un barco hermano, el **Club Med 1**, el cual se vendió a Windstar Cruises quien lo renombró **Wind Surf** en 1998.

86



PERSPECTIVA BAR EN CUBIERTA (©ClubMed.com)

Su diseño se había basado en los yates/crucero a motor antes citados, **Wind Star**, **Wind Spirit** y **Wind Song**, más pequeños (5.350 toneladas) y capacidad para 148 pasajeros, de la Windstar Cruises. Todos fueron construidos por la Société Nouvelle des Ateliers et Chantiers du Havre, Francia. El **Club Med 2** es un magnífico velero, donde la nueva decoración de Sophie Jacqmin marca la entrada de estos 5 mástiles excepcionales en la categoría 5 Trident. Siendo uno de los mayores cruceros a vela del mundo, navega por las aguas del Mediterráneo, el mar Egeo y el mar Adriático en verano y el Caribe en invierno, encontrando en sus singladuras puntos de fondeo a los que los cruceros más grandes no pueden acceder.



PLACER A BORDO (©ClubMed.com)

Los viajes transatlánticos se ofrecen en primavera (hacia el este) y otoño (hacia el oeste). Entre otras variedades, a bordo el pasajero encuentra bailes de salón, bridge y música, y navega por la noche haciendo una escala cada mañana. Su capitán por aquellas fechas, Benoit Donne, era natural de París, donde había nacido hacía cuarenta y un años, habiéndose formado como marino en la Escuela Naval de Le Havre (el famoso puerto ubicado al NW de Francia). Había navegado ya a bordo del **Club Med 1**, el buque gemelo del que entonces gobernaba. Donne consideraba que el equipo de oficiales de a bordo era muy bueno, y además muy joven. Entre ellos había tenido enroladas a varias mujeres, jóvenes, a las que consideraba muy eficientes y perfectas profesionales en la materia.



SUITE (©Iglu.cruise)

Entonces solamente le quedaba una a bordo, perteneciente a la rama de Máquinas y que tenía a su cargo todo lo que estuviera relacionado con la electricidad del barco, para lo que tenía dedicación exclusiva. Consideraba muy acertada y así lo demostraba su aceptación entre el pasaje, la existencia de una plataforma abatible que el buque tenía incorporada a su popa y desde la cual se podían practicar diversos deportes acuáticos, como sur a vela, esquí acuático, e incluso submarinismo, para lo cual se encontraban a bordo los monitores especializados necesarios. El buque, en una característica que reunían muy pocos de los que navegaban por el mundo (y que cada vez serán menos vistas las tendencias actuales vista la llegada de los cada vez más antiestéticos megacruceros), puede fondear muy cerca de las playas, llevando estibadas a bordo dos lanchas planeadoras de gran capacidad para ayudar en este menester, utilizando jets en lugar de hélices como medida de seguridad a fin de evitar posibles accidentes. Estas embarcaciones se utilizan para que los pasajeros que lo deseen puedan desembarcar en la playa, tomar sus baños tranquilamente y a una

hora determinada las mismas embarcaciones volverán a recogerles para ser devueltos a bordo. Algo parecido a lo que llevan a cabo desde tierra las populares “golondrinas”. Durante este tiempo, los otros pasajeros que desean practicar algunos de los deportes ofrecidos desde la plataforma, aprovechan para hacerlo cómodamente. Uno de los circuitos que estaba llevando a cabo durante ese verano, en el cual hacía escala en el puerto de Mahón, fue el que tuvo como puerto de salida Cannes, poniendo rumbo a Calvi, Bonifacio, Mahón, Isla Espalmador, Eivissa, Palma, Barcelona, Málaga, Gibraltar, Porto Leixoes, La Corogne, Guernsey, Amsterdam, para finalizar en el de Stavanger, es decir, el recorrido comenzaba en el Mediterráneo occidental para atravesar el Estrecho de Gibraltar, remontar el Atlántico hasta llegar a la costa de Noruega. Durante el resto de julio y parte de agosto realizaba cruceros por Noruega y el Mar Báltico. A finales de agosto zarparía nuevamente hacia el Mediterráneo desde el puerto de Copenhague, en Dinamarca.

88



COMEDOR (©ParisMatchBelgique)

Por el Mediterráneo llevaba a cabo otros pequeños circuitos para finalizar la temporada el 20 de octubre en que navegaba hacia Lisboa para, desde aquel puerto, saltar el Atlántico hasta llegar al Caribe donde comenzaría su campaña de invierno. El capitán Donne manifestaba que, a pesar de que se tocaran tantos puertos en estos recorridos, la duración del crucero para los pasajeros solía ser habitualmente de una semana, por lo que embarcaban y desembarcaban en distintos puertos a los cuales se encargaba de hacerles llegar la propia agencia de viajes. A pesar de que durante el día suelen estar amarrados normalmente en los diferentes puertos del circuito, para quienes prefieren quedarse a bordo, o en los días de mar, en que se encuentran navegando, les son ofrecidos diferentes entretenimientos para pasar el tiempo, destacando los típicos baños de sol en las diferentes cubiertas, lectura en la biblioteca de a bordo, juegos de mesa en los diferentes salones, pudiendo gozar así mismo de las dos piscinas que incorpora el buque. También tienen a bordo un profesor de danza que les imparte diferentes cursillos, incluyendo el baile moderno y, como acti-

vidad curiosa (será porque los franceses son amantes de los buenos vinos y poseen excelentes vegas), diversas conferencias sobre vinos y bodegas y, además, en el transcurso de las mismas efectúan diferentes catas para aprender a valorar los mismos.



SUITE (©voyageprimé)

El capitán consideraba a su barco como un producto fuera de lo normal dentro del mundo de los cruceros, por utilizar velas, por tener una capacidad de pasaje limitada, y por incluir la plataforma para desarrollar diferentes deportes acuáticos. Motivaba igualmente su opinión el poder gozar de un equipo de oficiales jóvenes y muy bien avenidos, considerando la vida del marino igualmente especial, al trabajar 4 meses en la mar para descansar, a continuación, otros dos en tierra y en casa con los suyos. El barco dispone de varios salones: uno de los comedores se encuentra amueblado con mobiliario de mimbre de gran confort, dotado de una decoración sobria, con vista panorámica del exterior y con todo el piso recubierto de una tupida moqueta de color azul. Es el “The Méditerranée”, el restaurante principal, el cual se encuentra emplazado en la cubierta de las “Grenadines”. Sirve el desayuno y el almuerzo buffet en su terraza, o porche, o en el comedor climatizado, y cuenta con servicio de camareros por la noche. El otro comedor es “The Magellan”, ubicado en la cubierta “Eiao”, donde el chef y su equipo proponen una amplia selección de platos, servidos en la mesa a elección del pasajero. El somelier ofrece una selección de excelentes cosechas de la lista de vinos. Su decoración está constituida por un mobiliario tapizado de tela a franjas y suelo enmoquetado de color azul, con amplios ventanales cubiertos por vistosas cortinas blancas y rojas que ofrecen al pasajero confort y relajamiento. También existe el servicio de cabinas, “Cabin Service”, en el que se puede elegir entre una selección de platos preparados por el chef del barco y su equipo en cualquier momento del día y entregados en la cabina. Este servicio está incluido, para los pasajeros que viajan alojados en las Suites. El barco alberga igualmente un amplio salón en el cual se montan diferentes espectáculos en los cuales pueden participar los pasajeros, organizándose veladas realmente agradables.

Por allí han pasado la Compañía de Estrellas del Circo de Moscú, artistas del Cabaret más grande del mundo y el legendario Cirque du Soleil. O se ha podido escuchar a Romain Leleu, trompetista y a Victoire Révélation, excepcional solista instrumental. Precisamente la noche anterior a su llegada a Mahón habían celebrado un baile y un concurso de disfraces, cuyo atrezzo pertenecía al propio barco y eran los pasajeros quienes decidían el disfraz a ponerse.



APTO PARA LA PRÁCTICA DE DEPORTES NÁUTICOS (©ClubMed.com)

En cuanto a bares, se encuentran a bordo el “The Pacific” donde el capitán ofrece un cóctel de bienvenida semanal en este elegante bar. Situado en la terraza “Eiao”, este salón es el lugar perfecto para ponerse al día con familiares y amigos con una copa por la noche cualquier día de la semana. El “The Venise” se encuentra ubicado en la parte trasera de la cubierta “Eiao”, junto a la piscina, que se convierte en el lugar perfecto para una copa romántica por la noche con una vista nostálgica de la misteriosa estela trazada por el barco. “The Moby Dick” es ideal para madrugadores, un bar clásico en la cubierta “Fidji” que abre por la mañana. Cuando cae la noche, se convierte en un piano bar íntimo para, más adelante, reconvertirse en un club nocturno donde se puede bailar toda la noche. El “The Albatross”, elegantísimo local ubicado en la cubierta G, el lugar perfecto para relajarse con familiares y amigos. El punto de información está situado en el mostrador de recepción, donde se atienden todo tipo de consultas y tiene en una de sus paredes 6 relojes que ofrecen la hora exacta de otros tantos países en los cuales realizará el barco sus escalas. En sus inmediaciones una magnífica maqueta del barco con todas sus velas desplegadas al viento, preside la recepción. En el pañol de la marina se encuentran perfectamente estibados todo tipo de pertrechos para realizar los diferentes deportes acuáticos posibles: tablas deslizadoras, velas, trajes de submarinismo, etc. La boutique de a bordo se encuentra perfectamente surtida, pudiendo encontrarse, además de lo habitual en estos locales duty free, vestidos, bañadores y diferentes complementos deportivos. El salón de belleza es otro de los puntos más visitados especialmente por el elenco feme-

nino, aunque hoy día los trabajos de esteticien se realizan igualmente para los hombres, porque nadie quiere hacerse viejo, o por lo menos, aparentar más edad de la que se tiene. El Spa, ofrece variedad de tratamientos, así como citas de belleza (peinado, manicura, etc.). Cada cubierta exterior dispone de su propio bar, exquisitamente atendido por el personal de a bordo y a todo lo largo de las cubiertas de las piscinas se encuentran colocadas estratégicamente unas cómodas tumbonas de madera con sus cojines tapizados alternativamente de los colores amarillo y azul, mientras en los bares exteriores el tapizado del mobiliario predominante es igualmente de color azul. Y no podía faltar el magnífico gimnasio (fitness center), el cual contiene toda suerte de aparatos que sirven para ayudar a estilizar y moldear la figura al pasajero mientras se prolonga el viaje. Éste ofrece clases como Pilates, Aquadynamics y entrenamiento cardiovascular. Su cocina, como no podía ser de otra manera, tiene un toque francés. El puente (bridge) de gobierno resulta muy funcional y en su decoración puede observarse que vuelve a predominar nuevamente el color azul. Es elegante y se encuentra dotado de los sistemas más modernos de ayuda a la navegación. Los paneles y consolas de mando, azules, resultan espectaculares y todo ello está encaminado, además de ofrecer los índices más altos de seguridad al pasajero, el confort del personal que tiene que estar trabajando en el mismo durante la navegación. El capitán mostró igualmente una de las cabinas de los pasajeros.

91



PISCINA (ClubMed.com)

Para los amantes del estilo, como se ha citado, la diseñadora francesa Sophie Jacqmin desarrolló los interiores. El **Club Med 2** ofrece tres categorías de cabinas: “Superior”, “Deluxe”, “Suite” y la “Suite Armateur”, que es el alojamiento más espacioso. Los niños que quieran viajar deben tener 8 años o más, ya que no existe club infantil, ni programas para ellos o adolescentes. La cabina visitada era amplia, enmoquetada de color azul, con cama doble y con cortinajes y cubrecamas de los colores azul y amarillo, que eran los dominantes en todo lo que se refería a la compañía. Vistas

al exterior, amplios armarios y mesa para usos varios, floreros, cuadros y una nevera en la que no falta la clásica botella de buen “champagne” de las viñas francesas. Tras las últimas modernizaciones, los alojamientos se encuentran divididos en “Cabina Superior” (Cubierta B), situadas en la cubierta inferior, “Borneo”, cómodas y elegantes. El elegante diseño hace referencia a la arquitectura naval tradicional a través de atractivos trabajos en madera. “Cabina Deluxe” (Cubierta F), en la cubierta más prestigiosa de todas, “Fidji”, tiene dos ojos de buey al exterior, con espacio adicional y elegante decoración, inspirada en el azul de las olas del océano. “Suite (cubierta D), donde los navegantes que busquen mucho espacio encontrarán la suite ideal. Ubicadas en la cubierta superior, cuentan con un salón, un dormitorio doble y el máximo lujo de 4 ventanas al exterior. “Suite Armateur” (Cubierta F), diseñada como suite de armador, es única. La suite rezuma calidad, con 4 ojos de buey que permiten ver todos los horizontes. El refinamiento y la comodidad son las características distintivas de este buque, exclusivo e íntimo, en que los pasajeros se encuentran rodeados de las atenciones de la tripulación, a bordo los pasajeros pueden gozar de los placeres del servicio personalizado. El capitán manifestaría igualmente que el buque no era familiar para la mayoría de los estadounidenses. Esto se debe a que es el único barco de la flota de Club Med, que atiende principalmente a europeos, con una gran contingencia de francófonos a bordo en un momento dado debido a las raíces de Club Med en Francia, donde fuera fundado en 1950 por Gerald Blitz. Algunos canadienses reservan **Club Med 2**, pero rara vez se encontrará a un estadounidense entre ellos. En términos generales, los viajeros que se encuentran “en forma” que desean unas vacaciones activas, incluidos pasatiempos como snorkel, kayak, wakeboard y esquí acuático, reservan un crucero a bordo del **Club Med 2**. De hecho, la empresa dice que las palabras “bienestar” y “convivencia” resumen su carácter distintivo. Actualmente el buque permanece amarrado como tantos otros, en su caso en el puerto de Toulon, en la costa sur francesa, motivado por las causas conocidas de la pandemia del COVID-19, a la espera de la llegada de tiempos mejores.



SERVICIO CABINA (ClubMed.com)

COSTA VICTORIA



COSTA VICTORIA (WIKIPEDIA)

El precioso crucero **Costa Victoria** fue un buque encargado por Costa Cruises al astillero Bremer Vulkan, de Bremen (Alemania). En realidad fueron encargadas dos unidades, el **Costa Victoria** y el que sería su gemelo, **Costa Olympia**, pero durante la construcción de este último, el astillero, debido a problemas económicos al parecer por mala gestión, y a pesar de su amplio reconocimiento en los anales marítimos quebró, y con ello su construcción quedó detenida. El casco, sin terminar, fue entonces vendido a la Norwegian Cruise Line que, con el tiempo y tras ser adaptado a su gusto, entró en servicio como **Norwegian Sky** convirtiéndose en parte de las dos unidades de la serie Sun, ya que sería seguido por el **Norwegian Sun**. Como características, citar que el desplazamiento era de 75.166 toneladas; su eslora de 252 metros, manga de 32,20 y calado de 8,00 metros. Disponía de 10 cubiertas para uso del pasaje, bautizadas casi todas ellas con nombres de prestigiosas óperas: 4, "Nabucco"; 5, "Bohème"; 6, "Traviata"; 6A, "Manon"; 7, "Carmen"; 8, "Otello"; 9, "Tosca"; 10, "Norma"; 11 "Rigoletto"; 12 "Butterfly" y la 14, que es el Solarium. Para el acceso entre las diferentes cubiertas y servicios disponía de 12 ascensores. Su propulsión estaba proporcionada por 2 motores, del tipo diesel-eléctrico Wärtsilä, de 30.000 kW, capaces de conferirle una velocidad de crucero de 24 nudos. Su capacidad normal de pasaje era de 1.928 plazas, con un máximo de 2.394. Su tripulación la formaba una dotación de 766 miembros. Decir que el **Costa Victoria**, desde el primer momento, se convertiría en uno de los barcos más populares de la flota de Costa Cruises, siendo fundamental para la revitalización de su flota, que en los años 90 contaba aún con varios barcos bastante antiguos. En 2004, el buque fue reformado, siendo ampliamente

te reacondicionado. El proyecto de reconstrucción consistió en la adición de 246 nuevas cabinas con balcón en las cubiertas superiores (“Tosca” y “Norma”), además de 16 nuevas suites en la cubierta Lido (“Rigoletto”).

94



©Scheepvaartwest

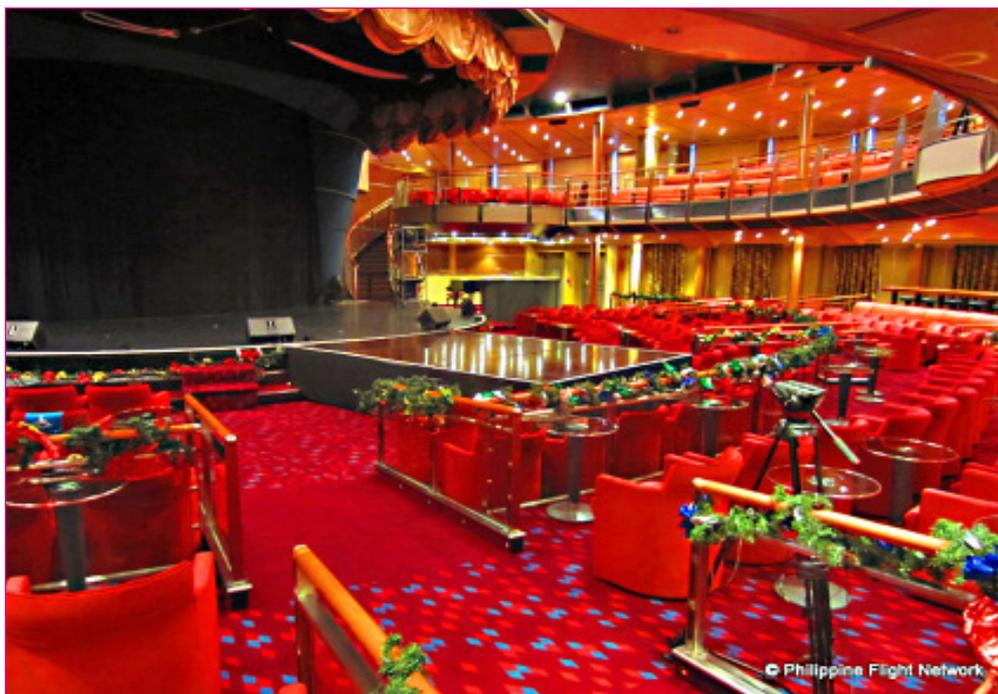
VISTO POR LA ALETA DE BABOR (SCHEEPVAARTWEST, FRANS TRUYENS)

También el restaurante-buffet “Bolero” fue ampliado al serle añadida una terraza exterior. La cubierta del Lido también recibió sus nuevas áreas de paseo (de cubierta abierta). Decir que la adición de las cabinas con balcón fue una excelente actualización, pero se echaría en falta aprovechar el momento para dotarlo de otras comodidades más modernas mientras estaban en ello.



© Philippine Flight Network

AREA PISCINA (PHILIPPINE FLIGHT NETWORK)



TEATRO (PHILIPPINE FLIGHT NETWORK)

Más adelante, el buque fue nuevamente sometido a otra remodelación adicional, en Singapur en noviembre de 2013, en la que fueron actualizadas las salas comunes o públicas y los camarotes, adoptando un diseño más tradicional. Reflejando el cálido espíritu de Italia, le fue agregado un nuevo ambiente unido a su encantador estilo italiano, con nuevas características y toques contemporáneos, incluidos colores brillantes y adición de obras de arte. Uno de sus muchos aspectos que podrían destacarse lo era una plataforma de observación de construcción escalonada, única, frente a la proa que estaba revestida de vidrio para obtener vistas increíbles, además de una cascada de cuatro niveles de altura. Con siete pisos, el impresionante atrio de varios niveles se convertiría en el centro del barco, simulando una plaza italiana en el mar, capaz de ofrecer un lugar ideal durante el día donde socializar con otros pasajeros, mientras que por la noche se convertía en un área de fiesta. Las cabinas de pasaje (964 en total) incluyeron 20 suites, 242 habitaciones con balcón, 311 cabinas con vista al mar y 391 interiores, en 9 grados, teniendo la mayoría de las cabinas una superficie de entre 11 y 14 metros cuadrados. El barco tenía, además, otras 6 cabinas accesibles para sillas de ruedas (ADA) y, las más grandes, que fueron las 6 conocidas como "Window Suites" (32-45 metros cuadrados). Para los interesados en la gastronomía, decir que el "Ristorante Sinfonia" era uno de los 5 restaurantes de a bordo, estando ubicado en la cubierta 5, "Bohème" que ofrecía dos asientos fijos para cenar. El "Ristorante Fantasia" era el segundo MDR, también ubicado en la cubierta 5, ofreciendo el mismo menú que el anterior. El "Ristorante Buffet Bolero" era el restaurante informal a bordo, y estaba abierto para el desayuno y el almuerzo, constando de varias secciones que servían una selección determinada ágapes. El té de la tarde también se servía junto a bebidas, sándwiches y pasteles. El barco también ofrecía el servicio de habitaciones gratuito durante las 24 horas. A ellos había que añadir el "Caffe Terrazza", con asientos al aire libre servido por la sección de parrilla del buffet (que también era la zona de fumadores) y el "Neptune

Ice Cream Bar and Grill” (ubicado en una zona del “Ristorante Buffet Bole-ro”). El “Club Il Magnifico”, era un restaurante de especialidades con cena de 158 asientos, con acceso mediante reservas y “La Tavernetta” que, como no podía ser menos, se trataba de una pizzería.



ZONA ACRISTALADA (PLANETCRUISE)

Como es de suponer, el buque disponía así mismo de teatro (“Concorde Plaza”), salón de espectáculos y observación de 3 plantas, complejo de bienestar (Spa, fitness), 3 piscinas y 4 jacuzzis. Tras las mejoras llevadas a cabo en Singapur, los pasajeros gozaban también de llave de cabina y tarjeta de crédito unificadas. También contaba con el “Atrio Planetarium” (Atrio de 7 plantas con ventanas de piso a techo, elevadores con paredes acristaladas, entretenimiento con música en vivo y servido por el “Bar Planetarium”); “Terme Pompei Spas” (a través de una asociación con Elemis), con sala de vapor, sauna, salas de tratamiento, la “Piscina Coperta” (piscina cubierta solo para adultos, con bañera de hidromasaje); “Pallestra” (Gimnasio completamente equipado, con programa diario con clases de aeróbic y fitness, yoga y pilates); “Venus Beauty Salon” (salón de belleza y peluquería); “Giardino d’Inverno” (o salón “Winter Garden”); “Grand Bar Orpheus”, (bar-lounge con pista de baile y entretenimiento en vivo); la “Discoteca Rock Star” (una disco con su propio bar y programa de DJ nocturno) el “Arcadia Boulevard (la típica tienda de fotos realizadas por el fotógrafo del buque en actos y fiestas, con el comandante, etc.); “Área Bambini Peter Pan”, (sala de juegos para niños con actividades supervisadas y servicio de niñera de cortesía); “Galleria Montmartre” (Galería de arte); “Gioelleria e Profumeria” (tienda de joyería y perfumes); “Duty-Free” (tienda de tabacos, licores, productos de conveniencia libres de impuestos); “Portobello Market” (una calle comercial con otras boutiques de marcas libres de impuestos); “Sala Carte Jolly” (sala de cartas); “Capriccio Lounge & Bar” (bar de vinos con pista de baile y piano de cola); “Tavoli da Gioco” (Sala de juegos de video); el “Casino Montecarlo”; el “Bar Sirena (al aire libre); la Biblioteca y Punto de Internet ,(Biblioteca con ordenadores de Internet); la “Cappella” (Capilla para celebración de bodas en la

mar, también utilizada para servicios religiosos); “Pista da Ballo”, (pista de baile); “Piscina Pools” (área de solárium con 4 jacuzzis); “Campo da Tennis Wimbledon” (cancha combinada de baloncesto, voleibol y tenis); el “Solarium”, (solarium / zona para tomar el sol) y una pista para correr.



EL SIMPÁTICO “PEPPER” (TECNOHOTEL)

También incluía áreas especialmente preparadas para atención de niños y jóvenes, con actividades de esparcimiento para los mismos. Aún así, el diseño del *Costa Victoria* sería catalogado en su momento y por los especialistas de “extraño” para los estándares actuales, ya que ubicaba el spa y el gimnasio enterrados en la cubierta 6, mientras que su teatro, un espacio realmente bien estructurado en los últimos tiempos, parecía más un salón dotado de un gran escenario, pero con unas líneas de visión desafortunadas, ubicado en la parte trasera.



CABINA (SEASCANNET)

El buque, en su etapa inicial, había presentado una decoración más co-

rriente, sin el factor “wow” teñido de neón por el que el arquitecto y diseñador de interiores Joe Farcus es más conocido.

98



TALLANDO EL HIELO (PHILIPPINE FLIGHT NETWORK)

Últimamente estaba ya considerado como un crucero antiguo (había sido botado en 1996 y últimamente renovado en 2018), con respecto a sus compañeros de flota. Durante la primera e importante remodelación en dique seco en 2004 había quedado bastante actualizado a los nuevos tiempos, sin embargo, no se había convertido en un verdadero “barco nuevo” hasta que salió del astillero Sembcorp, de Singapur, el 11 de noviembre de 2013, completando con notable éxito el proyecto de renovación de 18 millones de dólares que se le había programado. Curiosamente el buque, además del personal y la tripulación, sus pasajeros también eran atendidos por robots “Peper”, la última tecnología cyborg que fuera implementada en toda la flota en 2016. Estos robots humanoides saludan y guían a los pasajeros al embarcar. También les ayudan durante todo el crucero brindándoles información y consejos sobre comidas a bordo, entretenimiento, programa de enriquecimiento (talleres y eventos programados previamente), promociones de casino y compras, excursiones en tierra y recorridos. Los

robots Pepper son móviles y se comunican en 3 idiomas (inglés, alemán e italiano). También son capaces de interpretar las emociones humanas analizando los tonos de voz y las expresiones faciales. Del cuaderno de bitácora del buque se puede citar que el 3 de noviembre de 2014, por la mañana, mientras se dirigía de Hong Kong a la isla de Hainan (Mar de China Meridional), el barco rescató a la mayor parte de la tripulación (12, de 14 miembros) de un barco en llamas. El barco, un pesquero, fue visto primero por el primer oficial, luego el capitán ordenó que se modificara la ruta del itinerario para ayudar al barco en dificultades. La tripulación fue rescatada y asistida por el personal médico del crucero.



**DEMOSTRACIÓN DE HABILIDADES CREATIVAS CULINARIAS
(PHILIPPINE FLIGHT NETWORK)**

También ayudó activamente al helicóptero de la Guardia Costera de China enviado al área mediante la búsqueda activa de los 2 hombres desaparecidos del barco. Desafortunadamente, debido a las severas condiciones del mar, ambos no sobrevivieron. Después de obtener la autorización, el crucero reanudó su itinerario programado hacia la isla de Hainan (puerto de escala Sanya). En el período 2012-2018, el programa de itinerarios de **Costa Victoria** se basó en cruceros asiáticos a destinos portuarios en Japón, Vietnam, Taiwán, Corea del Sur (dejando fuera de los puertos base Singapur y Hong Kong China). En 2017-2018, el barco fue fletado en Laem Chabang (Bangkok) para viajes de ida y vuelta en el Golfo de Tailandia. **Costa Victoria** llegó a Bangkok el 11 de enero de 2017, tras un crucero de reposicionamiento desde Singapur. Hasta el 25 de enero, el barco tenía programados tres itinerarios de 4 noches en el Golfo de Tailandia, visitando Koh Samui, Sihanoukville y la isla de Phu Quoc (Vietnam). En el verano de 2018, ofreció un programa de cruceros por el Mediterráneo de 7 días con viajes de ida y vuelta desde Italia (Civitavecchia-Roma, Savona), España (Barcelona) y Francia (Marsella Fos). La lista de puertos de escala incluía La Spezia, Olbia (Cerdeña), Ibiza ciudad (pernoctación), Palma de Mallorca y Tarragona (Costa Dorada, con pernoctación). En julio de 2019, acogió a

los atletas participantes en el evento “Universiada en Nápoles”, con más de 1.900 deportistas y miembros de 38 delegaciones nacionales de todo el mundo, que fueron alojadas a bordo.

100



SALONES (SEASCANNER)

También, y durante el verano de 2019, estuvo operando en el Mediterráneo en viajes de ida y vuelta de 7 días desde el puerto base de Bari, en Italia. El programa terminó con el crucero de reposicionamiento del Canal de Suez a la India (28 días de Venecia a Mumbai). Para el invierno de 2019-2020, el barco tuvo su puerto base en Mahe (Kaafu Maldives) y Mumbai. En abril de 2019, estuvo navegando por aguas de Asia, incluida China y, en verano de ese mismo año, lo hacía nuevamente por el Mediterráneo.



SINFONIA RESTAURANT (CRUISEBE)

Durante el mes de noviembre volvía a realizar cruceros desde Mumbai

a las islas Maldivas, además de cruceros quincenales a Sri Lanka. Para ello había tomado como puerto base para iniciar sus circuitos Aqaba. En 2020 el barco regresaba ya de Asia a Europa y operaba un crucero por el Canal de Suez de 28 días (itinerario del 29 de febrero al 28 de marzo) desde Mumbai (India) a Venecia (Italia). El viaje había planificado visitas a India (Mangalore), Cochin, Maldivas (Male), Omán (Salalah), Israel (Eilat), Jordania (Aqaba-Petra), Grecia (Heraklion). 23 de marzo, Katakolon, 24 de marzo, Kerkyra- Corfú 25 de marzo y Croacia (Dubrovnik, 26 de marzo y Split, 27 de marzo). Sin embargo, con la aparición de la pandemia de COVID-19, las operaciones del buque se vieron suspendidas y sus viajes planificados fueron cancelados, los hechos se precipitaban y la situación creada forzaría su inesperada salida definitiva de la flota. El buque fue retirado de Costa Cruceros en 2020 como víctima de la pandemia COVID-19 y ya desde entonces comenzaría a ser desechado. Las 10 salidas programadas del crucero desde el puerto base Savona a su llegada a Europa (del 5 de julio al 12 de octubre) fueron también canceladas. Y éste era el último crucero que se había programado para el buque: un itinerario de 11 días por el Mediterráneo, con ida y vuelta desde el puerto base de Savona, con un precio de 1.140 dólares USA por persona.

101

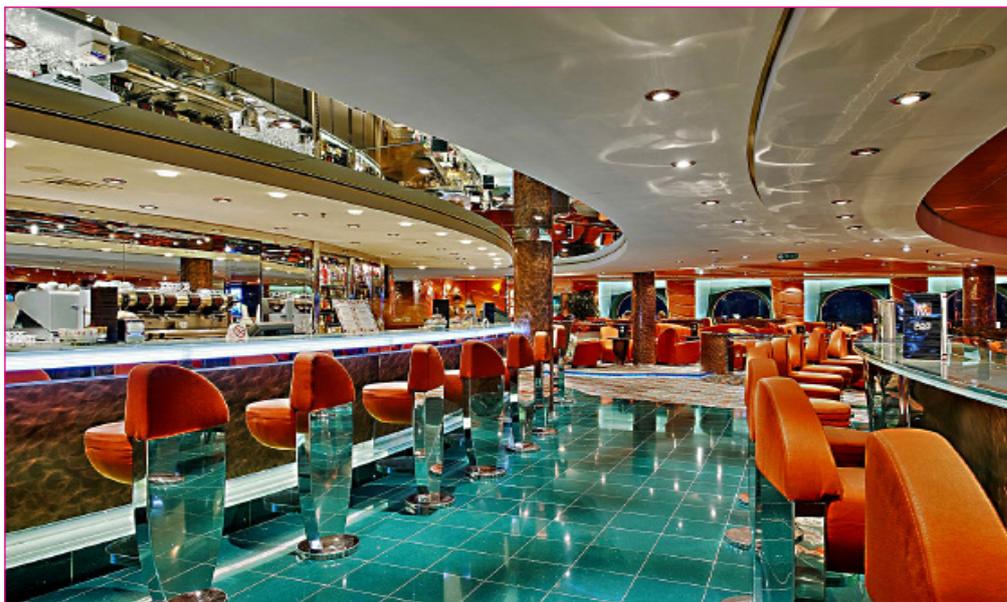


ESPECIALIDADES CULINARIAS (PHILIPPINE FLIGHT NETWORK)

En el mismo estaba incluida la escala en el puerto de Mahón, que ya hubiera llevado a cabo en años anteriores. De julio a octubre de 2020 se habían suspendido las primeras 9 ediciones del mismo, restando aún la última para el 12 de octubre que, finalmente, sería igualmente anulada. Itinerario: 12 octubre: 17:00h, Salida de Savona (Italia); 13 de octubre: de 09:00h a 16:30h, Toulon, Francia Riviera; 14 de octubre de 9:30h a 18:00h, Tarragona-Costa Dorada (España); 15 de octubre: de 08:00h a 23:59h, Ibiza, Isla de Ibiza (Balears España); 16 de octubre de 08:00h a 20:00h, Palma de Mallorca (Isla de Mallorca, España); 17 de octubre de 08:00h a 18:00h, Port Mahón, Isla de Menorca (Balears España); 18 de octubre: de 08:00h a 20:00h, Ajaccio (Córcega, Francia); 19 de octubre de 08:00h a 20:00h, Olbia (Cerdeña, Italia); 21 de octubre de 08:00h a 17:00h, Salerno (Italia); 22 de

octubre: de 09:00h a 18:00h, Portoferraio (Isla de Elba, Italia); y 23 octubre 08:00h, llegando nuevamente a Savona (Italia). Causado por la pandemia de COVID-19, después de que el barco zarpara de Dubai el 7 de marzo de 2020, una pasajera de nacionalidad argentina había dado positivo tras haber desembarcado en Creta.

102



CAFETERÍA (CRUISEWAY TRAVEL)

726 pasajeros alojados entonces en el barco tuvieron que ser puestos en cuarentena. El barco ya no atracó en Venecia, su destino final, ni en la cercana Trieste, y los pasajeros finalmente abandonaron el barco después de que pudiera hacerlo en Civitavecchia el 25 de marzo. Previamente, el 23 la pasajera había sido evacuada mediante transbordo a un bote salvavidas en Port Heraklion (Creta), y trasladada en ambulancia para ser hospitalizada en estado crítico.



CASINO (CRUISEWAY TRAVEL)

Su condición empeoró rápidamente, teniendo que ser intubada de inmediato. La mujer, de 63 años de edad, había dado positivo por COVID-19 (Coronavirus). Ante esta situación, los puertos de escala restantes (después de Heraklion) se cancelaron y el barco continuó rumbo a Civitavecchia-Roma directamente, para el desembarco de los pasajeros. Atracó en el muelle Lazio de Civitavecchia el 25 de marzo, comenzando el desembarque por la tarde, deteniéndose por la noche para reanudarse al día siguiente. Todos los pasajeros fueron trasladados al aeropuerto de Fiumicino para volar hacia sus puntos de origen. El crucero transportaba entonces un total de 726 pasajeros.



© CapTom
MarineTraffic.com

103

EL REMOLCADOR OFFSHORE VOS CHABLIS (CAPTOM, MARINETRAFFIC.COM)

El 13 de junio de 2020, la armadora Carnival Corporation, propietaria de Costa Cruceros, vendía el **Costa Victoria** a San Giorgio del Porto SpA (astillero ubicado en Génova), especializado en proyectos de reparación y conversión de buques. El nuevo armador era parte (subsidiaria de propiedad total) de Genova Industrie Navali Srl (empresa fundada en 2008). Tras ello, las hipótesis sobre el futuro del buque serían únicamente dos: proceder a su desmantelamiento y desguace en el astillero del puerto de Piombino, controlado por la empresa Piombino Industrie Marittime (una empresa conjunta entre San Giorgio del Porto y Fratelli Neri), pero para ello ésta debía de estar certificada para ejecutar demoliciones de buques, o su conversión, tras ser subido a un dique seco, en hotel para albergar a los trabajadores de la Cantiere Navale San Giorgio del Porto, en Génova, con lo que se salvaría de las piquetas. El siguiente paso sería su traslado el 23 de junio hasta Genova Trasporti Marittimi, una filial de San Giorgio del Porto, en Piombino. Ganó la primera de las dos posibilidades, y el hecho de que tuviera tan pocos años, sentaba un precedente que dejaba un claro sinsabor a los amantes de estos buques, abriendo la posibilidad de que otros siguieran su estela de ser necesario, como así sucedió. Actualmente, el mercado de venta de cruceros cuenta con numerosas ofertas, cuyo precio y valor de mercado se ha venido depreciando rápidamente en los últimos tiempos. Como se ha citado, antes de su venta, el **Costa Victoria** había permanecido atracado en Civitavecchia (Roma) empleando el conocido

sistema de “almacenamiento en frío”, a la espera de reiniciar los servicios para Costa o venta a otra naviera el 5 de julio.

104

INICIANDO EL REMOLQUE (WIKIMEDIA COMMONS)

Su salida del puerto de Civitavecchia, sería acompañada por las sirenas de los hermanos de flota *Costa Favolosa*, *Costa Diadema* y *Costa Deliziosa* que le daban su triste despedida. Se ha citado que la hipótesis de convertirlo en un hotel flotante para posicionarse en Marsella aún no se había descartado definitivamente (aunque parecía poco práctica por razones de conveniencia económica), por lo que era casi seguro que estaba destinado a abandonar definitivamente el panorama mundial de cruceros y, por tanto, demolido. Se da la circunstancia, sin embargo, de que el astillero de Piombino controlado por la empresa Piombino Industrie Marittime no ha sido aún incluido en la lista de industrias europeas que cumplen con el llamado “reciclaje verde” (demolición ecológica, que no contamina el agua ni el medio ambiente), por lo que el trabajo de demolición debería, necesariamente, llevarse a cabo en otro lugar.



INICIANDO EL REMOLQUE (WIKIMEDIA COMMONS)



105

CAMINO DEL DESGUACE (WIKIMEDIA COMMONS)

En Italia la única alternativa actualmente posible es el astillero de San Giorgio del Porto, ubicado en Génova y donde fue desguazado el tristemente desaparecido **Costa Concordia**, porque es el único inherente a la lista europea de estructuras preparadas para realizar este tipo de actividades. Pero se da la circunstancia, en estos momentos, de que la capacidad de producción del astillero controlado por Genova Industrie Navali está saturada (la planta está trabajando en sus dos cruceros **Oceanía** y **Regent**) por lo que, necesariamente, había que buscar una alternativa fuera de la frontera. Circunstancia que no impediría, sin embargo, que pudieran llevarse a cabo todos los trabajos preparatorios en Piombino para aligerar el buque (desmontando sus interiores) y luego enviarlo a otro punto para la disposición definitiva de la estructura, el casco y otros escombros relacionados. A su llegada al puerto de Piombino, el propio alcalde de la población, Francesco Ferrari, anunciaba en su página de Facebook que el crucero había llegado allí para iniciar la preparación de su próximo desmantelamiento en la mañana del 23 de junio. Tras su llegada, el buque había parado su transpondedor quedando en silencio para siempre a las 8:44 UTC del 27 de junio, desapareciendo definitivamente de los mapas AIS. Ferrari, que quiso estar presente a la llegada del buque al puerto de su ciudad y, una vez presenciada la misma, afirmó, “**Costa Victoria** llegó a Piombino. Estuve allí para dar la bienvenida a este coloso del mar y a su capitán, Gianfranco La Fauci, a la ciudad, ya que el barco quedará aquí preparado para su desguace. El puerto de Piombino y sus industrias representan un enorme potencial para el desarrollo y la revitalización de la economía de la ciudad y la llegada de este barco es otra confirmación importante de ello”. Historial de nombres, propietarios y abanderamientos: Propietarios: de 1996 hasta 2020 Carnival Corporation; en el mismo 2020, Génova Transporti Marittimi y, posteriormente, Piombino Industrie Marittime, quien comenzó su desguace interior. Durante todos estos años, su operador fue Costa Crociere,

siendo su único nombre **Costa Victoria**, luciendo pabellón de registro de Venecia, Italia (1996-1997); Monrovia, Liberia (1997-2000) y nuevamente Italia, en Génova (2000 a 2020). Su construcción la había llevado a cabo el astillero Bremer Vulcan, de Bremen (Alemania), siendo botado en septiembre de 1995 y puesto en servicio en 1996. El viaje inaugural lo llevó a cabo el 28 de julio de ese mismo año, manteniéndose en servicio hasta el día 23 de junio de 2020, con tan solo 24 años, en que comenzó a ser desmantelado en el puerto de Piombino. Y así se cerraba su historia, ya que el 9 de enero de 2021 llegaba el remolcador de altura **VOS Chablis** para tomarle a remolque una vez renombrado **St Victoria**, y conducirlo hasta las playas de Aliaga (Turquía), para ser totalmente demolido.

106**VARADO EN ALIAGA (TURQUÍA) (ELEN TOPCU)**

EUROPA 2

**107**

**UN PRECIOSO BUQUE DENTRO DE LAS LÍNEAS CONVENCIONALES DE HOY:
EUROPA 2. ENTRANDO EN MAHÓN (IMAGEN DEL AUTOR)**

Europa 2 es el buque insignia propiedad Hapag-Lloyd Cruises, la línea de cruceros con sede en Alemania. Fue encargado por Omison SA, la empresa alemana del industrial Otto Mihm, que lo fletaría a Hapag Lloyd. Entró en servicio en mayo de 2013 y la reconocida guía de cruceros Berlitz Cruising & Cruise Ships le calificó repetidamente con la máxima puntuación, 5 estrellas plus, en la que sustituía a su compañero de flota, el Europa, que ostentó la misma distinción durante más de una década.



AMARRADO EN EL MUELLE DE PASAJEROS (IMAGEN DEL AUTOR)



UNA PRECIOSA PERSPECTIVA AÉREA (HAPAG LLOYD)

La construcción se llevó a cabo en el astillero STX Europe, en St. Nazaire (Francia), siendo botado el 6 de julio de 2012. De 42.830 toneladas de desplazamiento, su eslora total es de 225,38 metros, su manga 26,70 y, su calado 6,00. Su propulsión es obtenida mediante un sistema diésel/eléctrico de 4 motores MAK 6M43C, con una potencia total de 24.000 kW. 2 vainas Mermaid de 7.25 MW cada una, e impulsada por motores síncronos que serán alimentados por convertidores Convertteam PWM MV 7000. Su velocidad máxima es de 21,4 nudos, mientras que la de crucero o servicio, 18 nudos. Fue abanderado en Malta, con puerto de registro Valletta. Dispone de 7 cubiertas para los pasajeros, con habilitación para 510 plazas y 370 tripulantes.



BERRY-MARKET (HAPAG LLOYD)

El 29 de abril de 2013, el buque fue entregado a Hapag Lloyd, con el Dr. Wolfgang Flägel, Director Gerente de Hapag -Lloyd Cruises y Laurent Castaing, Director General de STX France, firmando el protocolo correspondiente. Después de 20 meses en construcción, y tras firmar los documentos de adquisición, el Dr. Flägel manifestaba: *“Hoy es un día especial para Hapag Lloyd. Con la incorporación a la flota de este buque, estamos adquiriendo la última generación de cruceros, que encarna un tipo completamente nuevo del crucero de lujo en el mar. Estoy seguro de que con él, subiremos el listón en el sector de los cruceros de lujo”*. Una vez que se llevaron a cabo las firmas y el cambio de bandera en cubierta, Laurent Castaing hizo entrega de una gran fotografía en lienzo del buque al que sería su primer capitán, Friedrich Jan Akkermann.



EL TEATRO DE A BORDO (HAPAG LLOYD)

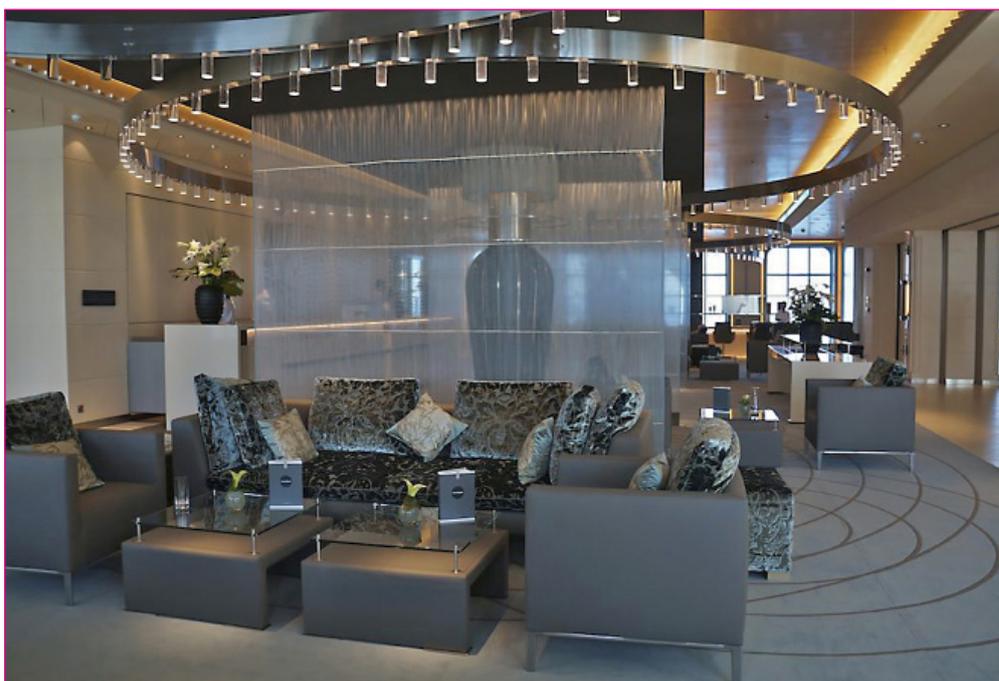
En las últimas semanas previas a la entrega, más de 1.000 empleados del astillero habían estado trabajando duramente para poder llevarla a cabo en su momento. Se dijo que, entre otros materiales, se habían empleado en torno a las 10.000 toneladas de acero, se habían tendido alrededor de 300 kilómetros de cable y 23.000 metros cuadrados de alfombras. Para el 10 de mayo siguiente estaba previsto el rebautizo del barco en Hamburgo, formando parte del programa de celebraciones del aniversario del puerto. Esta última ceremonia fue llevada a cabo el 10 de mayo de 2013, cuando se cumplía el 824º aniversario del puerto de Hamburgo, siendo su madrina Dana Schweiger. Se dijo que Europa 2 nacía con la intención de transmitir una atmósfera más relajante que la de su compañero de flota más tradicional, el Europa.



UNA PRECIOSA PERSPECTIVA DEL BUQUE (KARSTEN TRAVELS)

Sin duda tenía el mayor espacio por pasajero de cualquier crucero, siendo su decoración contemporánea. Las casi 900 piezas de arte originales empleadas en el buque como decoración merecen mención especial, al estar incluidas obras de Damien Hirst y David Hockney, así como las de artistas contemporáneos menos conocidos pero especialmente diseñadas para el barco: Ólafur Elíasson, Adam Fuss y Hans Hartung. Está dotado con 251 cabinas de pasajeros, ocho restaurantes y seis bares, una piscina de 15 metros de largo, un gimnasio, un spa y dos simuladores de golf, además de centro médico con posibilidad de llevarse a cabo sesiones de diálisis. Como detalles constructivos más llamativos de este buque, decir que sus techos son de doble altura, dispone de una acertada luminosidad general, así como de espacio adicional.

110



EL ÁREA DE RECEPCIÓN (THE AVID CRUISE)

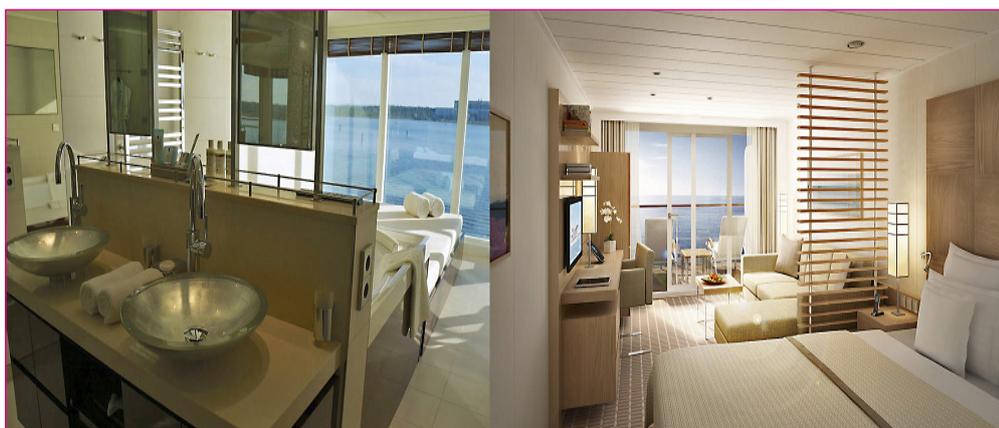
Casi todos los demás cruceros de lujo del momento gozaban de unas proporciones de espacio similares, pero Europa 2 se convertía en líder del grupo. Su tripulación la formaba personal totalmente europeo, contrariamente a lo habitual en casi todas las líneas de cruceros, en que las ramas de hostelería y parte de mantenimiento están cubiertas generalmente por personal de otras etnias. Cuenta con materiales de alta calidad, techos de elegantes hojas de plata, amplios pasillos y candelabros de cristal de Murano soplados a mano. El mármol pulido se encuentra únicamente presente en el restaurante italiano "Serenissima". Por contra, el acero y la piedra caliza se encuentran presentes en todas partes. Las diferentes vajillas y muebles de terraza pertenecen a las mejores marcas alemanas. Los pasajeros, que como se ha citado el número de plazas es de 510, se encuentran alojados en cabinas del tipo "suite", con terrazas y un área mínima de 28 metros cuadrados de espacio habitable. Todos los camarotes (que Hapag-Lloyd llama "suites") en este buque, son espaciosos, bien pensados, funcionales y hermosos. El uso de maderas claras, telas atractivas, muebles elegantes y una iluminación muy bien cuidada, crean unas estancias sumamente agradables, con amplias terrazas disponiendo de cómodos sillones. Dispone

de las “Grand Penthouse Suites” de 78 metros cuadrados, con terraza de 10 metros cuadrados.



111

**EL PERSONAL ES DE NACIONALIDAD ALEMANA Y ALTAMENTE CUALIFICADO
(THE AVID CRUISE)**



GRAND PENTHOUSE Y VERANDA SUITES (HAPAG LLOYD)

Pero los baños son lo mejor del buque, parecidos más a mini-spas, con ventanas que dan al mar. Las suites “Owner” también son preciosas. Sus baños cuentan con vista al mar, con enormes bañeras de hidromasaje, tumbonas y contra ventanas del piso al techo. Los baños en las suites del “Propietario” cuentan igualmente con hidromasajes con vista al mar, duchas con saunas de vapor y contra ventanas acristaladas del piso al techo. Desde el baño de las “Ocean Suites” se puede mirar igualmente al mar. Por poner un ejemplo y, con respecto a estas últimas, una “Grand Ocean Suit” es casi tan grande como un pequeño apartamento, estando lujosamente decorado en maderas finas, violeta y dorado apagados con alfombras gruesas y esculpidas y toques de cuero pálido. El área del dormitorio está separada del salón por una partición abierta de listones de madera y el baño, completo con sala de vapor con pantalla táctil, ducha y bañera de hidromasaje, tiene una pared de vidrio con vistas al mar. Hay un armario enorme con estantes

extraíbles que contienen la vajilla, cubiertos y otros elementos esenciales, además de una máquina Nespresso con variedad de opciones de café. El mini refrigerador está provisto de cerveza, refrescos y agua, todo gratuito y con reposición dos veces al día. La estancia se completa con varias cajoneras y estantes de cierre suave, escritorio con tableta, televisor de pantalla plana más otro que aparece mágicamente en el espejo del baño y un sofá de esquina con mesa de café.

112



APARTAMENTO FAMILIAR Y OWNERS SUITE (HAPAG LLOYD)

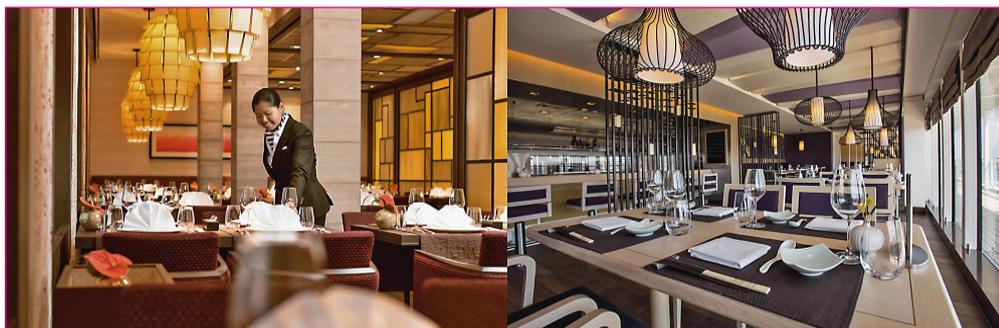
Los guardarropas (tres dobles) ofrecen espacio suficiente como para colgar vestidos largos de cuerpo entero. Para la cuestión gastronómica, el buque cuenta con ocho restaurantes, con lo que ofrece la agradable experiencia de permitir al pasajero cenar en un restaurante diferente cada noche durante el viaje. Según manifestaba un experto en el tema de cruceros, “Puede imaginarse que una noche se encuentra en Francia (‘Tarragon’); en Asia, la noche siguiente (‘Elements’); o en Italia, la siguiente (‘Serenissima’), etc. En el ‘Sakura’ se encuentran los mejores ‘sushi’. De hecho, se necesitaría viajar en crucero durante nueve días con sus ocho noches para experimentar todos los lugares para cenar”. Todos los restaurantes son comunes, excepto el “Speisezimmer”, un comedor privado que es posible reservar para hasta 16 personas (eso sí, con cargo adicional). El principal del buque es el “Weltmeere”.



RESTAURANTE WELMEERE (HAPAG LLOYD)

A bordo se ofrecen horarios de mesa flexibles, siendo éstas de libre elección, encontrando una gran variedad culinaria. Precisamente el restaurante francés “Tarragon” fue galardonado con el German Cruise Award 2016 como el mejor restaurante en el mar. Además de los ocho restau-

tes, los seis bares de a bordo completan la variedad.



RESTAURANTES ELEMENTS Y SAKURA (HAPAG LLOYD)

Se puede acceder al bar de la piscina (donde siempre se encontrarán gofres, aperitivos y bebidas frías y calientes), o al piano bar, al “Jazz Club” (decorado en color púrpura con un techo de neón rosa brillante), o al “San-sibar”, este último ubicado al aire libre, tratándose de una réplica de un popular bar de playa existente en Sylt, en el norte de Alemania. También se puede disfrutar de un excelente desayuno en “The Yacht Club”, con su especialidad de buffet, con frutas frescas y jugos. “Collins Bar”, ofrece sus 52 ginebras diferentes (la colección de ginebra más grande del mar), junto con una selección de puros cubanos.

113



RESTAURANTE SERENISSIMA (HAPAG LLOYD)

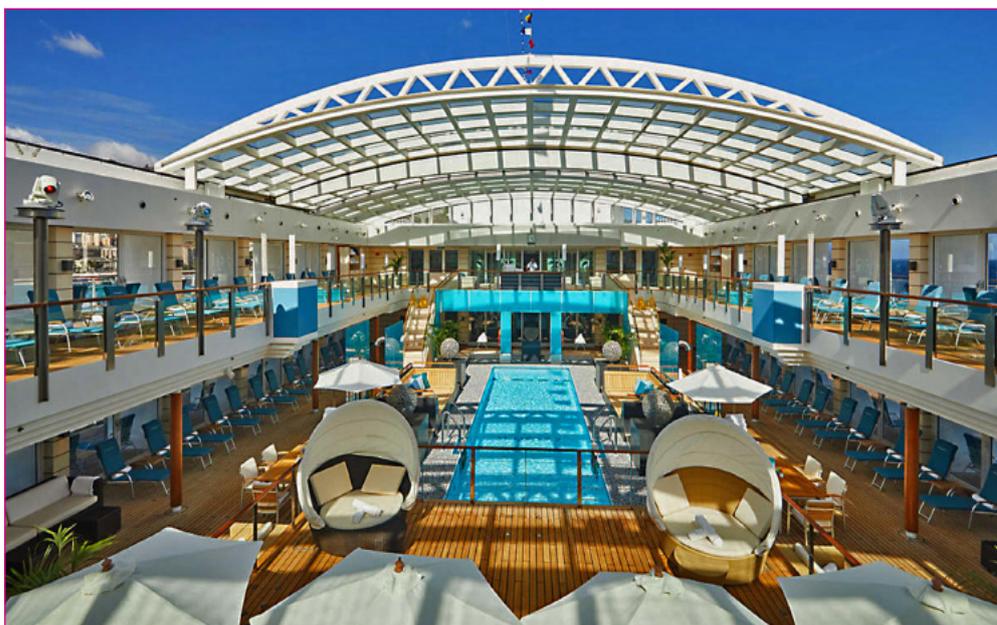
Y el té de la tarde se sirve en la elegante biblioteca “Belvedere”. En sus servicios a bordo, también dispone de un gran spa y gimnasio adaptados a la tendencia del bienestar a bordo de los cruceros. El segundo es uno de los mejores gimnasios para cruceros, contando con equipos de fitness y cardio, así como paredes de kinesis de Technogym. El “Ocean Spa” ofrece en 620 metros cuadrados todas las comodidades de un spa moderno, con cuatro saunas, una de ellas de hierbas de baja temperatura, una bio sauna con temperaturas de 50 a 60 ° C, una sauna finlandesa de hasta 90 ° C y un baño de vapor, además de un área de relajación frente al mar, salón de be-

lleza, área de ejercicios bien equipada y un área de descanso al aire libre con bañera de hidromasaje en la cubierta 11 y una fuente de hielo.

114



ELEGANTE PRESENTACIÓN (HAPAG LLOYD)



ZONA DE LA PISCINA (HAPAG LLOYD)

La piscina dispone de techo retráctil (como Center Court en Wimbledon), que se puede abrir cuando el tiempo es favorable. Los entusiastas del golf pueden disfrutar de los dos simuladores con análisis de video realizados por profesionales de la PGA. En resumen, ciertamente adecuado para mantener una rutina de ejercicios y compensar el exceso de calorías que son tan fáciles de consumir durante esos días. Para sus pasajeros más jóvenes (los niños menores de 11 años viajan gratis si van acompañados de dos pasajeros de crucero con precio completo), las instalaciones especiales dedicadas a ellos incluyen el “Knopf Club”, equipado con cunas, cambiadores y un salón amueblado con juguetes; el “Kids Club” está dedicado a

los niños de 4 a 10 años, mientras que el “Teens Club”, para niños de 11 a 15 años. En todos los cruceros familiares se ofrecen excursiones en tierra para niños, adolescentes o toda la familia. El buque también dispone de siete suites de estilo familiar con dos áreas separadas, conectadas por una puerta y balcón compartido.



“FASHION ON THE SEA”. PASE DE MODELOS (HAPAG LLOYD)

En fin, que a bordo se ofrece excelente experiencia de crucero, especialmente para aquellos a quienes les gusta mezclarse con personas de otra cultura. La gran base de pasajeros de *Europa 2* son potencialmente de Alemania de los que, dos tercios de los mismos, son repetidores. El barco atrae también a algunos angloparlantes, principalmente del Reino Unido, Hong Kong y América del Norte. El término medio de su pasaje oscila en los 40 años o más, aunque puede observarse gente más joven durante las vacaciones escolares europeas. Curiosamente no existen noches formales ni cenas del capitán como en otros cruceros. Por las noches se emplean los pantalones caros y los vestidos hasta la rodilla para las mujeres, y las chaquetas deportivas para los hombres.

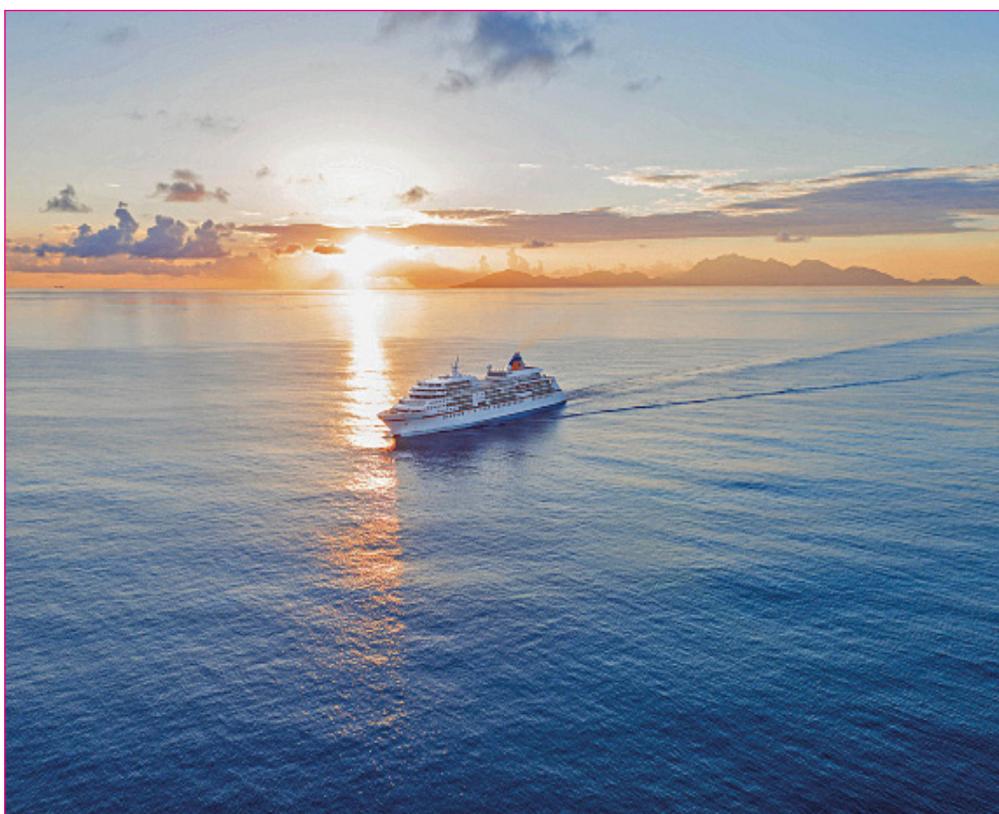


RESTAURANTE TARRAGON. UNA SELECCIÓN (HAPAG LLOYD)

Excepto la botella de champán francés de bienvenida, burbujeante en el desayuno buffet y algunas bebidas que se ofrecen en las fiestas que puedan organizarse a bordo, los cócteles y vino en las comidas son de pago, al igual que el agua y los refrescos consumidos fuera de la suite. A bordo

se ofrecen variados espectáculos (en los que no hablan, para que puedan atraer a todas las nacionalidades), se dan conciertos y lecturas. Existe un cine en 3D y siempre se montan excelentes eventos al aire libre, junto a la piscina. En enero de 2015 el Grupo TUI decidía adquirir el buque en propiedad por 278 millones de euros, tomando una decisión de inversión estratégica y comercialmente importante para el Grupo y su filial Hapag-Lloyd Kreuzfahrten, con sede en Hamburgo. Con la adquisición, TUI se ahorraría anualmente unos 27 millones de euros en gastos de fletamento. Como parte de su primer atraque programado, el **Europa 2** fue subido a dique para ser sometido a mantenimiento técnico en los astilleros Blohm + Voss, de Hamburgo, del 11 al 24 de abril de 2015. Lo habitual es que ello tenga lugar cada cinco años, pero la compañía, fiel a su standard, lo lleva a cabo cada dos, actualizando continuamente el buque. Al mismo tiempo que se realizaban los trabajos de mantenimiento, se actualizaban el “Sansibar” y el restaurante “Sakura”, siendo completamente rediseñados. Además, las ocho suites familiares fueron renovadas para que fueran aún más familiares. Aquella primera lista incluía aproximadamente 700 puntos de cambios y mejoras.

116



UNA PERSPECTIVA DE LA DISTRIBUCIÓN DEL BUQUE (HAPAG LLOYD)

Durante su segundo período de dique programado, del 13 al 27 de septiembre de 2017, se actualizó el aspecto, la tecnología y el concepto del barco. Se incluía el rediseño del salón “Belvedere” en la cubierta 9 y el del bar Herrenzimmer en la cubierta 4. La zona de spa también fue modernizada. La lista completa de cambios comprendió, en esta ocasión, aproximadamente 1.000 puntos. En octubre de 2019 se realizaron nuevas actualizaciones durante una estada en el astillero, renovándose el restaurante de autoservicio “Yacht Club” en la cubierta 9, fue sustituida parte del mobiliario del “Belvedere” y se equipó el gimnasio con un nuevo piso.

KRISTINA REGINA



KRISTINA REGINA (ARCHIVO DEL AUTOR)

El *Kristina Regina*, hoy *Bore* es, en la actualidad, una combinación de barco-museo-hotel flotante que se encuentra atracado permanentemente en Turku (Finlandia). A finales de la década de 1950, la empresa finlandesa Bore Steamship Company, de la que formaba parte el magnate Hans von Retting, decidió construir un nuevo ferry para el transporte de pasajeros, donde los automóviles podrían viajar a bordo entre Finlandia y Suecia. En ese momento, la empresa colaboraba con Finland Steamship Company y Rederi AB Svea (esta colaboración dio origen a la importante naviera Silja Line en 1970) para proporcionar un servicio conjunto entre los dos países. El *Bore* resultante fue en muchos aspectos un diseño majestuoso y tradicional, estando rematado con dos grandes chimeneas, dos mástiles y una cubierta de paseo. Su propulsión la constituían dos máquinas de vapor debido a la influencia del mayor accionista de la empresa, el citado Hans von Rettig. El buque sería también dotado de una instalación de transbordo rodado incorporando una gran escotilla en su banda de estribor, lo que permitía a los vehículos entrar y salir perfectamente del buque. El buque tenía el pasaje alojado en dos clases, turista y primera, con literas para 333 pasajeros y gran espacio para vehículos en un garaje emplazado en la cubierta B. Las salas comunes fueron diseñadas por el arquitecto Ulf Stenhammar e incluían un comedor y un bar separados para cada clase. En cuanto a su construcción, el buque fue construido en el astillero de Oskarshamn, en Oskarshamn (Suecia) y cuando fue entregado el 5 de abril de 1960 a sus propietarios, se había convertido en el último buque de vapor de pasajeros construido en Escandinavia. La Bore Steamship Company utilizó el buque entre 1960 y 1976, proporcionando travesías nocturnas en la ruta Turku – Mariehamn – Estocolmo, aunque también se utilizó a menudo en la ruta Helsinki – Estocolmo. La mayoría de los barcos de Bore Steamship Company tenían un número en su nombre (*Bore I* de 1898, *Bore II* de 1906 y *Bore III* de 1952), y la falta de número en el nombre de este barco llevó a

que se le apodara **Nolla-Bore** (**Zero Bore**) por los marineros finlandeses. El establecimiento de Silja Line en 1970 vio a los barcos de la flota mantener sus propios colores distintivos en las chimeneas, aunque incorporando el logotipo de Silja Line.

118



EL BUQUE AMARRADO EN MAHÓN (ARCHIVO DEL AUTOR)

Los barcos que habían sido propiedad de Finland Steamship Company y Svea Line fueron pintados totalmente de blanco después de la fusión, pero el **Bore** mantuvo su casco original color beige. En julio de 1970, mientras estaba cerca de Turku, colisionó con el barco holandés **Edda**, aunque no resultarían daños graves en el percance. En 1972, el barco fue modernizado con la inclusión de cabinas adicionales, lo que redujo su capacidad de transporte de pasajeros. El buque finalizó su servicio con Silja Line en septiembre de 1976, habiendo transportado en los últimos 16 años a más de millón y medio de pasajeros tras un total de 2.473 viajes de ida y vuelta. A continuación, el buque permaneció en Estocolmo hasta que el 10 de octubre de 1977 fue vendido a Jakob Lines, una empresa en la que Bore Steamship tenía una importante participación. El buque fue renovado y rebautizado como **Borea**. En 1978, comenzó a operar entre Jakobstad y Skellefteå. Por lo general, Jakob Lines solo la operaba durante los meses de verano, el resto del año lo pasaba amarrado u ocasionalmente fletado

a otras compañías, aunque algunas no tuvieron demasiado éxito. En enero de 1979, fue fletado para alojar a trabajadores en una plataforma petrolera ubicada cerca de la costa escocesa. La embarcación regresó a sus salidas a partir de septiembre de ese año. En otro fletamento, el barco se utilizó en Argelia, para albergar una vez más a los trabajadores. Jakob Lines vendió el barco en abril de 1984 a Ab Helsingfors Steamship Company, quien lo alquiló a la finlandesa Aura Line, que lo destinó al inicio de un servicio de Turku a Estocolmo como una empresa turística desde junio de 1984, pero en octubre del mismo año esta última empresa era declarada en quiebra. El **Borea** pasó otro año parado, hasta que en octubre de 1985, fue vendido a una empresa canadiense llamada Aqua Culture Industries (comercializada como Vanderbildt Steamship Company) con sede en Vancouver, que tenía la intención de convertir el barco en un crucero de lujo. El plan nunca se llevó a cabo, y el barco continuó atracado en Turku hasta enero de 1987, cuando Rannikkolinjat, una empresa finlandesa fundada en 1985 por la familia Partanen de Kotka (Finlandia), decidió comprarlo. Al año siguiente, la compañía pasó a llamarse Kristina Cruises.

119



EL PUENTE DE MANDO (ERKKI VANNINEN)

Renombrado **Kristina Regina** en honor a la Reina Kristina de Suecia del siglo XVII, el barco fue ampliamente reconstruido y renovado como un crucero, primero reemplazando sus motores de vapor por unidades diesel, lo que se llevó a cabo en el astillero Wärtsilä, en Kotka. Posteriormente y durante el invierno de 1988-89, la embarcación fue completamente renovada en el astillero Holming, en Rauma. Se eliminaron todas las cabinas sin baños y se instalaron 120 nuevas, mientras que las 30 restantes eran también renovadas por completo. Durante las renovaciones, la plataforma de su automóvil se convirtió en una sala de conferencias y funciones de 250 asientos, se agregó un sauna en la primera plataforma y se instaló una boutique "duty free" en la tercera cubierta. Con excepciones de algunas alteraciones menores, su perfil continuaría permaneciendo intacto. En abril de 1989 el buque inició su primer crucero, operando desde Finlandia principalmente a destinos a lo largo del Golfo de Finlandia, ampliándose con nuevos destinos en el Mar Báltico, el Mar del Norte, el Mar Mediterráneo y la costa occidental de África. En febrero de 2007, era el único crucero finlandés

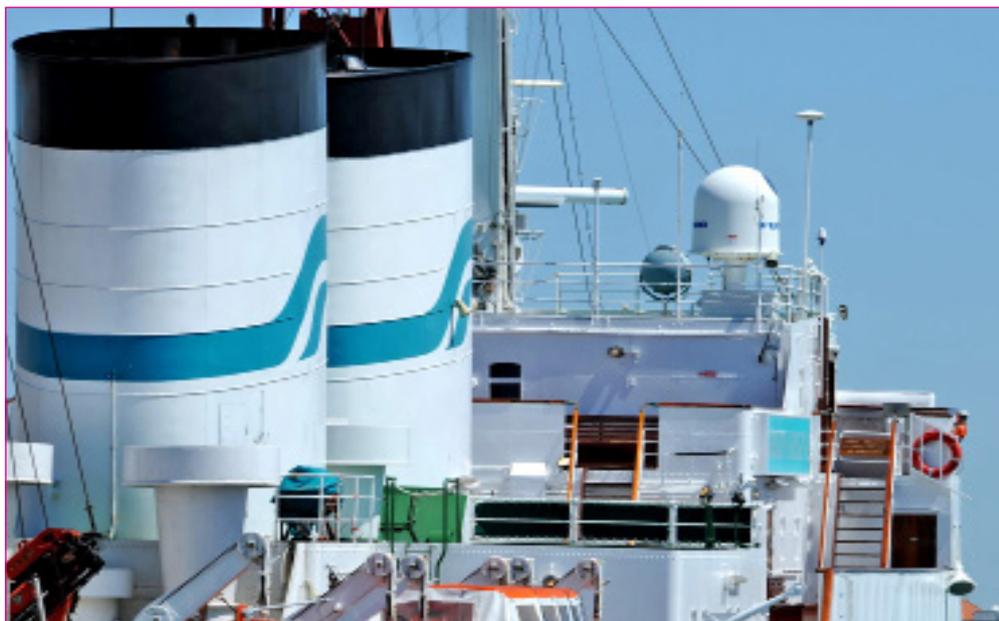
en servicio. En 2001 se llevó a cabo otra nueva gran modernización, pero el interior y el exterior permanecieron intactos. Después de 22 años de servicio como crucero y a pesar de estar todavía en buenas condiciones, el buque no era capaz en 2010 de cumplir con los requisitos más estrictos de seguridad contra incendios de las regulaciones SOLAS 2010. Como resultado, se decidió retirar el barco del servicio de cruceros internacional y reemplazarlo por el *Kristina Katarina*, de mayor tonelaje. La familia Partanen estaba muy unida al *Kristina Regina* y no quería verlo desaparecer.



INTERIORES (METOS.COM)

Consciente de los esfuerzos del empresario finlandés Johnny Sid, el bien publicitado pero finalmente fallido intento de salvar el ferry en 2008, *Finnjet*, Mikko Partanen se acercó a Sid antes de retirar el crucero del servicio para ver si estaba interesado en comprarlo. Sid estaba interesado en los viejos barcos de pasajeros debido a la participación pasada de su familia con las líneas Bore y Silja y en 1984 había disfrutado de unas vacaciones familiares a bordo del *Bore*. Usando la experiencia que ya había ganado al intentar salvar el *Finnjet* y luego el *Kungsholm*, Sid pudo construir un nuevo negocio para el cual obtendría la financiación necesaria para que O y S/S Borea Ab, con sede en Finlandia, comprara el *Kristina Regina* para operarlo como hotel, restaurante y museo flotante. O y S/S Borea Ab se dedica a la conservación de barcos que tienen una posición destacada en la historia marítima de Finlandia para su uso en los campos de la cultura y el turismo. La entrega del barco a sus nuevos propietarios tuvo lugar en agosto de 2010 y luego se trasladó a Naantali para su renovación. El barco fue pintado con su librea original y también recuperó su primer nombre. Si bien la ciudad de Turku estaba dispuesta a albergar al buque, disponer de un atracadero permanente resultó difícil, ya que cuando el barco fue remolcado a Turku el 3 de octubre de 2010 para amarrarle en el río Aura, no resultó posible. El atracadero previsto en lo que había sido una antigua zona industrial en el paseo marítimo del centro de la ciudad, zona que albergaba edificios residenciales de nueva construcción, sus propietarios se opusieron a que el barco dificultara sus vistas. Después de una gran inauguración el 10 de octubre de 2010, se utilizaron otras dos ubicaciones

antes de que Viking Line prestara al barco el amarradero definitivo, el cual se encuentra situado a 10 minutos a pie de las terminales de ferry de Silja y Viking Line y junto al área de espera de vehículos.



UNA CUBIERTA CAPAZ DE TRANSPORTAR FÁCILMENTE AL PASADO (BLOGUE DOS NAVIOS E DO MAR)

121

El buque se trasladó allí en mayo de 2011 y pasó a formar parte de la flota del museo del Forum Marinum. Se inauguró una exposición producida por Forum Marinum sobre la historia del barco en la cubierta del puente de gobierno original, que sería conservado, y la suite del propietario, en la zona del alojamiento de oficiales. En 2011, el barco fue aceptado en el registro de embarcaciones tradicionales de la Agencia del Patrimonio de Finlandia, y se iniciaron servicios de alojamiento y restaurante a bordo, además de los servicios de museo. A principios de 2015, la ciudad de Turku centralizó sus servicios de albergue en **Bore** con un contrato de tres años. El hotel del barco ofrece alojamiento para 250 plazas y, en la actualidad, el renovado **Bore** ofrece un nuevo tipo de entorno de aprendizaje a los sectores de la hostelería y el turismo del Instituto Vocacional de Turku, así como a los estudiantes de sus campos técnicos y otros servicios. También ofrece la oportunidad para estudiar en sectores comerciales e implementar varios proyectos empresariales. Como entorno de aprendizaje, el barco constituye un lugar único y una excelente manera de mostrar la competencia profesional en Turku, en un entorno marítimo histórico ofreciendo servicios actuales que respetan el pasado.

Historial de nombres y compañías: 1960-77: **Bore**; 1977-1987: **Borea**; 1988-2010: **Kristina Regina**, y de 2010 en adelante: **Bore**. Propietarios: 1960-77: Bore Steamship Company, 1977-1984: Jakob Lines, 1984-87: Compañía de barcos de vapor Helsingfors, 1987-2010: Kristina Cruises, 2010 en adelante: O y S / S Borea Ab. Registros: 1960-1977: Turku, Finlandia, 1977-1984: Jakobstad, Finlandia, 1984-1987: Helsinki, Finlandia, 1987 en adelante: Kotka, Finlandia. Botado en 1959 entró en servicio en 1960, permaneciendo en el servicio activo hasta 2010, en que sería retirado por las exigencias del Convenio SOLAS. Características: Eslora de 99,83 metros, manga 15,25 y calado 5,26. Desplazamiento, 4.295 toneladas. Originalmente estuvo pro-

pulsado por 2 máquinas de vapor a turbinas Babcock&Wilcox alimentadas por cuatro calderas de vapor Oskarshamns Varv/Gotaverken, accionando 2 hélices capaces de ofrecer una velocidad de 16 nudos. Al ser modernizado, el equipo propulsor fue sustituido por 2 motores diesel Wärtsilä 12V22 6,48 mW, con una velocidad máxima de 17,5 nudos y 14,5 de servicio. En su construcción original admitía un total de 1.028 pasajeros en sus dos clases, 333 literas y unos 65 vehículos. Tras la reforma de 1972 el número de pasajeros alijados quedaría reducido a 742 y, en la última reconversión de 1988 a 245 en una sola clase. Actualmente es un museo flotante.

122

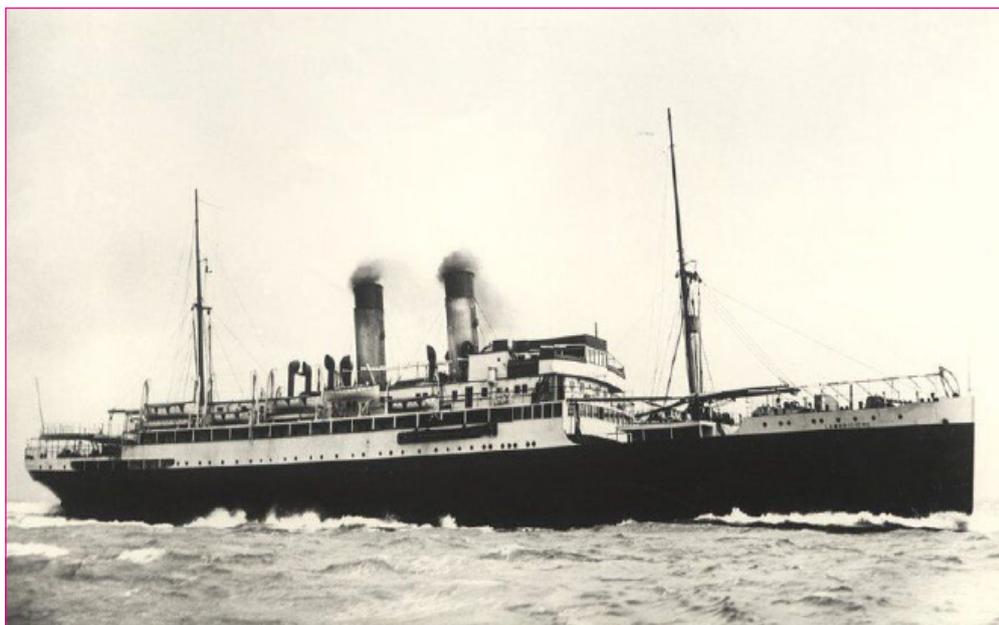


INTERIORES (KOSTAMENTA)



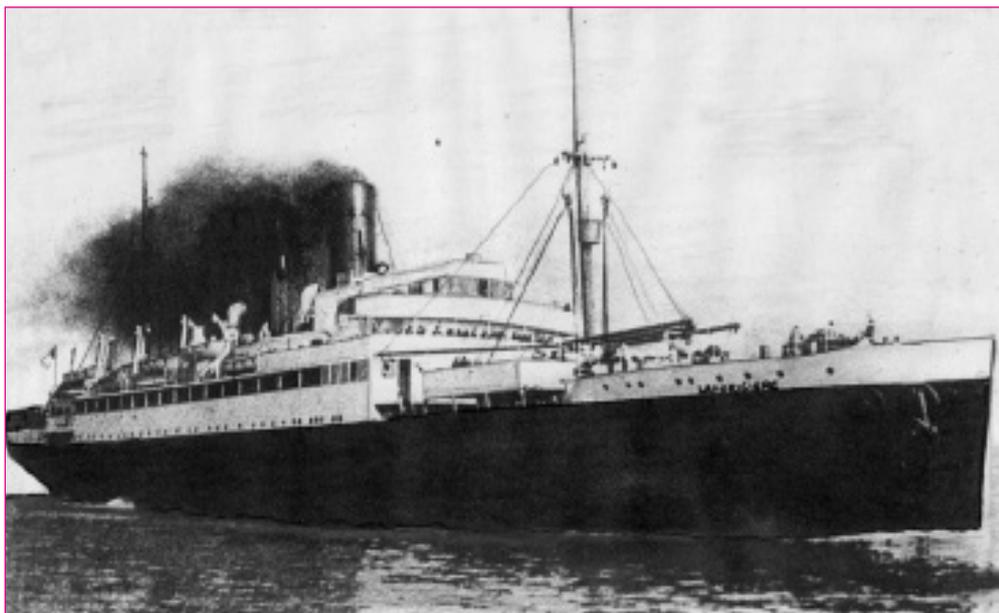
EL BUQUE TRANSFORMADO EN MUSEO A FLOTE (MATKALLA MAAILMALLA)

LAMORICIÈRE

**123**

EL LINER DE LA C.G.T. LAMORICIÈRE (ARCHIVO DEL AUTOR))

A todos nos gustan los relatos que vienen acompañados de algún tipo de misterio, de intriga, es decir, que enganchen. Y casi siempre suele ser una especialidad temática que se encuentra en los libros de aventuras. Muchos son imaginarios, otros se refieren a personas ajenas a nosotros mismos pero, he aquí que, un buen día, me encontré con una agradable persona a quien gustan mucho los temas que solemos tratar y que me quiso conocer para contarme lo que le había ocurrido años atrás.



OTRA IMAGEN DEL BUQUE (MARGARITA SEGUÍ DE SOURON)

Dentro del estudio que publiqué en su día sobre los naufragios acaecidos en aguas menorquinas hablaba de uno muy importante referido a un buque, un líner, que ella conocía muy bien. Además, hacía poco más de un año la revista italiana de submarinismo “Sub” daba a conocer el descubrimiento de sus restos. Se trata del *Lamoricière*, un líner de pasajeros de pabellón francés, que se fue a pique a muy pocas millas del Cabo de Favàritx, en Menorca. Aquel fue un naufragio que costó la vida a más de trescientas personas entre las cuales había un numeroso grupo de niños. El hallazgo del barco fue llevado a cabo por mi buen amigo Guido Pfeiffer y su inquieto equipo entre los cuales se encontraban su esposa Flory y los médicos menorquines Jordi J. Moya y Alejandro Fernández.

124



EN PRIMER PLANO GUIDO PFEIFFER. A LA IZQUIERADA, FLORY CALÒ
(Colección Pfeiffer-Calò)

La historia del naufragio no la repetiremos enteramente aunque, en la actualidad, haya recogido numerosos datos nuevos sobre los acontecimientos que lo envolvieron, facilitados en gran parte por la persona a quien hace referencia este artículo que había viajado pocos meses antes a bordo del mismo. Eso sí, decir que el naufragio tuvo lugar el 10 de enero de 1942 y que las primeras noticias que llegaron a Menorca fueron por voz del capitán del vapor de la Cía. Trasmediterrànea *Rey Jaime II*, José Caldés quien, en su trayecto Barcelona-Mahón, había escuchado por la radio T.S.H. los trágicos acontecimientos que a bordo se estaban viviendo. Se trataba de un barco clásico de pasajeros de la época, un líner con casco de acero, de 4.712 toneladas construido en 1921 por los astilleros Swan, Hunter & Richardson, de Newcastle (Inglaterra), y que pertenecía a la flota de la Compagnie Générale Transatlantique. Tenía de eslora 113 metros por una manga de 15,24. mientras que su máquina era de vapor y hacía rodar tres hélices. En 1940, y debido a las condiciones de la guerra, el barco había modificado su máquina para quemar carbón, en lugar del petróleo, con que lo hubiera hecho hasta entonces, lo que redujo su velocidad drásticamente de los 17 nudos anteriores a tan solo 10. La capacidad de pasaje y sus alojamientos era de seis suites de lujo, 106 literas de primera clase, 116 literas

de segunda y 132 literas de tercera, teniendo asignada la ruta entre Argel y Marsella. Tenía así mismo una capacidad de bodega para transportar 2.100 metros cúbicos de carga. Su capitán era Joseph Milliasseau, nacido en 1893, quien se había incorporado al servicio de la compañía en 1922. Tenía el vapor a su mando desde 1937 y había formado parte de la tripulación con otros grados profesionales desde 1929. Dados sus servicios en el transcurso de la Primera Guerra Mundial había sido nombrado Caballero de la Légion de Honor francesa en 1921. No cabía duda de que se trataba de un buen profesional, que llevaba en aquel viaje, además de su tripulación de 121 miembros, a 272 pasajeros, de los cuales 88 eran militares que regresaban a Francia de permiso y un grupo de 16 niños y niñas de entre cuatro y catorce años de edad, del Centro Guynemer, que volvían a casa después de haber permanecido durante un tiempo acogidos por familias argelinas al encontrarse Francia en plena Segunda Guerra Mundial. Portaba igualmente un cargo de 330 toneladas de mercancías diversas, principalmente de hortalizas.



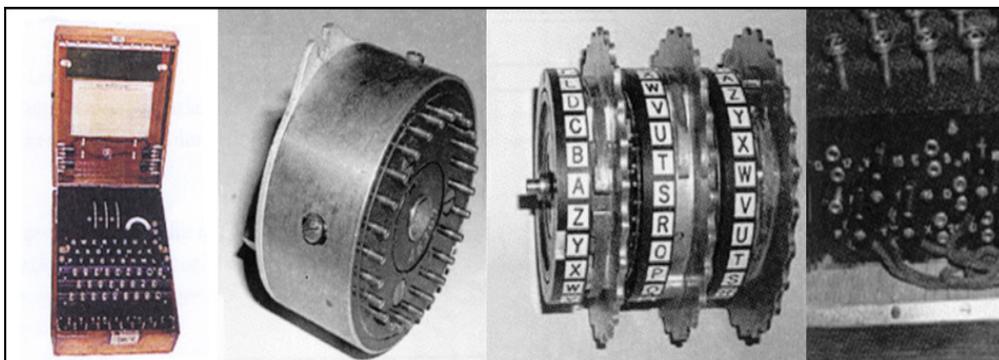
125

EL ROBOT SUBMARINO VICTOR-PROMETEO DE PFEIFFER
(Colección Pfeiffer-Calò)

El cambio de rumbo para ir a auxiliar a otro barco que se encontraba en peligro y pedía auxilio, su precario estado a causa de la edad que ya pesaba sobre sus cuadernas y navegar con carbón de muy baja calidad por la crisis económica existente, acabó con el barco y la mayor parte del pasajeros en el fondo del mar. Si a esto añadimos una durísima tramontana, mar gruesa y un frío terrible, se puede comprender aquellos dantescos momentos vividos por todos quienes se encontraban a bordo. El barco había ido al rescate del carguero francés *Jumièges*, de 1.870 tons. de desplazamiento, comandado por el alférez Guillon, que había zarpado de Bizerta con un cargo de carbón y cemento. El carguero había solicitado socorro al hallarse en peligro, por lo que *Lamoricière* se desvió de su rumbo para acudir en su auxilio a pesar del pésimo estado de la mar, que le hizo balancear peligrosamente, pero continuó para llevar a cabo su humana labor. Llegado al punto indicado según las coordenadas geográficas recibido al-

rededor de las 3:30 de la mañana, no pudo encontrar el carguero en cuestión: se había hundido llevándose consigo a sus 20 tripulantes. La creciente tormenta establecida, con vientos de fuerza 7 y aumentando, en la escala de Beaufort, se complicó aún más porque el vapor se estaba quedando sin carbón, que también resultaba ser de muy baja calidad. Los fogoneros quemaban muebles y otros elementos de madera para aumentar el poco combustible que quedaba.

126



DIVERSOS ELEMENTOS DEL CODIFICADOR "ENIGMA" (Archivo del Autor)

Esto significó que el barco no podría llegar al puerto más cercano, que era Mahón. El buque, entre los duros embates de las olas y adquirir en un momento dado una gran escora, se veía invadido por el agua que penetraba en su interior, inundando rápidamente la sala de máquinas y las carboneras. Transcurrían entonces las 18.00 horas y el agua inutilizaba rápidamente generadores y bombas (21.00 horas). Parece ser que se intentó reestibar la carga de la cubierta para equilibrar el barco, pero no fue posible.



LAMORICIÈRE - CAMAROTE (FRENCH LINES)

A las 11 de la mañana se dio la orden de abandono del barco, pero a causa de su fuerte escora, los botes salvavidas de estribor no podrían llegar a ser botados. El episodio más triste sería el intento de bajada del grupo niños ya embarcados en el interior de uno de los botes salvavidas que, con

la rotura del cable de uno de los pescantes de maniobra, provocaría que la embarcación quedara en posición vertical, mientras todo su contenido caía al agua y se hundía en una inmensa mar de espuma existiendo desapareciendo para siempre.



127

LAMORICIÈRE - COMEDOR (FRENCH LINES)

Y le seguiría el propio buque, ya que, a las 12:35, se hundía en la posición 40° 00' N – 04° 22' E. Los pocos supervivientes fueron recogidos por los buques de su misma nacionalidad *Gouverneur Général Gueydon* (55 supervivientes), *Gouverneur Général Chanzy* (25 supervivientes) y el buque de guerra de la armada francesa *Impétueuse* (12 supervivientes). También llegó a la zona el remolcador *Obstiné*. Entre las víctimas del desastre (hubo 212 pasajeros y 80 tripulantes muertos y solo 93 supervivientes) se encontraban los famosos criptógrafos polacos Jerzy Róycki (quien al parecer viajaba bajo un seudónimo), Piotr Smoleski y el capitán Jan Graliski, de la sección rusa de la Oficina de cifrado polaca de antes de la guerra, y un oficial francés que acompañaba a los tres polacos, François Lane. El capitán Milliasseau se hundió con el barco. Una demanda posterior en la década de 1950 estableció que el hundimiento fue en sus 4/5 partes debido a la tormenta y 1/5 a la falta de navegabilidad del barco. Este reparto de culpa y, por tanto, de daños, se denominó “Principio de *Lamoricière*”. Los restos del buque fueron encontrados, en 2008, a una profundidad de 156 metros y unas 6,2 millas al nordeste del Cap de Favàritx (Menorca) por el equipo de Guido Pfeiffer. Por decisión ministerial de 7 de marzo de 1942 (D.O. de 9 de marzo de 1942), el capitán Milliasseau recibía del Gobierno francés la mención a la Orden de la Marina Mercante, que rezaba como sigue:

*“Durante el naufragio del **Lamoricière**, el capitán Milliasseau demostró las más altas cualidades de jefe, luchó sin descanso por más de 24 horas para intentar salvar su barco y las personas que transportaba, sucesivamente intentó todo lo que humanamente se podía hacer para tal fin, finalmente desapareció víctima de su deber en su puente de mando el cual no abandonó hasta el hundimiento del buque”.*

Pues bien, la persona a quien hacía referencia al principio de esta historia, era una mahonesa con nacionalidad francesa, Margarita Seguí, quien

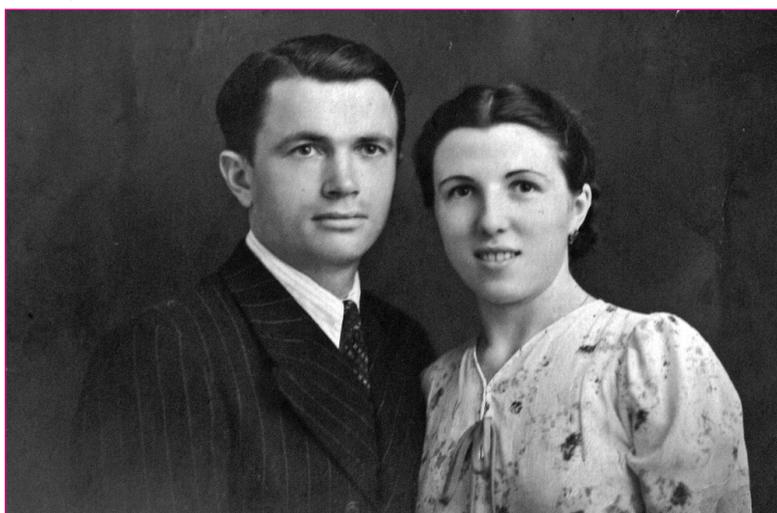
conocía perfectamente este barco por haber navegado con él en 1940, dos años antes de su hundimiento.



128

MARGARITA SEGUÍ DE SOURON EN SU DOMICILIO DE MAHÓN
(Imagen del Autor)

Y por cierto, que le correspondió vivir en su bordo otra aventura. Todo comenzó el día 11 de abril de 1939 (Menorca se había rendido al general Franco el 9 de febrero). Margarita se había casado en Es Mercadal el 28 de noviembre de 1938 con un ciudadano francés, Sébastien Souron, así que pudo marchar de la Isla a bordo de un barco de la Marina Nationale llegado aposta para llevarse hasta el puerto de Toulon a los súbditos de aquel país residentes en la Isla, unos días después de que lo hiciera el *Devonshire* con sus ciudadanos británicos gracias a que el Artículo 22 del Código Civil Español tenía establecido que un español podía tomar otra nacionalidad -en este caso francesa- prácticamente al momento, mediante la vía del matrimonio. Y en estas condiciones se encontraba Margarita. “A que era guapo?” (me dijo sonriente mientras me enseñaba una foto de ambos cuando eran jóvenes).



EL MATRIMONIO MARGARITA SEGUÍ – SEBASTIÈN SOURON
(Imagen familiar de Margarita Seguí)

El barco amarró dejando caer sus anclas en la Plana de Calafiguera y dando cabos por popa al muelle en el punto conocido como na Vermella (El Fonduco). Anteriormente, Margarita ya había estado en Francia en viaje de luna de miel, viaje que hizo a bordo de un hidro que se había elevando desde la bahía de Fornells, puesto que su marido trabajaba para Air France, y por este motivo había venido destinado a Menorca. La compañía aérea francesa tenía establecida hacía tiempo una línea regular entre Marsella y Argel, con escala técnica en la bahía de Sòller que, motivado por el comienzo de la Guerra Civil española, había cambiado por la de Fornells, desde Mallorca (en manos de los nacionales) a Menorca (republicana) en 1937. Recuerda perfectamente que aquel vuelo se prolongó por espacio de cuatro largas horas de reloj. Más adelante y una vez en Francia tuvo que conseguir un nuevo visado para poder volver a España, mediante el consulado español, un trámite que le llevó muchos dolores de cabeza y tiempo, puesto que se trataba de una época en la cual era muy complicado conseguirlo. Margarita:



IMAGEN DE LA CIUDAD Y PUERTO DE ARGEL (IMAGEN DE ARCHIVO)

“Lo pude conseguir porque en aquel despacho trabajaban tres mahoneses, uno de ellos apellidado ‘Ibáñez’, quien confirmó al cónsul (mirando por una mirilla) que yo era española y menorquina. Desde Toulon habíamos ido a Marsella, después hasta la Bretaña para conocer su familia, para acabar destinados en Argel, en principio para dos años que, finalmente, se convertirían en nueve por haber comenzado la Segunda Guerra Mundial y participar Francia de pleno. El mes de mayo de 1940, el mismo día en el cual los alemanes comenzaban a invadir Bélgica, Holanda y el norte de Francia, desde Argel donde nos encontrábamos, Sébastien fue llamado a Brest por el motivo de haber realizado el servicio militar en la Marine Nationale, quedando desde aquel momento movilizado. Pero sucedió que el mes de julio siguiente, la familia de mi marido me pidió que volviera a Francia porque yo me encontraba sola en Argel y, además, embarazada del mayor de mis hijos, Jean-Pierre. Cuando tomé la decisión de hacerlo, vendí el apartamento donde vivía y las po-

*cas pertenencias que no me podía llevar, trámites que hice sola y, maleta en mano, marché hacia el puerto para coger el barco de línea: el **Lamoricière**. Aquel día era el 11 de julio de 1940 y me di cuenta que llevaba montado en su proa un cañón: estábamos en guerra. Había bastantes pasajeros a bordo y parecía que tenía que acompañarnos el buen tiempo durante toda la travesía. De hecho, eran muchas las personas de diferentes edades que paseaban o tomaban el sol sobre la cubierta”.*

130



DETALLE DE OTRO DE LOS CAMAROTES (FRENCH LINES)

“Yo, como menorquina, esperaba con toda la ilusión del mundo, el momento de pasar cerca de Menorca...” (durante los veranos los barcos que hacían esta línea pasaban por levante de la Isla, todo el contrario que el invierno, que lo hacían por poniente, entre Mallorca y Menorca, en busca de una mejor protección de los temporales de tramontana, con lo que sabía que podían observar el Cap de Favàritx y la isla del Aire)



PASEO DE CUBIERTA (FRENCH LINES)

“Cuando por fin comencé a descubrir la Isla percibí muy pronto una ex-

traña maniobra. El hecho es que me dio la impresión de que el barco iba cayendo hacia su banda de babor, y que nos separábamos de Menorca. Lo encontré extraño porque nadie nos había dicho nada y la ruta normal nos tenía que haber llevado hacia el norte, cerca de la Isla. Yo tenía entonces veintidós años y mi estado de gestación se notaba claramente. Pude ver Biniancolla, el Baix d'en Caragol, Binibèquer, el Cap d'en Font... Y, ¿hacia donde vamos? -me preguntaba yo- y así fuimos pasando toda la costa sur. Llegada la hora nos hicieron cenar a todos los pasajeros y después nos fuimos a la cama a dormir... siempre, sin saber nada. Yo estaba segura que nos hacían pasar por el Canal de Menorca, por la ruta de invierno, entre las dos islas aunque no sabía por qué... ¡qué disparate dar esta vuelta con un tiempo tan bueno! Y me dormí. Me desperté de golpe porque había desaparecido el ruido del motor: el barco había parado su máquina. No pude aguantar más y, espoleada por la curiosidad me vestí a toda prisa para subir seguidamente a cubierta: nos encontrábamos dentro de la bahía de Palma. ¡Que extraño...! Me apoyé en la barandilla y comencé a mirar aquí y allá para averiguar qué estaba ocurriendo. De golpe, de la oscuridad apareció una embarcación con gente uniformada que se atracó a nuestro costado, subiendo ellos por una escalerilla. Más tarde sabríamos que se trataba de las autoridades de la Marina y portuarias, que venían acompañadas por el cónsul de Francia. Al menos es lo que nos dijeron, lo poco que nos dijeron porque, allí, no hablaba nadie. Ni decían ni informaban de nada. Tampoco los pasajeros nos atrevíamos a preguntar nada y, menos, exigir. Llegada la mañana, decidimos aclarar qué pasaba... confiando que alguien nos informaría”.

131



EL CAP DE FAVÀRITX, EL PUNTO MÁS PRÓXIMO DE LA COSTA MENORQUINA DEL QUE TENDRÍAN LUGAR LOS TRÁGICOS ACONTECIMIENTOS

(Imagen del Autor)

Por fin, los pasajeros serían informados de que el día antes Italia había declarado la guerra contra Francia y los aliados, y a su barco de pabellón francés le habían permitido fondear en la bahía de Palma por un período de veinticuatro horas como máximo para decidir hacia donde iban. A las doce de la noche siguiente tendrían que levar las anclas y abandonar el puerto español. Margarita:

“Los militares nos advirtieron que pasado ese plazo no nos podrían garantizar nada porque llevábamos a bordo un cañón que se veía perfectamente y cuatro soldados para emplearlo. Si continuábamos más tiempo fondeados aquellos soldados tendrían que ser apresados” (hay que recordar que España mantenía mejores relaciones con Italia que con Francia, puesto que los italianos habían ayudado a Franco durante la Guerra española). “Nosotros preguntamos qué pasaría con los civiles, mientras en mi interior pensaba lo bien que iría que nos llevaran a Mahón. Pero allí nadie contestó nada. Durante aquel día nos hicieron prácticas de numerosos ejercicios de evacuación, así como embarcar en los botes salvavidas que nos correspondían de acuerdo con nuestros alojamientos y camarotes. Recuerdo perfectamente que el mío era el número 5. Los tripulantes nos hacían poner los chalecos salvavidas y nos invitaban a sentar en un banco de cubierta muy cerca del bote en el cual tendríamos que embarcar dado el caso. En el interior del chaleco tendríamos que llevar toda nuestra documentación con una bolsa estanca. Y así lo hicimos. También se prohibió fumar fuera de los salones para que no pudiera verse ningún punto luminoso desde el exterior”.

132

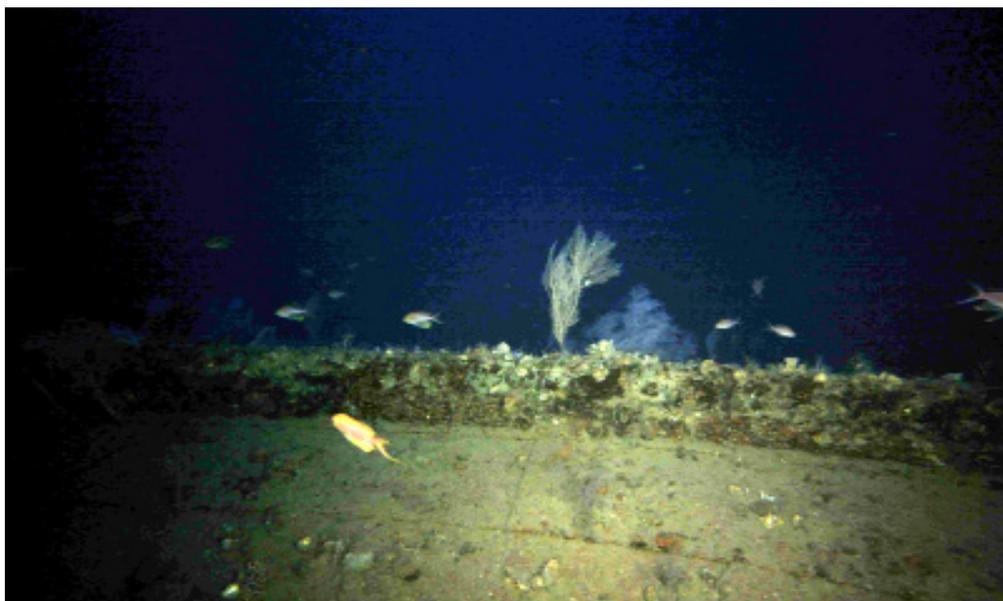


DETALLES DEL PECIO DEL LAMORICIÈRE (Colección Pfeiffer-Calò)

Llegada la medianoche el barco levaba las anclas y se ponía en marcha muy poco a poco.

“No se veía nada de nada. No llevábamos ningún tipo de luz encendida y navegábamos completamente a oscuras. Bien es cierto que, a bordo, no nos encontrábamos nada tranquilos. Más bien al contrario: íbamos muertos de miedo sintiendo un gran repelús. No habían pasado muchos minutos cuando de golpe unos cuantos focos fueron encendidos desde tierra para barrerlos de un extremo al otro. A todos se nos hizo un nudo en la garganta pero, por suerte, no pasó nada. El susto que llevábamos encima es indescriptible. Cuando el nuevo día clareó pudimos observar unos cuantos aviones que se dirigían hacia nosotros y nos pasaban por encima. Pudimos comprobar que eran franceses. ‘Y si son franceses, son amigos...’ (pensábamos) pero allá nadie se atrevía a decir nada ni a soltar ningún tipo de especulación. Fueron pasando aquellas inacabables horas hasta que, con sorpresa por nuestra parte, vimos que ni Mahón ni Francia... ¡habíamos vuelto a Argel!. Cuarenta y ocho horas de navegación, pasando pena y volvíamos a encontrarnos en el mismo

punto del cual habíamos salido!”



133

EL BARCO (SE ENCUENTRA EN POSICIÓN INVERTIDA (Colección Pfeiffer-Calò)

Margarita recuerda que uno de los pasajeros que se encontraba a bordo había dicho que mucho antes de cruzar las aguas de Menorca había visto el periscopio de un submarino muy cerca del barco.

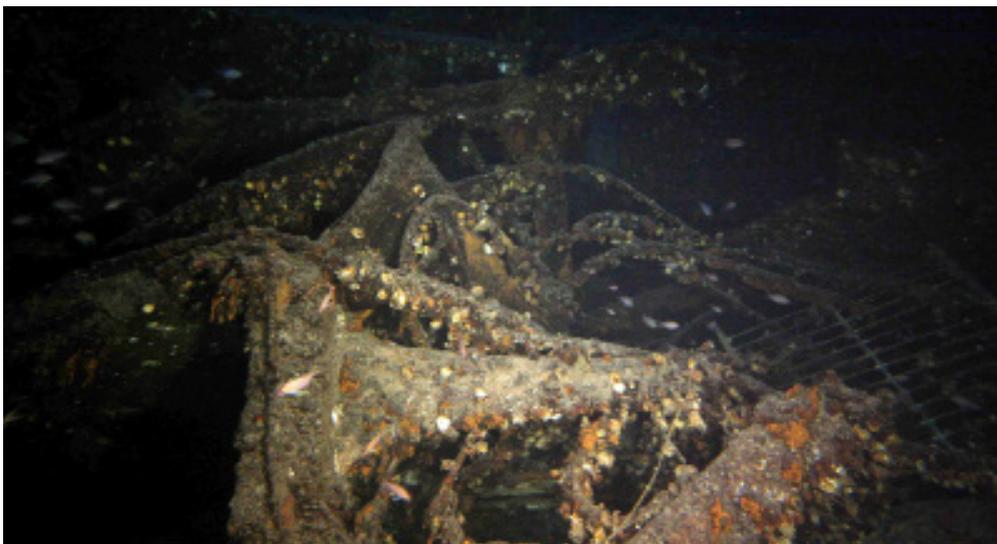
“No sé si debió de ser cierto. Por eso me lo reservo. De todos modos, la vuelta a Argel fue para mí una suerte puesto que, llegar a Marsella aquellos días con el equipaje que llevaba, bastante voluminoso puesto que contenía todas nuestras pertenencias, y el avanzado estado de mi gestación, con los alemanes corriendo por el interior de Francia, me hubiese supuesto más de un problema. No creo que hubiera podido encontrar a mi marido. En Argel estuve unos cuántos meses sin saber nada de él. Sería el mes de septiembre cuando volvería a casa y continuamos viviendo allí hasta el año 1948. Dos de mis hijos nacieron en aquel país, el que llevaba dentro de mí durante toda aquella aventura, Jean-Pierre y el segundo, Yves”.



**OTRA IMAGEN DEL PECIO: LA POPA
(Colección Pfeiffer-Calò)**

Llegados a Francia fijaron residencia en París, Le Blanc, Villeneuve-Le Roi (durante 26 años), naciendo allí su hija Anne-Marie hasta volver a Mahón. Margarita se siente completamente enamorada de Argel, una población que encuentra bastante pulcra, pero poco práctica puesto que es una ciudad construida en la ladera de una montaña. Cuando se enteró del trágico final del *Lamoricière*, tan solo dos años después, se sintió fuertemente emocionada. De aquel naufragio le quedó grabado en su memoria la caída al mar del grupo de niños:

“Lloré mucho cuando leí este hecho. Imagine, caer como quien echa una carta dentro de un buzón del correo... ¡qué horror...! ¡qué horror! Mis padres vivían entonces en Fornells y recuerdo que me enviaron una carta en la cual me decían que por aquellas costas y las de Addaia había aparecido algún cuerpo de los desaparecidos. Es lógico... Menorca quedaba tan cerca...”



LA SALA DE MÁQUINAS COLONIZADA POR LA VIDA MARINA
(Archivo Pfeiffer-Calò)

Cuando hablamos con ella, Margarita Seguí, tenía ya noventa y un años y se encontraba viuda de Sébastien Souron. Vivía en Menorca, en Mahón, donde habían vuelto para fijar su residencia en 1984 (antes solían venir casi cada año de vacaciones) puesto que Sébastien era un gran enamorado de la Isla. Vivía en la calle de la Reina, rodeada de libros (era una gran aficionada a la lectura), de sus recuerdos, que eran muchos y mantenía su descendencia repartida entre Mahón (su hija Anne-Marie), Francia (Jean-Pierre, en Vannes), Alemania (Yves, en Saarbrücken), y feliz por tener 5 nietos y 5 bisnietos. Hoy, desgraciadamente, ya no se encuentra entre nosotros.



EL LINER GOUVERNEUR GÉNÉRAL CHANZY

MARCO POLO



135

PRECIOSA PERSPECTIVA DEL MARCO POLO (MATHIAS KOPP)

Botado el 4 de junio de 1964 como *Aleksandr Pushkin* para la Baltic Shipping Company, una de las tres principales empresas de transporte de pasajeros soviéticas (las otras dos eran la Black Sea Shipping Co. y la Far Eastern Shipping Co.), este buque había sido construido en los astilleros Chantiers V. E. B. Mathias Thesen Werft, de Wismar (Alemania del este). Fue la segunda construcción de la conocida clase *Ivan Franko* (serie en que cada uno buque llevaba el nombre de un famoso escritor ruso, siendo conocidos por ello como los “Cinco Poetas”), ya que el buque tenía otros cuatro hermanos gemelos, a saber, *Ivan Franko* (el primero, y que realizaría diversas escalas en Mahón, tras ser construido también en 1964. Fue desguazado en 1997); *Shota Rustavelli* (igual que el anterior, 1966-2003); *Taras Shevchenko* (1967-2005) y *Mikhail Lermontov* (1972-1986). El buque, al que le ha llegado el fin a su existencia, ya que va a ser desguazado en enero de 2021, era por lo tanto, el último de la clase que ha sobrevivido más años, siendo muy querido por los amantes de los trasatlánticos y liners históricos. Como sus hermanos, poseía un casco especialmente reforzado para poder navegar en aguas heladas, habiendo sido destinado a cubrir la línea Leningrado-Montreal, como paquebote trasatlántico, llevando a cabo las escalas intermedias de Copenhague y Londres.

El resto del año operaba en cruceros, tanto a puertos como La Habana para el mercado nacional, como a otros puertos del mundo en chárter con empresas de turismo occidentales. Aunque lejos de ser lujoso, con sus áreas públicas decoradas con el estilo soviético típicamente sombrío, sus cabinas, todas de seis plazas y sin baño privado (eran comunes y tenían tres grifos: agua caliente, fría y de mar), los cruceros soviéticos se habían hecho cada vez más populares en los mercados occidentales por su carácter de cruceros de precio económico. Hay que precisar, sin embargo, que

también incorporaban diversas características con miras al futuro, como el hecho de que todas las cabinas de los pasajeros y la tripulación fueran exteriores, e incorporar una piscina interior que podía versionarse como exterior al ser su techo de vidrio corredizo.

136



UNA PUBLICACIÓN PARA EL RECUERDO (CHARLES OSES MSC)

Se dijo que estos buques habían sido construidos preveyendo un posible uso militar, ya que poseían sistemas de elevación de cubiertas inusualmente potentes, aparentemente para poder transportar vehículos blindados a bordo. Tal como estaba construido, el barco podía alojar entre 650 y 766 pasajeros divididos en dos clases, además de otros 500 sin cabina. Con el

Reino Unido, Alemania Occidental y Australia proporcionando la mayoría de los pasajeros, los “Cinco Poetas” se convirtieron en importantes fuentes de divisas para la economía soviética, que había comenzado a estancarse en la década de los setenta.

**137**

OBSERVADO DESDE PROA (WWW.BERGENSHIPS.COM)

Desde 1979 fue dedicado al tráfico de cruceros. El buque se había hecho popular entre los pasajeros finlandeses que navegaban hacia Londres y Canadá, ya que era el único barco que ofrecía travesías desde Finlandia a Canadá y el único transatlántico en Helsinki con servicio a Londres en ese momento. Según el experto Philip Dawson, el *Aleksandr Pushkin* finalizó el servicio transatlántico en 1980, portando en sus costados pintada la leyenda “Portaequipajes Oficial XXII Olímpico” durante su última temporada. Entonces era uno de los tres barcos de pasajeros en servicio transatlántico. Sin embargo, según el magnífico y reconocido sitio web “Simplon Postcards”, de Ian Boyle, fue fletado a Transocean Tours, con sede en

Alemania Occidental, entre 1979 y 1985. Además del servicio de línea y crucero, otras fuentes mencionan que también fue utilizado al servicio de la Armada Soviética, particularmente en intervenciones llevadas a cabo en países africanos. En la primera etapa de las modernizaciones a que sería sometido a lo largo de su historia, habían sido eliminadas sus instalaciones de carga, extendiéndose igualmente la superestructura delantera, lo que permitió nuevos espacios públicos adicionales. También le fue instalado un sistema de estabilizadores y, en una segunda etapa, las cabinas se reconfiguraron para admitir literas para todos los pasajeros para, durante la década de los setenta, agregársele una discoteca a bordo, siendo el primer barco soviético en disponer de ella.



EL CABEZA DE LA SERIE, *IVAN FRANKO*, FONDEADO EN CALAFIGUERA, MAHÓN
(FOTOS ANTIGUAS DE MENORCA)

Llegada la disolución de la URSS, la Baltic Shipping Company se desharía de su flota al ir languideciendo, siendo vendido. En la década de los ochenta, sin embargo, el barco había sido transferido a la Compañía Naviera del Lejano Oriente, de Vladivostok, comenzando a operar desde Australia. En 1984, el barco se había unido a la flota de CTC Cruises Australia, realizando entre 18 y 30 cruceros de vacaciones y en 1990, la carrera australiana del buque, que en ese momento tenía ya 25 años, llegaría a su fin, quedando el barco amarrado en Singapur. Muchos esperaban que fuera desechado, en cambio, al año siguiente, Gerry Herrod, el empresario británico que anteriormente había fundado Ocean Cruise Lines, decidía adquirir el barco (el *The Alex*, como le denominaban familiarmente los australianos). El *Alexandr Pushkin* fue llevado entonces a Grecia donde, dos años largos de trabajos y millones de dólares después, resurgía como *Marco Polo*, el primer barco de la nueva compañía de Herrod, Orient Lines, el crucero especializado en viajes de expedición al Lejano Oriente. Un helicóptero estaba disponible en el helipuerto especialmente diseñado sobre su cubierta para poder observar ballenas y vida silvestre. Para esta remodelación, el buque había sido reducido al acero desnudo, tras navegar hasta el Astillero Neorion, de Grecia, donde sus motores fueron cambiados por otros de modelo Sulzer Diesel. Después de esto, fue trasladado al asti-

llero de Perama, también de Grecia, donde daría comienzo una reconstrucción casi total del barco.



139

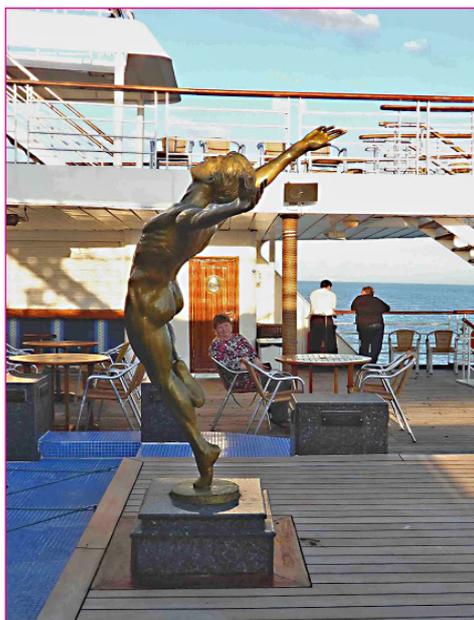
**OTRA PRECIOSA PERSPECTIVA DEL IVAN FRANKO EN MAHÓN
(FOTOS ANTIGUAS DE MENORCA)**

Externamente, supuso una notable extensión de la superestructura trasera y una remodelación de su chimenea, acorde con las nuevas proporciones del barco. Internamente fue reconstruido casi por completo bajo la dirección del ingeniero naval Knud Hansen y los diseñadores de interiores Michael y Agni Katzourakis, de AMK Interiors. Además de los cambios más visibles, el barco fue equipado de estabilizadores Denny Brown, motores diesel adicionales para servicios y se adaptó a los últimos estándares IMO y SOLAS. Los trabajos se prolongaron por espacio de casi dos años y medio, del que diversas fuentes estiman un costo entre 20 y 60 millones de dólares.



PERSPECTIVA AÉREA DEL BUQUE (NEVEN JERKOVIK)

140



ESCULTURA QUE ADORNABA LA ZONA DE LA PISCINA
(DIRK SEPTER)

¿El resultado? La reconversión de una reliquia oxidada de la era soviética, en un barco prácticamente nuevo. El resorte capaz de prolongar la vida útil del barco y convertirlo en una “especie de cápsula del tiempo en la que se puede rastrear la evolución de los cruceros durante los últimos 45 años”, según la expresión de los expertos. La historia de fondo de **Marco Polo** era palpable a bordo y serviría de particular atractivo para los aficionados a los barcos y para los historiadores. El nuevo barco iniciaba un itinerario variable de cruceros por todo el mundo, incluidos destinos inusuales como el sudeste asiático, África y la Antártida. Pero, en 1998, Orient Lines se vendió a Norwegian Cruise Lines, los cruceros programados de **Marco Polo** continuaron como hasta entonces, pero como resultado del acuerdo con el nuevo propietario, el buque **Crown Odyssey** se unió al mismo en la flota de Orient Lines en 2000, convirtiendo a la compañía en una marca propietaria de dos barcos.



www.Bergenships.com

UN GRAN CLÁSICO CUYA DESAPARICIÓN NO DEJARÁ INDIFERENTE A MUCHOS
AMANTES DE LOS CRUCEROS (BERGENSHIPS.COM)

En 2003 *Crown Odyssey* dejaba la flota y *Marco Polo* volvía a convertirse en el único barco de la naviera. Desde 2005, y tras la desaparición de sus hermanos, también sería el único superviviente a flote de la clase. El 4 de junio de 2007, Norwegian Cruise Line anunciaba la venta del buque a partir del 23 de marzo de 2008. Pronto se sabía que el comprador era Global Maritime Group, con sede en Grecia, que alquiló el barco a Transocean Tours, con sede en Alemania. Su venta también significó el fin de la marca Orient Lines. Transocean Tours anunciaba que sus planes eran operar el barco, al menos, hasta 2012; sin embargo, y, según informes aparecidos en agosto de 2009, *Marco Polo* sería fletado al recién fundado Cruise&Maritime Voyages (con sede en el Reino Unido), durante cinco años a partir del 2 de enero de 2010. Sus itinerarios planificados incluían cruceros desde el Reino Unido a Sudamérica durante los meses de invierno del hemisferio norte, y desde el Reino Unido al norte de Europa y el Mediterráneo durante los meses de verano (con quien trabajaría hasta el estallido de la conocida pandemia del COVID-19).



SALA DE MÁQUINAS (MARTIN SMYTH)

Con ello el buque pasó a formar parte de la flota de Cruise&Maritime Voyages, una de las líneas de cruceros más jóvenes del Reino Unido. Sus cruceros contaron con una amplia variedad de itinerarios, desde los fiordos noruegos hasta el Amazonas, las Canarias hasta el Mediterráneo, visitando entonces Mahón. Concretamente la escala se llevó a cabo el 27 de septiembre de 2010, al realizar el crucero Tilbury (Inglaterra)-Gijón-Portimao (Portugal), Gibraltar, Tánger, Mahón, Palma, Eivissa, Lisboa y Tilbury. En pocas palabras y a decir de expertos en el mundo de los cruceros, *“Marco Polo se trataba un veterano compendio de los conceptos básicos del crucero, capaz de ir a lugares interesantes en un entorno cómodamente desgastado, pero en esta época, este modelo de barco que podía ofrecer este tipo de sensación acogedora y familiar, incluso a un precio razonable, se está reduciendo rápidamente. Este barco se encontraba entre las mejores opciones para viajes de vacaciones en barcos pequeños fuera del Reino Unido y sus pasajeros eran gentes adineradas, de mediana edad, que han viajado mucho y en su mayoría clientes ya habituales”*. Ciertamente pues,

tras las distintas remodelaciones que se le habían practicado, el buque mantenía un perfil clásico, pintado su casco de color oscuro tradicional, cono sus cubiertas de teca. El profundo calado y sus estabilizadores, brindaban un viaje muy cómodo. Se habían actualizado el alojamiento, las salas públicas, las instalaciones de los pasajeros y la tecnología de navegación. Su tamaño compacto le facilitaba el acceso a los puertos más pequeños, en los que las embarcaciones más grandes no se aventuraran y siendo los que poseen mayor encanto.

142



SALA DE MÁQUINAS (MARTIN SMYTH)



CABINA (PATRICIA DEMPSEY)

Durante su remodelación de noviembre de 2014, llevados a cabo por Damen Shiprepair Vlissingen (astillero en Vlissingen Holanda), fue subido a dique seco, donde le sería practicado un severo recorrido, además de otros trabajos de mantenimiento regulares: lavado y pintado del casco, re-

visión-recertificación de los botes salvavidas, revisión de válvulas, reparación de plataformas de pasarelas, trabajos de mantenimiento en las hélices y sus ejes, reacondicionamiento de los cojinetes de los motores principales y mantenimiento de las unidades de aire acondicionado y grupos electrogénos. También se reacondicionaron las grúas y los cabrestantes, y se realizaron varias obras menores en el acero, etc.

**143**

BIBLIOTECA DE A BORDO (DIRK SEPTER)

El proyecto tardó alrededor de cinco semanas en completarse para devolver el buque a sus altos estándares habituales. De las 425 cabinas de pasaje que contenía, 281 eran con vista al mar, mientras 128 eran interiores y disponía otras 2 cabinas accesibles para sillas de ruedas, todas ubicadas en la cubierta 9 (Amudsen Deck).



RESTAURANT (DIRK SEPTER)

144



**ALGUNOS RECUERDOS DE UNA ÉPOCA MEJOR. DE UNA GRAN HISTORIA
(DIRK SEPTER)**

La decoración del restaurante “Waldorf” era agradable, contando con dos turnos, las cenas eran buenas y preparadas con mucha delicadeza. El té de la tarde y los refrigerios nocturnos también se ofrecían a bordo según la tradición de los cruceros. “Marco’s Bistro” era el comedor alternativo informal, con asientos abiertos en la terraza de la piscina donde los pasajeros podían comer al aire libre, siempre que las condiciones climáticas lo permitiesen. “Captain’s Club” y “Columbus Lounge” eran los lugares populares para saborear un cóctel antes de la cena.



INTERIORES DE UN CLÁSICO (DIRK SEPTER)

El “Columbus”, elegante y con una decoración puramente marinera;

“Captain’s”, por su parte, era elegante y espacioso, dotado de una decoración contemporánea. “Palm Garden” tenía grandes ventanales capaces de ofrecer excelentes vistas al mar. Sin embargo, su decoración sorprendía, al combinar paredes de color lacadas en rojo, mobiliario de bambú e invernadero con plantas verdes. El “Scott’s Bar” se encontraba en la Amundsen Deck y disponía de una pista de baile capaz de ofrecer buenos momentos con que amenizar el entretenimiento nocturno. Las salas públicas fueron elegantemente amuebladas y contaban con techos altos que ofrecían sensación de gran amplitud, con mucho espacio para la relajación, aunque ninguno de los bares y salones ofreciera vistas hacia adelante. El “Jade Wellness Spa Center” contaba con un amplio gimnasio y 2 saunas, ofreciendo igualmente tratamientos corporales, faciales, masajes, peluquería y los servicios habituales de un salón de belleza. También se encontraban una gran cantidad de terrazas abiertas, una pequeña piscina y tres bañeras de hidromasaje.



145

RINCÓN DEL GOURMET (DIRK SEPTER)

La pequeña biblioteca (“Livingston Lounge”) contenía una buena selección de libros y revistas, así como juegos de mesa y naipes, aunque la “Nansen Card Room” era el lugar ideal para los amantes de los juegos de cartas. La galería para obtener fotos del crucero y el “Internet Café” se encontraban entre otras comodidades típicas de los cruceros y, como es habitual en los mismos, la tienda de regalos Duty-Free permanecía abierta mientras el barco se encontraba navegando. Cada noche se ofrecían diferentes programas de entretenimiento, entre los cuales se podían ver desde actuaciones del equipo de espectáculos del barco, a asistir a bailes de salón, sesiones de manualidades ofrecidas por el personal de a bordo, conferencias para invitados, concursos, sesiones de golf, bingo y ejercicios de fitness. La música en vivo también se encontraba presente en varios puntos. Por último, decir que el **Marco Polo** ofrecía una experiencia británica tradicional, sin niños y con una excelente relación calidad-precio en un entorno acogedor. Y, por supuesto, para aquellos con aversión al caos del mercado masivo de los cruceros más grandes, encontraban el placer de estar en un barco que parecía dimensionado para la conveniencia de

los pasajeros en lugar de los resultados corporativos. El embarque, desembarque y la licitación eran procesos relativamente fáciles, especialmente en comparación con algunos barcos más grandes, en los que subir o bajar del barco en el puerto puede llevar horas. En noviembre de 2015, el buque celebró su medio siglo de historia mediante viajes extraordinarios. Como casos anecdóticos acaecidos durante su vida activa, decir que el 6 de julio de 2009, *Marco Polo* hizo escala en Invergordon, Easter Ross (Escocia), en un crucero de salida desde Tilbury en Essex. Durante una inspección sanitaria realizada por los funcionarios sanitarios del puerto, se descubrió que hasta 150 pasajeros estaban infectados con lo que se presume que fue “norovirus”. El número de pasajeros y tripulantes infectados posteriormente aumentó a 400. También el 6 de julio, un pasajero de 74 años murió de un ataque cardíaco sufrido a bordo aunque, según los informes de los funcionarios de salud locales, ya tenía graves problemas de salud subyacentes y no se sabía si la infección por norovirus pudo contribuir a su muerte. En otra ocasión, Transocean Tours decidió cancelar el resto del viaje de *Marco Polo* de diez días de crucero tras consultar NHS Highland. Según se informó, la compañía les dio a los pasajeros la opción de quedarse en el barco hasta que regresara a Tilbury o marchar directamente a dicho punto en un tren chárter alquilado especialmente. Días después, tres personas infectadas permanecían aún en el Hospital Raigmore, de Inverness. Algunos informes indicaron que los pasajeros del crucero anterior, finalizado en Tilbury, también podrían haber sido infectados con norovirus.

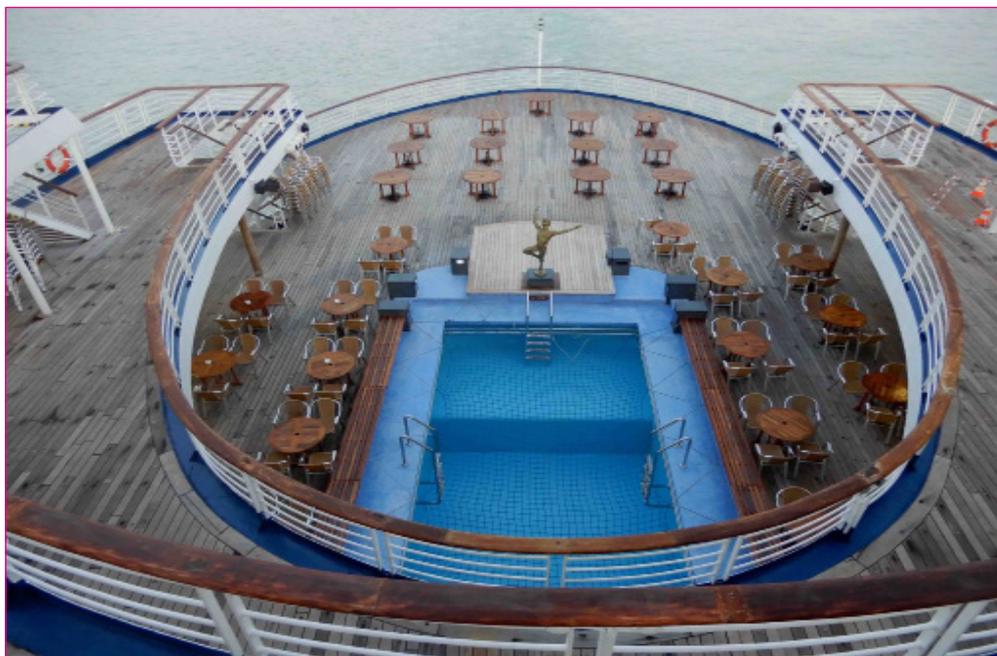


VISTO POR LA ALETA DE BABOR (CRUISEMAPPING)

Sin embargo, según Transocean Tours, el barco fue inspeccionado a su regreso a dicho puerto y no se encontraron infecciones, aunque algunos pasajeros sufrieron gastroenteritis durante el crucero. La Autoridad Sanitaria del puerto de Londres declaró que no se les informó de la enfermedad

a bordo del barco cuando atracó en Tilbury pudiendo, en consecuencia, enfrentarse Transocean Tours a acciones legales. El 13 de marzo de 2013, Cruise&Maritime Voyages anunció que el buque pondría fin a uno de sus cruceros por la aurora boreal y entraría en dique seco para su inspección y reparaciones menores después de golpear un objeto desconocido bajo el mando del práctico local minutos después de zarpar el 9 desde Sortland. Su crucero terminó en Amberes y los pasajeros fueron trasladados a Tilbury y Londres a través del Túnel del Canal de la Mancha en autocar. El 14 de febrero de 2014, un pasajero murió y dieciséis personas resultaron heridas después de que una extraña ola golpeará el barco en el Canal de la Mancha en el transcurso de una tormenta cuando el barco se dirigía a Tilbury con 735 pasajeros y 349 tripulantes a bordo. Un pasajero gravemente herido tuvo que ser trasladado a tierra en helicóptero. También decir, y para terminar con las anécdotas, que el *Marco Polo* fue el tema de un programa de televisión en la serie “Mighty Cruise Ships” que documentó el viaje de 2013 a San Petersburgo, Rusia y los Estados bálticos y el barco topó con vientos huracanados de fuerza 10 en el Báltico. En noviembre de 2014, mientras se encontraba atracando en el puerto de Leknes, en Lofoten (Noruega), un fuerte abatimiento desvió el crucero de su curso, quedando la nave varada. El último crucero a realizar para Cruise&Maritime Voyages estaba programado para el 19 de septiembre de 2019. En junio de 2020, tras resultar afectados por los efectos económicos negativos originados por la pandemia del COVID-19, sus armadores iniciaban conversaciones de emergencia intentando encontrar posibles inversores y prestamistas. Desafortunadamente, los esfuerzos de la compañía para asegurar el financiamiento y mantenerse a flote durante la crisis fracasaron.

147



ÁREA DE LA PISCINA (DIRK SEPTER)

Todos los buques fueron colocados en el mercado de segunda mano para su venta. En octubre estaba previsto que fueran subastados a través de la empresa CW Kellock & Co Ltd (subastadores, corredores y tasadores de barcos), con sede en Londres. Se abrieron las correspondientes licitaciones para, *Vasco Da Gama* (8 de octubre), *Columbus* (12 de octubre), *Astor*

(15 de octubre), *Magellan* (19 de octubre) y *Marco Polo* (22 de octubre).



148

RECIÉN LLEGADO A ALANG (VIRAMDEVSHINH GOHIL)

El *Vasco Da Gama*, de 27 años, fue vendido a Mystic Invest (Portugal). El *Columbus*, de 31 años, fue vendido a Seajets Ferries (Grecia). El *Astor*, de 33 años, a un comprador no revelado, aunque con el destino más que asegurado de ser revendido como chatarra. El *Magellan*, de 35 años a Seajets Ferries (Grecia) y, el *Marco Polo*, de 55 años, pasó a manos de un interesado privado (no revelado en su momento). Según los informes, este último ofreció el barco en alquiler como crucero u hotel, aunque finalmente se destinó a chatarra. El 20 de noviembre de ese mismo año, el *Marco Polo* salía de Bristol en ruta hacia Falmouth (Cornwall, Inglaterra) donde, parece ser, le fueron desmontados diversos equipos y enseres. Según se informaría posteriormente, su destino sería Dubai. El 3 de diciembre, el barco llegó y ancló frente a Port Said (Egipto) durante varias horas. Entre el 4 y 5 de diciembre atravesó por el Canal de Suez. Ese mismo mes, el barco anclaba frente a Dubai y, el 3 de enero de 2021, abandonaba su fondeadero para arrumbar hacia Alang, en la India, para ser varado y desguazado por los shipbreakers. El 9 de enero anclaba frente a Port Dahej (India, al noreste de Alang).



MARCO POLO, EX *ALEKSANDR PUSHKIN*, VARADO (KRIS VERBOVEN)

MINERVA



149

PERSPECTIVA DEL BUQUE NAVEGANDO PARA SWAN (GIANNIS MAVRONA)

El *Minerva* es un crucero entrado en servicio en 1989, que en el proyecto inicial estaba destinado a ser un buque de investigación soviético dotado de sonares y un hangar con acceso por debajo del nivel del mar para atención y sostén de submarinos. Su construcción se había iniciado en 1988 en los astilleros Okean Nikolayev (Ucrania). Por aquellos años perduraba aún la guerra fría entre oriente y occidente, manteniéndose la URSS como unión de repúblicas bajo un solo y férreo mando situado en Moscú. En consecuencia, el buque debía ser equipado con los más modernos avances en la tecnología electrónica de aquellos tiempos para detección del enemigo y seguridad de a bordo y, su nombre original, *Okean*. Pero el mundo avanzaba en muy diversos aspectos, quizás muchos menos de los deseados y, entre ellos, llegaba el fin de la guerra fría. A partir de ese momento el buque permaneció, posiblemente olvidado, varado en la grada sin ninguna actividad durante seis largos años, hasta que el gobierno ruso estimó que no era ya necesaria su construcción. En 1995 y decidida su venta, se procedió a obturar la base de su obra viva destinada a atender los sumergibles y, entregarlo al ente financiero afincado en Mónaco, Vlassov Group, su nuevo propietario.

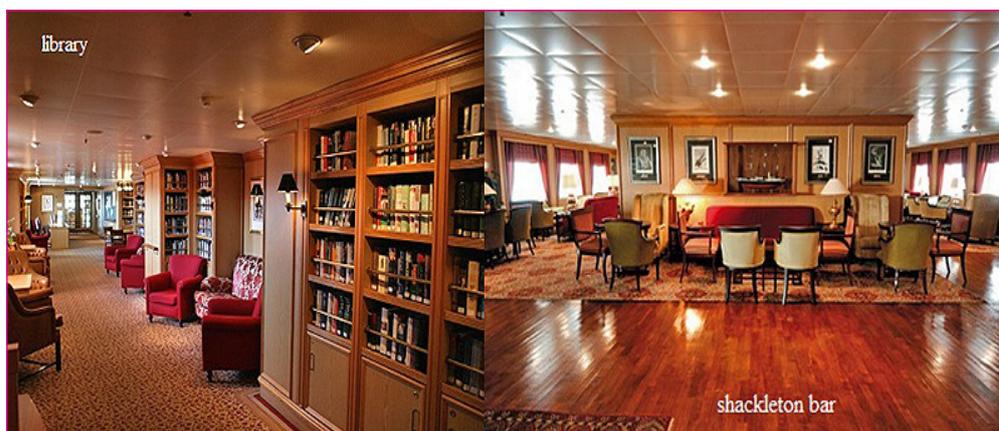
Con el auxilio de un potente remolcador, el casco era trasladado hasta los astilleros Marriotti Shipyard, ubicados en Génova, donde sería remodelado tras suprimir definitivamente el hangar de acceso submarino y los grandes bulbos verticales destinados a alojar en su interior los sistemas radiantes de sonar y detección submarina. El resultado sería un precioso crucero que entraría en servicio durante el mes de abril de 1996. Con sus nuevas características, el buque tendrá un desplazamiento de 12.331 toneladas y como características iniciales una eslora de 135,10 metros, una manga de 16,60 y un calado de 6,0 debido a la especial constitución de su obra viva.

150



PERSPECTIVA (SWAN HELLENIC WIKIMEDIA)

Su propulsión principal la componen 2 motores diesel Pielstik MAN, con una potencia cada uno de 3.480 kW, que accionan 2 hélices de paso variable capaces de proporcionar una velocidad de servicio de 14 nudos. Incorpora, además, otra hélice en proa para ayuda en las operaciones de maniobra de atraque y desatraque en puertos. Su nueva armadora, Vlassov Group, lo fletó a la Swan Hellenic (en ese momento una subsidiaria de P&O Cruises), de Londres, que lo operó en 1996 navegando por primera vez en régimen de fletamento como *Minerva* hasta 2003, siendo abanderado en Bahamas.



BIBLIOTECA Y SHACKLETON BAR (SWAN HELLENIC WIKIMEDIA)

Su primer crucero, por el Mediterráneo, dio comienzo el 29 de abril de 1996, zarpando de Génova. El *Minerva* disponía de 6 cubiertas, una tripulación de 157 miembros y una capacidad de pasaje de 350 plazas alojadas en 170 cabinas de las cuales, 136, eran exteriores. Por sus especiales características de funcionalidad, el buque no disponía de casino, ni máquinas de juego ya que había sido estudiado para que sus ocupantes hallaran a bordo el mayor confort, disponiendo de un salón principal apto para reuniones

y celebración de conferencias. Disponía, eso sí, de una nutrida biblioteca, con más de 4.000 volúmenes, de los que 600 eran del tipo novela, una especialidad de lectura solicitado por un segmento importante del pasaje. Otros elementos o servicios disponibles a bordo lo constituyen 2 comedores, uno servido por el personal de servicio, sin nombre, y un segundo que es más informal, nombrado “Wheeler”, en honor a un famoso arqueólogo de nacionalidad británica.



WHEELERS BAR Y VISTA EXTERNA DESDE EL ORPHEUS LOUNGE (SWAN HELLENIC WIKIMEDIA)

151

En ambos, las plazas se encontraban al abasto de cualquier pasajero al no existir ubicaciones fijas establecidas en cada viaje. Los diferentes salones públicos reciben los nombres de “Orpheus Room”, “Bridge Caffé”, “Card Room” y “Smoking Room”. Otros servicios a bordo lo eran la sala de fitness, sauna, sala de masajes y un auditorium para cine para 96 plazas. También existían otros salones a disposición del pasaje, 2 ascensores y piscina. En julio de 2001 hacía su primera escala en el puerto de Mahón al mando de su capitán Michael Studholme Cavaghan, un inglés nacido en Carlisle, en Cumberland en 1939, y que tenía el barco a su mando desde el día del viaje inaugural, cinco años antes. Para este último viaje, los pasajeros embarcados eran en su mayoría británicos, aunque también se podían encontrar algunos norteamericanos y australianos.



PERSPECTIVA AÉREA (CRUISEMAPPING)

A bordo recibían conferencias de tipo universal impartidas por embajadores, diplomáticos, miembros adscritos a confesiones religiosas, o expertos en diversos temas puntuales. Estas conferencias se enmarcaban en temas tan interesantes como la arquitectura, la arqueología, culturas del mundo, biología marina, botánica y astronomía, entre muchas otras. Lógicamente, el nivel cultural del pasaje se encontraba acorde a este tipo de ocio, siendo en su mayoría personal jubilado que seguía mejorando el nivel de sus conocimientos por aquello de que “el saber no ocupa lugar”. Siendo la escala del *Minerva* en este puerto la época en que la mujer irrumpía decisivamente en la cadena de mandos de un buque en la marina mercante, el capitán manifestaba que a bordo de su barco tan solo había habido una mujer que perteneciera al cuadro de oficiales, salida de la escuela de Náutica. La joven era de nacionalidad neozelandesa y trabajaba excelentemente lo cual le garantizaba un magnífico futuro profesional. Michael: “*Habitualmente las mujeres quieren demostrar que son tan suficientes e incluso mejores que los hombres y por ello, la valoración final suele rozar prácticamente el nivel de ‘excelente’*”. Hay que decir que los destinos del buque en esta etapa eran eminentemente europeos. El itinerario habitual durante los veranos se ubicaba en aguas mediterráneas, bálticas, noruegas e irlandesas.

152



COMO SAGA PEARL (HENK VD LINDEN)

En los inviernos navegaba hasta hasta la India, Indonesia, Vietnam, Malaysia, Hon-Kong y Filipinas. En su última visita a Mahón, su recorrido tocaba los puertos de Málaga, Barcelona, Valencia, Nápoles, Niza, Cagliari, Civitavecchia, Génova, Trevesa, Katakolos, Piero, Islas Griegas, Norte de África, etc., realizando los pasajeros cruceros de un período de dos semanas. Durante 2003 los astilleros Lloyd Werft le realizaron diversos trabajos de actualización y, el 1 de mayo, era fletado a Saga Holidays quien lo renombró *Saga Pearl*, comenzando a realizar cruceros por el Mar Báltico, tomando como puerto base Dover. De septiembre de 2003 hasta abril de 2004 fue fletado por Abercrombie & Kent. A partir de abril estuvo compar-

tido entre Saga Holidays y Abercrombie&Kent durante 6 meses cada uno, con el nombre de **Explorer II** con el primero, y **Saga Pearl** con el segundo. De mayo a septiembre de 2006 navegó como **Alexander Von Humboldt** tras ser operado por Phoenix Seereissen. En noviembre operaba para Artica Adventure&Cruise Shipping. En febrero de 2007, Carnival Corp. & Plc. decidía terminar con Swan Hellenic. Lord Sterling, ex presidente del Grupo P&O y presidente de Swan Hellenic compraba la marca “Swan Hellenic”, que constaba de los derechos de base de datos, marcas registradas y otros derechos de propiedad intelectual, junto con recuerdos relacionados y una biblioteca completa.



153

COMO ALEXANDER VON HUMBOLDT (JOEP VAN DAM)

En julio de 2007 se anunció que el barco había sido adquirido por Swan Hellenic, que había sido relanzada y el nombre volvería a ser **Minerva**. Posteriormente se uniría al All Leisure Group el mismo mes de julio para volver a navegar en 2008. Desde abril de 2007 hasta marzo de 2008 el barco navegaba nuevamente para Phoenix Seereissen como **Alexander Von Humboldt**, realizando algunos charters para Abercrombie&Kent. Sería ésta una etapa en la que tendría problemas en sus generadores, teniendo que ir hasta Hamburgo a reparar. En mayo, resueltos los problemas, debía de iniciar un nuevo crucero desde Dover, que sería cancelado. Llegados a 2012, el buque era sometido a su primera remodelación importante, lo que tendría lugar en las instalaciones de Lloyd Werft (Alemania). El buque continuó navegando brevemente con Saga Cruises como **Saga Pearl**, y luego fue fletado a Abercrombie & Kent como **Explorer II**, haciendo viajes a la Antártida y Sudamérica a partir de diciembre y hasta abril. Saga había sido reemplazada por Phoenix Seereisen en verano de modo que, en invierno, continuaba fletado a Abercrombie&Kent navegando como **Explorer II**, y en verano como **Alexander von Humboldt** para la operadora alemana. En agosto de 2011 Swan Hellenic anunciaba una importante remodelación a llevar a cabo en el buque, en cuyo transcurso se eliminarían seis cabinas para liberar espacio adicional, lo que le daría un total de 181 cabinas, todas

con nuevas instalaciones en suite. De estas, 32 cabinas tendrían balcones agregados, lo que elevaría el número de suites con balcón a 44. Se añadiría un salón de observación orientado hacia el frente y un nuevo paseo alrededor de una cubierta desde las nuevas cabinas con balcón.



COMO EXPLORER II EN SOUTH GEORGIA (WIKIMEDIA COMMONS)

El buque conservaría su nivel actual de 350 pasajeros y el renombrado estilo y ambiente de elegancia campestre británica. Esta remodelación incluía una importante actualización técnica para mejorar la eficiencia, maniobrabilidad, comodidad y desempeño ambiental del barco.



COMO SAGA PEARL EN TALLIN (VIKIMEDIA COMMONS)

Para ello interrumpía su itinerario planificado el 23 de noviembre de 2011 en Sharm El Sheik, navegando en lastre rumbo a Alemania, para subir a dique seco durante casi dos meses en el astillero Lloyd Werft para some-

terse a la amplia actualización. A principios de 2012, el buque era subido a dique durante 83 días, en una actuación valorada en varios millones de libras.



155

PERSPECTIVA POR LA ALETA DE ESTRIBOR (ERNIE ROLLER)

El barco volvería a estar en servicio en marzo de 2012, tras haber sido dotado de mayor comodidad y una tecnología más avanzada. Para ahorrar costos de combustible, estuvo adquiriendo una nueva planta de doble cigüeñal que incluía hélices durante su estadía. Este cambio era necesario para permitir la instalación de un sistema integrado de hélice y timón Pro-mas, un sistema desarrollado por la prestigiosa Rolls Royce.



BIBLIOTECA (SWAN HELLENIC)

Se instala entre la doble hélice y las palas del timón y está diseñado para optimizar los patrones de flujo de agua debajo de la superficie. Adicionalmente, el barco estaba siendo dotado de un nuevo propulsor de popa Voith para mejorar su maniobrabilidad en aguas confinadas. El astillero se estaba concentrando en los cambios por encima de la superficie, pero también se realizaban trabajos generales de mantenimiento y reparación en el casco por debajo de la línea de flotación. La cubierta 9 era ampliada y se añadía una superestructura de aluminio. La cubierta 8 también sería ampliada para permitir 20 suites adicionales con balcones. Otros 12 camarotes también eran equipados con balcones. Por lo que respecta a la cubierta 8, los obreros estaban alargándola para ofrecer más espacio a los pasajeros. Además, se estaban renovando los baños en 150 cabinas estándar y seis cabinas en la cubierta 5 estaban dando paso a un nuevo centro de belleza y gimnasio. En la mañana del 2 de marzo de 2012 el buque llegaba a Portsmouth después de la remodelación. Y llegados a enero de 2017, Swan Hellenic pasaba por un trance de problemas económicos, teniendo que cancelar los cruceros programados para el buque hasta nuevo aviso, quedando éste amarrado en Marsella. Se anunciaba, además, que el mismo se había puesto a la venta. Los informes posteriores indicarían que G. Adventures estaba ya buscando un barco de reemplazo para reiniciar las operaciones de Swan Hellenic. En septiembre era adquirido probablemente por intereses saudíes y se aprestaba para una nueva etapa, esta vez de la mano de Privat Sea. Para Peter Insull, el broker que llevó a cabo la operación, era muy probable que el barco fuera reconstruido o reconvertido en un yate privado o de alquiler. Si de hecho renacía *Minerva* como un yate de lujo, el barco ciertamente pasaría a ser uno de los superyates más grandes del mundo. En junio de 2019 zarpaba del puerto griego Elefsis rumbo a Duba y Arabia Saudí, a donde llegaba en el mes de julio. Sin embargo, el barco se encuentra amarrado nuevamente en el puerto de Elefsis (Grecia) por razones de la pandemia del COVID-19, desconociéndose por el momento su operativa futura.



INTERIORES (SWAN HELLENIC)

OTRANTO



157

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

El RMS (Royal Mail Ship) *Otranto* fue un transatlántico que fue construido para la Orient Steam Navigation Company en 1925. La clasificación RMS estaba motivada por el hecho de que transportaba correo al extranjero bajo un contrato entre Orient Line y Royal Mail.



**BOTADURA DESDE VICKERS-ARMSTRONG SHIPYARDS EN BARROW-IN-FURNES
(TROPICAL PRESS AGENCY/GETTY IMAGES)**

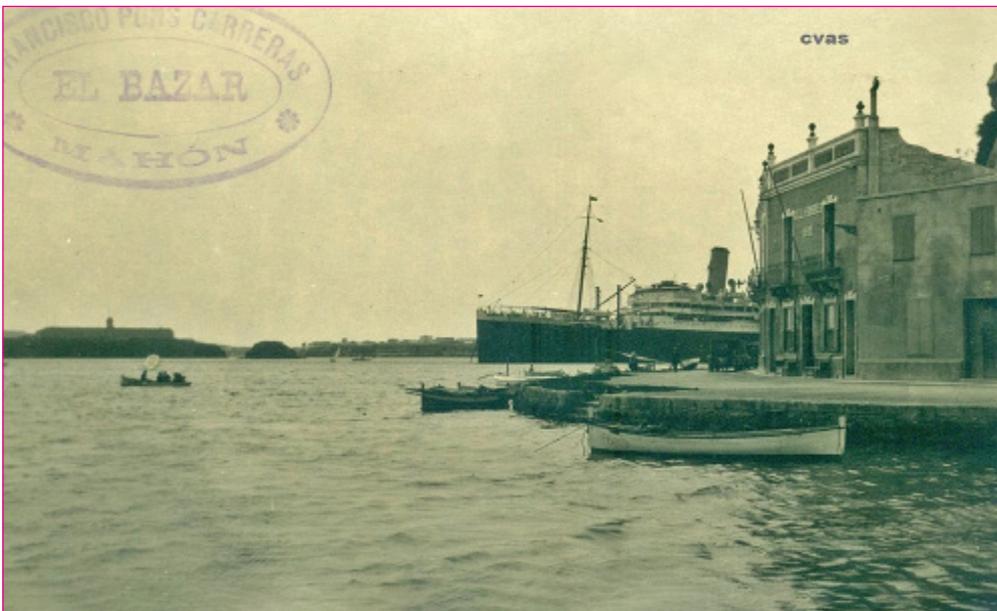
Los buques **Oranto**, **Orontes**, **Otranto** y **Orford** fueron cuatro transatlánticos de 20.000 toneladas de forma y diseño similares que se construyeron a medida para la Orient Line después de la guerra para dar servicio entre el Reino Unido y Australia y transportar el correo.

158



OTRANTO. PERSPECTIVA (PNC.COM.AU)

Estos buques aportaron un nuevo nivel de velocidad, seguridad y lujo al servicio, lo que le dio a la Orient Line una gran ventaja sobre su principal rival, la P&O. Esto movió a P&O para construir lo que se conoció como la serie de transatlánticos “Strath”, que introdujo en la misma ruta en la década de 1930.



**EN MAHÓN, FONDEADO EN CALAFIGUERA
(CVAS. FOTOS ANTIGUAS DE MENORCA)**

El barco recibió su nombre de la ciudad de Otranto de Anapulia, en el sur de Italia. Se trataba del segundo buque de la Orient Line con ese mismo nombre. El primero fue un transatlántico de 1909 que en 1914 se convirtió

en el crucero mercante armado HMS *Otranto* que, en 1918, se perdió como resultado de una colisión con el transatlántico de la P&O Cachemira, hundiéndose frente a Escocia. Sobre su construcción, decir que Vickers Armstrong construyó el *Otranto* en su astillero Barrow-in-Furness y lo botó el 9 de julio de 1925.



IMAGEN CLÁSICA EN UN BUQUE DE CRUCEROS. NO TAN CLÁSICO EL SISTEMA DE EMBARQUE (WIKIMEDIA COMMONS)

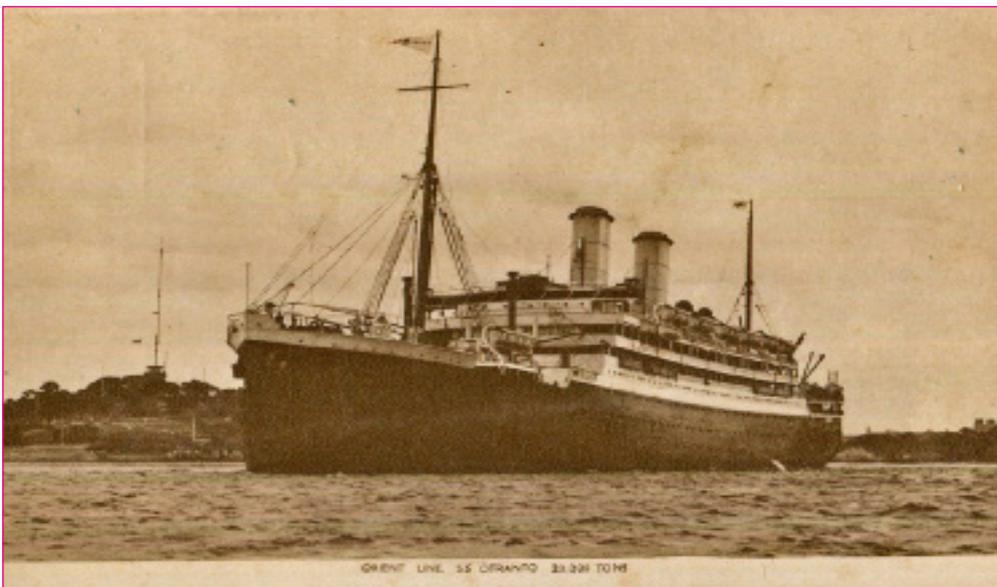
Tenía 192,6 m de eslora entre perpendiculares, una manga de 22,9 m y un calado de 11,43 m. Desplazaba 20.032 toneladas. Tenía hélices gemelas impulsadas a través de engranajes reductores mediante seis turbinas de vapor que desarrollaban una potencia de 3.722 caballos alimentadas mediante seis calderas de dos extremos y dos de un solo extremo, capaces de suministrar vapor a 215 lb/f in 2 a las turbinas. 56 hornos de cartón corrugado con una superficie de parrilla combinada de 250 m² calentaron sus calderas. Su velocidad de crucero era de 18 nudos.



SALÓN DE FUMADORES DE 1ª CLASE (ORIENT LINE)

En su viaje inaugural, en enero de 1926, navegó hasta Australia, uniendo los dos continentes entre octubre y marzo, y fue empleado en cruceros a Escandinavia y el Mediterráneo en el verano del norte.

160



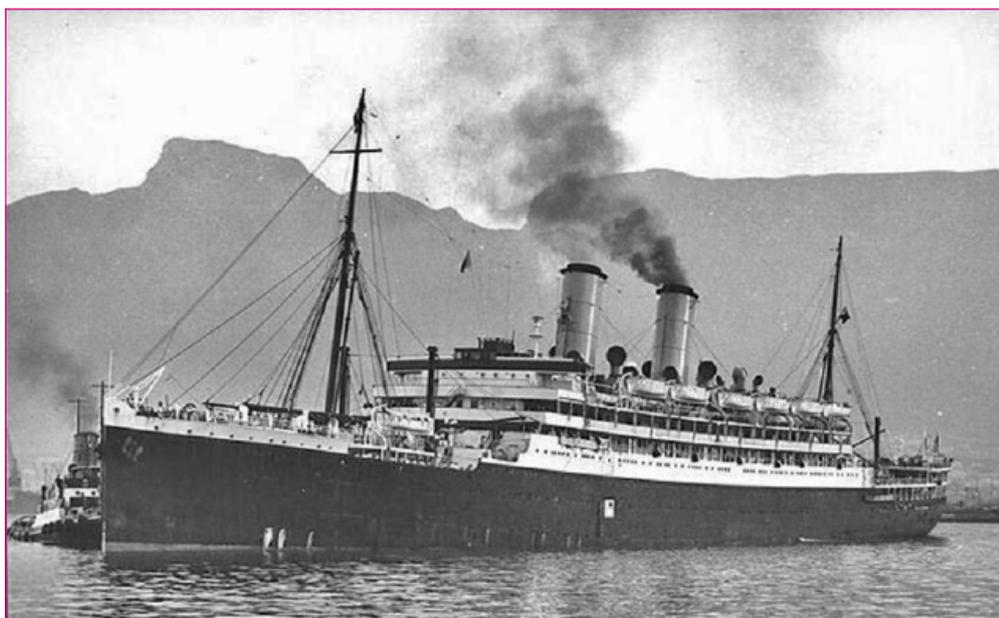
MANIOBRANDO (ORIENT LINE)

En 1926, el *Otranto* sufrió daños leves cuando golpeó una roca en el cabo Grosso, en Grecia, durante una fuerte tormenta. También colisionó accidentalmente con el vapor japonés *Kitano Maru* en agosto de 1928, dañándolo gravemente. En mayo de 1932 jugó un pequeño papel en el rescate de los pasajeros y la tripulación del transatlántico francés *Georges Philippar* en el Golfo de Adén. El 4 de agosto de 1932 chocó con la barcaza *Why Not* en el estuario del Támesis, en Thameshaven, Essex (Inglaterra). Con el accidente, la barcaza resultó hundida. Cuando estalló la Segunda Guerra Mundial en 1939, el Almirantazgo le requisó para reconvertirle en un barco de transporte de tropas.

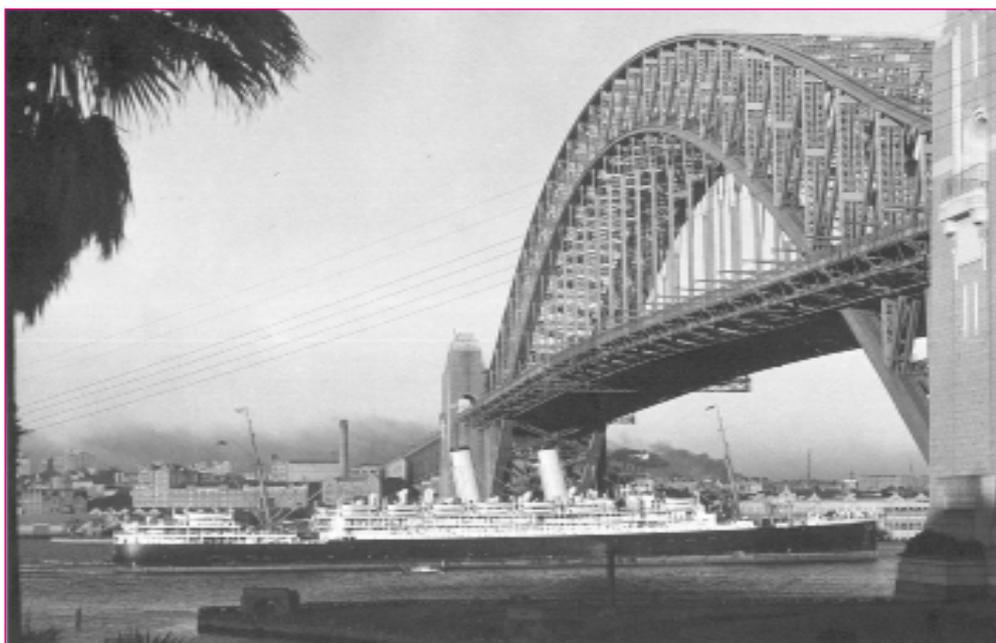


PERSPECTIVA POR SU AMURA DE ESTRIBOR
(AUSTRALIAFOREVERYONE.COM.AU)

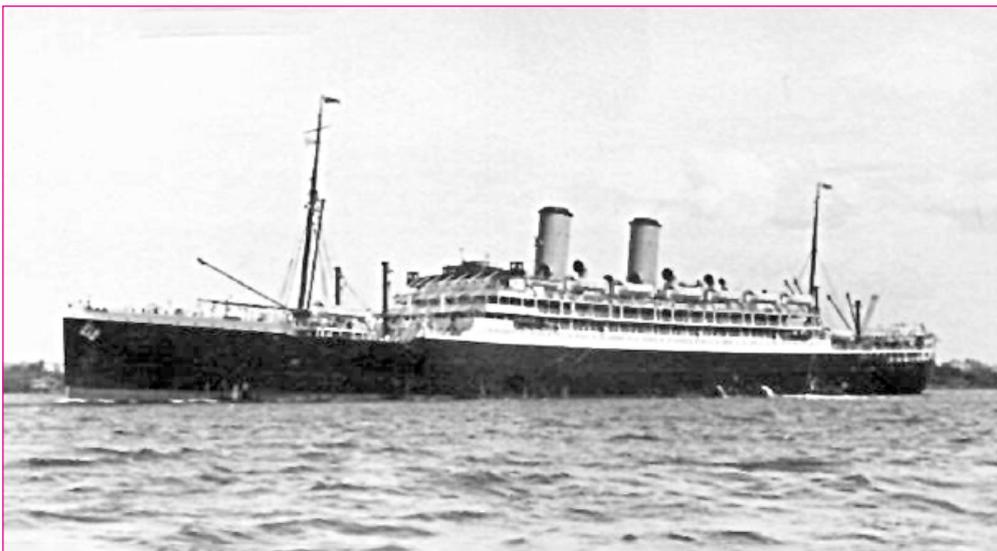
En 1942 fue modificado para poder transportar lanchas de desembarco como buque de desembarco de infantería. Durante esta etapa participó en las invasiones del norte de África francés (en la llamada “Operación Antorcha”), Sicilia (“Operación Husky”) e Italia (“Operación Avalancha”). Posteriormente fue nuevamente reconvertido en un transporte de tropas y sirvió como tal hasta que fue liberado del servicio gubernamental en 1948. Desde julio de 1949, el **Otranto** recuperó su papel de antes de la guerra, como un barco de pasaje, ahora reacondicionado para transportar 1.412 pasajeros en clase turista, reanudando el servicio entre Londres y Sydney (Australia). En febrero de 1957 hizo su último viaje, desde el Reino Unido a Sydney a través de Ciudad del Cabo, en Sudáfrica. De regreso, fue reemplazado por el **Orsova** y desechado en Faslane, Escocia, siendo vendido como chatarra para desguace en junio.



OTRANTO. OTRA PERSPECTIVA (ORIENT LINE)



OTRA PRECIOSA PERSPECTIVA DEL LINER (ORIENT LINE)



162

OTRANTO (PASSENGERS HISTORY. GOVERNEMENT OF AUSTRALIA)



IMAGEN OFRECIDA POR LA ORIENT LINE



OTRA IMAGEN DEL CÉLEBRE LINER-TRASATLÁNTICO

PACIFIC**163****EL *PACIFIC* EN MAHÓN (ARCHIVO DEL AUTOR)**

El buque *Pacific* fue un crucero propiedad y operado por Viagens CVC, una empresa con sede en Brasil. Había sido construido para Flagship Cruises en 1971 en los astilleros de Nordseewerke, (Alemania Occidental), bautizándole con el nombre de *Sea Venture* (recuperando el nombre de un anterior *Sea Venture* naufragado en 1609). El buque medía 168,8 metros de eslora, con una manga de 24,7.

**COMO *SEA VENTURE* (CA. JOHN BLOGGER)**

Su propulsión estaba proporcionada por cuatro motores Fiat Diesel, de velocidad media, con una potencia combinada de 18.000 CV. , lo que confería una velocidad punta de 21,5 nudos, navegando a 20 nudos en velocidad de crucero. Los motores se montaron individualmente, engranándose por pares a cada uno de los dos ejes que impulsaban sendas hélices de paso variable.

164



EL BUQUE EN PLENA NAVEGACIÓN (WIKIPEDIA)

Esto permitió que pudieran ser parados y desacoplados a voluntad y según fuera necesario. Como **Pacific Princess**, su tonelaje era de 20,636 GT y disponía de una capacidad para 646 pasajeros. Como **Pacífico**, la capacidad se incrementó hasta los 780 pasajeros y la velocidad de crucero fue reducida a 18 nudos. Fue destinado a operar entre Estados Unidos y Bermudas durante tres años y, en abril de 1975, fue vendido a la recién adquirida Princess Cruises de P&O junto con su barco hermano **Island Venture**. La pareja pasó a llamarse **Pacific Princess** e **Island Princess**, respectivamente. Junto al **Sea Venture**, **Pacific Princess** acudió al rescate del **Queen Elizabeth 2** de Cunard, después de que este último sufriera graves problemas con sus motores. Pero este buque realmente se haría famoso por ser el empleado en la famosa serie televisiva “Vacaciones en el mar” en la mayor parte de sus capítulos. Princess había acordado que sus cruceros aparecieran en la serie televisiva “The Love Boat”, que fue estrenada en 1976 como una película hecha para televisión y como serie en 1977.



EN MAHÓN COMO PACIFIC (ARCHIVO DEL AUTOR)

El barco apareció en casi todos los episodios de la misma (que se filmó principalmente en decorados en un estudio de producción). A partir de entonces, el término “Love Boat” fue muy utilizado por Princess Cruises en su marketing, convirtiéndose en sinónimo de **Pacific Princess**. Muchos reconocieron que el programa ayudó a construir la industria de cruceros moderna en sus primeros años entre la clientela norteamericana. De hecho, la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA) incluyó a “The Love Boat” en el Salón de la Fama de la Industria de Cruceros en 2006. “Hasta ‘The Love Boat’, el viaje en un crucero se percibía como el pasatiempo de los ricos y ancianos inactivos, pero **Pacific Princess** cambió eso muy rápidamente, diría Peter Knego, un especialista norteamericano en el tema del mundo de los Cruceros., y añadiría “...el éxito del programa fue una gran ayuda para Princess y la industria en su conjunto”. En 1998, **Pacific Princess** fue incautado por la policía en El Pireo, tras haberse hallado a bordo 25 kilos de heroína, al parecer, trasegada por tripulantes de nacionalidad filipina. Según fuentes policiales citadas en el informe de la cadena BBC en ese momento, existía una evidencia de que el barco se había convertido en una herramienta importante para los traficantes de drogas en el Mediterráneo.

165



COMO **PACIFIC PRINCESS** (USA TODAY)

El buque había estado bajo vigilancia policial desde que llegó a Grecia. Una vez detenido, los funcionarios griegos agregaron que el buque con sus 600 pasajeros, en su mayoría estadounidenses y británicos, no podría salir del puerto de El Pireo hasta que finalizara la investigación sobre el hallazgo de heroína (unos 25 kg), que aventuraba que el crucero de lujo podría tener que permanecer en Grecia durante días. Al comparecer ante un fiscal, los dos tripulantes filipinos manifestaron que no era la primera vez que pasaban drogas de contrabando en el famoso barco. Las drogas habían sido descubiertas después de que el barco llegara a El Pireo procedente de Estambul (Turquía), como parte de un crucero de dos semanas que estaba realizando por el Mediterráneo. La policía griega confirmaba las sospechas de que había pruebas cada vez mayores de que el barco se había convertido en una herramienta importante para los contrabandistas empeñados en traficar drogas en el Mediterráneo. Gwyn Hughes, portavoz

de P&O Cruises, con sede en Londres, y propietaria del **Pacific Princess**, dijo que algunos pasajeros habían regresado a casa por su cuenta, pero que la mayoría “disfrutaba de su estadía en Atenas”. “*Estamos esperando el proceso judicial, que esperamos se resuelva el lunes por la mañana a más tardar...*”, manifestaba a los medios desde Londres.

166



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

Pacific Princess se vendió en 2001, pero fue fletado y continuó operando como parte de la flota de Princess hasta 2002, cuando se adquiría el antiguo **R Three**, de la desaparecida Renaissance Cruises, que le reemplazaba en la flota al tiempo que asumía su nombre. **Pacific Princess** hizo su último viaje con Princess Cruises entre octubre y noviembre de 2002, navegando desde la ciudad de Nueva York a Roma.



COMO **PACIFIC** PARA PULLMANTUR (ERNIE ROLLER)

Comenzando a operar para Pullmantur Cruises como **Pacific**, estuvo navegando en la zona del Caribe. Más adelante, fue fletado y operado por CVC en Brasil durante el verano del sur y por Quail Cruises, en España, durante el verano del norte.



EL MOMENTO JAMÁS DESEADO PARA UN CLÁSICO (DON HAZELDINE)

El buque volvería a ser incautado, esta vez por la Guardia Costera italiana en 2008 debido al impago por sus antiguos propietarios a una empresa de Génova, unos gastos de alrededor de 7 millones de dólares por los trabajos de desmonte y eliminación de amiantos incorporados en la estructura del buque desde su construcción original. Quail Cruises afirmó que la deuda era mucho menor de lo inicialmente informado, y no tenía nada que hacer con los operadores actuales del barco. Para saldar la deuda, las autoridades italianas intentaron vender el buque subastándole por tres veces entre 2010 y 2011, pero no aparecería ningún licitante. En marzo de 2012 era retirado del servicio cuando los trabajos de renovación resultaron más costosos de lo que se había previsto, vendiéndose en 2012 a una empresa especializada en desguace de buques. Después de que la venta no acabara de materializarse, permaneció amarrado en el puerto de Génova durante un largo período, antes de ser conducido a remolque hasta Aliaga y renombrado para esta última singladura como **Acif**, a donde llegó el 6 de agosto de 2013 para procederse a su demolición tras ser vendido como chatarra a la empresa turca Cemsan por un valor de 2,5 millones de euros (unos 3,33 millones de dólares). Antes de iniciarse los trabajos, el 10 del mismo mes, ocurría un fatal accidente en cuyo transcurso se producía una inundación

en el compartimento de la sentina, debajo de los motores.

168



EL BUQUE EN DESGUACE (EREN TOPCU)

Mientras funcionaban las bombas eléctricas para achicar el agua, dos hombres murieron y otros nueve resultaron heridos por acumulación de gases de escape tóxicos, según manifestarían fuentes de Izmir Ship Recycling Co., la empresa propietaria. Fueron trasladados al hospital y tras ser atendidos fueron dados de alta. Poco después, la oficina del fiscal general de Aliaga intentó iniciar la investigación correspondiente, aunque en un principio no podrían acceder al punto del accidente al encontrarse inundado. Izmir Ship Recycling procedió a eliminar el agua y escorar el buque (como puede apreciarse perfectamente en las imágenes) para que los inspectores pudieran continuar con la investigación. En febrero de 2014, el barco había desaparecido entre la mitad y dos tercios y, a finales de ese año, había desaparecido ya por completo.



OTRA PERSPECTIVA DEL BUQUE (EREN TOPCU)

PRINCESS DANAÆ**169*****PRINCESS DANAÆ EN CORFÚ (WIKIPEDIA)***

El trasatlántico ***Princess Danae*** comenzó su vida como buque carguero en 1955 y se vendió como chatarra en 2015. Sesenta años de vida activa y poseedor de una gran historia. Fue construido en 1955 por los famosos astilleros Harland & Wolff, en Belfast (Irlanda del Norte). Con ello entraría a formar parte de la flota de carga de Port Line, con sede en Gran Bretaña. Port Line había comenzado oficialmente en noviembre de 1937, aunque se trataba de la continuación de una empresa llamada Commonwealth & Dominion Line que se había formado en 1914. En junio de 1916, Cunard Line se hizo cargo de Commonwealth & Dominion Line y le convirtió en su bastión para los viajes entre Gran Bretaña, Australasia y Nueva Zelanda.

***COMO PORT MELBOURNE (©DON HALZEDINE)***

Aunque algunos de los barcos tenían plazas limitadas para los pasajeros, sin duda eran verdaderos liners. Después de la toma de control de Cunard, todos los barcos de la línea fueron renombrados con el prefijo '**Port**' y la compañía pasó a ser conocida extraoficialmente como Port Line. Después de la primera guerra mundial, las chimeneas de todas sus unidades fueron repintadas con los colores de la Cunard, aunque continuaría siendo una marca separada y, en 1932, las oficinas centrales de las empresas se incorporaron a las oficinas de Cunard en Leadenhall Street, en Londres. Desde 1966 en adelante, Port Line se metió en el negocio de los contenedores cuando formaron una nueva alianza con la Blue Star Line, Ellermann Lines, Ben Line y Charente Steamship Company, la que sería denominada Associated Container Transportation Ltd. Para la reducción de costos, servicios de carga convencionales de Blue Star, Ellermann y Port Line se fusionaron en Blue Star Port Lines que terminó en 1974, cuando todos los barcos restantes de la antigua Port Line fueron administrados por Cunard-Brocklebank. Port Line continuó siendo una empresa armadora hasta 1982, cuando después de una reducción de la flota, desapareció el nombre de Port Line. Durante la segunda guerra mundial, la compañía había perdido 13 barcos, por lo que se había iniciado un programa de reconstrucción de la flota a fines de la década de 1940 y principios de la de 1950. Esto incluyó un dúo de cargoliners (buques mixtos) refrigerados de 10.000 toneladas llamados **Port Melbourne** y **Port Sydney**. Era la tercera vez que la empresa utilizaba el nombre de **Port Melbourne** y la segunda vez que un **Port Sydney** entraba en la flota. Nuestro **Princess Danae** había sido botado el 10 de marzo de 1955 y nombrado **Port Melbourne**.



COMO **DANAE**, DE COSTA CRUCEROS (WIKIPEDIA)

El barco tenía seis bodegas de carga y estaba especialmente destinado al comercio de carne entre Gran Bretaña y Australia. Además, los barcos tenían capacidad para 12 pasajeros en un entorno bastante cómodo. Las cabinas tenían buenas proporciones y también estaban instalados un restaurante, un salón, un bar, una cubierta adaptada para la práctica de deportes y un paseo largo y resguardado. Los interiores eran tradiciona-

les y un poco conservadores. **Port Melbourne** se completó rápidamente y entró en servicio el 7 de julio de 1955. En 1968, la empresa propietaria se convirtió en la Blue Port Line, cuando se fusionaron Port Line y Blue Star Line. El servicio se mantuvo igual, aunque las aerolíneas comenzaron a hacerse cargo del comercio de pasajeros y poco a poco, el transporte en contenedores se hizo cargo del resto. En 1971, esto provocó que la empresa retirara del servicio los dos mixtos, de forma que **Port Melbourne** y **Port Sydney** quedaron amarrados a la espera de posibles compradores. Blue Port estaba ahora abandonando por completo el tradicional comercio de carga convencional debido a que ésta se había ido relegando en casi todas partes tras la fuerte irrupción de los contenedores, los cuales eran el futuro. Parecía que se trataba del fin de ambos buques pero, en 1972, una naviera armadora de transbordadores de Grecia, JC Karras, compró ambos barcos para reconvertirlos en transbordadores. Para ello, el ex **Port Melbourne** fue rebautizado como **Therisos Express**. Esperaban la reconstrucción pero, se dio el caso de que, Karras, también quería diversificarse en cruceros, lo que haría como Karras Cruises. Ambos buques fueron trasladados al puerto griego de Khalkis, donde fueron desarmados de todas las superestructuras hasta quedar completamente desnudos, simplemente, cascos con motores. Posteriormente, fueron completamente reconstruidos con una nueva superestructura y totalmente irreconocibles de sus apariencias originales.

171



UNA HERMOSA PERSPECTIVA (©P. MASSEY)

El hecho de conservar sus sólidos cascos sería, quizás, la razón principal por la que los barcos permanecieron en activo durante tanto tiempo. La reconstrucción llevó mucho tiempo y, mientras tanto, **Therisos Express** fue rebautizado como **Danae** para Karras Cruises iniciando su primer crucero el 8 de enero de 1977, zarpando de Marsella hacia Asia Oriental. Después de la reconstrucción, tenía espacio a bordo para 497 pasajeros y su nuevo desplazamiento era de 9.603 toneladas. Extrañamente, el tonelaje se había reducido con respecto a su etapa anterior, como cargoliner, medido

en 10.205 tons. Ambos buques navegaron para Karras Cruises hasta 1979, cuando fueron fletados a la compañía italiana Costa Cruises. Continuaron manteniendo sus propios nombres y tuvieron suficiente éxito en la flota de Costa, para que ésta los comprara a Karras en 1984. Para Costa navegó en servicio para una submarca llamada Prestige Cruises, que era una empresa formada entre Costa y Sovcomflot. A fines de 1991, fue enviado a Génova para ser actualizado, con tan mala fortuna que el 10 de diciembre, se producía un gravísimo incendio mientras se estaba reconstruyendo, resultando el buque tan afectado como para ser considerado pérdida total. Su futuro era sombrío ya que el barco fue vendido a una empresa de desguace de buques de Grecia. Pero a poco de que se lo llevaran aparecía en escena otra empresa interesada, la Harbour Maritime, que compró el barco y lo renombró *Anar*, cambiando su registro a Liberia.

172



UN MAGNÍFICO PRIMER PLANO DE LA PROA (©P. MASSEY)

Seguidamente lo remolcaban hasta Keratzini, en El Pireo, donde comenzaron los trabajos de recuperación. Durante la reparación, el barco pasó a llamarse *Starlight Princess* por una empresa llamada Capricorn Maritime, con sede en Kingstown. Pero finalmente sería completado como *Baltica* para Flax International, con sede en Panamá, que lo alquiló a Baltic Line de Suecia. Ahora, su número de pasajeros había aumentado a 670 y su número de tripulantes era de 240. Su eslora era de 162,31 metros, su manga de 21,34 y su calado alcanzaba los 12,80 de profundidad, bastante superior en comparación con otros barcos. Tenía 7 cubiertas y normalmente navegaba a una velocidad de 17 nudos. Para la Baltic Line el barco comenzó una serie de cruceros por el Báltico desde mayo de 1994 en adelante. Parecía que todavía tenía una vida por delante, pero esto no duró demasiado ya que, el 4 de octubre de 1995, después de solo dos temporadas, el barco que tenía ya 40 años fue amarrado en El Pireo y luego fue trasladado a Skaramanga en febrero de 1996.

**173**

COMO PRINCESS DANAË (©SEAPIXONLINE.COM)

El 28 de ese mismo mes, fue vendido nuevamente, esta vez a Arcalia Shipping, de Portugal. Esta empresa cotizaba bajo el nombre de Classic International Cruises y estaba especializada en navegar con pasajeros de edad más bien mediana. La compañía estuvo manteniendo bien los barcos y fue reconocida en toda Europa, por lo que parecía el buque iba a entrar en una etapa tranquila y duradera. Para Arcalia y tras una actualización, el buque comenzó a navegar en cruceros por Europa y el Caribe bajo un nuevo nombre: **Princess Danae**. A veces, el barco estaba cedido en fletamento para otras compañías, pero permaneció en la flota de Classic International hasta que dicha compañía se declaró en quiebra en 2012. A finales del verano de ese año, el barco era detenido en Dublín (Irlanda) por impago de una factura de combustible. Todos los barcos de la línea, excepto **Princess Daphne**, fueron vendidos posteriormente a un nuevo naviero de Portugal: Rui Alegre.

174



COMO LISBOA (©LAURA GARCEZ, PISTEREST)

Reacondicionado para una nueva empresa llamada Portuscale Cruises, el **Princess Danae** pasó a llamarse **Lisboa**, aunque no tendría un comienzo fácil. A mediados de marzo de 2014, mientras se estaba renovando el barco en Portugal, se descubrió que tenía varios problemas estructurales que eran mucho más graves de lo que se había considerado previamente. Iba a ser fletado a un operador francés, pero la operación sería cancelada debido a tales deficiencias. Consecuentemente, los trabajos de renovación fueron suspendidos a la espera de que se despejara su futuro. Además de ello, la pérdida de la carta francesa, que hubiera aportado buenos ingresos para la nueva empresa, también significaría una caída en los anticipos para Portuscale. Esto, junto a las pocas reservas en las Azores para su contrato con la empresa alemana Ambiente, puso a Portuscale en una situación muy difícil. Finalmente y para poder aliviar algunos de los altos costos acumulados, a fines de febrero de 2015 se anunciaba la determinación de que el **Princess Danae** saldría de Lisboa para su último viaje a la playa turca de Aliaga en los primeros días de marzo, donde finalmente sería desguazado.

SEAGODDESS I y SEAGODDESS II

**SEAGODDESS II COMO SEADREAM II EN MAHÓN
(IMAGEN DEL AUTOR)**

175

Un nuevo y distinguido proyecto en la navegación de crucero lo suponen los buques *SeaDream I* y *SeaDream II*, dos pequeños cruceros (más bien megayates) de lujo, gemelos y con actividad similar. Ambos y con los distintos nombres que han portado en sus amuras y popa han visitado regularmente este puerto de Mahón. Su aspecto es el de crucero con estilo de megayate, estando operados ambos por SeaDream Yacht Club desde 2001. En servicio desde 1984, antes se denominaron *Sea Goddess I* y *Sea Goddess II*, operando para Sea Goddess Line y Cunard. En enero de 2000 fueron transferidos a Seabourn Lines para convertirse en *Seabourn Goddess I* y *Seabourn Goddess II*. En los primeros años de la década de 1980, cuando Norwegian Caribbean Lines presentó el antiguo *France* de 1960, de la Compagnie Générale Transatlantique y rebautizado tras su compra y recuperación como *Norway*, el crucero más grande del mundo, otras líneas de cruceros comenzaron a pensar en seguir sus pasos. Carnival hizo un pedido de ocho cruceros de más de 70.000 toneladas; Princess Cruises ordenó la construcción del *Royal Princess* de 40.000 toneladas y otras navieras no tardarían en seguirles. Pero no solo se gestaba la construcción de grandes tonelajes, ya que otras compañías se concentraron en barcos más pequeños y también lujosos, más al estilo de los megayates privados. Una de las primeras empresas en hacerlo fue la noruega Sea Goddess Cruises, parte de Norske Cruises. Había encargado un par de buques de 4.253 toneladas a los famosos Astilleros Wärtsilä, de Helsinki (Finlandia), aunque la idea inicial era la de construir una serie de ocho unidades iguales, por un monto de 2.500 millones de dólares USA. Los barcos tendrían una eslora de 104,81 metros, una manga de 14,61 y su calado sería de 4 metros. Sus pa-

sajeros, tan solo 116, estarían exquisitamente atendidos por 95 tripulantes. Ello indicaba el inmenso lujo que se encuentra en estos barcos.

176



DETALLE DEL SS NORWAY (WM C)

Su propulsión estaría proporcionada por una pareja de motores diesel de doble tornillo, los cuales les conferirían una velocidad de 17,5 nudos, quizás bastante modesta, pero suficientemente para el tipo de pasajero al que estaban destinados y que tenían que sentirse atraídos por ellos. El primer barco, *Sea Goddess I* fue botado en 1984, mientras que el segundo se completó en 1985, recibiendo el nombre de *Sea Goddess II*. Los barcos fueron construidos para ofrecer a sus pasajeros puertos de escala que no pudieran ser visitados por barcos más grandes, y gozando a bordo de un ambiente muy personalizado. La armadora Sea Goddess Cruises se apresuró a declarar a los medios que estaban sirviendo a una sección muy próspera y exigente del mercado, hasta entonces ignorada por otras líneas de cruceros, más preocupadas en atraer más pasajeros del mercado masivo.



SEA GODDESS II (PINTEREST)

En su política se tendría especial cuidado en prever siempre los posibles deseos personales de los posibles clientes. De esta suerte, los barcos navegaban por el Mediterráneo y el Caribe, a menudo haciendo escala en puertos como Portofino, Montecarlo y Capri, llegando en numerosas ocasiones, tal y como se ha mencionado anteriormente al puerto de Mahón. No hay que obviar que las tarifas para estos viajes fueron en la época las más altas del mercado. Pero los entendidos los definieron en su momento como los “más lujosos que jamás navegaron”. Como detalles, decir que los camarotes contenían una sala de estar completa que podía convertirse fácilmente en un comedor privado, incluyendo un refrigerador lleno de manjares, además de un minibar en el que podían hallarse las bebidas favoritas del pasajero (previamente solicitado a éste, antes de iniciarse el crucero). Además, todos los camarotes tenían su propia biblioteca privada, sistemas de video y estéreo.

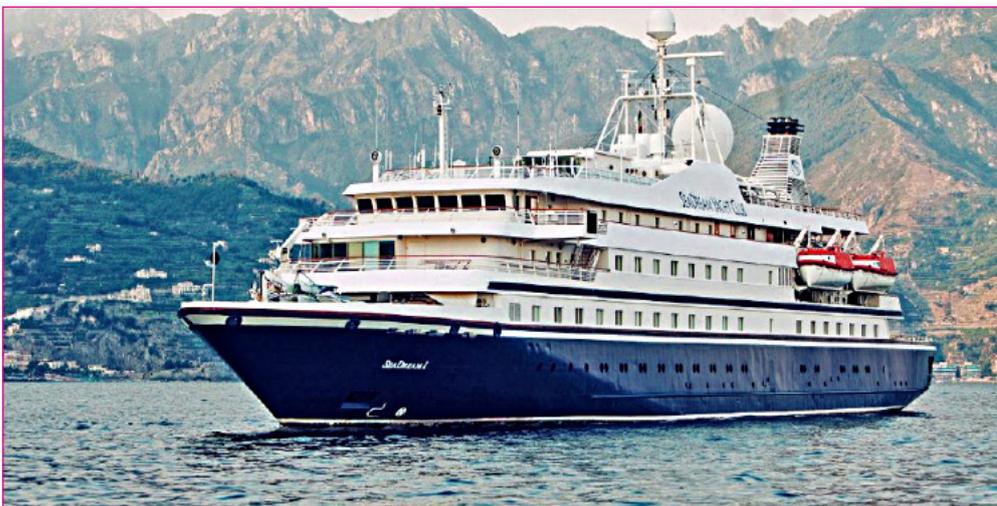


SEABOURN GODDESS II (MERCHANTSHIPS.info)

En conjunto, la decoración era elegante a pesar de su simplicidad y sorprendentemente no se ambientaba con motivos náuticos. En cambio, resultan del todo elegantes al haber sido empleados muy acertadamente los tonos del mar, el cielo y las playas de arena. Alfombras orientales cubren los pisos de teca pulida en el área de recepción y en la gran biblioteca bañada por el sol, donde se encuentran más de 1.000 libros para elegir, así como diversos ordenadores con acceso a Internet. Otro servicio ofrecido por la propia biblioteca es facilitar películas para poder ser visionadas en el televisor de pantalla plana/reproductor de DVD en la intimidad de la propia suite. Las tumbonas balinesas son el lugar ideal para relajarse durante el día, ya sea para tomar el sol o leer bajo una sombrilla, mientras que un telescopio se encuentra montado en la popa del barco para poder observar detalles de la costa, marinos, o bien las estrellas. El barco en sí contaba con un salón principal, una piscina al aire libre, un café también al aire libre, varios bares, un salón de belleza, una boutique de regalos y un casino. Para facilitar la práctica del deporte en las escalas, en la popa del buque se abría un portalón que facilitaba el acceso al agua para la práctica de los deportes acuáticos o, simplemente, nadar. Además, se podrían

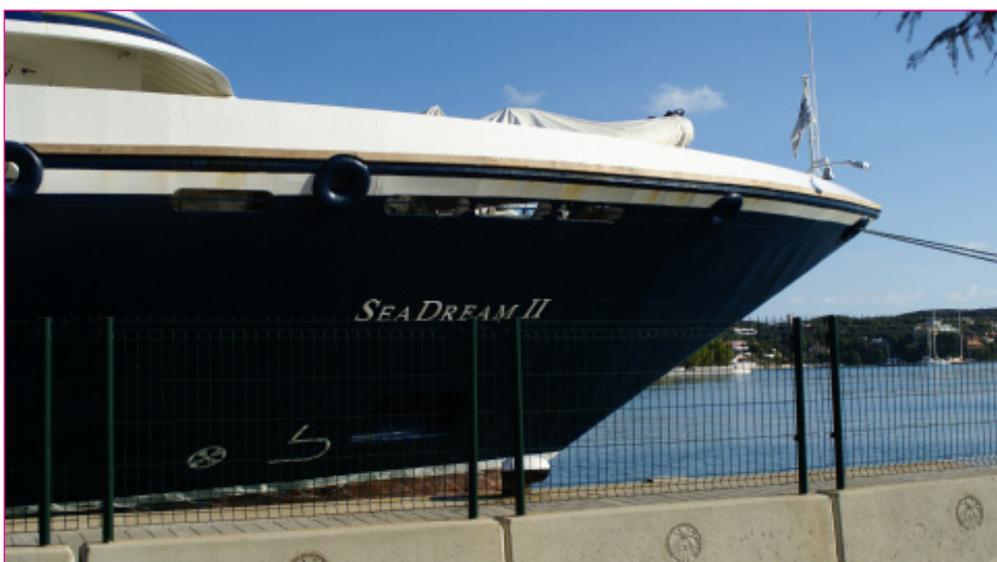
proporcionar veleros u otro tipo de embarcaciones deportivas. La fachada de popa de la chimenea presentaba una decoración singular: una cascada para crear la atmósfera adecuada. Los pasajeros podían cenar en su propio salón-comedor privado, pero el barco también disponía del restaurante donde las comidas se preparaban según los gustos específicos de cada pasajero, mientras que vinos y champagnes estaban incluidos en la tarifa. Pero la década de los ochenta no resultaría muy buena desde el punto de vista financiero para sus armadores.

178



SEADREAM I (WIKIMEDIA COMMONS)

Así que los dos barcos sufrieron enormes pérdidas y, después de una sola temporada, Sea Goddess Cruises se encontraba en tan mal estado financiero que los constructores finlandeses debían reposicionar los barcos, cesando la compañía sus servicios. Pero antes de que los barcos estuvieran de regreso en Finlandia para esperar a un nuevo comprador, Cunard Line intervino hábilmente y organizó un fletamento de doce años de ambos barcos, para integrarlos completamente en la marca Cunard. La idea era que bajo el conocido nombre y el respaldo financiero de la gran armadora Cunard Line, los barcos pudieran navegar con ganancias.



SEAGODDESS II COMO *SEADREAM II* EN MAHÓN (IMAGEN DEL AUTOR)

Y Cunard Line, por supuesto, se convirtió en el operador de los dos cruceros entonces mejor calificados del mundo. Además de esto, el marketing que Cunard hizo no fue malo y los barcos comenzaron a tener sus primeros atisbos de éxito. Sus nombres se hicieron bien conocidos dentro de la industria de cruceros y siguieron navegando en sus regiones previstas bajo la nueva bandera hasta 1998. En este año, Cunard Line había sido vendida, siendo reestructurada por sus nuevos propietarios noruegos, Kvaerner, justo antes de su siguiente venta a la Carnival Corporation.



179

SEADREAM II EN UNA ESCALA EN MAHÓN (IMAGEN DEL AUTOR)

En la operación se vendieron los buques *Sagafjord* y también *Cunard Princess* y *Cunard Countess*. Por lo que se refiere a los dos pequeños buques, éstos fueron transferidos a la Seabourn Cruise Line en 1999, siendo rebautizados como *Seabourn Goddess I* y *Seabourn Goddess II*. En el momento en que Seabourn y Cunard Line comenzaron a trabajar juntos como Cunard Line Limited, Brynstead se convirtió en presidente de Cunard Line y más tarde también se convirtió en miembro de la junta directiva de Carnival. En 2001, formaba su propia empresa Sea Dream Yacht Club y adquiría los dos buques para este propósito. Los barcos pasaron a llamarse *SeaDream I* y *SeaDream II*, siendo modernizados y actualizados para la nueva etapa, manteniendo actualmente su categoría de cruceros de 5 estrellas, una circunstancia bastante notable después de 25 años de servicio. Actualmente los dos barcos continúan navegando con esos mismos nombres y como parte del Sea Dream Yacht Club. Quizás uno de los aspectos que más distinguen a estos buques hoy día, es que sus pasajeros pueden disfrutar de unas vacaciones sin estructuraciones en el mar, haciendo lo que les place, lo que hace que sea fácil imaginar que estos pequeños barcos realmente vienen a ser dos megayates privados. El ambiente a bordo es sumamente refinado y elegantemente informal. Comer bien y socializar con otros pasajeros y la oficialidad son los pasatiempos preferidos para navegar.



180

RESTAURANTE *SEADREAM I* (CUNARD)

Ambos buques a menudo son fletados por familias, corporaciones y otros grupos afines pero, prudentemente, la compañía no alquila ambos barcos al mismo tiempo para no perjudicar al conjunto de los potenciales pasajeros, y siempre puede navegarse en uno de los dos. Y como a todo el colectivo de los cruceros, los dos buques también se verían afectados por la pandemia del COVID-19. El 11 de noviembre de 2020, el Gobierno de Barbados recibió una solicitud de asistencia desde *SeaDream I* con informes de un presunto caso positivo de COVID-19 a bordo. Posteriormente se confirmó que seis de sus pasajeros estaban infectados con COVID-19. Más adelante se registró un caso adicional. El 15 de noviembre se informaba que un miembro de la tripulación también había dado positivo. Y el 17, siete pasajeros y dos miembros de la tripulación daban positivo. Ante esta eventualidad y, tras el brote, SeaDream cancelaba todos los cruceros restantes de 2020. Ambos buques, *SeaDream I* y *SeaDream II* se encontraban a primeros de 2021 amarrados en el puerto de Alesund (Noruega) a la espera de la evolución de la pandemia.

*SEA DREAM I. NOCTURNO* (WIKIMEDIA COMMONS)

SONG OF FLOWER



181

SONG OF FLOWER EN MAHÓN (ARCHIVO DEL AUTOR)

En 1973 el propietario noruego, Fearley & Eger, adjudicó la construcción de un barco tipo ferry (roll on-roll off) al astillero noruego Kristiansands Mek. Verksteds (KMV) que había sido diseñado por Trosvik Group, un despacho también de Noruega, el cual sería llamado **Fernhill**. Su desplazamiento sería de 8.282 toneladas y, entre sus principales características, tendría 124,2 metros de eslora, 16,0 de manga y un calado de 4,9. Una vez entrado en servicio fue fletado con el nombre de **Begonia** para transportar remolques entre puertos de Florida y de las Indias Occidentales y, más adelante, operar en aguas bálticas para, entre 1977 y 1979, llevarlo también a cabo en el Mediterráneo.



UNA IMAGEN DEL BUQUE ORIGINAL: BEGONIA (RADISSON SEVEN SEAS CRUISES)

Song of Flower

Deck 8 - TOP DECK
Deck 7 - OBSERVATION DECK
Deck 6 - SUN DECK
Deck 5 - PROMENADE DECK
Deck 4 - MAIN DECK
Deck 3 - GALAXY DECK

STATEROOM CATEGORIES:

- A** Ocean view suite with two bathrooms, one with halfbath & shower
- B** Ocean view suite with private veranda and full bathtub and shower
- C** Ocean view stateroom with halfbath and shower
- D** Ocean view stateroom with halfbath and shower
- E** Ocean view stateroom with halfbath and shower
- F** Ocean view stateroom with shower

SHIP SPECIFICATIONS:

- Registry: Oslo, Norway (NIS)
- Class: Det Norske Veritas (DNV)
- Gross Tonnage: 8,282 tons
- L.O.A.: 410 feet
- Speed: 17 knots
- Accommodations: 100 staterooms
- Passengers: 172 guests (maximum)
- Crew: 144 members
- Year Built: 1986

Deck 7 OBSERVATION DECK

Deck 6 SUN DECK

Deck 5 PROMENADE DECK

Deck 4 MAIN DECK

Deck 3 GALAXY DECK

43

**SONG OF FLOWER. PERFILES Y CUBIERTAS
(RADISSON SEVEN SEAS CRUISES)**

En 1980, el **Begonia** volvió a su antiguo cometido, para operar entre Florida y las Indias Occidentales y, llegados a 1984, en un arreglo aparentemente complejo, la división de armadores del astillero alemán Lloyd Werft

compró el buque para llevar a cabo su reconversión en crucero. Fearley & Eger también estaba detrás de Exploration Cruise Line, una empresa estadounidense que iba a arrendar y operar el barco. Informes anteriores indicaron que la primera conversión se llamaría Explorer Starship. El proyecto fue desarrollado por el ingeniero naval noruego Petter Yran, y el trabajo completo fue realizado en nueve meses por los astilleros Lloyd Werft.

**183**

DE ESCALA EN MAHÓN (ARCHIVO DEL AUTOR)

El coste informado en su momento fue de 34,8 millones de dólares. Los trabajos consistieron en desmontar y sustituir, a la par que modernizada, la vieja superestructura delantera, las chimeneas gemelas de popa, toda la planta de máquinas, la rampa de popa y la cubierta de intemperie. La vi-

sera de proa sería sellada permanentemente, construyéndose seis nuevas cubiertas, así como nuevos mamparos, para las cubiertas 3 a 8. Una gran parte de las nuevas estructuras superiores serían prefabricadas en aluminio. Se construyeron ciento veinticuatro camarotes que fueron distribuidos en cinco cubiertas, siguiendo la misma segregación vertical empleada en Europa: espacios públicos en popa y camarotes en proa, alejados del ruido de los motores. Solo 250 pasajeros viajarían a bordo. Se instaló un nuevo sistema de propulsión completo, con dos motores Wichmann WX28V10 de 5.500 kW y se colocaron nuevas hélices de paso variable, con acoplamientos de embrague y engranajes reductores. La energía auxiliar sería suministrada por un motor Wichmann. La velocidad del barco era entonces de 16 nudos. También se conservaron el sistema de gobierno y los propulsores para maniobra de proa, instalándose nuevos generadores de agua dulce, estabilizadores, un incinerador y la depuradora. Tras finalizar los trabajos y, registrado en Bahamas, el buque fue entregado en 1986 a Exploration Cruise Line, que lo presentó como el “cruceiro pequeño de ultra lujo más nuevo del mundo”. Sus folletos hablaban de los pasajeros como “exploradores” y describían su cartera de itinerarios intensivos, siempre en busca de destinos donde imperaba la vida más salvaje, o zonas con la existencia de más glaciares que los que ofrecían los grandes barcos de sus operadoras rivales.



COMO EXPLORER STARSHIP (JASON ANDERSON PHOTOS)

La Exploration Cruise Line había comenzado sus operaciones en 1980 con el *Pacific Northwest Explorer*, un buque de 80 pasajeros, de bandera estadounidense y diseñado para cruceros costeros, y entró en la industria de cruceros de aguas profundas primero con el *North Star* y más adelante con el *Explorer Starship*. El buque navegó plácidamente en sus dos primeros años entre la costa oeste de Estados Unidos y Alaska en verano y por las aguas del Caribe en invierno. Durante su primera temporada en Alaska (1987), realizó dieciocho cruceros semanales desde Prince Rupert a Anchorage, visitando el Glaciar Hubbard, que en esos días formaba una presa de hielo inamovible, cerrando la ensenada del Fiordo Russell y convirtiéndolo en un precioso lago de agua dulce. La satisfacción de los pasajeros fue

muy alta, pero no todos sus itinerarios tuvieron el mismo éxito como para lograr llenar siempre el barco. Sin embargo, el mundo de los cruceros fue tomado completamente por sorpresa cuando, el 16 de noviembre de 1988, Exploration Cruise Line solicitó protección de sus acreedores bajo el Capítulo 11 de las leyes de quiebras de Estados Unidos. Ocho barcos pequeños, seis de ellos con bandera estadounidense, estuvieron involucrados en el colapso. Pero el *Explorer Starship* no permaneció inactivo por mucho tiempo ya que fue adquirido a mediados de 1989 por Meiyo Corp., una empresa de propiedad japonesa, aunque registrada en Bahamas.



COMO *SONG OF FLOWER* EN MAHÓN (ARCHIVO DEL AUTOR)

Mientras el barco se sometía a otra importante remodelación en unos astilleros noruegos, era formada una nueva sociedad para poder operar el barco, con el nombre de Seven Seas Cruises. El barco fue rebautizado entonces como *Song of Flower* en febrero de 1990, en Singapur, el nombre con que realizaría sus escalas en Mahón.



COMO *LE DIAMANT* (GLOBAL CRUISE SHIP)

Su capacidad de pasaje admitía las 198 plazas alojadas en 99 cabinas, de las cuales 10 disponían de balcón privado. El número de tripulantes era de 144 miembros y disponía de 6 cubiertas. En su primer año, se comercializó principalmente en Asia para el mercado japonés, ofreciendo paquetes de vuelo y crucero desde Singapur. Pero el 1 de octubre de 1990, K Line obtuvo el 70% de la propiedad de Seven Seas mediante la compra de acciones por parte de varias de sus subsidiarias, y trasladó el énfasis de marketing a América del Norte y Europa.



COMO LE DIAMANT (CRUISE MAPPER)

El buque comenzó a atraer un saldo de pasajeros de aproximadamente la mitad de japoneses y la mitad de estadounidenses para su temporada de verano en Alaska. El programa en esos días estaba constituido por una mezcla de cruceros cortos y largos para satisfacer ambos mercados. En 1993, el barco fue reposicionado por primera vez a Europa para navegar en los meses de verano, con clientela estadounidense y europea. Aunque el barco continuaba siendo de propiedad japonesa, navegaba bajo la bandera de NIS, con oficiales noruegos, una tripulación internacional y personal occidental de cruceros y entretenimiento. En marzo de 1996, el *Song of Flower* fue a amarrar a Taiship (Hong Kong) tras el cierre de su sucursal Seven Seas en Bahamas tras una pérdida acumulada de 74,7 millones de dólares. Radisson Seven Seas continuó operando el barco mediante el sistema de fletamento sin tripulación. El buque se denominó sucesivamente *Le Diamant*, a partir de 2004 hasta octubre de 2012. En diciembre de 2011, el buque había pasado a manos de su actual propietario, Explorer Partners Ltd. con sede en Marsella. Desde octubre de 2012, el barco registrado en las Bahamas había sido operado por Quark Expeditions con el nombre de *Ocean Diamond* y, desde noviembre 2012 pasó a renombrarse *Ocean Explorer*. Desde 2016, el barco ha sido fletado por Iceland Pro Cruises para circunnavegaciones de Islandia y excursiones a Groenlandia, con un contrato que se extiende hasta 2022. Debido a su tamaño compacto y a sus últimas modificaciones, el buque está capacitado para entrar en fiordos y bahías poco profundas, algo vedado para embarcaciones más grandes. Cuenta, además, con diversas comodidades modernas a bordo y sus oficiales y tripulantes son grandes expertos en la materia, contando además con líderes y guías de expedición bilingües.



COMO OCEAN DIAMOND (CRUISE MAPPER)

187

Las embarcaciones semirrígidas del barco están disponibles para realizar excursiones en tierra. Después de un ajetreado día de exploración, los pasajeros pueden disfrutar de un tratamiento de salud o belleza en el spa a bordo, o gozar de las vistas del espectacular paisaje ártico desde el Salón Panorama. Por sus dimensiones y características generales se puede considerar al *Ocean Diamond* como un superyate moderno y estable. Su motorización le permite ofrecer a sus pasajeros permanecer menos tiempo en el mar y más explorando en tierra. Es, igualmente, el primer barco de pasajeros polar neutral en emisiones de carbono, ya que todas las emisiones se compensan a través de una serie de proyectos globales, lo que garantiza el máximo disfrute con un impacto mínimo. El barco cuenta con un programa de terapia de masajes único, así como una biblioteca polar bien surtida, un bar y sala de conferencias.



EN UN CRUCERO POR LAS AGUAS DEL POLO NORTE (SALVAR)

Todas sus cabinas tienen vistas al exterior y baño privado contando, además, con TV de pantalla plana y reproductor de DVD. El resumen de

las particularidades del barco ofrece cabinas con baño privado en suite y vista al mar, auditorio estilo teatro, sala de observación panorámica, un salón principal, bar, restaurante, boutique, gimnasio, un programa de terapia a base de masajes, biblioteca polar, chaqueta de expedición personal para conservar, un servicio de préstamo de botas de goma durante el viaje para expediciones en tierra, e incluso kayak opcional disponible en salidas seleccionadas.

188



SONG OF FLOWER EN UNA DE SUS INTERESANTES EXPEDICIONES



OCEAN DIAMOND EN EL POLO (ICRUISE.COM)

SUNBIRD**189**

**SUNBIRD ATRACADO EN EL MUELLE DE CRUCEROS DE MAHÓN
(IMAGEN DEL AUTOR)**

El crucero *Sunbird* es un buque, actualmente, propiedad de Celestyal Cruises (quien fuera anteriormente Louis Cruise Lines), con sede en Chipre. Y el nombre actual del mismo, que continúa navegando, es *Celestyal Olympia*. Fue construido en 1982, en los astilleros Wärtsilä Hietalahti, de Helsinki (Finlandia) bajo encargo de la Royal Caribbean Cruise Lines y siendo botado al agua como *Song of America*. Como características, citar que su desplazamiento es de 37.584 toneladas, y tiene una eslora de 214,88 m, una manga de 28,40 y un calado de 6,80. En su primera etapa equipaba dos motores diesel de 16.480 kW y 2 hélices que le conferían una velocidad de crucero de 17 nudos, así como dotado de estabilizadores.



COMO SONG OF AMERICA ((Richard MacGregory)

190



**FRENTE A LA ESTACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, EN MAHÓN
(Imagen del Autor)**

Disponía, además, de 11 cubiertas para uso de los pasajeros, con capacidad inicial de 1.595 pasajeros máximo, alojados en 716 cabinas. La Royal Caribbean había operado durante la década de 1970 con tres barcos construidos en los mismos astilleros.



INTERIORES (CELESTYAL CRUISES)

Dos de ellos se habían alargado hacia el final de la misma, pero debido al aumento de la demanda, decidió encargar al mismo astillero un nuevo barco de mayores dimensiones.



INTERIORES (CELESTYAL CRUISES)

Para el diseño interior se decidió adaptar un sistema con cabinas en la proa, que quedarán más alejadas del motor a fin de eliminar las molestias propias producidas por su funcionamiento y, también, ubicar nuevos espacios públicos en la popa. Este diseño estaba siendo ampliamente utilizado en los ferries construidos en las instalaciones de Wärtsilä, aunque rara vez se había aplicado para cruceros. Los espacios públicos en las cubiertas cinco y siete se construyeron sobredimensionados en altura sobre la estándar de la cubierta, lo que llevaba a la cubierta 6, que solo existe en la parte delantera del barco. El *Song of América* sería botado al agua el 26 de noviembre de 1981, finalizando su armamento con la entrega a sus propietarios el 11 de noviembre de 1982. Finalizado su viaje inaugural, que tendría lugar en el Atlántico, entraba en servicio el 5 de diciembre de 1982, con un crucero que desde Miami, llegaría a Nassau, San Juan y St. Thomas, circuito que iría repitiendo en sus primeros años con la Royal Caribbean. Aquellos eran los años esplendorosos del Caribe, y el buque había sido especialmente diseñado para navegar entre sus islas. Llegada la crisis del 95, el buque quedaba amarrado en los muelles del puerto de Nueva York, tras lo que sería, en mayo de 1998, adquirido por Sun Cruises (una operadora propiedad de Airtours). Sin embargo, el buque sería fletado aún por la Royal Caribbean hasta marzo de 1999. El barco fue renombrado *Sunbird*, con registro de Nassau (Bahamas), recibiendo una serie de reformas entre las que se encontraban las suites añadidas en la cubierta 9, consideradas

como las mejores del buque. Su sistema de propulsión fue cambiado a 4 motores diesel Wärtsilä Sultzer de 5.600 kW cada uno que, con sus dos hélices, le permitían una velocidad de crucero de 21 nudos. También incorporaba 2 hélices a proa accionadas por otros 2 motores de 2.000 kW que le conferían una extraordinaria capacidad de maniobra en operaciones de puerto. Para la seguridad de todo el personal de a bordo, pasaje y tripulación, estibaba en sus pescantes de ambas bandas 14 grandes botes de salvamento, así como 45 balsas plegables de alta capacidad, 25 en la cubierta 8 y otras 20 en la 7. En cada circuito, y como está obligado, se llevaba a la práctica un simulacro de abandono del barco por emergencia. En 2000 el buque recalaba regularmente en Mahón durante el verano, cada quince días, ya que alternaba dos circuitos semanales. Su capitán, entonces, era Philip Rentell, un inglés de cuarenta y ocho años nacido cerca de Birmingham, en el centro de Gran Bretaña.

192



CABINAS EXTERIORES (CELESTYAL CRUISES)

En aquel mes de octubre llevamos a cabo un recorrido a bordo del barco, al que su máximo responsable definía como uno de los buques favoritos de los británicos, en aquella época, para realizar cruceros por el Mediterráneo, al ser como una pequeña ciudad en medio del agua, con todos los servicios y comodidades que cualquier cliente potencial pudiera desear, manteniendo en consecuencia, una valoración en el estándar de cruceros de 4 estrellas. La tripulación, manifestaba, estaba compuesta entre oficiales, personal de hotel, servicios y mantenimiento, por otras 540 personas, además de los 1.664 pasajeros que viajaban acomodados en sus 701 cabinas. A bordo, la tripulación tenía previstos para el cliente todo tipo de entretenimientos, sobre todo para las horas de navegación, los cuales se organizaban en los diferentes salones que reciben tan sugestivas denominaciones como “Can-Can Lounge” (en el cual se encontraba en esos momentos ensayando el grupo musical del cabaret), “Oklahoma Lounge” (un espacio para bailar cada noche con los ritmos de los 70’s y 80’s), “Lido Café”, “Clipper Bar”, “Chart Room”, “Neptune’s Disco”, “Guys and Dolls”, “Casino Royale” (un completísimo casino a bordo, elegantemente decora-

do y surtido con todo tipo de máquinas de juego) y “Salón Panorámico”, mientras que su espléndido salón restaurante, a cargo de un maître portugués, recibía la de “Madame Butterfly”. En lugar preferente, el capitán Rentell tenía una mesa en la cual cada día invitaba a cenar a algunos de los pasajeros, teniendo a su servicio mientras se prolongaba el ágape, a tres camareros. En estos locales se organizaba diariamente un completo programa de actividades con actuaciones musicales, puesto que el buque poseía su propia orquesta residente, equipo de animadores, pianistas y monitores con quien aprender a bailar todo tipo de ritmos o practicar aerobio en la cubierta de deportes, así como su propia emisora de radio local. Además, cada local presentaba su especialidad diaria como pudieran ser el “cóctel del día”, o el “café del día”. También eran dignos de ser citados los salones de belleza, porque entre sus servicios también se encontraba alguna oferta especial en productos o tratamientos faciales o corporales. En el restaurante era costumbre organizar en cada circuito un ágape especial en el que predominaba una presentación artística de todo tipo de animales y figuras decorativas realizadas con hielo y presentadas en las diferentes fuentes. Con referencia a las cabinas para el pasaje hay que decir que estaban diseñadas bajo los cánones de la total confortabilidad por lo cual disponían de aire acondicionado individual, TV color, teléfono e hilo musical, así como tomas de corriente alterna para facilitar el empleo de pequeños electrodomésticos y mesa tocador con asiento y espejo. Las cabinas de categoría 2 a 10 disponían de cuarto de baño privado con ducha y armario ropero. La categoría 1 incluía, además, un baño más espacioso, armarios de mayor capacidad y sofá. Las suites, emplazadas como se ha citado en la parte más elevada y dotadas de terrazas individuales con mesa y sillas, disponían de todos los detalles mencionados, incluyendo una bañera y un pequeño salón living con sofá-cama separado.

193



COMO THOMSON DESTINY EN MAHÓN (Imagen del Autor)

Las cubiertas más destacables se denominaban “Promenade”, “Cabaret”, “Principal”, “A”, “B” y “Alta”, en la que se encontraba el bar-disco que

funcionaba todos los días a partir de la medianoche, al son de los ritmos del momento y en la que se esplayaban todos los jóvenes a partir de los dieciocho años de edad. Durante el día se ofrecían al pasaje dos comidas fuertes, con una gran y excelente variedad de platos a escoger.

194



COMO CELESTYAL OLYMPIA (CELESTYAL CRUISES)

Y por las noches se organizaban dos tipos de espectáculos en el “Can-Can Lounge” con actuaciones musicales e incluso representaciones de obras de teatro. También se organizaban partidas de juego en las diferentes cubiertas, así como competiciones de tenis de mesa, porque durante el día se solía estar atracado en puerto y todo el que quisiera podía escoger entre el gran abanico de excursiones programadas en el transcurso de las cuales se visitaban lugares pintorescos, playas, monumentos prehistóricos, poblaciones y demás aunque, también, quien lo deseara podía subir a la ciudad y recorrerla libremente visitando sus museos, lugares singulares y comercios.



PERSPECTIVA DESDE EL COSTADO DE BABOR (CELESTYAL CRUISES)

Por aquel entonces, el capitán Rentell llevaba ya un año al mando del *Sunbird*, habiéndolo ejercido anteriormente dos años y medio en el *Carousel* y un año y medio en el *Seawing*. Éste era el mayor buque a su man-

do hasta entonces, a pesar de que anteriormente ejerciera de Oficial de Navegación durante un período de diez años a bordo del *Queen Elizabeth II*, bastante mayor. Como se ha citado, en esta etapa el destino del buque era navegar por Europa, principalmente en el Mediterráneo, realizando escalas periódicas en el puerto de Mahón, quincenalmente, puesto que realizaba un recorrido de una semana de duración que se conocía como “Southbound cruise”, que recorría los puertos de Palma, Nápoles, Mesina, La Valetta, Túnez, Mahón y Palma. Éste lo alternaba con un segundo circuito que ofertaba los puertos de Palma, Ajaccio, Civitavecchia, Livorno, Île de France, Barcelona y Palma, que se conocía a su vez como “Northbound cruise”.



COMO CELESTYAL OLYMPIA NAVEGANDO HACIA PONIENTE A LA CAÍDA DEL SOL (OLYMPIA CRUISES)

En ambos circuitos, los domingos eran días de navegación, ya que no tocaban puerto alguno. Generalmente la mayoría de los pasajeros optaban por uno de ellos, aunque siempre existía un número ciertamente elevado de ellos que optaban por los dos, con lo que su viaje a bordo duraba quince días. Solían ser de diferentes nacionalidades (en aquel viaje se encontraban 400 escandinavos (Suecia, Noruega, Dinamarca y Finlandia), 200 canadienses, y el resto británicos. Para el invierno, el barco cruzaba el Atlántico y realizaba su temporada de cruceros en el Caribe, recorriendo sus islas. Decir que como *Sunbird* en su incorporación a la flota de Airtours, se había convertido en la unidad más actual de la misma. De hecho, tenía alrededor de una década menos que sus compañeros de flota (*Carousel*, *Sundream* y *Seawing*, todos ellos también muy conocidos en este puerto). Y llegó el momento de largar amarras y zarpar rumbo a la mar. El capitán Rentell nos invitó a permanecer en el puente hasta hallarnos fuera de puerto. Era una costumbre del mismo invitar a un reducidísimo grupo de sus pasajeros para que pudieran gozar de la entrada y salida de los puertos en los que llevaban a cabo las escalas y seguir con ello todas las órdenes que se daban desde el mismo, viviendo con ello todas las operaciones en directo. Decir que el recorrido que se hizo por todos los salones y cubiertas del *Sunbird* no desmerecieron en absoluto, sino que confirmaban todas las in-

formaciones previas habidas sobre el mismo. En la cubierta de la piscina existía una gran animación en aquellos momentos y, el ambiente que se respiraba, sumamente festivo.

196



SEVEN SEAS RESTAURANT (CELESTYAL CRUISES)

Todos los salones y corredores revestían gran sobriedad, como pudiera corresponder a un buque de su categoría. El puente de gobierno era amplio, confortable y, en lugar destacado, se hallaba la posición del timonel. En un plano ligeramente retrasado la posición de derrota y la mesa de navegación con todos los equipos de comunicaciones al abasto de los oficiales que se encontraban de guardia.



HORIZONS BAR (CELESTYAL CRUISES)

Era curioso observar que, cuanto más grandes y más modernos eran

los buques, más pequeños eran sus mandos de gobierno, tanto la rueda del timón, más pequeña que el volante de un coche de turismo, así como las palancas, reducidas al tamaño de los “stick’s” de los juegos interactivos actuales. Poco antes de salir, como también era una costumbre, el capitán se dirigía a través de la megafonía a todo el pasaje por espacio de unos ocho minutos, tras lo cual comenzaba a dejarse oír en todas las secciones del buque el pasaje más popular de la pieza clásica “Pomp and Circumstance March No. 1 in D Major” de Edward Elgar (que se encuentra en el soundtrack del film “La Naranja Mecánica”), al tiempo que comenzaban las operaciones de desatraque. En la consola repetidora situada en el “bacalao” de estribor, el propio capitán “jugaba” con los pequeños “stick’s” y, con una facilidad asombrosa, el barco era puesto en condiciones de enfilarse la bocana y salir a navegar. A su bordo y, en el puente, la navegación por el puerto de Mahón y el paso por el canal de la Isla del Rey resultó sencillamente espectacular, dando la impresión de que en cualquier momento se podía tocar cualesquiera de los márgenes del mismo.

197



CUBIERTA DE MANIOBRA DE PROA (OLYMPYA CRUISES)

Espectacularidad que se realizaba aún más con la música que continuaba sonando y envolviendo todos los rincones del barco. Y llegados a la Punta de Calesfont, nos despedimos del capitán Phillip Rentell, al tiempo que le deseábamos felices singladuras. Llegados a 2004, Airtours decidía retirarse del negocio de cruceros, vendiendo el buque a Louis Cruise Lines, quien lo alquiló de nuevo a Sun Cruises hasta el mes de mayo. Finalizado definitivamente el contrato, Louis Cruise Lines lo alquilaba a Thomson Cruises, que le cambió el nombre a **Thomson Destiny**. Con Thomson, el barco se destinó para navegar en el Mediterráneo (etapa en la que tam-

bién recalaría regularmente en Mahón), el Mar Rojo, las Islas Canarias y la costa occidental de África. En el invierno de 2009 estuvo navegando por el Caribe y en abril de 2012 regresaba a Louis Cruises, que lo ponía a operar bajo su nuevo nombre **Louis Olympia**. Su cometido siguiente sería navegar en cruceros por el mar Egeo y la costa turca, siendo su puerto base Pireo. En este tiempo también sería utilizado temporalmente como hotel flotante durante la celebración de los Juegos Olímpicos de Invierno de 2014, en Sochi (Rusia). Como parte del cambio de marca de Louis Cruise Lines, que tendría lugar a finales de 2014, el barco pasó a llamarse **Celestyal Olympia** con una decoración actualizada, para reflejar la nueva identidad corporativa, nombre que sigue manteniendo en la actualidad. **Celestyal Olympia** lleva el nombre del sitio arqueológico de la antigua Olimpia, lugar de nacimiento de los Juegos Olímpicos. El buque es una de las embarcaciones más grandes de la flota de Celestyal Cruises, navegando de forma segura por los mares griegos, Turquía y Chipre. Cuando fue completamente renovado en 2005, quedó reconvertido en un hermoso barco, adecuado para cruceros largos, relajantes y cómodos para toda la familia, con todas las edades y necesidades cubiertas. Actualmente su capacidad de pasaje es de 1.664 plazas en total, que están alojados en 724 cabinas (de las que 418 son exteriores, 9 de las cuales disponen de balcones). También se incorporaron dos aptas para sillas de ruedas y, todas ellas, con baño, TV, radio, secador de cabello y aire acondicionado. También ha sido ajustada la oferta lúdica a bordo consistente en 5 bares, casino, área de juegos para niños, tienda duty free & Travel Value, biblioteca, un spa que incluye peluquería, manicura y pedicura, masajes en la habitación, jacuzzi doble, 2 piscinas, gimnasio, centro médico y área de Internet. Dispone igualmente de teléfono vía satélite. Debido a la pandemia de COVID-19, todos los viajes programados desde el 16 de marzo de 2020 hasta el 6 de marzo de 2021 fueron suspendidos, permaneciendo el buque amarrado desde entonces en el puerto de Pireo, según reporta la última localización AIS.



COMO CELESTYAL OLYMPIA A LA CAÍDA DEL SOL (OLYMPIA CRUISES)

SUNDREAM**199*****SUNDREAM (WIKIMEDIA COMMONS)***

El *Song of Norway*, el que sería el primer barco de una nueva generación de cruceros, fue botado el 7 de diciembre de 1969 en los astilleros Wärtsilä Yards, de Helsinki (Finlandia), siendo el primero de una serie de tres barcos para una nueva empresa llamada Royal Caribbean Cruise Line, pero de hecho propiedad de una de las empresas navieras noruegas que formaron ésta, Sigurd Skaugen.

***COMO SONG OF NORWAY (ROYAL CARIBBEAN INTERNATIONAL)***

Esta empresa realmente quería romper con la industria de cruceros tradicional, ofreciendo un nuevo producto bien equilibrado y de apariencia muy moderna. Por supuesto, solo siguieron a Norwegian Cruise Line, el pionero, pero habían aprendido de su anterior competidor sobre lo que se podía hacer mejor, y lo primero que hicieron fue encargar la construcción de cruceros reales, en lugar de barcos similares a transbordadores y, en estos términos, sí fueron pioneros. Lo que sí sustituyeron a NCL fue el equipo de diseñadores, aunque de alguna manera quedaron impresionados por el trabajo que habían hecho en estos barcos con forma de ferry. El diseñador fue Knut E. Hanson, natural de Noruega, pero el arquitecto Gier Grung, también noruego, fue quien realmente dio el toque extra a los barcos de Royal Caribbean. Fue el principal responsable de una característica distintiva a bordo, creando un salón envolvente a la chimenea y dotado de magníficas vistas al mar.

200



COMO *SONG OF NORWAY* (ARCHIVO DEL AUTOR)

Esto se convirtió en una marca registrada de la compañía, llamada Viking Crown Lounge e hizo que estos barcos fueran inmediatamente reconocibles dentro de la flota de cruceros de Miami. Junto a este innovador salón, se agregaron cubiertas de lido grandes y redondeadas, protegidas por pantallas de vidrio que protegían a los pasajeros de los vientos en el mar y los barcos mostraban también proas de “clipper” muy inclinadas, con grandes cubiertas de proa. Fueron realmente los primeros cruceros de verdadero diseño moderno, aún con varias características que habían hecho popular a la generación anterior de cruceros. Los interiores del barco, en su mayoría diseñados por Mogens Hammer, de Noruega, se inspiraron en musicales famosos. En *Song Of Norway*, su restaurante ‘King And I’, fue decorado con murales orientales y lanternas ornamentadas. En barcos anteriores, principalmente dentro de las líneas de comercio, los temas en su mayoría eran el orgullo nacional por las líneas nacionales, u otros temas como el Renacimiento italiano, Versalles, casas de campo inglesas o Art Deco. *Song Of Norway* fue el primer barco que, contrariamente a sus predecesores, se inspiró en Broadway y Hollywood, lugares que se volvieron mucho más populares entre el público viajero en general a los que apuntaba RCCL.



DETALLE DE LA PROA LANZADA DE ESTE DISEÑO (DON HAZELDINE)

201

Este nuevo barco fue amadrinado por Magnhild Borten, la esposa de Per Borten, en ese momento el Primer Ministro de Noruega. Entonces sí, también Royal Caribbean comenzó con algo de orgullo nacional de Noruega. Su primer crucero comenzó en Miami el 7 de noviembre de 1970 y le llevó hasta el Caribe, navegando en cruceros de siete y catorce días desde Miami. El buque y sus hermanos se convirtieron rápidamente en barcos populares, las nuevas ideas de mercado presentadas por RCCL atrajeron a las personas que habían querido atraer, además de un gran número de nuevos adeptos. Tan grande, que los barcos se volvieron muy pronto en demasiado pequeños y ocho años después de su botadura, el barco tuvo que ser alargado y reconstruido, al igual que otro de sus hermanos, el *Nordic Prince*.



COMO DREAM PRINCESS (CRUISE SHIP SINKING)

Cuando se construyó, *Song Of Norway* desplazaba 18.416 toneladas y tenía 168,30 metros de eslora. Tenía capacidad para unos 724 pasajeros,

siendo el estándar para los cruceros modernos construidos alrededor de 1970. Una vez finalizada su reconstrucción, el 26 de noviembre de 1978, renació como un nuevo barco de 194,32 metros de largo, mientras que su desplazamiento había aumentado en 23.005 toneladas.

202



COMO *OCEAN PEARL* (NAVI ET ARMATORI)

Por supuesto, esto se hizo para aumentar la capacidad de pasajeros, por lo que ahora había espacio a bordo para 1.138 plazas. No fue de ninguna manera el primer esloramiento de un buque de pasaje, esto ya se hizo mucho antes de la década de 1970, pero fue el mayor desde entonces. La mayoría de los casos había sido de unos pocos metros en barcos más pequeños, principalmente en transbordadores. Después del alargamiento, fue nuevamente situado en su hábitat caribeño. *Song Of Norway* fue vendido a la compañía británica My Travel, que navegaba bajo la bandera de Airtours Sun Cruises, y pasó a llamarse *Sundream* en 1996. Antes de que el barco entrara en servicio para sus nuevos propietarios, se eliminó el característico salón ubicado alrededor de su chimenea. Su primer crucero con su nuevo nombre le llevó al Mediterráneo en mayo de 1997.



COMO *DREAM* (NED CRUISE)

El Mediterráneo era la región más importante para Sun Cruises, porque My Travel tenía su base en Palma de Mallorca. La empresa ya estaba afirmada en la zona y, por lo tanto, era fácil utilizarla como base para la nueva operación del crucero. Debido a que My Travel era nuevo en este sector, solicitaron a RCCL que administrara el barco para que funcionara sin problemas. Funcionó, ya que el barco continuaba manteniendo la popularidad en su nuevo papel. La intención era cambiar la industria de cruceros europea de la misma manera que la industria estadounidense cambió con la introducción de estos barcos. My Travel decidió comprar más barcos de Royal Caribbean Cruise Line, así como de Norwegian Cruise Line, que había sido pionera en los cruceros modernos por el Caribe. En 2003, Airtours cesó sus operaciones de cruceros porque My Travel había atravesado dificultades financieras, y vendió el barco a Louis Cruise Line. Éste lo contrató a la compañía israelí Caspi Cruises bajo el nombre **Dream Princess**, comenzando a operar la temporada 2005 desde Haifa. En 2006, su nombre fue cambiado a **Dream** porque a Princess Cruises no le satisfacía plenamente su nombre anterior. En enero de este mismo año, el buque fue utilizado para albergar a estudiantes de la Universidad de Tulane, después de que el huracán Katrina azotara Nueva Orleans. El 18 de septiembre de 2007, encontrándose anclado en el puerto de Rodas, el crucero tomó una escora de 10 grados. Fue evacuado de inmediato y se detuvo a cuatro agentes que estaban de servicio en el momento del incidente. La tripulación fue acusada de encallar deliberadamente el buque. Los buzos que investigaron el incidente descubrieron que las escotillas del casco diseñadas para descargar desechos no tratados en el océano habían sido taponadas con trozos de madera para evitar la descarga. Eso mantuvo los desechos a bordo.

203



COMO OCEAN PEARL (CRUISEINDUSTRYNEWS)

No bombear los desechos de manera oportuna, afectó al adrizado del buque. Éste finalmente se corrigió, pero el 18 de noviembre de 2007, debido a los fuertes vientos reinantes, **Dream Princess** quebró sus amarras y colisionó con un carguero de las inmediaciones, con el resultado de daños menores en ambos buques. La guardia costera logró remolcar el crucero

de regreso al muelle con el concurso de remolcadores. El ***Dream Princess*** permaneció en el puerto de Rodas durante casi dos meses hasta que su navegabilidad fue restablecida. El 28 de noviembre de 2007 fue remolcado al puerto de Kusadasi. Poco después era vendido a Pearl Owner Ltd., una empresa del Grupo Clipper de Dinamarca con sede en Bahamas, que puso la gestión del barco en manos de la empresa International Shipping Partners, Inc. (ISP) con sede en Miami, Florida. El buque fue renombrado ***Clipper Pearl***. Después de ser sometido a un reacondicionamiento en Turquía y Malta, el barco fue fletado a la organización Peace Boat, siendo renombrado ***Clipper Pacific***. El barco estuvo en servicio recorriendo el mundo, desde Japón, como parte de la misión de Peace Boat. Sin embargo, después de numerosos problemas repetidos con el barco, la gira mundial se interrumpió en El Pireo.



EN DESGUACE (TEAM WORT)

Un año después, fue vendido a International Shipping Partners, cambiándole nuevamente el nombre a ***Festival***. En noviembre de 2009, fue fletado a Quail Cruises con el nuevo nombre de ***Ocean Pearl***. Durante las temporadas 2010 y 2011, el barco fue fletado por Happy Cruises, de Quail Travel. Y cuando estaba en pleno crucero, tendría que cancelarlo en Málaga, debido a que Happy Cruises había cesado sus operaciones el 24 de septiembre de 2011. En abril de 2012, fue vendido para su empleo en China como casino flotante, después de que International Shipping Partners, el antiguo propietario del ***Gemini*** y del ***Ocean Pearl***, emitiera un comunicado diciendo que ambos barcos estarían disponibles para venta o fletamento tras la insolvencia de Happy Cruises. Fue rebautizado como ***Formosa Queen*** y operado por Asia Star Cruises. En noviembre de 2013, fue desechado y vendido como chatarra, siendo desguazado en China en 2014. Para terminar esta historia, citar el listado de nombres con los que navegó y sus operadores o propietarios. Es el siguiente: 1970-1997: ***Song of Norway***, 1997-2004: ***Sundream***, 2004-2006: ***Dream Princess***, 2006-2007: ***Dream***, 2007-2008: ***Clipper Pearl***, 2008-2009: ***Clipper Pacific***, 2009-2010: ***Festival***, 2010-2011: ***Ocean Pearl***, 2012-2013: ***Formosa Queen***. Propietarios: 1970-1997: Royal Caribbean Cruise Lines, 1997-2004: Airtours Sun Cruises, 2004-2006: Tumaco Navigation, 2006-2007: Lance Shipping, 2007-2009: Pearl Owner Ltd., 2009-2012: International Shipping Partners, 2012-2013: Formosa Queen Corp. Operadores: 1970-1997: Royal Caribbean Cruise Lines, 1997-2004: Airtours Sun Cruises, 2004-2007: Caspi Cruises, 2008: Peace Boat, 2009: Cruceros Caspi, 2010-2011: Quail Travel Group, 2012-2013: Asia Star Cruises.

THOMSON SPIRIT



205

THOMSON SPIRIT (CRUISEMAPPER)

En julio de 1983 y en los astilleros Chantiers de l'Atlantique en Francia, era entregado para la Holland America Line un nuevo buque con el nombre de MS *Nieuw Amsterdam*, siendo el primero de una pareja de cruceros de idénticas características (el segundo, con el paso del tiempo, llegaría a convertirse en el *Thomson Celebration*). Con un desplazamiento de 33.930 toneladas, tenía una eslora de 215 metros por 27 de manga y 7,60 de calado. Su superestructura tenía 10 cubiertas y estaba propulsado por 2 motores diesel Sulzer tipo RLB66 combinados, con una potencia de 22.400 kW y 2 hélices, con velocidad de crucero de 21 nudos.



COMO MARELLA SPIRIT EN MAHÓN (BTY)

Su capacidad de pasaje era de 1.350 plazas distribuidas entre 627 cabinas, teniendo como dotación a 520 tripulantes. Había sido botado el 20 de agosto de 1982 dándose la circunstancia de que, mientras se encontraba en las etapas finales de construcción, un incendio fortuito destruyó el cuadro de distribución principal del buque, lo que haría retrasar su entrega a sus propietarios en tres semanas. Su viaje inaugural consistió en una travesía transatlántica desde Le Havre a Nueva York.

206



PERSPECTIVA TOMADA DESDE LA CIUDAD. DETALLES (BTY)

A su término fue destinado para navegar en el Caribe durante las temporadas de invierno del hemisferio norte y cruceros desde Vancouver a Alaska durante las temporadas de verano. En abril de 1984 se le unió en servicio su hermano MS *Noordam* (1984), que operaba unos itinerarios similares. A medida que la flota de la compañía fue aumentando desde finales de los años 80 en adelante, el buque amplió sus itinerarios por todo el mundo.



PRIMER PLANO DE LA MANIOBRA DE PROA (BTY)

En 1989, la Holland America Line fue adquirida por la Carnival Corporation, quien continuaría manteniendo la marca Holland, aunque como entidad separada. A finales de 1999, el buque fue vendido a American Classic Voyages, con entrega prevista para el mes de octubre de 2000. American Classic Voyages había decidido revivir la histórica marca United States Lines para cruceros operados desde Honolulu, y el ***Nieuw Amsterdam*** iba a ser el primer barco de esta nueva empresa. Se daba el caso inusual de que un barco construido fuera de los EEUU, estuviera registrado en Honolulu.

**207**

DETALLE (WIKIMEDIA.COMMONS)

Según los términos de la Ley de servicios al pasajero (también conocida como The Jones Act), solamente los barcos construidos en los EEUU podían registrarse en los EEUU, y solo los barcos registrados en los mismos podían destinarse al tráfico de pasajeros dentro del país.



EN PUERTO (SHIPS IN BERGEN-BLOGGER)

American Classic Voyages planeó tener dos barcos nuevos (con nombre en código “Proyecto América”) construidos para United States Lines en los astilleros de Ingalls Shipbuilding en Mississippi.

208



EN PUERTO (GIANNIS MAVRONAS)

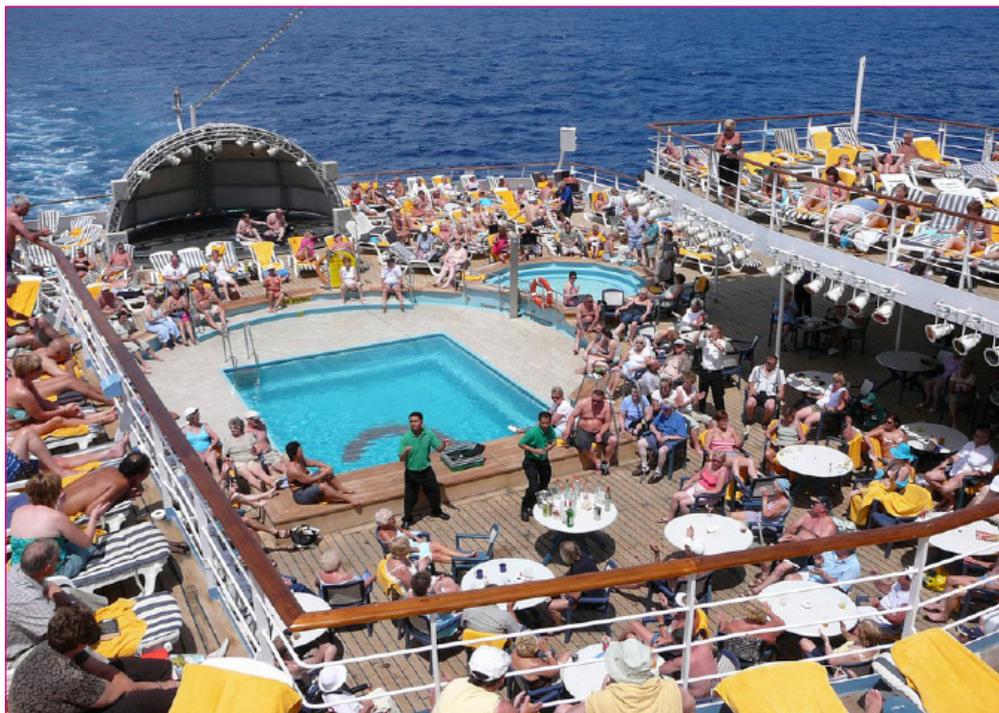
Este esquema recibió un generoso apoyo por parte del gobierno de los EEUU con la esperanza de que el proyecto ayudaría a reiniciar la construcción de barcos de pasajeros en el país. Como medida temporal, a United States Lines se le permitió registrar el buque en un puerto del país para comenzar las operaciones antes de que se completaran los buques del Proyecto América, lo que le permitiría navegar por las islas hawaianas sin necesidad de hacer escala en puertos fuera de los EEUU. El buque fue rebautizado con el nombre de **Patriot** siendo el primer barco de pasajeros de alta mar desde 1958 en entrar en servicio bajo la bandera de los EEUU.



OTRO CRUCERO QUE MARCHÓ DEFINITIVAMENTE (CREW CENTER)

El barco terminó su último crucero con Holland America Line en Van-

couver el 24 de agosto de 2000 y, posteriormente, navegó sin pasajeros hasta Sydney (Australia), donde quedaría amarrado como barco hotel durante los Juegos Olímpicos de Verano celebrados ese mismo año. Finalizados éstos, el 2 de octubre zarpaba de Sydney hacia San Francisco, donde fue entregado a sus nuevos propietarios. Entre 2000 y 2001 estuvo navegando para United States Lines, la subsidiaria de American Classic Voyages. Previamente había sido sometido a un reacondicionamiento general, tras lo cual el barco partió de San Francisco en su primer crucero con sus nuevos propietarios el 2 de diciembre de 2000, llegando a Honolulu el 8 del mismo mes, para comenzar el servicio normal alrededor de las islas hawaianas el mismo día.



209

CUBIERTA DE LA PISCINA (ZOOVER)

La empresa de cruceros de United States Lines tuvo una duración corta. Como es sabido, los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 habían provocado una caída en el turismo estadounidense y el 18 de octubre de ese mismo año, American Classic Voyages se declaró en quiebra debido a las deudas masivas contraídas con el gobierno de su país. Tras la quiebra de sus dueños, el **Patriot** fue detenido en Honolulu y luego en Charleston (Carolina del Sur). En 2002 regresó nuevamente bajo la propiedad de Holland America Line, recobrando su antiguo nombre de **Nieuw Amsterdam**, aunque no estuviera en servicio activo. El propietario Holland America Line, fue quien decidió rebautizarlo oficialmente como **Nieuw Amsterdam**, según manifestaría Bill Thayer, presidente de Waldron Steamship Co., quien se encargó del manejo de los arreglos portuarios del buque. Ese fue el nombre que había tenido durante 17 años antes de que American Classic Voyages lo comprara en 2000. Y durante ese mismo año fue fletado a Louis Cruise Lines, quien lo rebautizó como **Spirit** quien, a su vez, subcontrató el barco a Thomson Cruises, con quien entró en servicio bajo el nombre de **Thomson Spirit** en 2003. Volviendo a los diferentes nombres empleados en su vida activa, decir que, de 1984 hasta 2000 fue **Nieuw**

Amsterdam; de 2000 a 2002, *Patriot*; durante gran parte de 2002, *Nieuw Amsterdam*; de 2002 a 2003, *Spirit*, fletado a Louis Cruise Lines, con sede en Chipre, navegando a Perama (Grecia), para ser sometido a reparación. Tras un largo período de trabajos en Perama, Louis Cruise Lines subcontrató el buque a Thomson Cruises desde el 3 de mayo de 2003 en adelante. Al entrar en servicio con Thomson, el nombre del barco se modificó a *Thomson Spirit*. Inicialmente se utilizó en cruceros por el Mediterráneo occidental desde Palma y continuó haciendo cruceros por el Mediterráneo durante las temporadas de verano del hemisferio norte y cruceros por el Mar Rojo durante las temporadas de invierno. Durante el verano de 2012, el *Thomson Spirit* operó una variedad de cruceros al norte de Europa desde Harwich y Newcastle (North Shields, Inglaterra). A lo largo del otoño de 2012, navegó por el Mediterráneo occidental hasta que quedar apostado en Limassol (Chipre), para el invierno, y reanudó la navegación en marzo de 2013. A partir de 2014, ciertos cruceros en la primavera operarían desde Liverpool. Durante los Juegos Olímpicos de Invierno de 2014, en Sochi (Rusia), fue utilizado como hotel flotante. Junto a él, de guardia en el hotel, estaban el *Grand Holiday* y el *Louis Olympia*. Tras el anuncio en octubre de 2017 de que Thomson Cruises pasaría a llamarse Marella Cruises, TUI Group también anunció que *Thomson Spirit* adoptaría el nombre *Marella* y el barco se convertiría en *Marella Spirit*.



VARADO EN LAS PLAYAS DE ALANG (INDIA) A LA ESPERA DEL DESGUACE
(WIKIMEDIA.COMMONS)

En octubre de 2018 concluyó el fletamento y el buque sería vendido para desguace, y reemplazado por el *Marella Explorer*. La venta se concluyó el 29 de octubre y el barco pasó a llamarse *Mare S* para llevar a cabo su último viaje, desde El Pireo a Alang (Turquía). Una vez varado en la playa, (su nombre en las amuras aparecía como *La Spirit*), comenzaría a ser desguazado el 5 de diciembre de 2018. Durante sus años de vida activa estuvo registrado: de 1983 a 1984 en Willemstad (Antillas Holandesas); de 1984 a 1997 St. Marteen (Antillas Holandesas); de 1997 a 2000, Rotterdam (Países Bajos); de 2000 a 2002, Honolulu (EEUU); 2002 a 2005, Nassau (Bahamas); y de 2005 a 2010, Limassol (Chipre); 2010 a 2018, La Valetta (Malta) y, 2018, Palau (Filipinas).

VICTORIA

EL BUQUE ORIGINAL EN CONSTRUCCIÓN (WIKIMEDIA COMMONS)

El precioso liner oceánico *Kungsholm* fue construido en 1966 por el astillero John Brow & Company en Clydebank (Escocia), como un transatlántico/crucero combinado para la Swedish American Line. Más tarde fue reconvertido en crucero de tiempo completo que navegaría bajo los nombres de *Sea Princess*, *Victoria*, *Oceanic II*, *Mona Lisa* y *Verónica*. En septiembre de 2010 se retiró del servicio porque no cumplía con los requisitos de SOLAS 2010 y se convirtió en el hotel flotante *Veronica*, antes de ser desguazado en 2016, poniendo punto y final a su vida activa. Diseñado por Eric Christiansson, director técnico de Swedish American Line desde hacía mucho tiempo, sería también quien había diseñado todas las nuevas construcciones de la naviera desde 1938, introduciendo el característico perfil aerodinámico de doble pila en la mayoría de las nuevas construcciones. Y John Brown & Company fue seleccionado para construirlo, siendo botado en 1965. En un principio se le equipó con dos motores Götaverken de nueve cilindros fabricados en Suecia, con una potencia combinada de 25.200 SHP, a 120 RPM lo que le dio una velocidad de crucero de 21 nudos, aunque lograra 25 nudos durante sus pruebas de mar. El barco había sido equipado igualmente con estabilizadores Denny Brown y era uno de los pocos transatlánticos construidos por los británicos que poseía una proa dotada de bulbo. En la misma incorporaba una hélice para maniobras accionada por un motor de 1.000 BHP Deutz V16 Medium Speed Diesel con inversor Kamewa. El buque cumplió con todos los requisitos SOLAS actualizados a partir de las modificaciones de 1992. El arqueo bruto registrado original del barco era de 26.678 toneladas. Para el servicio a bordo llevaba 434

tripulantes, mientras que sus restantes características eran 201 metros de eslora, por una manga de 26. La capacidad de pasajeros era de 713 plazas como transatlántico, pero solo 450 como crucero. Estaba equipado con 10 botes salvavidas y 26 balsas.

212



KUNGSOLM (CLYDESHIPS)

Como *Kungsholm*, el barco entró en servicio por primera vez para la Swedish America Line en marzo de 1966 como un transatlántico, precisamente el último transatlántico construido para el recorrido entre Gotemburgo y Nueva York. Aunque construido para el servicio transatlántico, también fue diseñado para pasar una gran parte del año navegando en otros servicios. Esta sería ya una época en que este tipo de líneas comenzarían a ser deficitarias.



COMO VICTORIA EN 1999 (©SEAPIXONLINE.COM)

En 1975, la Swedish America Line cerró sus servicios de pasajeros y el

Kungsholm fue vendido a Flagship Cruises, quien mantuvo su nombre y lo utilizó para operar el Caribe y en la línea de pasaje entre Nueva York y Bermudas. Más adelante tomó registro de Liberia. Aquella etapa se prolongaría por espacio de tres años, que tampoco resultarían excesivamente rentables, llegando a terminar encallado en Martinica, de donde sería nuevamente rebotado para ser adquirido por la P&O. Su nueva propietaria lo envió a Vegesack para ser adaptado al gusto y necesidades de sus nuevos propietarios por el astillero Bremer Vulkan (Alemania). Desde luego su apariencia se alteró fuertemente tras ser suprimida la chimenea delantera (que hay que precisar era ficticia), la remodelación de la segunda y la adición de una serie de cabinas. A partir de entonces tendría 379 cabinas de pasajeros de las cuales 291 tenían vistas al exterior, 88 interiores y 14 individuales. Disponía de 4 ascensores para uso del pasaje, casino, sala de máquinas de juego, dos piscinas exteriores y una cubierta, un yakuzi, sala de fitness, sauna, sala de masaje, cine con capacidad para 289 espectadores, biblioteca y self-service. Aquellos trabajos duraron desde el mes de septiembre de 1978 hasta el de enero de 1979. Después de la reconstrucción, su desplazamiento se vería incrementado hasta las 28.891 tons.

213



COMO *SEA PRINCESS*. VENECIA 1986 (WIKIMEDIA COMMONS)

Sus nuevos propietarios le rebautizaron como **Sea Princess** e, inicialmente, tomaría como base operativa el puerto de Sidney (Australia), para llevar a cabo cruceros por el Pacífico Sur. Posteriormente sería transferido a Europa y, junto con el **Canberra** estuvo realizando cruceros por el Mediterráneo, Escandinavia y el Caribe. También trabajó el resto del mundo y en 1986 sirvió en la flota de la Princess Cruises en América y Alaska, el lejano Oriente y el Pacífico Sur. Y a medida que cambiaban sus fletamentos, lo hacía también el color de su chimenea, de color amarillo de P&O pasó al azul-verde-blanco de la Princess Cruises, que era su filial en los EEUU. En 1991 regresó a Europa tomando como puerto base a Southampton, cambiando nuevamente el color de la chimenea al amarillo de P&O y, tras dar una vuelta alrededor del mundo, entró en reparación en 1995, de donde saldría rebautizado como **Victoria**. Este último cambio de

nombre fue debido a permitir que la nueva incorporación a la flota de Princess Cruises se llamase precisamente *Sea Princess*. Entrado nuevamente en servicio navegó hasta Venecia desde donde realizaría cruces a través del Mediterráneo durante las temporadas estivales, y de Barbados hasta el Caribe durante los inviernos y en medio de ambas etapas, desde Southampton recorrería el mar Báltico, alrededores de Escandinavia y el Mediterráneo occidental. En 1997 fue sometido a una nueva modernización. En 1999/2000, fue fletado para el viaje del centenario de Union-Castle Line siendo para ello repintada nuevamente su chimenea con la librea de esa compañía. El 28 de octubre de 2002 realizaba su última escala como tal en el puerto de Mahón.

214



COMO MONA LISA (©ARNE LÜTKENHORST)

Su capitán, Alistair Clark, ofrecía entonces a bordo un cóctel de despedida, un deseo no llevado a cabo hasta entonces, tras varios años de estar realizando escalas en este puerto. El barco había sido vendido a la Kyma Ship Management, otra armadora de nacionalidad griega y a quien sería entregado el buque al final de la campaña. Se desconocía entonces su futuro, aunque sí que sería fletado a una operadora alemana, la Holiday Kreuzfahrten, ubicada en Farten y que su nombre sería cambiado por el de *Mona Lisa* hasta 2006, pintándole una réplica grande del famoso cuadro en su propia chimenea. Al ser el *Victoria* un barco que regularmente se había asociado como el utilizado en la serie de TV "Vacaciones en el mar", Alistair Clark aclaraba que no era tal, sino que lo fueron el *Pacific Princess*, de la misma compañía y el *Sun Princess* (por aquel entonces rebautizado ya como *Flamenco*) y que ni tan siquiera eran gemelos, como también se hubiera mencionado en alguna ocasión en los medios de prensa. El *Victoria* era entonces el *Sea Princess* y ambos pertenecían a Princess Cruises que llegaría a ser adquirida con el tiempo por la P&O. Clark calificaba a su barco de "único y clásico", dados los orígenes del mismo y siendo uno de los últimos de aquella época botados en Inglaterra. El 12 de mayo de 2004, durante un día de mucha niebla, el *Mona Lisa* embarrancó en la cuenca de San Marco, en Venecia, frente a la plaza de San Marco.



OTRA PERSPECTIVA COMO *MONA LISA* EN HELSINKI. OBSERVAR LA CHIMENEA
(WIKIMEDIA COMMONS)

215

Dos años después Holiday Kreuzfahrten se declaraba en quiebra y, tras ello, el buque permanecía brevemente retenido en El Pireo, pero en noviembre de 2006 fue fletado para ser empleado como barco hotel en Doha (Qatar), durante la celebración de los Juegos Asiáticos. El contrato con Qatar finalizó el 1 de enero de 2007 tras lo cual, el barco era fletado por la Royal Caribbean Cruises Ltd. (RCCL) que le rebautizó, pasando a llamarse *Oceanic II*. Del 30 de abril al 28 de mayo de ese mismo año, Louis Hellenic Cruises subcontractaba el barco como reemplazo temporal del *Sea Diamond*, que había encallado frente a la costa de Santorini (Grecia) y se había hundido a principios de abril. Después de esto, fue operado por Pullmantur Cruises (la subsidiaria de RCCL) para la temporada de verano del hemisferio norte. El barco fue reacondicionado para convertirse en un barco-escuela para el programa educativo internacional “The Scholar Ship”, una empresa cooperativa entre siete importantes universidades del mundo y RCCL. Scholar Ship ofreció programas semestrales de pre-grado y post-grado al tiempo que navegaba en viajes de cuatro meses.



EN SU ETAPA COMO *OCEANIC II* Y *SCHOLAR SHIP* EN SIDNEY
(WIKIMEDIA COMMONS)

El viaje inaugural se inició en septiembre de 2007, al que siguió un segundo viaje a principios de 2008, pero en junio del mismo año se anunció la suspensión del programa. *Oceanic II* recuperó entonces el nombre de *Mona Lisa* antes de su contrato con el operador turístico alemán Lord Nelson Seereisen, que se desarrolló del 28 de abril al 31 de agosto de 2008.



216

ELEGANTES INTERIORES (©CLASSICLINERS)

El 4 de mayo de ese mismo año, *Mona Lisa* quedó varado en el estrecho de Irbe mientras navegaba hacia Riga. No sufrió daños importantes, pero los pasajeros tuvieron que ser evacuados del barco al día siguiente tras infructuosos esfuerzos para liberarlo del banco de arena en que se hallaba aprisionado. El buque pudo ser finalmente liberado el 7, navegando posteriormente hasta el dique seco de Ventspils (Letonia), para ser severamente inspeccionado, volviendo al tráfico normal de cruceros el 8. Tras la finalización de su contrato con Lord Nelson Seereisen, fue alquilado a la organización radicada en Japón "Peace Boat" durante la temporada de invierno del hemisferio norte 2008/2009 y, en la temporada de verano de 2009, regresaba nuevamente a la flota de Lord Nelson Seereisen. Del 26 de enero al 23 de marzo de 2010, se utilizó como alojamiento flotante mientras permanecía atracado en el puerto de Squamish (Columbia Británica, Canadá).



SALÓN DE PRIMERA CLASE ORIGINAL (©CLASSICLINERS)



217

VARADO Y A PUNTO DE DESGUACE (THE GREAT OCEAN LINERS)

Durante los Juegos Olímpicos y Paralímpicos de Invierno de 2010 en Vancouver y Whistler, se alojaron a bordo aproximadamente 1.400 tripulantes, voluntarios y personal remunerado. Una vez finalizados, reanudaba sus viajes operado por Lord Nelson Seereisen durante 2010, desde mayo hasta agosto. Tras la finalización de este contrato su futuro volvía a presentarse incierto, ya que no cumplía con las nuevas regulaciones de SOLAS que entraron en vigor en octubre del mismo año.



VARADO Y EN DESGUACE (THE GREAT OCEAN LINERS)

Entonces se firmó una carta de intención entre los propietarios del barco y el empresario sueco Lars Hallgren para su adquisición. Hallgren

planeaba destinarlo como hotel flotante en el puerto de Gotemburgo, sin embargo, decidió retirar su oferta de compra porque dicha ciudad solo arrendaría espacio en el muelle para que el barco permaneciera atracado durante un período máximo de cinco años. Tras ello, hubo varios compradores de chatarra que estuvieron inspeccionando el buque en las siguientes semanas con la intención de adquirirlo.



EN PLENO DESGUACE (THE GREAT OCEAN LINERS)

Pero, inesperadamente, la ciudad de Estocolmo expresaba un interés repentino en permitir que Lars Hallgren atracara y conservara el ***Mona Lisa*** allí, primero para su uso como barco de alojamiento para estudiantes y, posteriormente, como hotel y museo permanentemente atracados. Desafortunadamente, estos planes también fracasaron. El siguiente paso fue la compra por una empresa de Omán, que deseaba convertirlo, también, en hotel flotante. Fue vendido a la empresa coreana Daewoo, siendo trasladado a Duqm (Omán). En su viaje, ***Mona Lisa*** se dirigió desde Alemania al Pireo en septiembre, y de este puerto zarpó nuevamente el 11 de octubre, con destino al Canal de Suez, continuando viaje a Omán, a donde llegó el 26, siendo rebautizado allí como ***Veronica***. En aquellas aguas pasó los siguientes tres años, funcionando como hotel flotante de lujo hasta octubre de 2013. En noviembre de 2015 se informó que, aunque todavía se esperaba llevarlo de regreso a Suecia como barco hotel, el hecho era que ya se había vendido como chatarra para desguace a una empresa de Alang, en la India. El remolcador ***Kamarina*** llegaba a la zona y lo tomaba a remolque para conducirlo directamente a las playas indias. Llegó a Alang en noviembre, después de esperar la marea alta y obtenido el permiso para encallar en la playa, se iniciaban los trabajos de desguace en mayo de 2016. Datos: Cambios de nombre: 1966-1979 ***Kungsholm***; 1979-1995 ***Sea Princess***; 1995-2002 ***Victoria***; 2002-2007: ***Mona Lisa***; 2007-2008: ***Oceanic II***; 2008-2010: ***Mona Lisa***; 2010-2016: ***Verónica***. Registros: 1966-1975: Gotemburgo (Suecia); 1975-1978: Monrovia (Liberia); 1978-2002: Londres y, 2002-2016: Nassau (Bahamas).

VISTAFJORD (SAGA RUBY)**219**

**VISTAFJORD FONDEADO EN LA PLANA DE CALAFIGUERA, EN MAHÓN
(IMAGEN DEL AUTOR)**

Aunque en sus últimos años de vida activa luciera en amuras y popa el nombre de **Saga Ruby**, el buque de nuestra historia había sido construido en su día como el transatlántico con funciones alternativas de crucero, **Vistafjord**. Se llevó a cabo en 1973, en los astilleros Swan Hunter Shipbuilders, en Tyne and Wear (Reino Unido), para la Norwegian America Line. Aquel fue el último crucero que saliera de unos astilleros británicos siendo, además, el buque de pasajeros más longevo de la construcción naval del reino, puesto que mantuvo sus conceptos originales, incluso sus motores, hasta el momento de su desguace en 2017. Su proyecto estuvo basado en el **Sagafjord** construido por la misma compañía en 1965, pero su casco tendría

más eslora, una cubierta con superestructura adicional y un diseño interior bastante mejorado. Sus características eran 24.292 toneladas de desplazamiento; eslora de 191,09 metros, 25,05 de manga y 8,23 de calado. Estaba propulsado mediante 2 motores Sulzer modelo 9RD68, de 17.650 kW (combinados), 2 hélices y una velocidad de crucero de 20 nudos. Tras diferentes remodelaciones, su capacidad de pasaje sería de 732 plazas máximo, que estaban distribuidas en 376 cabinas, de las que 324 eran exteriores y 52 interiores. De todas ellas, 73 eran individuales, tenían balcón privado 25 y 4 eran totalmente accesibles para sillas de ruedas. La atención al pasaje estaba proporcionada por 380 tripulantes. Sin embargo, como el costo de construir su antecesor, *Sagafjord*, había dejado a sus constructores, Forges et Chantiers de la Méditerranée (Francia), fuera del negocio, *Vistafjord* había tenido que ser construido en un astillero británico. Fue botado al agua el 15 de mayo de 1972 y entregado a la Norwegian America Line exactamente un año después, el 15 de mayo de 1973.

220

COMO *CARONIA*. CUBIERTA DE BOTES (©Rich Turnwald)

La entrada en vigor de una nueva regulación de estabilidad y control de daños para buques de pasaje, significaría la necesidad de futuros trabajos de adecuación interna ya que, originalmente, el *Vistafjord* había sido construido íntegramente con materiales inflamables. El uso masivo de aluminio en su superestructura se traducía en incorporar una cubierta más que su predecesor, el *Sagafjord*. Debido a la falta de luz natural, en el comedor del *Sagafjord*, la sensación de espacio se obtuvo utilizando las dos profundidades de la cubierta, pero en el comedor del *Vistafjord* se pudieron abrir grandes ventanales laterales, dando paso a la luz natural que dio una gran sensación de amplitud. El buque sería entregado más de cuatro meses antes de la fecha prevista y, una vez celebrada la ceremonia de abanderamiento, que tendría lugar en Oslo, inició su primera travesía transatlántica a Nueva York el 22 de mayo y ese mismo año comenzó a operar cruceros de larga distancia para la clientela fiel de Norwegian America Line, junto con su barco hermano. El buque contaba con un arco clipper, junto con una maravillosa forma semicircular en el extremo delantero de la superestructura, lo que le confería una impresionante vista hacia adelante. Mientras, en su parte posterior, sus cubiertas formaban terrazas escalonadas para terminar en una popa típica de crucero.

221



COMO VISTAFJORD EN NUEVA YORK, 06/07/75 (©Richard MacGregory)

Su chimenea, de un estilo clásico, coronaba el conjunto. En cuanto a su diseño interior, decir que reunía una serie de características especiales. Así, su escalera principal delantera resultaba particularmente atractiva, porque sus niveles superiores formaban un atrio de forma oval, uno de los primeros encontrados en un barco de pasajeros. También poseía un pasamanos de teca bien diseñado sobre una balaustrada transparente. En el aspecto técnico, la cooperación entre Norwegian America Line y la factoría de motores Sulzer vino a significar que el control de los motores principales podría ser manejado desde el puente, siendo uno de los primeros cruceros equipados con este sistema. Otro aspecto se refería a las cabinas del pasaje, en que su prefabricación sería utilizada ampliamente por primera vez en un gran barco de pasajeros. Después de su entrega, el *Vistafjord*,

junto con su hermano *Sagafjord*, fueron contratados exclusivamente como buques de crucero. La única travesía transatlántica disponible en ella eran cruceros de posicionamiento entre las temporadas europea y caribeña. Esos años resultaron un período de gran competencia en el sector de los cruceros de lujo por parte de otros propietarios noruegos (Royal Viking) y también de otros operadores extranjeros. Como resultado, fueron mantenidas diversas conversaciones de fusión con Royal Viking en 1980, aunque sin ningún resultado positivo. Ese año, los dos cruceros serían transferidos a una nueva compañía, Norwegian America Cruises A/S (NAC), una empresa conjunta al 50% con Leif Hoegh & Co. Durante esta etapa el buque mostraba la librea tradicional de NAL, con un casco gris, superestructura blanca, mástil amarillo y una chimenea amarilla con bandas rojas, blancas y azules (los colores de la bandera de Noruega).



COMO *SAGA RUBY* (©R. Withclaw)

Su perfil era el de un transatlántico muy tradicional, con la chimenea colocada en medio del barco y con un casco muy bien definido. La superestructura, como se ha citado, disponía de terrazas tanto en la proa como en la popa. A principios de 1980, fue fletado por el fabricante de automóviles British Leyland para lanzar internamente el Metro de Austin a su red de distribuidores británica. El buque disponía de nueve cubiertas para uso de los pasajeros, con separación horizontal, porque todos los espacios públicos, con la excepción de ambos comedores, estaban situados en la cubierta "Verandah Deck". El arquitecto principal de *Vistafjord* fue Njal Eide, como lo hubiera sido anteriormente en el *Sagafjord*, junto con otros diseñadores escandinavos. El uso generalizado de maderas tratadas y moquetas en todos los espacios públicos sería un elemento que unificaría la nave, así como el empleo de obras de arte en su decoración. El resultado fue un barco tradicional, con un ambiente sofisticado y formal, muy del gusto europeo. Para desplazarse entre cubiertas disponía de tres amplias torres de escaleras, cada una equipada con dos ascensores, aunque el movimiento horizontal resultaba ciertamente difícil en algunas cubiertas, debido a las diferencias de altura, pero estaba muy bien planificado en la cubierta de paseo, sin sensación de aglomeración en ninguna parte. Por contra, el

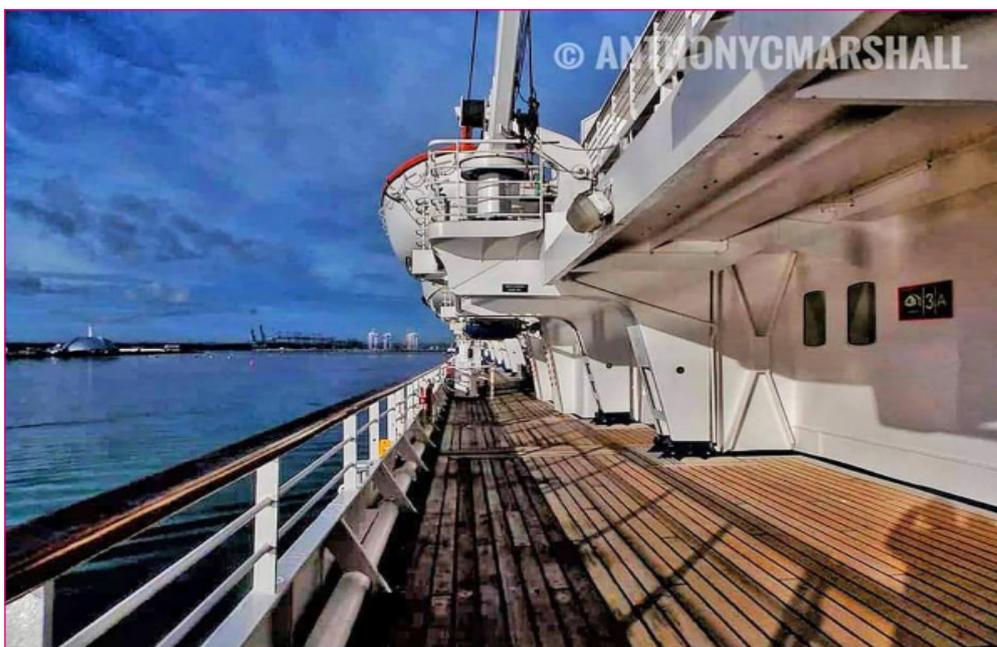
Vistafjord tenía también algunas pequeñas desventajas con respecto a los cruceros que vendrían más adelante, como el hecho de que sus camarotes fueran más pequeños, tenía pocas cabinas con balcón y existía la carencia de instalaciones adecuadas para adolescentes y niños, porque el barco no se comercializaba para las familias.



COMO CARONIA (WIKIMEDIA COMMONS)

Vistafjord estaba idealizado para pasajeros que buscaban un ambiente relajante y un estilo elegante, cómodo y refinado. En la cubierta superior (cubierta 5), se ubicaba el “Comedor Vista”, capaz para todos los pasajeros en una sola tanda, con una capacidad de 680 asientos. Las mesas eran para 2, 4, 6 y 8 personas y estaban bien distribuidas, con la separación adecuada para facilitar el trabajo del camarero. Una gran mesa de buffet frío se encontraba en el centro de la sala, donde los pasajeros podían escoger los platos deseados por sí mismos o ser atendidos por un camarero. Este comedor, de ancho completo, estaba bien iluminado por disponer de grandes ventanales a ambos lados que brindaban una amplitud que rara vez se encuentra en los cruceros. Las paredes eran blancas, con muebles de maderas nobles y tapizado verde, mientras que en la tonalidad de la moqueta dominaba este mismo color. El techo acusaba más altura en el centro, con grandes lámparas de vidrio y multitud de delgados pilares. En esta inmensa sala, los invitados eran atendidos por 79 camareros impecablemente vestidos y bien entrenados, que también guiaban a los pasajeros a través de los especiales de la noche asegurando un excelente servicio. La cocina principal también estaba ubicada en el medio del barco. Los pasajeros se embarcaban a través de los portales laterales ubicados en esta misma cubierta, delante del comedor. Este área también albergaba la sala de recepción, la oficina de contadores y la oficina de excursiones en tierra. La forma semicircular del frente de la caseta, combinada con la forma del barco, conferían un gran efecto al “Garden Lounge”, que fuera diseñado por Kay Korbing y definitivamente sería una de las salas públicas más atractivas del buque. En él, los pasajeros disfrutaban leyendo o charlando junto a sus grandes ventanales, mientras que el servicio y la música en vivo acompañaban de un modo realmente sofisticados. En el medio había un

área curva llena de plantas verdes con una pantalla de vidrio y madera. La moqueta y el mobiliario asumían tonos suaves de verde y gris, con las mesas de centro originales, cada una con un tema también original, junto con grandes sillas.



PERSPECTIVA DE LA CUBIERTA (©AnthonyCMarshall)

Para ofrecer la música, en la popa de la pista de baile se encontraba colocado el piano, aprovechando la excelente acústica de este espacio. En medio del barco, en la popa del “Garden Room”, se encontraba el Cine, una sala con capacidad para 235 personas. Contenía un pequeño escenario y un puente iluminado que podría emplearse para espectáculos y conferencias, pero su utilidad básica era para poder ver películas. Su decoración era la original, en gris claro, y con todo el gusto de Kaare Haug. La Biblioteca, ubicada a estribor, estaba amueblada con grandes sofás verdes y varias vitrinas, y un gran globo del mundo con la luna por encima completaban su decoración. Entre la Biblioteca y “Garden Room” se hallaba la sala de tarjetas y escritura, que también funcionaba como sala de negocios, con equipos informáticos para uso de los pasajeros. Todos estos espacios contaban con una agradable moqueta azul, mientras que las paredes estaban decoradas con cuadros de diferentes artistas a la venta que los pasajeros podían adquirir a bordo, con entrega a domicilio. Frente a la Biblioteca se encontraba el “North Cape Bar”, un local de ambiente náutico con un techo cubierto de madera y piso de mármol en la proa y una sección de asientos en la popa, con muebles grises y alfombras azules. E inmediatamente a popa, el pequeño Casino. No disponía más que de 28 máquinas y tres mesas, en un ambiente decorado en verde y rojo. La decoración de su techo también resultaba magnífica. A popa del centro del barco se encontraba el gran Salón de Gran Baile, que cubría un área de 780 metros cuadrados, con una altura máxima de 4,5 metros. Todos los pasajeros también podían sentarse aquí, con excelentes líneas de visión al disponer de dos niveles de piso y terrazas escalonadas que corrían a babor y estribor. Este espacio de ancho completo también funcionaba como un agradable salón durante el día, y algunos pasajeros lo empleaban como la extensión natural del “Lido

Café” y también para tomar el té de la tarde. Un escenario cuadrado y la pista de baile estaban bien hacia adelante, con una pequeña barra ubicada a popa en el lado de babor.



INTERIORES (©AnthonyCMarshall)

225

Contaba con grandes ventanales para gozar de una hermosa vista, mientras que el salón de baile terminaba en popa en una amplia pantalla de vidrio que daba a las instalaciones al aire libre. El entretenimiento tendía a ser conservador y de orientación clásica, con un equipo muy profesional. El muy popular “Lido Cafe”, el comedor informal interior/ exterior, se encontraba entre el salón de baile y la piscina exterior. Su piso era de teca, porque se contemplaba como una extensión interior de las instalaciones de cubierta. Su decoración náutica, con muchas plantas naturales y asientos de imitación de mimbre, con almohadillas de color azul y junto a los camareros, que también iban vestidos de marineros, daban su toque especial al conjunto. Solamente había una línea de buffet en el lado de babor, con una mesa de postres enfrente. La pared trasera, totalmente acristalada, ofrecía unas espléndidas vistas de la popa, al tiempo que protegía a los concurrentes del sol y el viento. La amplia sección exterior, con tarima de teca, que ofrecía más de 1.000 metros cuadrados de espacio y encerraba una piscina de agua salada, el “Lido Bar” y una pequeña heladería, estaba ampliamente bien planificada, aportando una agradable sensación clásica y marinera a los pasajeros. La piscina era de azulejos de mosaico, y también se podía calentar e iluminar. El mobiliario empleado era el mismo que en el “Lido Cafe”, con cojines negros y sombrillas en blanco y negro. El “Lido Bar” tenía una decoración de madera náutica y ofrecía la llamada “bebida de día”, (algo muy corriente en nuestros días) que era muy popular entre los pasajeros. En los días de lluvia, podían utilizar la piscina interior, también embaldosada en mosaico, que se encontraba en el área del gimnasio delante de la sala de máquinas en la cubierta C. Junto a ellas una sauna, sala de aeróbic, salas de masajes y un jacuzzi, brindando un completo gimnasio en una atractiva combinación, con un amplio uso de vidrios y espejos. Una pista de jogging alrededor de la cubierta del paseo también estaba disponible para los corredores.

En sus primeros días, solo el pequeño club nocturno “Viking Club” estuvo ubicado en el extremo posterior de la terraza del paseo sobre el salón de baile principal. Pero en la remodelación que se llevaría a efecto en 1984, este espacio se desmanteló por completo y se construyó el nuevo club nocturno de lujo de dos niveles. Diez años más tarde, la cubierta superior de este espacio se convirtió en un segundo restaurante alternativo, llamado “Tivoli”, que servía cocina italiana en una cocina separada. Este espacio íntimo y elegante, fue diseñado por Robert Tilberg, y su capacidad era para tan solo 40 pasajeros, y estaba decorada y amueblada con madera fina y gris oscuro, con muchos retratos de estrellas de Hollywood colgados en sus mamparos. También funcionaba como sala de reuniones. La cubierta inferior, en su función anterior de club nocturno, tenía una pequeña pista de baile de madera y música en vivo. El mamparo de popa estaba formado por puertas de aluminio especialmente acristaladas, que se podían abrir en dos balcones con mosquiteros cubiertos con tarima de madera de teca y forman una excelente zona exterior/interior. Pero, aunque sus barcos fueran de alta calificación, Norwegian America Line tenía serios problemas para obtener ganancias. En octubre de 1983, Trafalgar House, propietaria de la legendaria Cunard Line, decidía adquirir la naviera, lo que se llevaba a efecto en octubre uniendo tanto al buque como a su barco hermano, a su flota.



MANIOBRA DE PROA (©AnthonyCMarshall)

Al principio continuaría navegando con su nombre original, así como el color gris del casco, pero no así su chimenea, que recibió los colores de la Cunard Line (rojo y negro), el mástil era pintado de blanco para, más adelante, añadir en letras de color rojo el nombre de “Cunard” a su superestructura, siendo nuevamente registrado en Bahamas, y conservando al personal de mando noruego. Aquellos fueron unos años en que tanto *Vista-fjord* como *Sagafjord*, estuvieron considerados entre los mejores cruceros de lujo en el mundo, compartiendo cartel con los *Royal Viking Star*, *Royal Viking Sky* y *Royal Viking Sea*, de su competidora Royal Viking Line. En

1984, poco después de la compra de Cunard, el *Vistafjord* fue sometido a una gran remodelación en Malta. La reforma más visible fue la construcción de un total de 90 toneladas de estructura de aluminio, que luego se instaló en el antiguo “Viking Club” y en la plataforma de tejo para formar un nuevo club nocturno de lujo de dos niveles, con una gran claraboya de doble acristalamiento y puerta automática desde donde se podía pasar a dos balcones con mosquiteros cubiertos con teca decoración. El casino y la biblioteca también se trasladaron a otros emplazamientos y se amplió el comedor principal. Algunas cabinas en la cubierta de sol estaban equipadas con balcones, mientras se añadían trece cabinas más. El segundo reacondicionamiento tendría lugar diez años después.



SAGA RUBY (©Eren Topcu)

Sin embargo, esta opción resultó menos atractiva que la reventa de Cunard Line y, en abril de ese mismo año, Carnival Corporation adquiría la naviera. Carnival fusionó Cunard con Seabourn Cruises, en la que ya tenían una participación mayoritaria, para formar “Cunard Line Ltd” en cuya dirección colocarían a Larry Pimintel, asumiendo los cargos de presidente y director de operaciones. Éste, experto en el tema del negocio del transporte marítimo, restauró la herencia y la tradición clásicas de Cunard, que se habían perdido en los últimos veinte años. A principios de 1999 Carnival planeaba reorganizar su flota en dos divisiones separadas: una de temática noruega, la flota de Seabourn y la segunda Cunard Line, con herencia británica, para reconstruir la antigua gloria de los días de los transatlánticos. Esta clara división era mucho menos confusa que los años anteriores de Cunard, cuando su flota navegaba bajo no menos de cuatro colores de chimenea diferentes. La forma tradicional del buque se encontraba con la

imagen del transatlántico que Cunard Line deseaba ofrecer, por lo que se decidió convertirlo en un transatlántico británico. El primer paso fue un reacondicionamiento por valor de 5 millones de dólares en el astillero de Lloyd Werft, que duró del 20 de noviembre al 9 de diciembre de 1999, bajo la dirección de Tilberg Design, que también estuvo a cargo del reacondicionamiento de 1995.



TEATRO (©Anthony C. Marshall)

Los trabajos realizados fueron principalmente una nueva identificación física de algunos espacios públicos: el "Viking Club" se convirtió en el "Picadilly Club", el "North Cape Bar" se convirtió en el "Golden Lion Pub", el restaurante fue rebautizado como comedor "Franconia", y se creó el "White Star Bar". La reubicación de otros espacios públicos (se construyó un nuevo centro de negocios delante del mostrador de recepción y las tiendas "Regent" fueron ubicadas en la antigua sala de cartas), completaron la hoja de trabajos. Su casco fue pintado de azul oscuro, como los antiguos revestimientos de Cunard. Después de la remodelación, pasaría a llamarse **Caronia** en diciembre de 1999, exactamente 50 años después del primer viaje de la famosa **Green Goddess** de Cunard (1947-1967) que en realidad sería el primer **Caronia**). Y si había algún barco que pudiera llevarse la gloria de poder lucir nuevamente ese mítico nombre, este sería el **Vistafjord**. Como **Caronia**, el barco continuó disfrutando del apoyo continuo de su base de clientes leales (muchos de los cuales lo habían seguido desde sus días como **Vistafjord**). Y poco después sería incluido al Lloyd's Register como transatlántico con bandera británica. Una vez en el agua fue amarrado en el Pier Head frente al edificio original de Cunard, que ondeó su bandera nuevamente, por primera vez en muchos años. Durante la ceremonia, el viceprimer ministro, John Prescott, un ex empleado de Cunard, anunció el cambio de pabellón, en un futuro próximo, del buque bajo el Registro Británico como resultado del nuevo impuesto sobre el tonelaje del gobierno. También le pidió a Micky Arison, director de Carnival Corporation, que revitalizara Cunard. Una ejecutiva del Carnaval, Pam Conover, se convir-

tió en la nueva madrina del *Caronia*.



COMO *CARONIA* (©Bloguedosnaviosedomar)

229

La ceremonia, en la que estuvieron presentes cientos de personas, finalizó con un castillo de fuegos artificiales. Después de este evento, el barco zarpó hacia Southampton para comenzar su primer crucero el 18 de diciembre, un viaje del Milenio por el Caribe que se prolongó hasta el 11 de enero, realizando escalas en Azores, St. Kitts, Dominica, Santa Lucía, Barbados y Madeira. Más tarde, realizó algunos viajes en línea a Sudáfrica, antes de comenzar su temporada mediterránea.



EN EL DIQUE FLOTANTE (©Eren Topcu)

El buque continuaba siendo el gran barco que fuera concebido en su día. Poseía una gran personalidad, le acompañaba una gran tradición náutica y su tripulación era, sin duda alguna, completamente fiel. No era tan grande como los últimos barcos estándar, pero eso sí: navegaba como un barco, estable, suave, silencioso y no se parecía en absoluto a los disparatados buques actuales que se asemejan más a un edificio que a una nave. El buque se veía espléndido, con las proporciones de su casco clásico, su elegante línea auténticamente marinera y su interior de alto estilo, con mucho espacio. En 2003, se anunció que había sido vendido a Saga Cruises, lo que se materializó a finales de 2004.

230



CUBIERTA (©Anthony C. Marshall)

Desde marzo de 2005 navegó como **Saga Ruby** tras ser sometido a un reacondicionamiento en el que se invirtieron 17 millones de libras esterlinas en La Valletta (Malta). Su casco fue repintado de azul oscuro, mientras su chimenea lo era de amarillo, con una parte superior azul oscuro y una estrecha franja blanca que separaba ambos colores. En la flota de Saga Cruises se unió nuevamente a su ex compañero de flota de Norwegian America Line, **Sagafjord**, que había sido rebautizado **Saga Rose**. En 2012 se informaba que Saga Cruises retiraría **Saga Ruby** en 2014 y que el **Quest for Adventure** volvería a la flota como **Saga Pearl II**. El buque iniciaba su último crucero mundial en los primeros meses de 2013. Sin embargo, se vio empañado por dificultades técnicas que mantuvieron el barco en Southampton hasta finales de febrero. Se informó que **Saga Ruby** partiría en su último crucero con Saga Cruises el 7 de diciembre de 2013 zarpando de Southampton (Inglaterra), para realizar un viaje de 31 días al Caribe. Mientras estaba en su último crucero, se

vio obligado a cambiar su itinerario a un circuito por el Mediterráneo occidental, regresando finalmente a Southampton el 7 de enero de 2014. El viaje resultó complicado debido a un duro temporal establecido en el Golfo de Vizcaya, llegando el 9 de enero de 2014.



COLORES CORPORATIVOS (©Eren Topcu)

231

Ese mismo mes era vendido por 14 millones de dólares a Millennium View Ltd, una filial de un fondo de capital privado con sede en Singapur. Sus nuevos propietarios planeaban reconvertirlo en un hotel flotante, teniendo su base en uno de los puertos de la República de la Unión de Myanmar (Birmania). A mediados de febrero de 2014 zarpó de Gibraltar como **Oasia** bajo la bandera de Bahamas y la gestión de FleetPro Ocean. Pero llegados a febrero de 2017, se anunció que **Oasia** se vendía como chatarra. Esto fue una gran sorpresa para muchos, ya que el barco, que aún cumplía la normativa de SOLAS, se había sometido recientemente a una revisión de 10 millones de dólares como barco de hotel y museo. Pero sus nuevos propietarios habían quebrado y el buque se encontraba en Tailandia, a la espera de poder ser remolcado para su desguace en Alang, lo que tendría lugar en abril. Durante su larga trayectoria, el buque visitaría el puerto de Mahón como **Sagafjord**, **Caronia** y **Saga Ruby** en sus cruceros por el Mediterráneo. Historial de nombres, propietarios u operadores y banderas de registro: 1973-1999 **Vistafjord**; 1999-2004 **Caronia**; 2004-2014 **Saga Ruby** y 2014-2017 **Oasia**. Propietarios: 1973-1983 Norwegian America Line; 1983-1998 Cunard Line; 1998-2004 Carnival Corporation and plc; 2004-2014 Acromas Shipping Ltd; 2014-2017 Millennium View Ltd (Singapur). Operadores: 1973-1983 Norwegian American Line; 1983-2004 Cunard Line; 2004-2014 Saga Cruises. Registros: 1973-1983 Oslo (Noruega); 1983-1999 Nassau (Bahamas); 1999-2004 Southampton (Reino Unido); 2004-2010 Londres (Reino Unido); 2010-2014 La Valetta (Malta); 2014-2017 Nassau (Bahamas). Fuentes: cybercruises.com, D. Ward (Cruise Ships), simplonpc.co.uk)

232



IMÁGENES PARA EL RECUERDO Y DESGUACE (©Eren Topcu y ©J. R. Montero)

COVID-19: LA HORA DE LOS CEMENTERIOS DE CRUCEROS



233

EL CARNIVAL FANTASY VARADO
(©Eren Topcu)

En este último capítulo se pretende entrar en el mundo de los desguaces de buques, ese mundo que aún hoy, mucha gente no se explica su funcionamiento. Para ello se ha realizado un pequeño trabajo de investigación de lo que sucede cuando un barco finaliza su vida activa y es destinado a chatarra y el proceso que se sigue con él hasta hacerle desaparecer totalmente. Para ello y para poder ilustrarlo debidamente, también se han buscado las imágenes más expresivas sobre este tema que se han podido

hallar, así como vídeos para la página web dedicados al respecto, aunque algunos no reúnan la calidad de estabilidad y nitidez que se desearía. Y de los diferentes puntos en que se lleva a cabo este tipo de trabajos, se ha escogido los más importantes o, por lo menos, los que están en primera página estos días debido a la recepción de la mayoría de cruceros que han sido, están siendo o, serán desguazados en estos próximos meses.



PLAYAS DE ALIAGA (TURQUÍA) CON LOS 5 PRIMEROS CRUCEROS LLEGADOS A DESGUACE

(©Chris McGrath/Getty Images)

Una vez que un crucero llega a Aliaga, una ciudad turca situada a 45 km al norte de Izmir, en la costa oeste, poseedora de un gran número de empresas de desguace de buques, tras permanecer fondeado esperando turno, es varado y pronto comienza su desguace. Todos los elementos que conforman los diferentes espacios de sus interiores deben ser retirados, desde el mobiliario, hasta sistemas electrónicos y los distintos objetos de decoración, porque el buque llega tal cual, prácticamente completamente equipado. Todos estos artículos de interior pueden terminar vendiéndose localmente a dueños de negocios, revendedores o coleccionistas pero, en la mayoría de los casos, no sucede así. Algunos elementos serán retirados, yaciendo esparcidos en la arena, al borde de la carretera. No resulta extraño que llamen rápidamente la atención los grupos de botes salvavidas apilados unos encima de otros, o elementos sanitarios, tuberías o material de reciclaje. Sin embargo, y ahí radica el detalle, se puede observar que los buques llegan como si tuvieran que continuar en servicio, prácticamente equipados (salvo casos especiales), con las cabinas con su mobiliario y colchones, salones completos, adornos, servicios, equipamiento electrónico, etc. que podría ser desmontado con un mínimo de cuidado para desembarcarlo y, después, ponerlo a la venta, bien por revendedores, bien directamente a cualquier interesado porque, ¿a cuánta gente le encantaría poder hacerse con alguno de estos objetos como recuerdo?. Bien. Seguimos. Desde hace muy pocos meses, varados en la orilla, cinco grandes bu-

ques del tipo crucero se encuentran en una zona embarrada y oleaginosa, mientras cientos de operarios, cual colonia de hormigas sobre una presa, abren sus cascos y proas, exponiendo a la vista sus intrincadas anatomías que, en un tiempo no muy lejano, llevaron a miles de personas por todo el mundo en su interior.



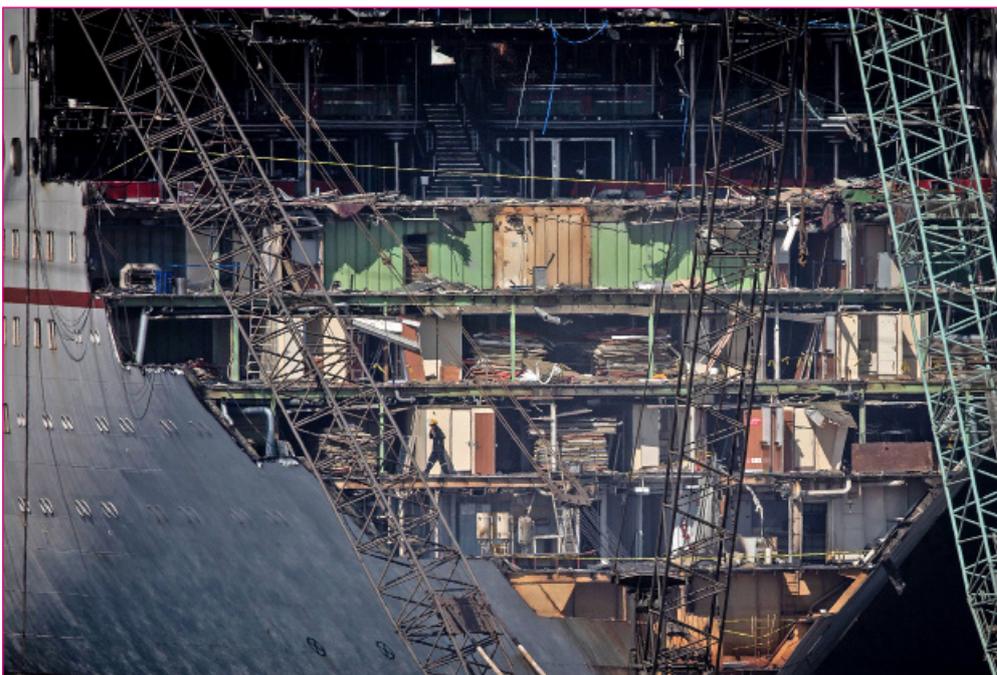
235

DOS DE LOS BUQUES DE CARNIVAL
(©Chris McGrath/Getty Images)

Y es que, actualmente y desde hace unos meses, mientras la pandemia de coronavirus continúa devastando la industria de los cruceros, las empresas están reduciendo el tamaño de sus flotas, traspasando unos buques a otras navieras y vendiendo los otros como chatarra. Al menos los más antiguos, salvo verse agobiados por las deudas o muerte súbita del negocio, lo que desgraciadamente ha llevado a las piquetas algún otro buque que no acumulaba tantos años. Generalmente los buques de crucero son diseñados para una vida útil de entre 20 y 30 años y, como dicen los entendidos, no hay que confundir vida “técnica” con vida “comercial”. Y es que, un buque construido en los años noventa, con cabinas sin balcón, o motores sin scrubbers, no pueden competir con las unidades actuales, más modernas y, en consecuencia, la mayoría ha ido a morir a Aliaga, en Turquía. Entre los barcos que allí se reciclan, se encuentran tres cruceros de la Carnival: ***Carnival Inspiration***, ***Carnival Imagination*** y ***Carnival Fantasy***, que precisamente acababan de ser renovados en 2019 tras haberse destinados a ellos una fuerte inversión. La compañía, la más grande del mundo en la materia, había informado de una pérdida de unos tres mil millones en el trimestre que terminó el 31 de agosto de 2020 y ya anunció que eliminaría 13 de sus barcos más antiguos y menos eficientes de su flota global, siendo traspasados a otras operadoras o mandados al desguace. Y así otras navieras. Todo ello venía en consecuencia a la brusca irrupción de la pandemia de COVID-19, que casi destruye este sector del negocio marítimo, el de los cruceros. Pero frente a ello, otros saldrían ganando, porque también afectaría directamente al negocio oponente, el del desguace de buques, que

se encuentra en pleno auge para beneficio de las empresas de ese sector.

236



DETALLE DE LA ZONA DE TRABAJO EN UNO DE LOS BUQUES
(©Chris McGrath/Getty Images)

Según informaba la CNN no hace muchos meses, la Unión Europea habría agregado dos nuevas empresas al distrito de Aliaga en su lista de instalaciones aprobadas para el reciclaje de buques, Avsar y Simsekler, que se unirían a las otras ya autorizadas para desmantelar los barcos con bandera de la Unión Europea en sus instalaciones: Leyal Demtas, Isıksan, Sök Denizcilik, Ege Çelik y Öge Gemi. Y así dio comienzo la carrera de los desguaces. Desarmando los buques pieza a pieza, el sonido de los discos al cortar metales, sopletes, piquetas y demás, resuenan en todas las zonas de trabajo mientras los buques son destrozados (más que desmontados).



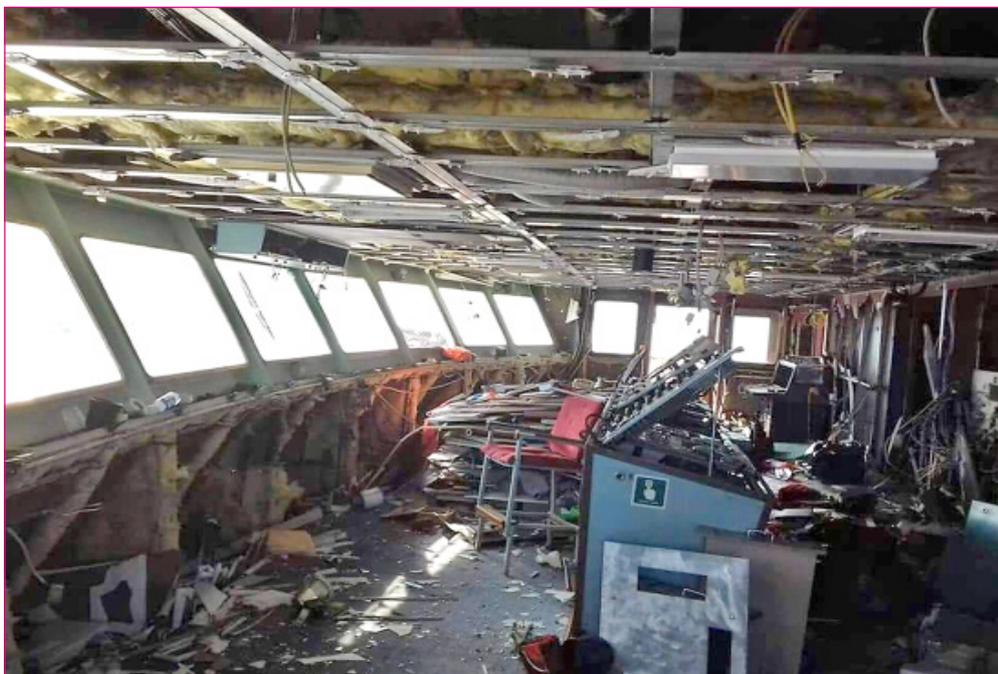
DESDE OTRO ÁNGULO (©Merlin)



237

EL CONOCIDO Y AÑORADO ASTOR PARA MUCHOS, EN TRABAJOS DE DEMOLICIÓN
(© Annica Monkau)

Porque, como se ha citado anteriormente, tan pronto son varados en las playas que les sirven de lecho de muerte, decenas de trabajadores suben a bordo para despojarles las paredes, arrancar ventanas, pisos y barandas, cubierta por cubierta, así como los elementos correspondientes a las instalaciones de los salones, teatros, discotecas, restaurantes, cabinas, etc. que serán destrozadas en mil pedazos sin miramiento alguno para ser transportados hasta las cubetas o montones de escombros.



AUNQUE NO LO PAREZCA ÉSTE ES, O ERA, EL PUENTE DE GOBIERNO (BRIDGE) DEL APRECIADO ASTOR
(© Annica Monkau)

Las imágenes que se reciben y publican al respecto resultan más que evidentes y, tanto da destrozar cuadros, mobiliario, botellería, como efectos de adorno, pianos, material de navegación, equipamiento, etc. aunque, también hay que decirlo, se recupera buena parte de mobiliario que será ofrecido en diversos tenderetes ubicados en las inmediaciones. Al parecer, se dice, han contratado aproximadamente a unos 2.000 trabajadores para despojar a los cinco cruceros de maquinaria, equipos electrónicos, vidrio, madera y otros materiales que se pueden vender y reutilizar (aunque no lo parezca). A partir de las imágenes, parece ser no existe tanto miramiento, ya que en un buque se valora más el acero que el resto de sus componentes. Y claro está, este auge en la actividad del desguace de barcos evidencia cuán profundamente está afectando la pandemia de coronavirus a la industria global de cruceros (unos 150 mil millones de dólares, se dice). En marzo de 2020, las autoridades estadounidenses emitieron una orden impidiendo la navegación en sus aguas para todos los cruceros que permanecían en el lugar, debido a la presencia a bordo de algunos buques numerosos casos positivos. Ello daría al traste con las diversas programaciones que las operadoras tenían para los mismos.

238



EL GRAND CELEBRATION EN DESGUACE

(©Jitendra Solanki)

La inactividad y la falta de ingresos harían su mella y algunas de las cuales comenzaron a pasar por un mal momento, cayendo en picado otras hasta tener que vender sus fuentes de ingresos: los buques. Se trataba de unidades a las que restaban aún algunos años de buenas singladuras, aunque acumularan, ya, cierta edad. Unos buques tuvieron suerte y pasaron a manos de otras operadoras, otros se reconvirtieron en hoteles flotantes y, un numeroso grupo, con alguno relativamente moderno (ej. *Costa Victoria*), fueron vendidos como chatarra y están siendo enviados al desguace. En España, la pandemia ha traído el final de Pullmantur Cruises, la filial de Carnival, lo que acabaría igualmente con su flota. Por su parte, la empresa

madre, daría de baja, también, a sus buques más veteranos. Generalmente y antes de la pandemia, los shipbreakers turcos desguazaban buques mercantes, tales como cargueros, porta contenedores, petroleros, y también ferrys de línea. Como apuntamos en un anterior artículo, según Kamil Onal, presidente de la Asociación de Recicladores de Buques de Turquía, “*Nunca habíamos visto nada como esto. Unas 2.500 personas trabajan en el astillero en equipos de trabajo demorando alrededor de seis meses en desmantelar completamente un barco de pasajeros*”.



EL OCEAN DREAM EN DESGUACE

(©Jitendra Solanki)

Los barcos últimamente llegados procedían mayormente de Gran Bretaña, Italia y Estados Unidos. “*El astillero apunta a aumentar el volumen de acero desmantelado a 1,1 millones de toneladas para fin de año, desde las 700.000 toneladas de enero, y con ello estamos tratando de convertir la crisis en una oportunidad. Antes de la pandemia, desmantelamos principalmente los buques de carga, pero ahora este se ha convertido en el destino de muchos cruceros después de meses de permanecer inactivos y sin pasajeros*”. Fascinado por los cruceros clásicos desde principios de la década de 1970, cuando investigó el Lusitania para un proyecto escolar, el historiador de este sector, Peter Knego, en 2004 comenzó a rescatar lo que pudo de los barcos viejos, muchos de ellos antes de que fueran desmantelados en Alang, en la India. Entonces pudo recuperar y guardar obras de arte únicas, muebles antiguos, accesorios, ropa de cama, plata, vajilla, equipo de navegación, campanas de bronce y más. Gran parte de ese material decora su propia casa en el sur de California, como apareció en el New York Times y otras publicaciones, pero algunas de las piezas están a la venta en su sitio web, MidShipCentury.com. En su momento, Knego quiso rescatar, también, diversas obras de arte y otros artículos del **Pacific Princess**, a punto de iniciar su desguace, pero sus esfuerzos resultaron vanos. “*Los shipbreakers habían acordado en principio que alguien me ayudara a rescatar los accesorios y algunas hermosas obras de arte que aún se encontraban a bordo y en excelentes condiciones mientras el buque permanecía aún en Génova*”, manifestaría. Y añadió “*Lo había visitado allí en 2012 y me sorprendió ver intactas tantas obras de arte originales escandinavas. Hice una lista (todas las*

obras de arte, el icónico descansillo del vestíbulo del sobrecargo, los compases náuticos, la tarima de teca, las sillas originales, los planos del constructor, la barandilla, etc.) e incluso fui a Turquía a principios de septiembre para ver el barco en el rompeolas, pero con el severo vigilante que tenían apostado y el barco, escorado y amenazando con volcar, era demasiado peligroso para poder abordarlo.



EL ANTIGUO MELODY EN DESGUACE EN ALANG

(©Don Hazeldine)

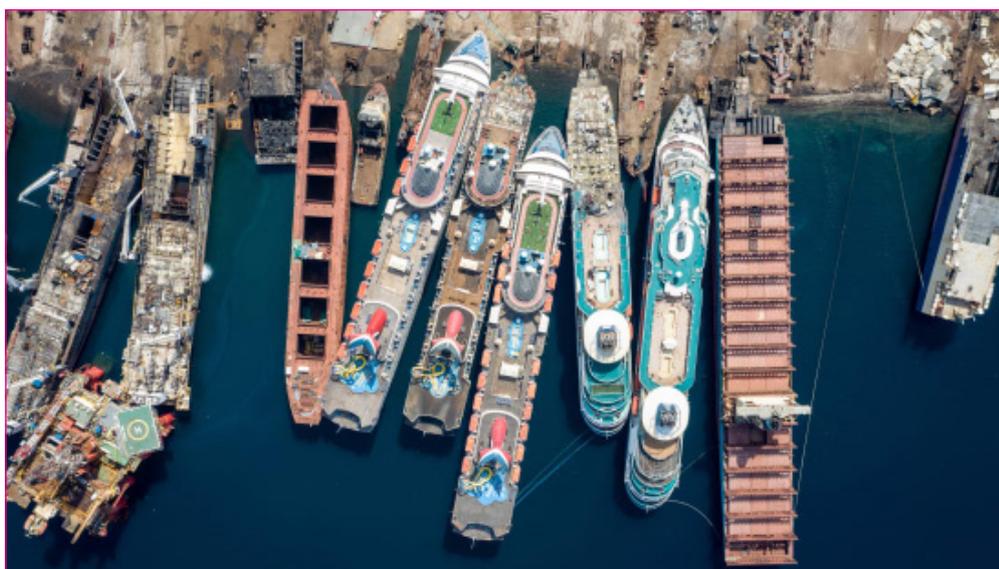
Lamentablemente, los responsables cambiaron de opinión con respecto a intentar salvar cualquier cosa y procedieron a demoler el barco con todas las obras de arte que allí se encontraban intactas. No estoy seguro de por qué, pero todo se está retirando con grúas gigantes que simplemente tiran todo menos el acero en una enorme pila de basura para ser reciclada. Fue algo muy desgarrador. Decidí reservar un nuevo viaje a Turquía que me hubiera tenido allí a mediados de enero, pero tuve que cancelarlo cuando me notificaron que no se me permitiría el acceso, con lo que ya no había esperanza de salvar nada". Actualmente las compañías armadoras de cruceros se van decantando por los megacruceros, por aquello del beneficio económico, pero no cabe duda alguna que a lo largo y ancho del mundo afortunadamente existe una gran afición (y devoción) por los barcos de líneas clásicas, convencionales y marineras, y con tal motivo, existirá igualmente la demanda de barcos más convencionales y de tamaño medio cuando la pandemia tienda a remitir. O al menos eso se espera. No todo el mundo está interesado en los megacruceros nuevos, de alta tecnología, pero más parecidos a un edificio que a una nave en sí, por muy impresionantes que sean. Eso sí: carecen de las más mínimas líneas marineras que pueda imaginarse. Parece que el detalle marinero, a los ingenieros contemporáneos, ya no interesa. Ni a los italianos, siempre avanzados y capaces de crear las más bellas líneas para una nave, cada cual en su época de existencia. Existen muchísimos navegantes de crucero repartidos por el mundo amantes de los clásicos, de los buques de medidas reguladas, de líneas que evocan sensación de paz, de placer y de nostalgia, de "navegar".



241

OTRO HERMOSO BUQUE QUE HA PASADO A LA HISTORIA: *MONARCH*
(WIKIMEDIA COMMONS)

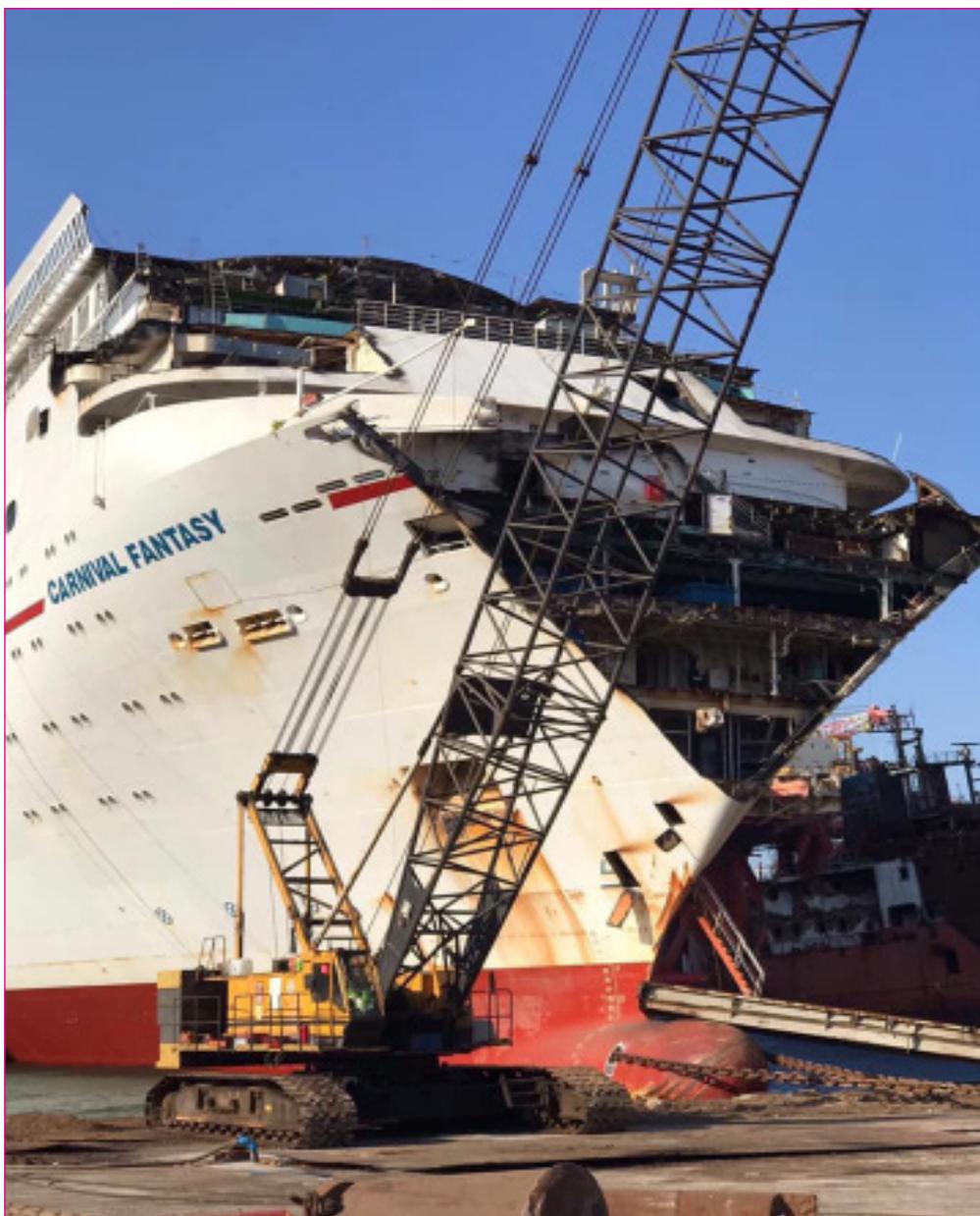
Hay quien defiende (es posible observarlo continuamente en las distintas redes sociales), a estos estos buques que rezuman nostalgia, que sin duda deberían eliminarse en su momento, pero gradualmente, para que los fanáticos de los barcos pudieran realizar su último viaje en ellos, antes de ser retirados de su vida activa. Con 30 años, el *Carnival Fantasy* era el barco más antiguo de la flota de Carnival Cruise Line, pero muy popular entre las personas mayores por su menor escala y familiaridad. “*Me rompió el corazón ver que los barcos se vendieron y desguazaron así*”, diría Maggie Hetherington, de 74 años, enfermera jubilada de Norwich, en el sureste de Inglaterra, que había realizado varios cruceros tanto en este buque como en su barco hermano *Carnival Inspiration*.



VISTA AÉREA DE UN TRAMO DE LA PLAYA DE ALIAGA
(Chris-Mmcgrathgetty-images)

“Parece que han sido atacados por una manada de lobos”, añadiría al ver las imágenes que se ofrecían. A Aliaga por el momento han llegado los cruceros *Pacific Princess*, *Adriana*, *Ocean Countess*, *Carnival Fantasy*, *Carnival Inspiration*, *Carnival Imagination*, *Monarch*, *Sovereign*, *Astor* y *Costa Victoria*. El otro punto, quizás más importante que el anterior, se refiere a Alang, en el estado de Gujarat (oeste de la India).

242



EL CARNIVAL FANTASY EN DESGUACE (EREN TOPCU)

Precisamente se encontraba en pleno auge cuando el gobierno indio bloqueaba repentinamente la libertad de movimientos de sus ciudadanos el 24 de marzo de 2020, con el fin de evitar la propagación de la pandemia COVID-19. Los 33 barcos que se encontraban entonces varados y en trabajos en las playas, permanecían parcialmente desmantelados y no se sabía por cuánto tiempo, ya que los shipbreakers se enfrentaban a la perspectiva de la ruina económica. Decir que Alang es el astillero de desguace de barcos más grande de Asia, y que representa entre el 35 y el 40 por ciento de

los barcos de todo el mundo que se desguazan ya que, aproximadamente, 400 de los 1000 barcos que se reciclan cada año en todo el mundo llegan a este punto. Cuando, por fin, pudo reanudarse nuevamente el trabajo, se encontraron con varios barcos nuevos llegados para desmantelar y con la escasez de mano de obra, ya que el personal se había ido a sus casas, situadas en diferentes puntos del país. Pero hete aquí que el impacto económico negativo en el resto del mundo, significó que los contratistas de Alang adquirieran los barcos más baratos, particularmente graneleros, car-carriers y petroleros.



243

GRAND CELEBRATION EN SUS BUENOS TIEMPOS (DAVID WINDOZE)

Alang había abierto antes que otros sus puntos de desguace, por lo que los propietarios de buques que querían desprenderse de ellos decidieron decantarse por las empresas indias, en lugar de mantenerlos amarrados en los puertos, por el elevado coste añadido que suponía. Decir que el sistema de trabajo empleado en Alang no suele contemplar empleados fijos, sino que éstos se trasladan de una parcela a otra donde son contratados según las necesidades. Tiene 132 parcelas de trabajo para ello y cada parcela emplea entre 200 y 300 trabajadores. El hecho es que durante los meses de junio y julio, las empresas de desguace de Alang lograron conseguir barcos a precio de ganga, según informaría Haresh Parmar, secretario honorario de la Asociación de Industrias de Reciclaje de Barcos, a la agencia ViceNews. El directivo pondría el ejemplo de los buques adquiridos en los meses de junio y julio de 2019, veintidós, frente a los 32 del mismo período de 2020. Las empresas adquieren los buques a entidades como GMS, el mayor comprador mundial de barcos, plataformas y activos costa afuera. También los adquieren directamente a las compañías navieras. Allí se cuentan más de 200 empresas dedicadas al desguace de barcos. Los restos de acero recuperado se funden y se utilizan en la construcción de nuevos barcos o se venden a otras industrias. Otro de los motivos de que muchos armadoras les prefieran frente a otros puntos de desguace se debe a que la ubicación frente a las playas resulta ideal para el trabajo. Las mareas son fuertes, la pendiente natural de la playa resulta perfecta y facilita que un

barco navegue por la costa. El barco destinado a desguace se acerca a la playa con la marea. Su pier de roda golpea la orilla y continúa avanzando lentamente hasta que no puede más y queda frenado. Se dejan caer las anclas, el motor se para y se corta la energía. Los trabajadores terminarán de amarrar el barco a tierra empleando cadenas, cables y el concurso de motores diésel para llevar, si es posible, el barco más arriba en la playa. Durante esta operación, las cadenas y los cables se tensan mucho y, a veces, incluso retroceden, lo que pone a los trabajadores en un peligro evidente. Seguidamente y antes de continuar, los trabajadores vaciarán los tanques de combustible para evitar derrames o explosiones. La tripulación debe mostrar al funcionario de Gurajat, presente y que supervisa el sitio, que los tanques de combustible están vacíos antes de proceder realmente con el desguace. Luego, los operarios registrarán el barco para encontrar cualquier cosa que se pueda rescatar para revender, desde banderas y troncos del barco, hasta licor e, incluso, narcóticos. También arrancan la valiosa plomería, los cableados y electrónica del barco. Empresas de toda la India vienen a los barrios marginales de Alang en busca de este material a precios de ganga. Pero no se recupera todo, ni mucho menos. En un momento dado y una vez que los operarios terminen estas operaciones, comenzará la verdadera destrucción. Previamente, el supervisor de la empresa recorre e inspecciona el barco para determinar el mejor replanteo de la faena. Para él no hay ciencia o proceso inamovible para dismantelar un barco ya que, años de experiencia y observación cuidadosa le ayudan a comprender su anatomía y el mejor curso de acción para llevar a cabo el trabajo. Después del recorrido comenzará la demolición. Para llevarlo a efecto, los trabajadores emplearán sopletes, mazos, martillos y sus brazos para desguazar el barco.



OCEAN DREAM A PUNTO DE DESGUACE

(©CruiseIndustryNews)

Ahora, con las facilidades que ofrece la tecnología del momento, comienzan a aparecer en las redes sociales quienes ofrecen elementos de decoración, objetos y otros materiales del desguace ofreciendo subastas para que quienes lo vean, pujen por ellos. Eso sí, por un lado se destruye la mayor parte del contenido y, por otra, lo poco que salvan lo ofrecen a precios en muchos casos inasumibles. Es lo que hay. A los shipbreakers de Alang han sido destinados los buques *Ocean Dream* (*Costa Tropicale*),

Grand Celebration, Victoria (Mona Lisa), Marco Polo, Karnika (Ocean Village), Vistafjord (Saga Ruby), y Magellan.



245

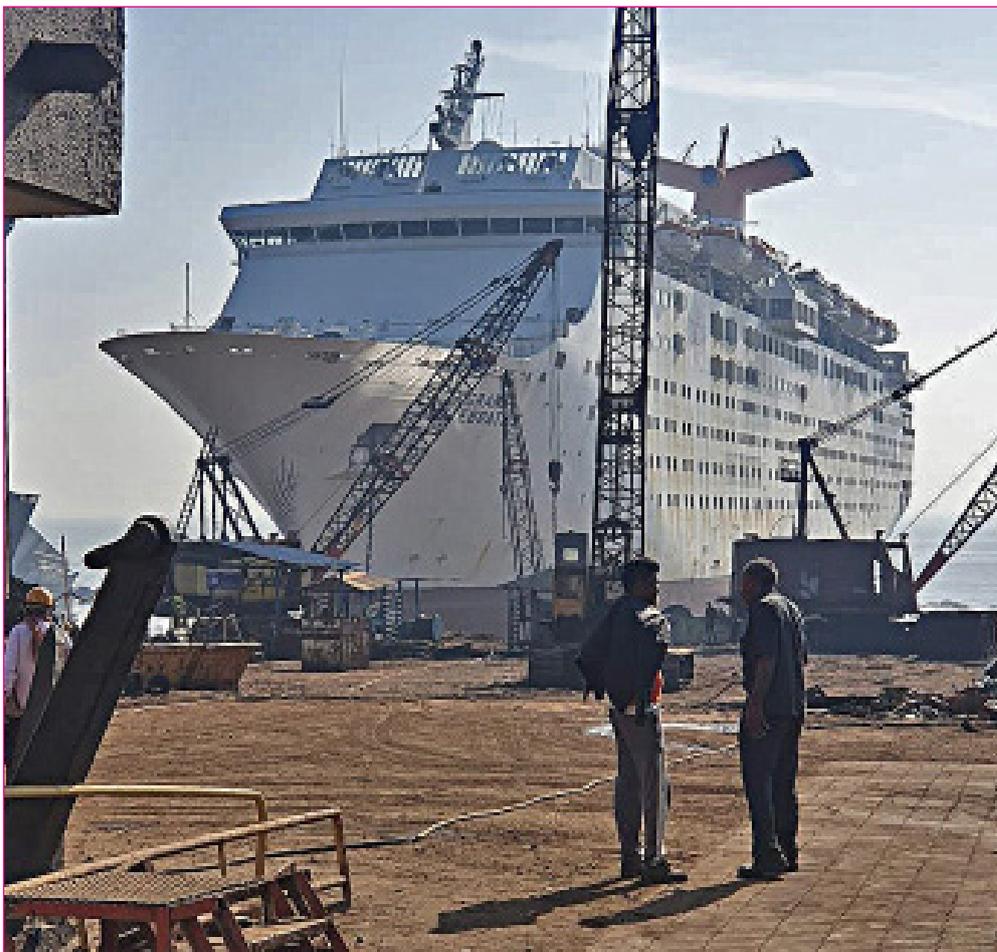
EL VIEJO CONOCIDO *PACIFIC PRINCESS* (WIKIMEDIA COMMONS)

Quedan pendientes de su futuro ***Horizon*** y ***Zenith*** (aunque ambos, actualmente desarmados, parecen destinados a desguace) y algún otro cuyo futuro pende de un hilo y se despejará muy pronto. (Fuentes New York Times, Reuters, CNN News, Cruisehire, MerchantShips.info, Cruise Ships Odyssey y ViceNews).



**LOS CINCO PRIMEROS CRUCEROS LLEGADOS A ALIAGA
(Chris-Mmcgrathgetty-images)**

246



GRAND CELEBRATION EN DEMOLICIÓN (SCOTT PAULSON)



LOS MATERIALES SE ACUMULAN EN LA PLAYA. ALGUNOS TENDRÁN SALIDA, MIENTRAS OTROS PASARÁN A SER RECICLADOS. ALGUNOS MUY VALIOSOS Y EN PERFECTO ESTADO (WIKIMEDIA COMMONS)

