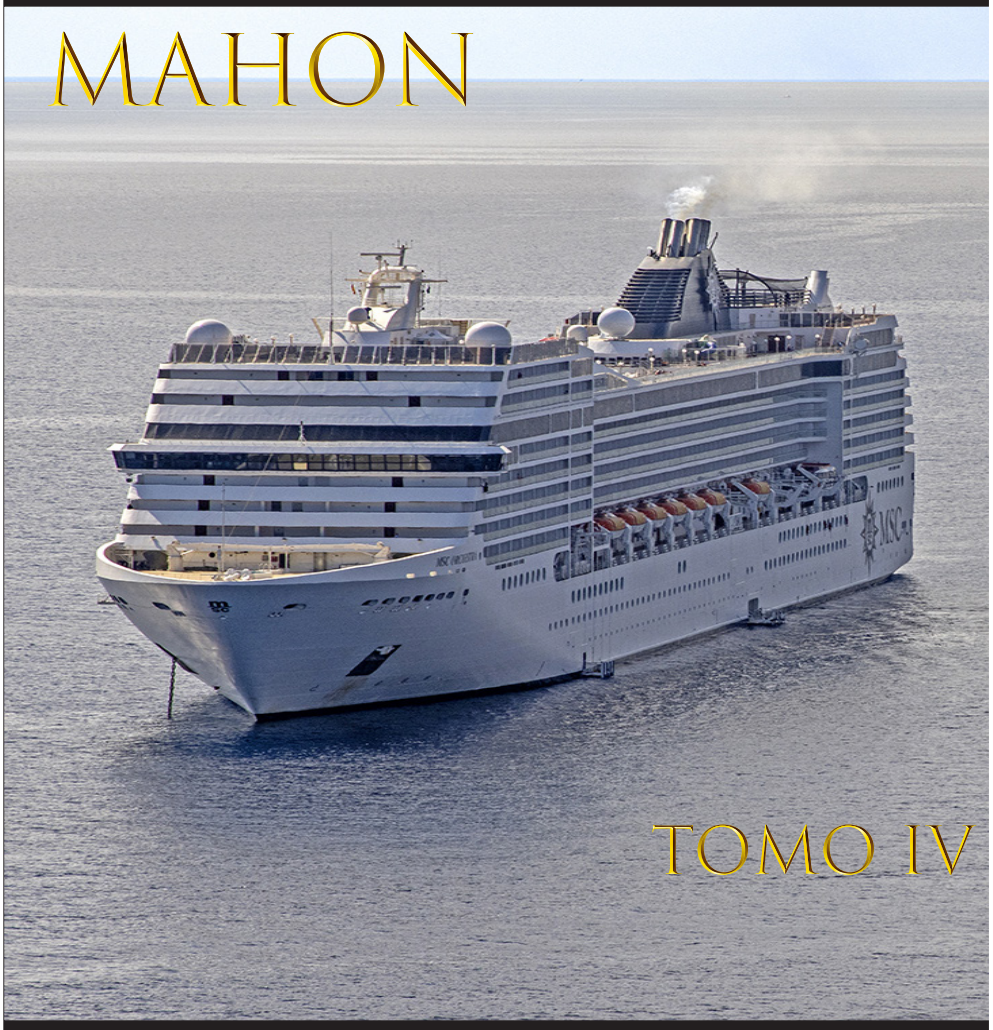
ALFONSO BUENAVENTURA

CRUCEROS EN MAHON



TOMO IV

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., Alfredo Meliá Sintes (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, CruiseShipsOdissey, 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, Crucerator.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

04/2024

ÍNDICE

Prólogo 09

Transatlánticos y cruceros en el puerto de Mahón 11

Recordando sus historias... TOMO IV 15

Achille Lauro 15

Amadea 23

Ambition 35

Amera 47

Azamara Journey 59

Azamara Pursuit 69

Cabo Izarra 77

Columbus C 85

Costa Allegra 93

Daphne 105

Emerald Azzurra 113

Emerald Sakara 127

Evrima 141

Flavia 153

Irpinia 161

L'Austral 169

MSC Armonía 183

MSC Explora 2 197

Nevasa 207

Ocean Majesty (ex Juan March) 215

Regent Spirit 227

Renaissance 233

Scenic Eclipse II 251

Seven Seas Mariner 263

Seven Seas Navigator 275

Silver Moon 287

Spirit of Adventure 295

Tere Moana 305

Tritón 313

Van Gogh 319

Vasco da Gama 327

Viking Star 343

World Navigator 353

World Traveller 365

Especial

A vueltas con un longevo: *Astoria* 375

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 "crucero" (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.

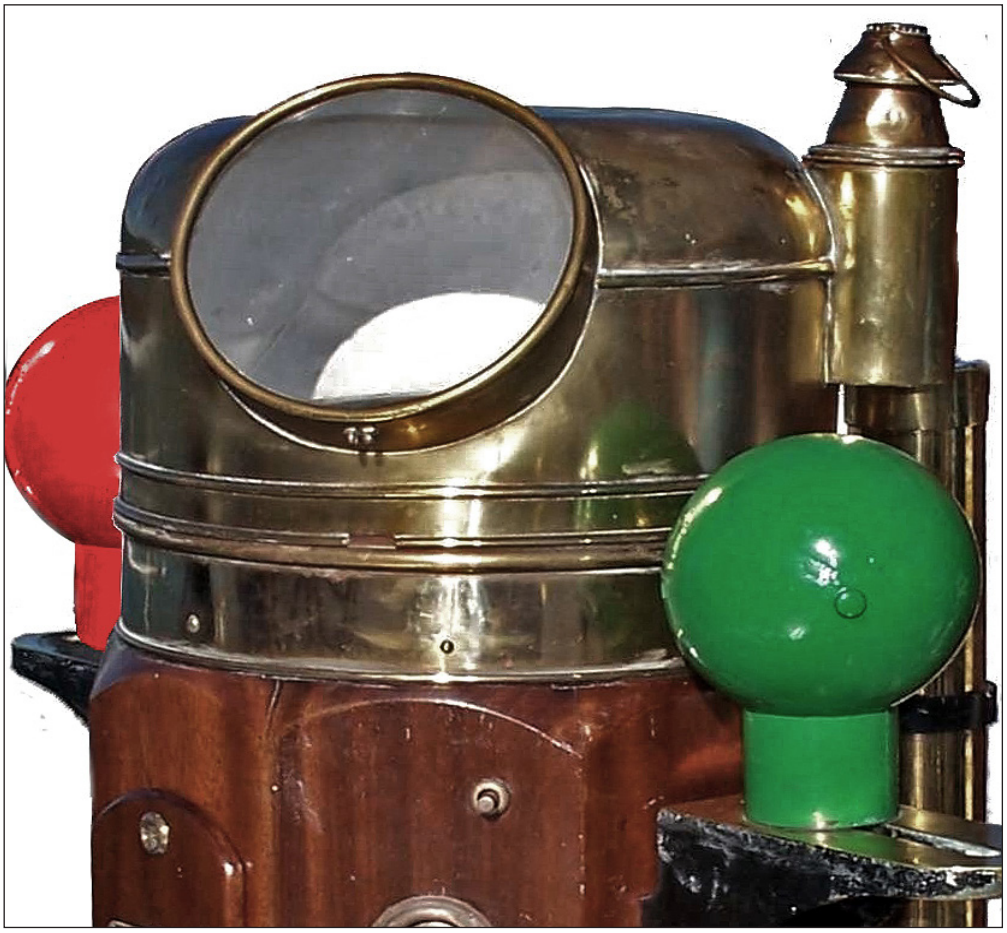
Algunos repitieron sus escalas, aislada o bien regularmente. Y lo que es más cierto, muchos ya desaparecieron, bien por haber sido vendidos a otras compañías, con lo que era normal cambiaran su nombre y, otros, retirados debidos a su antiguedad.

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 IV**, último de esta colección ampliando al máximo, como en los tres anteriores, la información y detalles, convirtiéndoles en auténticas guías que ayuden a desvelar "*que fue de aquellos buques...*"

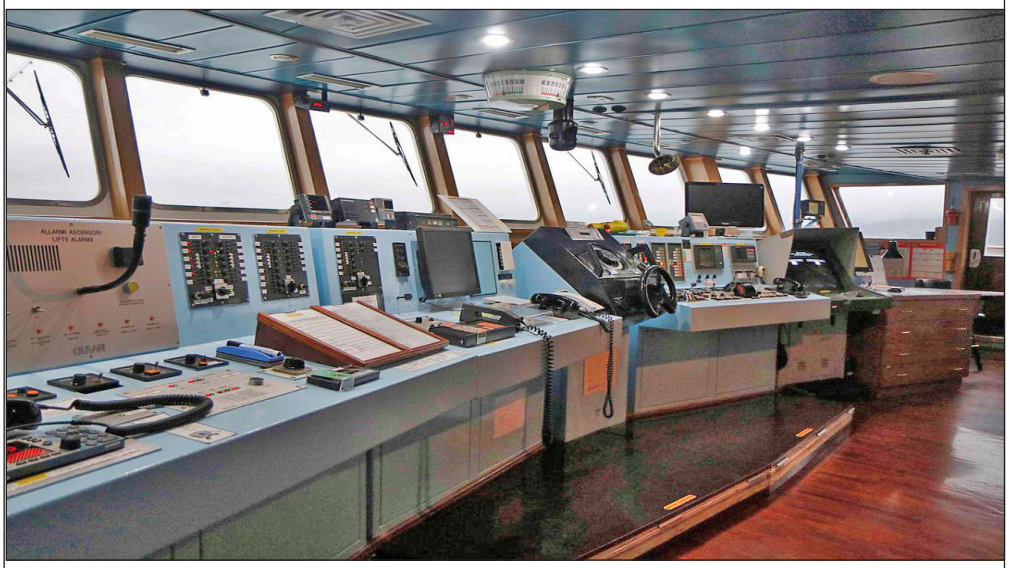
El Autor

PUENTE DE MANDO DEL NOVÍSIMO CRUCERO *LE LYRIAL*
(ELMUNDO.ES)



ANTIGUA BITÁCORA
(ARTEFOTO)

TRASATLÁNTICOS Y CRUCEROS EN EL PUERTO DE MAHÓN



PUENTE DE MANDO DE UN CRUCERO ACTUAL (WIKIPEDIA.ORG)

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.

***LE LYRIAL* EN MAHÓN. (VAIXELLS_A_MAÓ)**

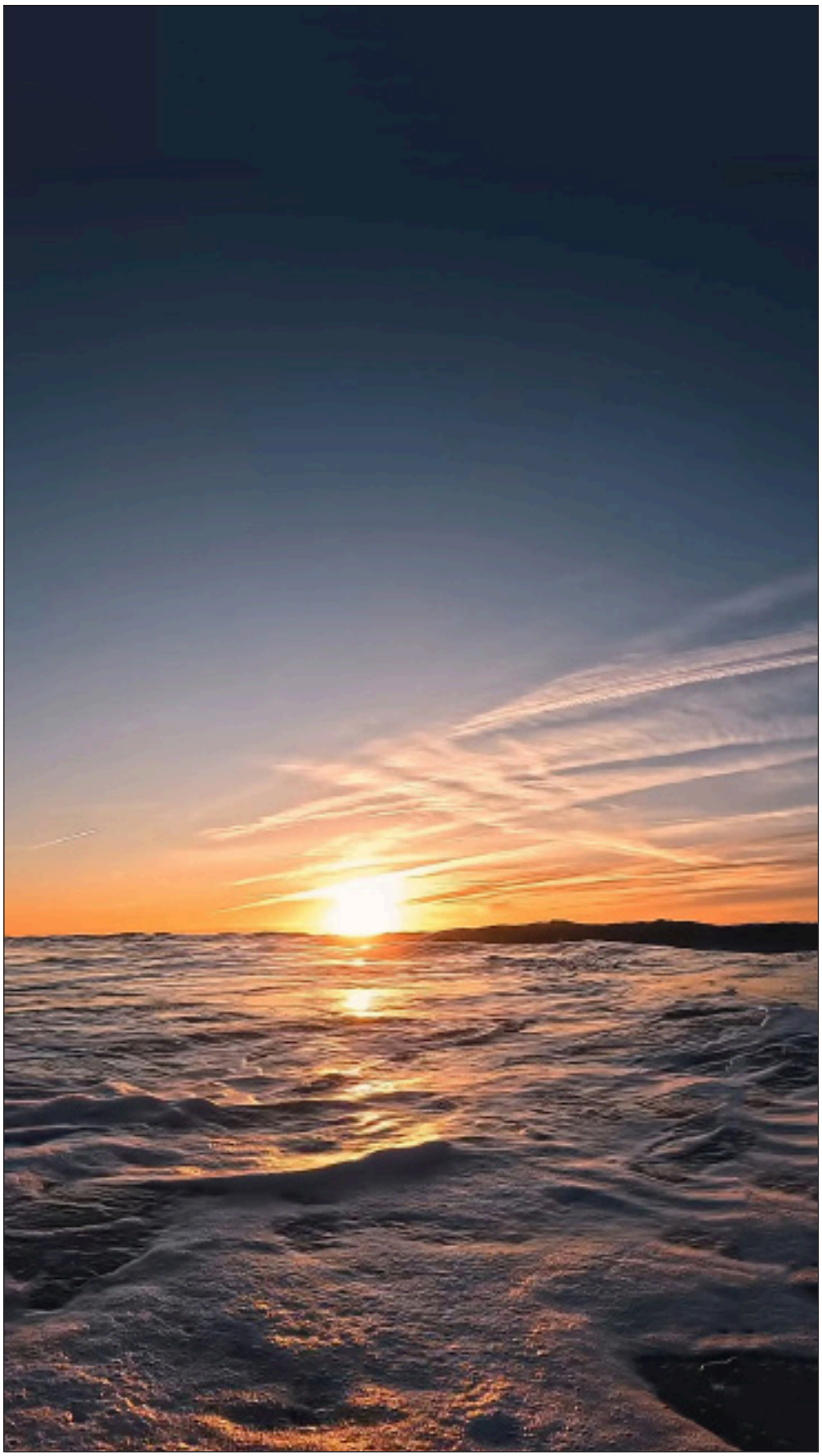
Decir que los pasajeros de estos buques llegan a puerto y aprovechan las escalas para conocer el máximo posible las particularidades de los paisajes y la arquitectura locales, así como la idiosincrasia de los habitantes. Es un mundo que ofrece mucho contenido y, por ello, se ha decidido unificar en un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

***SAGA SHAPPIRE*, UN HISTÓRICO (CRUZEIROSINMARE)**

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 lograron salvarse por los pelos al ser adquiridas por navieras que tenían sus unidades más obsoletas, o para ser reconvertidas como hoteles flotantes. Otros de los buques contemplados en esta serie, se encuentran en la plenitud de su vida, navegando a través de todos los mares.

RELOJ DE BITÁCORA CON LOS PERÍODOS DE ESCUCHA



EL PLACER DE CONTEMPLAR LOS ORTOS Y OCASOS EN LA MAR (ARTEFOTO)

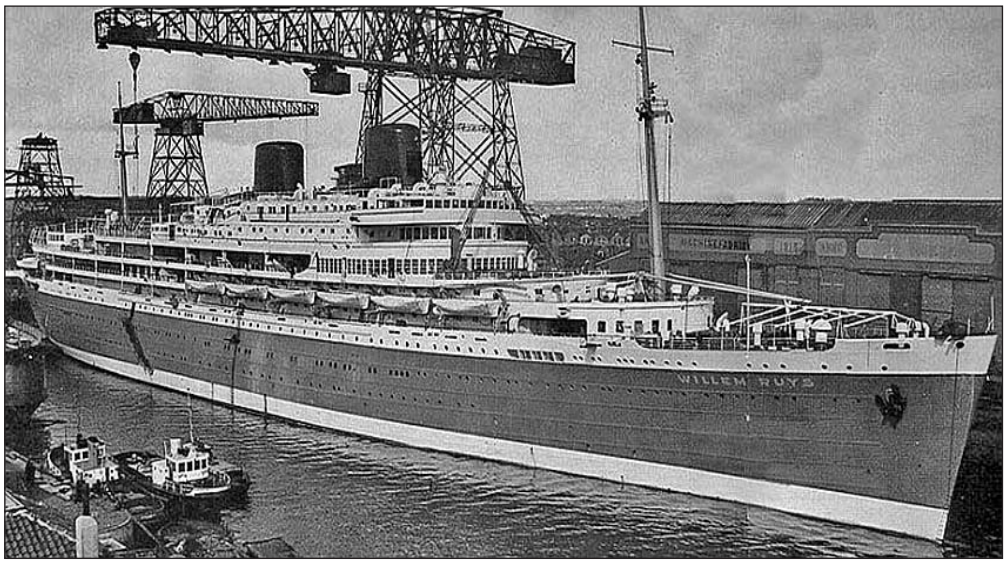
Y ¿que fue de aquellos buques...?

Achille Lauro

EL ELEGANTE *ACHILLE LAURO* (OCEAN LINERS MAGAZINE)

La historia del ***Achille Lauro***, un trasatlántico reformado a crucero que hizo escala por última vez en el puerto de Mahón en 1986 es, quizás, una de las más interesantes de los buques entrados en este puerto traídas a estas páginas. Ordenada su construcción para la Rotterdamsche Lloyd (en la actualidad Nedlloyd) en 1938, para reemplazar los buques más veteranos en la ruta de las Indias Orientales Holandesas, su quilla fue colocada en 1939 en la grada de los astilleros De Schelde, de Vlissingen (Países Bajos). Tras la interrupción de los trabajos por causa de la Segunda Guerra Mundial y los bombardeos en la zona, el barco pudo ser finalmente botado en julio de 1946 con el nombre de ***Willem Ruys***, siendo completado a finales de 1947. Sus características iniciales eran un desplazamiento de 21.119 toneladas, una eslora de 192 metros por 25 de manga y un calado de 8,9. Para su propulsión llevaba montados 8 motores Sulzer que rotaban 2 hélices. Su capacidad para el pasaje preveía una acomodación para 900 plazas. A tenor de los técnicos, el buque presentaba una superestructura muy diferente a la de otros trasatlánticos de aquella época, no en vano fue el primero en incorporar botes salvavidas construidos en aluminio de baja borda que iban

alojados en el interior de los flancos de la obra muerta superior. Su viaje inaugural dio inicio el 5 de diciembre de 1947.



COMO *WILLEM RUYS* (WEB.ITU.EDU.TR)

El 6 de enero de 1953, colisionó en el Mar Rojo con el también transatlántico ***Oranje*** el cual, perteneciente a la Netherland Line, navegaba con rumbo opuesto. En aquella época resultaba normal que los buques de pasajeros se cruzaran relativamente cerca el uno del otro. Sin embargo, por causa de aquella aproximación, parece ser llevada a cabo demasiado rápida por el segundo (más adelante muy criticada), el capitán del Willem Ruys ordenó una maniobra que resultó en un giro inesperado hacia babor, lo que acabó en una colisión. El ***Oranje*** resultó con su roda gravemente dañada pero, ante el temor de una posible retención por las autoridades marítimas de Colombo, cambió el rumbo dirigiéndose directamente a Yakarta. Por contra, el ***Willem Ruys*** recibió daños de menor consideración, no resultando tampoco ningún pasajero o miembro de la tripulación herido. Más tarde, se determinó que la falta de comunicación entre ambos barcos había sido la causante de la colisión.

UNA IMAGEN DEL *ORANJE*, QUE CON EL PASO DE LOS AÑOS SERÍA ADQUIRIDO TAMBIÉN POR LA FLOTA LAURO (WIKIPEDIA.ORG)

Durante 1957, el diplomático, autor y periodista inglés Harold Nicolson y su esposa, la autora y poeta Vita Sackville-West, se dedicaron a recorrer el Lejano Oriente durante dos meses a bordo del ***Willem Ruys***. El viaje fue documentado en el «Journey to Java», proporcionando un relato detallado de los viajes en primera clase en un barco en la década de los 50. En 1958, la propietaria firmó un acuerdo de cooperación con Netherland Line para crear un servicio de pasajeros alrededor del mundo. La flota conjunta navegaría bajo el estandarte de «The Royal Dutch Mail Ships». Y junto con el ***Oranje*** y el ***Johan van Oldenbarneveldt***, el ***Willem Ruys*** sería sometido a una extensa remodelación destinada a adecuarlo para este nuevo servicio. Y así realizó dos viajes chárter a Montreal para el servicio Europa-Canadá. Más adelante, desde el 20 de septiembre de 1958 hasta el 25 de febrero de 1959, fue nuevamente sometido a otro importante lavado de cara en los astilleros Wilton-Fijenoord, de Amsterdam, convirtiéndolo desde un trasatlántico de pasajeros a un completo buque de crucero. Sus acomodaciones originales de cuatro categorías de pasaje se convirtieron en Primera y Clase Turista. Para ello se instalaron 100 nuevos camarotes y se dotó de aire acondicionado en todos los alojamientos. Los tripulantes, hasta entonces asiáticos, fueron reemplazados por europeos, que requerían un alojamiento mejorado. Externamente, se equipó con un nuevo acristalamiento en Tourist Class Wintergarden, se elevó su chimenea delantera y se añadieron estabilizadores. Tras estos trabajos se podían acomodar a 275 pasajeros en Primera clase y 770 de clase Turista, manteniendo muchas cabinas intercambiables dotadas de literas adicionales instaladas, lo que podría aumentar el número máximo de pasajeros hasta los 1.167. Con ello se modificaban las hasta entonces características generales del buque, que vería aumentar su tonelaje desde las 21.119 hasta las 23.114 toneladas.

JOHAN VAN OLDENVARNEVELDT
(PASSENGER SHIPS AND LINERS WIKI-FANDOM)

El 7 de marzo de 1959, el ***Willem Ruys*** iniciaba su nuevo servicio mundial a Australia y Nueva Zelanda, partiendo de Rotterdam para navegar vía Southampton, hasta el Mediterráneo, el Canal de Suez, Fremantle, Melbour-

ne, Sydney y Nueva Zelanda, para regresar vía Canal de Panamá. Los Royal Dutch Mail Ships se convirtieron desde entonces en una alternativa popular a los trasatlánticos británicos. Pero a finales de 1964 y debido a una fuerte caída en el número de pasajeros, el ***Willem Ruys*** era amarrado en el puerto de Rotterdam y puesto a la venta. Parece ser que por la misma época, el ***Oranje***, también quedaba amarrado en Amsterdam. Pero no pasarían mucho tiempo en esta situación ya que, en enero de 1965, la famosa naviera italiana Flotta Lauro se hacía cargo de ambos. En 1965, fueron rebautizados como ***Achille Lauro*** en honor al propietario de la empresa, el primero, y como ***Angelina Lauro*** el segundo. El ***Achille Lauro*** zarpó de Rotterdam para poner rumbo a Palermo (Italia), donde sería ampliamente remodelado para ser convertido en crucero en el Cantieri Navali Riuniti, el astillero de aquel puerto.

CUBIERTA E INTERIORES (CRUISESHIPODDYSSEY)

Sin embargo, su nuevo propietario le habría sometido previamente a una remodelación en la que, quizás, el aspecto que llamaría más la atención sería la incorporación de una moderna proa, con su roda mucho más pronunciada. Otros trabajos fueron el cambio de ambas chimeneas por otras de más altura y delgadas que ofrecían una mayor prestancia, estando rematadas por unos deflectores de doble hoja para facilitar una mejor dispersión de los humos generados por sus motores diesel. Las chimeneas fueron pintadas de color azul, agregándoles el logotipo de la Flotta Lauro consistente en la clásica estrella blanca. Su cubierta de paseo fue prolongada hacia proa siendo dotada

de acristalamiento, mientras que su cubierta superior también era acristalada hacia la popa y de esta forma resguardar la piscina de Primera clase del viento. Fueron desmontados los mástiles principales delantero y trasero anteriores y se instaló uno nuevo apto para portar los sistemas de señales y el radar, justo detrás del puente. Sin duda, consiguió con ello una silueta magnífica, considerando que fue diseñado antes de la Segunda Guerra Mundial y se ordenó construirlo en 1938, sin embargo, una vez completada su reconstrucción, había adquirido el aspecto de un transatlántico nuevo y moderno. Su tonelaje bruto había aumentado a 23.629 toneladas y su eslora a 195,98 metros. Su casco fue pintado de color azul con tan solo un poco de blanco en la parte superior delantera de la sección de proa y la parte superior roja de las botas. Su nueva capacidad de pasajeros fue de 270 plazas, acomodadas en Primera Clase y 917 en Clase Turista, aunque disponía de un buen número de camarotes intercambiables entre clases. Y cuando los trabajos se encontraban próximos a completarse, mientras los operarios estaban a punto de colocar su chimenea de popa recién reformada, el buque se veía sacudido por una gran explosión causando un fuerte incendio a bordo. Cuando el fuego pudo por fin ser extinguido y el buque declarado seguro, los trabajos que restaban pudieron ser continuados, aunque lógicamente supusieron un gran retraso en su finalización.

CONFORT A BORDO (CRUISING THE PAST)

Cuando los trabajos fueron finalizados el crucero zarpó hacia Rotterdam que, siendo su puerto base original, fue considerado comenzar sus nuevas funciones en el mismo, en honor a su orgullosa herencia holandesa. Desde allí comenzaría su viaje inaugural oficial cuando partiera el 7 de abril de 1966 navegando por el Mar del Norte hasta llegar a Southampton el 8 de abril. En 1966 el ***Achille Lauro*** incluso desempeñó un papel especial en la evacuación de las familias de los militares británicos que quedaron atrapados en los disturbios en Adén (Yemen), e hizo uno de los últimos tránsitos hacia el norte a través del Canal de Suez antes de que se cerrara

durante la Guerra de los Seis Días entre Egipto e Israel, en junio de 1967. El Canal había sido cerrado por el gobierno egipcio y bloqueado en ambos extremos mediante minas y barcos hundidos pero, afortunadamente, sería reabierto el 5 de junio de 1975. Por ello y debido al cierre del Canal, el ***Achille Lauro*** continuó en el servicio de línea de Australia hasta la década de 1970, pero como a todos los demás barcos en el servicio australiano, la ruta había cambiado, teniendo que contornear Sudáfrica y muchos regresaron a través del Canal de Panamá, operando así un servicio alrededor del mundo. Haría cinco viajes en redondo a Australia y Nueva Zelanda cada año. Sin embargo, realizó un viaje único para su regreso a Europa, ya que partió de Sydney el 28 de septiembre de 1969, navegó vía Wellington, Papeete, Tahití y se dirigió a América del Sur, incluida una escala en Río de Janeiro, antes de dirigirse a Southampton y Rotterdam. El buque emprendió un nuevo viaje vía Sudáfrica, para regresar por Sudamérica. En 1972 Flotta Lauro decidió someterlo a una revisión ordenando a su capitán arrumbar a Génova en mayo de 1972.

CABINA DE A BORDO (ALFAMODEL43)

Sin embargo, parecía que cada vez que se encontraba en un astillero, resultaba un barco con mala suerte porque, nuevamente y mientras el trabajo estaba en marcha, su superestructura desde el puente hasta la proa se incendiaba el 19 de mayo de ese año, sufriendo daños considerables, lo que le obligaba a pasar otros cinco meses antes de que pudiera volver a sus funciones. A estas alturas, Flotta Lauro ya había decidido que, debido a la baja carga de pasajeros, el ***Achille Lauro*** sería retirado de su servicio en Australian Passenger Liner. Por lo tanto, cuando se completó su revisión, se dirigió nuevamente a Rotterdam, partiendo el 13 de octubre para navegar a través de sus puertos de escala habituales hasta Sídney, desde donde operó otra temporada de verano en cruceros cortos, siendo un barco muy popular. Como crucero de tiempo completo fijó su base en Génova, desde donde operaría 14 circuitos nocturnos por el Mediterráneo oriental, siem-

pre con salida los sábados, uniendo Génova, Nápoles, Alexandra, Port Said, Beirut, Haifa, Estambul, El Pireo, Capri y vuelta a Génova.

EN PUERTO (CRUISE SHIPS IN ANTWERP)

En 1975 y mientras navegaba por el estrecho de los Dardanelos, colisionó con el ***Youssef***, un transporte de ganado de 497 toneladas y pabellón libanés, que se hundió rápidamente, pudiendo ser rescatada su tripulación, aunque uno de sus miembros perdió la vida con el siniestro. El ***Achille Lauro*** por su parte, no sufrió daños de importancia y, por lo tanto, pudo continuar su viaje. Al ser un barco de aspecto moderno tanto exterior como interiormente, se había convertido en popular entre los viajeros europeos y las compañías turísticas alemanas descubrieron que era el crucero ideal para ellos, decidiendo tenerlo fletado durante varios años. A partir de entonces, fueron los sudafricanos quienes lo alquilaron durante cinco meses desde noviembre de 1979 hasta marzo de 1980 y repitieron este programa durante otras dos temporadas. Sin embargo, cuando se encontraba realizando un crucero desde Sudáfrica en noviembre de 1981 se produjo un incendio en el bar y, durante la evacuación, murieron tres de sus pasajeros aunque aparentemente el fuego se extinguió rápidamente. Según los informes, una pasajera aterrorizada saltó por la borda pereciendo ahogada. Y al enterarse su esposo del desgraciado suceso, sufrió un infarto y falleció a bordo, aunque no se conocen detalles del tercer deceso. Una vez más tuvo que ser puesto fuera de servicio por un corto espacio de tiempo. En 1981 sufría un nuevo incendio que volvía a dejarle fuera de servicio por un tiempo. Al año siguiente, y mientras se encontraba amarrado en Tenerife, les llegaba la mala noticia de que la Flotta Lauro había quebrado. Desde finales de 1981, Flotta Lauro Lines se enfrentaba a graves problemas financieros y ya se había embargado parte de su flota de carga por impagos. Cuando el ***Achille Lauro*** fue reparado de los daños causados por el fuego, volvió a Génova desde Sudáfrica, haciendo una escala en el puerto de Tenerife el 23 de enero de 1982. Sin embargo, al atracar fue abordado por las

autoridades e inmediatamente puesto bajo arresto, quedando detenido en dicho puerto canario durante un año completo. Finalmente, el 22 de enero de 1983, reanudaba viaje gracias a la intervención del gobierno italiano. Se dirigió a su puerto base, Génova, pero a su llegada el 28 de enero de 1983 fue nuevamente inmovilizado. Debió haber sido demasiado para el fundador de la empresa, el Sr. Achille Lauro, quien tristemente falleció el 15 de noviembre de 1983. Se trataba de un empresario que había levantado una importantísima compañía naviera. El hombre había visto florecer su compañía durante muchos años pero, cuando adquirieron los dos nuevos barcos, con la caída del tráfico en las décadas de 1960 y 1970 y los desastres en curso, pasó a estar al borde de la ruina.

EN PUERTO (SSMARITIME)

El ***Achille Lauro*** volvió una vez más a sus funciones de crucero en julio de 1984, realizando cinco de sus cruceros regulares de 14 noches para, al final, volver a quedar amarrado. El poderoso naviero griego, Chandris Lines llegó a un acuerdo con Flotta Lauro Lines en 1985 para hacer un contrato de fletamento y operar el buque desde Génova en unos 20 circuitos cada año durante los próximos treinta y seis meses. Partió en su primer crucero el 5 de marzo de 1985 y tanto Chandris, como las empresas británicas y estadounidenses lo comercializaron bastante bien. A medida que la primera temporada de vuelos chárter de Chandris llegaba lentamente al final de lo que había sido un excelente inicio de la campaña, el ***Achille Lauro*** partió de Génova el 3 de octubre para un crucero de 11 días, visitando Nápoles, Alejandría, Port Said, Ashdod, Limassol, Rodas, El Pireo y Capri para finalizar regresando a Génova. A bordo había 755 pasajeros y muy rápidamente se habían acostumbrado éstos a una alegre rutina a bordo ya que, además de celebrarse los torneos deportivos habituales (tejo, billar, etc.), o disfrutar de la plácida lectura de un libro en uno de los muchos salones del barco o pasar una tarde de ocio alrededor de la piscina con una bebida fría, por la noche era servida una cena excelente, seguida de más entretenimiento y baile. También por la noche, un grupo de bailarines polacos añadirían un toque de clase con sus actuaciones de ballet.

IMÁGENES TRAS EL SECUESTRO (CENTER FOR ISRAEL EDUCATION)

Y en éstas estaban cuando el 7 de octubre de 1985, se iniciaría uno de los incidentes que le haría famoso en los medios, cuando cuatro miembros del Frente de Liberación de Palestina se hacían con el control del transatlántico frente a las costas de Egipto cuando navegaba desde Alejandría a Port Said. En su transcurso tomaron como rehenes a los pasajeros y la tripulación, ordenando al capitán que el barco navegara hasta Tartus (Siria), exigiendo la liberación de 50 palestinos que estaban en prisiones israelíes. Después de que se les negara el permiso para atracar en Tartus, los secuestradores mataron en represalia a un pasajero judío-estadounidense discapacitado y luego arrojaron su cuerpo por la borda. El barco regresó a Port Said y, tras dos días de negociaciones, los secuestradores acordaron abandonar el trasatlántico a cambio de obtener un salvoconducto, volando hacia Túnez a bordo de un avión comercial de aquel país. Este avión, sin embargo, fue interceptado por aviones de combate estadounidenses y obligado a aterrizar en Sicilia. Allí, la Fuerza Delta de los Estados Unidos intentó detener sin éxito a los secuestradores para juzgarlos en Estados Unidos, lo que provocó la Crisis de Sigonella. Los cuatro terroristas fueron finalmente condenados a penas de prisión por los tribunales italianos, mientras que el autor intelectual de la operación, que no había participado en el secuestro real, recibió un pasaje a Yugoslavia y escapó. Después de la terrible experiencia sufrida, el ***Achille Lauro*** suspendió el resto de su calendario y permaneció en Génova, para continuar con su programa regular de circuitos en marzo de 1986. Sorprendentemente, solo un mes después, el 6 de abril, encalló en Alejandría, pero afortunadamente pudo ser reflotado sin sufrir ningún daño siete horas después. Durante este año 1986 realizó dos escalas en Mahón. El buque continuó sus servicios, aunque cambió

de bandera a principios de 1987 cuando la Flotta Lauro pasó a manos de "Mediterranean Shipping Company", más conocida en los tiempos actuales como MSC Cruises, y la nueva compañía pasó a llamarse "Star Lauro".

IMÁGENES TRAS EL SECUESTRO (CENTER FOR ISRAEL EDUCATION)

Habiendo ganado el buque una nueva vida, fue enviado a Australia. Mientras estaba en Fremantle, hacía viajes, solo para ver las carreras de la jornada, mientras que otros días, realizaba viajes diurnos a ninguna parte. Se había corrido la noticia de que se trataba de un barco increíble y que la comida y el servicio a bordo eran igualmente increíbles, y todo esto aseguró su futuro regreso a Australia. Incluso antes de su llegada a Fremantle, se había publicado un folleto para su viaje de regreso a la Bretaña y Génova, navegando por Sudáfrica, ofreciendo unas tarifas atractivas. Partió de Fremantle el 16 de febrero de 1987 navegando hacia Sudáfrica, Southampton y Génova donde reanudó su verano habitual Mediterráneo oriental en funciones de crucero desde mediados de marzo hasta finales de octubre. La buena noticia que saltaría muy pronto a los medios fue que ***Achille Lauro*** se dirigiría a Australia de nuevo. Lo hizo navegando vía Fremantle y llegando a Melbourne el viernes 26 de enero de 1990 y a Sídney, el domingo 28. Luego realizó un crucero por el Pacífico Sur de 11 noches regresando a Sydney el 8 de febrero, y esa noche partía para un viaje en línea a Southampton navegando a través de Melbourne, Fremantle, Port Louis (Mauricio), Durban, Ciudad del Cabo, Jamestown (Santa Elena), Funchal (Madeira) y Southampton. En 1991 volvía a Australia y, habiendo llegado a Sídney, comenzó a operar 7 cruceros por el Pacífico, otros circuitos serían alrededor de Nueva Zelanda, además de otros más cortos hasta el 26 de abril de 1991. Alojamiento: Es interesante notar que para sus viajes de línea, así como en sus cruceros australianos, su alojamiento cambió de la capacidad europea de solo un máximo de 800 pasajeros a una capacidad máxima de 1.343, siendo empleadas todas las literas a bordo. Star Lauro decidió realizar un video promocional especial en 1991, que en un principio fue entregado a las agencias de viaje y luego se puso a disposición de quien quisiera tenerlo. El buque partió de Sydney el 26 de abril de 1991 para su viaje de línea de 46 noches al Reino Unido navegando desde Síd-

ney a través de Melbourne, Fremantle, Bali, Singapur, Port Louis, Durban,

IMAGEN DEL PAVOROSO INCENDIO A BORDO QUE ACABÓ CON EL BUQUE (MARITIME NATION)

Ciudad del Cabo, Jamestown, Georgetown (Isla Ascensión) y Funchal, llegando a Southampton el martes 11 de junio. Y tras haber operado una serie de cruceros fuera del Reino Unido, volvía a partir de Southampton en noviembre para dirigirse a Australia llegando a Sídney el 15 de diciembre. Esta sería su temporada más extensa de cruceros ya que operaría entre el Pacífico Sur y Nueva Zelanda, sumando un total de 13 cruceros, incluidos varios circuitos especiales más cortos. Pero el 30 de noviembre de 1994 se iba a escribir el final de esta interesante historia cuando se encontraba navegando rumbo a Sudáfrica con 979 personas a bordo, entre pasajeros y tripulantes. Al encontrarse frente a las costas de Somalia un nuevo incendio se declaraba a bordo haciendo presa de todo el barco. Debido a la falta de supervisión, el fuego se descontroló antes de ser descubierto y, aunque la tripulación trató de sofocarlo durante varias horas, no tuvo éxito. No hubo más remedio que hacer abandono del buque y durante el trasbordo a los barcos que acudieron al rescate, en que participó el ***USS Halyburton***, dos pasajeros murieron y otros ocho resultaron heridos. El ***Achille Lauro*** acabó por irse a pique dos días después, el 2 de diciembre, y se dice que no se ha podido localizar el pecio. Las autoridades italianas dijeron que el incendio había sido causado por algún cigarrillo desechado, pero lo cierto es que había comenzado en la misma sala de máquinas después de que explotara una de sus calderas.

26

ACHILLE LAURO (CRUISE SHIPS IN ANTWERP)

Amadea

VISTA POR LA AMURA DE ESTRIBOR (FLEETMON)

El buque ***Amadea*** es un crucero propiedad de Amadea Shipping Company, estando bajo contrato por la operadora Phoenix Reisen, con sede en Alemania. Fue construido por los astilleros Mitsubishi Heavy Industries, Nagasaki (Japón), el 6 de abril de 1991, y comenzó a prestar servicio como ***Asuka*** navegando para la Nippon Yusen Kaisha, de Japón. Fue el crucero más grande jamás construido en Japón en ese momento. Diseñado especialmente para el mercado japonés, fue durante muchos años el barco más lujoso de Asia. Su viaje inaugural se inició el 24 de diciembre del mismo año, entre Yocohama y Taiwán. A partir de entonces se dedicó a llevar a cabo circuitos turísticos por las costas de Asia Oriental y Australia. Fue adquirido en 2006 por Amadea Shipping Co. Ltd., tras una renovación en el astillero de Yokohama, navegando después hacia Europa y comenzó a realizar cruceros para pasajeros alemanes y lo fletó a la operadora Phoenix Reisen, siendo rebautizado con el nuevo nombre de ***Amadea***. Ese mismo año, la Nippon Yusen lo reemplazó por el ***Asuka II***. El operador turístico alemán Phoenix Reisen se fundó en 1973. En 1988 alquiló el Maxim Gorkiy para comenzar su etapa en el creciente mundo de los cruceros. Al principio, Phoenix Reisen era una línea puramente de cruceros de alta mar, pero en 1993 amplió su gama para incluir los populares cruceros fluviales. Sólo unos pocos barcos tienen tantos clientes habituales como los barcos de Phoenix Reisen ya que, además de los barcos oceánicos, dispone de algunos barcos más pequeños para una navegación excepcional y numerosos barcos fluviales. Este elegante crucero es el buque insignia de primera clase de su operadora. Con una eslora de 192,82 metros por una manga de 24,70 y un calado de 6,20, tiene un desplazamiento de 28.856 toneladas. El ***Amadea*** incorpora una motorización a base de 2 motores diesel MAN

Mitsubishi 7L58/64 con una potencia de 17.300 kW (combinado) que manejan 2 hélices y navega a una velocidad de 21 nudos. Está abanderado en Nassau (Bahamas).

DETALLE (FALMOUTH_CORNWALL LIVE)

INICIANDO LA MANIOBRA DE DESATRAQUE
(WIKIMEDIA COMMONS.COM)

En cuanto a confort, decir que a bordo sólo existen camarotes exteriores. Todas las cabinas han sido diseñadas para estar al más alto nivel de acogedoras, elegantes y espaciosas, contando, al menos, con 16 metros cuadrados de espacio. El interior es espacioso, con grandes restaurantes, amplios salones y bares, incluido el salón Atlantic Ocean de dos plantas. El barco ha sido diseñado de manera que todos los camarotes estén orientados al exterior. El barco fue renovado por última vez en 2011. Se atiende a personas con discapacidad, con cinco ascensores y

dos cabinas accesibles para discapacitados.

CHIMENEA Y LIBREA CORPORATIVA (ONNOZONE PHOTOGRAPHY)

SUPERIOR BALKONKABINE (MEGACHARTERS)

Ha sido dotado de una capacidad para 624 pasajeros en las mejores condiciones de confort para una agradable estancia a bordo. Tiene 300 cabinas exteriores, 3 interiores, 108 con balcón privado y, accesibles para silla de ruedas, otras 2. Dispone de 8 cubiertas para uso del pasaje, con 5 ascensores de comunicación entre ellas y su tripulación es de entre 250 a 280 miembros, en su mayoría europeos y filipinos. Fiel al perfil estandard de su propietaria, el idioma a bordo es el alemán, y las programaciones de

AUSSENKABINE (SEASCANNER)

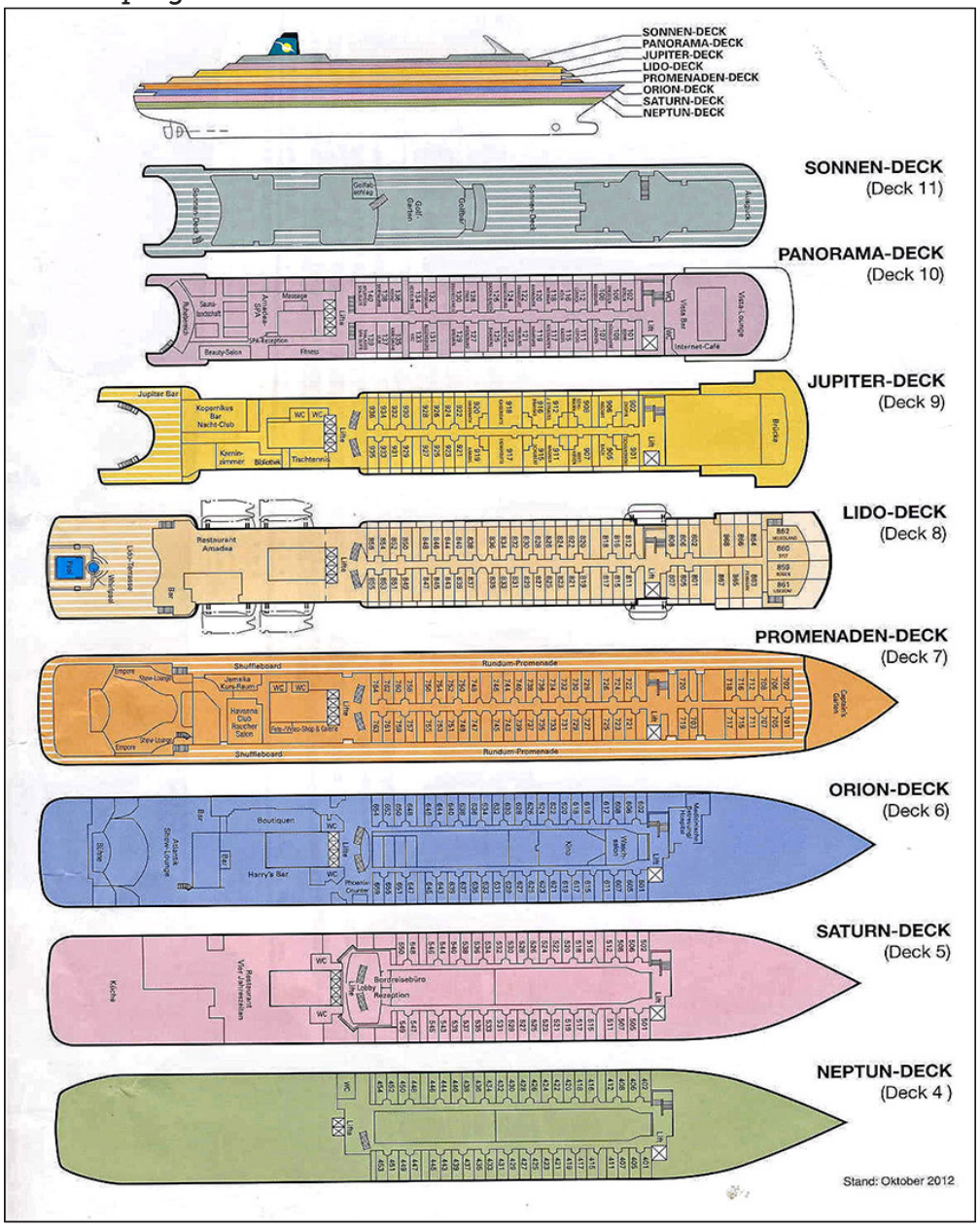
JUNIOR SUITE (SEASCANNER)

CONFORT: SALONES (CRUISE WONDERLAND)

la diversión y actividades a bordo y excursiones, también se ofrecen íntegramente en alemán. Las rutas son muy individuales y en ellas se encuen-

tran muchos puertos inusuales y poco visitados. La última gran reforma y modernización llevada a cabo en el buque data de 2021. El equipamiento de las cabinas consta de TV vía satélite, aire acondicionado regulable, teléfono, minibar, caja fuerte, ducha y secador de pelo. Las 140 cabinas y suites ubicadas en las cubiertas Lido, Júpiter y Panorama Deck están dotadas de un balcón/veranda privado. Previa solicitud, el servicio de cabina servirá bebidas, snacks y desayunos en la misma. En las categorías de cabina y suites de lujo, el servicio Silver u Gold se encuentra disponible.

El ambiente a bordo: Como en todos los barcos de Phoenix el ***Amadea*** ofrece una experiencia de crucero clásica en un ambiente excepcionalmente amigable y familiar, relajado e informal, con programas de diversión y buen entretenimiento, mientras se visitan los enclaves y lugares más bellos del mundo. Y ya sea que el pasajero prefiera un programa variado a bordo o disfrutar de unas horas de relax para descansar, para todos ellos existe el programa adecuado a bordo.

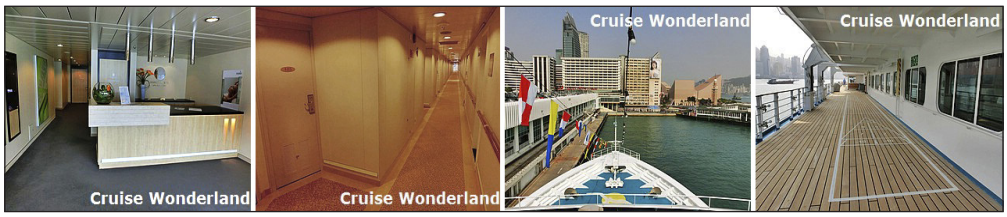


PLANO DE CUBIERTAS (DECKS) (MEGACHARTES)

La decoración interior del buque es elegante, a base del empleo de colores agradables y muebles suaves de fino gusto. Además, en las escaleras y pasillos se exponen muchas obras de arte japonesas. Es adecuado para los pasajeros alemanes que quieran pasar unas vacaciones de crucero en un barco moderno con un estilo informal, un entorno confortable y un servicio atento.

CONFORT. RESTAURANTES Y TERRAZA (CRUISE WONDERLAND)

Información gourmet: Un día a bordo del ***Amadea*** comienza con un rico desayuno, que es posible degustar en el propio camarote o, visitar el espléndido desayuno buffet. A la hora del almuerzo se puede disfrutar del mismo en el buffet, o cenar a la carta. Otra posibilidad es que, si hace buen tiempo, se podrá disfrutar del desayuno y el almuerzo al aire libre en la terraza del Lido. Entre medias, se sirve el siempre popular café y té de la tarde, acompañados de las dulces tentaciones elaboradas por el maestro pastelero. La cena dispone de un menú variado. Además, los asientos en el restaurante están reservados individualmente durante la duración del crucero y un horario de mesa común permite disfrutar del almuerzo y la cena sin prisas. Otra oferta es la posibilidad del pequeño snack a medianoche, como final culinario del dia. El buque dispone de dos restaurantes con un total de 630 asientos. También se encuentra el Lido Café.



DETALLES (CRUISE WONDERLAND)

Entretenimiento, Deportes y Relajación: A bordo se puede disfrutar de las cómodas tumbonas en las cubiertas exteriores, que invitan a tomar el sol y a la relajación. Actividades como el tejo o el golf brindan el deporte en la cubierta, mientras es posible dar rienda suelta a la creatividad por medio de clases de manualidades o pintura, que también se ofrecen a bordo. Para los más activos, el gimnasio es el lugar ideal para fortalecerse, complementándose posteriormente con la relajación y recreación que ofrece la zona del spa. Dispone de 1 piscina, exterior y 3 yacuzzis. En todos ellos se ofrece una amplia variedad de actividades todos los días. Y ya llegada la noche, los pasajeros pueden disfrutar de los fantásticos espectáculos y actuaciones que se ofrecen en el teatro, tras lo cual podrá finalizarse la velada con una copa en el bar. El entretenimiento incluye una discoteca en el Copernicus Bar y música clásica en el Vista Bar, con espectáculos tipo show en el salón Atlantic Ocean Lounge, de dos plantas, así como celebración de actos sociales y conferencias. El barco cuenta con un total de sie-

te bares, salón de observación, biblioteca, sala con chimenea y cibercafé. Este elegante barco ofrece las posibilidades de un crucero «clásico», con todo lo que conlleva. ***Amadea***, el buque insignia de Phoenix Reisen, ofrece salidas desde Bremerhaven, Hamburgo o Kiel en verano. Todos los años se organizan cruceros mundiales en invierno que suelen durar más de 100 días. El buque realizó escalas en este puerto de Mahón el 30 de noviembre de 2014 y el 26 de octubre de 2017. De no haber cambios, el buque era nuevamente esperado los días 15 y 22 de octubre de la temporada de 2023.

IMPRESIONANTE PERSPECTIVA AÉREA (ARNE LÜTKENHORST)

DIFERENTES PERSPECTIVAS DEL BUQUE (W. DREYER - CREW CENTER)

Ambition

***AMBITION* (CRUISEMAPPER.COM)**

El buque ***Ambition*** es un crucero operado en la actualidad por la Ambassador Cruise Line. Completado en Francia como ***Mistral*** para Festival Cruises en 1999, estuvo navegando entre 2005 y 2019 como ***Grand Mistral***, para Ibero Cruceros y como ***Costa neoRiviera*** mientras fue propiedad de Costa Cruceros. El barco estuvo posteriormente en servicio con AIDA Cruises, una subsidiaria de Carnival Corporation & Plc, que tras rebautizarlo como ***AIDA mira***, le tuvo en servicio hasta su venta en 2022 a Ambassador Cruise Line, quien le cambió nuevamente el nombre al actual ***Ambition***, comenzando a navegar con el mismo en mayo de 2023. Con todos estos nombres realizó multitud de escalas en Mahón, siendo la de la temporada de 2023 la primera que lo llevaba a cabo con su nuevo nombre. Veamos su historia marítima:

El barco ***Mistral*** fue encargado originalmente por la Renaissance Cruises en el verano de 1996, pero el pedido fue posteriormente retirado. El astillero Chantiers de l'Atlantique, que iba a construirlo y un grupo de banqueros, poseían juntos la propiedad del barco a través de una empresa llamada Auxiliaire Maritime. Durante su construcción, el encargo pasó a manos de Festival Cruises quien, con ello, recibiría el que sería su primer barco de nueva construcción. De este modo, el ***Mistral*** se convertía en el primer buque de la clase crucero que se ponía en servicio en la flota de Festival Cruises, marcando el inicio de un programa de nuevas construcciones, que ya se vería con la adjudicación de dos nuevas unidades gemelas al astillero francés. Diseñado y construido por europeos, el barco estaba destinado al mercado europeo de pasajeros y, tras entrar en servicio en julio de 1999, pasó cuatro meses en el Mediterráneo antes de iniciar una serie de circuitos de invierno en el Caribe, operando desde Guadalupe.

EN SU PRIMERA ETAPA COMO *MISTRAL* EN KIEL (WIKIPEDIA)

VISTA DE LA ZONA DE RECEPCIÓN (SUNDERLAND ECHO)

El buque había sido construido según la clasificación de la sociedad Bureau Veritas, con sede en París, y era el crucero con bandera francesa más grande construido desde Francia en 1961. Como características generales citar que, con un desplazamiento de 47.900 toneladas, tiene 216 m de eslora, una manga de 28,8 y un calado de 6,85. Estaba propulsado por el último sistema en propulsión diésel-eléctrico de alto rendimiento, para lo que disponía de cuatro motores de grupo electrógeno Wärtsilä de la serie 38, que accionaban los alternadores a 600 rpm. Los motores diesel de 12 cilindros tienen cada uno una potencia nominal de 7.920 kW, lo que da una capacidad máxima de instalación de 31.680 kW. La energía eléctrica se suministra a 6,6 kV al cuadro de distribución principal, el cual está dividi-

do en dos partes independientes interconectadas a través de disyuntores de alta corriente por razones de redundancia. Con todo ello, el buque es capaz de desarrollar una velocidad de crucero de 19,5 nudos, pudiendo alcanzar un máximo de 21,5. Está equipado, así mismo, con un par de estabilizadores de aletas plegables Mitsubishi, mientras que los ascensores y montacargas son de la firma MacGregor.

***AMBITION*. DETALLES (SUNDERLAND ECHO)**

En cuanto a confort, el buque poseía una capacidad de ocupación doble de 1.196 pasajeros, con una tripulación de 473 personas. Cuenta con 598 cabinas distribuidas en ocho cubiertas de hotel, cada una de las cuales lleva el nombre de pueblos y ciudades europeas: París, Roma, Londres, Berlín, Bruselas, Atenas, Cannes y Madrid. Las cabinas se dividen, a su vez, en diez categorías dependiendo principalmente de la ubicación. Las cabinas estándar son de 13 metros cuadrados y las suites de 22. Las 80 suites de la cubierta 10 (Atenas) tienen cada una un balcón privado y una bañera. Todas las cabinas están diseñadas para funcionar como dobles o gemelas.

CONFORT. SUITES (AMBASSADOR CRUISE LINE)

CONFORT. JUNIOR SUITE CABIN (AMBASSADOR CRUISE LINE)

CONFORT. SUITES (CRUISE MAPPER)

Dirigido al mercado europeo de cruceros, el ***Mistral*** atendía a los principales idiomas europeos y no sólo contaba con señalización en todos ellos y personal multilingüe, sino también con un sistema de televisión interactiva y otro de información al que los pasajeros podían acceder en su propio idioma. Las zonas públicas, que están situadas principalmente en las cubiertas 5, 6 y 11 y, en sintonía con el tema de una Europa sin fronteras, fueron diseñadas para ser lo más abiertas posible. Los pasajeros ingresan al barco por la cubierta 5 (París) a un vestíbulo principal de dos plantas de altura y al área de recepción que cuenta con una pieza central de mármol con una cascada. En la misma cubierta se encuentra el salón de espectáculos en carrusel con capacidad para 600 personas, que se extiende por

dos cubiertas y tiene dos entradas en cada una. En la cubierta 5 también se encuentran la galería comercial Saint-Honoré y L'Etoile, el restaurante principal, con capacidad para 610 comensales. En la cubierta 6 (Roma) se encuentra el café Greco, con vistas al vestíbulo, y a popa, el restaurante Rialto que, en verano, ofrece a los comensales mesas al aire libre parcialmente sombreadas por una carpa de lona. En la cubierta 6 también se encuentra el casino San Remo con ruleta, blackjack y máquinas tragamonedas. La cubierta 11 (Cannes) cuenta con el club deportivo del barco y una amplia zona de piscina que incorpora una piscina principal, una piscina de chapoteo e instalaciones de talasoterapia. El spa de salud, diseñado por los especialistas británicos The Syntax Group, es uno de los más grandes que existen. La cubierta de Cannes también cuenta con una cafetería/salón de té en popa, La Croisette, que está rodeada por un paseo cerrado que ofrece vistas panorámicas. Otras instalaciones a disposición de los pasajeros incluyen teatro y discoteca, salas de fumadores y naipes e instalaciones para adolescentes y niños.

RESTAURANT (CRUISES FROM LIVERPOOL)

Festival Cruises fletó el barco durante los primeros 12 años, con la opción de comprarlo después de los primeros seis años. El barco salió flotando del astillero el 2 de enero de 1999 y fue bautizado el 25 de junio de 1999, siendo su madrina Claude Deschamps, la esposa del conocido jugador de fútbol francés, Deschamps. El ***Mistral*** zarpó en su viaje inaugural el 17 de julio de 1999, un crucero de 7 días desde Génova hasta las islas griegas. De allí fue enviado a Guadalupe, en el Caribe, finalizada su temporada inaugural en el Mediterráneo y luego operó principalmente desde Cuba. Festival Cruises realizó suspensión de pagos en 2004 y la mayor parte de la flota de la compañía, incluido el ***Mistral***, fue vendido nuevamente al Grupo Alstom, matriz de sus constructores, y fletado a Viajes Iberojet, para ser operado por Ibero Cruceros, habiéndose comercializado como ***Iberostar Mistral***. El buque se vendió oficialmente a Iberojet en una subasta y posteriormente pasó a llamarse ***Grand Mistral***, debutando para la línea de cruceros el 30 de mayo de 2005. En 2007, Carnival Corporation & plc. creó otra empresa conjunta con Orizonia Corporation bajo la marca Iberojet Cruceros de

esta última, donde Carnival posee el 75% y Orizonia el 25% de la empresa. Con esto, ***Grand Mistral*** pasaría a ser propiedad de la nueva empresa conjunta. Y en agosto de 2013, se anunció que el buque sería transferido a Costa Cruceros en noviembre y que se cancelarían sus itinerarios previstos por Sudamérica desde Santos, en Brasil.

COMO *GRAND MISTRAL*, DE ÍBERO CRUCEROS (JOHN LATTER, SHIPSPOTTING)

COMO *COSTA neoRIVIERA* EN MAHÓN (ARTEFOTO)

En septiembre de 2013, Costa Cruceros anunció que el barco transferido, que pasaría a llamarse ***Costa neoRiviera***, asumiría un papel central en el lanzamiento de un nuevo subproducto que se centraría en barcos más pequeños con escalas más largas, más pernoctaciones y nuevos lugares exóticos entre los itinerarios ofrecidos. En octubre de 2013, Costa reveló que tendría su base en Dubai, con su debut programado para el 24 de noviembre de 2013. Según se informó, la compañía invirtió 10 millones de euros en transformar el barco para integrarlo en su flota. Más adelante el buque abandonó la flota de Costa en octubre de 2018, después de que se anunciara el 25 de mayo de 2018 que el barco sería

transferido a la marca hermana, AIDA Cruises.

LUPINOS RESTAURANT (AMBASSADOR CRUISE LINE)

Costa neoRiviera entró en dique seco en el astillero San Giorgio del Porto, en Génova, el 30 de octubre de 2019 para ser sometido a una transformación por valor de 55 millones de dólares para integrarse en la flota de AIDA. Posteriormente partió del astillero el 28 de noviembre de 2019 y llegó a Palma de Mallorca el 29 para recibir su nuevo nombre. Como ***AIDAmira*** fue bautizado oficialmente, siendo su madrina Franziska Knuppe, actriz y modelo alemana, lo que tendría lugar el 30 de ese mismo mes en Palma de Mallorca.

NAVEGANDO COMO *AIDAmira* (SHIP-TRACKING.COM)

El ***AIDAmira*** fue el cuarto barco incluido en el programa «AIDA Selection» de AIDA, junto con los ***AIDAaura***, ***AIDAcara*** y ***AIDAvita***, para el que se empleaban los barcos más pequeños de la flota con la idea de realizar itinerarios más largos, pero haciendo escala en lugares exóticos. Su cruce-

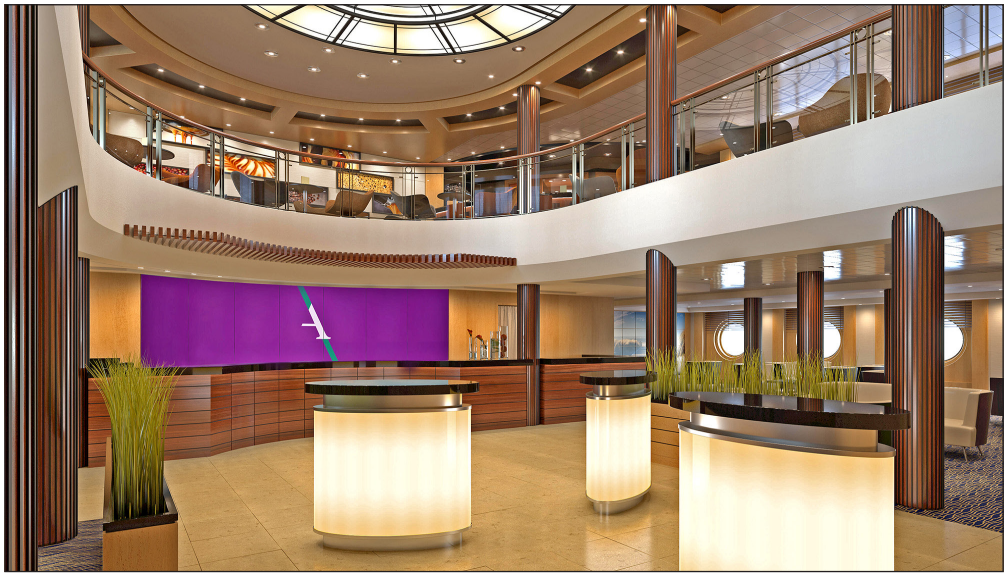
ro inaugural estaba programado para iniciarse el 4 de diciembre de 2019 en que zarparía con rumbo a Sète y Barcelona, pero fue cancelado en el último momento debido a las continuas renovaciones que le obligaron a permanecer en Palma hasta el 4 de diciembre. El barco partió a cumplir su primera temporada en Sudáfrica, ofreciendo cruceros de 14 días desde Ciudad del Cabo, aunque solo pudo realizar el viaje del 23 de diciembre de 2019. Después de exactamente tres meses, todo volvió a terminar, porque desde mediados de marzo de 2020 la pandemia mundial de COVID 19 provocó la interrupción de los cruceros. Llegado el mes de marzo, con la pandemia de COVID-19, durante el cual seis pasajeros fueron puestos en cuarentena en el ***AIDAmira***, después de haber volado en un avión con otro pasajero que luego dio positivo por COVID-19. Al final, más de 1.700 pasajeros se vieron retenidos en espera de los resultados de sus pruebas, mientras el barco permanecía atracado en Ciudad del Cabo. El 19 de marzo de 2020, todas las pruebas dieron negativo, tras lo que se permitió el desembarque de los pasajeros. Estaba previsto que regresara al Mediterráneo de mayo a septiembre de 2020, navegando dentro de la región del Mediterráneo oriental, desde Corfú, pero la pandemia hizo que AIDA suspendiera como precaución sus operaciones durante esa temporada. Y después de estar inmovilizado desde 2020, AIDA vendió el barco en enero de 2022 a la nueva empresa Ambassador Cruise Line. Ambassador había sido fundada en mayo de 2021 por el ex director ejecutivo de CMV (Cruise & Maritime Voyages), Christian Verhounig, junto a otros ex altos ejecutivos de dicha empresa. Inicialmente operó el ***Ambience***, de 70.300 toneladas de desplazamiento, que fuera construido en 1991, desde puertos del Reino Unido. Y aquí comienza la historia de sus últimos años hasta la actualidad.

2023: *AMBITION* (THE MIRROR)

Después de varias semanas atracado en Croacia, el ***Ambition***, ya ex ***AIDAmira***, navegó hasta Bar City, en Montenegro, donde estuvo esperando ser sometido a una remodelación exhaustiva antes de poder entrar en servicio para su nuevo operador. El pase por el dique seco planificado incluía mejoras en la vertiente de hotel, además de mejoras en el aspecto técnico. Uno de los aspectos más destacados del proyecto fue la instalación de las últimas tecnologías de reducción de emisiones, para cumplir con la nor-

mativa IMO Tier III. Pero antes del cumplimiento de los trabajos citados, Ambassador informó a los medios que alquilaba el buque al gobierno escocés por espacio de seis meses. Con su capacidad para 1.428 pasajeros, sería empleado temporalmente como albergue de refugiados ucranianos llegados al país.

"Hemos llegado a un acuerdo conjunto con el gobierno escocés que significa que podemos apoyar el programa escocés de reasentamiento de la población ucraniana, que en gran parte está huyendo de su país", afirmó la compañía en un comunicado. "Aún estamos ultimando los detalles con las distintas partes involucradas, pero nos comunicaremos con los pasajeros a su debido tiempo para explicarles este acuerdo y esperamos que puedan comprender nuestros deseos de ayudar con esta causa. Estamos orgullosos de apoyar una causa humanitaria tan importante", señaló un portavoz de la compañía.



RECEPTION ZONE (CRUISE CRITIC)

Por fin, en abril de 2023, se llevaron a cabo los trabajos de renovación en cuatro semanas en el Lloyd Werft de Bremerhaven, Alemania. Con ello, el ***Ambition*** se actualizaba para cumplir con los estándares de emisiones, que requerían una reducción en la producción de óxido de nitrógeno del barco. Los trabajos en el muelle del Lloyd Werft también incluyeron otros de mantenimiento de las unidades de propulsión, timones y estabilizadores, así como una nueva capa de pintura asumiendo los colores de la librea de la nueva propietaria. Con la ayuda de tres remolcadores portuarios, el crucero fue desacoplado del gran Kaiserdock II (el muelle de 267,90 metros construido entre 1908 y 1913 y que fue ampliado a 335 metros entre 1929 y 1931) y puso rumbo al Mar del Norte a través de la esclusa Norte. Se dirigía a Kristiansand, en el sur de Noruega, donde aún quedaba material por recoger. Desde allí el barco tomó rumbo a Newcastle, donde el 11 de mayo de 2023 tendría lugar su rebautizo a cargo de su nueva madrina de ceremonias, Shirley Robertson, ex campeona de vela y doble medallista de oro olímpica, a la par que presentadora de la televisión británica. La primera escala en el viaje inaugural del barco fue Dundee, el lugar de nacimiento de Robertson.

EL *AMBITION* A PUNTO DE VOLVER AL AGUA TRAS LAS REFORMAS. UN DÍA IMPORTANTE (CREW CENTER)

"Como una de las caras más reconocibles de la navegación, no parecía haber mejor opción para la madrina de ***Ambition*** que Shirley Robertson", dijo Christian Verhounig, director ejecutivo de Ambassador Cruise Line, quien prosiguió "Como pionera para las mujeres en este deporte, no solo le apasiona todo lo relacionado con la náutica, sino que la historia de Shirley es una inspiración para todos nosotros. Es más, con el lanzamiento de nuestro segundo barco también anunciamos salidas de cruceros desde siete puertos regionales del Reino Unido, incluida la ciudad natal de Shirley, Dundee".

LA MEDALLISTA SHIRLEY ROBERTSON, MADRINA DEL *AMBITION* (AMBASSADOR CRUISE LINE)

Tras la ceremonia de nombramiento, el ***Ambition*** emprenderá su viaje inaugural de dos semanas de duración, visitando destinos en Francia y España. Luego ofrecerá viajes desde los seis puertos regionales de Ambassador en el Reino Unido: Londres Tilbury, Dundee, Liverpool, Belfast, Bristol y Falmouth.

LOUNGE (WORLD OF CRUISING)

El buque Ambition, con capacidad ajustada para 1.200 pasajeros, contiene 714 cabinas, 125 con balcones y 113 suites con hasta 62 metros cuadrados de espacio habitable. Comprende dos restaurantes principales y opciones gastronómicas especializadas, una cafetería informal estilo bistró, cuatro bares y salones y un pub, complementados por un teatro principal escalonado, un casino, una sala de juegos, una biblioteca y un estudio de artesanía. También se dispone a bordo de centro de bienestar, gimnasio, dos piscinas y una variedad de tiendas. Sobre los itinerarios que se desea confiar a este buque, Mr. Verhounig, Director ejecutivo de la compañía manifestaba:

"Estamos particularmente entusiasmados de ofrecer opciones de salidas regionales para ***Ambition*** en 2023, al mismo tiempo que ofrecemos a los pasajeros que viajan desde Londres-Tilbury una mayor variedad de salidas y barcos para disfrutarlos y, además de Tilbury, el barco también ofrecerá un programa de salidas para el verano de 2023 desde puertos como Newcastle, Dundee, Belfast, Liverpool, Bristol y Falmouth".

MARKEE THEATRE LOUNGE (AMBASSADOR CRUISE LINE)

Al igual que su barco gemelo, los viajes sin vuelos del ***Ambition*** se dirigirán principalmente al grupo de edad de más de 50 años. La gestión náutica y técnica de los dos barcos de la naviera corre a cargo de BSM Cruise Services, que forma parte del Grupo Hamburg Schulte, mientras que el área de hostelería y restauración corre a cargo de la propia Ambassador Cruise Line. El buque tiene anunciada para el 23 de septiembre de 2023, con llegada a este puerto a las siete de la mañana y salida a la una de la tarde. El circuito se denomina *Jewels of the Mediterranean* («Joyas del Mediterráneo») en que, saliendo de Falmouth (Gran Bretaña) el 17 de septiembre, le llevará a realizar escalas en Vigo, Gibraltar, Mahón, Ajaccio, Livorno, Civitavecchia, Cádiz, Lisboa, Bristol y llegada, nuevamente, a Falmouth el 4 de octubre.

IMPRESIONANTE VISTA DE PROA (AMBASSADOR CRUISE LINE)

PERSPECTIVA POR LA AMURA DE ESTRIBOR (AT SEA)

Amera

***ROYAL VIKING SUN* (SHIPSPOTTING.COM)**

El buque ***Amera*** es un crucero operado actualmente por Phoenix Reisen. Fue botado en 1988 con el nombre de ***Royal Viking Sun*** para la Royal Viking Line, siendo sus padrinos James Stewart y Gloria Stewart, convirtiéndose en el barco más grande de la flota en el momento en que entró en servicio.

CONFORT. PASILLO CABINAS (CRUISESHIPODYSSEY.COM)

Con un desplazamiento de 39.051 toneladas, fue construido en los astilleros Wärtsilä Marine Perno Turku (Finlandia) y tiene unas medidas de 205,50 metros de eslora por 28,00 de manga y 7,20 de calado. Fue propul-

sado mediante 2 motores diesel de una potencia de 21.120 kW, capaces para proporcionarle una velocidad de 18 nudos.

OTRA PERSPECTIVA DEL *ROYAL VIKING SUN* (RICH TURNWAL)

Disponía de 8 cubiertas para uso de los pasajeros, con ocupación máxima inicialmente de 740 plazas y una tripulación de 460 miembros. La acomodación estaba distribuida en 355 cabinas exteriores, 25 interiores y 2 individuales. 145 disponiendo de balcón privado y 4 accesibles para silla de ruedas. Otros servicios eran 1 comedor, 4 ascensores, casino, sala para la práctica de deportes, piscina, teatro, biblioteca, etc.

CONFORT. CABINAS (CRUISESHIPODYSSEY.COM)

En 1994, Cunard Line compró el buque, así como la marca Royal Viking cuando la Royal Viking Line cesó sus operaciones. Cunard continuó ope-

rándolo bajo el mismo nombre e inicialmente conservó igualmente la librea original del barco. Más adelante, repintó su chimenea con sus colores, aunque continuó conservando el logotipo de Royal Viking. En abril de 1996, el barco sufrió una vía de agua en su casco tras colisionar contra un arrecife cuando navegaba a través del Mar Rojo a unas quince millas de la costa de Sharm El Sheikh, mientras se dirigía a Aqaba .

COMO *SEABOURN SUN* (BENOIT DONNE. SHIPSPOTTING.COM)

CONFORT. CABINAS/SUITES (WOLFGANG DREYER)

En 1999, Carnival Corporation fusionó Cunard Line y Seabourn, traspa-

sando el ***Royal Viking Sun*** a la Seabourn Cruises. Tras haberlo sometido a una severa remodelación, pasó a renombrarlo ***Seabourn Sun***. Su último crucero para la Seabourn fue una circunnavegación de América del Sur en 2002.

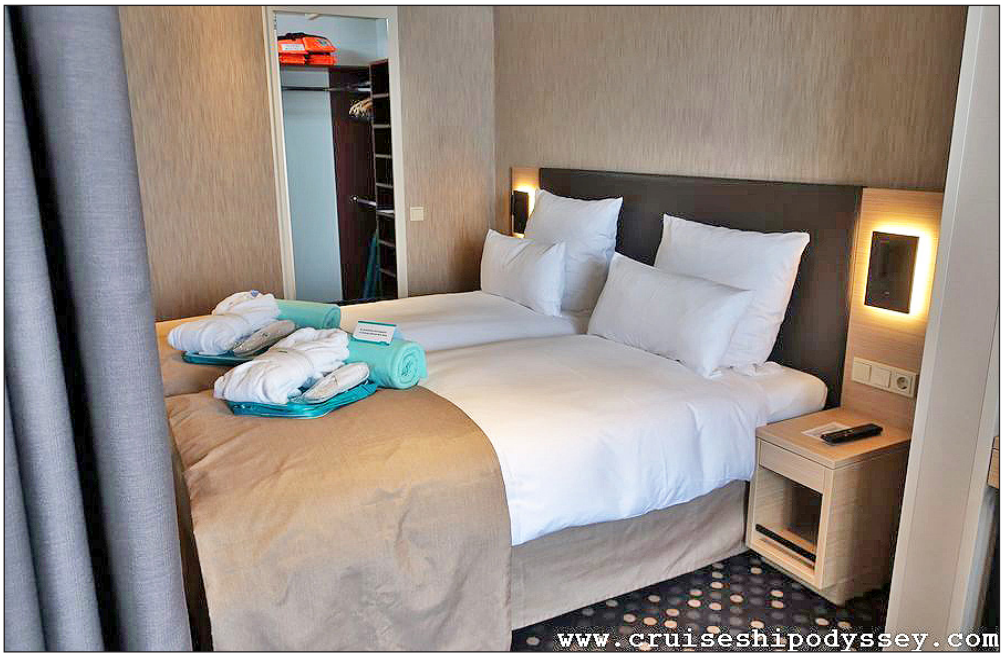
CONFORT. CABINAS/SUITES (WOLFGANG DREYER)

Este año 2002, ***Seabourn Sun*** fue transferido a la marca hermana Holland America Line, después de que Seabourn Cruises decidiera enfocar sus actividades hacia los buques más pequeños de su flota. Renombrado ***Prinsendam***, fue sometido a una reparación antes de comenzar a operar.

NAVEGANDO COMO *PRINSENDAM* (NICOLÁS AROCHA)

El 1 de febrero de 2007, el buque fue golpeado por dos grandes olas, de 12 metros de altura, cerca del Cabo de Hornos. Se reportaron 40 heridos,

algunos de los cuales requirieron hospitalización. El 22 de marzo de 2012, cuando el buque navegaba desde Funchal, en Madeira a Portimao, Portugal, en el puente se escuchaba una llamada de socorro procedente de un barco con ocho personas a bordo que se estaba hundiendo y la tripulación lo estaba abandonando. El capitán Gundersen cambió inmediatamente el rumbo para navegar a toda máquina hasta la posición indicada. Cuando llegaron al lugar descubrieron que se trataba de un barco pesquero con base en Funchal llamado ***Dario***. Un carguero, el ***Ecuador Star***, ya se encontraba en la zona y la tripulación del pesquero se encontraba en ese momento subiendo a una balsa salvavidas. Después de consultar con la Guardia Costera portuguesa, ésta decidió que ***Prinsendam*** subiera a bordo a la tripulación rescatada y que la Guardia Costera enviaría un helicóptero para transbordarlos hasta la costa.



CONFORT. BALI SUITE (CRUISESHIPODYSSEY.COM)

CONFORT. HAISER SUITE (CRUISESHIPODYSSEY.COM)

Mientras perteneció a la flota de Holland America, estuvo realizando cruceros hasta la Antártida, pudiendo también atravesar el Canal de Kiel debido a su reducido calado.

RESTAURANTES A BORDO (CRUISESHIPODYSSEY.COM)

RESTAURANTS. DETALLE (CRUISESHIPODYSSEY.COM)

En julio de 2018, Holland America anunciaba que el buque había sido vendido y con ello dejaría su flota el 1 de julio siguiente, siendo transferido a la conocida compañía de cruceros alemana Phoenix Reisen. Sin embargo, permanecería en situación de fletado a Holland America para continuar operando sus viajes programados hasta el 1 de julio de 2019. Por ello, estaba previsto que los itinerarios del ***Prinsendam*** a partir del citado 1 de julio de

2019 en adelante, fueran asimilados por los ***Rotterdam***, ***Volendam*** y ***Veendam***. La antigua armadora comenzó, pues, a contactar con los pasajeros que tenían plaza ya reservada y a sus agentes de viajes para reacomodar a los pasajeros en estos buques. Orlando Ashford, presidente de Holland America Line, declaraba a los medios tras la venta del buque: "***Prinsendam*** ha servido con orgullo a nuestros clientes desde 2002 y compartimos el cariño que muchos de nuestros leales cruceristas sienten por este barco especial."

CAMBIANDO A *AMERA* EN EL DIQUE SECO (SAM MARK)

El 2 de julio de 2019 se iniciaba una nueva fase de adaptación del buque y, en sólo seis semanas de intensos trabajos, quedaba modernizado y rediseñado en los reconocidos astilleros Blohm+Voss de Hamburgo, en colaboración con el grupo R&M. Durante el desarrollo del proyecto, R&M estuvo a cargo de varias áreas a bordo, las cuales fueron parcial o totalmente reconstruidas y rediseñadas.

RESTAURANTES (CRUISESHIPODYSSEY.COM)

RESTAURANT/BUFFET (CRUISESHIPODYSSEY)

La cubierta 11, Schöne Aussichten, recibió una pérgola de protección solar. También se añadió una combinación de bancos parcialmente cubiertos de teca y jardineras, que servirían como elementos divisorios decorativos. El revestimiento del escenario (muro de burbujas) también formó parte de este proyecto.

PRECIOSAS LÍNEAS DE *AMERA* (ARNE LÜTKENHORST)

En la cubierta 9, Apollo-Deck, R&M amplió la zona de sauna, que según el nuevo concepto ya no funcionaría con separación de sexos, sino que fue fusionada en una gran zona de Spa. Tras desmontar los elementos anteriores, fue instalada una fuente de hielo. También se renovó el suelo, los revestimientos de los mamparos y partes del techo. En el exterior fue instalado, en la piscina exterior, un sistema de contracorriente y una ducha. Se retiraron los antiguos jacuzzis y se sustituyeron por otros más modernos.

VISTO DE POPA (JERÓNIMO RODRÍGUEZ ROSALES)

BAR (CRUISESHIPODYSSEY.COM)

En la cubierta 7, Promenaden-Deck, el restaurante Amera también recibió un nuevo concepto de diseño. Desde la alfombra hasta el techo, todos los componentes fueron reemplazados. Entre otros, se añadió una barra buffet, varios elementos divisorios, mesas, puestos de servicio, una vinoteca con zona de venta, una pared dotada de espejos y un canal de luz para separar los dos sistemas de techo utilizados. En la zona exterior del Phoenix Bar fue añadida una barra sobre la barandilla del barco.

HALL Y RECEPCIÓN. INFORMACIÓN (CRUISESHIPODYSSEY.COM)

DETALLE TEATRO Y SALA DE PROYECCIONES (CRUISESHIPODYSSEY.COM)

El 12 de agosto de 2019 partió hacia Bremerhaven donde sería rebautizado en el muelle el 16 de agosto como ***Amera*** por la madrina Petra Kaiser, una empleada de Phoenix Reisen con más de 40 años de servicio. La pequeña ceremonia dio la bienvenida al barco a la flota del operador antes de emprender su viaje inaugural que le llevaría a Dover pasando por Amberes, Amsterdam y los fiordos noruegos. El buque admite actualmente 835 pasajeros y su tripulación es de 440 miembros. Opera cruceros por el Mediterráneo desde octubre de 2019, así como otros diversos en todos los mares. Ac-

tualmente navega con bandera de Bahamas, estando registrado en Nassau.

CUBIERTA (CRUISESHIPODYSSEY.COM)

El mayor evento de la temporada 2019 tuvo lugar el 4 de agosto, cuando los barcos de la flota de Phoenix Reisen se reunieron en el puerto de Bremerhaven para celebrar su reunión anual. Alrededor de 6.000 pasajeros y 1.600 tripulantes de los cruceros ***Amadea***, ***Deutschland***, ***Artania*** y ***Albatros*** llegaron al CCCB para participar en el acto.

CUBIERTA (CRUISESHIPODYSSEY.COM)

Durante su último paso por el dique seco, el barco se sometió a un importante proyecto de modernización que incluyó el reemplazo de sus motores

principales por 4 Wärtsilä-Sulzer de 7.179 caballos que le confieren 20 nudos de velocidad de servicio y máxima de 22, además de actualizaciones en sistemas eléctricos y maquinaria. Se instalaron nuevas hélices, optimizando la propulsión y maniobrabilidad. También se mejoró el propulsor de proa, siendo reemplazado. Por lo que se refiere a mejoras en sus instalaciones hoteleras, su capacidad de pasaje fue aumentada a 835 plazas fueron renovados los baños en 232 cabinas de pasajeros, así como colocadas nuevas alfombras, tapizados y demás. El Ocean Restaurant y la Royal Suite fueron sometidos a amplias remodelaciones, ofreciendo a los pasajeros una experiencia gastronómica y de alojamiento aún más placentera.

DETALLES (CRUISESHIPODYSSEY.COM)

Azamara Journey

VISTA POR LA AMURA DE BABOR (SIX STAR CRUISES)

El buque de crucero ***Azamara Journey*** no es otro que el antiguo de la clase «*R*» que perteneciera a la Renaissance Cruises y que fuera botado como ***R Six***. Tras pasar por otros armadores tras la desaparición de la compañía matriz, actualmente forma parte de la flota de Azamara Club Cruises.

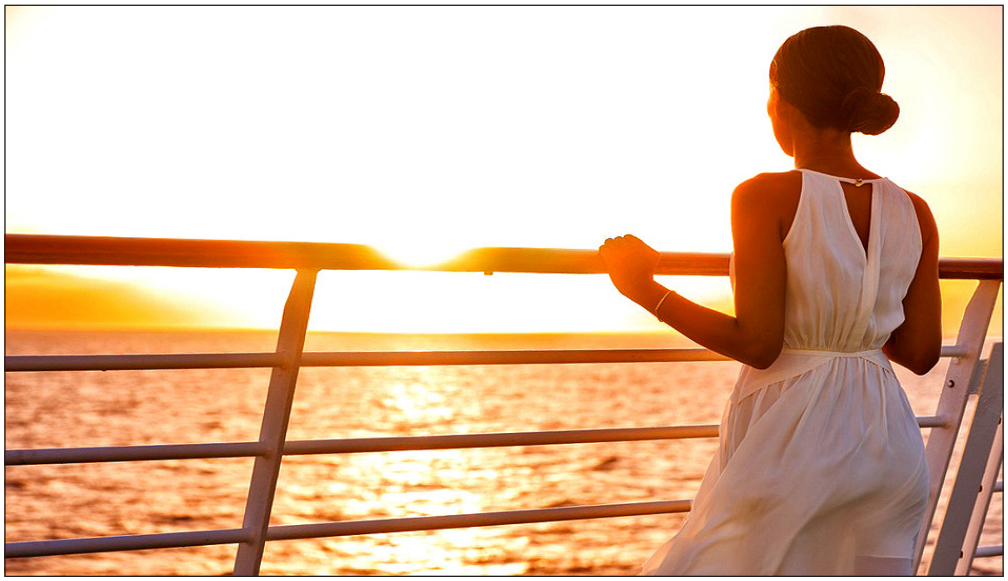
EMPLEANDO EL NOMBRE DE *BLUE STAR* JUNTO A *R SIX* (SHIPSPOTTING. COM)

Tras la quiebra en su día de Renaissance Cruises, el barco fue adquirido a principios de 2001 por la Cruise Company Invest. y, a partir de 2006, el barco pasó a navegar para la Royal Caribbean Cruises Ltd., matriz de Pull-

mantur Cruises, operadora que lo renombró ***Blue Star***. El 15 de diciembre de 2008 Royal Caribbean lo traspasaba a una nueva filial, Azamara Cruises, donde fue rebautizado ***Azamara Journey*** y desde entonces con su barco hermano ***Azamara Quest***, (el ex ***R Seven***), y desde 2018 con su otro barco también hermano ***Azamara Pursuit***, (el ex ***R Eight***), navega por todos los mares del mundo. La corporación Azamara Cruises pasó a llamarse desde entonces Azamara Club Cruises.

PERSPECTIVA DE LA CUBIERTA DE LA PISCINA AL ATARCEDER (AZAMARA CLUB CRUISES)

Su desplazamiento es de 30.277 toneladas, habiendo sido botado en 2000 tras ser construido por Chantiers de l'Atlantique, en Saint-Nazaire (Francia), siendo el sexto barco de los 8 que formaron aquella conocida y elegante serie y que recibiera entonces el nombre de ***R Six***. El buque fue sometido a una primera remodelación en 2016. Como características posee una eslora de 180,00 metros por una manga de 25,00. Su velocidad de crucero es de 18 nudos, dispone de 8 cubiertas y tiene 355 cabinas, 6 de ellas para sillas de ruedas, admitiendo una capacidad de 690 pasajeros. Su tripulación está formada por 355 personas. Como detalle anecdótico citar que en 2015, Azamara Journey y Azamara Quest fueron los barcos utilizados por el biólogo y presentador de televisión Nigel Marven para su programa de la UKTV «Cruise Ship Adventures with Nigel Marven», durante el cual el presentador fue mostrando áreas con una vida silvestre sobresaliente que pueden ser visitadas en distintos circuitos de cruceros. Llegada la pandemia de COVID-19, los tres buques quedaron amarrados en el muelle King George V, del puerto de Glasgow, entre junio de 2020 y julio/agosto de 2021, siendo precisamente el Azamara Journey el último en largar amarras y zarpar el 9 de agosto de 2021, reincorporándose en su vida activa.



PUESTA DE SOL DESDE LA CUBIERTA (AZAMARA CLUB CRUISES)

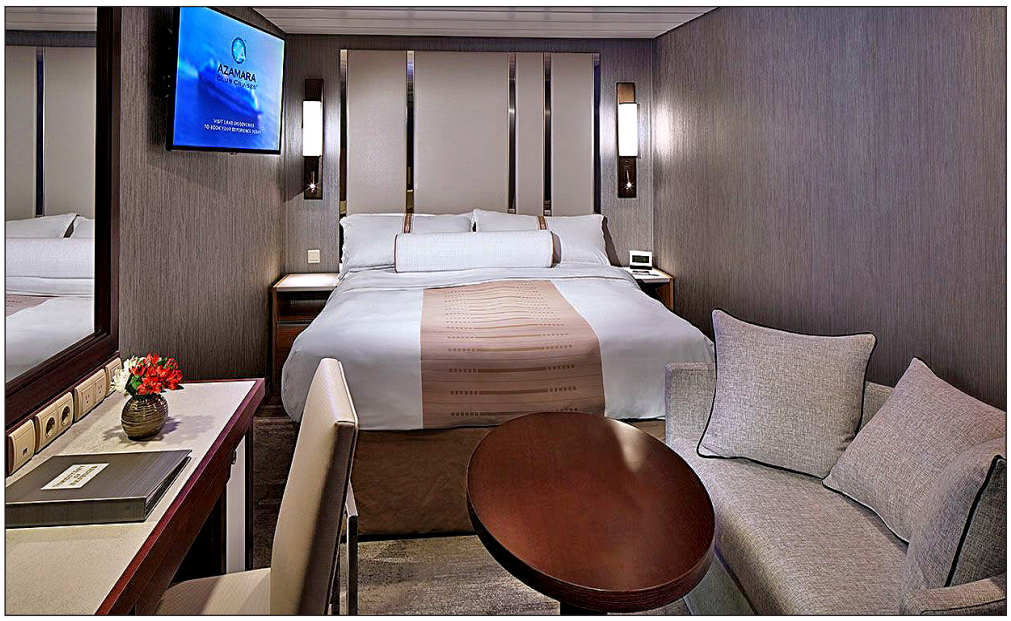
VERANDA STATEROOM (AZAMARA CLUB CRUISES)

CLUB VERANDA ROOM (BALCONY) (AZAMARA CLUB CRUISES)

WORLD OWNERS SUITE LIVING ROOM (AZAMARA CLUB CRUISES)

Por lo que respecta al confort de este buque a bordo, decir que cuenta con 355 cabinas para pasajeros. La oferta destaca por tener la mayoría de cabinas exteriores, donde más de la mitad de ellas cuentan además con balcones privados, ideales para disfrutar de las maravillosas vistas que se ofrecen durante el crucero. Los camarotes incluyen servicio de habitación las 24 horas, ropa de cama y albornoces. Se dividen en Club Exterior, Club Interior, Club Ocean Suite, Club World Owner's Suite, (ésta una de las de mayor categoría contando con un dormitorio separado con cama king size, balcón privado, ventanas del piso al techo, baño privado con ducha y bañera, vestidor con tocador y armario, minibar, secador de pelo, escritorio con silla, amplia sala de estar con sofá, 2 TV, caja fuerte, WIFI, etc. y servicio de habitaciones las 24 h.

CLUB OCEANVIEW STATEROOM (AZAMARA CLUB CRUISES)



CLUB INTERIOR (AZAMARA CLUB CRUISES)

Además tiene embarque y desembarque prioritarios, licores de cortesía en la habitación, servicio de conserje y mayordomo, con un tamaño aproximado de 56 m², y el balcón, de 21m². También son de categoría superior las clase Club Balcón Plus, Club Balcón, Club Continent Suite y Club Spa Suite, variando esencialmente las medidas de los espacio respectivos.

CONTINENT SUITE (AZAMARA CLUB CRUISES)

Por lo que respecta al aspecto gourmet, el ***Azamara Journey*** dispone de varios restaurantes a bordo: en el Aqualina es posible degustar los platos más auténticos de Italia: pastas hechas a bordo, empleo de recetas tradicionales, así como platos vegetarianos que aseguran una carta a gusto de todos. Además se ofrecen sus solicitados postres, tales como «Mousse de licor de limón de Sorrento», «Soufflé de chocolate con avellanas» y otros más. En el restaurante Prime C, el pasajero encuentra carnes cocinadas a la perfección: «Rack de cordero cubierto de hierbas», «Confit de pato» y también pescados, como la lubina chilena, todo combinado con guarniciones

saladas. Es un local exuberantemente decorado. En el The Patio es posible degustar la típica parrilla informal junto a la piscina durante el día. O gozar de una experiencia gastronómica única al aire libre por la noche. Dispone, además, de una estación de yogur helado de autoservicio, el Swirl & Top. Con una variedad de sabores y la elección de coberturas al gusto. El Atlas Bar supone un concepto único que ofrece cócteles artesanales creados con las últimas técnicas, siendo gratificante tanto tomarlas como observar su preparación por el barman. Además, se ofrece una exótica carta de raciones, tanto frías como calientes. El Windows Café es un restaurante con formato buffet.

SPA SUITE BEDROOM (AZAMARA CLUB CRUISES)

AQUALINA RESTAURANT (AZAMARA CLUB CRUISES)

Y en cuanto a salones y otros lugares de entretenimiento, ***Azamara Journey*** cuenta con el Discoveries Lounge, ubicado junto al restaurante principal, siendo este agradable local el lugar de reunión favorito para mantener conversaciones con otros pasajeros y donde tomar una bebida antes y después de la cena.

AQUALINA RESTAURANT (AZAMARA CLUB CRUISES

PRIME C RESTAURANT (AZAMARA CLUB CRUISES)

El servicio de bar incluye una selección completa de vinos finos, combinados y licores premium. El Cabaret Lounge ofrece presentaciones en vivo de revistas musicales de la mano de excelentes profesionales en escenario completo, o solistas clásicos, bandas y otros entretenimientos posibles en un club nocturno de cabaret con un bar completo de acogedoras mesas. Es posible disfrutar de hasta tres espectáculos claramente diferentes mientras se permanece a bordo. El Living Room es otro espacio para "vivir" y disfrutar del tiempo con amigos y compañeros de viaje. Gran parte de la habitación ha sido amueblada como sala de estar mediante grandes y cómodos sillones y sofás. Y para cuidar el cuerpo, a bordo se encuentran diferentes propuestas para ello: el Balneario y fitness, donde es posible disfrutar de tratamientos de salud, belleza y restauración en el Sanctum

Spa. Con un enfoque en el bienestar y el vigor, el relajante spa ofrece a los pasajeros la oportunidad de disfrutar de sus beneficios al máximo: un masaje frente al mar, una manicura rápida, servicios de peluquería e incluso un tratamiento de acupuntura curativa.

ATLAS BAR (AZAMARA CLUB CRUISES)

DISCOVERIES RESTAURANT (AZAMARA CLUB CRUISES)

Por lo que respecta a los servicios de balneario, en el The Sanctum Terrace es posible acceder a una cubierta de spa privada con un baño de agua salada burbujeante y potentes chorros que masajean el cuerpo mientras se disfruta de las vistas. También se ofrecen a bordo cuidados de la piel de última generación y tratamientos faciales restauradores, tanto para hombres como para mujeres. Terapia de masaje: terapia con piedras calientes, masaje

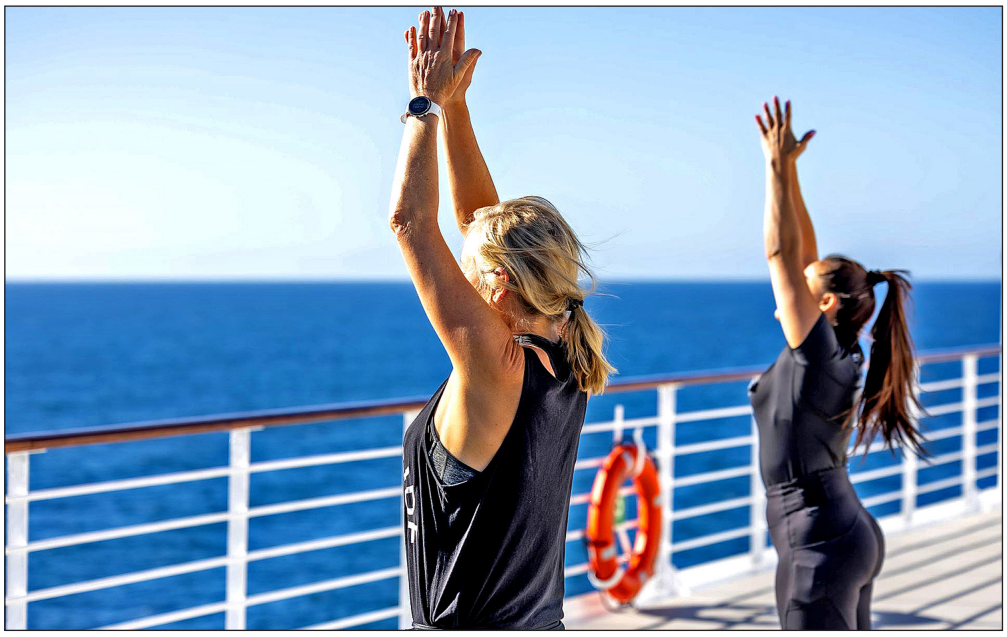
de tejido profundo, masaje sueco y otros tratamientos de masaje exóticos de todo el mundo. Envolturas de algas marinas renovadoras para esculpir el cuerpo y reducir la celulitis, es otra de las ofertas de a bordo, o brillos de sal de lima y jengibre y también existen los denominados Rituales de spa a base de una selección de paquetes a base de medio día, como también de día completo, cuidadosamente elaborados que incluyen escultura corporal, tratamientos faciales y masajes para lograr la máxima relajación.

THE LIVING ROOM (AZAMARA CLUB CRUISES)

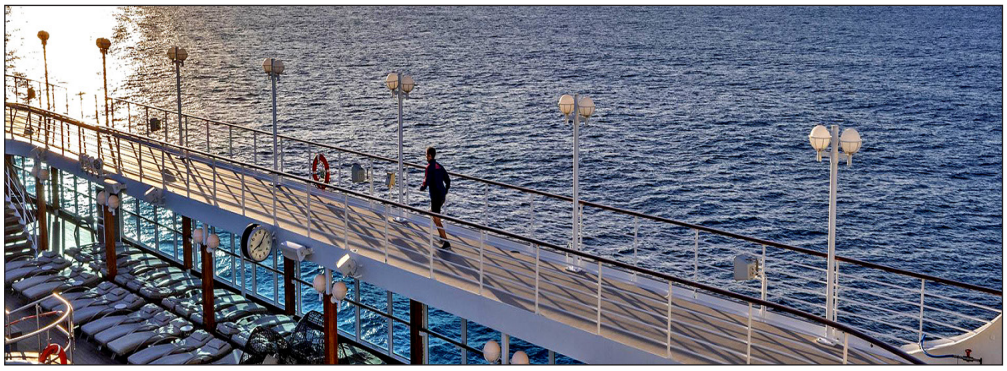
SANCTUM SPA RECEPTION (AZAMARA CLUB CRUISES)

Otros servicios posibles son el Blanqueamiento Dental, o un completo menú de servicios profesionales para hombres y mujeres, donde se incluyen peinados y servicios de uñas, paquetes especiales de rituales de renovación de cabello y cuero cabelludo, manicura y pedicura con leche y miel. También se ofrecen a bordo clases grupales gratuitas como yoga en la terraza, Pilates, ciclismo, ejercicios básicos y clases de nutrición. Con respecto a los acupunturistas de Azamara, son profesionales autorizados por la Comisión Nacional de Certificación de Acupuntura y Medicina Chi-

na y ofrecen una variedad de tratamientos disponibles para el control del dolor, para dejar de fumar y otros.



YOGA & FITNESS ON BOARD (AZAMARA CLUB CRUISES)



DEPORTE OBSERVANDO LA SALIDA O PUESTA DEL SOL (AZAMARA CLUB CRUISES)

EN MAHÓN EN LA TEMPORADA DE VERANO 2023 (ARTEFOTO)

Azamara Pursuit

VISTA POR LA ALETA DE ESTRIBOR (VESSELFINDER)

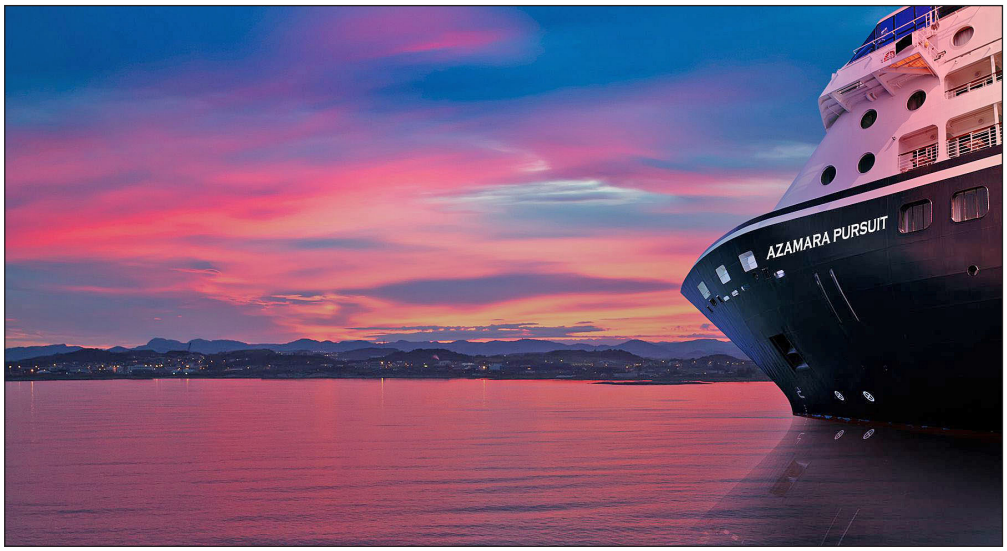
Azamara Pursuit, originalmente ***R Eight*** (de Renaissance Cruises), ***Minerva II*** (Swan Hellenic), ***Royal Princess*** (Princess Cruises) y ***Adonia*** (P&O Cruises y Fathom) es un buque de crucero que en la actualidad es propiedad y opera para Azamara Club Cruises. El barco fue construido en los conocidos astilleros Chantiers de l'Atlantique, en St. Nazaire (Francia), en 2001 para la Renaissance Cruises, hoy desaparecida.

VISTO POR LA ALETA DE BABOR (TRAVEL WEEKLY)

Siendo originalmente un "*R*" se entiende sea un barco gemelo de los buques ***Azamara Journey*** y ***Azamara Quest***, así como del ***Pacific Princess*** de Princess Cruises, y ***Regatta***, ***Nautica***, ***Insignia*** y ***Sirena***, todos ellos actualmente en la flota de Oceania Cruises. Su actual propietaria adquirió el barco en 2017, y en marzo de 2018 rebautizó el buque con su nombre actual, comenzando a operar en agosto de 2018 tras haber sido sometido a una extensa remodelación. Como hemos explicado en las historias de otros gemelos suyos, al declararse en bancarrota su propietaria a fines de 2001, el barco fue confiscado por sus acreedores e inmovilizado siendo amarrado en Marsella.

EL BUQUE FONDEADO EN EIDFJORD (AZAMARA CRUISES)

Como Minerva II volvía a reanudar su vida activa como buque de cruceros en la flota de Swan Hellenic, donde sustituyó a su predecesor Minerva. En abril de 2007, llevaba a cabo su último circuito con la armadora para ser vendido por la compañía matriz Carnival Corporation, a Princess Cruises y nuevamente rebautizado como Royal Princess.



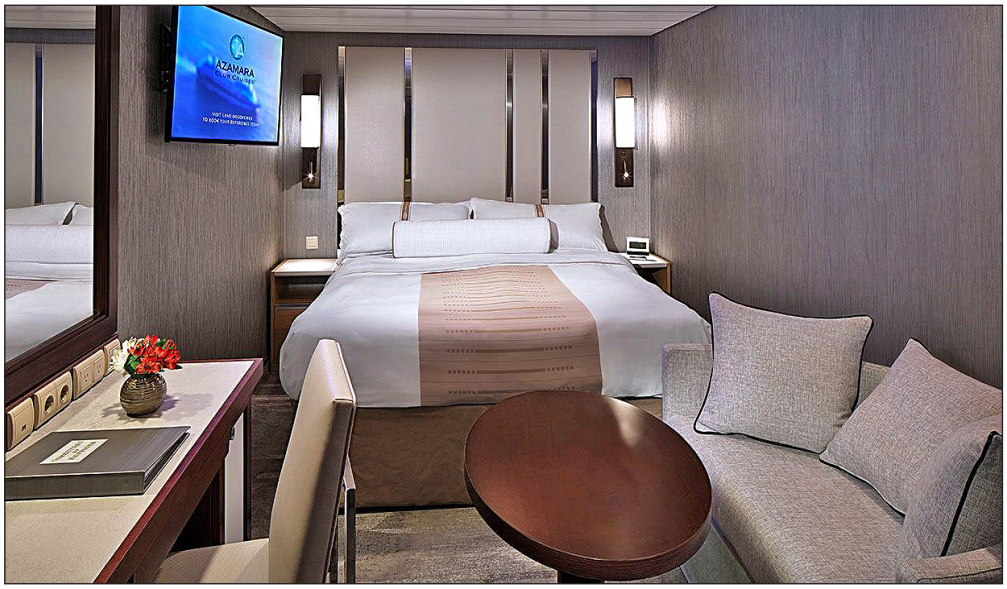
ZARPANDO AL ATARDECER (CAPTURATED TRAVEL)

Esta ceremonia tuvo lugar el 14 de junio de 2007 en Portofino (Italia), con Lorraine Arzt asumiendo los honores de madrina. Habiendo viajado con la compañía durante casi 5.000 días (lo que equivale a decir casi 14 años en el mar, ya que vivía a bordo del buque), Arzt se había convertido en la pasajera más leal de Princess Cruises en ese momento, viajando a menudo con su esposo hasta que él falleció en 2002. Cuando volvió a embarcar, ella se sentía encantada cuando los miembros de la tripulación se sentaban con ella para que nunca pudiera sentirse sola. En el historial de este buque se encuentra el suceso de que, el 18 de junio de 2009, se produjo un incendio a bordo cuando se encontraba llevando a cabo un circuito por aguas de Tierra Santa. Había zarpado de Port Said, Egipto, cuando poco tiempo después, se produjo un grave incendio en la sala de máquinas, dejando el barco fuera de servicio. En 2010, se anunció que Royal Princess lo había transferido a la flota de P&O Cruises. El barco entró en servicio para esta compañía el 21 de mayo de 2011, siendo renombrado como ***Adonia***.

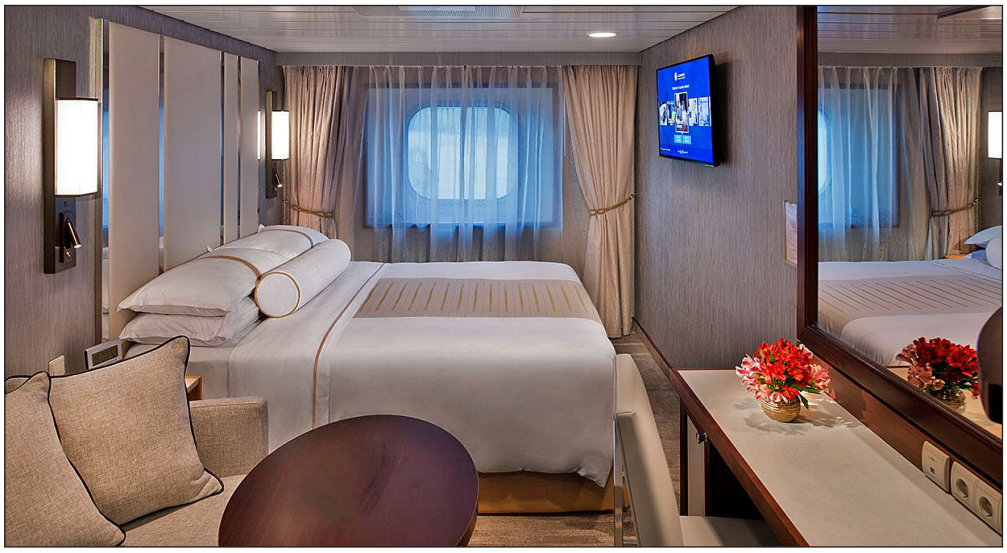
CONFORT. CLUB WORLD OWNER'S SUITE (AZAMARA CLUB CRUISES)

Tras ser sometido nuevamente a una gran remodelación en 2016 fue reasignado dentro de la flota de Carnival Corporation, convirtiéndose en el primer barco de la nueva marca «Fathom», centrándose en el creciente número de personas que querían trabajar junto a las comunidades locales como parte de su experiencia de viaje en áreas como la educación, el medio ambiente y el desarrollo económico. Durante ese tiempo navegó desde Miami a la República Dominicana y Cuba, alternando los destinos semanalmente. Dentro de la experiencia y mientras estuvieron en República Dominicana y Cuba, los pasajeros tuvieron la oportunidad de trabajar en programas diseñados para tener un impacto social positivo en las comunidades que visitaron. El 2 de mayo de 2016, ***Adonia*** atracó en el puerto de La Habana, el primer puerto de su itinerario cubano para Fathom. Fue la primera vez en más de 50 años que una línea de cruceros estadounidense navegaba desde los EE. UU. a Cuba. También fue la primera vez en décadas que personas nacidas en Cuba pudieron viajar por mar hacia o desde Cuba. En noviembre de 2016, Carnival anunció que Fathom interrumpiría sus operaciones en junio de 2017, por lo que el barco regresaba a la flota

de P&O Cruises de Carnival. En septiembre de ese mismo año, P&O anunciaba que sería retirado en marzo de 2018 tras realizar un circuito que, saliendo de Barbados, finalizaría en el mismo puerto el 9 del mismo mes. Y, llegado al astillero de Gran Bahama pocos días después, era entregado oficialmente a Azamara Club Cruises, su nueva propietaria. Ésta lo subió al dique seco para ser sometido a un recorrido de casco al tiempo que se le pintaba el nuevo nombre, ***Azamara Pursuit*** antes de navegar a Europa, rumbo a Belfast (Irlanda), a fin de amarrar en los muelles del astillero Harland and Wolff, donde se terminarían los trabajos.



CONFORT CLUB INTERIOR SUITE (AZAMARA CLUB CRUISES)



CONFORT: CLUB OCEANVIEW SUITE (AZAMARA CLUB CRUISES)

Su primer crucero con la nueva propietaria tuvo lugar el 13 de agosto de 2018, cuando se reencontró con otros dos barcos de clase "*R*" en la flota, ***Azamara Journey*** y ***Azamara Quest***. La ceremonia oficial de bautizo tuvo lugar en el puerto de Southampton, donde actuaron de madrinas dos ejecutivas de la industria de viajes, Lucy Huxley, editora en jefe de Travel Weekly UK, y Ellen Asmodeo-Giglio, directora de ingresos de AFAR Media, con sede en EE. UU., quienes bautizaron el barco el 28 de agosto de 2018.

Larry Pimentel, presidente y director ejecutivo de Azamara manifestaba a los medios que "Con casi 40 años combinados en la industria, tanto Lucy como Ellen son expertas en viajes y entienden lo enriquecedoras que pueden ser las experiencias culturales. Encajan perfectamente con el espíritu de Azamara y no podríamos estar más emocionados de que ellas bautizaran el nuevo barco. La elección de dos Madrinas para ***Azamara Pursuit*** es un movimiento único en el mundo de los cruceros, pero es uno que muestra la importancia de ambos lados del Océano Atlántico para nosotros. Valoramos los mercados del Reino Unido y los Estados Unidos por igual, por lo que estamos encantados de que ambos estén representados por nuestras Madrinas". Antes de entrar en servicio, el barco fue sometido a una reparación sustancial en el astillero Harland and Wolff, ajustando su decoración, librea e imagen con la de los otros barcos de la compañía.

CONFORT: CLUB CONTINENT Y CLUB VERANDA SUITES (AZAMARA CLUB CRUISES)

El buque, como tantos otros, permaneció amarrado durante largo tiempo debido a la pandemia del COVID-19 en el muelle King George V Dock, de Glasgow, acompañado de los ***Azamara Journey*** y ***Azamara Quest***.

LOUNGE THEATRE (CRUISE CRITIC)

AZAMARA PURSUIT. ESPECTÁCULO EN DIRECTO (AZAMARA CLUB CRUISES)

El tamaño de los buques ex serie "*R*" permite a Azamara Cruises visitar los puertos más pequeños y únicos que son el enfoque de su línea de acción.

THE DEN (AZAMARA CLUB CRUISES)

Recordar que como detalles comunes en cabinas y suites muestran un aspecto completamente renovado con una decoración fresca y contemporánea, dos camas inferiores convertibles en una cama "Queen", TV de pantalla plana de 40 pulgadas, frigorífico con mini-bar, aire acondicionado controlado por termostato, teléfono directo con correo de voz, un escritorio, caja de seguridad en la habitación, y otros numerosos detalles. El

pasajero encuentra también en el camarote como cortesía: Lujosa ropa de cama de algodón con edredón, albornoces y zapatillas de felpa, servicio de habitaciones las 24 horas, una cesta de frutas de bienvenida en el embarque, flores recién cortadas, un bolso de mano y, paraguas y prismáticos, servicio de limpiabotas, golosinas de cobertura y cada día un boletín diario de noticias.

POOL BAR (CRUISE CRITIC)

CONFORT: LOUNGE (CRUISE CRITIC)

En el aspecto gourmet el buque, al igual que sus gemelos en la compañía, dispone de los restaurantes: Aqualina, Discoveries, The Patio and Swirl & Top, Prime C, Windows Café y el Room Service.

FIESTA EN LA POOL DECK (CRUISE CRITIC)

Para el entretenimiento a bordo: Cabaret Lounge, Discoveries Lounge, Indulgences, Spirit, Photo Shop, Pursuit Shop, Pool Bar, Card Room, Living Room, The Drawing Room y The Den.

PURSUIT SHOP BOUTIQUE (AZAMARA CLUB CRUISES)

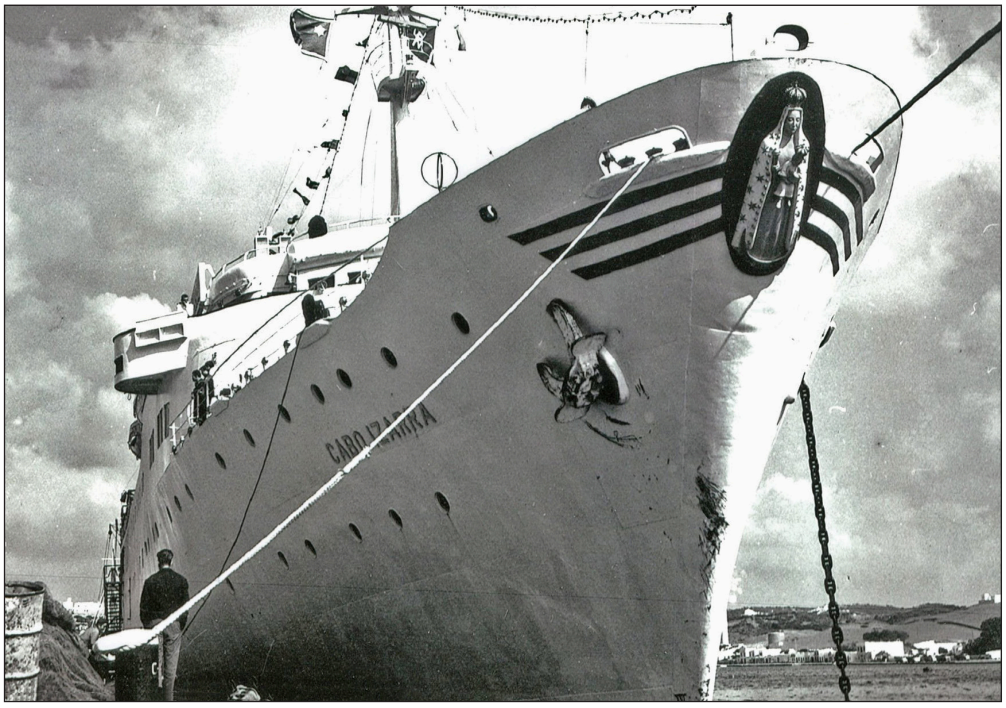
SPA Y GIMNASIO A BORDO (CRUISE CRITIC)

Cabo Izarra

ATRACADO EN MAHÓN EN LOS AÑOS 60 (COL. ANDREU ASENCIO)

El ***Cabo Izarra*** fue el primer buque construido en España de la clase crucero, de bandera española, para dedicarlo al turismo de cruceros. Fue en los años sesenta cuando un grupo de empresarios vascos, encabezados por el naviero Ramón de la Sota (Sota y Aznar), decidieron unirse para crear una naviera que estaría dedicada al mundo de los cruceros. La naviera tomaría el nombre de Naviera de Cruceros. El primer buque a construir fue confiado a la Sociedad Española de Construcción Naval, en sus instalaciones de Matagorda (Cádiz), en el año 1965 y tendría una eslora de 102,00 metros por 15,50 de manga y un desplazamiento de 4.438 toneladas. Inicialmente su nombre sería ***Izarra*** que, en vasco, significa «estrella». La quilla fue colocada en la grada en junio de 1965 y se estimaba que su botadura tendría lugar al año siguiente. Parece ser, que una de las intenciones del grupo promotor pasaba por dedicar al buque, además de llevar a cabo su función como crucero turístico, a admitir a bordo la celebración de diversas manifestaciones, como convenciones, congresos, etc. Una vez botado, la participación del 25 por ciento de la empresa fue confiada a otra naviera de por sí histórica, y ya bregada en el mundo de la navegación: Ybarra y Cía. Llegado el momento, el buque era botado como ***Cabo Izarra*** en presencia de numerosas autoridades, tanto locales como provinciales. Su madrina fue doña Pilar Axpe de Kaibel. Tras finalizar las operaciones de la botadura y los típicos actos oficiales, fue ofrecido un gran ágape a todos los asistentes. Para el 5 de mayo de 1967 se llevaban a cabo las obligatorias pruebas de mar y la entrega a la armadora el 10 del mismo mes, recibiendo la matrícula de Bilbao. Para su propulsión, fueron instalados en su sala de máquinas 2 motores diesel B&W 9421-VTF-BF75 construidos por la propia

Sociedad Española de Construcción Naval, en su factoría de Sestao. Se trataba de motores de simple efecto, 2 tiempos y 3.000 kW de potencia cada uno que impulsaban sendas hélices de paso fijo, confiriendo al buque una velocidad de servicio de 19 nudos. Incorporaba, además, 2 generadores eléctricos para alumbrado y servicios a bordo, cada uno de los cuales estaba compuesto de motor MTM, del tipo T-6229-SBV, directamente acoplados a un alternador de 270 kW. Éstos suministraban corriente alterna trifásica de 380 voltios. Además llevaba montado otro alternador, para casos de emergencia, de 125 KVA de potencia. También le fueron acoplados unos estabilizadores del tipo Denny Brown AEG.



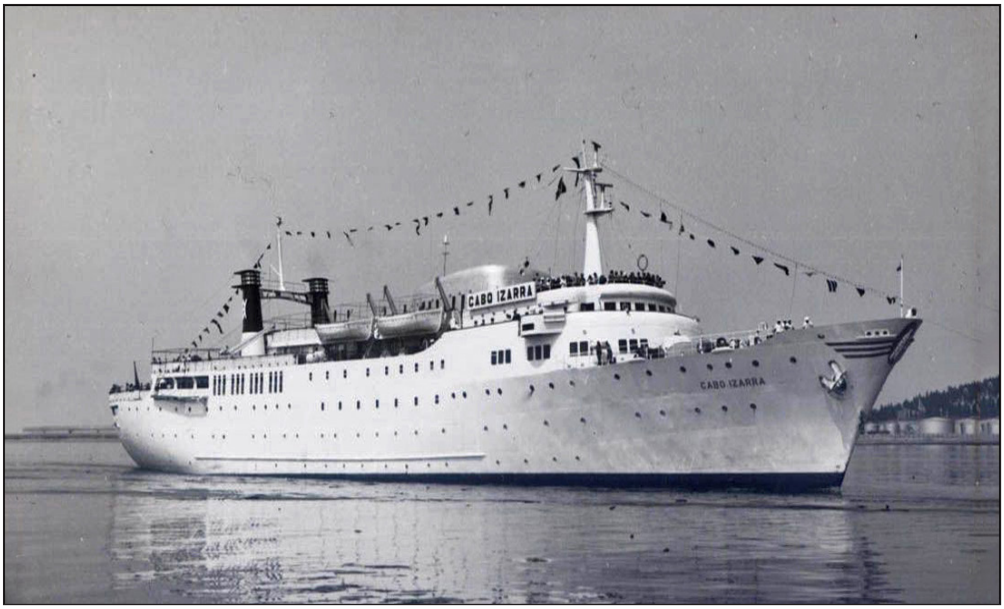
OTRA PERSPECTIVA DEL BUQUE ATRACADO EN MAHÓN (COL. ANDREU ASENCIO)

Su tripulación necesaria se estimó en 91 miembros, de los cuales 22 eran camareros, 6 camareras y 2 azafatas. Más adelante, tal tripulación fue incrementada en otras 20 personas. La capacidad de pasaje era de 193 plazas acomodados en camas bajas, con una capacidad máxima de 251, alojadas en 103 camarotes, 13 de ellos individuales, otros 40 dobles y 50 conocidos como «familiares», ya que incorporaban una tercera cama. La mayoría eran exteriores, salvo 37 que lo eran interiores, 27 de ellos ubicados en la cubierta principal. Todos estaban dotados de baño completo, teléfono y radio de 2 canales. En cuanto a su confort, decir que el diseño de sus interiores fue encomendado a un arquitecto de Bilbao, Carlos María Saldaña, que decoró los salones con obras de conocidos pintores vascos, como Largacha o Goicoechea. Sus espacios públicos fueron distribuidos en tres cubiertas. La superior alojaba el llamado Penthouse Club, de 30 plazas, presidiendo el buque en forma de falsa chimenea. Fue decorado como un clásico pub inglés, dotado de una barra situada a babor, envolviendo la escalera de acceso. Estaba dotado de amplios ventanales. A su popa se ubicaba el solarium, revestido de madera de teca, que era al propio tiempo empleado como zona de juegos. La cubierta de paseo alojaba en la proa

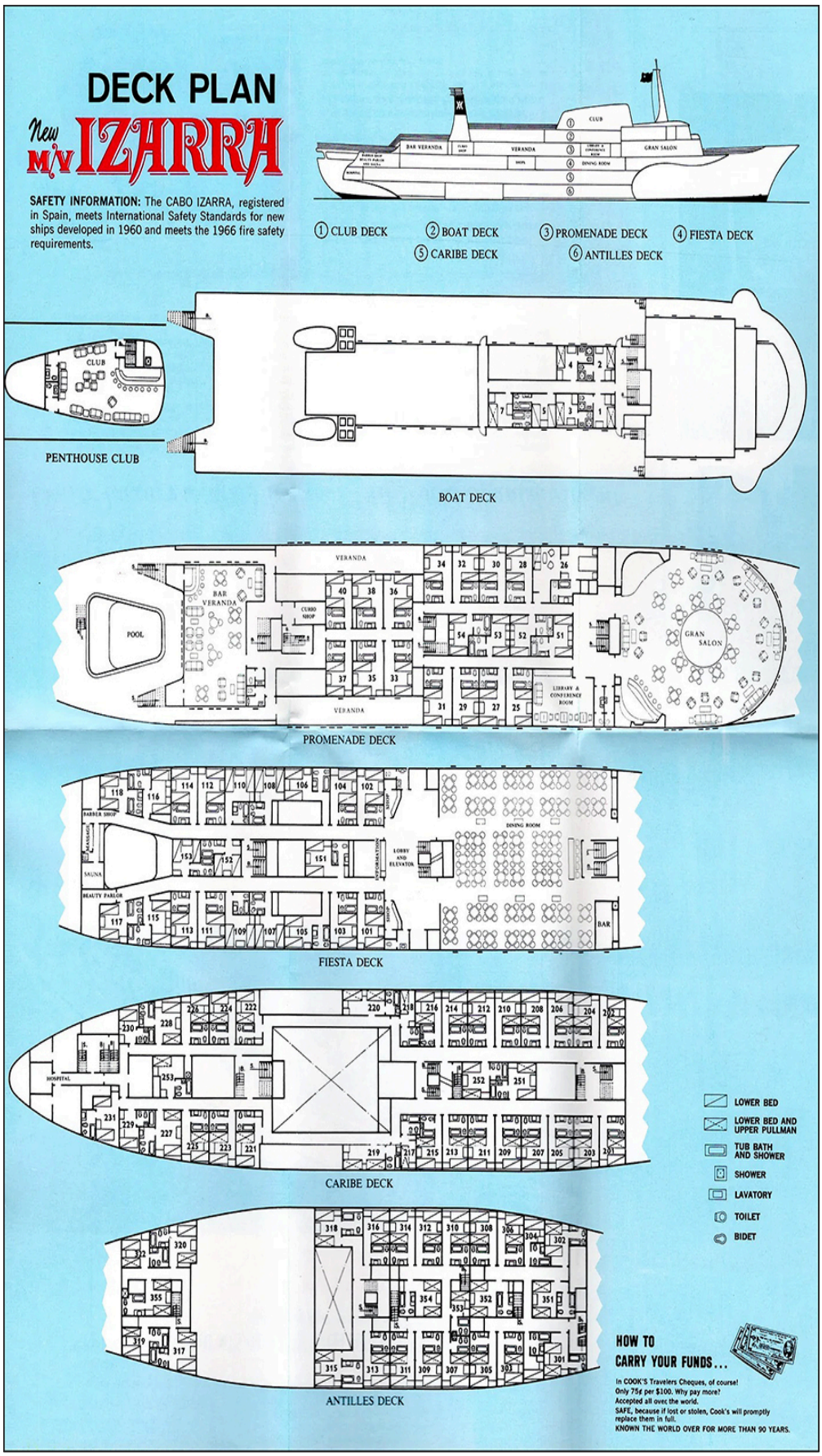
el Gran Salón, de forma circular, el cual se empleaba en las actividades de ocio nocturno. También disponía de su propia barra a babor, así como de un pequeño escenario a estribor. En su centro se había previsto la pista de baile. Y a popa del salón, fue ubicaba la biblioteca de a bordo, así como una sala de juegos, con su mobiliario elegantemente tapizado en cuero.

POSTAL EDITADA POR YBARRA Y CÍA. DE SEVILLA

En el tercio de popa se ubicaba la piscina del buque, con su pequeño bar a babor y otro bar, el Verandah, emplazado a proa del mismo. Y debajo del Gran Salón se encontraba la zona de cocinas y, a popa de ésta, el comedor de los pasajeros, con una amplitud que ocupaba toda la manga.



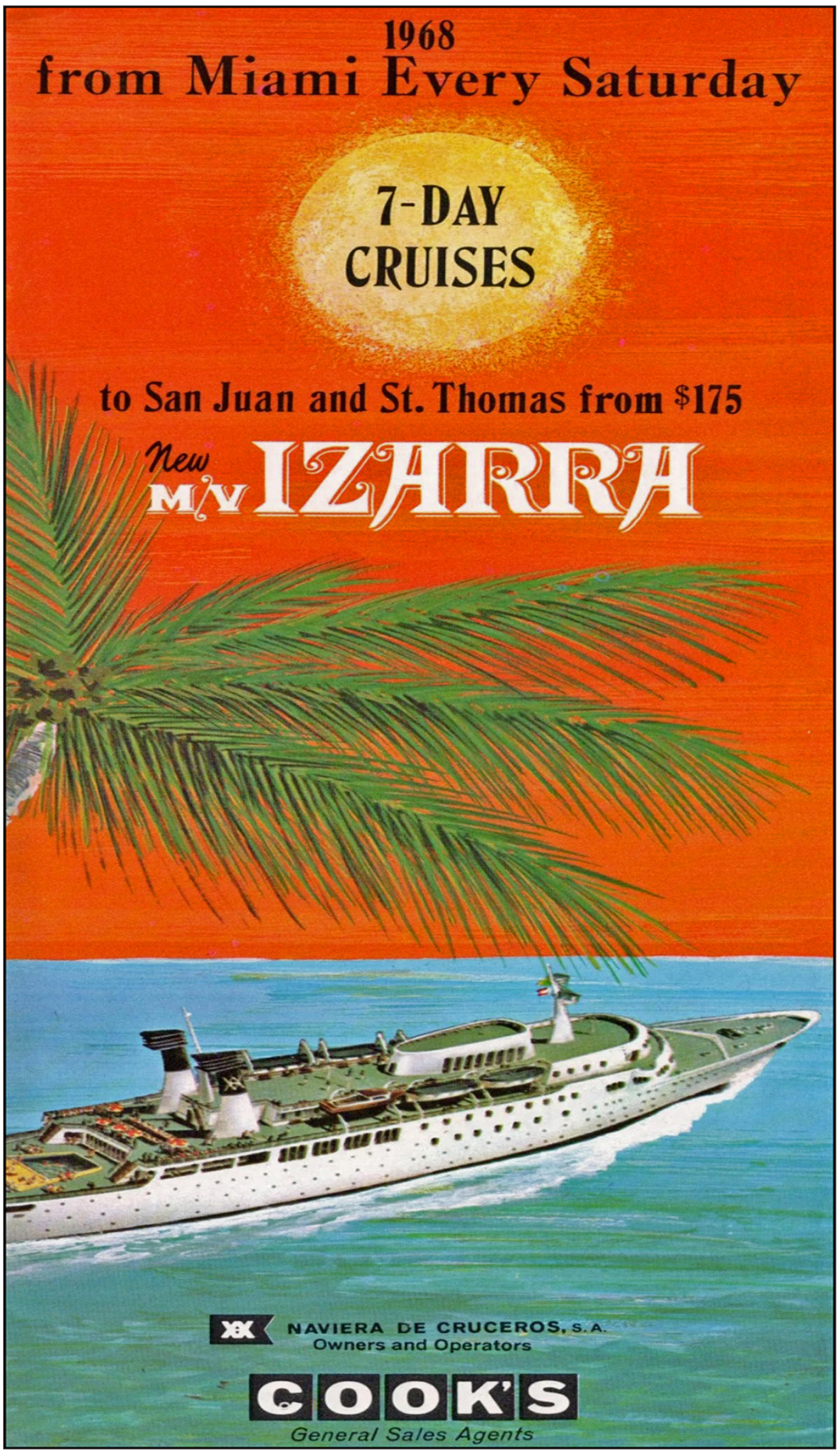
OTRA PERSPECTIVA DEL BUQUE VISTO POR SU BANDA DE ESTRIBOR (GALILEA)



PLANO DE CUBIERTAS (NAUTIQUES.NET)

NAVEGANDO COMO *IZARRA* POR AGUAS AMERICANAS (NAUTIQUES.NET)

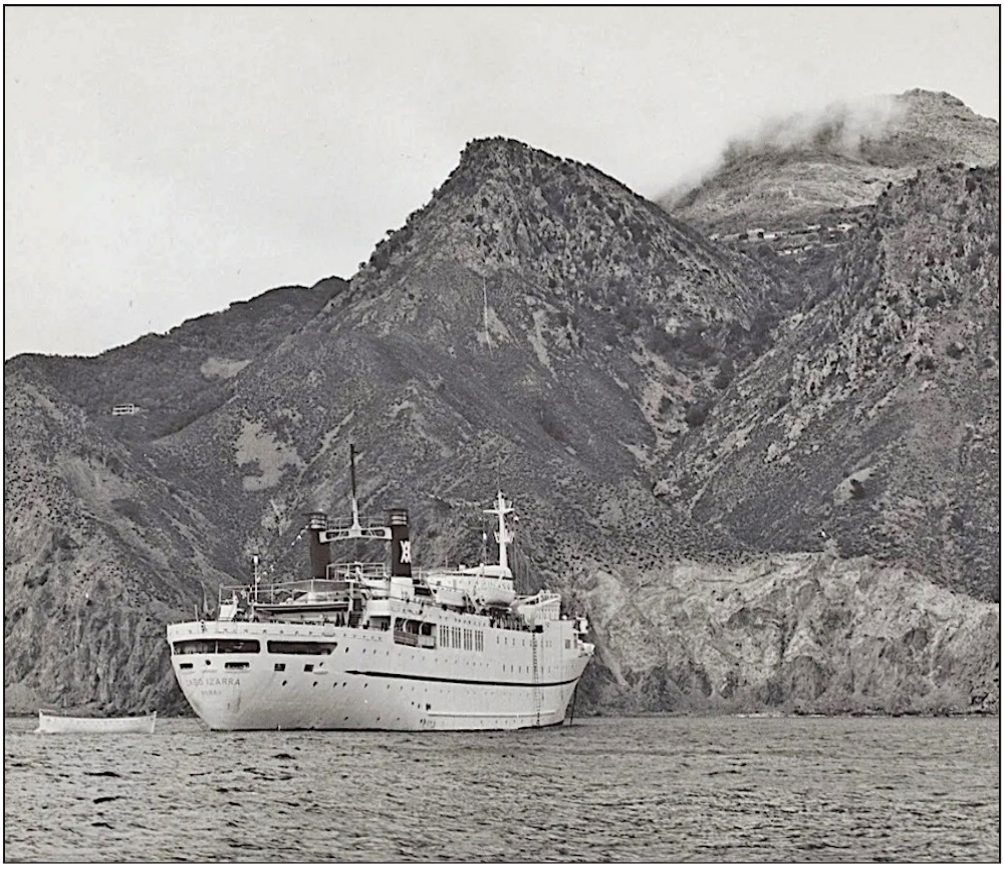
Éste tenía una capacidad para admitir todo el pasaje en un solo turno, por lo que incorporaba 52 mesas de 4 plazas y otras 2 de 12. La zona había sido decorada con grandes murales, tanto a proa como a popa. A popa del comedor se emplazaban la Recepción, las oficinas, las tiendas y 1 ascensor (único), completándose la comunicación entre cubiertas con 3 grupos de escaleras. Esa zona era la que recibía el embarque del pasaje. Y a popa se encontraba la peluquería. El ***Cabo Izarra*** trabajó inicialmente en cruceros por toda Europa y poco después, tras cruzar el Atlántico, por el Caribe, tomando como base el puerto de San Juan de Puerto Rico, desde donde efectuó cruceros de 15 días de duración hacia las Indias Occidentales. Volviendo a sus inicios, el crucero inicial consistió en un viaje en redondo Cádiz-Islas Canarias-Cádiz. La intención había sido de llevarlo a cabo hasta Sevilla, coincidiendo con la Feria de Abril, pero los retrasos en la entrega no lo hicieron posible. Sin embargo, el siguiente viaje sí le condujo hacia Sevilla para efectuar su presentación, lo que tendría lugar el 19 de mayo. Tras ello largaba amarras para poner rumbo al puerto de Barcelona, donde



82

FOLLETO EDITADO POR LA AGENCIA COOK'S Y NAVIERA DE CRUCEROS PARA OPERAR POR AGUAS AMERICANAS (NAUTIQUES.NET)

estaba previsto iniciar sus circuitos comerciales. Tampoco fue posible cumplir con su objetivo, puesto que el circuito llevaba al barco hasta Egipto y Tierra Santa: la llamada Guerra de los Seis Días lo impidió. En Barcelona se celebró otro acto de presentación y, llegado el verano, zarpó hacia Bilbao, desde donde se celebrarían 3 circuitos que le llevarían hasta las costas del norte de Europa. Nuevos circuitos por el Mediterráneo le condujeron a las costas italianas, visitando en esa etapa el puerto de Mahón. Seguidamente y una vez finalizados estos cruceros, el buque navegaba nuevamente a Cádiz para ser sometido a diversas revisiones.



UNA IMAGEN PARA EL RECUERDO (SHIPSNOSTALGIA)

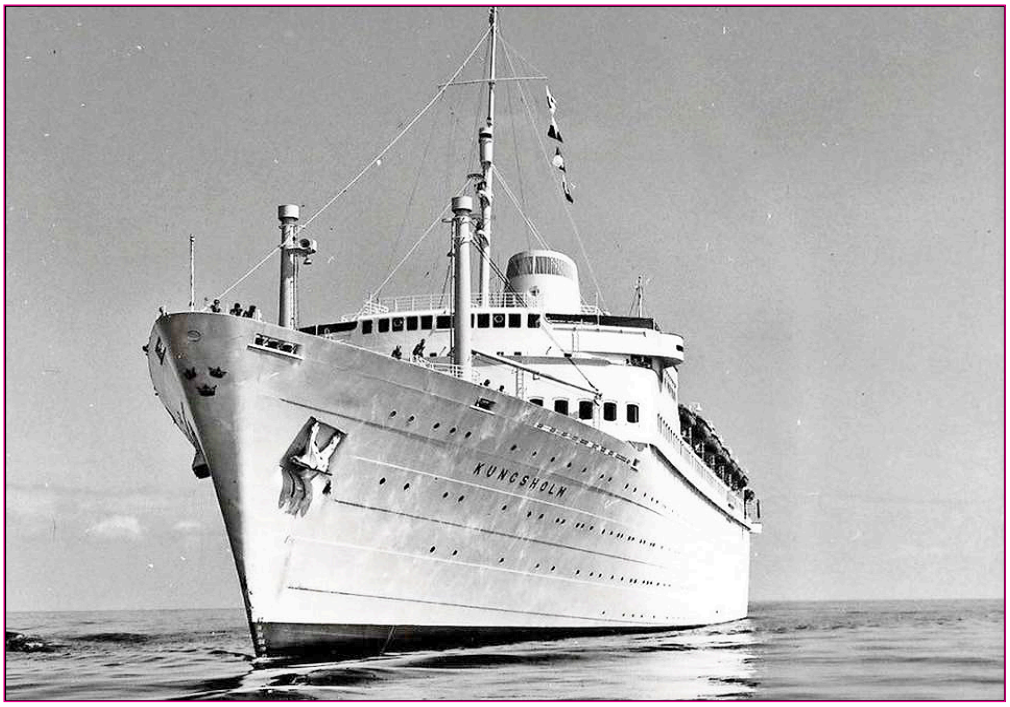
A finales de 1967 tomaba nuevo rumbo hacia las costas e islas del Caribe aprovechando la temporada de invierno por lo que, saliendo de Cádiz, navegó hasta Vigo, Santa Cruz de Tenerife, La Palma, Curaçao y La Guaira. Le siguieron otros circuitos por las islas Antillas y otros puertos de la zona. En Enero de 1968 se trasladaba hasta Galveston (USA) al ser fletado por una compañía del Caribe, la Gulf Caribe, realizando circuitos cortos por aquella zona. La anécdota saltó poco tiempo después, cuando las autoridades norteamericanas abordaron el buque para clausurarle y confiscarle todo el equipamiento del casino de a bordo. Ello no significaría el fin de sus viajes por aquellas costas, puesto que cambió su base a Miami, donde permaneció durante otros 3 años trabajando fletado por Cook's, quien nombró su propio director de cruceros, así como el staff de a bordo. Los circuitos eran muy largos en el sentido de que se pasaban varios días enteros de mar. El barco, sin cambiar de nombre, estaba siendo promocionado simplemente como ***Izarra***. Y sin haber conseguido muchos éxitos, Ybarra y Cía. decidía vender el buque a finales de 1969 a la compañía Westours

Inc., una compañía norteamericana, a la que efectuó la entrega en enero de 1970. Lo comercializaría una filial del nuevo propietario, la West Line, bajo registro liberiano, que lo rebautizó como West Star. Y bajo el gallardete de su nuevo armador, estuvo realizando numerosos circuitos durante cerca de dos años que le llevaron a numerosas islas y costas, tanto de América como de Oceanía. En 1972 West Line se vería con grandes agobios financieros, por lo que tuvo que vender el 70 por ciento de sus activos a la holandesa Holland America Line, porcentaje que sería elevado hasta el 85 en 1973.

COMO *XINGHU*, EN EL MERCADO CHINO (WIKIPEDIA.ORG)

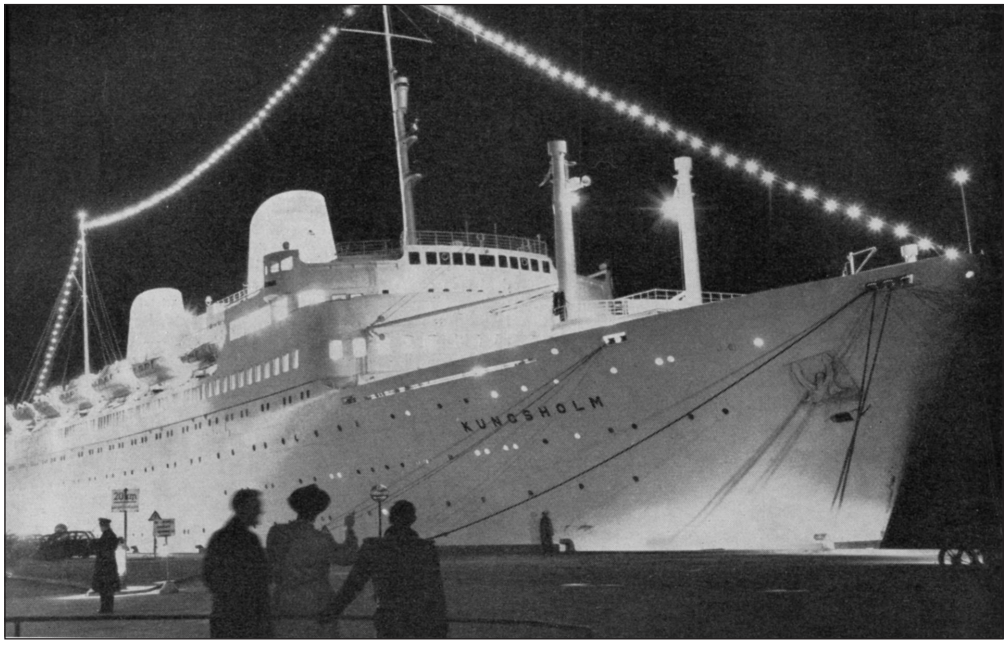
A finales de 1974 era nuevamente vendido, pasando a poder de la naviera filipina Negros Navigation Co., a la que fue entregado al año siguiente. El veterano buque pasó a ser renombrado ***Dona Montserrat***, siendo el primer crucero armado y abanderado en las Filipinas, navegando con clientela de nacionalidad australiana y europea. Hubo temporadas en que trabajó como ferry entre islas. En 1979 los filipinos lo vendieron al mercado chino, concretamente a COSCO, que lo rebautizó con el nombre ***XingHu***. Llegados a 1980 el buque pasó a ser operado por Guandong Province, Hong Kong & Macao Navigation Co., pasando a cubrir como ferry el itinerario Hong Kong- Guangzhou. Parece ser que, con el tiempo, sus propietarios aumentaron su capacidad hasta las 622 plazas, alojadas en 122 camarotes. Las fotografías que ilustran esta historia muestran el comedor, el Penthouse Club, el bar Verandah, así como el gran salón, la piscina, una cabina e incluso el baño de ésta. Los planos muestran sus seis cubiertas. El buque fue finalmente desguazado en el puerto de Hong Kong en el año 2000.

Columbus C



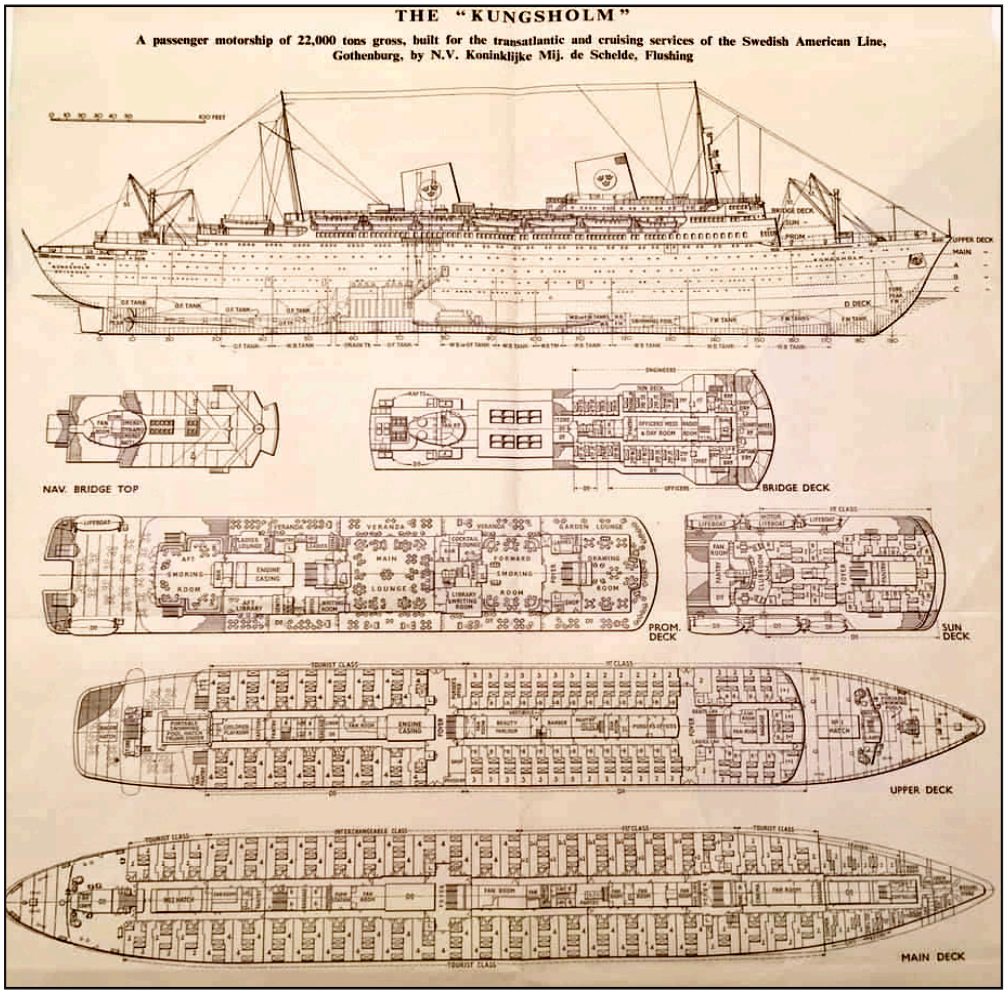
***COLUMBUS C* COMO *KUNGSHOLM* (CHRISTER GUSTAFFSON)**

El ***Columbus C***, fue uno de los trasatlánticos de líneas clásicas que llevó a cabo su última escala en Mahón en 1983. Pero este barco había nacido con el nombre de ***Kungsholm***, siendo un transatlántico/crucero combinado (como eran denominados en los años cincuenta este tipo de buques), de 20.000 toneladas de registro bruto capaz para acomodar a 802 pasajeros.



OTRA PERSPECTIVA (WIKIWAND)

Todo comenzó cuando la Swedish American Line, su armadora, se puso en contacto con diversos astilleros de todo el mundo con las perspectivas de construir un nuevo barco para la compañía. Y tras haber elegido al astillero De Schelde, ubicado en Vlissingen, en los Países Bajos, se procedía a formalizar su encargo en firme el 1 de abril de 1950.



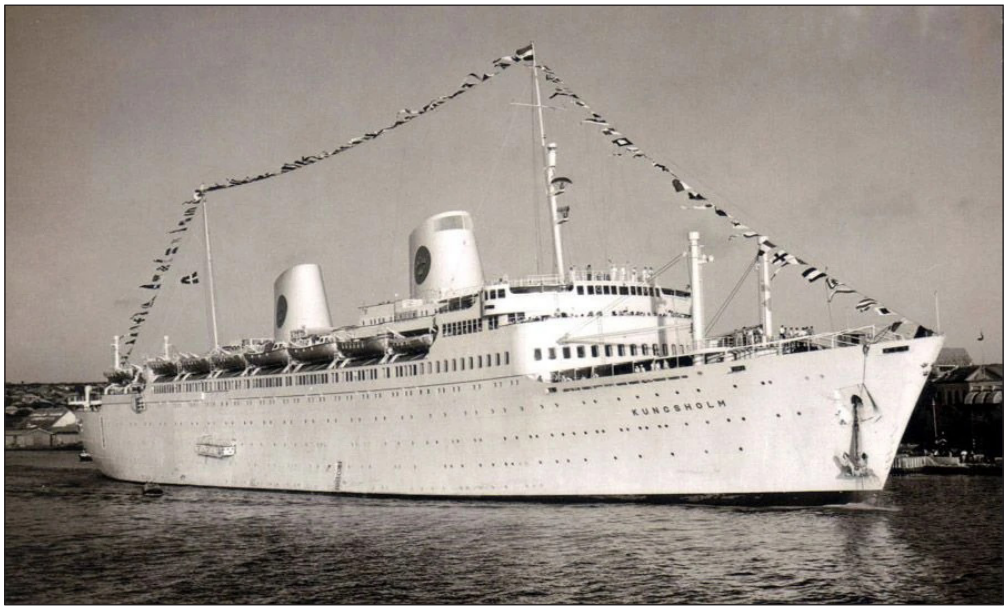
PLANIMETRÍA DEL BUQUE (ARNE LÜTKENHORST)

Esta armadora fue una naviera dedicada al transporte mixto de pasajeros y carga establecida en Suecia, donde había sido fundada en diciembre de 1914 con el nombre de Rederi Aktiebolaget Sverige-Nordamerika. En 1915 iniciaba una línea transatlántica entre los puertos de Gotemburgo y Nueva York, todo un reto, puesto que sus países más próximos, Noruega y Dinamarca ya la tenían establecida con sus propios buques. En 1925, la naviera cambió su nombre a Swedish American Line.

El 18 de octubre de 1952, era felizmente botado el nuevo buque con el nombre de ***Kungsholm***, una denominación ya tradicional en la naviera, pues era el tercero en ostentarlo, siendo entregado a sus propietarios el 30 de septiembre de 1953. La ceremonia de su bautizo tuvo como madrina a la princesa Sibylla de Suecia.

El buque tenía un desplazamiento de 4.153 toneladas y, como características generales, una eslora de 182,89 metros por 23,50 de manga y un

calado de 13,85. Su altura era de 60 metros, medida desde la quilla hasta el tope del palo. Disponía de 9 cubiertas, de ellas 6 accesibles para el pasaje. Su planta motriz estaba cubierta por 2 motores de 8 cilindros Burmeister & Wain, diesels que, combinados, le conferían una potencia de 13.503 kW. Para su propulsión llevaba incorporadas 2 hélices, capaces para una velocidad de 21 nudos. Su capacidad, cuando fue transformado en crucero era de 802 pasajeros (176 en Primera clase y 626 en Turista), con una dotación de 418 tripulantes.



EL BUQUE SEGÚN SHIPS-AND-LINERS (WIKI/FANDOM)

EL *GRIPSHOLM* (WIKIPEDIA.COM)

Decir que el nuevo buque fue diseñado por el mismo estudio de arquitectura naval sueco American Line, donde Eric Christiansson era director técnico de la empresa matriz Broström, el cual ya había diseñado los tres buques llamados ***Stockholm*** que le precedieron. En su diseño se

emplearon muchos elementos nuevos, sobre todo el perfil de doble pila, extraído de sus trabajos de diseño anteriores en los ***Stockholm II*** (1938) y ***Stockholm III*** (1941). La línea constructiva del nuevo buque presentaba un perfil bastante tradicional, ya que tenía una superestructura bastante baja en comparación con su casco, con la parte delantera de forma redondeada, mientras la trasera era escalonada, lo que facilitaba ubicar diversos servicios y piscinas que ordenaban las nuevas tendencias en materia de construcción de buques dedicados al turismo. Tenía dos chimeneas y en su librea original de Swedish American Line, tanto el casco como la superestructura estaban pintados completamente de blanco, con ambas chimeneas, puntales y plumas de carga de color amarillo, y el logo azul de las tres coronas de Swedish America Line pintado en ambas chimeneas.

CONFORT. DETALLES DE CABINA, LOUNGE Y COMEDOR

El ***Kungsholm*** emprendió su viaje inaugural de Gotemburgo a la ciudad de Nueva York el 24 de noviembre de 1953. Durante su tiempo de navegación con la Swedish American Line, fue empleado para llevar a cabo travesías transatlánticas durante la temporada de verano del hemisferio norte, mientras que durante el resto del año realizaba cruceros de lujo. Fue un barco que obtendría un gran éxito, y ya en septiembre de 1954 la naviera, en vista de ello, decidió encargar un nuevo buque un poco más grande (eventualmente llamado ***Gripsholm***), basado en el mismo diseño y llevado a cabo por otro astillero muy conocido, Ansaldo, de Génova (Italia) para convertirse en compañero de fórmula para el ***Kungsholm***. En enero de 1955, el ***Kungsholm*** zarpó para llevar a cabo el primer crucero alrededor del mundo realizado por un buque de la Swedish. En mayo de 1957 se entregó el nuevo ***Gripsholm***, entrando en servicio junto al ***Kungsholm***. En 1961, sería subido a dique seco para ser reacondicionado y dotado de estabilizadores. Animada por el éxito de los dos buques, la naviera sueco-americana realizó un nuevo pedido en agosto de 1963.

CONFORT. RESTAURANTE Y COCINA

Previamente a la entrega del nuevo barco que también se denominaría ***Kungsholm***, el referido a esta historia era vendido a la naviera alemana North German Lloyd en mayo de 1964, fijando la fecha de su entrega para octubre de 1965. El buque realizó su última travesía transatlántica con los

colores de la librea de la Swedish zarpando desde Nueva York el 21 de agosto de 1965, llegando a Gotemburgo el 5 de octubre siguiente. Diez días después fue entregado a la Lloyd como estaba estipulado rebautizándole con un nuevo nombre, ***Europa***. La nueva propietaria pintó su casco con el color negro tradicional de un transatlántico de la época, con las chimeneas y las plumas de carga emplazadas en la cubierta de la proa de color beige.

EL SEGUNDO *KUNGSHOLM* (CENASHIPS AND SO)

Después de realizada la entrega y con su nuevo nombre (un nombre precisamente tradicional en la flota de North German Lloyd), fue subido a dique para ser reacondicionado, al tiempo que era registrado bajo la bandera de Alemania Occidental. El 9 de enero de 1966, emprendía su primera travesía transatlántica para sus nuevos propietarios, navegando desde Bremen a Nueva York. En el servicio para su nueva propietaria, el barco siguió operando de forma similar a la que había tenido con la Swedish American Line, con travesías transatlánticas durante el verano del hemisferio norte, y cruceros por otras aguas durante el resto del año.

NAVEGANDO COMO *EUROPA* (BALTICSHIPPING.CO)

En septiembre de 1970, North German Lloyd se fusionó con Hamburg America Line (HAPAG), formando la nueva compañía (que continúa en estos tiempos) Hapag-Lloyd. Una de las primeras decisiones adoptadas por la nueva empresa fue la de abandonar el servicio transatlántico, lo que haría en 1971 y, a partir de entonces, el ***Europa*** era destinado exclusivamente para realizar cruceros.

OTRA PERSPECTIVA DE PROA COMO *EUROPA* (CHRISTER GUSTAFFSON)

Después de la fusión, su casco se volvió a pintar de color blanco con bandas decorativas longitudinales naranjas y azules, agregándose el logo azul de Hapag-Lloyd a sus chimeneas, ahora de color naranja.

YA, COMO *COLUMBUS C*, DE COSTA CRUISES (CHRISTER GUSTAFFSON)

Pero cuando la década de 1970 estaba llegando a su fin, la Hapag-Lloyd comenzaba a estudiar y planificar un nuevo barco para reemplazarlo. El

nuevo buque también se llamaría ***Europa*** y, con la fecha de entrega de este último, fijada para el mes de diciembre de 1981, el viejo ***Europa*** era vendido a la Independent Continental Lines, una subsidiaria de Costa Cruceros, con fecha de entrega de noviembre de 1981. Tras esta nueva venta y su entrega, sería rebautizado con el nuevo nombre de ***Columbus C***. Las dos bandas longitudinales del casco distintivas de la librea de su antigua propietaria fueron reemplazas por otra de color negro más delgada, mientras que las chimeneas recibían varias capas de amarillo con la parte superior azul y el gran logotipo distintivo azul "C" de Costa pintado en ambas bandas de las mismas. Con este nombre entró en el puerto de Mahón en 1982 y 1983.

AMARRADO EN PUERTO (PINTEREST)

EN MIAMI, 1894 (WIKIWAND)

Su destino fue continuar en el tráfico de cruceros, de lo que la nueva propietaria era una experta en la materia. Sin embargo, su carrera con Costa desgraciadamente resultaría muy corta, ya que el buque colisionó el 29 de julio de 1984 con un espigón en el puerto de Cádiz. Como consecuencia de este accidente, su quilla había resultado gravemente dañada, pero el barco logró ganar en estas condiciones el puerto por sus propios medios. Sus pasajeros y tripulación fueron rápidamente evacuados, pero el barco estaba hundiéndose escorado sobre su costado de estribor.

EN PUERTO (PHILLIP MASSAAD)

Gracias a que el fondo en ese punto del puerto gaditano era escaso, el buque quedó finalmente semihundido. El 1 de noviembre fue reflotado y posteriormente amarrado. Una vez llevada una meticulosa inspección por los técnicos, se consideró que los daños eran demasiado graves para ser reparados con unos costes aceptables, por lo que se decidió su venta a la empresa Mirak S. A. de Barcelona, para proceder a su desguace. El 2 de abril de 1985 el buque llegó remolcado al puerto de Barcelona, donde fue finalmente desguazado.

EL BUQUE ESCORADO EN EL PUERTO DE CÁDIZ (KIKIFOTOGRAFO.COM)

Costa Allegra

PERSPECTIVA AÉREA POR LA ALETA DE BABOR (SAJJAD CHOWDHURY)

El ***Costa Allegra*** nació en su día como el barco portacontenedores nombrado ***Annie Johnson***, que pasó por el dique seco en 1992 donde sería reconvertido en crucero. Entonces ya había pasado a propiedad de Costa Crociere, dependiente de Carnival Corporation & PLC., el grupo más grande del mundo dedicado a la promoción de cruceros.

COMO *AXEL JOHNSON* (SHIPSPOTTING.COM)

Pero vayamos al principio de su historia: construido en 1969 por el astillero Wärtsilä Turku, en Turku (Finlandia), como buque portacontenedores

para los servicios de Johnson Line, de Rederi AB Nordstjernan, con sede en Suecia, en 1986, fue botado el 29 de abril de 1969, entrando en servicio para sus propietarios el 4 de diciembre del mismo año. El buque formaba parte de una serie de cinco unidades iguales. El primero había sido botado el 16 de enero de 1969, recibiendo el nombre de ***Axel Johnson***, que también acabaría siendo conocido en Mahón con su nuevo nombre: ***Costa Marina***.

OTRA PERSPECTIVA COMO *AXEL JOHNSON* (SHIPSPOTTING)

Desde 1969 hasta 1986, Rederi AB Nordstjernan empleó al ***Annie Johnson*** en el servicio del tráfico de contenedores y, en 1986, fueron vendidos tres barcos de esta clase a Regency Cruise Line, que tenía su base en El Pireo (Grecia). La compañía se había fundado apenas unos años antes, en 1984, y su proyecto era llevar a cabo la reconversión de estos tres antiguos portacontenedores en cruceros, ya que el precio total de estas conversiones resultaba más económico que la construcción o compra de 3 cruceros reales. Los tres barcos comprados por Regency Cruise Line fueron el ***Annie Johnson***, que pasó a llamarse ***Regent Moon***, el ***Axel Johnson***, que pasó a llamarse ***Regent Sun***, y el ***Margaret Johnson***, renombrado ***Regent Sky***. Sin embargo, tal reconversión prevista nunca llegó a materializarse. Lo único que realmente se llevó a efecto fue desmontar los motores principal y auxiliar, la sala de control y el mecanismo de gobierno del ***Margaret Johnson*** para ser reinstalados en otro buque de la compañía, el ***Regent Star***. Este último barco había sido anteriormente el conocido ***Statendam***, de Holland America Line y había sido constituido como buque insignia de la línea. El resto del ***Margaret Johnson*** fue desechado y llegó a suponerse como probable el que sus dos hermanos tuvieran el mismo final. El ***Regent Moon*** quedó seguidamente amarrado en el puerto de Perama (Grecia) y, en mayo de 1988, vendido a otra Compañía Naviera, la Panalexandra, una empresa cuya sede radicaba en Panamá, pero que en realidad formaba parte de otra compañía, Mediterranean Shipping Company, con sede en Italia. El buque fue rebautizado como ***Alexandra***. Pero, curiosamente, el barco continuó permaneciendo inactivo hasta 1990, cuando también sería adquirido por Costa Crociere. Su nueva propietaria lo remodeló -por fin- en el astillero T. Mariotti, de Génova, entrando en servicio como ***Costa Allegra*** en 1992. Hay que decir que, originalmente, se había planteado que el barco se denominara ***Costa Azzura***, pero tal posibilidad se abandonó

en las últimas etapas de su reconversión. Fue modificado más ampliamente como su gemelo, aunque mostrase el mismo perfil ya que, ***Costa Allegra***, fue alargado hasta alcanzar los 187,69 metros de eslora, mientras que a su gemelo, no. Por ello su tonelaje era superior, 28.430 frente a los 25.441 del ***Costa Marina***. Los trabajos de reconversión del ***Alexandra*** comenzaron el 4 de septiembre de 1990 y se prolongaron por espacio de dos años. En su transcurso recibió una estructura completamente nueva del mismo estilo que la adoptada para el ***Costa Marina***, así como una nueva motorización. Externamente, tanto el uno como el otro conservaron su característico aspecto lineal y cuadrado de su pasado como contenedores pero, en los interiores, los diseñadores fueron capaces de lograr crear un ambiente moderno y acogedor, con un toque de aires puramente italianos a bordo. Como detalle, sus cinco chimeneas fueron ubicadas bastante a popa y formando un conjunto de los cuales, tres, fueron pintadas de color amarillo, mientras las dos restantes lo eran de blanco. Este modelo sería reproducido en los nuevos barcos gemelos ***Costa Classica*** y ***Costa Romantica***, así como en el ***Costa Victoria***, construido en 1995.

COMO *ALEXANDRA* (FLICKR)

Costa Allegra entró en servicio con Costa Cruceros el 23 de noviembre de 1992, realizando un crucero inaugural que le llevó desde Génova a St. Thomas, en el Caribe. Durante los primeros años de su nuevo servicio para Costa Cruciere navegó por el Mediterráneo durante los, realizando sus circuitos por el Caribe durante los inviernos. En 2006, el barco fue reposicionado para realizar un crucero en aguas de China y, para ello, sus interiores fueron redecorados previamente para adaptarlo al gusto del mercado asiático de cruceros. Y ya en su etapa asiática, navegó hasta los puertos de Singapur y Hong Kong, siendo los países visitados China, Corea del Sur, Japón, Vietnam, Filipinas, Malasia, Tailandia e Indonesia. En 2010, el barco volvió a Europa, mientras sus rutas asiáticas eran sustituidas por los buques ***Costa Classica*** y ***Costa Romantica***. En un acuerdo con TMR de Marsella, Costa Cruceros, propietaria de la marca Paquet Cruises desde 1996, comercializó el buque en Francia con el nombre *Allegra* y la marca

EL *MARGARET JOHNSON* EN TRABAJOS DE SU RECONVERSIÓN A *REGENT SKY*, TRABAJOS QUE NUNCA LLEGARÍAN A SER COMPLETADOS (CRUISECAPITAL)

POR SU AMURA DE ESTRIBOR COMO *COSTA ALLEGRA* (WIKIPEDIA.ORG)

Paquet Cruises. Realizó cuatro circuitos en primer lugar y otros en octubre de 2010. Para estos cruceros, el buque estuvo comandado por un capitán francés, así como embarcando un director de crucero, maîtres, recepcionistas y chefs igualmente de nacionalidad francesa. Uno de estos últimos fue Jean Abauzit, miembro que fuera del equipo del recordado ***Mermoz***, retirado del servicio una década antes. Al año siguiente volvía a la matriz Costa Crociere y retomaba su antiguo nombre de ***Costa Allegra***.

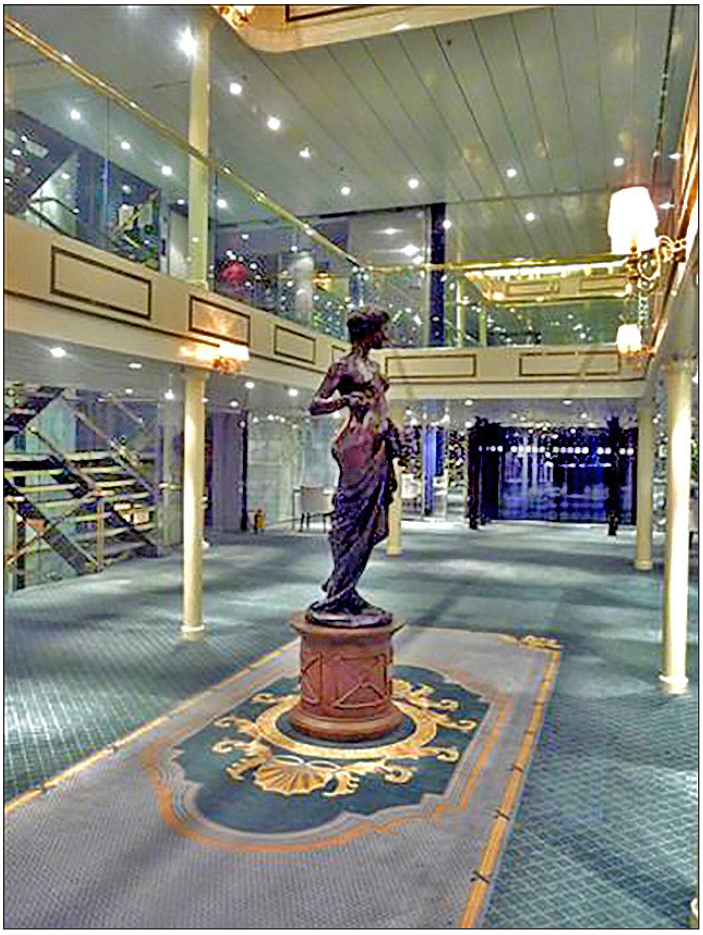
VISTA POR LA ALETA DE ESTRIBOR (SAJJAD CHOWDHURY)

A pesar de ser una de las unidades más pequeñas de la flota, que incluye algunas unidades de más de 100.000 toneladas brutas, el ***Costa Allegra***, de 28.430 toneladas, fue siempre un barco bastante popular. Y al haber sido reconstruido desde cero, el equipo de diseño tuvo la oportunidad de ser creativo con los espacios, lo que dio como resultado unos interiores muy originales con una clara influencia italiana, como se ha citado anteriormente.

LAS TÍPICAS CHIMENEAS DE COSTA CROZIERE (CASTLESOFTHESEA.NL)

En cuanto a su confort, los camarotes del ***Costa Allegra*** ofrecían to-

das las comodidades del hogar. Todas las cabinas estaban equipadas con televisión vía satélite, aire acondicionado, minibar, teléfono, baño completo, secador de pelo y servicio de lavandería, además del servicio de habitaciones durante las 24 horas.



EL HALL (WAWESANDWIND)

LA RECEPCIÓN (FLICKR)

Y con referencia a sus aspectos gourmet y de ocio, disponía de 3 restaurantes, 3 bares, casino y discoteca. Los tres restaurantes de a bordo mantenían un ambiente acogedor e íntimo. Una impresionante pared de cristal proporcionaba al restaurante Montmartre y al salón de baile Flamenco unas espléndidas vistas al mar que abarcaban todo el horizonte. El pasajero, al finalizar su cena, podía irse a tomar un café en la Piazetta Allegra, o una copa en el Murano Bar o, simplemente, bailar bajo las estrellas en la discoteca Crystal Club, dotada de una espectacular cúpula de cristal.

DETALLES INTERIORES

El amplio restaurante Montmartre, en la Modigliani Deck , era el comedor principal del buque, teniendo su acceso mediante escaleras y ascensores desde cualquier zona. La mayoría de las comidas eran servidas en dos turnos, siendo el último alrededor de las 21:00 h. (en aguas europeas). Su capacidad era de 474 plazas y estaba decorado en un estilo que recordaba vagamente al de un bistró francés. Por su parte, el Flamenco Ballroom, era un local en el cual se servían los mejores cócteles antes de la cena.

DETALLES INTERIORES

El juego de luces sobre el cristal y el agua transformaba a este buque, según algunos comentaristas del mundo de los cruceros, en una obra de arte flotante. En el interior, el estilo era contemporáneo: los colores brillantes se combinaban con una decoración alegre, inspirada en grandes pintores como Gaugin, Degas y Modigliani. Y, entre sus detalles más impresionantes, contaba con un atrio de vidrio que abarcaba tres cubiertas y una cúpula retráctil que se abría a una impresionante vista de 360 grados del cielo. Su elegante decoración quedaba completada a base de mármol de Carrara de colores melocotón y rosa, cortado a mano, estando los detalles acabados en madera fina. Por último y, para tomar el sol y practicar deporte, el buque disponía de un gimnasio totalmente equipado y rodeado igualmente de cristal. En el exterior, se ubicaba la piscina y tres jacuzzis, junto a su espacioso solarium. Otras instalaciones de ocio incluían el Caracalla Spa, un centro comercial, un casino y una biblioteca/cibercafé, la oficina de cambio de moneda extranjera y la sala de cartas.

EN LAS SEYCHELLES TRAS EL FUEGO (DAILYMAIL.CO.UK)

Durante su etapa bajo el gallardete de Costa Cruziere, el buque sufrió un gran incendio que, una vez revisados los daños ocasionados por los técnicos, la naviera tomaba la decisión de enviarlo a desguace. Todo comenzó el 27 de febrero de 2012 cuando se encontraba navegando a unas 200 millas al suroeste de las Seychelles, tras zarpar del norte de Madagascar, frente a la costa sureste de África, con rumbo a Port Victoria. En un momento dado y, en su sala de máquinas, sección de generadores, se produjo un grave incendio que pudo ser extinguido por el sistema de extinción de a bordo aunque, ya sin fuego, el barco se había quedado sin electricidad y con ello sin control de la planta motriz, a unas 200 millas de la costa más próxima frente a la costa de Tanzania, una región donde los piratas somalíes suelen atacar a los barcos. El buque se encontraba sin máquina y a la deriva. «El ***Costa Allegra*** se encuentra a la deriva y es empujado por la corriente, manteniéndose estable y erguido», manifestaba Giorgio Moretti, Capitán de la Marina Mercante y Director de operaciones náuticas de Costa Crociere a los periodistas en una conferencia telefónica desde la sede de la compañía en Génova, añadiendo que un equipo formado por 15 ingenieros, técnicos y otros funcionarios de la compañía volaban a Mahe con la esperanza de llegar al buque por aire para poder reparar sus generadores. Así mismo, manifestó que esperaba que los 636 pasajeros que se encontraban a bordo pasaran la noche en las cubiertas exteriores. Entre ellos se encontraban 212 de nacionalidad italiana, 31 britá-

nicos y ocho estadounidenses. Cuatro de los pasajeros eran niños de unos 3 años. También habían embarcado un grupo de 9 soldados italianos en prevención de cualquier ataque pirata.

MANIOBRAS DE ATRAQUE DEL BUQUE SINIESTRADO (DAILYMAIL.CO.UK)

«Es un barco grande y remolcarlo y moverlo a través de las aguas es una tarea pesada», manifestó igualmente la portavoz presidencial de Seychelles, Srdjana Janosevic. Dijo que todo estaba en calma a bordo del crucero y que nadie había resultado herido. Funcionarios de la Guardia Costera italiana dijeron que, a pesar de los daños sufridos, los generadores de emergencia mantenían iluminada la sala de control del barco y que los equipos de comunicaciones, como radios, continuaban en funcionamiento. Dijeron que el crucero se mantenía estable, a pesar de las olas de 1,5 metros que dominaban el área y que los pasajeros permanecían en las grandes salas comunes del barco o paseando por cubierta, no en sus camarotes, ya que también se habían quedado sin aire acondicionado.

EL GUARDACOSTAS DEL MANDO DE LAS SEYCHELLES *ANDROMACHE* (SHIPS HUB)

No hubo víctimas, a excepción del propio barco que tuvo que ser remolcado hacia la isla de Mahé, en las Seychelles, por el pesquero de pabellón francés ***Trevignon***, perteneciente a la Compagnie Française du Tuna Océanique (CFTO), con sede en Concarneau, en Mahé (Seychelles), para proceder a su reparación y llevar a cabo la evacuación de los pasajeros. En las últimas millas fue, además, auxiliado por otros dos remolcadores, al tiempo que era escoltado por el barco de la guardia costera de Seychelles ***Andromache*** y un avión de la fuerza aérea.

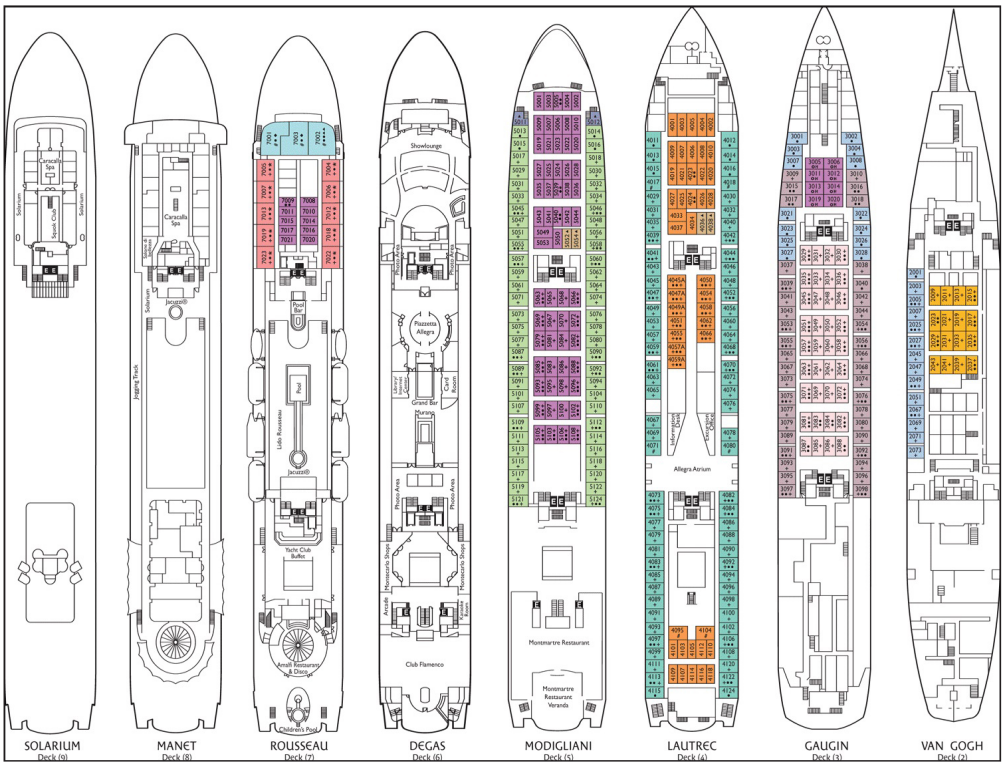
DESCARGA DE LOS EQUIPAJES DEL PASAJE UNA VEZ ARRIBADOS A PUERTO (DAYLIMAIL.CO.UK)

EN LIMASSOL, CHIPRE (CRUCEROADICTOS.COM)

Tras llegar a puerto, Costa Crociere anunciaba, primero, que el barco

sería reparado, mientras destinaba al ***Costa Voyager*** a cubrir las rutas programadas del ***Costa Allegra*** del 18 de marzo al 1 de julio.

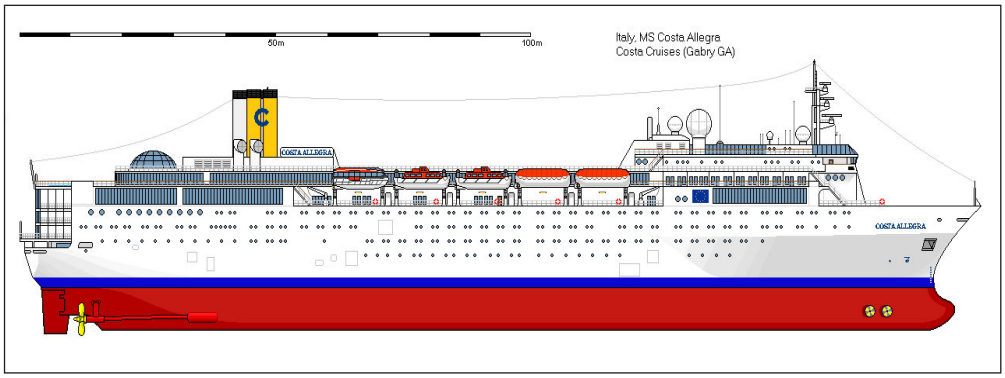
PRECIOSA PERSPECTIVA NOCTURNA (CRUCEROADICTOS.COM)



PLANIMETRÍA DE CUBIERTAS (CRUCEROADICTOS.COM)

Más adelante, el 9 de marzo y vistos los desperfectos, anunciaba que se había contratado con la naviera Themis Maritime Ltd. el traslado del buque hasta las playas de Aliaga (Turquía) donde se procedería a su desguace. Para ello, el barco pasó a denominarse ***Santa Cruise***, tomando el pabellón de Sierra Leona.

EN EL CENTRO, VARADO EN LA PLAYA DE ALIAGA (TURQUÍA) ENTRE OTROS DOS BUQUES, EN DESGUACE (CRUISEINDUSTRYNEWS)



PERFIL DEL BUQUE YA DESAPARECIDO (DEVIANART)

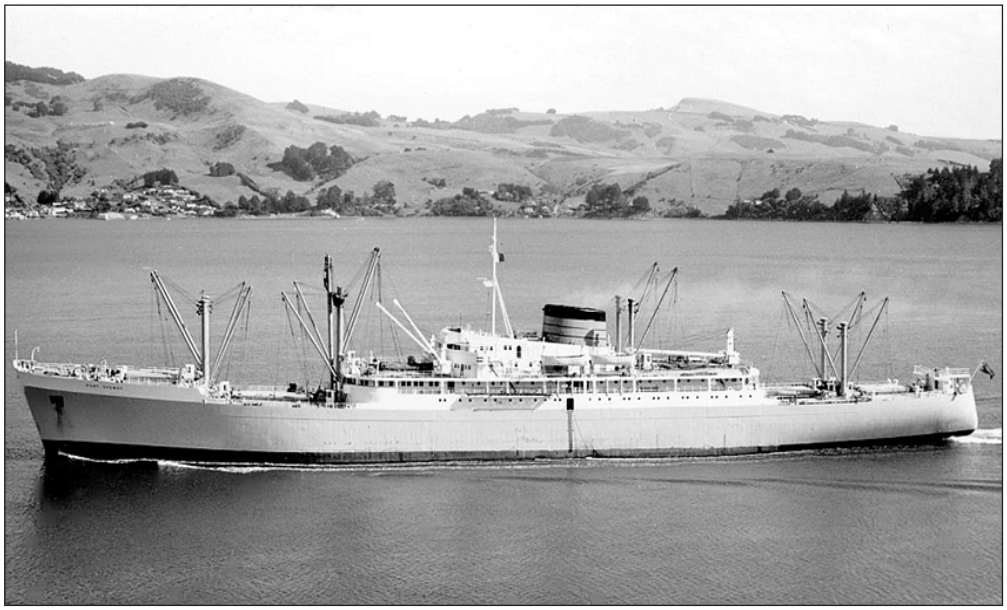
Daphne

EL *DAPHNE* ATRACADO EN EL MUELLE DE MAHÓN (ARTEFOTO)

El crucero ***Daphne*** fue un buque de tamaño mediano que comenzó su vida activa como carguero refrigerado y ostentando el nombre ***Port Sydney***, siendo gemelo del ***Lisboa***, que también fuera construido inicialmente como ***Port Melbourne***. Los astilleros encargados de llevarlo a cabo fueron los conocidos Swan, Hunter & Wigham Richardson, de Wallsend (Inglaterra), para cubrir el servicio expreso Reino Unido-Australia de la armadora Port Line, siendo botado el 29 de octubre de 1954 y completado en marzo de 1955. Y ya, entre 1972 y 1974, fue reconvertido en el astillero Chalkis Shipyard, de Pireo (Grecia), en un crucero. Hubo un pequeño paréntesis cuando fue empleado como buque hospital en Sri Lanka en 2005, para lo que adoptó el nombre de ***Hellenic Aid***.

Características: Con un desplazamiento de 10.166 toneladas, tenía una eslora de 162,37 metros por una manga de 21,34 y un calado de 8,7. Su equipo propulsor estaba formado por 2 motores diesel Wallsend/Doxford de 9.716 kW cada uno a 112 rpm. Su velocidad máxima era de 16 nudos y de servicio 14 nudos. Una velocidad de servicio más rápida que la mayoría de los cargueros contemporáneos. Tal condición le hacía adecuado para su reconversión al uso de pasajeros y en 1972, cuando el buque había dejado de ser rentable, ya que la competencia introdujo tonelajes modernos con una capacidad de carga y velocidad superior, su consumo de combustible era también más económico. El naviero John M. Carras,, uno de los nombres más admirados de la navegación griega compró el barco, planeando en un principio convertirlo en un transbordador que operaría entre los puertos de Pireo y Limassol bajo el nombre de ***Akrotiri Express***. Pero cambió de

opinión y mandó reconstruirlo ampliamente transformándole en el conocido crucero de lujo ***Daphne*** en su astillero de Pireo, manteniendo intactos tan solo el casco y el sistema de propulsión original.



COMO *PORT SIDNEY* EN 1955 (TYNEBUILTSHIPS.CO.UK)

Cuando en 1975 retornaba al servicio activo, desplazaba 15.833 toneladas, disponiendo de 8 cubiertas para uso de los 531 pasajeros que admitía en sus 231 cabinas. Además, la decoración interior empleada fue escogida del más alto nivel, con paneles de vidrio grabado en el comedor y una elegante iluminación de bronce en los pasillos. Tales detalles fueron tan solo dos ejemplos de ello, por lo que el buque atrajo a una clientela de alto poder adquisitivo. Para iniciar sus servicios fue fundada una nueva empresa que operaría tanto el ***Daphne*** como su gemelo ***Danae***, la Carras Delian Cruises.

DETALLE DE SUS CABINAS (CRUISEWONDERLAND.TIYOGAMI.COM)

Daphne, ya ex ***Akrotiri Express***, llevó a cabo su viaje inaugural en julio de ese mismo año, navegando principalmente en aguas europeas, para más adelante ser reposicionado en el Caribe para una serie de cruceros organizados desde Cuba, toda una novedad en aquellos tiempos. Fue uno de los primeros cruceros occidentales en visitar puertos en dos países comunistas, Cuba y China. Pero la nueva empresa no tuvo el éxito esperado, siendo ofrecido el buque en alquiler. Y de esta forma, ***Daphne*** navegó para Lauro Lines entre 1978 y 1979 y fletado para Costa Lines, que lo adquirió en

propiedad en 1984, posicionándole a operar en aguas de Alaska en verano y en el Caribe durante los meses de invierno, realizando cruceros principalmente semanales con inicio desde San Juan.

COMO *SWITZERLAND* EN MAHÓN (ARTEFOTO)

Y en 1990, Costa quiso expandirse fuera de su propia empresa y se asoció con otra de nacionalidad rusa, la Sovcomflot, acordándose que ambas compañías aportarían dos buques cada una y Costa se encargaría de comercializar la nueva marca, Prestige Cruises, como se llamó a la nueva empresa. Costa presentó a los barcos ***Daphne*** y ***Danae***, mientras Sovcomflot aportaba los ***Fedor Dostejewski*** y ***Maxim Gorky***. Sin embargo, Sovcomflot se encontró con problemas para finalizar los fletamentos a que estaban sometidos sus barcos con Neckermann y Phoenix Reisen, por lo que decidió finalizar la empresa al cabo de un año. Costa estuvo de acuerdo con ello.

COMO *OCEAN MONARCH* (PEDROBAPTISTA)

En 1996 y para su entrega en 1997, fue vendido a una empresa suiza que la rebautizó como ***Switzerland***. Fue administrado por Leisure Cruises, que en gran parte era propiedad de Swissair, navegando la mayor parte del tiempo en aguas europeas, hasta que quebró la empresa matriz en 2001. ***Switzerland*** fue vendido tres meses después a Majestic International Cruises, otra empresa griega, quien lo rebautizó como ***Ocean Monarch*** (después de un posible período como ***Ocean Odyssey***). En esta nueva etapa fue fletado a Page & Moy, Hansa Kreuzfahrten y nuevamente a Page & Moy.

RESTAURANTES (CRUISEWONDERLAND.TIYOGAMI.COM)

LOUNGES (CRUISEWONDERLAND.TIYOGAMI.COM)

Como resultado del tsunami de diciembre de 2004, Majestic Cruises ofreció su barco durante 8 semanas para servir como barco hospital en la isla de Sri Lanka, gravemente afectada por el mismo. Para esta operación humanitaria fue rebautizado ***Hellenic Aid*** temporalmente. Más de 2000 personas recibieron atención médica a bordo. En septiembre de ese mismo año, fue fletado para la función de barco hospital una vez más, esta vez para servir en Nueva Orleans, que había sido azotada por el huracán Katrina. Sin embargo, este último proyecto no se llevaría a cabo y el veterano buque acabó siendo amarrado en la bahía de Eleusis (Grecia), temiéndose que su futuro estuviera más bien en manos de los shipbreakers indios de las playas de Alang.

CONFORT (CRUISEWONDERLAND.TIYOGAMI.COM)

Sin embargo apareció Louis Cruise Lines, con sede en Chipre, que se en-

contraba en pleno proceso de hacerse cargo de Golden Star Cruises, cuyo buque ***Aegean I*** había sido obligado a quedar detenido por orden judicial emanada de los tribunales griegos debido a una disputa sobre el derecho de propiedad entre dos navieras, la Louis Cruise Lines y la Golden Star Cruises. Y Golden Star necesitaba una embarcación que lo supliera rápidamente para los pasajeros que ya tenían hechas sus reservas y, tras haber sido llevado a dique y sometido a un rápido recorrido de casco y motores, estaba listo para reanudar el servicio. Compitiendo con el más moderno ***Sea Diamond*** (antiguo ***Birka Princess***), el barco navegó al máximo de su capacidad, algo que resultó una gran sorpresa para más de uno. Más adelante se anunció que volvería a navegar en 2007 para una subsidiaria recién formada de Majestic Cruises junto con el ***Blue Monarch***, ex ***World Renaissance***, pero otro de los barcos de Majestic, el ***Lili Marleen***, fletado por el operador alemán Holiday Kreuzfahrten, fue repentinamente devuelto a sus propietarios cuando Holiday se declaró en bancarrota y ya no se llevó a cabo el fletamento. Entonces, el futuro de ***Ocean Monarch*** apareció nuevamente sombrío. En 2008, ***Ocean Monarch*** fue vendido a Classic International Cruises, de Portugal, reencontrándose a su gemelo ***Princess Danae***. Su última gran remodelación tuvo lugar a principios de este mismo año, cuando pasó a formar parte de esta marca y vio cómo cambiaba su nombre por el de ***Princess Daphne***, aunque durante 2008 continuó navegando como Ocean Monarch.

FITNESS Y PISCINA (CRUISEWONDERLAND.TIYOGAMI.COM)

BOUTIQUES Y ROOM CHART (CRUISEWONDERLAND.TIYOGAMI.COM)

Ahora contaba ya con 241 de las cabinas más grandes que se encontraban en cualquier crucero de la época, 188 exteriores y 53 interiores. De ellas, 27 eran suites. Su casco robusto y sus camarotes muy espaciosos lo habían convertido en un barco ideal para la navegación marítima y el perfecto para cruceros oceánicos de corta y larga distancia. Sus áreas públicas atractivas y bien equipadas, sus amplias cubiertas exteriores y sus camarotes muy cómodos hicieron del buque la elección perfecta para los aficionados a los cruceros clásicos de todo el mundo.

Classic International Cruises había nacido como Arcalia Shipping, sien-

do fundada en 1985 para comenzar su andadura con un solo barco, el clásico trasatlántico portugués ***Funchal***, y con el paso de los años se convertiría en la Classic International Cruises.

COMO *DAPHNE* EN EL PUERTO DE MAHÓN (ARTEFOTO)

COMO *DAPHNE* EN EL PUERTO DE MAHÓN (ARTEFOTO)

Al buque le practicaron un nuevo recorrido técnico y navegó para su nueva propietaria como ***Princess Daphne*** hasta 2012, cuando las altas facturas de mantenimiento de su antigua flota se volvieron demasiada carga para la empresa, que terminó declarándose en quiebra. ***Princess Daphne*** fue retenido en Souda y puesto a la venta, siendo comprado por los ship-

breakers indios y poco después partió hacia Alang.

PRINCESS DAPHNE **EFECTUANDO LA MANIOBRA DE REVIRO EN EL PUERTO DE KIEL (ARNE LÜTKENHORST)**

LLEGANDO A PUERTO (WIKIPEDIA.ORG)

COMO *PRINCESS DAPHNE* (SIMPLONPC.CO.UK)

El 14 de junio de 2014 se anunció que el ***Princess Daphne*** había llegado a las playas indias con el nombre de ***Daphne*** para su desguace, tras culminar su último viaje desde el puerto cretense de Souda, donde había quedado amarrado en septiembre de 2012. A principios de 2014, habían comenzado a circular diversos rumores que decían que regresaría al servicio bajo el lema "Classic International Cruises". Estos rumores resultaron falsos, cuando se anunció que había sido vendido a los chatarreros indios. Fue varado en las playas de Alang el 1 de julio de 2014, comenzando su desguace poco después.

COMO *PRINCESS DAPHNE* (SIMPLONPC.CO.UK)

Emerald Azzurra

PERSPECTIVA POR LA AMURA DE BABOR (CRUISELOWDOWN.COM)

Primero fue el superyate de lujo ***Emerald Sakara***, su gemelo, quien llevaba a cabo su escala en Mahón el pasado 31 de octubre; el 7 de noviembre será ***Emerald Azzurra***, que haga la propia. Ambos buques, de una exquisita clase cruise yacht, han sido cuidadosamente diseñados para permitir su acceso a puertos pequeños donde otros de su tipo no pueden hacerlo.

PRIMERAS IMÁGENES TRAS SER BOTADO (CRUISETRADENEWS.COM)

El buque había sido comenzado a construir en unos astilleros de Croacia pero, ante el retraso en la entrega debido a huelgas existentes en el astillero que lo estaba llevando a cabo, se decidió finalizarlo en otro ubicado en un país asiático, concretamente Vietnam: los astilleros Halong Shipbuilding Company, de Ha Long.

PERSPECTIVA DE COSTADO (CRUISEVILLAGE.COM)

Su casco está clasificado como megayate. H. Downing manifestaría a los medios que el traslado a Vietnam brindaba más control: "Construimos nuestros barcos según los estándares europeos utilizando un astillero en Ha Long y mano de obra local para lograr economías de escala. Nuestro propietario australiano, Glen Moroney, fundador y presidente de Scenic Group, está muy involucrado en el diseño y su esposa Karen se encarga de todos los interiores. Realmente es un asunto de familia: prestan mucha atención a los detalles más pequeños". Moroney, por su parte, añadiría "Hoy marca un momento importante para nuestro equipo en Emerald Cruises, ya que el primero de nuestra flota de super yates oceánicos da un paso de gigante hacia su finalización. Este yate representa la próxima generación de cruceros en yates, y lleva a sus pasajeros a nuevos destinos con comodidades de lujo a bordo que no se parecen a ninguna otra experiencia en barcos pequeños".

PERSPECTIVA AÉREA (CRUISELOWDOWN)

Con un desplazamiento de 5.175 toneladas, mide 110 metros de eslora, por 16 de manga y tiene un calado de 4,3. Para su propulsión, lleva instalados en su sala de máquinas motores marinos Cummins del tipo QSK60-M, compatibles con IMO III que giran hélices de cinco palas de 2.350 m/m accionadas a través de engranajes marinos. Cada una de las redes produce 1.641 kW a 1.800 RPM. Para que la energía eléctrica admita la gran cantidad de electrodomésticos existentes a bordo, desde jacuzzis hasta la cocina gourmet, incorpora tres generadores accionados por QSK19-DM. Estos cinco motores están equipados con sistemas de postratamiento de gases de escape SCR. Un grupo electrógeno de emergencia QSB con HUG suministra un DPF a los grupos electrógenos por separado. Su velocidad máxima es de 22 nudos, mientras la de servicio es de 16.

***EMERALD AZZURRA* EN PORTOFINO (CRUISELOWDOWN.COM)**

Para mejorar su comodidad y, por ende, estabilidad, el barco dispone de estabilizadores de aletas retráctiles, de modo que el megayate pueda operar en cualquier clima. Mecanismo de gobierno electrohidráulico con dos timones de cola de pez de gran sustentación y una hélice de proa eléctrica. El diseño ha sido proyectado energéticamente eficiente y ecológico, con tecnología avanzada de calefacción, ventilación y aire acondicionado (HVAC) para mejorar la calidad del aire. La energía reciclada de los gases de escape es utilizada para calentar el agua que necesita el barco en sus diferentes servicios. Todos los motores cumplen con las normas de emisiones IMO Tier III. El tratamiento de aguas residuales cumple con los requisitos más estrictos que permiten la navegación en áreas especiales y, finalmente, cumple con MARPOL para prevenir la contaminación del medio marino.

El 28 de mayo de 2022 el megayate fue bautizado durante una ceremonia en Venecia a la que asistieron Glen Moroney, Fundador y Presidente del Grupo Scenic, Karen Moroney, Directora de Diseño de Proyectos, junto con los principales directivos de Emerald Cruises y dignatarios locales. La madrina escogida para esta típica ceremonia, Sarah Wikevand, directora general conjunta de Reader Offers Ltd (ROL) no pudo asistir ese día, por

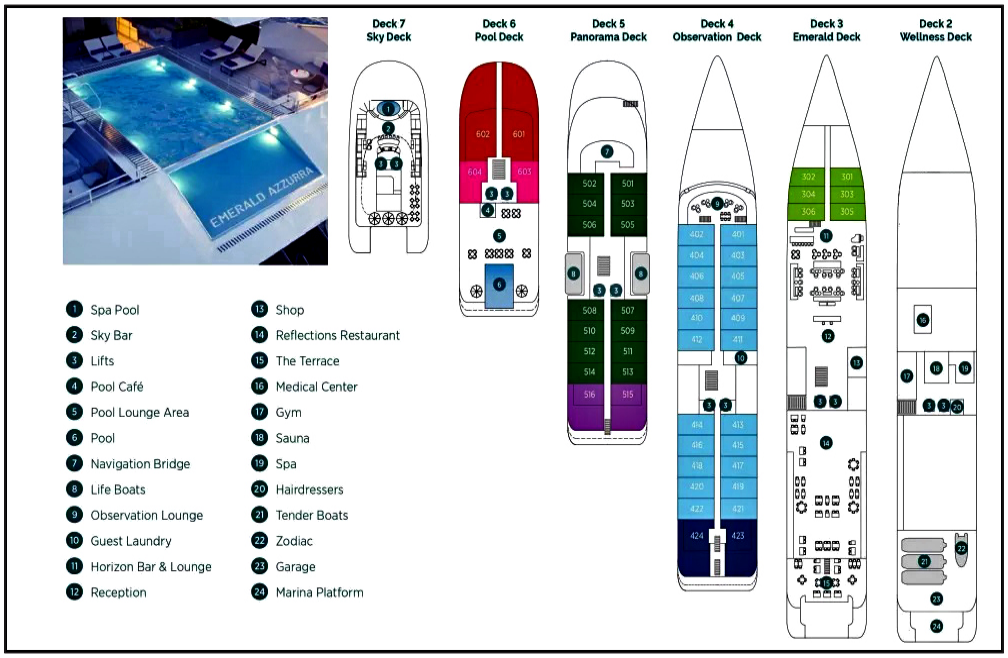
lo que fue su colega, Rosie Carns, también directora general de ROL quien actuaría en su representación. David Winterton, Director de Marketing de Emerald Cruises dijo que ROL Cruise es considerado por Emerald Cruises uno de los mejores agentes de cruceros de superyates, fundamental para el éxito del lanzamiento de ***Emerald Azzura***. En su intervención durante la ceremonia, Moroney dijo "El Grupo Scenic ocupa una posición única al poseer el proceso completo de principio a fin en el que diseñamos, construimos y operamos nuestros buques. Hay que agradecer especialmente al equipo del proyecto, encabezado por Ivo Skelin, su compromiso y dedicación durante su construcción".

PERSPECTIVA AÉREA POR LA AMURA DE ESTRIBOR (TRAVELAGEVIEW.COM)

Emerald Azzurra parece diminuto desde el exterior, como un elegante yate privado, con una proa larga y elegante y líneas limpias. En el interior, el yate es una visión de boutique chic, con sus tonos apagados de carbón, crema, blanco y gris pardo, con mucho cromo y vidrio, así como bancos de plantas brillantes que rompen el ambiente minimalista.

BOTADURA (THE MARITIME EXECUTIVE)

Donde quiera que mires, hay toques de lujo de superyate, desde la resplandeciente piscina infinita hasta las tumbonas dobles, las alegres toallas y batas Missoni Home a rayas y accesorios claramente costosos, como las codiciadas sillas Moooi de fabricación italiana en el Amici Lounge, y lujosas sillas otomanas cubiertas de terciopelo. Incluso las tres embarcaciones auxiliares fueron diseñadas a medida y se encuentran guardadas en su propio garaje. El plano de cubiertas del ***Emerald Azzurra*** ofrece un generoso espacio al aire libre:



PLANO DE LAS CUBIERTAS DEL BUQUE (EMERALDCRUISES.COM)

Pero si bien el ***Emerald Azzurra*** tiene la apariencia de un superyate, lo interesante es que su precio está un nivel por debajo de las líneas de lujo establecidas como Regent Seven Seas, Silversea, Seabourn, SeaDream Yacht Club y su propia línea hermana, Scenic. Ello es debido a que el pasajero exigente, se encontrará navegando a bordo de un barco excepcionalmente hermoso con alojamiento muy por encima de su peso, excelente comida, juguetes acuáticos de calidad, una tripulación multinacional amigable y una gran cantidad de espacio en cubierta. El barco en si es tan pequeño, que puede atracar junto con otros superyates, en lugar de ser desterrado a un puerto de cruceros comercial. Para muchos pasajeros, ello supone uno de los mayores puntos de venta del barco.

Emerald Azzurra es tan compacto que es fácil moverse. Las cabinas y suites están distribuidas en las cubiertas 3, 4, 5 y 6, con dos ascensores que conectan todas las áreas de pasajeros. Confort: Las cabinas de pasajeros están cuidadosamente diseñadas, y casi todas disponen de balcón. El pasaje se encuentra alojado en 50 cabinas, 8 de las cuales son suites. Todas ellas han sido distribuidas en siete categorías, incluyendo un balcón, excepto los seis camarotes con vista al mar (Oceanview Stateroom) ubicados en la cubierta Emerald Deck. Los alojamientos más elegantes del barco son las dos enormes Owner's Suite, situadas en la proa de la cubierta Pool Deck, de muy generosas medidas, que incluyen un gran balcón. Tres pares de suites adicionales incluyen, en orden descendente de capacidad, dos

CONFORT: BALCONY SUITE, DELUXE SUITE BALCONY Y OWNER'S SUITE

CONFORT: TERRACE SUITE, YACHT SUITE Y OCEANVIEW STATEROOM

Yacht Suite, dos Terrace Suite y dos Deluxe Suite Balcony.

CONFORT: OWNER'S SUITE (CRUISEMAPPER.COM)

La categoría Owner's Suites son las más grandes y opulentas y están ubicadas en la Pool Deck. Disponen de una enorme terraza orientada hacia adelante, desde donde admirar las impresionantes vistas de cada puerto que se visita, un dormitorio y sala de estar separados, un vestidor y un baño con bañera y ducha con vista al mar. Las espaciosas Terrace Suites y Yacht Suites, orientadas a popa, cuentan con amplias terrazas envolventes que dan a la estela del barco. La categoría Deluxe Suite Balcony, está convenientemente ubicada en la Pool Deck y cuenta con su propio balcón lateral privado, sala de estar y dormitorios independientes. Con solo dos por buque de esta categoría, el pasajero se beneficiará de tener espacio adicional para su comodidad asegurada. Divididas entre las cubiertas Ob-

servation Deck y Panorama Deck, se ubican las Balcony Suites, camarotes con balcón, que disponen de una cama tamaño queen o dos camas individuales, que tienen un balcón estrecho con dos sillas y una mesa pequeña. Y situados en la Emerald Deck, hacia la parte delantera del yate, los camarotes Oceanview Stateroom son más grandes que el estándar promedio. Todas los alojamientos cuentan con artículos de tocador de la marca Espa, un gran televisor de pantalla plana con sistema de información y entretenimiento, acceso Wi-Fi de cortesía, control de temperatura individual, minibar y otros detalles. El barco también ofrece auriculares recargables para usar en recorridos.

RESTAURANT LA CUCINA (UNMUNDODECRUCEROS.COM)

OTRA PERSPECTIVA DEL RESTAURANT LA CUCINA (UNMUNDODECRUCEROS.COM)

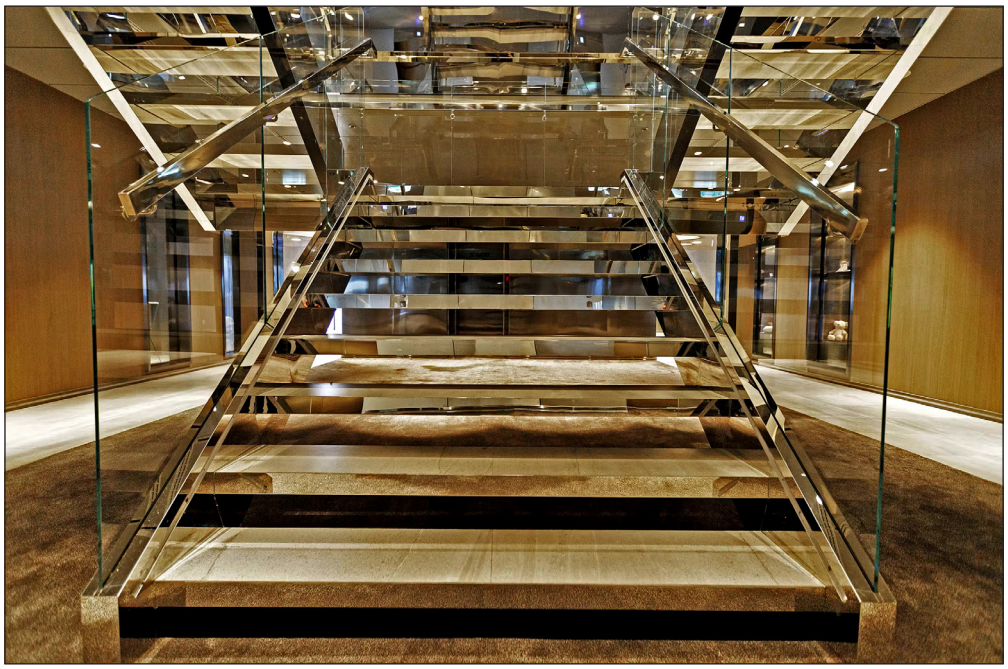
En el aspecto Gourmet, la cocina a bordo del ***Emerald Azzurra*** es de

inspiración mediterránea, con algunos toques asiáticos, y en general es saludable y está bellamente presentada. Hay muchas opciones. Así, el desayuno y el almuerzo son buffets extensos, mientras que la cena la sirven los camareros, con un menú siempre disponible para aquellos pasajeros con gustos más conservadores. La carta ofrece diversos entrantes presentados con delicadeza, platos de pasta hechos al momento, una buena selección de platos principales (siempre con carne, pescado y opciones vegetarianas) y postres exquisitos. Los expertos chefs de a bordo preparan comidas deliciosas con ingredientes frescos de origen local todos los días, que los pasajeros pueden saborear con vino, cerveza o refrescos de cortesía cuidadosamente seleccionados por un somelier. En el restaurante Reflections es donde se realizan la mayoría de las comidas, pero el Sky Bar y el Pool Café son excelentes lugares para tomar una copa rápida. Sólo hay dos lugares para cenar, el elegante restaurante La Cucina, de cromo y cristal, que cuenta con una amplia terraza para quienes prefieren hacerlo al aire libre, y el pequeño Aqua Pool Café, para el desayuno y el almuerzo. Para un almuerzo ligero, son elaborados a bordo unos sabrosos panes planos, en el Aqua Pool Café. Se preparan recién hechos a pedido y vienen con 10 combinaciones diferentes de aderezos.

OBSERVATION LOUNGE (UNMUNDODECRUCEROS.COM)

OBSERVATION LOUNGE (UNMUNDODECRUCEROS.COM)

Por la noche, el Horizon Bar & Lounge se convierte en un espacio lujoso y elegante para disfrutar de cócteles y una buena conversación.



EL ATRIUM (UNMUNDODECRUCEROS.COM)

AMICI LOUNGE (UNMUNDODECRUCEROS.COM)

La cubierta 3 está ocupada por los principales espacios públicos; el restaurante La Cucina, el salón Amici y la Recepción. Tanto el salón como el restaurante ofrecen hermosas vistas al mar y La Cucina tiene una espaciosa cubierta de popa donde se puede desayunar, almorzar y cenar si se reserva una mesa. La piscina infinita y el Aqua Pool Cafe se encuentran en la cubierta 6, mientras que la zona privilegiada para tomar el sol se encuentra en la cubierta 7, junto al jacuzzi y el Sky Bar al aire libre. Dispone una sala de observación en la cubierta 4, con asientos al aire libre y una gran cubierta de proa donde se practica yoga al aire libre.

AQUA POOL (UNMUNDODECRUCEROS.COM)

AQUA POOL (UN MUNDO DE CRUCEROS.COM)

El elegante interior del ***Emerald Azzurra*** tiene una sensación minimalista y moderna de mediados de siglo, con obras de arte de buen gusto que se destacan en un fondo de combinaciones de colores apagados, acero pulido y superficies espejadas, con muebles de diseño en todas partes, la terraza de la piscina cuenta con tumbonas Paola Lenti y sillones Kettal. El Amici Lounge y el restaurante La Cucina, este último con una terraza al aire libre que resulta muy popular en los climas más cálidos, acogiendo cómodamente a todos los pasajeros en una sola tanda.

Actividades a bordo: Todo lo necesario para unas vacaciones perfectas se encuentran a bordo, incluido un gimnasio bien equipado, sauna, spa,

centro médico y una sala de observación. También son ofrecidas clases de yoga y diversas actividades físicas. La piscina es perfecta para darse un relajante chapuzón, para luego tomar el sol en las tumbonas existentes junto a ella después de nadar. Una piscina de hidromasaje más pequeña se encuentra en la terraza, con un bar y una gran sala de estar con vistas ilimitadas al resplandeciente océano.

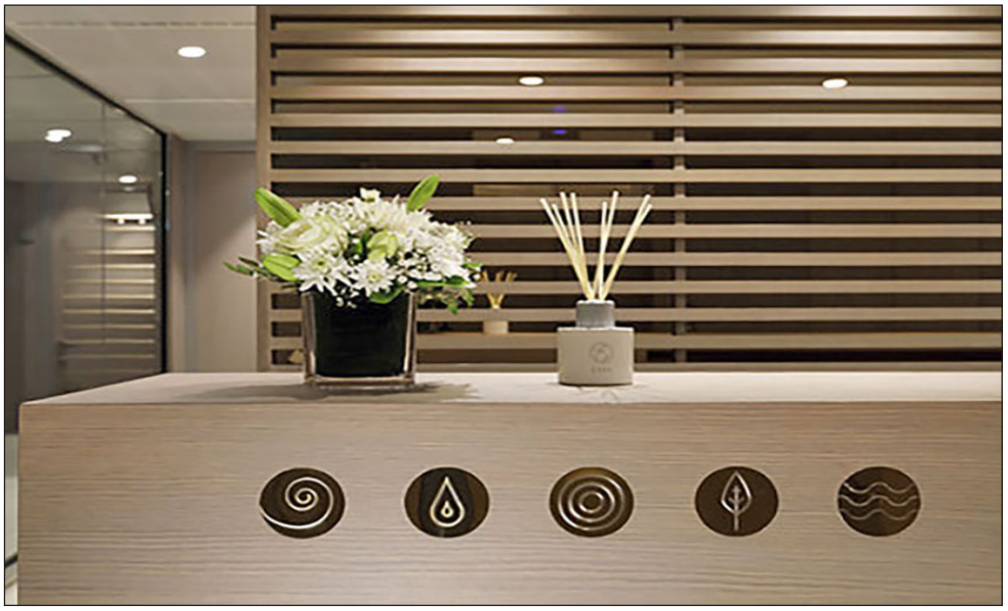
THE SKY BAR (CRUISEPASSENGER.COM)

EL SALÓN DE PELUQUERÍA (UNMUNDODECRUCEROS.COM)

Y los pasajeros más activos pueden encontrar a popa la plataforma marina, donde disfrutar de diversas actividades acuáticas. Desde aquí, los clientes pueden utilizar equipos como tablas de Paddle, equipo de snorkel y kayaks para disfrutar con ello en puertos específicos. También hay Sea Bobs que impulsarán a los pasajeros a través del agua, así como un trampolín acuático. La plataforma es también el punto del barco donde abordar la

semirrígida Zodiac para realizar excursiones fuera del yate. También hay disponible a bordo una flota de bicicletas electrónicas de Gocycle para usar durante las escalas o para realizar exploraciones activas. Además, el barco ofrece una acogedora sala de observación con una selección de libros de referencia, juegos de mesa y una boutique. La larga proa del barco alberga dos espaciosas plataformas de observación al aire libre, ideales para cruceros panorámicos y encuentros cercanos con la vida silvestre.

GIMNASIO DE A BORDO (UNMUNDODECRUCEROS.COM)



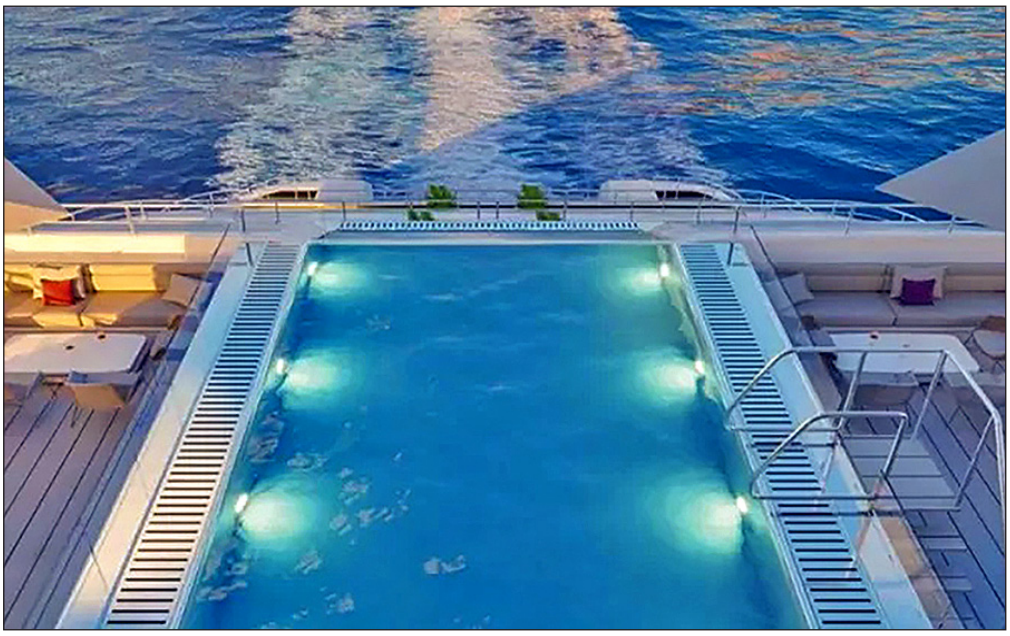
SPA RECEPTION (EMERALDCRUISES.COM)

El Spa y el Gym se encuentran en la Cubierta 2, donde también hay acceso a la plataforma de deportes acuáticos y al área de embarque.

Emerald Cruises fue fundada en 2013 como Emerald Waterways. Es un operador de cruceros galardonado con una impresionante flota de barcos pequeños que navegan por todo el mundo. La mayoría de sus buques son

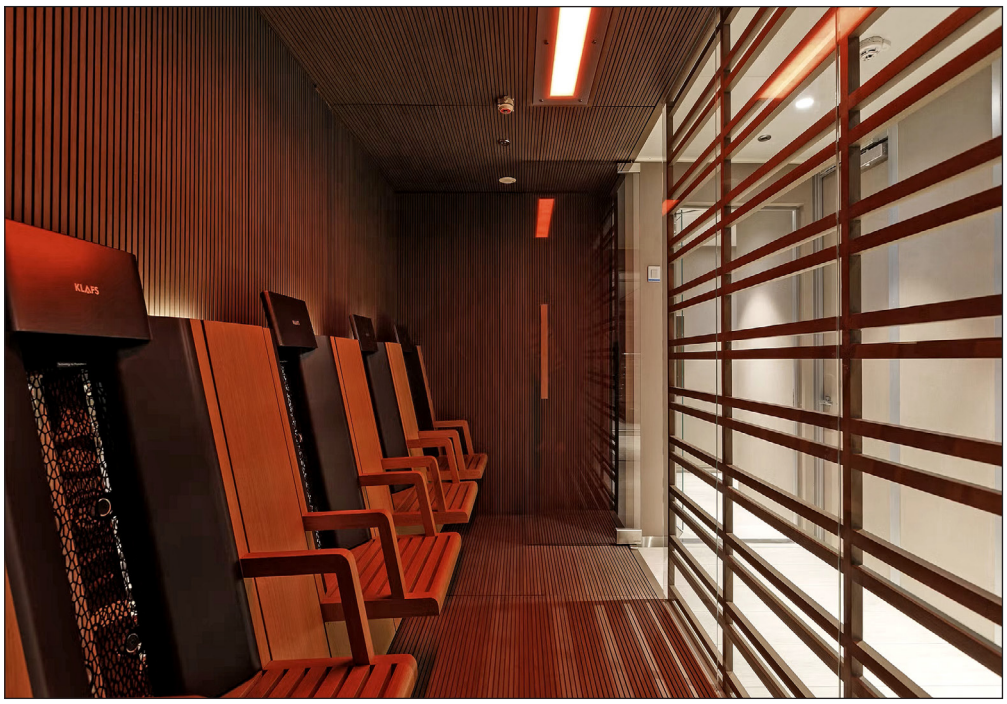
cruceros fluviales, como el ***Emerald Radiance***, el ***Emerald Luna*** y el ***Emerald Sun***, que navegan por los ríos Duero, Rin y Danubio. Últimamente ha incorporado a los superlujosos ***Emerald Azzura*** (2022) y ***Emerald Sakara*** (2023), para explorar el Mediterráneo oriental y occidental, junto con la costa del Adriático y el Mar Rojo, en busca de la mejor manera de encontrar puertos apasionantes. En la temporada invernal se trasladan a operar por las costas sudamericanas.

SKY BAR (EMERALDCRUISES.COM)



***EMERALD AZZURRA*. POOL (ADVENTURELIFE.COM)**

Emerald Azzurra, super yate de lujo agregado a la flota de Emerald en 2022, zarpaba con un estilo incomparable como el primer crucero oceánico de la marca y efectuó su primera escala en Mahón el 7 de noviembre de 2023.



SAUNA E INFRAROJOS (UNMUNDODECRUCEROS.COM)

BOUTIQUE (EMERALD CRUCEROS)

Emerald Sakara

PERSPECTIVA POR LA AMURA DE ESTRIBOR (MARINETRAFFIC.COM, ANTONIO MARIANO)

El espectacular y atractivo crucero de super lujo ***Emerald Sakara***, recién entrado en servicio en agosto de 2023, ha sido construido en los astilleros Ha Long, en Vietnam, y es gemelo del que fuera botado en 2022, ***Emerald Azzurra***, cuya escala tendría lugar también en Mahón el 7 de noviembre de 2023. El buque cuenta con un generoso espacio por viajero o cliente que otras embarcaciones similares de su tamaño carecen. Éstos disponen a su servicio de una gran piscina infinita, un spa, un gimnasio y una plataforma a popa capaz para una serie de actividades marinas diversas, como padd-

leboard y equipos de esnórquel. El 88% de sus 50 cabinas disponen de balcón privado. El nombre de este pequeño crucero tipo yate significa, en sánscrito, la idea de que "los pensamientos se convierten en cosas" y hace referencia a la filosofía de que los pensamientos positivos pueden manifestarse en la realidad.

EN EL ASTILLERO A PUNTO DE SER BOTADO (EMERALD CRUISES)

RECIBIENDO LOS ÚLTIMOS DETALLES (MARINETRAFFIC.COM, MANFRED KUNZE)

"Nos encanta esta idea, que subraya la promesa de la marca Emerald Cruises de cumplir el sueño de nuestros clientes de pasar unas vacaciones en un yate de lujo por un valor excepcional", manifestaba David Winterton, director global de la marca Emerald Cruises. Y como toda botadura dispone de una madrina que hace los honores en uno de los actos que marcan la vida marinera de un buque, el barco fue bautizado en San Juan, Puerto Rico, el 2 de diciembre de 2023. Kelly Craighead, Presidenta y CEO de

Cruise Lines International Association (CLIA), ha sido la elegida para ello "Me siento honrada de haber sido elegida como madrina del lujoso Ocean Yacht ***Emerald Sakara*** y estoy orgullosa de representar a este hermoso y ecológico barco en esta estimada tradición marítima", manifestaba a los medios al conocer la noticia.

PRECIOSA PERSPECTIVA DEL YACHT-CRUISE (MARINETRAFFIC.COM, SAKIS ANTONIOU)

El super lujoso ***Emerald Sakara*** navega bajo el mando del capitán Jonathan Edwards, quien también desempeñó el mismo cargo en el ***Emerald Azzurra*** cuando fue botado en 2022. El barco pasó su primer verano navegando por las aguas costeras de Italia, Grecia y el Adriático y, tanto ***Emerald Sakara*** como ***Emerald Azzurra*** cruzan el Atlántico en noviembre para pasar el invierno efectuando sus circuitos por el Caribe y Centroamérica.

NAVEGANDO POR AGUAS GRIEGAS (EMERALD CRUISES)

El buque está registrado en Nassau (Bahamas) y, como características generales, tiene un desplazamiento de 5.175 toneladas, con una eslora de 110,00 metros por 10,60 de manga y un calado de 4,20. Como planta propulsora dispone de 2 motores diesel-eléctricos de 1.490 kW que gobiernan dos hélices de paso fijo. Completan la planta 3 generadores y 2 timones. Incorpora igualmente 2 estabilizadores mediante aletas. Su capacidad es de 100 pasajeros, atendidos por 76 tripulantes.

ATRAVESANDO EL CANAL DE CORINTO (EMERALD CRUISES)

VISTO POR SU AMURA DE BABOR
(MARINETRAFFIC.COM, SAKIS ANTONIOU)

Junto con sus muchas comodidades, el ***Emerald Sakara*** emplea algunas de las últimas tecnologías de la industria tecnológica, ya que el compromiso de Scenic Group con las salvaguardas ambientales y la sostenibilidad de los viajes es inquebrantable. Los motores cumplen con las normas de emisiones de nivel III de la OMI, incluida la eliminación de NOx y SOx de los gases de escape. La energía reciclada se utiliza para calentar el agua para las necesidades del buque y el tratamiento avanzado de aguas residuales cumple con las últimas normativas. La empresa ha obtenido un Pasaporte Verde de la UE por sus esfuerzos de reciclaje.

PERSPECTIVA DE CONJUNTO (EMERALD CRUISES)

El buque, al igual que su gemelo y gracias a sus reducidas dimensiones, tiene fácil el acceso hacia el corazón de algunos de los destinos más emblemáticos del Mediterráneo, del Mar Adriático, del Mar Rojo, el Caribe y América Central. Tras dar la bienvenida a sus primeros pasajeros el 5 de agosto de 2023, el buque zarpó en su viaje inaugural con todos los pasajes agotados, en un circuito por el mar Jónico, navegando desde Atenas a Roma, para el deleite de quienes anticipaban su crucero inaugural por el océano. Con su hermano gemelo, ***Emerald Azzurra***, y para celebrar el exitoso lanzamiento o botadura, ambos buques de lujo navegaron juntos por el Canal de Corinto para iniciar sus aventuras a través de los mares de todo el mundo. Su primera escala en el puerto de Mahón tuvo lugar el 30 de octubre de 2023 en su circuito "Descubre el Mediterráneo occidental". Para ello zarpó el 28 del puerto de Dubrovnik para hacer escalas en Monopoli, Otranto, Crotone, Taormina, Amalfi, Sorrento, Roma (Civitavecchia), Córcega, Alghero, Mahón, Palma, Valencia, Cartagena, Málaga, Sevilla, Portimao y Lisboa, con llegada el 11 de noviembre. De Lisboa se reposiciona en el Caribe, para comenzar su campaña de invierno que se prolongará hasta el mes de marzo siguiente.

En cuanto al confort a bordo, decir que, para la acomodación del pasaje el buque dispone de 50 cabinas, entre suites y camarotes. Cada una de las suites y camarotes están diseñados con la finalidad de que todo se encuentre al alcance de la mano del pasajero. Las cabinas están divididas en siete categorías, todas las cuales incluyen un balcón, excepto los seis camarotes con vista al mar ubicados en la cubierta 3 (Emerald Deck). Las cabinas

más elegantes del barco son las dos enormes Owner's Suites, situadas en la proa de la cubierta 6 (Pool Deck) y que miden casi 363 metros cuadrados, incluyendo un gran balcón. Tres pares de suites adicionales incluyen, en orden descendente de tamaño, dos Yacht Suite, dos Terrace Suite y dos Deluxe Balcony Suite. Describiendo someramente las cualidades de cada categoría, las Owner's Suite son las más grandes y prestigiosas en la zona delantera de la cubierta 6 (Pool Deck), que prometen preciosas vistas de los paisajes que se irán descubriendo navegando próximos a la costa. Además del dormitorio con una cama tamaño queen o dos separadas con sábanas de algodón egipcio, disponen de sala de estar separada, un vestidor, cuarto de baño con ducha, artículos de tocador y secador de pelo. También se encuentran los albornoces y zapatillas de cortesía, botella de champán de bienvenida y plato de frutas a la llegada, canapés antes de la cena, dulces de sobremesa, minibar completo, que es reabastecido diariamente lo mismo que el agua. Completan una HDTV, de pantalla plana y sistema de infoentretenimiento, WiFi gratis…

CONFORT: OWNER'S SUITE (THECRUISEVILLAGE.COM)

Si el espacio exterior es importante para el pasajero, las categoría Terrace Suite tienen un dormitorio del mismo tamaño que las Balcony Suite estándard, pero al estar orientadas hacia la popa, se ven favorecidas con unos enormes balcones, lo suficientemente grandes como para admitir un diván, una tumbona, un reposapiés y una mesa de comedor. Estaba previsto agregar una pared viva de plantas verdes a cada balcón de la suite.

La categoría Yacht Suite se encuentra ubicada en la parte trasera de la cubierta 4 (Observation Deck), una cabina desde donde poder disfrutar de sensacionales vistas al océano y a la costa, gracias su gran terraza privada. El pasajero encontrará igualmente la botella de champán de bienvenida, plato de frutas a la llegada, vestidor, cama tamaño queen o individuales estilo hotel, con ropa de cama de algodón egipcio, cuarto de baño con ducha, artículos de tocador y secador de pelo. Albornoces y zapatillas de cortesía

CONFORT. TERRACE SUITE Y YACHT SUITE (EMERALD CRUISES)

CONFORT. STANDARD BALCONY STATEROOM (EMERALD CRUISES)

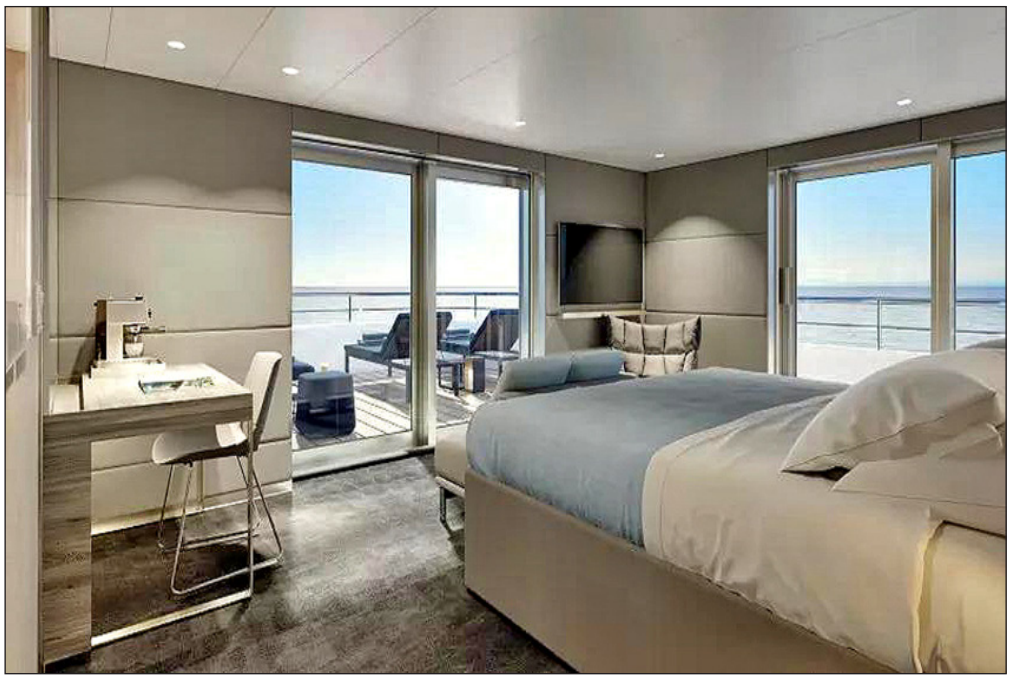
y minibar completo, reabastecido diariamente, HDTV de pantalla plana y sistema de infoentretenimiento más WiFi gratis. La categoría Terrace Suite ocupa un lugar destacado en la parte trasera de la cubierta 5 (Panorama Deck) y cuentan con una gran terraza privada, cama tamaño queen o dos individuales estilo hotel con ropa de cama de algodón egipcio, cuarto de baño con ducha, artículos de tocador y secador de pelo. Albornoces y zapatillas de cortesía, así como la botella de champán y el plato de frutas de bienvenida. Minibar completo, reabastecido diariamente y HDTV de pantalla plana, sistema de infoentretenimiento y WiFi gratis. La categoría Deluxe Balcony Suite se ubica en la cubierta 6 (Pool Deck), cuentan con un balcón privado, las comodidades adicionales de los elementos necesarios para preparar café y té (que también se incluyen en las categorías anterio-

res). Las camas son igualmente tamaño queen o individuales estilo hotel con ropa de cama de algodón egipcio. Cuarto de baño con ducha, artículos de tocador y secador de pelo. Albornoces y zapatillas de cortesía. Plato de fruta a la llegada y HDTV de pantalla plana y sistema de infoentretenimiento con WiFi gratis.

CONFORT. BALCONY STATEROOM (EMERALD CRUISES)

La categoría Balcony Suite se encuentra dividida entre las cubiertas 4 y 5 (Observation Deck y Panorama Deck), cada una incluye su propio balcón privado, desde donde disfrutar de los impresionantes panoramas. Las camas son tamaño queen o individuales estilo hotel con ropa de cama de algodón egipcio. Cuarto de baño con ducha, artículos de tocador y secador de pelo, albornoces y zapatillas de cortesía. HDTV de pantalla plana y sistema de infoentretenimiento, además de WiFi gratis.

CONFORT, DETALLES (EMERALD CRUISES)



CONFORT, DETALLES (EMERALD CRUISES)

CONFORT, DETALLES (EMERALD CRUISES)

Por último la categoría OceanView Stateroom la conforman seis camarotes con vistas al mar en la cubierta 3 (Emerald Deck), situadas hacia la parte delantera del buque, cada uno con su propia ventana con vistas al mar. Sus camas son tamaño queen o individuales estilo hotel, con ropa de cama de algodón egipcio. Cuarto de baño con ducha, artículos de tocador y secador de pelo, albornoces y zapatillas de cortesía. HDTV de pantalla plana y sistema de infoentretenimiento, con el WiFi gratis. Situados en la cubierta Emerald, hacia la parte delantera del buque, los camarotes OceanView Stateroom son más grandes que el estándar promedio y ofre-

cen una excelente relación calidad-precio.

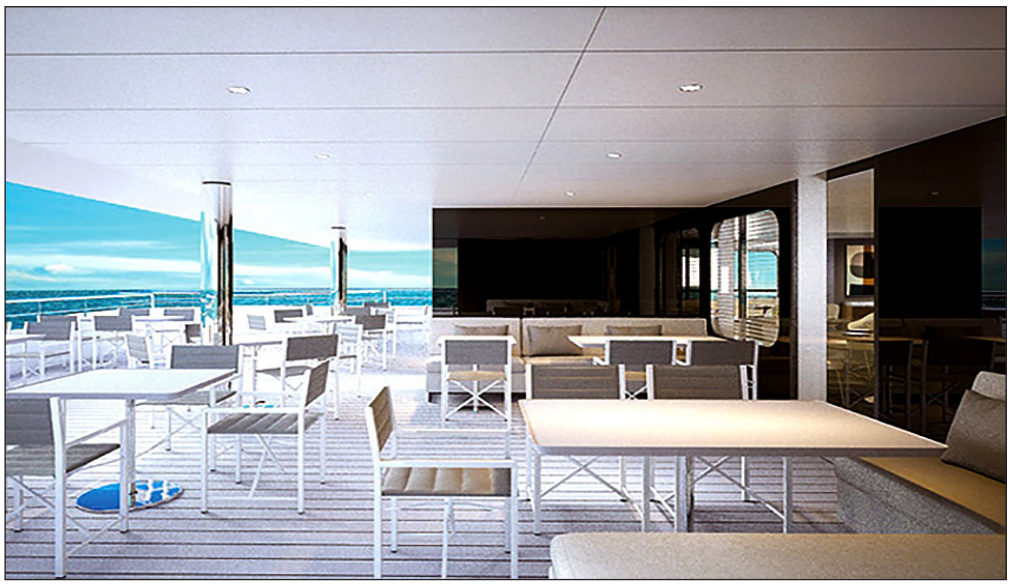
REFLECTIONS RESTAURANT (EMERALD CRUISES)

En cuanto al aspecto gourmet, a bordo y en la cubierta 4 (Observation Deck) son servidas exquisitas cenas a la carta y suntuosos buffets de desayuno y almuerzo en el entorno sereno del espacioso Reflections Restaurant, disponible con asientos abiertos durante desayunos, almuerzos y cenas. El desayuno y el almuerzo son de tipo buffet, mientras que el servicio de cena se beneficia de un menú que cambia frecuentemente, incluyendo platos influenciados por el itinerario que se esté llevando a cabo.

GOURMET: LA CUCINA (EMERALD CRUISES)

Junto a este restaurante y en la parte trasera, se encuentra The Terrace, un salón al aire libre que también funciona como lugar para cenar en el exterior (eso sí, siempre que el clima lo permita). Ingredientes frescos locales

y platos cuidadosamente elaborados por sus expertos chefs acompañarán al pasajero mientras disfruta de su circuito escogido. Dependiendo del circuito elegido se pueden saborear desde auténticos platos mediterráneos, hasta los más favoritos internacionales.



TERRACE DINING (EMERALD CRUISES)

BAR LOUNGE HORIZON (EMERALD CRUISES)

Tambien se encuentra el pequeño Aqua Pool Café, en la cubierta 6 (Pool Deck), para el desayuno y el almuerzo junto a la piscina y el solarium. La comida servida a bordo de ***Emerald Sakara*** es de inspiración mediterránea, con algunos toques asiáticos, y en general es saludable y está bellamente presentada. Hay muchas opciones; el desayuno y el almuerzo son buffets extensos, mientras que la cena, que la sirven los camareros, supone un menú siempre disponible para aquellos con gustos más conservadores.

AMICI LOUNGE (EMERALD CRUISES)

Otros espacios públicos de interés lo son el Horizon Bar Lounge, que es el salón principal y que está dotado con cómodos asientos. Se encuentra

HORIZON BAR (EMERALD CRUISES)

junto al área del vestíbulo, que alberga igualmente el mostrador de Reception, la oficina de visitas guiadas, así como la Boutique, donde encontrar ropa de marca duty free, regalos y souvenirs, todo ello situado en la cubierta 3 (Emerald Deck). El Observation Bar & Lounge, en la cubierta 4 (Observation Deck) y el Sky Bar, junto al jacuzzi al aire libre, en la cubierta 7 (Sky Deck), son otros espacios a bordo donde pasar las horas de relax.

AQUA POOL (EMERALD CRUISES)

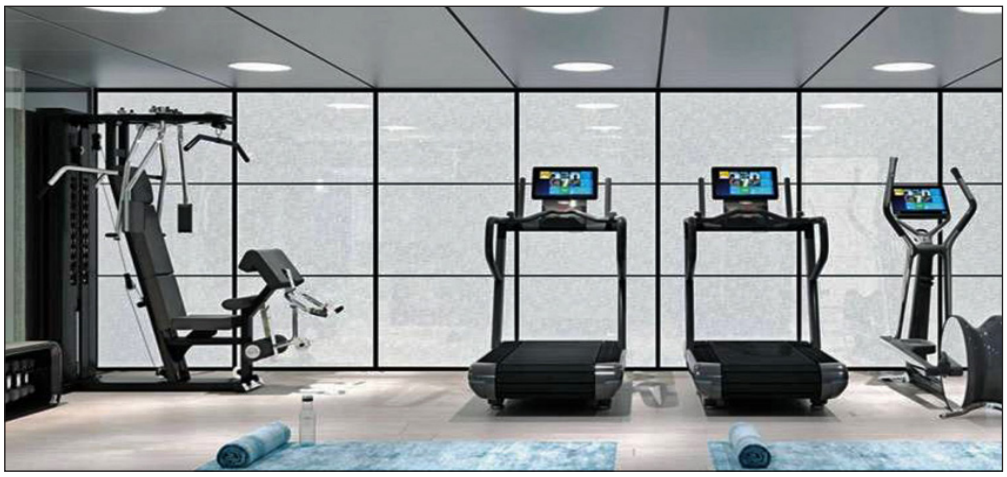
IGLUCRUISE BAR (EMERALD CRUISES)

Desde la Cubierta 3 (Emerald Deck) se accede al puerto deportivo del barco, la denominada Marina Platform, en la cubierta 2 (Vellness Deck) que sirve para la práctica de actividades deportivas acuáticas (natación en mar abierto, snorkel, remo, kayak). A bordo se proporcionan los equipos nece-

sarios para la práctica de diversos deportes acuáticos, de forma gratuita, a todos los pasajeros. Allí mismo se guardan las embarcaciones semirrígidas empleadas para diversas actividades, así como la perteneciente al responsable de las actividades náuticas. El buque dispone de dos ascensores para acceso a sus 6 cubiertas de pasajeros .

JACUZZI (EMERAL DRUISES)

También se incluye un centro de bienestar con sauna de infrarrojos y un gimnasio bien equipado para aquellos habituados a mantenerse al día con su régimen de ejercicios disponiendo, además, de un guía de ejercicios que impartirá una variedad de clases para alentarlos a estirar las piernas y encontrar su centro deportivo durante las horas de navegación. Se ubica en la cubierta 2 (Wellness Deck).



GYM. VISTA PARCIAL(TOURRADAR.COM)

Por último, en la cubierta 5 (Panorama Deck) se encuentra el puente de gobierno (Bridge) del buque y los botes de salvamento, uno a cada banda.

Evrima

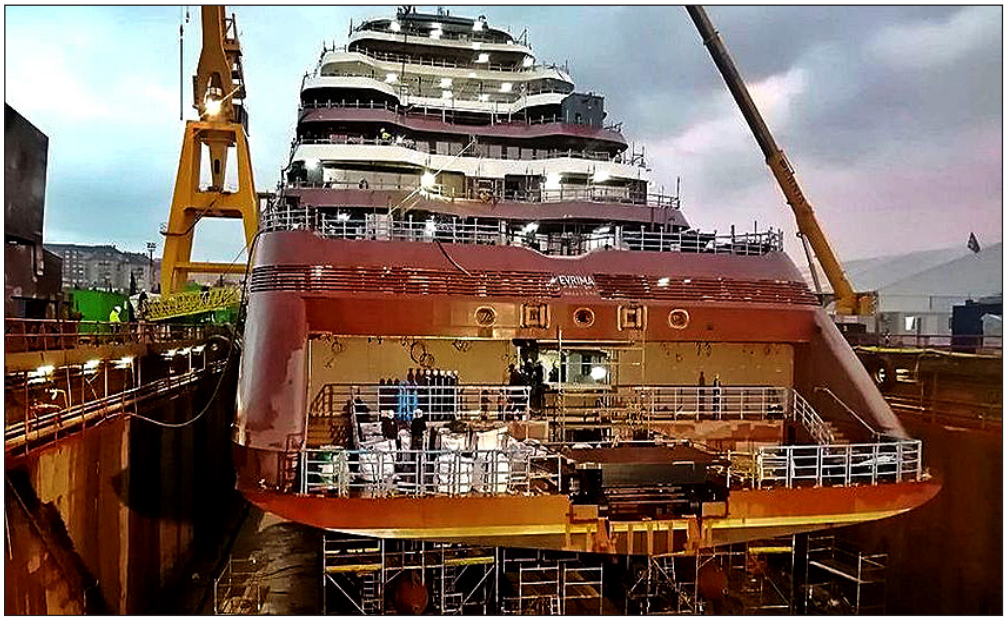
LA IMPRESIONANTE SILUETA DEL *EVRIMA* (CRUISE CRITIC)

Como introducción a la complicada puesta en escena de este precioso y lujosísimo buque, decir que ***Evrima*** fue contratado en su día por su propietaria, The Ritz Carlton Yatch Collection, por 250 millones de euros a los Astilleros Hijos de J. Barreras, de Vigo. Pero sucedió que, en el transcurso de su construcción, este último quedaba en manos judiciales por suspensión de pagos. The Ritz Carlton Yatchs, tras la quiebra, tuvo que contratar a la compañía finlandesa Bluetech Ship Design para asumir la dirección técnica y el proyecto de acabados interiores. Los trabajos de finalización del buque se llevarían a cabo, de alcanzarse el acuerdo, en los Astilleros de Santander (Astander).

EN CONSTRUCCIÓN (J. R. MONTERO, CRUCERATOR)

Las subcontratas, según informaba en su página de noticias *puentedemando.com*, tenían la orden de terminar sus trabajos a bordo durante la estancia del buque en la factoría cántabra, donde tenían que incorporarse

otros grupos de obreros procedentes del País Vasco. Finalmente eran contratados los acabados con los citados astilleros, a cuyas instalaciones llegaba en marzo de 2022 remolcado por el ***VB Hispania***, de Boluda Towage, con la excusa de que iba a procederse al pintado del casco, dado que no existe tampoco dique apto para la varada de este buque en Barreras y se tenía que llevar a término el carenado y posterior pintado.



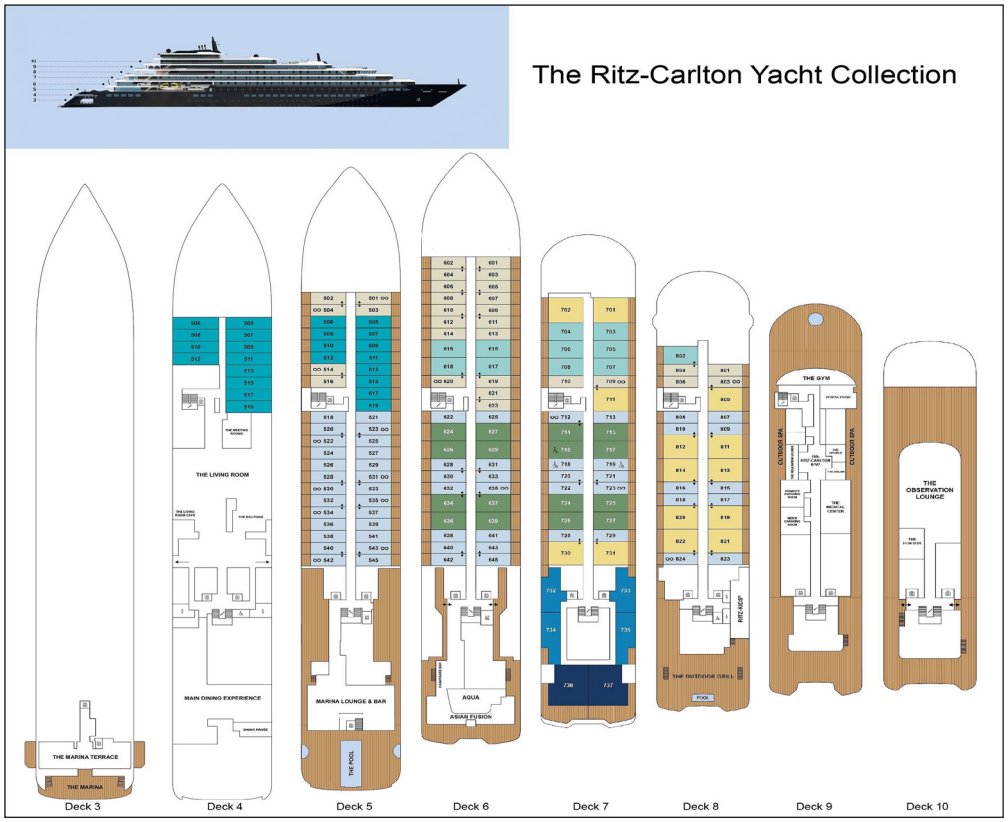
EN CONSTRUCCIÓN (FARO DE VIGO)

Y allí permaneció desde entonces, amarrado durante largo tiempo. Llegado el momento, unos 800 trabajadores aceleraban el ritmo para terminar su construcción y alistamiento.

EN PERSPECTIVA (CRUISEMAPPER)

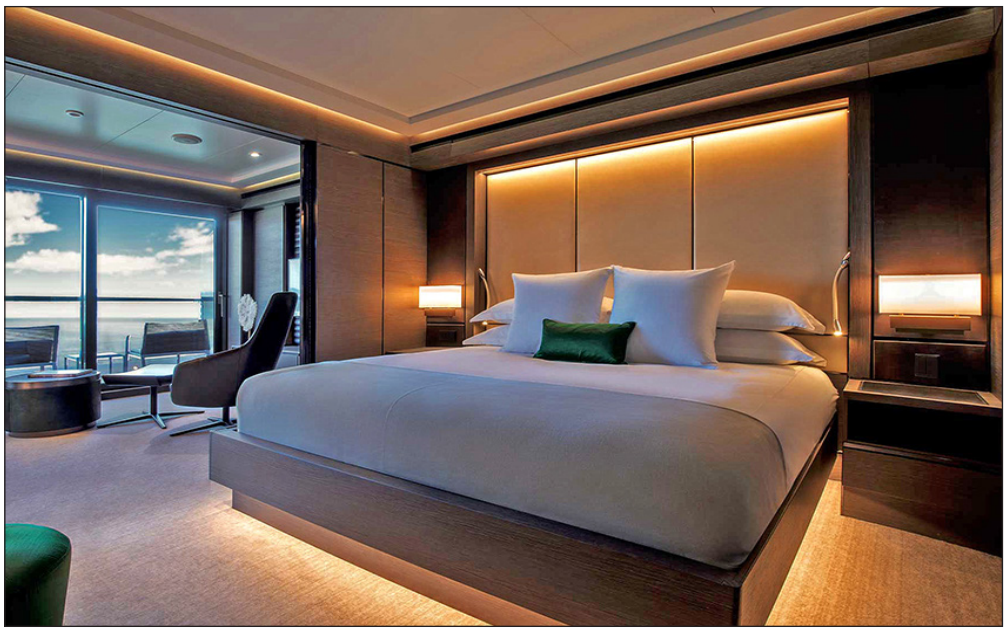
Además de las contratas españolas, el armador había contratado a otras 300 personas procedentes de Polonia, Rumanía y Bulgaria, más baratos que los españoles, quienes se alojaron en tres hoteles de la capital santanderi-

na, aunque los trabajos se verían ralentizados por la aparición de un brote de coronavirus, según informó también en su momento la prensa gallega. En abril de 2022 se comentaba que las subcontratas tenían orden de terminar sus trabajos a bordo aprovechando la estancia del buque en Astander. "Una gran obra, la más importante, realizada por coste en Astander y la de más coste en este tipo de buques en cualquier astillero español. Un éxito del personal y contratas de Astilleros de Santander", citaría al término de los trabajos en su web cantabriapress.com. "Pero con un coste por encima de los 330 millones de euros", añadirían fuentes sectoriales. Finalizadas las pruebas de mar oficiales en aguas del Cantábrico y abanderado en Malta, por fin fue entregado a su propietaria tras lo cual zarpó de Santander en viaje a Gibraltar, donde tenía que llevar a cabo el bunkering (carga de combustible). Una vez finalizado éste, el 21 de septiembre se hacía nuevamente a la mar rumbo a Marsella, a donde llegó el 24 del mismo mes, aunque teniendo pendiente de completar el equipamiento hotelero, que se daba por supuesto se llevaría a cabo en este último puerto. Seguidamente tomaría posicionamiento en Barcelona, donde daría inicio su crucero inaugural.



DETALLE DE LAS CUBIERTAS DE PASAJEROS (THE RITZ-CARLTON YACHT COLLECTION)

El ***Evrima*** es un barco de 49.000 toneladas de desplazamiento, con una eslora de 227 metros. Está propulsado por dos motores diesel que generan un total de más de 47.000 caballos de potencia, lo que le permite alcanzar una velocidad máxima de algo más de 22 nudos. Según su propietaria, tiene un compromiso con el turismo responsable. Esto significa que el barco se maneja de forma respetuosa, minimizando su impacto en el medio ambiente. En este barco se reciclan los residuos, se utilizan lámparas de bajo consumo y cuenta con un equipo de expertos dedicados a preservar el medio ambiente.



CONFORT A BORDO DE PRIMERÍSIMO NIVEL (CRUISEBLOG)

En lo referente al confort a bordo, dispone de una amplia variedad de alojamientos, desde lujosas suites hasta camarotes. Las cabinas son amplias y están magníficamente equipadas ofreciendo, además, excelentes vistas al exterior. Las 149 habitaciones del barco son suites con balcones, a las que Ritz-Carlton se refiere como terrazas. Los dormitorios están equipados con camas tamaño queen vestidas con sábanas de alta calidad en blanco, gris y azul marino. Disponen de cafetera exprés (con café y té de cortesía), además de un mini-bar siempre abastecido. El día del embarque, se puede elegir entre una botella de champán o vino de cortesía. Los baños ofrecen artículos de tocador de lujo, además de un tocador doble. Al abordar el yate, el pasajero conoce al que será durante el viaje asistente personal de su suite. Esta es la persona de contacto para casi todos los detalles a bordo.

LOFT SUITE (ROBBREPORT)

Un asistente personal puede ayudar al pasajero con las reservas para cenar u organizar sus recorridos en tierra. Si bien las cabinas Terrace Suites de nivel de entrada son las habitaciones más pequeñas a bordo, siguen siendo espaciosas para los estándares de los cruceros, con 29 metros cuadrados y un balcón de 6,20.

DETALLE THE OWNERS SUITE (UNMUNDODECRUCEROS.COM)

El espacio todo en uno consta de una cama, escritorio con taburete, dos sillas y una mesa de café. Once Signature Suites son de naturaleza similar a las habitaciones con terraza, pero aumentan los pies cuadrados interiores hasta 44 y balcón de 9,38. Las 14 Grand Suites tienen 60,60 metros cuadrados y una terraza de 10.

DETALLES DEL CONFORT A BORDO (DAILY MAIL)

El dormitorio tiene puertas correderas para separarlo de la sala de estar, que ofrece una mesa de comedor para cuatro personas, además de un sofá y sillones. Con 65 metros cuadrados, las Loft Suites fueron diseñadas para permitir balcones incluso para aquellos que se hospedan en cabinas a nivel del agua. El diseño dúplex coloca el dormitorio, completo con una ventana panorámica, en la planta baja, mientras que la sala de estar con una mesa de comedor para cuatro y un sofá está arriba, en un loft que conduce a una terraza de 7,6 metros cuadrados.

Por su parte, las suites Four View cuentan con hasta 57,97 metros cuadrados, además de una terraza de 9. El dormitorio está separado de una sala de estar con un sofá en forma de L y una mesa de café, un escritorio y una silla, y una mesa de comedor con capacidad para cuatro personas. Las mejores habitaciones a bordo, sin embargo, son las Owner's Suites, ubicadas a popa de la cubierta 7. Cada una tiene 102 metros cuadrados con un balcón de 55 que cuenta con una bañera de hidromasaje. El dormitorio está separado de la sala de estar, que incluye una mesa de comedor para seis, así como un sofá y sillones. Se puede solicitar comida durante todo el día y toda la noche en la comodidad de la suite o en la terraza de la misma, del menú de 24 horas, o durante el horario regular del menú del comedor principal.

RESTAURANTE (UNMUNDODECRUCEROS.COM)

En el interesante aspecto 'gourmet', el modernísimo buque cuenta con restaurantes de diferentes estilos, desde los informales hasta los de alta cocina. A bordo, la restauración está diseñada para todos los gustos. Los restaurantes informales presentan una excelente relación calidad-precio y, en los restaurantes de alta cocina, los comensales pueden disfrutar de experiencias culinarias especiales. Los 5 restaurantes a bordo de ***Evrima*** incluyen uno de un chef con estrella Michelin. Ritz-Carlton se ha centrado en la experiencia culinaria a bordo, por lo que incluso los amantes de la comida más exigentes se podrán encontrar satisfechos con las opciones que le son ofrecidas. Existe un comedor principal, Main Dining Experience, que ha sido diseñado para ofrecer muchos rincones íntimos para el mantenimiento de conversaciones tranquilas y momentos románticos. También

dispone del Asian Fusion, restaurante de estilo asiático, una parrilla junto a la piscina, a solo unos pasos de The Pool House, donde los pasajeros pueden disfrutar de comidas durante todo el día, un lugar espacioso para fiestas en la terraza y películas al aire libre y un comedor informal. Finalmente, los pasajeros disfrutarán de un puesto avanzado en Aqua, el restaurante del famoso chef Sven Elverfeld. Su restaurante en The Ritz-Carlton, Wolfsburg (Alemania), fue galardonado con tres estrellas Michelin.

TAALAT NAM. EL RESTAURANTE ASIÁTICO (UNMUNDODECRUCEROS.COM)

THE OBSERVATION LOUNGE (UNMUNDODECRUCEROS.COM)

A bordo también se encuentran una gran variedad de bares y salones, lugares perfectos para relajarse después de un día repleto de actividades. No dispone de casino, ni hay un salón de espectáculos o revistas al estilo de Broadway como ofrecen otros buques de crucero. Sin embargo, el espacio al aire libre de la cubierta superior se convertirá en un ambiente estilo club nocturno cada noche, con músicos a bordo interpretando música

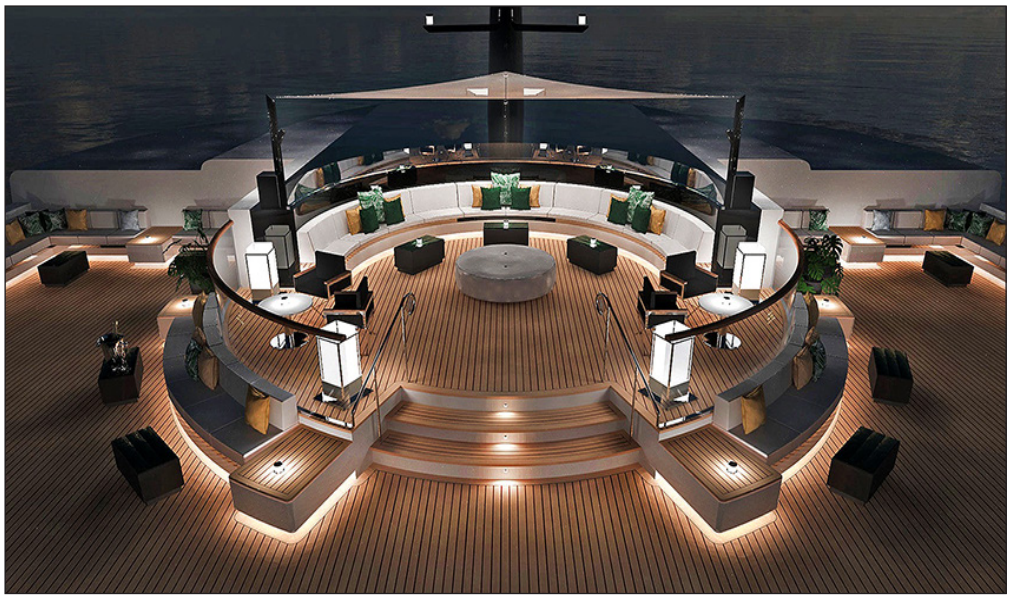
clásica y jazz. El barco también ofrece varios lugares para disfrutar de una conversación informal y una copa o dos: The Observation Lounge (Cubierta 10) donde las vistas de la cubierta superior resultan espectaculares, un escenario inspirador para descansar, tomar un cóctel o socializar con otros pasajeros. Al anochecer, el espacio se transforma en lugar de cócteles y entretenimiento en vivo, que se convierte en un lugar de reunión nocturno. The Humidor Cigar Bar (también en la Cubierta 10) es el lugar donde terminar el día con un coñac premium. Es un salón íntimo dotado de cómodo mobiliario. Los fumadores pueden encontrar una excelente selección de puros premium hechos a mano, que se exhiben en el humidor de última generación.

El Champagne Bar (Cubierta 6) es el lugar perfecto donde comenzar la velada con un cóctel burbujeante, o para relajarse con una copa después de la cena. Este salón de cócteles íntimo sirve las mejores marcas de todo el mundo, así como champagnes premium con maridajes de caviar. Marina Bar & Lounge (Cubierta 5) y The Living Room (una biblioteca y cibercafé), Living Room Cafe y The Boutique (Cubierta 4), son lugares perfectos para darse una vuelta.

DETALLE DE THE BOUTIQUE (UNMUNDODECRUCEROS.COM)

En The Boutique se puede comprar desde ropa deportiva exclusiva y ropa de marca hasta joyería y artículos de cuero, las marcas líderes ofrecen opciones tentadoras. En puertos selectos, su experiencia de compra se ve reforzada por colaboraciones personalizadas con artesanos locales que suben a bordo para mostrar sus ofertas.

The Marina Terrace promete ser un lugar popular para pasar el rato y ver las actividades en el puerto deportivo de popa y en la costa. En el mismo se puede tomar desde un desayuno tranquilo para los madrugadores hasta cenas nocturnas, este restaurante informal sirve una variedad de cocinas preparadas al minuto en un espacio al aire libre. En la experiencia de viajar en un lujoso barco de estas características se trata de reducir el ritmo y disfrutar plácidamente del barco, así como de los interesantes puertos de escala que se visitan.



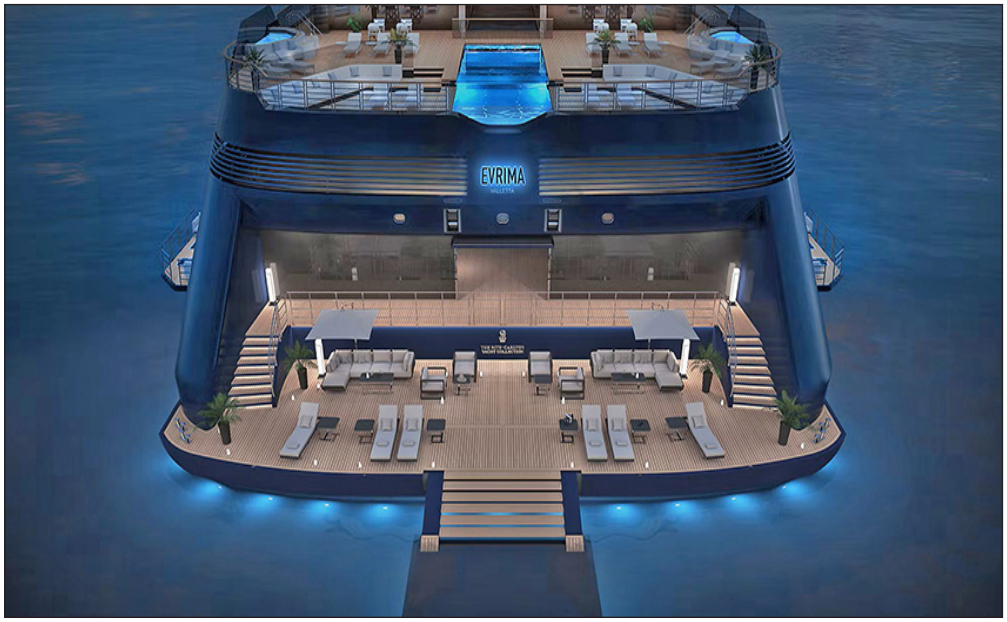
AMBIENTE A POPA (YACHT HARBOUR)

FITNESS (RITZ-CARLTON YACHT COLLECTION)

PISCINA (UNMUNDODECRUCEROS.COM)

Y para aquellos viajeros que desean mantenerse en forma durante el crucero, tanto The Gym como Fitness Studio están totalmente equipados con aparatos y equipos de última generación. Una de las ofertas más destacadas a disfrutar será la Marina ubicada a popa, desde la que se puede tomar prestado un kayak o una tabla de surf de remo (paddle). The Ritz-Carlton Spa ofrece a bordo masajes excepcionales, tratamientos faciales y otros de inspiración local. Se ofrecen tratamientos de spa rejuvenecedores en una de las cinco habitaciones privadas, o al aire libre, con vistas al mar. Además se dispone de un salón de belleza de servicio completo, un salón de belleza para caballeros y una sauna, un baño de vapor y zonas tranquilas que permiten al pasajero desconectarse completamente. El barco también cuenta con dos piscinas: la más grande se encuentra en la cubierta 5 detrás del Marina Lounge & Bar y la otra, más pequeña, en la cubierta 8, con espacio de salón adicional y una parrilla informal, The Outdoor Grill.

THE LIVING ROOM BAR (RITZ-CARLTON YACHT COLLECTION)



PRECIOSA VISTA DE POPA (UNMUNDODECRUCEROS.COM)

Ritz-Kids es el club infantil de a bordo (los niños desde los 6 meses pueden navegar con sus familias). Con contenido diseñado por Ocean Futures Society, de Jean-Michel Cousteau, las actividades se centran en la naturaleza y el medio ambiente, y cómo protegerlo. Los programas supervisados incluyen juegos educativos y actividades apropiadas para la edad. Hay servicios familiares adicionales disponibles durante las vacaciones escolares y los meses de verano. Niños y adolescentes pueden gozar de actividades, entretenimiento e instalaciones diseñadas especialmente para ellos tales como una piscina, un parque infantil, una sala de videojuegos y una variedad de opciones deportivas. La piscina es un lugar ideal para refrescarse en un día caluroso, el parque infantil resulta perfecto para los más pequeños y la sala de videojuegos es muy popular entre los adolescentes.

RITZ KIDS (UNMUNDODECRUCEROS.COM)

OTRA VISTA DE POPA (UNMUNDODECRUCEROS.COM)

Evrima, la primera de tres nuevas unidades idénticas, comenzó a navegar para Ritz-Carlton Yacht Collection en octubre de 2022. La compañía espera que su nuevo yate de 298 pasajeros sea un destino en sí mismo, tanto como los puertos que visite: pequeños enclaves apartados como Mayreau en el Caribe o Saint-Malo en Francia, y destinos europeos populares como Barcelona y Copenhague. Fue diseñado para viajeros de lujo exigentes que buscan una experiencia personalizada e inmersiva. Un viaje a bordo de un yate Ritz-Carlton está centrado en el mismo servicio personalizado del que la compañía se enorgullece en sus hoteles y resorts en tierra. La línea de cruceros planea ejecutar este noble objetivo con características como asistentes personales dedicados en todas las categorías de suites y un programa de Conserjería en tierra que puede personalizar los recorridos privados según sus especificaciones. El ritmo del barco permitirá la exploración en profundidad de una variedad de destinos en todo el mundo. Los itinerarios suelen incluir estadías prolongadas y/o pernoctaciones en el puerto. El lujoso buque canceló su escala a última hora la temporada 2022 y entró por primera vez en Mahón en la de 2023.

PRECIOSA VISTA AÉREA (RITZ CARLTON)

Flavia

VISTO POR EL COSTADO DE BABOR COMO *MEDIA* (WIKIMEDIA.COMMONS)

El buque de carga y pasajeros ***Media*** fue encargado por la Cunard White-Star Line en 1947 y, junto con su gemelo ***Parthia***, fueron los primeros barcos de la posguerra de la naviera, entrando en servicio en 1947. Construido por John Brown & Co., de Glasgow (Escocia), sus características más importantes eran 15.465 toneladas de desplazamiento; una eslora de 162 metros por 21 de manga y, como medio de propulsión, incorporaba una turbina de vapor de doble reducción y doble hélice, capaz de proporcionarle una velocidad de crucero de 17 nudos. Su capacidad de alojamiento era de 1.200 plazas en una única clase.

VARIAS IMÁGENES COMO *MEDIA* (WIKIPEDIA.ORG)

En 1953, le fueron instalados sendos estabilizadores de aletas Denny Brown, los cuales redujeron el movimiento a bordo y crearon un viaje mucho más cómodo que el tenido hasta entonces. Aquellos estabilizadores tuvieron tanto éxito que Cunard los instaló seguidamente en los cascos de otros buques, incluido el ***Queens***. A fines de la década de 1950, la llegada de los aviones a reacción habían hecho que el papel de transporte de pasajeros por mar se viera sensiblemente reducido. No pasaría mucho tiempo en que la llegada de los nuevos buques de carga especialmente construidos con mayor capacidad, así como mejorada su velocidad, entraran en servicio, afectando certeramente a los antiguos liners mixtos.

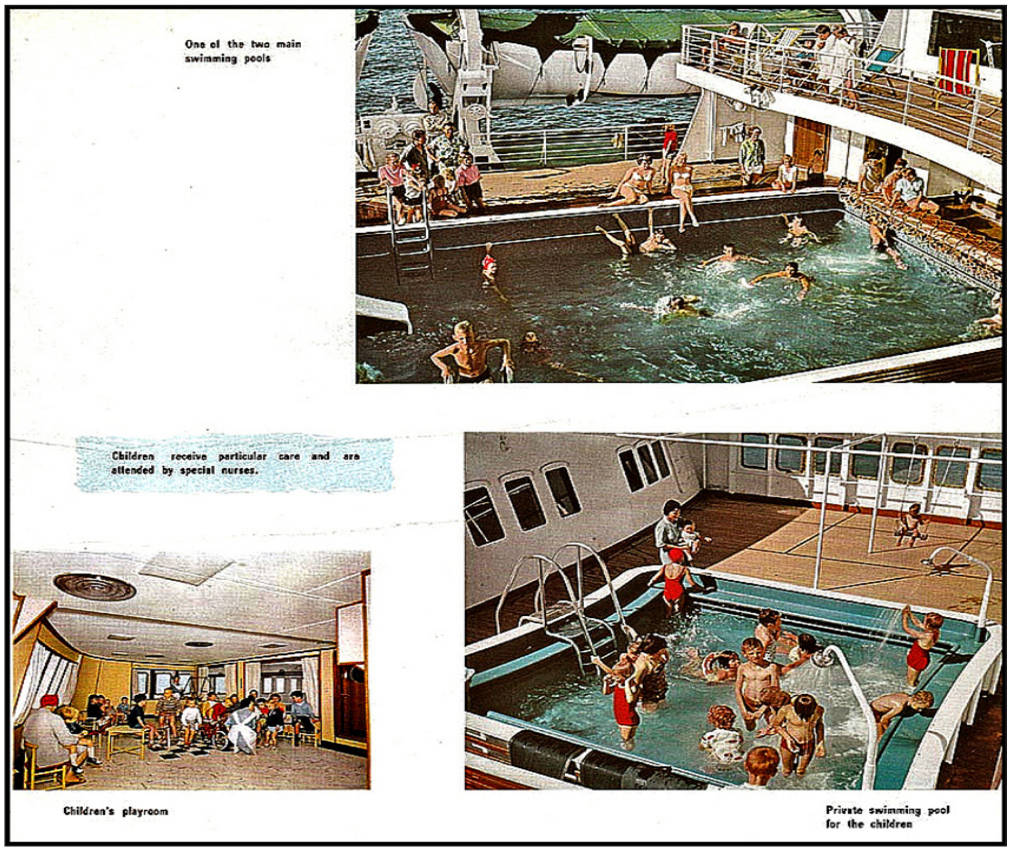
En julio de 1961 fue vendido a la Compagnia Genovese d'Armamento S.p.A. o, lo que es lo mismo, Cogedar Line, pero continuó cumpliendo con sus horarios transatlánticos planificados hasta el 30 de septiembre del

mismo año, en que sería dado de baja y entregado oficialmente a su nueva propietaria en el puerto de Liverpool el 12 de octubre, tras lo cual partió rápidamente hacia el puerto de Génova. Tras diez días era vuelto a registrar por sus nuevos propietarios con un nuevo nombre, ***Flavia***. Cogedar lo había comprado porque necesitaba un nuevo barco, ya que requerían un reemplazo para su antiguo ***Flaminia***, construido originalmente en 1921, pero que había sido reconstruido extensamente muchas veces para reconvertirlo en un barco de inmigrantes.

IMÁGENES DE UN FOLLETO PROMOCIONAL (COGEDAR LINE)

Llegado el 21 de octubre a los Astilleros Officine A & R Navi, en Génova, fue sometido a una completa transformación hasta convertirle en un excelente y moderno transatlántico de pasajeros capaz para viajes alrededor del mundo desde Europa e Inglaterra hasta Nueva Zelanda y Australia a través del Canal de Panamá, regresando por el Canal de Suez. El programa de reconstrucción a que fuera sometido el buque resultó uno de los más extensos jamás vistos en cualquier transatlántico hasta la fecha, prolongándose por espacio de diez meses. El ***Flavia*** había sido alargado unos 7,92 metros de eslora porque su nueva proa, ahora visiblemente lanzada, había sido completamente remodelada y alargada. Además, recibió una nueva y moderna chimenea con una gran aleta de popa, combinado con un mástil suficiente para admitir el radar y otros medios de señales, que fue emplazado justo por detrás del puente. Todos sus alojamientos anteriores habían sido desmontados y sus bodegas de carga transformadas en cubiertas de pasajeros con nuevas cabinas.

IMÁGENES DE UN FOLLETO PROMOCIONAL (COGEDAR LINE)

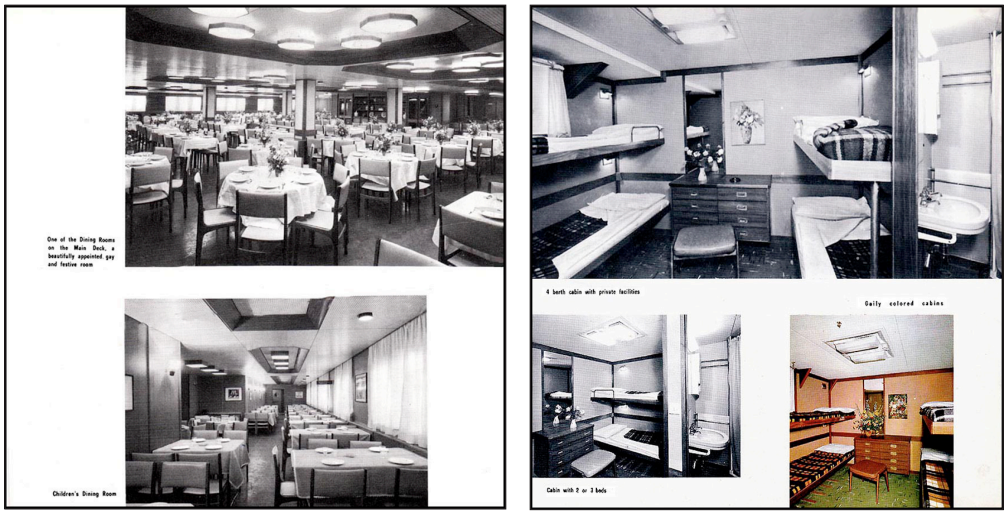


IMÁGENES DE UN FOLLETO PROMOCIONAL (COGEDAR LINE)

IMÁGENES DE UN FOLLETO PROMOCIONAL (COGEDAR LINE)

IMÁGENES DE UN FOLLETO PROMOCIONAL (COGEDAR LINE)

Tras ello el barco había aumentado su capacidad de pasaje hasta las 1.224 plazas en una configuración One-Class. Estaban agrupados en 153 camarotes de dos literas, 220 de cuatro y 5 de ocho. Incorporaba, además, unos 100 sofás cama plegables para niños. La mayoría de las cabinas estaban dotadas de instalaciones privadas y cada una de ellas cómodamente amueblada en tonos cálidos de madera y los colores del suelo y las paredes fueron combinados con la tonalidad de los muebles, muy suaves. Sus salas públicas se extendían a todo lo largo de la cubierta Riviera (Promenade), que estaba directamente debajo de la cubierta de botes. Más adelante se encontraba el espacioso salón de baile de dos niveles y el cine ubicado en la popa. Fueron añadidas dos piscinas y un parque infantil acristalado con piscina apta para los niños, justo delante del nivel superior del salón principal. Sus dos comedores podían acoger a todos los pasajeros en dos turnos.



IMÁGENES DE UN FOLLETO PROMOCIONAL (COGEDAR LINE)

VISTO POR EL COSTADO DE BABOR (AUSTRALIA FOR EVERYONE)

Registrado a partir de entonces en Génova, desplazaba 15.465 toneladas, y partió de dicho puerto en su viaje inaugural rumbo a Australia el 2 de octubre de 1962 navegando por el Canal de Suez a través del Océano Índico. La silueta del buque era la de un transatlántico bellamente aerodinámico, de un color blanco reluciente y líneas perfectamente equilibradas. Llegó a Fremantle el 30 de octubre, a Melbourne el 5 de noviembre, permaneciendo allí durante dos noches. A Sydney llegó el 9 de octubre para partir al día siguiente, el 10. Navegó de regreso a Europa y completó su viaje en Bremerhaven, que se convertiría en su puerto base europeo. El comedor principal del ***Flavia***, era luminoso y alegre, dotado con una decoración que era cambiada cada noche para adaptarse a diferentes temas. Disponía igualmente de dos salones con barra. El más grande, llamado Riviera Lounge y el más pequeño, Club Capri, que se utilizaba para la

proyección de películas por la tarde y como discoteca por la noche para los pasajeros más jóvenes. Las cabinas que la operadora describía como "de lujo, exterior" medía 11 por 11 pies. La causa es que las medidas no habían avanzado con la modernización del buque para ser adaptadas a las necesidades modernas. Tenía dos camas individuales, cada una de no más de un metro de ancho, y una cómoda entre ellas en la cabecera. El baño era apenas lo suficientemente grande para su cabina de ducha, lavabo e inodoro y un ocupante. Sin embargo el armario, del tipo empotrado, tenía amplio espacio para las pertenencias.

ATRACADO EN PUERTO (FLICKR)

Cuando el Canal de Suez fue cerrado en 1967, el buque fue desviado a través de Ciudad del Cabo, en Sudáfrica. También llevó a cabo una serie de cruceros tomando como base de partida, Sydney, incluyéndose uno que llegaría al Lejano Oriente. En 1968 fue retirado del servicio debido a cambios en el contrato del migrante. Hizo un último crucero fuera de Australia, partiendo de Sydney el 18 de octubre de 1968 para su viaje de regreso a Europa, recalando el 20 en Melbourne. Durante su viaje de regreso, fue fletado a la Atlantic Cruise Line para navegar desde Miami hacia las Indias Occidentales. Para ello el buque recibió un nuevo reacondicionamiento y restauración rápidos y pronto comenzó su vida como crucero. A finales de 1968 fue fletado a Costa Line, que lo reacondicionó nuevamente como barco de crucero, operando sus circuitos por el Caribe desde Miami y tuvo tanto éxito que Costa lo compró en 1969. Costa Lines fue una de las primeras compañías en operar cruceros a tiempo completo con el histórico ***Franca C***. A partir de ahí y con nuevo propietario, el alojamiento del ***Flavia*** fue totalmente mejorado, viendo reducida su capacidad de pasajeros a 850 plazas, mientras sus zonas públicas eran nuevamente redecoradas y embellecidas. Y así comenzó una nueva y exitosa etapa, operando cruceros de tres y cuatro días durante todo el año desde Miami a las Bahamas. Permaneció en este servicio hasta julio de 1977 y, poste-

riormente, operó una serie de circuitos fuera de América del Sur, antes de regresar a Europa para realizar nuevos circuitos por el Mediterráneo, a partir de abril de 1978, en que visitaria en varias ocasiones el puerto de Mahón. En septiembre regresaba a Miami para reanudar su ruta anterior.

PRECIOSA IMAGEN POR LA ALETA DE BABOR
(FLAVIA COSTA CRUISE LINE. FACEBOOK)

OTRA PRECIOSA IMAGEN POR LA ALETA DE BABOR
(FLAVIA COSTA CRUISE LINE. FACEBOOK)

Sin embargo, en 1982, sería retirado porque Costa estaba adquiriendo nuevos barcos y sus motores se habían vuelto problemáticos, por lo que fue vendido en 1982 al conocido C.Y. Tung Group, con sede en Hong Kong. Su nombre se cambió a ***Flavian*** y debía comenzar a navegar localmente. Pero por alguna razón, esta compañía generalmente exitosa no hizo nada con el barco y simplemente lo mantuvo amarrado durante los siguientes cuatro años.

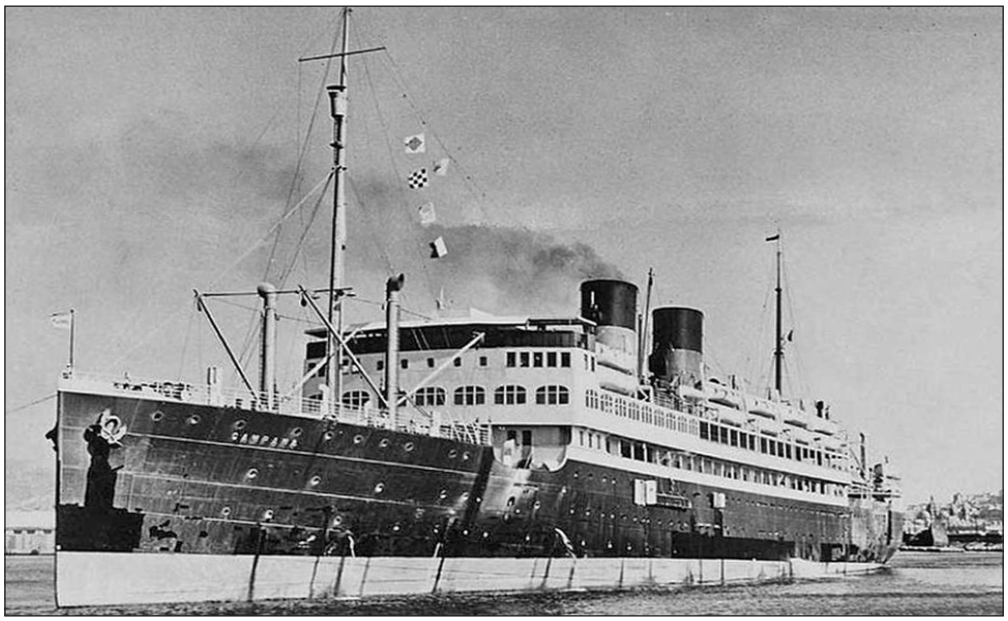
VISTA DE LA CUBIERTA (F.C.C. LINE, FACEBOOK)

El ***Flavian*** fue nuevamente vendido en 1986 a otra compañía naviera de Hong Kong, la Virtue Shipping, que acortó su nombre aún más a ***Lavia***. Curiosamente, permaneció también anclado cerca de la isla Landau durante otros tres años, recibiendo poco o ningún mantenimiento o cuidado. El 7 de enero de 1989, se incendiaba y, debido a que estaba anclado lejos de la costa, los botes de los bomberos que habían acudido a sofocar el fuego, tardaron en demasía en llegar hasta él, por lo que para entonces el buque se encontraba prácticamente destrozado. Cuando finalmente el fuego pudo ser extinguido, había quedado totalmente inservible e irrecuperable, por lo que fue rápidamente vendido a un desguace de barcos taiwanés. Para los verdaderos amantes de los barcos, aquel había sido un final trágico para un precioso barco adornado de una gran historia.

VISTO POR SU AMURA DE ESTRIBOR EN SUS ÚLTIMOS DÍAS (CRUISE CRITIC COMUNITY)

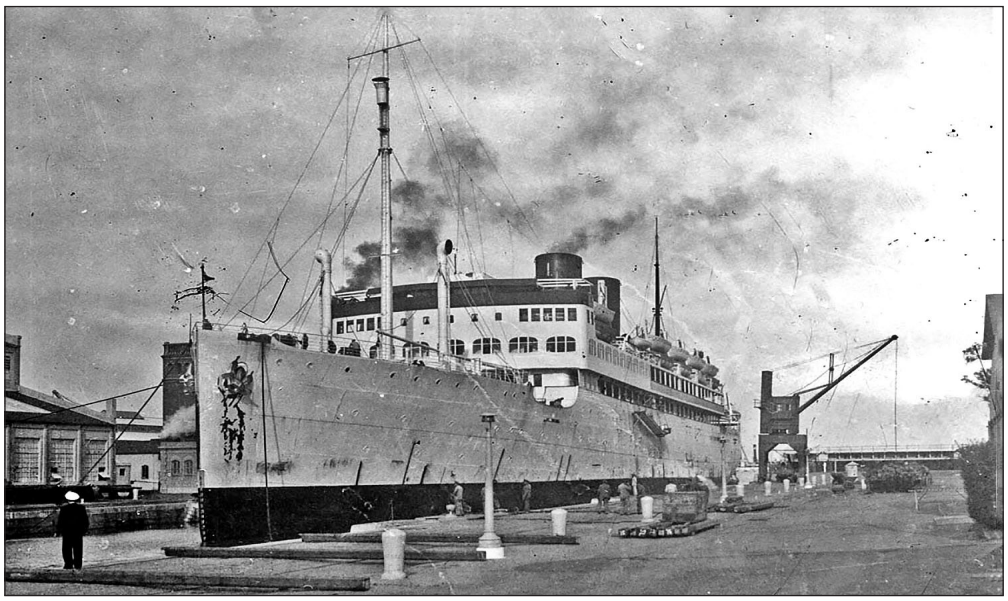
Como dato curioso para finalizar, decir que se había construido en el mismo astillero donde estaba el ***Titanic***, siendo un barco excelente para los viajes de tres o cuatro días desde Miami a Nassau y de regreso.

Irpinia



COMO *CAMPANA* CONSTRUIDO EN 1929 EN EL RÍO TYNE, NORTE DEL REINO UNIDO (TYNE BUILT SHIPS).

Nacido con función trasatlántica, el buque de pasajeros ***Irpinia*** (nombre con el que fuera conocido en Mahón) fue construido para la S.G.T.M. (Société Générale de Transports Maritimes) francesa, que lo nombraría ***Campana*** en 1929 por Swan, Hunter and Wigham Richardson, los astilleros ubicados en el río Tyne, en su grada Neptune Yard.



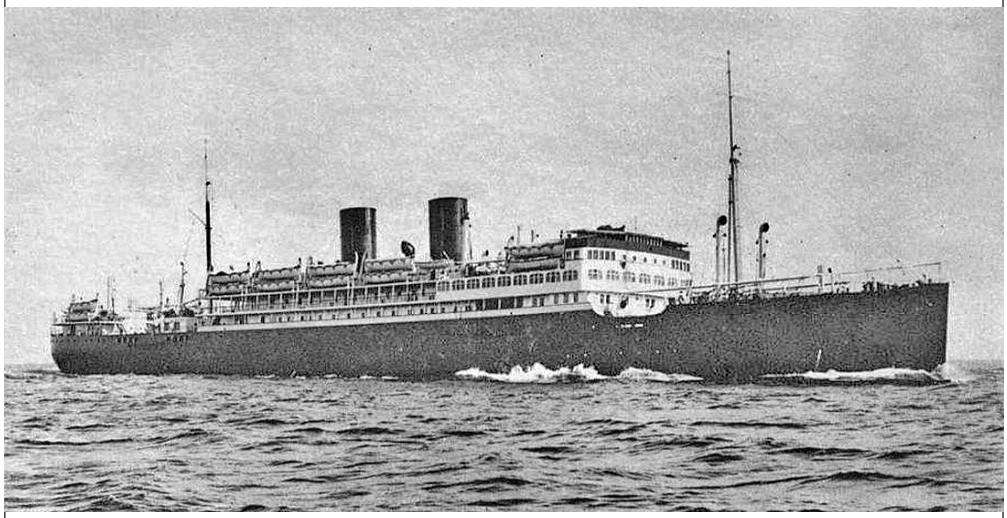
EN EL DIQUE SECO DE BELGRANO, ARGENTINA, EN FASE DE PINTADO (OBASEPASAJE)

Una vez botado navegó desde Marsella a los puertos de la costa este de

América del Sur: Río de Janeiro, Montevideo, Santos y Buenos Aires. Cuando Francia cayó en 1940, el ***Campana*** quedó amarrado en el puerto de Buenos Aires. El 26 de junio de 1943, fue requisado por el gobierno argentino, que lo registró en la Flota Mercante del Estado, en Buenos Aires, destinándole a cubrir algunos viajes con destino a Nueva York y regreso, siendo rebautizado en aquella etapa como ***Río Jachal***.

COMO RÍO JACHAL CON LA LIBREA DE ARGENTINA (OBASEPASAJE)

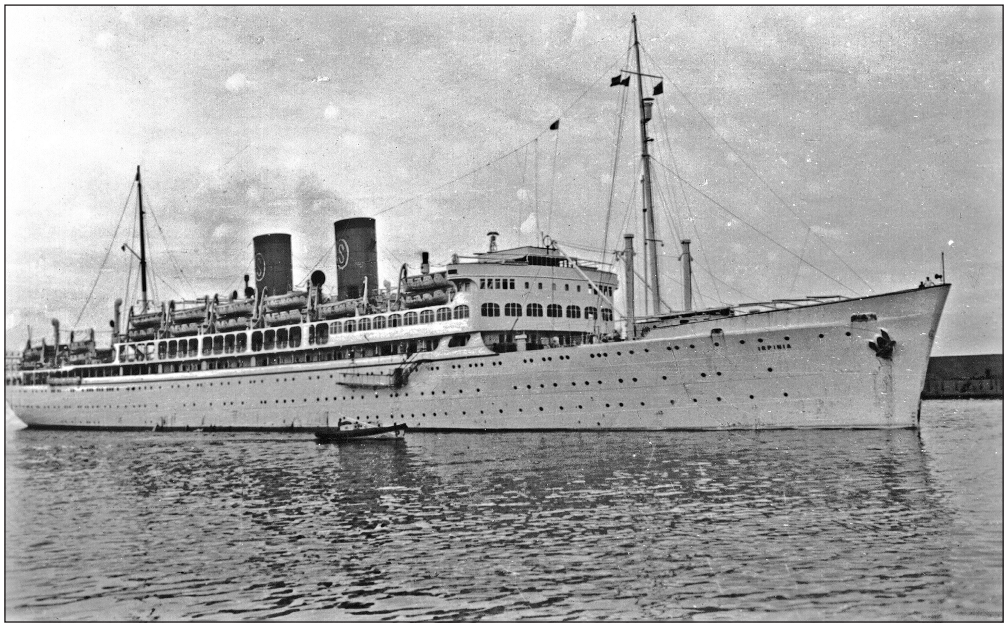
En 1946, el buque fue devuelto a su propietaria, la S.G.T.M. , quien le hizo reanudar sus itinerarios regulares en el Atlántico Sur, aunque más adelante sería fletado para iniciar sus viajes a través del Canal de Suez para llegar a las costas de Indochina (Vietnam), situación que se prolongaría hasta finales de 1954.



NAVEGANDO NUEVAMENTE COMO CAMPANA (TYNE BUILT LTD.)

En marzo de 1955, el Campana sería adquirido por el grupo Fratelli Grimaldi, una naviera que había nacido en Palermo en 1947 bajo el nombre de Sicula Oceánica S.p.A. de la mano de los hermanos Grimaldi, hijos de Amelia Lauro, en Grimaldi, y nietos del conocido armador Achille Lauro. En su origen, su flota estaba compuesta por buques de carga provenientes de la guerra mundial y que se utilizaron para el transporte de emigrantes y

refugiados. Registrado en Palermo (Italia), el barco pasó a ser rebautizado con el nuevo nombre de ***Irpinia***.



EN MAHÓN TRAS SU PRIMERA MODERNIZACIÓN PARA GRIMALDI SIOSA (FAMILIA CARDONA GONYALONS)

En principio había sido adquirido para ser operado en el servicio transatlántico y, para ello, navegó a Italia donde, en unos astilleros locales, sería sometido a un importante reacondicionamiento y renovación, aunque parcial. Entre tales mejoras se prolongaron sus cubiertas de popa, así como la proa, que fue rectificada adoptando una moderna línea de «proa lanzada», quedando la cubierta del pozo de la misma cerrado. Internamente, sus instalaciones también fueron mejoradas, ya que se convertiría en un transatlántico de dos categorías de pasajeros: 187 disponían de acomodación de primera clase, mientras otros 1.034 disponían de las clases turistas «A» y «B». También fueron instaladas dos piscinas, al tiempo que se mejoraron todos los espacios públicos. Sus 6 cubiertas para pasajeros fueron denominadas Botes, Piscina (Lido o Deck Pool) , Paseo, y A, B y C.

DETALLES INTERIORES (S. S. MARITIME)

Dos salones de Primera Clase estaban ubicados uno a proa y otro a popa

en la cubierta Pool o Lido Deck (Cubierta de la Piscina), al igual que su piscina junto con un amplio espacio para tomar el sol. Estas dos zonas estaban separadas por camarotes que constaban desde habitaciones individuales, hasta camarotes dobles y de tres o cuatro literas, la mayoría de ellos con instalaciones privadas. El Comedor estaba ubicado en la Promenade Deck (Cubierta de Paseo), justo delante de un gran vestíbulo, o Lounge, con cabinas ubicadas en medio del barco. Abajo, en la cubierta A, se ubicaban 18 cabinas en la banda de estribor, mientras una Sala para infantil estaba ubicada a popa en la cubierta del barco.

DETALLES INTERIORES (S. S. MARITIME)

En la cubierta Lido Deck, a popa, se encontraba la piscina de Clase Turista "A" y un amplio espacio abierto en la cubierta. Mientras que en la cubierta Promenade Deck, (de Paseo), dos salones con bar estaban ubicados detrás de las cabinas de Primera Clase, con una sala de juegos para niños un poco más atrás. Afuera, fue habilitada una espaciosa zona de la Promenade Deck completamente cubierta, que era muy popular en los días calurosos y soleados. El Comedor grande estaba ubicado en la Cubierta A, a popa, con camarotes, y en la Cubierta B, mientras que a popa en la Cubierta C, se ubicaron 5 dormitorios.

Por lo que se refiere a la Clase Turista «B», el comedor y los salones se ubicaron en la parte delantera de la cubierta A, en la nueva sección de cubierta de pozo cerrada. Si se tomaban las escaleras desde debajo del vestíbulo principal hasta la cubierta B, había una sección de camarotes de dos a cuatro literas, mientras que justo a proa del comedor, la escalera conducía a la cubierta B donde se ubicaban 6 dormitorios grandes. Y la cubierta C tenía otros 16 dormitorios de varios tamaños a los que se llegaba a través de las dos escaleras mencionadas anteriormente, ya que eran compartimentos separados.

Al finalizar las mejoras, el buque fue registrado en Palermo (Nápoles), con un desplazamiento de 12.279 toneladas. Tras ello, inició sus servicios bajo la dirección de Grimaldi-Siosa Lines. El Irpinia operó con variedad de servicios entre 1956 y 1962, ya que actuó por primera vez como trasatlántico, en una primera y una clase turista A y B para el servicio de migrantes desde Italia a puertos de Sudamérica. Fue asignado al itinerario Nápoles, Génova, Cannes, Barcelona, Tenerife, Guadalupe, Martinica, La Guaira y Trinidad, al que siguió el servicio de Palermo, Nápoles, Génova y Halifax, Nueva York, aunque en su viaje de regreso prescindiría de Halifax. Entonces comenzó a operar el itinerario Palermo-Nápoles-Génova-Quebec-Montreal, pero durante sus viajes de regreso, antes de llegar a Génova,

añadió una escala en Cannes. Justo durante un viaje de regreso de verano también llegó a efectuar escala en Gibraltar.

Siosa Lines se dio cuenta de que el ***Irpinia*** también era popular en cruceros más cortos por el Mediterráneo. Y pensando en esta finalidad, durante una de sus estancias en dique seco, de recorrido general para mantenimiento, se le efectuó una modernización, tanto externa como interna. Regresó para operar algunos cruceros más, demostrando ser muy aceptado. Sin embargo, el barco con sus dos mástiles principales altos y chimeneas que le mostraban como un barco envejecido, antiguo, sus propietarios decidieron someterlo a una modernización radical.

ÚLTIMA MODERNIZACIÓN, DESAPARECEN MÁSTILES Y CHIMENEAS, ADOPTANDO UNA EQUIPACIÓN Y ASPECTO MÁS MODERNOS (PHOTOSHIP)

OTRA PERSPECTIVA DEL BUQUE COMPLETAMENTE MODERNIZADO (PHOTOSHIP)

De esta suerte, en 1962, el barco fue llevado hasta el astillero Cantieri del Adriático, en Trieste, donde recibiría una remodelación total hasta reconvertirlo en un buque prácticamente nuevo. Sus viejos motores a

base de turbinas de vapor fueron desmontados y reemplazados por dos modernos motores de 10 cilindros (600×800 mm) de la firma FIAT, del tipo diesel, que duplicaron su potencia anterior, con 16.000 caballos, dándole a partir de entonces 19 nudos de velocidad de crucero, con un máximo de 20 nudos en picos.

Externamente, le fueron retiradas sus dos antiguas chimeneas para unirlas en una sola, de estilo moderno y aventajado. Se desmontaron también sus dos mástiles principales altos y se colocó un mástil más corto, pero apto para admitir la antena del radar, así como para poder ubicar las distintas señales, en la parte superior de su puente, mientras que sus postes de rey delanteros fueron así mismo, modernizados. La sección de popa de la cubierta Lido fue cerrada para acoger un nuevo salón con la amplitud de toda su manga. Al finalizar los trabajos, se pudo comprobar que el Irpinia había sido convertido en un barco moderno, siendo muy difícil descubrir en él al transatlántico francés original que fuera construido en 1929.

Internamente, todas sus zonas y espacios públicos recibieron una completa revisión, resultando un total de catorce espacios públicos modernos y espaciosos, que incluyeron un jardín de invierno, tres restaurantes, cuatro bares y un club nocturno. First Class (la Primera Clase) acomodaba a 209 pasajeros, en 74 cabinas, compuestas como cabinas con cama individual, camas gemelas y cabinas con tres literas. La Clase Turista ahora acomodaba a 972 pasajeros en 256 cabinas, compuestas por cabinas de dos, cuatro y seis literas. Las dos clases tenían 166 camarotes con instalaciones privadas.

DETALLES INTERIORES (S. S. MARITIME)

Una vez finalizadas todas las obras de remodelación, el barco, que acumulaba ya en sus cuadernas 34 años, reanudó sus funciones por el Caribe, llevando a los inmigrantes españoles y portugueses hacia el oeste y recogiendo a los inmigrantes antillanos hacia el este, en su mayoría con destino al Reino Unido. Sus itinerarios comenzaron de la siguiente manera; Nápoles-Génova-Cannes-Barcelona-Tenerife-Martinica-Trinidad-Barbados, con regreso con el circuito La Guaira-Guadalupe-Tenerife-Barcelona-Cannes-Génova-Nápoles. Los puertos de escala adicionales en algunos viajes serían: Las Palmas, Guadalupe y Barbados hacia el oeste y, Trinidad, Granada, Martinica, Dominica y Antigua, hacia el este. Además de los viajes de línea al Caribe, también operaba cruceros de vacaciones de temporada de una a dos semanas para los Estados Unidos y Canadá, que resultaron ser muy populares.

Sin embargo, con los éxitos de los cruceros marítimos, en 1970, el ***Irpinia*** comenzó a ser empleado principalmente en tareas de cruceros, con base en Génova y operando circuitos cortos por el Mediterráneo, así como

algún otro a los EE. UU. y el mismo Caribe. A partir de entonces continuó con sus diversas funciones de crucero sabiendo ganarse una clientela fiel, ya que demostró ser un barco cómodo a pesar de ser, como era, un transatlántico ex francés magníficamente construido en Gran Bretaña y sometido a amplias modernizaciones. El ***Irpinia*** se había convertido, ya, en un barco muy atractivo e íntimo.

ESCENAS DE LA PELÍCULA (S. S. MARITIME)

Cabe citar como anécdota que, en 1976, la compañía decidió retirarlo definitivamente del servicio, considerando que ya tenía 47 años y planeando venderlo para el desguace. Sin embargo, antes de que pudiera ser vendido, ocurrió algo asombroso para su naviera, la Grimaldi Sicula Oceanica fue contactada por la Associated General Films, una productora cinematográfica que tenía la intención de hacer una película de 'Lew Grade' titulada "Voyage of the Damned", y requerían un trasatlántico de estilo antiguo adecuado, con unas características a la que se ajustaba perfectamente el ***Irpinia*** construido en 1929.

UNA IMAGEN DE SUS ÚLTIMOS TIEMPOS (SHIPSPOTTING.COM)

Así pues y firmado el correspondiente acuerdo, lo contrataron para la realización de este importante evento cinematográfico, que contó con el elenco de los mejores y más conocidos actores de la época. La película trataba de un viaje de más de 900 refugiados judíos hasta Cuba huyendo de la Alemania nazi.

El hecho fue que, los propios nazis, habían sido los instigadores del viaje a ninguna parte para escarnecer a los pobres judíos. A pesar de las bue-

nas intenciones del capitán del barco, el ***St. Louis***, no pudo satisfacer a sus pasajeros por lo que que, vueltos a Europa, vagaron ante la indiferencia de algunos países, siendo aceptada una parte en el Reino Unido, y perdiendo la vida en su mayoría bajo la Alemania nazi, bien en el campo de concentración de Auschwitz u otros campos de exterminio. Finalizada la filmación, el ***Irpinia*** fue devuelto a Grimaldi Siosa Lines y, sorprendentemente, fue recolocado de nuevo en sus funciones anteriores de crucero por el Mediterráneo con base en Génova, que operó con mucho éxito durante los dos años siguientes. Y en 1981, cuando debía realizar su próxima inspección para la obtención de la certificación de navegabilidad por parte del Registro Italiano, el buque no podría obtenerlo debido a sus condiciones. Esto se debió principalmente a su considerable edad y, el costo de actualizarla sería enorme, por lo que Grimaldi Siosa Lines decidió desprenderse del mismo con la venta del buque. Fue adquirido por Cantiere Navale Santa Maria SpA, empresa dedicada al desguace ubicada en el puerto de La Spezia, en Italia. En las instalaciones de Cantieri Navale Santa Maria de La Spezia permaneció amarrado por espacio de dos largos años y, en septiembre de 1983, daban inicio los trabajos de desguace poniendo fin a los 54 años acumulados en sus cuadernas.

TÍPICA IMAGEN QUE ILUSTRABA LOS FOLLETOS Y PROSPECTOS DE LA ÉPOCA (S. S. MARITIME)

Estas fueron sus características en las dos etapas más importantes de su historia marítima: Desplazamiento, en su primera botadura 10.816 toneladas, 12.279 toneladas (en 1955), que serían aumentadas tras varias reformas a 13.204 en 1962. Medía 163,67 metros de eslora por 20,42 de manga, con un calado de 7,28. Originalmente estuvo propulsado por 6 turbinas de engranajes marca Steam SR, construidas en 1929. En 1962, en el transcurso de una de sus remodelaciones, fueron desmontadas y sustituidas por motores FIAT Diésel de 1.600 BHP y 2 hélices en 1962. La velocidad era de 17 nudos (de crucero o servicio), con 17,5 de máxima con su primera planta motriz, y de 19 nudos (crucero y 20 nudos de máxima) con la planta diesel instalada en 1962. En cuanto a la capacidad de pasaje fue de 187 en Primera Clase y 1.034 en Clase Turista en 1955. Tras las últimas reformas llevadas a cabo en 1962, había quedado ajustada en 201 de Primera Clase y 972 Clase Turista. Había sido botado el 6 de noviembre de 1929, entrando en servicio al año siguiente.

L'Austral

PERSPECTIVA DEL CRUCERO DE LUJO *L'AUSTRAL* (EN.PONANT.COM)

Perteneciente a la Compagnie du Ponant, el buque ***L'Austral*** fue construido en 2010 en los astilleros italianos Fincantieri y entregado en 2011. De pabellón francés, es el segundo de una serie de cuatro «yates de crucero». Tiene una eslora de 142,10 metros por 18,00 de manga y desplazamiento de 10.700 toneladas. Está motorizado mediante propulsión eléctrica proporcionada por 2 motores de 2.300 kW, tipo DD-GG; 4 tipo 8L20 Wärtsilä, 4 de 1.600 kW a 1.000 rpm DD-GG, 1 modelo V1712T3TE Isotta Fraschini. 1 de 926 kW a 1.500 rpm, con un total de 7.200 kW de potencia, que le permiten una velocidad de crucero de 16 nudos.

***L'AUSTRAL*. VISTA DE LA PROA (EN.PONANT.COM)**

Su capacidad de pasajeros es de 264 plazas, alojados en 152 camarotes,

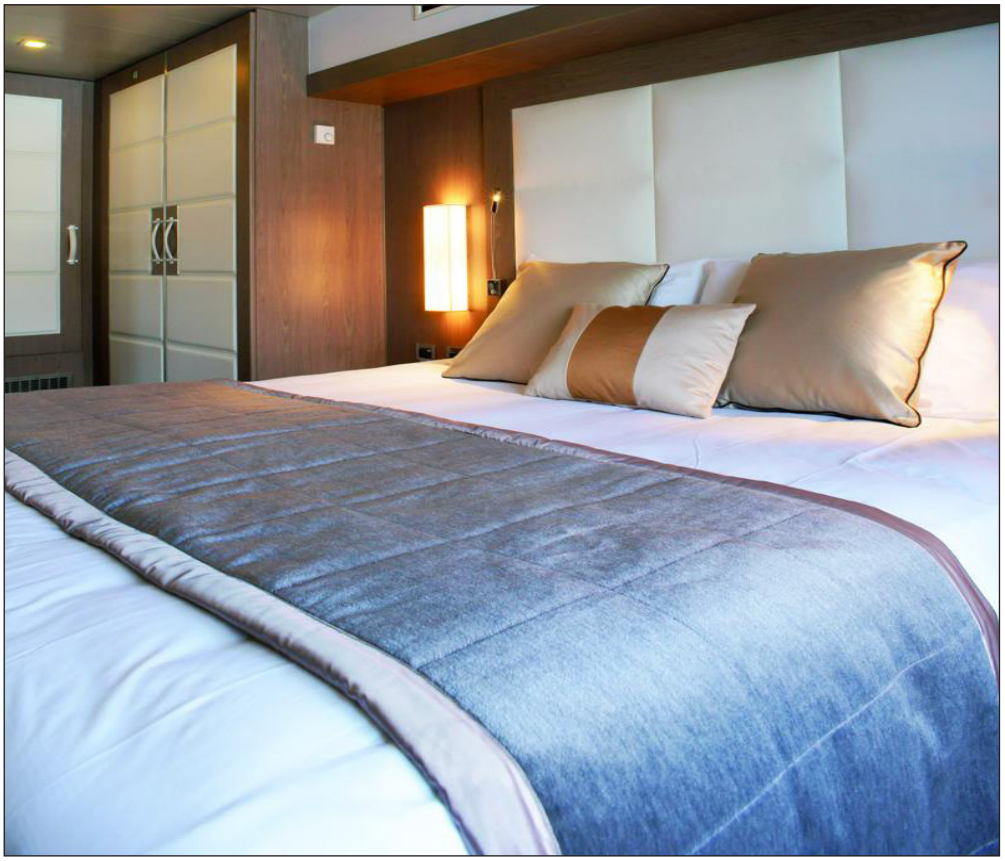
144 de ellos con balcón y dotado de cabinas para acceso de silla de ruedas. Con 6 cubiertas para uso de los pasajeros y 2 ascensores, su tripulación es de 139 miembros. Los otros tres buques gemelos son ***Le Boreal***, ***Le Lyrial*** y ***Le Soleal***.

CONFORT. DELUXE STATEROOM (EN.PONANT.COM)

Esta serie se encuentra entre los calificados como "Green Ship", pues posee un sistema de navegación que respeta el ambiente marino. La certificación ha sido extendida por el Bureau Veritas, uno de los principales administradores de viajes ecológicamente racionales del mundo. El silencioso sistema de propulsión eléctrica del que está dotada la serie ayuda a reducir las emisiones de carbono en un 40%. Su Posicionamiento Dinámico (un sofisticado sistema de propulsión y GPS), mantiene el barco en una ubicación fija sin necesidad de dejar caer el ancla. Los sistemas de filtración avanzados tratan y reciclan todas las aguas residuales. El almacenamiento a bordo contiene artículos compactados para su posterior reciclaje en tierra. La iluminación CFR y LED utiliza solo el 10% de la energía eléctrica de los sistemas más antiguos y tradicionales. Y el sonar avanzado proporciona al capitán y a los oficiales vistas panorámicas en 3D del fondo del océano, icebergs y témpanos de hielo, lo que permite a ***L'Austral*** mantenerse alejado de los animales marinos. El buque cumple totalmente con la ADA, con 3 camarotes accesibles, 4 ascensores y equipamiento mecánico para subir y bajar escaleras a sillas de ruedas para un fácil acceso a todas las cubiertas y áreas públicas del barco.

Originalmente de propiedad francesa y, en un momento, dirigida casi exclusivamente al mercado francés, estas unidades fueron adquirida por el

gigante del transporte de carga CMA CGM en 2006 y luego vendida al inversor paneuropeo de capital privado Bridgepoint Capital en 2012. En los últimos años, y particularmente con el lanzamiento de estos cuatro nuevos barcos, la línea se ha dirigido a un mercado mucho más internacional con considerable éxito. La esencia del producto, sin embargo, permanece sin cambios con los nuevos propietarios, manteniendo un aire familiar y una fuerte influencia francesa en todos los aspectos.



CONFORT. OWNER'S SUITE BALCONY (EN.PONANT.COM)

L'Austral es, sin duda, un barco llamativo, de líneas elegantes y con un casco inusual en color gris oscuro que siempre lo hace destacar en puerto. Los interiores son como los de un hotel-boutique minimalista. Todo es color topo (un tono neutro que surge a raíz de entremezclar varios matices, ya que tiene un poco de gris, un poco de beige, un poco de marrón, un poco de arena, crema y blanco). El resultado es su énfasis en texturas lujosas, desde los cajones blancos con frente de cuero en las cabinas y suites, hasta los cojines de seda en la cama. Fotografías en blanco y negro de Philip Plisson se alinean decorando los pasillos, mientras una cascada de relucientes cristales de Swarovski ilumina el pequeño atrio. El resultado de todo ello es descaradamente francés: elegante y adecuado para su potencial clientela: viajeros experimentados y adinerados.

Dispone de 3 bares y salones, 2 restaurantes, biblioteca, Spa, acceso a internet, tiendas y salón de belleza. Además, cada buque dispone de una flota de lanchas de desembarco neumáticas para llegar a tierra y hacer turismo en los lugares más remotos. Ofertan un fuerte énfasis en los cruceros costeros, con lasgas estancias en el puerto, pernoctaciones y salidas

tardías, por lo que realmente hace sentir al viajero parte de un destino, en lugar de pasar un día simplemente.

CONFORT. SUPERIOR STATEROOM (EN.PONANT.COM)

***L'AUSTRAL*. DETALLE (FINCANTIERI)**

Con referencia a su confort interior, todos los alojamientos de ***L'Austral*** se encuentran en proa, con todas las salas públicas en popa. Sólo hay una escalera, en el extremo de popa de la sección de alojamiento, por lo que el ascensor delantero está bajo cierta presión, aunque dado el pequeño tamaño del barco, no supone preocupación alguna para las personas sin necesidad de emplear sillas de ruedas.

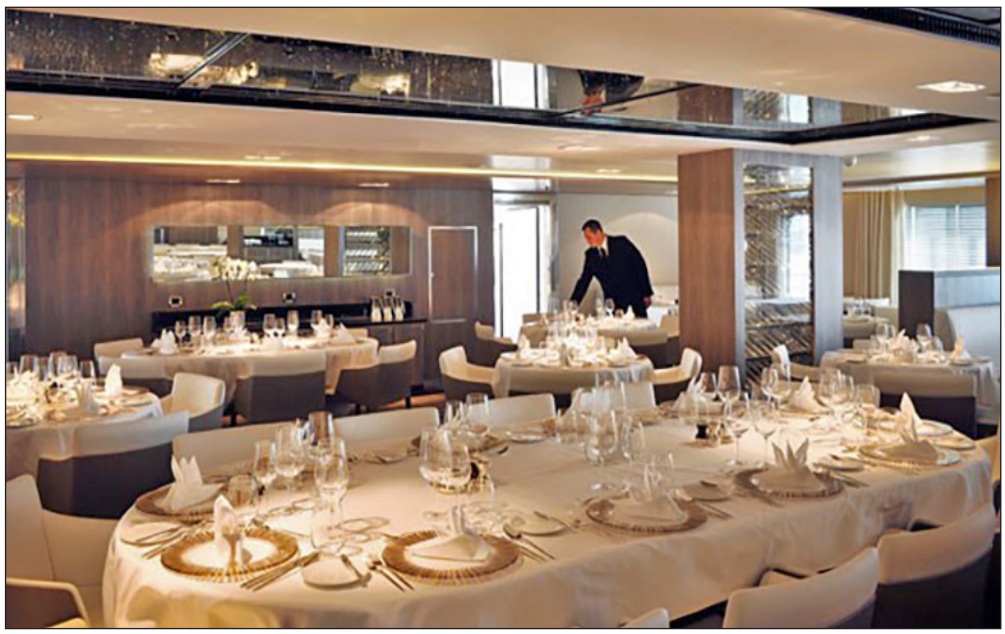
Debido a que varias de las cabinas se interconectan para crear suites, la capacidad del barco puede variar. La configuración máxima es de

cuatro suites y 128 camarotes que no son suites (132 camarotes en total), y en una mayor proporción de suites y no suites, son 24 suites y 88 camarotes que no son suites (112 camarotes en total). **L'Austral** y sus barcos gemelos suelen reservar vuelos completos o eventos corporativos, lo que hace que esta flexibilidad sea útil.

GENERAL FOOD BUFFET (EN.PONANT.COM)

GENERAL FOOD TARTAR (EN.PONANT.COM)

Existen seis categorías de cabinas, aunque no hay mucha diferencia entre las categorías intermedias, además de su ubicación. La decoración es hermosa en todas partes, con relajantes tonos neutros de chocolate, gris pardo y crema, y suntuosas texturas de seda, satén, cuero blanco y mármol, con orquídeas en macetas junto a las camas y grabados fotográficos en las paredes. Todas las habitaciones cuentan con aire acondicionado regulable, Wi-Fi, cargadores de iPod y televisores de pantalla plana. Los productos de baño son de L'Occitane en los camarotes estándar y Sothys en las suites. Lo



RESTAURANTS (GENERALCRUISINGHOLLIDAYS)

AUSTRAL LOUNGE (EN.PONANT.COM)

especial de los baños es que, en todas las categorías excepto en la Owner's Suite, un panel se desliza para revelar una pared de vidrio, de modo que puede pararse en la ducha y mirar al mar si se desea. Las Owner's Suites se ubican en la cubierta 5, disponen de sala de estar y un comedor separados, así como un gran baño con bañera y un baño para visitas. Su balcón de teca tiene el doble ancho. Tres suites Deluxe ubicadas en la cubierta 6, tienen cada una un sofá, dos duchas, una barra incorporada y un vestidor, y son más anchas que la siguiente categoría. Las Prestige Suites son esencialmente dos cabinas Prestige (situadas en las cubiertas 4 y 5), combinadas para crear un mayor espacio, además de un balcón de doble ancho. Cada uno de ellos cuenta con dos baños con ducha y un sofá donde normalmente se ubicaría la segunda cama. Son las ideales para familias. La mitad de una

de ellas es un camarote Prestige con un balcón normal. Estos no difieren en tamaño de los 28 camarotes Deluxe. Finalmente, existen ocho camarotes Superior en la cubierta 3, un poco más grandes, pero con ventanales en lugar de balcones. Todas las cabinas contienen área de descanso con sofás y tocadores con cajones. El espacio en el armario también es generoso. Los muebles de cada uno de los balcones estándar son dos sillas de ratán y una mesa pequeña. Tres cabinas han sido adaptadas para silla de ruedas y todo el barco es apto para las mismas pero, las cubiertas de dos niveles requieren el uso de telesillas mecánicas para salvar la diferencia de nivel.

COMIDA A BORDO (EN.PONANT.COM)

MAIN LOUNGE (EN.PONANT.COM)

RECREATION AREA (EN.PONANT.COM)

Con respecto al aspecto gourmet, a bordo se encuentran dos comedores o restaurantes. El principal, Le Coromandel, ubicado en la cubierta 2, y el informal Le Rodrigues, en la cubierta 6. En ambos se sirven desayunos,

almuerzos y cenas con asientos abiertos.

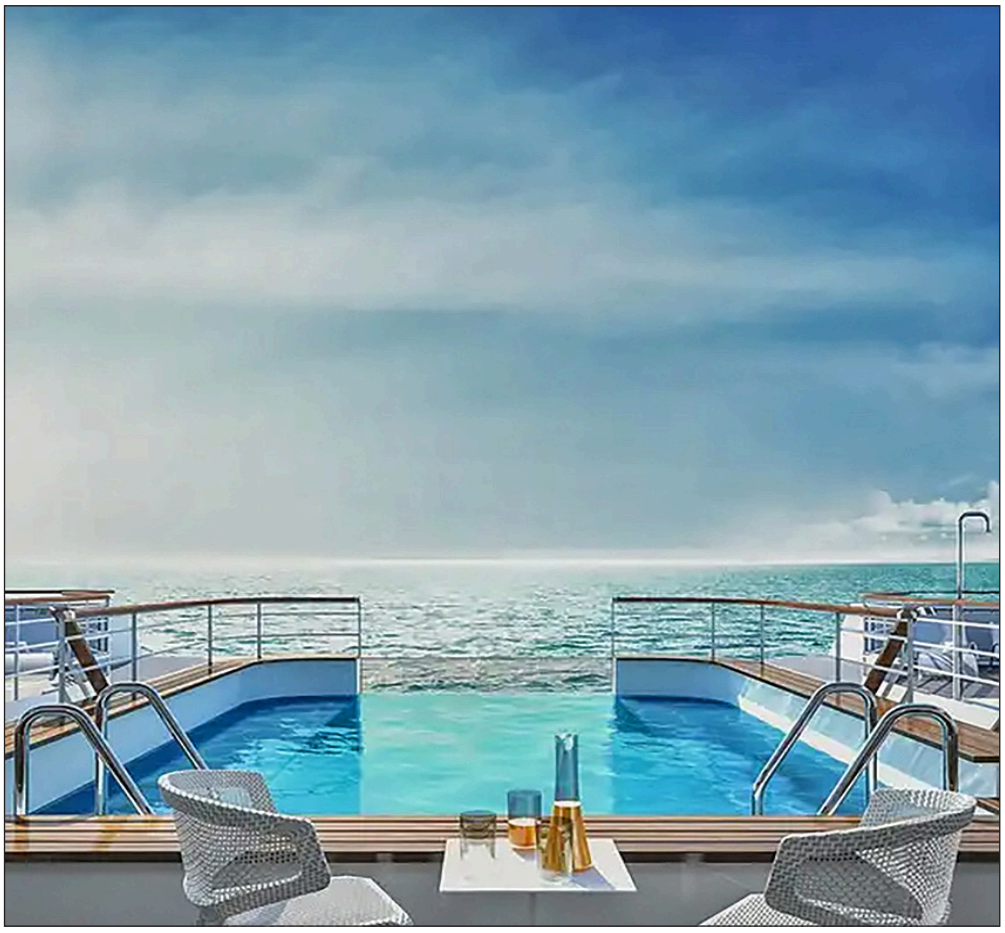
DIVERSIÓN A BORDO PARA LOS MÁS PEQUEÑOS (EN.PONANT.COM)

Le Coromandel tiene capacidad para el total de pasajeros juntos y dispone de mesas para cuatro, seis y ocho comensales. Una de ellas está reservada para los Oficiales, quienes se sientan juntos.

ÁREA PISCINA (EN.PONANT.COM)

Ofrece una gran surtido de especialidades para el desayuno: variedad

de productos cocinados, una estación de tortillas y el plato caliente del día, así como una extraordinaria variedad de pastelería y tartas, típico de un barco francés. Las frutas son frescas y adquiridas en la región donde se navega. Le Rodrigues dispone del mismo menú, con la posibilidad de degustarlo en las mesas del exterior.



OTRA VISTA DE LA ZONA DE LA PISCINA (EN.PONANT.COM)

El almuerzo es del tipo buffet, con una selección de platos calientes que se inclinan más hacia el aspecto reconfortante que hacia la comida elegante: lasañas, guisos, carne o pescado en salsa, variedad de ensaladas y embutidos y una presentación de postres, incluyendo el helado, siempre disponible. En el almuerzo y la cena se sirven vinos de buena calidad, además de poder adquirir otras calidades superiores francesas aparte, si se desea.

En la cena es cuando se encuentran los clásicos franceses, que incluyen desde foie gras y mollejas de pollo hasta pato confitado, ternera y jabalí, todo servido con ricas salsas y elegantes arreglos de verduras. Las opciones vegetarianas también son buenas. Gran parte del pescado, al igual que las frutas y la verdura se compra fresco, localmente. Las cenas incluyen entrante, sopa, plato principal y postre. En Le Rodrigues es agradable sentarse afuera, junto a la piscina. A veces se cocina una barbacoa al ser Grill, o se presenta una estación de «moules marinieres» (mejillones escalfados en un caldo con ajo y servidos en una sopera) o, montan una montaña con ostras.

Con respecto al ocio a bordo, las zonas públicas de ***L'Austral*** son increí-

blemente hermosas. El Karikal Lounge, ubicado en la cubierta 3, es el principal lugar de reunión, con una combinación de colores crema y gris pardo y luz que entra a raudales por las ventanas a ambos lados. Existe una pista de baile en la misma, así como una estación de café donde poder tomar té, café y fruta, disponibles todo el día. Para los madrugadores también se ofrece té, café, fruta, galletas y un desayuno y, por la tarde, un té acompañado de pastelería y galletas. Detrás del salón se encuentra una zona muy tranquila de cubierta con sillones y suaves tumbonas, muy popular para tomar unas copas antes de la cena entre los fumadores a bordo.

ZONA DE SOL (EN.PONANT.COM)

DEPORTES A BORDO (EN.PONANT.COM)

En la cubierta 5, existe una «zona de ocio» antes de la entrada al Spa con una pequeña sala de juegos para niños y un gran espacio dedicado a la típica galería de fotos, además de un par de terminales de Internet. En la cubierta 6, en proa se ubica un atractivo salón panorámico con bar, la biblioteca, juegos de mesa y una terraza exterior. Este bar, Le Comptoir, es un gran espacio donde disfrutar de un cóctel a la caída del sol o de reunión para dis-

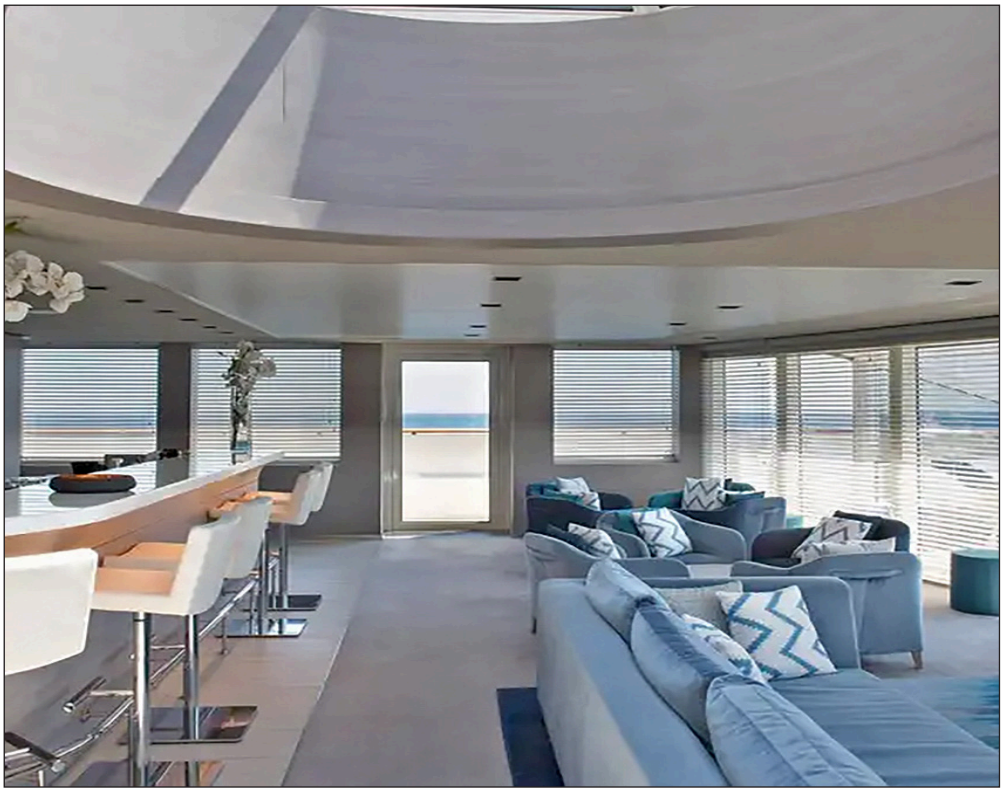
frutar de paseos panorámicos. Tras la cena, este espacio se convierte en una discoteca. En la misma, un DJ profesional ofrece una excelente mezcla de sonidos contemporáneos. Esta discoteca suele atraer a la multitud, así como a los oficiales a la misma, convirtiéndose en el centro social del barco durante muchas noches. ***L'Austral*** también dispone de su boutique, en donde encontrar atractivas exhibiciones de ropa y joyería de diseño. La recepción se encuentra en la cubierta 2, encontrándose igualmente en este espacio el mostrador de contratación de excursiones en tierra.

ZONA DE RECEPCIÓN (EN.PONANT.COM)

La pared Kinesis de la sala de fitness, los equipos de gimnasio para entrenamiento con pesas, las cintas de correr, las máquinas elípticas y las bicicletas estáticas permiten a los pasajeros mantener rutinas de fuerza. Y con su salón de peluquería, dos salas de masajes, sala de balneoterapia, Hammam (spa de vapor marroquí), sala de relajación y bar de té de hierbas, el SOTHYS™ Spa/ Beauty Corner ofrece oportunidades de respiro y rejuvenecimiento durante cada salida del crucero. El Spa de ***L'Austral*** está dirigido por la firma parisina Sothys y es tan perfecto como lo puede ser un pequeño spa en un crucero: tranquilo y relajante, con buen servicio, encantador y amigable.

SALONES. OBSERVATION BAR (EN.PONANT.COM)

L'Austral dispone de mucho espacio en cubierta, aunque no se utiliza mucho para tomar el sol. El área de la piscina de popa en la Cubierta 6 es muy agradable, con cómodas tumbonas individuales y dobles agrupadas alrededor de una pequeña piscina, profunda y acogedora. La cubierta de popa del Karikal Lounge, en la cubierta 3, también es ideal para sentarse al aire libre a la sombra, al igual que la zona del bar Le Comptoir, de la cubierta 6, con vistas a la piscina. Pero toda la cubierta superior está ocupada por la flota de neumáticas del barco, así como por otras máquinas, y no es adecuada para tomar el sol, aunque disponga de algunas tumbonas. Asimismo, la terraza orientada hacia proa en el exterior del Salón Panorámico en la Cubierta 6 está bien cuando el barco está en movimiento, pero es un verdadero lugar para tomar el sol y hace mucho calor cuando está en puerto. ***L'Austral*** dispone de una plataforma marina que se puede utilizar cuando el barco se encuentra fondeado para nadar y practicar deportes sin motor, como el kayak y el windsurf.



BARES Y SALONES (EN.PONANT.COM)

Con respecto a los niños, aunque el buque no esté especialmente orientado a las familias, sí acepta niños y les da su más cordial bienvenida. Sus menús están disponibles bajo pedido, pero en cualquier caso existen suficientes especialidades en el buffet o menú normal, como pasta y tortillas, por ejemplo, y helado todos los días. El Kids Club, especial para ellos, se encuentra equipado con una Wii™ y una gran variedad de videojuegos, siendo una zona para divertir y entretener a pequeños de todas las edades.

Por las noches, suele actuar un excelente cantante de jazz en el Karikal Lounge y, en algunas, también se ofrecen espectáculos de danza en el teatro del barco. Este teatro acoge una amplia variedad de entretenimiento para todos los gustos, desde charlas de especialistas y expertos, hasta

increíbles espectáculos musicales o proyecciones de películas durante el crucero. También se ofrecen actuaciones en la terraza de la piscina. Suelen ofrecerse clases de baile en el salón principal, el Karikal Lounge, estando dirigidas éstas por los mismos bailarines de a bordo.

THEATER (EN.PONANT.COM)

ENTRETENIMIENTO FAMILIAR PARA LOS MÁS PEQUEÑOS (EN.PONANT.COM)

En resumen, cada día a bordo de ***L'Austral*** supone una nueva oportunidad de aventura, conexión y ocio refinado. Una multitud de actividades diarias a bordo involucran a los pasajeros mientras el barco navega con rumbo a su próxima escala. Jazz en vivo, melodías de piano, karaoke y espectáculos de danza deleitarán a los entusiastas de la música y el teatro. Las clases organizadas de ejercicios, yoga y baile mantienen a los pasajeros activos en pie. Los juegos de cartas organizados también reúnen a los entusiastas de este juego de mesa. Los talleres de fotografía que se celebran ofrecen prácticos consejos a los aficionados nuevos y antiguos. Por último, las degustaciones de vinos, licores y comidas especiales animan el paladar de los amantes de la gastronomía a bordo.

MSC Armonía

***EUROPEAN VISION*. PERSPECTIVA POR LA AMURA DE ESTRIBOR (SHIPSPOTTING.COM)**

El buque ***MSC Armonia*** es un crucero de clase "*Lirica*" propiedad de MSC Cruceros y operado por ella misma. Fue construido en 2001 en los conocidos astilleros Chantiers de l'Atlantique, de Saint-Nazaire (STX Francia), para la actualmente desaparecida Festival Cruises. Su quilla fue puesta en la grada el 07 de diciembre de 1979, botado el 01 de diciembre de 2000 y entregado el 22 de junio de 2001 con el nombre de ***European Vision*** con el número de IMO 9210141, señal de llamada H8EW y bandera (2011 – 2004) de Italia, estando registrado en Génova. Desplazaba, 58.174 tons. y, como características generales, media 251,25 metros de eslora por 28,80 de manga, 54,00 de puntal y 6,80 de calado. Como planta motriz incorporaba 4 motores diesel/eléctricos Wärtsilä 12V38 con una potencia combinada de 31.680 kW a 600 rpm, capaces de conferirle una velocidad de 20,8 nudos. 2 cápsulas de azimut eléctricas Mermaid Kamewa con una potencia de 10.000 kW cada una gobernaban las 2 hélices a 170 rpm. A proa incorporaba otras dos hélices para maniobra. Con este nombre realizó una escala en Mahón.

Podía acomodar a 2.065 pasajeros distribuidos en 783 cabinas y tenía una tripulación de 760 miembros. El 22 de junio de 2001, fue bautizado y entregado a Festival Cruises antes de zarpar para su primera temporada de cruceros por el Mediterráneo a partir del 1 de julio siguiente. Previamente, estuvo llevando a cabo una serie de breves viajes de introducción desde Génova. Este buque tiene una historia muy activa. En su primer mes de servicio, el barco fue empleado como hotel para alojar los líderes del mundo durante la 27ª cumbre de los países del G8, que se celebró en Génova. Los líderes, entre ellos el Primer Ministro Tony Blair del Reino Unido,

OTRA PERSPECTIVA POR SU ALETA DE ESTRIBOR (SHIPSPOTTING.COM)

COMO *MSC ARMONIA* (CRUISEINDUSTRYNEWS)

el Presidente Putin de Rusia, el Primer Ministro Berlusconi de Italia y Romano Prodi de la Comisión Europea, se reunieron tradicionalmente como los líderes de los países más ricos del mundo para debatir sobre la pobreza en países no tan afortunados. Pero durante esta cumbre de Génova, el terrorismo internacional también estaba contemplado en su agenda. La cumbre oficial se prolongó entre los días 20 y 22 de julio, aunque los dos días anteriores ya se habían reunido previamente los cancilleres. Por supuesto, para tantos líderes importantes hubo que encontrar un lugar seguro para dormir

y por ello se eligió un barco al ser más fácilmente defendible que un hotel en tierra. Fue empleado todo un grupo de unidades antiterroristas como protección adicional del barco, incluidos helicópteros y lanzadores de misiles. Sin embargo el presidente de los EE. UU. George W. Bush, no estaba tan seguro de tal opción, de modo que prefirió alojarse en un hotel junto al muelle, en tierra firme. Durante la cumbre, la ciudad de Génova se convirtió en un campo de batalla de disturbios, lo cual era bastante normal en las cumbres del G8. El terrorismo internacional llegó, aunque no a Génova. El 11 de septiembre, el grupo atacó a EE. UU. utilizando aviones de pasajeros. Más de 3.000 personas murieron cuando ambas torres del WTC de Nueva York, que se encontraban entre los edificios más grandes del mundo, fueron impactadas por esos aviones, derrumbándose seguidamente.

PERSPECTIVA POR SU ALETA DE ESTRIBOR (SCHEEPVAARTWEST)

Tras el terrible suceso los viajes internacionales se paralizaron, viéndose con ello la industria de los cruceros muy afectada mientras el mundo comenzaba a caer en una gran depresión financiera. Y para una empresa como Festival Cruises, este fue precisamente el último golpe tras el cual se declaró en quiebra a finales de enero de 2004. ***European Vision*** finalizó sus viajes en Bridgetown (Barbados) y desembarcó a sus pasajeros. Tanto este buque como el ***European Dream*** fueron adquiridos por MSC Crocière (Compañía Naviera del Mediterráneo) en abril de ese mismo año. ***El European Dream*** cambió de nombre al de ***MSC Sinfonia***, otro buque que también realizó sus escalas en Mahón durante la temporada de 2013.

MSC llevó a cabo en 2004 una ligera remodelación a ambos barcos, y el nuevo desplazamiento del ***MSC Armonia*** pasó a ser de 58.625 toneladas y también su capacidad de pasajeros se modificó ligeramente hasta 2.087 como máximo y 1.554 como número exclusivo para las literas inferiores. El barco era relativamente muy nuevo, por lo que conservó su estilo europeo dentro de la flota de la nueva propietaria ye, tras ser rebautizado, pasó a navegar principalmente en circuitos por Europa en los veranos, así como por el Caribe en invierno. Ello no supondría un gran cambio con respecto a

sus días en que había navegado para Festival Cruises. Sin embargo, sí cambió de puerto base, tomando el nuevo registro de la República de Panamá, con el puerto del mismo nombre como nueva base. Su primer crucero para MSC partió de Venecia el 30 de mayo de 2004.

CONFORT. AUREA SUITE (MSC CRUISES)

CONFORT. BALCONY SUITE (MSC CRUISES)

CONFORT. OCEAN VIEW SUITE (MSC CRUISES)

Desde el mes de septiembre hasta el de noviembre de 2014, fue nuevamente subido a dique en los astilleros de Fincantieri de Palermo (Italia), donde fue cortado en dos antes de que se le insertara una nueva sección central de 2.200 toneladas el 10 de septiembre previamente construida. Dentro de la nueva sección se encontraban presentes unas 193 cabinas, así como nuevas instalaciones para los más jóvenes, un restaurante ampliado y una nueva zona de buffet. Además, dispondría de un MSC Aurea Spa, aunque enriquecido y una biblioteca adicional. El módulo intercalado para alargar su eslora fue de unos 24 metros. Se trataba de la aplicación a la flota de un programa llamado Renaissance, en el que serían modificados los cuatro barcos integrados en la clase "*Lirica*". Con ello sus características variarían a un desplazamiento de 65.542 toneladas y una eslora de 274,90. Su velocidad de servicio pasaba a 18 nudos, con una máxima de 21,7 y dispondría de 9 cubiertas de pasajeros y 9 ascensores, 351 habitaciones interiores y 625 exteriores.

El primer crucero del ***MSC Armonia*** partió de Génova hacia Canarias el 19 de noviembre de 2014. Previamente sería rebautizado por su madrina, la famosa actriz Sophia Loren. Desde entonces el buque ha navegado por el Mar Mediterráneo (en 2016 recaló en Mahón diversas ocasiones) y puertos del Atlántico oriental. Tuvo su puerto base en La Habana hasta diciembre de 2018, cuando se reubicó en Miami para comenzar a ofrecer cruceros a Cuba y, más tarde, al Caribe. En noviembre de 2020, originalmente estaba programado que tuviera su puerto base en Tampa (Florida), navegando hacia el Caribe. Sin embargo, debido a que la pandemia de COVID-19 obligó a redistribuir la flota, estaba previsto que continuase navegando desde Miami hasta 2021.

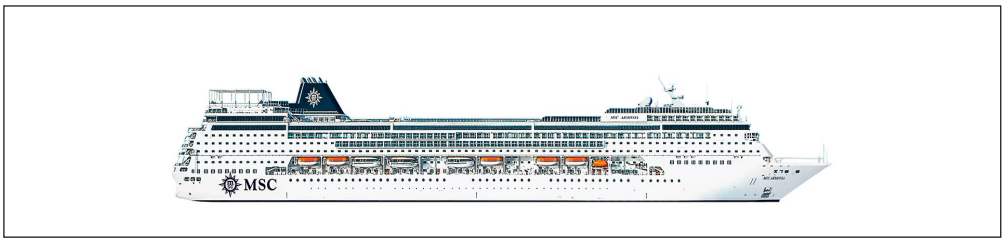
CONFORT. SUITES (CRUISEWEB)

RESTAURANT IL GIRASOLE (MSC CRUISES)

Confort: Dos tercios de las cabinas del buque tienen vistas al exterior y, de ellas, tan sólo una cuarta parte dispone de balcón privado. Incluso las cabinas más pequeñas son bastante espaciosas y luminosas. Todas cuentan con TV interactiva, aire acondicionado, teléfono, secador de cabello, minibar/nevera, caja fuerte, armario, baño con ducha y toallas de algodón. Dos camas individuales se pueden convertir en una cama doble. Los camarotes exteriores tienen una gran ventana de forma rectangular. Las 132 suites con balcón privado cuentan con una cama doble grande, una sala de estar con sofá, un

amplio vestidor, batas de baño, un minibar bien surtido y un baño ampliado con bañera. Las suites están bien diseñadas y amuebladas con gusto. Para las suites la compañía también proporciona una canasta de frutas en el embarque, que será repuesta diariamente. Existen 5 cabinas para discapacitados, aunque ninguna individual. Las cabinas están divididas en diferentes categorías para sus pasajeros: MSC Yacht Club Royal, MSC Yacht Club Executive & Family Suite, MSC Yacht Club Deluxe Suite, Suite Yacht Club, Suite Aurea, Suite con balcón, Camarote con balcón, Vista al mar e Interior.

RESTAURANT THE WHITE LION (MSC CRUISES)

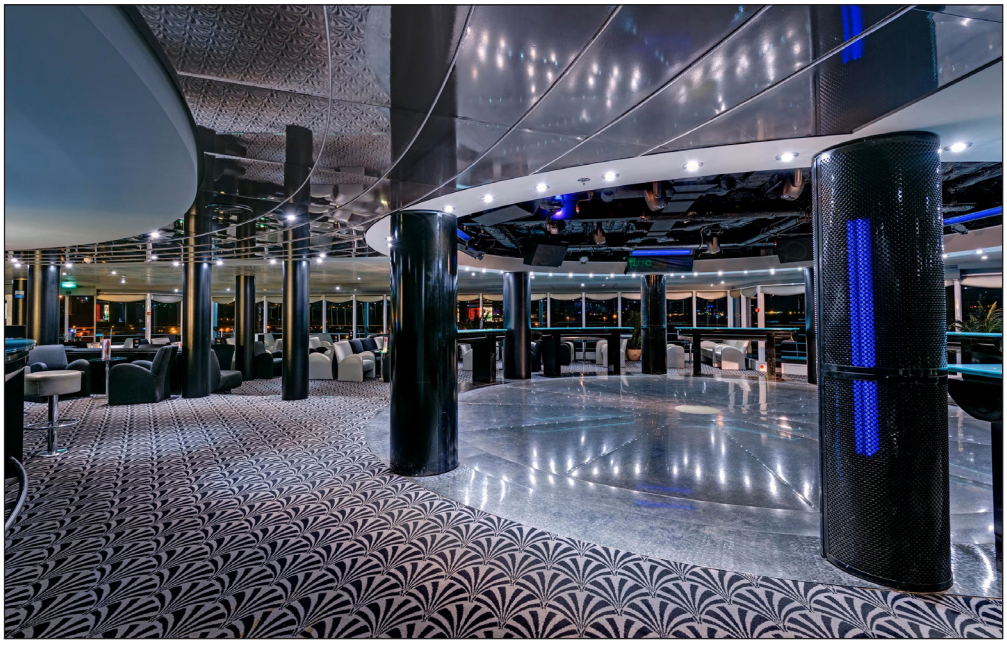


LA ELEGANTE SILUETA DEL BUQUE (MSC CRUISES)

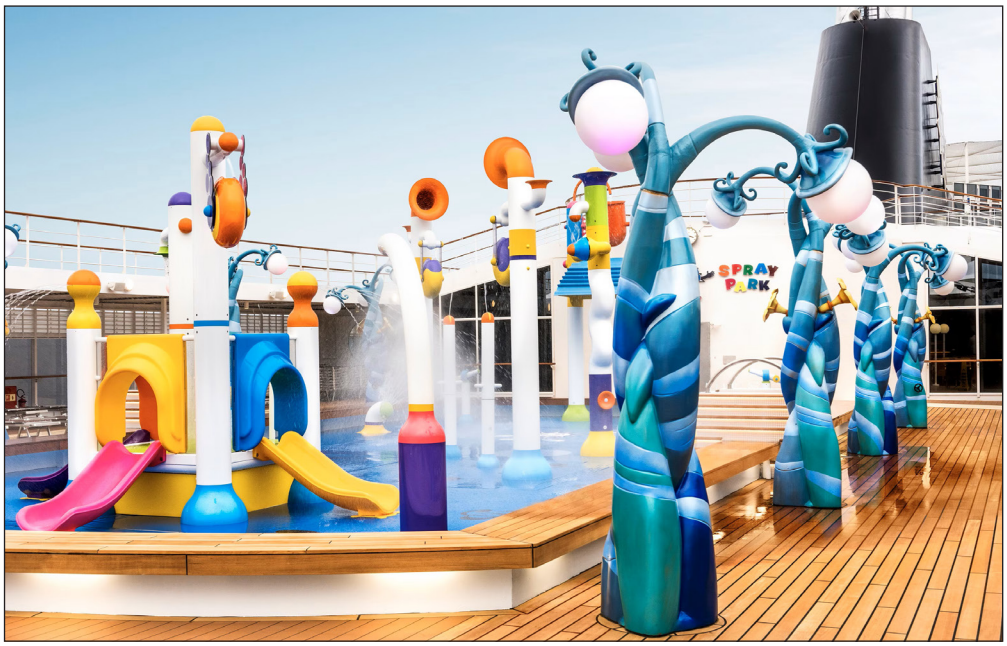
En cuanto a su aspecto gourmet, existen a bordo las siguientes instalaciones: 4 restaurantes y un buffet nocturno y los pasajeros pueden elegir entre varios bares y salones, incluido un bar de fumadores y una discoteca. Después de tomar una copa, el pasajero puede dirigirse al Teatro La Fenice para ver un espectáculo o al casino.

A bordo del ***MSC Armonia*** el pasajero podrá optar por uno de los 4 restaurantes (comedor La Caravella, comedor L'Approdo, restaurante buffet Le Vele, y Pizza/parrilla al aire libre Il Patio), 8 bares y salones (Cafetería Aroma, Gelateria Italiano, bar Vitamin, bar en la piscina Lo Spinnake, pub Sotto Vento y Piano bar La Cabala), además de Centro de Salud y fitness, 2 piscinas, 2 ja-

cuzzis, Parque Dormey, Gimnasio Spa, Baño turco Sauna, Tejo, Minigolf, Pista de senderismo. Y para el entretenimiento, Teatro Dell' Opera, Casino Med Pearl, Discoteca Byblos, Salón Piazza di Spagna, Salón de entretenimiento Cotton Club, Sala de juegos, Biblioteca, que es al mismo tiempo Centro de Internet, Juegos virtuales Arcade, Club de adolescentes, Club de jóvenes, Club de bebés, y boutiques duty free, Galería de fotos, Tienda de fotografías, y Centro médico. Además, mientras los adultos reciben sus tratamientos en el MSC Aurea Spa, los niños y adolescentes pueden jugar en áreas especializadas, incluida la nueva sala de juegos Chicco diseñada para niños menores de 3 años. Veamos algunos detalles de estas instalaciones:



ZONAS DE ESPARCIMIENTO A BORDO (MSC CRUCEROS)



ZONA DE ESPARCIMIENTO INFANTIL FAMILIAR (MSC CRUISES)

Marco Polo es el comedor principal y de mayor capacidad a bordo. Lo-

cal para los desayunos, almuerzos y cenas. Servicio de platos clásicos, reconfortantes y buenos postres. La Pergola se encuentra abierto sólo para la cena, es el segundo comedor principal, de aspecto más íntimo que el Marco Polo y ofrece el mismo menú. La Brasserie es un restaurante informal muy aceptado por el pasajero. Il Girasole se encuentra emplazado al aire libre al aire libre, aunque también se puede estar a cubierto. Además, el buque dispone de otros varios restaurantes más pequeños repartidos por todo el barco, donde los pasajeros pueden disfrutar de helados en La Gelateria, batidos y jugos en el Vitamin Bar o café y pasteles en el Caffe San Marco. Añadir que cada uno de los barcos de MSC Cruceros cuenta con sus restaurantes principales bellamente decorados, lugares en los que se sirve la deliciosa cocina italiana para las cenas. Y es que una de las pretensiones más importantes de la compañía es representar a bordo sus raíces italianas a través de un amplio abanico de platos de todo el país, así como de la región mediterránea circundante.

ZONA DE FITNESS (MSC CRUCEROS)

La comida de estilo americano se encuentra en el Sports Bar, junto con mini bolos, juegos de mesa y consolas, lo que le convierten en el mejor lugar para dedicar un día de juego en el mar. Desde el almuerzo hasta la noche se sirven una gran variedad de cervezas procedentes de todo el mundo. Por contra, el Tex-Mex y Steakhouse supone un toque mexicano a las comidas. También se sirven los conocidos filetes Angus, de alta calidad con sus acompañamientos clásicos.

El Galaxy Disco Restaurant dispone de una decoración al estilo de los años cincuenta, espacio donde se combinan los platos clásicos favoritos de todo el mundo. Y el Kaito Sushi Bar ofrece sushi gourmet, sashimi, tempura y acompañamientos tradicionales japoneses, junto a bebidas clásicas de aquel país. En el espacio Eataly, de acuerdo con la Asociación Slow Food, se «transporta» al pasajero al seno de un hogar italiano, disfrutando de sus

recetas eternas. Ello se complementa con el Eataly Shop, donde comprar algunos de los ingredientes más frescos y probar de cocinar los platos italianos una vez se regresa a casa. Por último, en el Restaurante Fusión Asiática Dim Sum, de China, se unen el sushi de Japón y el Pad Thai de Tailandia para crear una deliciosa fusión de especialidades de estos países asiáticos. Junto con tales auténticos acompañamientos asiáticos, el pasajero también disfruta del sake y del vino de ciruela, cortesía en este restaurante.

ZONA DE FITNESS Y CUIDADO PERSONAL (CRUISEWEB)

CAFFE SAN MARCO (MSC CRUISES)

El área de piscinas al aire libre del barco se encuentra situada en el centro y en la cubierta 11, cuenta con dos piscinas idénticas separadas en el medio por dos jacuzzis elevados (con capacidad para unas 12 personas al mismo

tiempo). Las piscinas varían en su profundidad desde 1,95 hasta 1,90 metros. Ambas piscinas tienen una sección separada en su extremo para hidromasaje, con una profundidad que varía de 0,25 a 0,15 metros) para que los niños chapoteen, una de las cuales también tiene fuentes de agua que rocían agua en el área. Ambas piscinas son de agua salada y, por lo tanto, no están climatizadas ni son aptas para bebés con pañales de natación debido a las normas de higiene. Este espacio se encuentra atendido por el bar Il Lido, que ofrece a los clientes bebidas y helados. El área está animada durante el día con diversas actividades (siempre sujetas al clima) que van desde aeróbic y manualidades hasta bailes y concursos de trivia. En la cubierta 13 el pasajero puede encontrar un campo de minigolf al aire libre de nueve hoyos, que está parcialmente cubierto y ofrece protección contra el sol y la lluvia. La equipación necesaria se encuentra disponible en el mostrador de recepción en la cubierta 5, para lo que deberá efectuar un depósito reembolsable. En la parte superior del barco, en la cubierta 13, existe una cancha deportiva multifuncional al aire libre, donde los pasajeros pueden disfrutar de todo, desde tenis y baloncesto, hasta voleibol y fútbol sala.

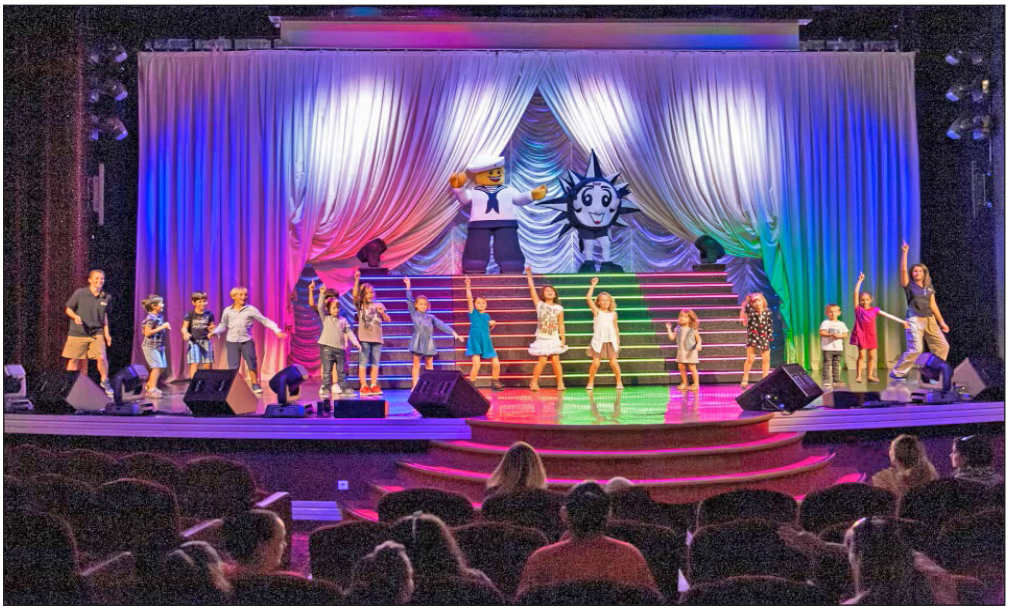
OTRO DE LOS RESTAURANTES DE A BORDO (MSC CRUISES)

En la temporada de verano de 2016, el ***MSC Armonia*** realizaba una de sus escalas en Mahón. Y el 10 de abril de 2018, sufrió un accidente al colisionar contra el muelle en el puerto de Roatán (Isla Boesch, la mayor de las Islas de la Bahía, uno de los dieciocho departamentos de la República de Honduras). Afortunadamente los daños al barco fueron menores y después de que se le hicieron las correspondientes reparaciones, las autoridades hondureñas de control del Estado rector del puerto autorizaron al barco a continuar su viaje hacia Belice. No se reportaron heridos entre los pasajeros ni entre la tripulación de a bordo.

Otro detalle fue que, durante la pandemia de COVID-19, los CDC informaron el 22 de abril de 2020, que al menos una persona dio positivo por SARS-CoV-2 presentando los síntomas mientras estaba a bordo.

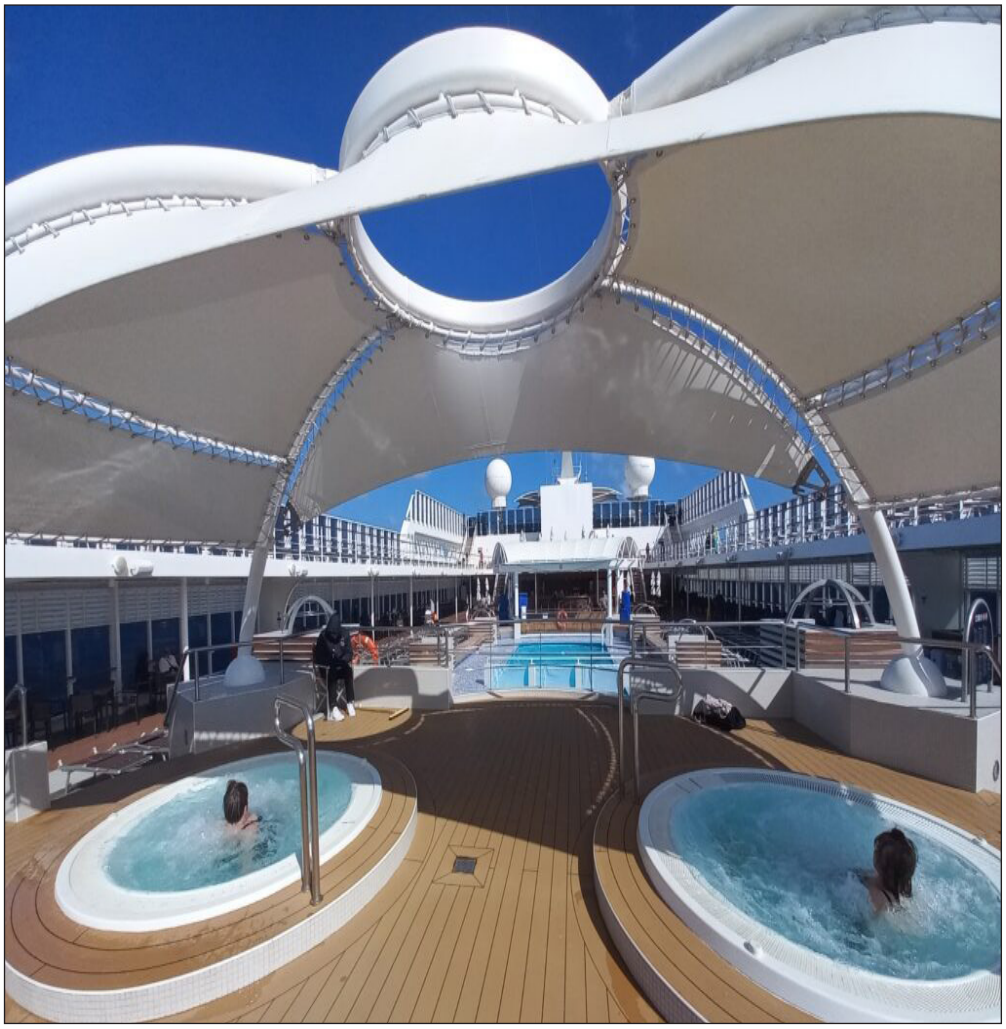
EL CASINO (CRUISEWEB)

EL TEATRO (CRUISEWEB)



ESPECTÁCULOS A BORDO (MSC CRUISES)

ENTRETENIMIENTO INFANTIL (MSC CRUCEROS)



RELAX A BORDO (MSC CRUCEROS)

MSC EXPLORA 2

***MSC EXPLORA II* EN EL ASTILLERO, PREVIO A SU BOTADURA (CRUISEINDUSTRYNEWS)**

El 8 de septiembre de 2022 se llevaba a cabo en los prestigiosos astilleros Fincantieri, en Génova, la conocida «Ceremonia de la Moneda», una antigua tradición marinera que tiene lugar en las primeras etapas de la construcción de un barco de entidad y mediante la cual se colocan dos monedas bajo la quilla por parte del armador y el constructor, como símbolo de buena fortuna.

HERMOSA PERSPECTIVA DEL *MSC EXPLORA I* (SMCP.COM)

El modernísimo crucero turístico ***Explora II*** forma parte de un pedido de 2.200 millones de euros realizado por Explora Journeys , la marca de cruceros de lujo propiedad del grupo MSC en forma de cuatro cruceros de lujo, por supuesto, con opción a otros dos más, por una inversión total de 3.500 millones. La construcción de ***Explora II***, junto con ***Explora III*** y ***Explora IV***, cuya entrega está prevista entre 2024 y 2027, tendría un importante impacto en el empleo en los prestigiosos astilleros genoveses. El primer tramo de acero del buque, construido en Castellammare di Stabia, fue enviado en febrero de 2023 al astillero Fincantieri de Génova. En su construcción se preveía un despliegue de más de 2.500 trabajadores especializados altamente cualificados durante un período de dos años, y su entrega estaba prevista para agosto de 2024. El primero de la serie, el ***Explora I***, entró en servicio en 2023, realizando su crucero inaugural con salida desde el puerto de Copenhague el 1 de agosto de 2023.

OTRA PERSPECTIVA NOCTURNA DEL *MSC EXPLORA I*
(EXPLORAJOURNEYSCRUISES.COM)

Los seis barcos de la flota de Explora Journeys utilizarán una amplia gama de tecnologías innovadoras de apoyo ambiental, al mismo tiempo que estarán preparados para adaptarse a soluciones de energía alternativas a medida que estén disponibles. El diseño incorpora el uso de GNL y la provisión de almacenamiento en baterías que permitirán la futura generación de energía híbrida, la última tecnología de reducción catalítica selectiva (SCR) orientada a una fuerte reducción de las emisiones de óxido de nitrógeno (NOx), suministro de energía de costa a barco para evitar el CO2, emisiones en atraque y certificación de reducción del ruido submarino.

Con un desplazamiento de 63.900 toneladas, tiene una eslora de 247,80 metros por una manga de 32,00. Su velocidad máxima es de 18 nudos y ha sido dotado de estabilizadores. Su tripulación es de 700 miembros, internacional y dispone de 14 cubiertas para pasajeros, 461 suites exteriores, 7 restaurantes y 5 piscinas para una capacidad de 922 pasajeros. Confort, Categorías de las cabinas y suites: Han sido clasificadas en Ocean Terrace Suite, Ocean Grand

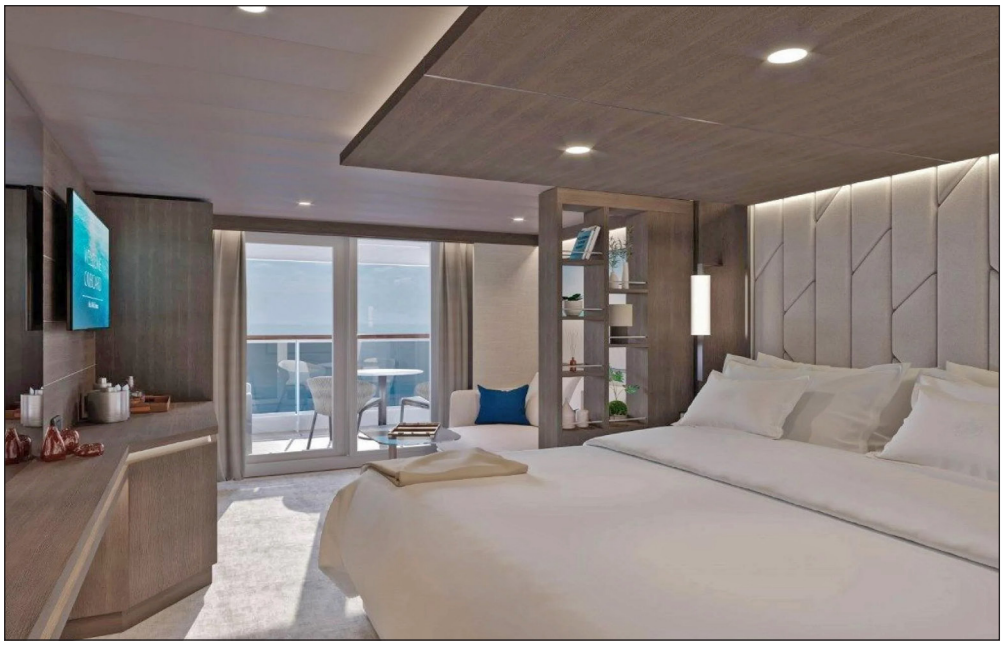
Terrace Suite, Penthouse Suite, Deluxe Penthouse Suite, Premier Penthouse Suite, Grand Penthouse Suite, Cove Residence Suite, Retreat Residence Suite, Serenity Residence Suite, Cocoon Residence Suite y Owners Residence Suite.

CONFORT. SUITE (EXPLORAJOURNEYSCRUISES.COM)

CONFORT. CABINAS (EXPLORAJOURNEYSCRUISES.COM)

Las suites Ocean Terrace disponen de ventanales de piso a techo y solárium privado. Cada suite Ocean Grand Terrace contará con una terraza frente al mar más grande, un comedor al aire libre y un sofá cama. Las suites Ocean Penthouse se ofrecen en cuatro categorías: Penthouse, Deluxe Penthouse, Premier Penthouse y Grand Penthouse. Todas ellas disponen de un comedor privado para cuatro personas y un espacio de trabajo. Cada Penthouse está diseñada con ventanales del piso al techo frente al mar y amplias terrazas.

CONFORT. CABINAS Y SUITES. TERRAZA (EXPLORAJOURNEYSCRUISES.COM)



CONFORT. SUITES Y CABINAS (SCMP.COM)

La categoría Ocean Residence estará disponible como Cove Residence, Retreat Residence, Serenity Residence y Cocoon Residence, todas las cuales cuentan con terraza personal, área de comedor, jacuzzi privado al aire libre y servicio de mayordomo exclusivo. Y la Owners Residence, por su parte, es el alojamiento más grande que se dispone a bordo, con vistas panorámicas al mar desde una terraza privada al aire libre. Cuenta con una espaciosa bañera de hidromasaje y un exclusivo servicio de mayordomo privado.

En cuanto al aspecto gourmet, el ***Explora II*** ha sido dotado de seis restaurantes a bordo, además de la Chef's Kitchen, que brindará una experien-

cia de cocina privada frente al mar para 12 pasajeros, así como 12 bares y salones distintos, ocho de los cuales se encuentran ubicados en el interior, y los cuatro restantes al aire libre.

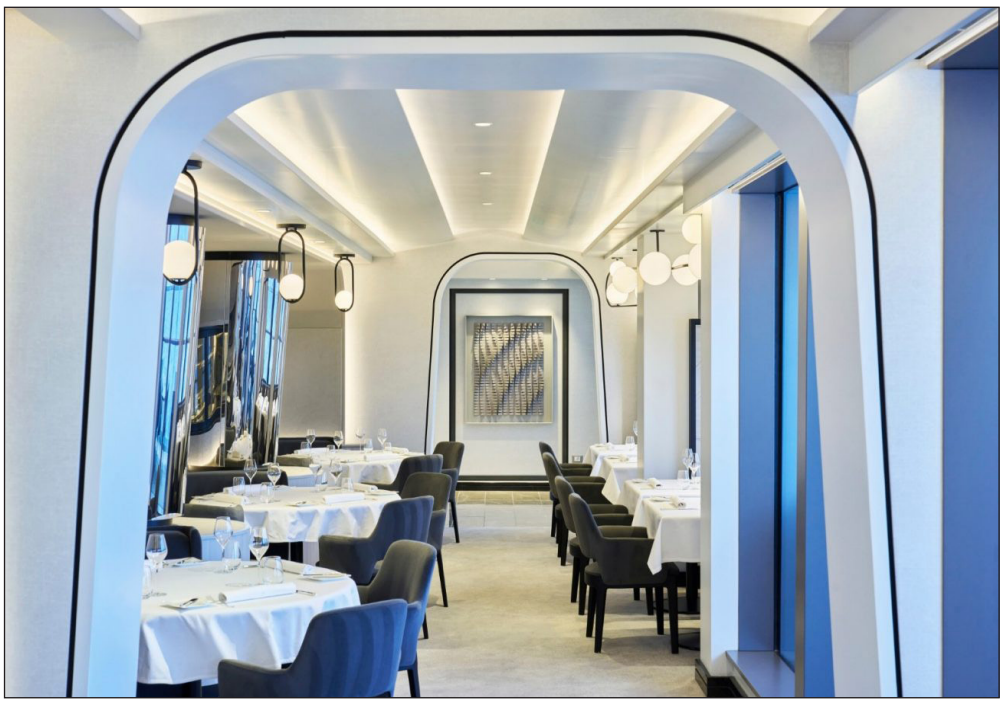
CONFORT. DINING IN SUITE (EXPLORAJOURNEYSCRUISES.COM)

CHEF'S KITCHEN (EXPLORAJOURNEYSCRUISES.COM)

De los restaurantes de a bordo, Anthology presenta cocinas globales y maridajes de vinos únicos. Dispone de una capacidad para 22 asientos para cenar al aire libre y 48 en el interior.

Los pasajeros pueden disfrutar de cocina panasiática, incluida la japonesa, tailandesa, vietnamita y malaya para sus almuerzos y cenas en el restaurante Sakura, que también ofrece bebidas de influencia asiática y servicios de un sommelier de Sake.

Los asientos en el interior están disponibles para 92 clientes, mientras que el área de asientos al aire libre dispone de 26.



RESTAURANT ANTHOLOGY (EXPLORAJOURNEYSCRUISES.COM)

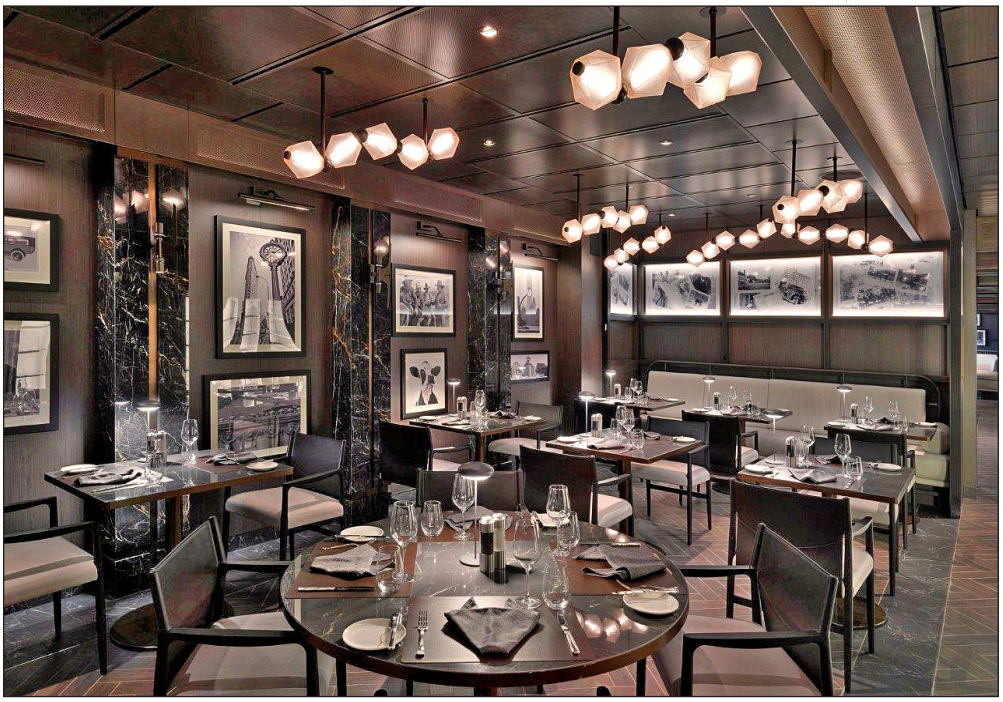
SAKURA RESTAURANT (EXPLORAJOURNEYSCRUISES.COM)

Marble & Co brinda una experiencia de asador europeo con una bodega y un añejador seco internos. Su capacidad admite 80 comensales en el interior y otros 10 en una zona al aire libre.

La capacidad del Med Yacht Club es de 136 comensales en el interior, incluidos otros 34 en el bar. Ofrece menús típicos de Grecia, Italia, Francia, España y el norte de África, e incorpora opciones vegetarianas de origen vegetal e ingredientes saludables. También ofrece una selección de vinos

mediterráneos, zumos naturales y cócteles.

FIL ROUGE (EXPLORAJOURNEYSCRUISES.COM)



MARBLE & CO GRILL (EXPLORAJOURNEYSCRUISES.COM)

El desayuno, el almuerzo y la cena están disponibles para los pasajeros en el Emporium Marketplace, de una capacidad para 271 comensales en el interior y 70 en espacio al aire libre. El restaurante sirve cocinas globalmente diversas inspiradas en los destinos locales. Con 18 estaciones de cocina separadas, los clientes pueden elegir entre sushi, mariscos frescos y un asador diario que ofrece carnes a la parrilla, asadas y cocidas a fuego lento.

MED YACHT CLUB (EXPLORAJOURNEYSCRUISES.COM)

EMPORIUM MARKET PLACE (EXPLORAJOURNEYSCRUISES.COM)

Pastas, pizzas, pan y bocadillos caseros se encuentran entre otras opciones gastronómicas. El servicio de restauración también cuenta con estaciones de charcutería, panadería y pastelería. El menú de desayuno incluye jugos naturales, batidos y tazones de acai (una bebida que se obtiene de un fruto conocido como «acai», o «açaí», que contiene numerosos beneficios para la salud). También ofrece vinos, champán y otras bebidas disponibles durante todo el día.

El Fil Rouge, con capacidad para 222 comensales, ofrece un recorrido

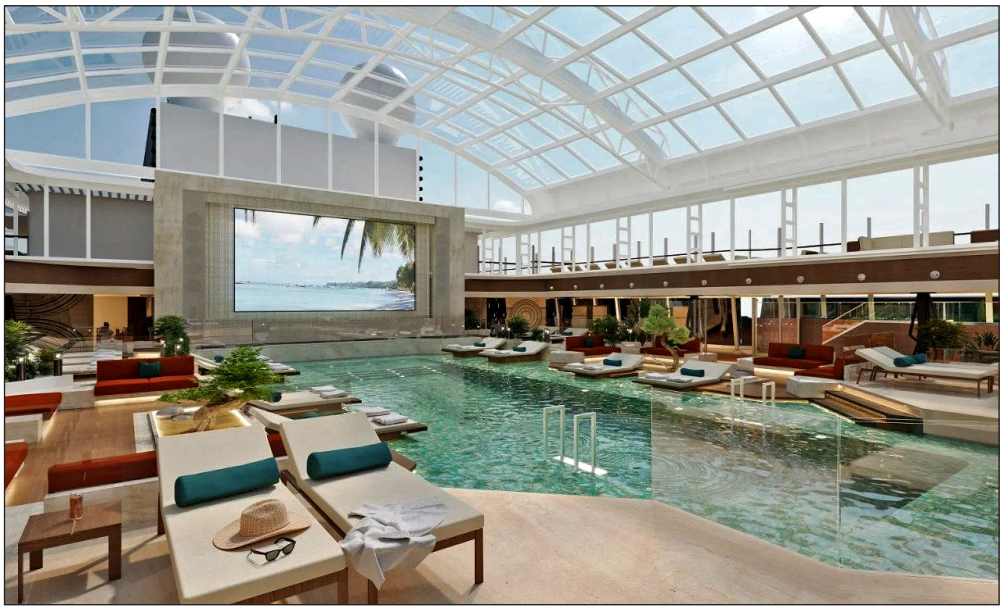
global de degustación de cocina internacional de inspiración francesa, completado con un elegante carrito de postres y una selección de vinos. El barco está diseñado con más de 2.500 metros cuadrados de espacio al aire libre, incluidas tres piscinas.

CAPRICHOS DE BUEN GOURMET (EXPLORAJOURNEYSCRUISES.COM)

TODA LA FELICIDAD NAVEGANDO EN LA MAR (EXPLORAJOURNEYSCRUISES.COM)

También dispone de una piscina cubierta mediante techo de cristal re-

tráctil apta para todo tipo de clima. Tiendas, una galería de arte y un casino, además de otras comodidades a bordo, se completan con salas de tratamiento y gimnasios dotados de equipos de fitness de última generación.



PISCINA CUBIERTA (EXPLORAJOURNEYSCRUISES.COM)

EN PUERTO (EXPLORAJOURNEYSCRUISES.COM)

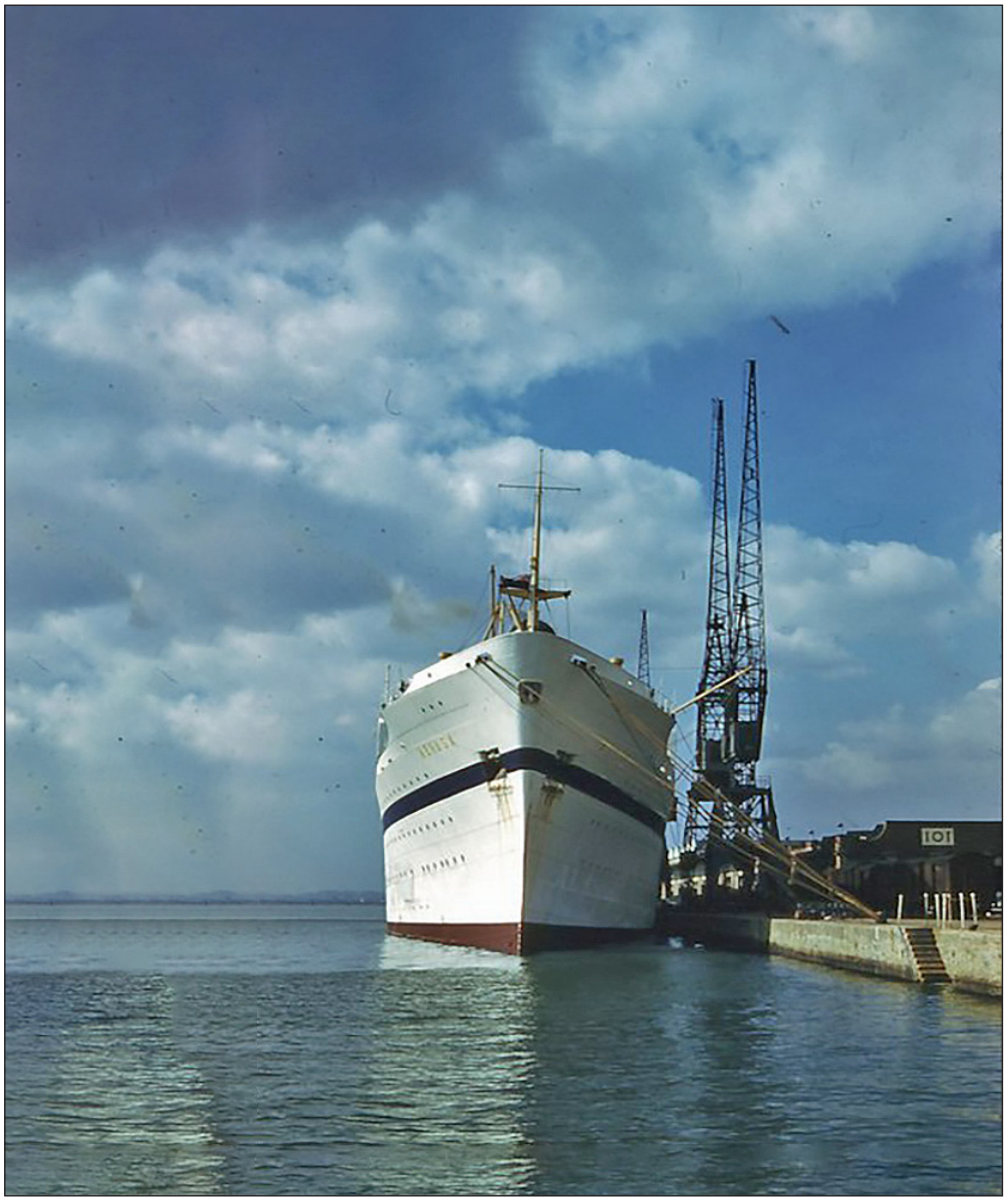
Nevasa

EL *NEVASA* EN UNO DE SUS VIAJES HACIENDO ESCALA EN EL PUERTO DE MAHÓN Y FONDEANDO EN LA PLANA DE CALAFIGUERA (JEAN BIARD, FOTOS ANTIGUAS DE MENORCA)

También conocido como ***HMT Nevasa***, fue un buque de tropas británico construido en los astilleros del río Clyde, Escocia, en 1955 por Barclay, Curle & Co. Ltd. con apoyo financiero del gobierno británico y botado el 30 de noviembre de 1955. Se cree que el nombre provenía de una población (actualmente ciudad), de Ahmednagar, en la India. Aunque sería barajada, también, otra posibilidad: *Naivasha*, una ciudad y un lago ubicados al noroeste de Nairobi, en Kenia. El buque era propiedad de la British India Steam Navigation Company (BI) y, tal como se construyó originalmente, tenía un desplazamiento bruto de 20.527 toneladas. Sus características constructivas eran de 185,70 metros de eslora por 23,85 de manga y un calado de 8,5. Su sistema de propulsión estaba compuesto por dos conjuntos de turbinas de vapor Parsons (Pametrada) de tres etapas que rotaban sendas hélices de doble tornillo capaces de conferir al buque una velocidad de servicio de 17 nudos. El vapor se generaba a partir de cuatro calderas acuotubulares calentadas mediante fuel oil. El buque fue registrado en Londres con pabellón británico.

Fue el primer transporte de tropas que se construyera desde finales de la Segunda Guerra Mundial, a la par que el transporte de tropas más grande por aquel entonces construido en el Reino Unido. Tras ser botado el 30 de noviembre de 1955, fue terminado el 12 de julio de 1956 y entregado el 27 de julio siguiente, poco antes de la crisis de Suez y desde entonces, hasta octubre de 1962, fue puesto al servicio del refuerzo y alivio de las guarniciones británicas destacadas en el Lejano y Medio Oriente. En 1962 fue retirado del servicio del gobierno y amarrado hasta 1965, cuando sería reconvertido en un crucero con fines educativos. Durante este tiempo estuvo

realizando circuitos visitando puertos del Reino Unido, Escandinavia, Mar Báltico, Mar del Norte, Península Ibérica, Mar Mediterráneo, Norte y Oeste de África y el Caribe. Finalmente sería vendido en 1975 como chatarra tras haber completado casi 200 cruceros transportando 188.000 estudiantes navegando las 745.000 millas náuticas recorridas.



EL BUQUE VISTO POR LA PROA, ATRACADO EN UNO DE LOS MUELLES DE SOUTHAMPTON EN 1965 (GEOGRAPH.ORG.UK)

Las nuevas características para un transporte de tropas incluían estabilizadores Denny-Brown para reducir el balanceo con mar movida y literas en lugar de coys (hamacas) para las tropas. Tenía capacidad para acomodar a 500 oficiales y sus familias y 1.000 suboficiales y hombres en las cubiertas de tropas. Tenía ocho dormitorios grandes equipados con literas de tres niveles y un dormitorio más pequeño para suboficiales. En caso de emergencia estaba permitido el aumento de su capacidad agregando una cuarta litera a las de los tres niveles existentes. La dotación del barco la componían 409 personas, entre Oficiales y marineros.

Su viaje inaugural fue de Southampton a Famagusta, en Chipre, teniendo lugar en julio de 1956 en apoyo de la Campaña de Suez. El mes siguiente, el barco debería haber zarpado en su primer viaje al Lejano Oriente, aunque acumuló cierto retraso debido a la crisis de Suez, para partir finalmente de Southampton el 16 de octubre bordeando el cabo de Buena Esperanza a Durban, para continuar hacia Singapur, siguiendo posteriormente a Hong Kong y Corea, para volver realizando el mismo recorrido a la inversa ya que el canal no se reabrió hasta marzo de 1957.

EL BUQUE E IMÁGENES PARA EL RECUERDO (SUNDERLAND ECHO)

ESTUDIANTES Y PROFESORES A PIE DE MUELLE EN EL PUERTO DE TÁNGER (FLICKR)

El ***Nevasa*** estuvo, como ha sido citado, llevando a cabo viajes regulares al servicio del gobierno uniendo Southampton con Hong Kong a través del Canal de Suez mientras estaba abierto a la navegación y Singapur y regreso, completando un promedio de cuatro viajes en redondo al año. Gibraltar, Malta, Chipre, Adén, Colombo y Penang eran así mismo puertos de esca-

la intermedios, embarcando y desembarcando tropas. El tiempo invertido hasta llegar a Singapur era de unas tres semanas, para llegar a Hong Kong en un mes. El barco también visitó ocasionalmente otros puertos ubicados en Kenia, Corea y Japón. El final del servicio al gobierno llegó tras el abandono del envío de tropas por mar a favor de un transporte aéreo más rentable y, como el contrato de fletamento no expiraba hasta el año 1971, la naviera propietaria recibió una compensación económica por la terminación anticipada. Su último viaje de servicio tuvo lugar en octubre de 1962.

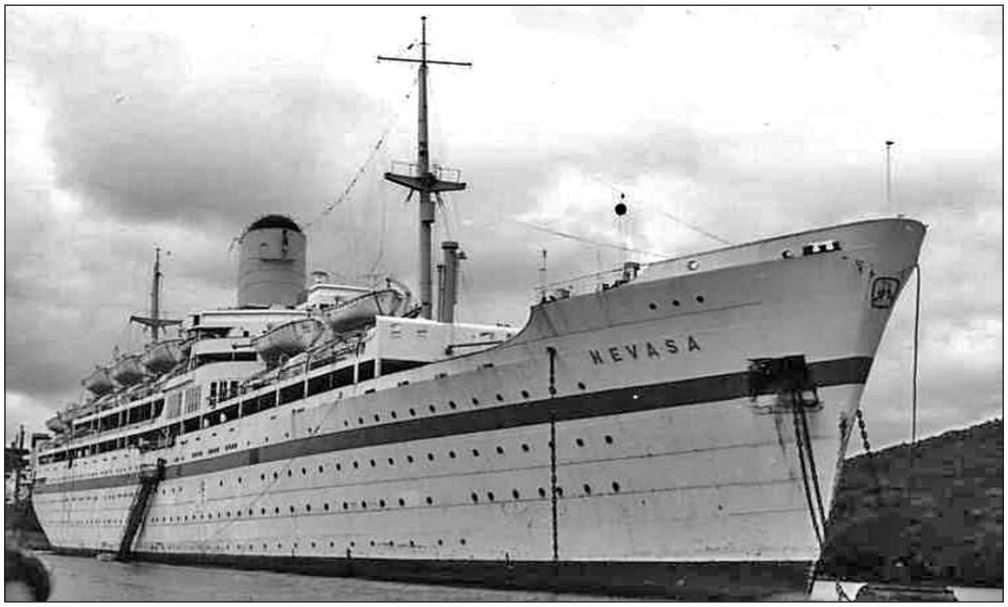
METOPA DEL BUQUE (CLIVE PERRIN)

Después de su último viaje, navegó a Falmouth en Cornualles y quedó varado en el río Fal mientras la compañía armadora decidía qué hacer con él, puesto que se trataba de un buque obsoleto para el papel para el que fuera diseñado en su día.

EL UGANDA AUXILIADO EN UNO DE SUS VIAJES (WIKIPEDIA.ORG)

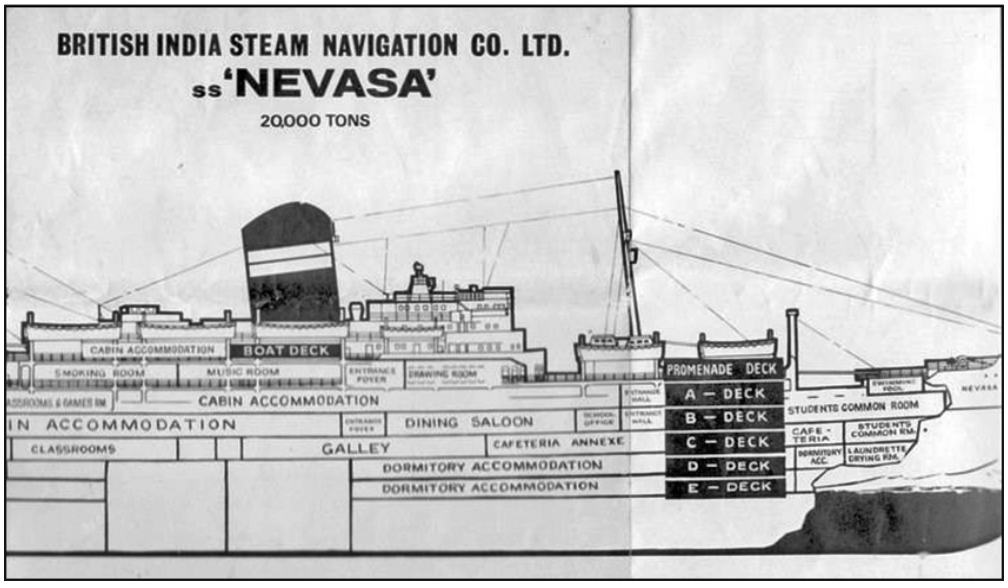
Y en esas condiciones permaneció desde octubre de 1962 hasta noviembre de 1964, que sería cuando fuera reconvertido en crucero educativo, labor que compartió más adelante, a partir de 1968, con otro barco de la misma compañía, el ***SS Uganda***. La reconversión costó por aquel entonces 500.000 libras esterlinas y tuvo lugar en Falmouth, Cornualles. Su excelen-

te planta propulsora le dio mayores posibilidades que los otros cruceros educativos existentes, mientras sus estabilizadores le proporcionaban una mayor comodidad.



NEVASA AMARRADO (WIKIPEDIA.ORG)

Después de la reconversión, tenía 127 cabinas con 307 literas y 50 camarotes con capacidad para 1.090 plazas en literas de dos niveles. El barco estaba segregado, los pasajeros de la clase Cabina tenían alojamiento completamente separado, con sus propias terrazas para tomar el sol y recreación, piscina, salas públicas, bares y salón comedor. Los dormitorios se ubicaban en las cubiertas inferiores. Para los estudiantes había 17 aulas, un salón de actos de 450 butacas con escenario y pantalla de cine, sala de recreo, cafetería, sala de lectura, sala de juegos y sala de revelado fotográfico, así como espacio de cubierta apto para juegos y piscina.



DETALLE DE LA DISTRIBUCIÓN (WIKIPEDIA.ORG)

Su capacidad registrada de pasajeros fue de 1.423 plazas durante la mayor parte de su tiempo como buque escuela, con un ligero aumento con res-

pecto a los 1.397 en el momento de la conversión. También le fue agregado otro dormitorio adicional en la cubierta de paseo de popa. Todos los dormitorios recibieron el nombre de almirantes y oficiales navales británicos.

PANEL ALEGÓRICO DEL BUQUE DE 1973
(GARROT&LAFTHOUSE LTD, 45CAT)

Completaron su dotación un director de educación con dos diputados, dos cirujanos, dos hermanas enfermeras, siete matronas, un maestro de bomberos, cinco maestros de armas y dos representantes bancarios. El buque navegaba durante todo el año, parando un mes, generalmente enero, para ser sometido al recorrido anual reglamentario.

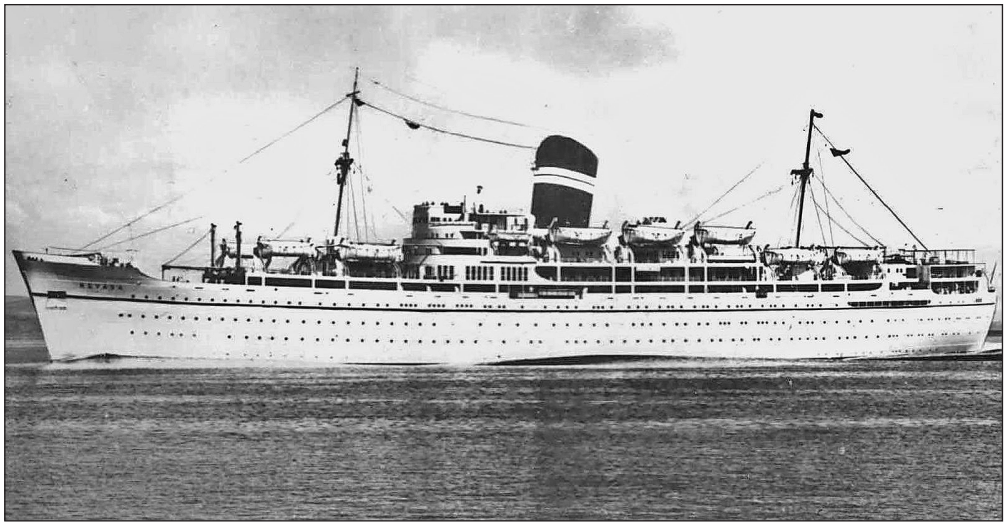
VISTO POR LA BANDA DE ESTRIBOR (WIKIPEDIA.ORG)

DETALLES DE CUBIERTA (WIKIPEDIA.ORG)

La compañía propietaria había sido una subsidiaria separada de P&O desde 1914, pero en 1971 la administración y operación del ***Nevasa*** fueron transferidas a la División de Pasajeros de P&O. En 1972, absorbía ésta completamente la propiedad, tanto de la compañía como de los buques, aunque mantendría su librea característica, de casco blanco con una banda negra y chimenea negra con dos bandas blancas.El buque fue retirado del servicio a fines de 1974, dejando decepcionados a quienes ya tenían formalizadas sus reservas para 1975. Al parecer, el rápido aumento de los costos de combustible durante 1974 había hecho antieconómico el mantenimiento del servicio. El ***Nevasa*** partió del puerto de Southampton por última vez el 27 de octubre de 1974, navegando por el Mediterráneo hasta culminar su último viaje comercial, en diciembre de 1974: un crucero a África occidental, que finalizó en Casablanca el 6 de enero de 1975, donde sus pasajeros volaron de regreso al Reino Unido. El buque continuó su ruta hasta Malta, a donde llegó el 11 de enero siguiente donde procedió a la descarga de sus provisiones. Su último viaje fue desde Malta, de donde partió el 15 de febrero poniendo rumbo hacia Taiwán, donde iba a ser desguazado. Formaban su escasa tripulación 69 hombres y no viajaba a bordo ningún pasajero. Y como el Canal de Suez se había cerrado una vez más la ruta del barco para el viaje, que se prolongaría a lo largo de seis semanas, tuvo que ser contorneando nuevamente Dakar y Ciudad del Cabo, cruzando el Océano Índico hasta ganar el Estrecho de Sunda entre las islas indonesias de Java y Sumatra en demanda de su destino final: el puerto de Kaohsiung, en el suroeste de Taiwán, a donde llegó el 29 de marzo de 1975.

AMARRADO EN KIEL (MAGNUSSEN, FRIEDRICH)

FONDEADO, VISTO POR LA AMURA DE ESTRIBOR (DON HAZELDINE)

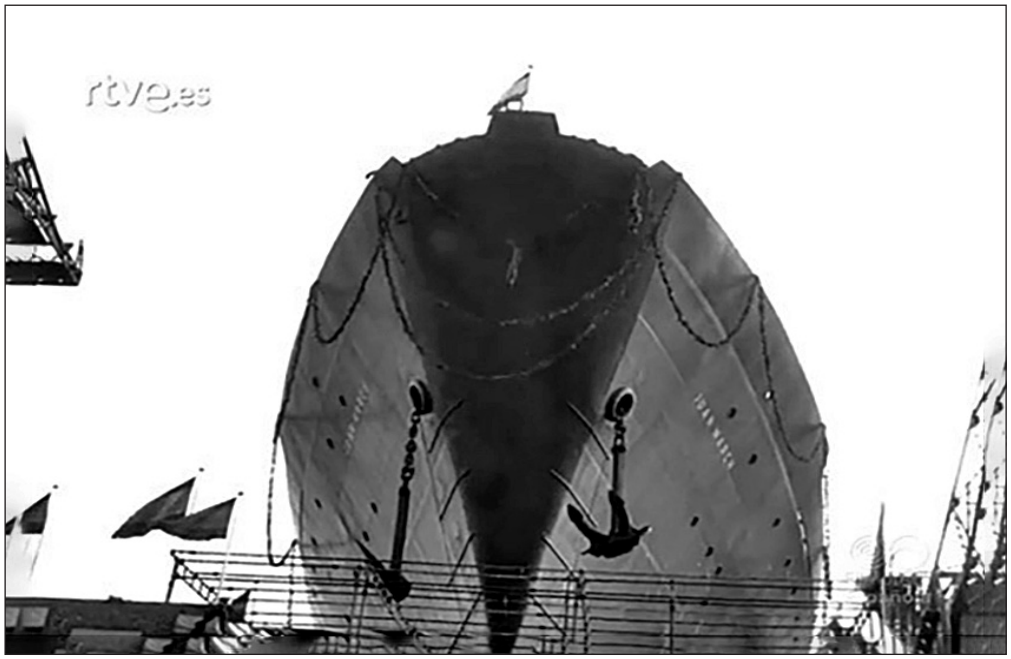


VISTO POR BABOR (WIKIPEDIA.ORG)

Ocean Majesty

EN SUS TIEMPOS COMO *JUAN MARCH*
(TRASMESHIPS.ES)

Este buque de crucero es un viejo conocido de las aguas mahonesas, ya que perteneció en sus orígenes a la flota de la Trasmediterránea: el ***Ocean Majesty***, que naciera como ***Juan March***, de la serie nombrada Albatros. Fue el primero de la mítica serie que cubriera la línea Barcelona-Mahón, bautizado con el nombre del financiero mallorquín y que, en el transcurso de su viaje inaugural, con la asistencia de diversos familiares del mismo, el presidente honorario de la compañía descubrió un busto del homenajeado que sería colocado en uno de los salones del buque. La conocida serie, además del ***Juan March***, la formaban el ***Las Palmas de Gran Canaria***, ***Ciudad de Compostela*** y ***Santa Cruz de Tenerife***.



EL DÍA DE SU BOTADURA (RTVE.ES / TRASMESHIPS.ES)

Su construcción fue contratada en 1964 con los astilleros de la Unión Naval de Levante, de Valencia, junto con el ***Las Palmas de Gran Canaria***, mientras las otras dos unidades lo fueron con la Sociedad Española de Construcción Naval, de Sestao (País Vasco). Como características iniciales más importantes, este buque desplazaba 8.983 toneladas y medía 130,64 metros de eslora por 19,23 de manga con un calado de 5,41. Para su propulsión llevaba instalados dos motores Burmeister & Wain, fabricados por la factoría de La Maquinista, de Barcelona. Con una potencia de 16.000 caballos le conferían una velocidad de 21 nudos. Su capacidad de alojamiento era de 750 pasajeros, además de un garage para el transporte de automóviles. Durante su permanencia con Trasmediterránea, el buque se asignó principalmente al servicio de correo entre la Península y las Illes Balears. Tras ponerlo en venta con la llegada de las unidades más modernas de la serie *Canguro* en 1984, el buque fue vendido en 1985 a Sol Lines, de Limassol (Chipre), siendo rebautizado como ***Sol Christiana***. Sus nuevos propietarios lo destinaron durante un año entre los puertos de Pireo, Rodas, Limassol y Alejandría. En abril del año siguiente, el barco comenzó a navegar para Opale Lines of Limassol quien, tras rebautizarle como ***Kypros Star,*** lo destinó al servicio de Limassol a puertos de Egipto. Fue fletado más adelante a Adriatica para el servicio entre Brindisi y Patras durante unos meses en 1989, para ser vendido finalmente a Majestic International Cruises, de Chios Breeze Marine Co., quienes lo reconstruyeron siendo modificado a partir de sus líneas típicas de buque-ferry, en un crucero. Esta naviera le daría el último nombre exhibido en ambas amuras y popa, ***Ocean Majesty***. Los trabajos de reconstrucción fueron muy prolongados, ya que no finalizaron hasta 1994. Estos se llevaron a cabo en los conocidos astilleros de Perama (Grecia), de los que saldría un pequeño y atractivo buque de unas 10.417 toneladas, todavía reconocible con sus líneas marineras características anteriores.

COMO *HOMERIC* (RICH TURNWALD COLLECTION)

Tras las adaptaciones realizadas, en la actualidad, el buque dispone de una capacidad para 621 pasajeros que están atendidos por una tripulación de 257 miembros. Está provisto de 8 cubiertas, con 274 camarotes. Majes-

tic International lo operó durante varios años, hasta ser fletado a Epirotiki Cruises el 22 de abril de 1994, quien lo rebautizó como ***Olympic***. El fletamento finalizó un año después, por lo que fue devuelto a su armadora, aunque durante un corto espacio de tiempo, ya que fue fletado nuevamente a la misma Epirotiki como ***Homeric***. El buque estuvo operando durante los años 1994-1995 hasta que expiró el contrato en que volvió a Majestic International, recuperando su nombre ***Ocean Majesty*** una vez más.

VISTO DE PROA COMO OCEAN MAJESTY
(SAKIS ANTONIOU, MARINE TRAFFIC.COM)

A partir de entonces navegó en diferentes circuitos chárter para varias compañías, incluidas Nouvelles Frontiers en 1996, Apple Vacations en 1997 y 1998 y Orient Lines, en 1997. En noviembre de 2000, el barco fue fletado a Indian Ocean Cruise Line, pero este chárter finalizó antes de lo previsto en 2001, tras lo cual fue fletado a la compañía británica Page & Moy durante varios años. En febrero de 2007, fue nuevamente alquilado a Abu Dhabi Tourism Development para su empleo como barco-hotel en Abu Dhabi. Ello se debía a que no reunía los requisitos de SOLAS 2010. Desde 2013 fue operado por la compañía de cruceros alemana Hansa Touristik entre los meses de mayo y octubre. En 2021 quedó amarrado en los muelles de Chalkis Shipyard (Grecia), antes de volver al servicio activo. El 31 de mayo de 2022, llegó para una escala programada a Karlskrona, Suecia. Se suponía que zarparía de nuevo por la tarde hacia la ciudad sueca de Kalmar, pero las autoridades del transporte locales realizaron una inspección no programada al barco, considerando que no cumplía con los requisitos de seguridad para continuar su viaje, y por ello retenido en aquel puerto durante varios días mientras la tripulación intentaba corregir los problemas más importantes. En la actualidad se encuentra al servicio de Hansa Touristik, de Alemania, para la que trabajó en 2022 y para la que volverá a navegar en la temporada 2023.

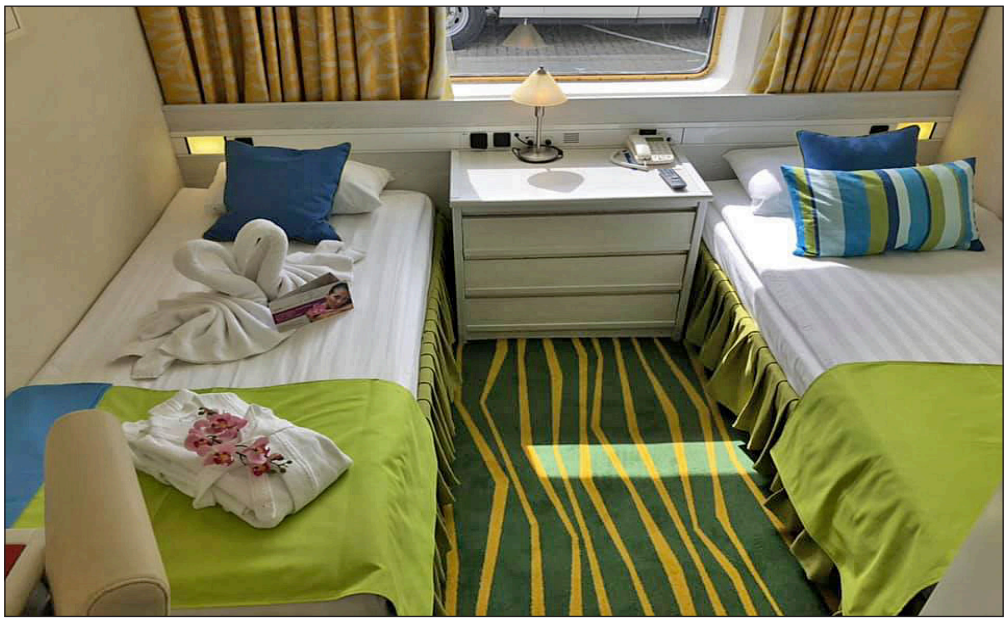
En cuanto a la habilitación actual, el barco dispone de 200 cabinas divididas en 16 categorías, repartidas en las 6 cubiertas de pasajeros. Aunque pocas de ellas son espaciosas para los estándares modernos, todas se encuentran perfectamente adecuadas para un crucero más bien corto. La mayoría disponen de dos camas individuales. Los cuartos de baño presentan un diseño compacto y moderno, bastante estándar y estando dotados de ducha. Todas las cabinas tienen aire acondicionado, TV y teléfono. Ocho de ellas están dotadas de balcón, y se ubican en la cubierta superior, mientras otras dos han sido especialmente adaptadas para personas discapacitadas.

FONDEADO (IAN GREENWOOD, MARINE TRAFFIC.COM)

El perfil del ***Ocean Majesty***, a la vista de otros cruceros de la actualidad, representa a un barco clásico, muy alejado de los gigantescos monstruos turísticos flotantes de los últimos tiempos. El comedor se encuentra ubicado en la cubierta de pasajeros más baja, en la parte central, la más estable de cualquier buque.

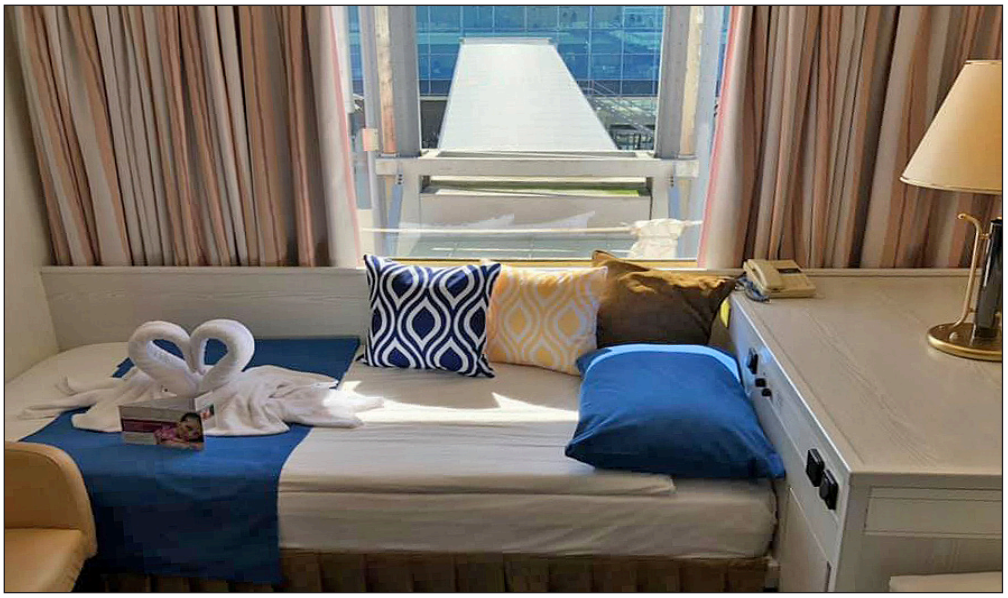
ATRACADO EN MAHÓN (ARTEFOTO)

Carente de ventanas, recuerda un poco a los comedores de los grandes liners y trasatlánticos de antaño y es bastante atractivo al poseer un estilo particularmente retro, habiendo utilizado en sus acabados candelabros de cristal. El otro comedor es el Lido Garden, de estilo informal, con techo abovedado de vidrio, sillas de mimbre de color rosado y mesas y decoración en verde. Frente al comedor se encuentra la Recepción del buque, el mostrador de excursiones en tierra y la Sala Médica.



DETALLE CABINA (MAX POWER)

El Bellini's Bar ofrece una amplia selección de cervezas, vinos o un cóctel antes del espectáculo o, simplemente, la oportunidad de disfrutar del paisaje a través de los ventanales. El Majestic Lounge es, quizás, el espacio más atractivo del barco que presenta, al igual que el resto de sus interiores, una decoración ciertamente cálida y luminosa, conteniendo un bar y un piano, donde también se ofrecen conferencias y cursillos especializados de la mano de personal altamente cualificado.



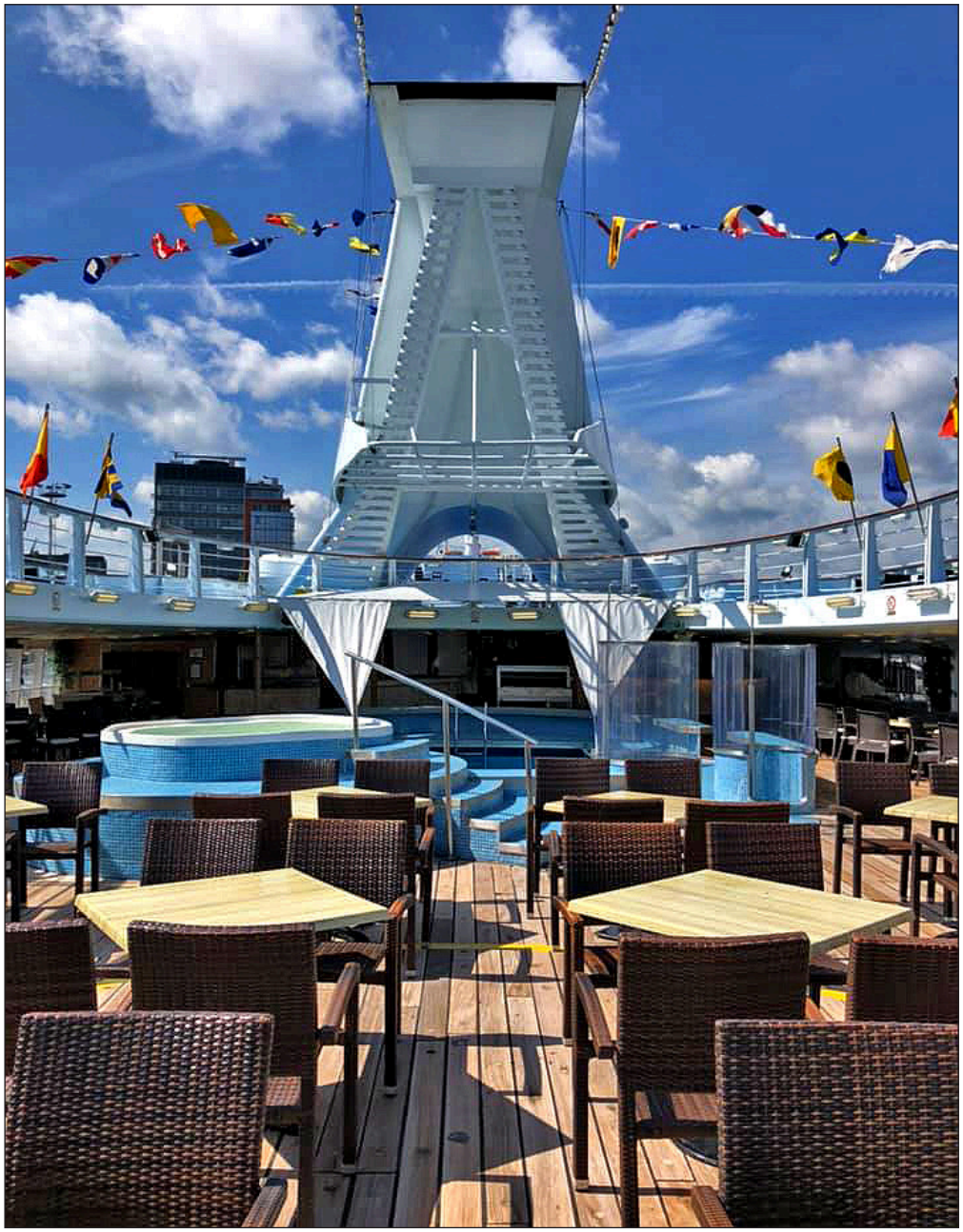
DETALLE CABINA (MAX POWER)

COMEDOR (MAX POWER)

SALÓN (MAX POWER)

Directamente detrás del Majestic Lounge se encuentra el salón de espectáculos Starlight, que presenta la particularidad de carecer del siempre agradecido piso inclinado y suficientes asientos. En el Show Lounge se ofrece la actuación de artistas de cabaret internacionales, con servicio de una refrescante bebida o un cóctel a elección. En el Pool Bar se sirven bebidas en la cubierta durante todo el día y en la Biblioteca del barco, se puede gozar de la lectura de un ejemplar de su gran colección o unirse a algunos amigos para jugar una mano, o dos, de cartas. A bordo se dispone, así mismo, de una Boutique donde adquirir ropa y regalos de recuerdo. En

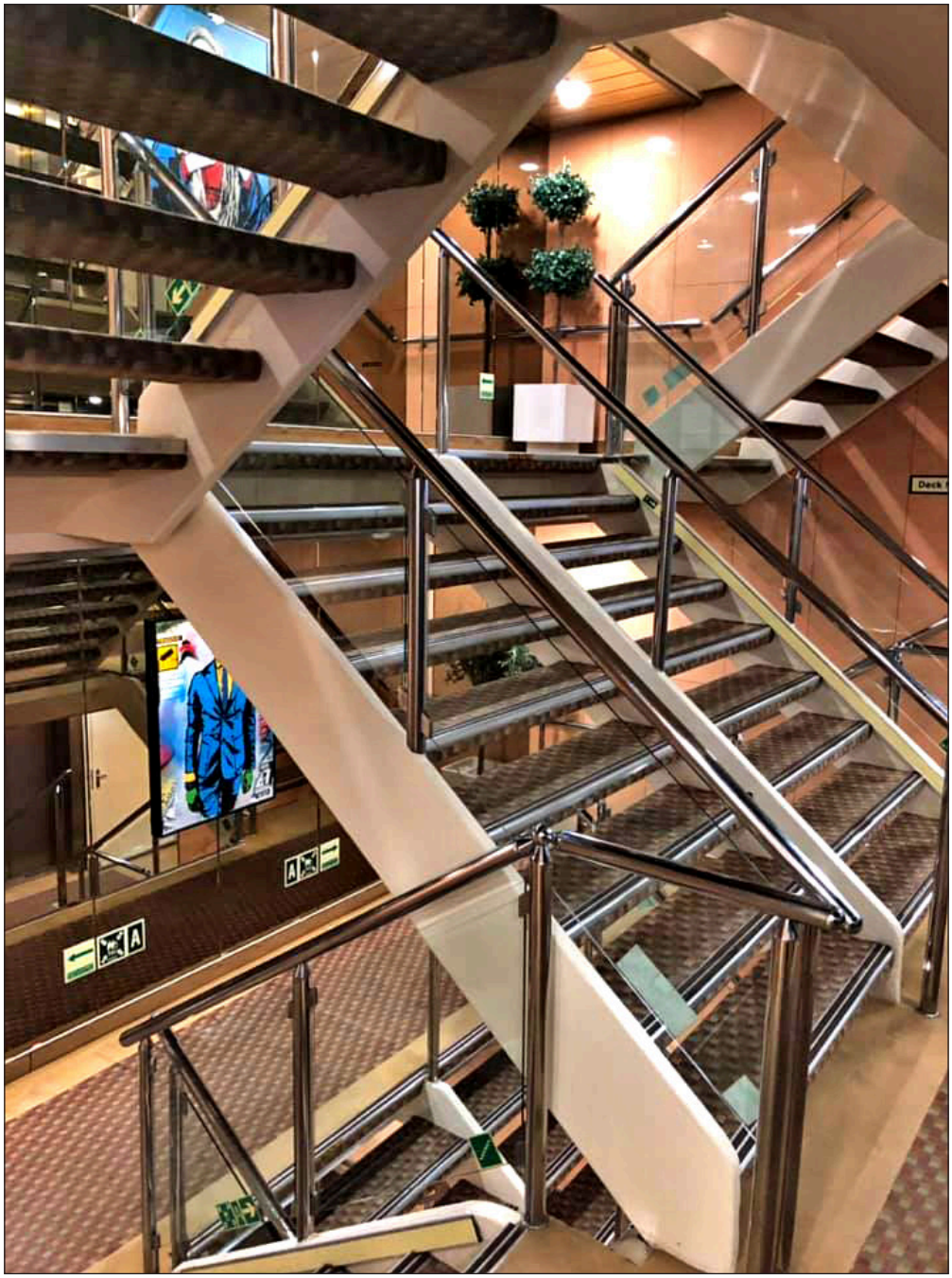
el Wellness se puede disfrutar de un masaje, de una reconfortante sauna o realizar una visita a la peluquería. Y si desea mantenerse en contacto con los eventos en su país, existen varios PC disponibles para navegar por la red o recoger el correo electrónico.



DETALLE CUBIERTA (MAX POWER)

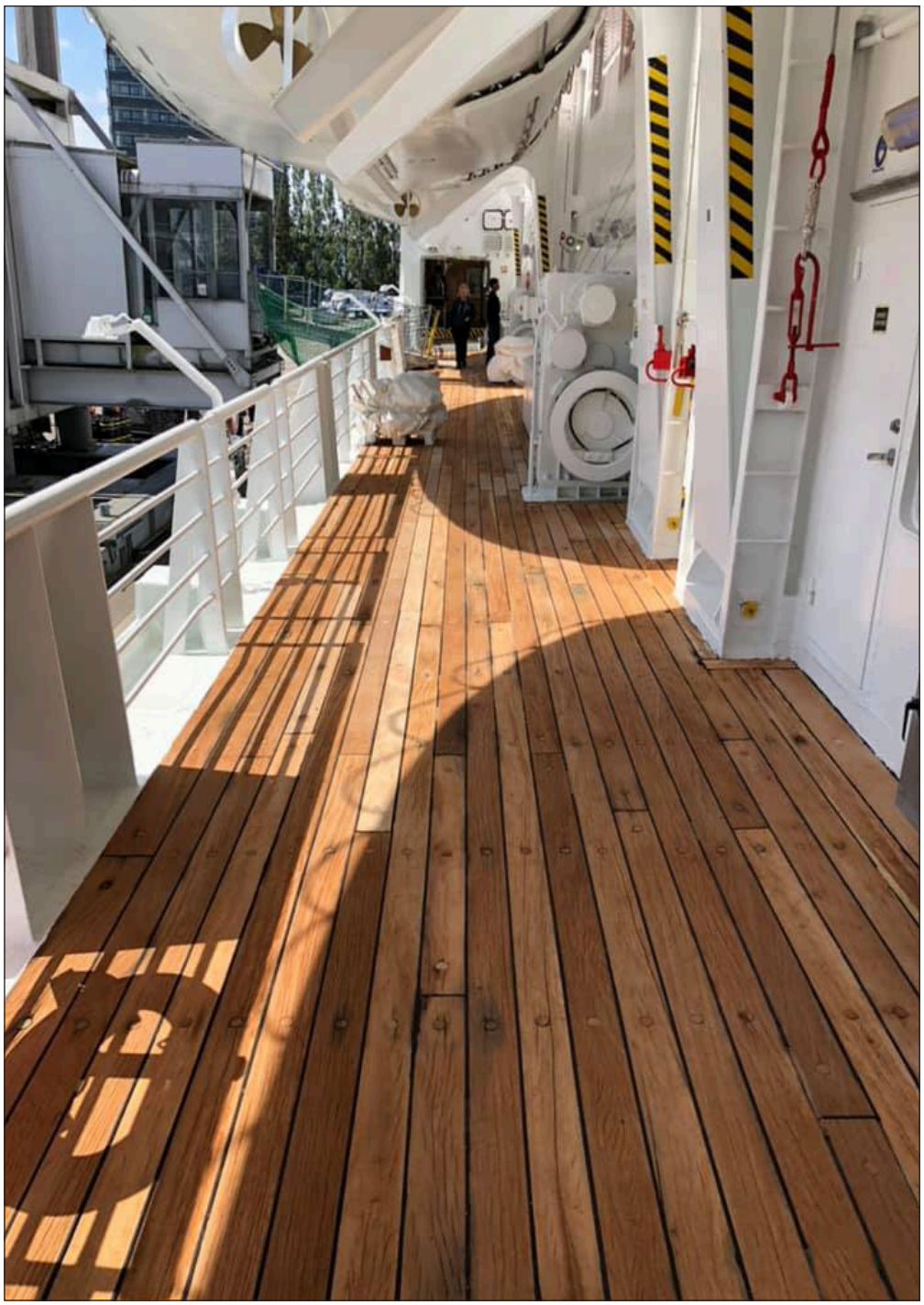
En el interior del barco se ubica una sala de cine que hace, también, las veces de discoteca, un espacio reducido pero dotado de varios asientos cómodos. Una pista de baile muy pequeña frente a la pantalla de proyección y la típica iluminación psicodélica suspendida del techo. Ubicado en la parte delantera de la cubierta superior se encuentra otro pequeño salón de observación, el Observation Lounge, que ofrece maravillosas vistas y música de piano por la noches bajo un techo abovedado de vidrio. Es un espacio atractivo, con ventanas a las bandas pero no en el frente. El espacio de la cubierta superior es abierto, con una pequeña piscina. La chimenea

se encuentra en medio del espacio de la cubierta superior, pero ha sido dotada de un arco único para que los pasajeros puedan caminar a través del mismo. La cubierta de paseo que pasa por debajo de los botes salvavidas es algo corta, ya que no envuelve completamente el barco, por lo que no ofrece mucho espacio para largos paseos.



ESCALINATA (MAX POWER)

En resúmen, sus instalaciones son algo limitadas, pero muy probablemente adecuadas para la clientela habitual, que es poco probable que busque instalaciones sofisticadas. El barco ha hecho escala infinidad de veces en Mahón cuando cubría el itinerario Barcelona-Mahón-Barcelona para Trasmediterránea y, como crucero, con su actual nombre. Desde luego su historia y edad comienzan, ya, a ser memorables.



CUBIERTA (MAX POWER)

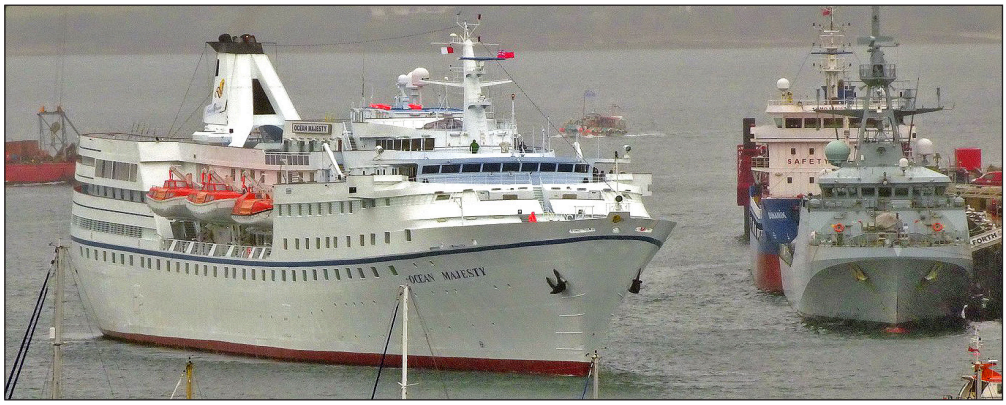
En la temporada turística de 2023 era esperado en Mahón los días 23 de abril y 3 de octubre, pero suspendió sus escalas. El periódico Bild ha conjeturado que ***Ocean Majesty*** puede encontrar un nuevo propósito como refugio flotante para personas desplazadas, permaneciendo amarrado en Velsen Noord, Amsterdam (Holanda). Sin embargo, a pesar de las numerosas consultas, tanto Hansa Touristik, su operador, como el armador griego Majesty International Cruises, han optado por no emitir declaraciones oficiales ni confirmar la salida del barco de su papel como crucero, ni su potencial transformación en un refugio flotante. Aquí queda su historia para el recuerdo.

VISTA DE COSTADO (NICOLAS AROCHA)

VISTA POR LA AMURA DE BABOR (JOSHUA SCHWARTZ)

PERSPECTIVA DE COSTADO (ALLAN BESANT)

DETALLE DE CUBIERTA (MAX POWER)



PERSPECTIVA (DICK LIBERTY)

SALÓN (ALAN DUMELOW)

COMEDOR (MAX POWER)

SALÓN (ALAN DUMELOW)

Regent Spirit

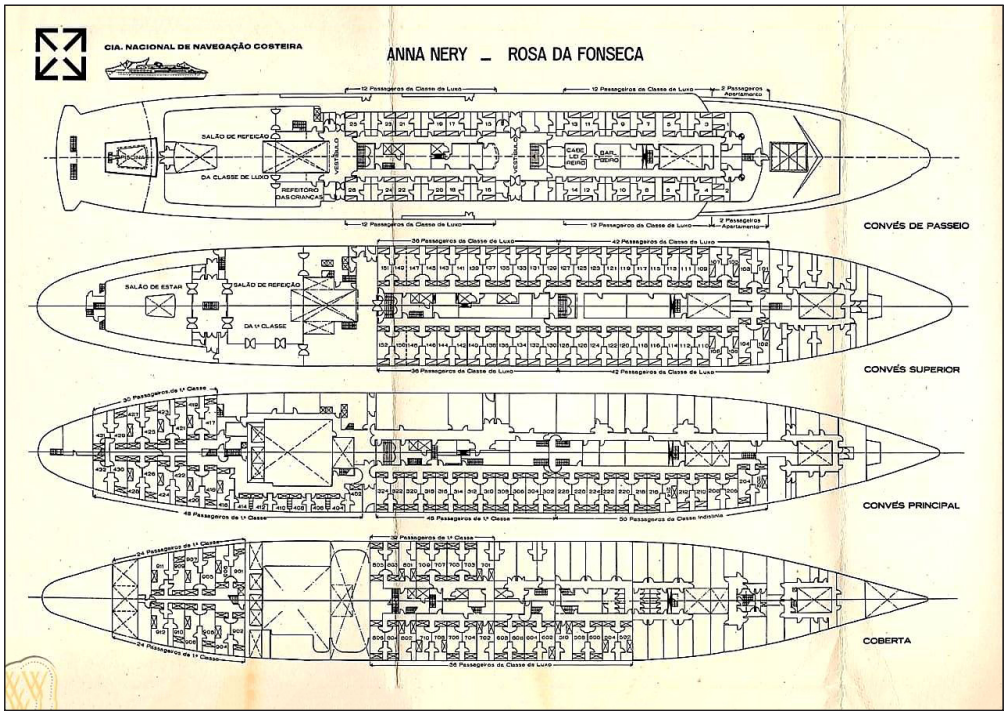
EL BUQUE COMO *REGENT SPIRIT* (SHIPSPOTTING)

El trasatlántico ***Regent Spirit*** fue construido en 1961 por los astilleros Uljanik en Pula (la antigua Yugoslavia) para la Companhia de Navegação Costeira (Brasil), que había realizado el pedido de 2 buques gemelos, el primero y objeto de esta historia con el nombre de ***Anna Nery*** y el segundo con el de ***Rosa da Fonseca***. ***Anna Nery*** fue botado el 5 de noviembre de 1961 y terminado de alistar en septiembre de 1962, siendo registrado en Río de Janeiro, bajo el pabellón de Brasil. La entrega se realizó en Santos en octubre.

NACIDO COMO *ANNA NERY* (SHIPSPOTTING)

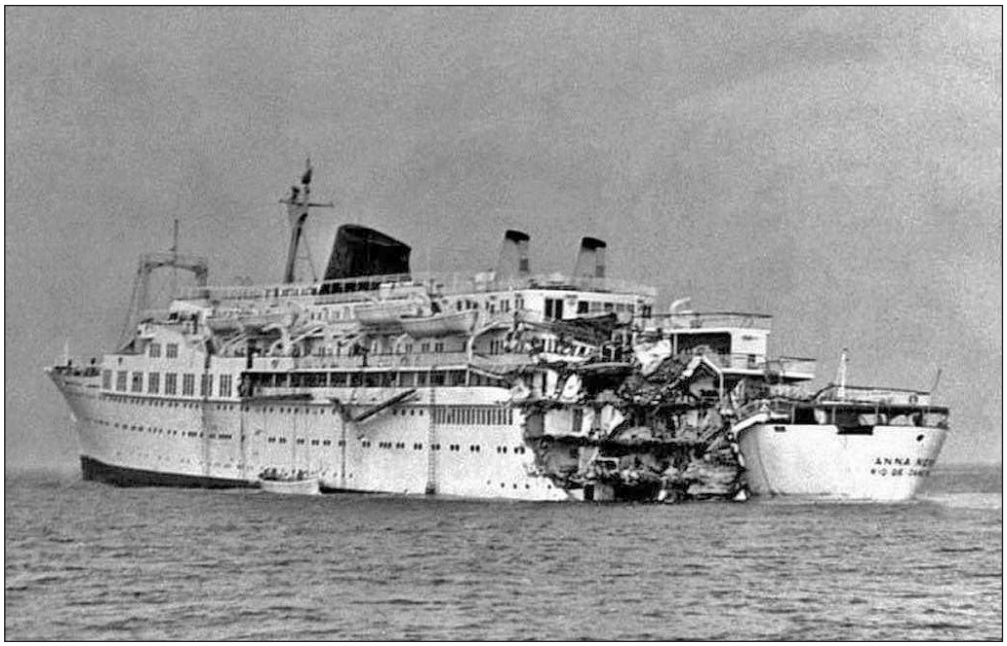
Como características generales, decir que el barco tenía un desplazamiento de 3.430 toneladas y medía 150,00 metros de eslora por una manga de 20,00. Estaba propulsado mediante una planta de dos motores diesel que le permitían alcanzar una velocidad máxima de 17,5 nudos. Su capaci-

dad admitía 420 pasajeros entre primera y segunda clase.



***ANNA NERY*. PLANOS DE DISTRIBUCIÓN (NAVÍOS MERCANTES BRASILEIROS)**

Poco después de su llegada a Santos, en octubre de 1962, sufrió la explosión de una caldera. Y resultó dañado aún más a causa de una colisión con el buque cisterna ***Presidente Deodoro*** en octubre de 1963, cuando navegaba frente a Haifa (Israel). El ***Anna Nery*** tuvo que permanecer fuera de servicio durante casi un año tras haber sufrido los daños de la colisión.



DAÑOS TRAS LA COLISIÓN SUFRIDA EN 1963 (SHIPSPOTTING)

Entre los años 1965 y 1968 fue destinado a la ruta entre Río de Janeiro y Santos, pasando posteriormente a realizar servicios costeros, servicios

transatlánticos y en circuitos como crucero durante los meses de verano. En 1967, la propiedad del buque fue transferida a Lloyd Brasileiro, manteniendo su nombre. El declive en el negocio de los transatlánticos de pasajeros hizo que el buque quedara fuera de servicio en 1978 hasta el momento de su venta a Kavolines Corp. SA, siendo operado por la compañía griega de cruceros Hellenic Cruises, en circuitos por el Mediterráneo, a partir de ese año. El barco cambió su registro a El Pireo (Grecia) y durante los reacondicionamientos y modificaciones a los que sería sometido, ***Anna Nery*** pasó a llamarse brevemente ***Danaos*** y ***Constellation*** en el transcurso del año 1978.

OTRA VISTA DE LOS DAÑOS SIENDO CONDUCIDO A DIQUE (SHIPSPOTTING)

COMO *CONSTELLATION* (SIMPLON POSTCARDS)

En 1983, el barco navegó entre El Pireo (Grecia) y Durban (Sudáfrica). Tras ser extensamente reacondicionado , el barco navegó más tarde entre

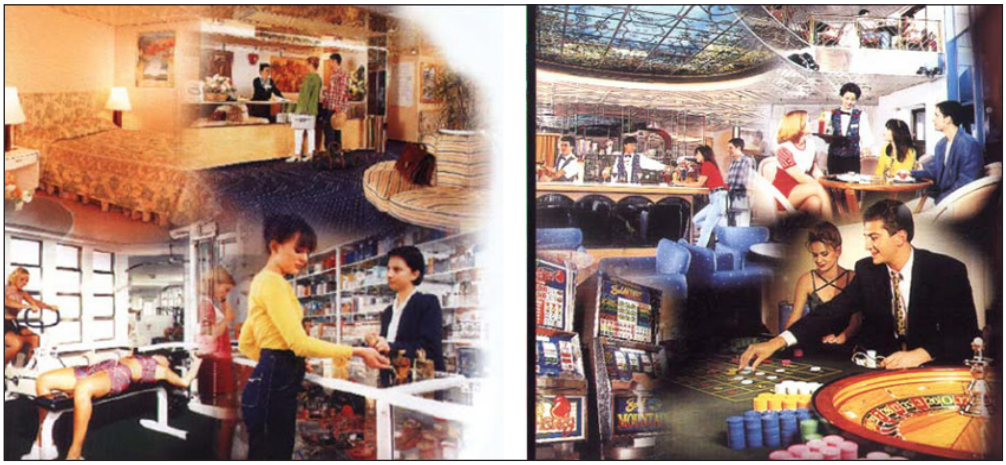
San Petersburgo, Florida y México y San Petersburgo y Alaska. Pero en 1987, la compañía de cruceros que operaba el barco quebró y ***Constellation*** quedó fuera de servicio durante cuatro largos años, hasta ser adquirido por el Hellenic Industrial Development Bank SA, lo que sucedería en 1988. En 1992, el barco fue nuevamente comprado por otro armador griego, A. Lelakis y, con ello, nuevamente renombrado, esta vez ***Morning Star***. Tras ello fue puesto a cubrir circuitos de cruceros en el Pacífico. Eventualmente pasó a llamarse ***Regent Spirit***, cambiando su registro a Nassau (Bahamas) operando para la compañía estadounidense Regency Cruises donde sirvió en la costa mexicana durante el invierno y el Mediterráneo durante el verano. Hizo escala en Mahón en el verano de 1994. En 1995, Regency Cruises también se declaró en quiebra y el buque quedó amarrado por embargo en Niza. El barco fue subastado, con lo que pasó a ser propiedad de la chipriota Cypriot Salamis Cruises en 1996 por 3,5 millones de dólares y rebautizado como ***Salamis Glory***.

COMO *SALAMIS GLORY* (CRUISE CYPRUS)

El buque fue sometido a obras de remodelación y actualización en 2000, resultando con 222 cabinas y suites y 8 cubiertas para uso de los pasajeros. Con ello, aumentaba su capacidad a 600 plazas. Las dimensiones del barco eran ajustadas a 150,9 metros de eslora total y su desplazamiento a 10.392 toneladas. El buque tendría una velocidad de crucero de 16 nudos. Durante la remodelación fue totalmente climatizado, disponiendo de piscina, parque infantil, tienda libre de impuestos, ascensores, entretenimiento en vivo, disco, casino, bares, salones y biblioteca. Todas las áreas públicas y camarotes a bordo fueron nuevamente renovadas en 2009. A bordo funcionaba un parque infantil con supervisión por personal, y los espectáculos de cabaret en vivo y entretenimiento a bordo se completaron con actuaciones de cantantes, grupos de baile y espectáculos de magia por artistas griegos e ingleses. Todo el alojamiento a bordo del ***Salamis Glory*** era alto nivel, teniendo algunas cabinas la categoría de

suite: Executive y Junior, dotadas de minibar, TV y video de cortesía. Las cabinas exteriores eran amplias y cómodas y todos los alojamientos dispusieron de aire acondicionado y baño privado. También se disponía de ascensores a bordo para los pasajeros.

OTRA PERSPECTIVA POR LA ALETA DE BABOR COMO *SALAMIS GLORY* (SHIPSPOTTING)



CONFORT. DETALLES (CRUISE CYPRUS)

El 30 de agosto de 2007, el buque colisionó con el pequeño carguero ***Shelly*** cerca del puerto israelí de Haifa. Como consecuencia del accidente, el carguero se hundió inmediatamente y dos de sus tripulantes perdieron la vida. El 7 de diciembre de 2009 se sabría que ***Salamis Glory*** había sido nuevamente vendido el 24 de noviembre por un valor de 530.000 euros. Su espacio fue cubierto en la naviera por el ***Salamina Filoxenia***. Tras ello, se dirigió a Alang, India, para ser sometido a desguace. Para ello el nombre del barco se acortó a ***Glory*** para el viaje, llegando a las playas de Alang el 22 de diciembre de 2009. Allí fue desguazado en 2010.

232

PRECIOSA PERSPECTIVA DE *SALAMIS GLORY*
(FRANK BHRENDS. SHIPSPOTTING)

***SALAMIS GLORY*, EX *REGENT SPIRIT* (CRUISE CYPRUS)**

Renaissance

DE ESCALA EN MAHÓN COMO *MAASDAM* EN LA TEMPORADA 1995 (ARTEFOTO)

El crucero ***Maasdam***, que perteneciera a la Holland America Line y recalara en Mahón hace ya años, concretamente en verano de 1995, ha tenido desde entonces una larga historia. Mientras estuvo navegando para la citada compañía, estuvo operando principalmente en aguas de Europa y América del Norte. En julio de 2020, fue vendido a la Eaglepower Shipping Ltd (Seajets Ferries Grecia), propiedad de Marios Iliopoulos y pasó a llamarse ***Aegean Myth***. Y en agosto de 2022, ***Aegean Myth*** fue nuevamente vendido a CFC (Compagnie Française De Croisières) quien lo renombró ***Renaissance***, nombre con el que navega en la actualidad. Durante el período de la pandemia del COVID-19, el buque permaneció atracado en Port Aigio (Grecia). Tras su última compra y desde octubre de 2022, permaneció a disposición del astillero Damen, en Brest, siendo sometido a una reforma general. Una vez finalizados los trabajos y, para su nuevo calendario de temporada, se incluyeron circuitos por el Atlántico, Mar del Norte e Islas Canarias. También estaban previstas -y así ha sucedido- varias escalas en Mahón. Su reforma se fue alargando debido a la falta de diversos materiales básicos necesarios por causas de la situación internacional que se vivió por el COVID-19, que afectó a los suministros de productos básicos en todas las áreas de producción industrial desde la aparición de la pandemia. Su calendario comenzó a partir de mayo de 2023, por lo que se tuvieron que suspender los circuitos programados para fechas anteriores a la citada. Su crucero inaugural fue bautizado por la operadora con el sugestivo nombre de "Ritmos celtas y leyendas", visitando las famosas islas Scilly, Guernsey y costas irlandesas.

Pero retrocediendo en su historia, durante la ceremonia de colocación

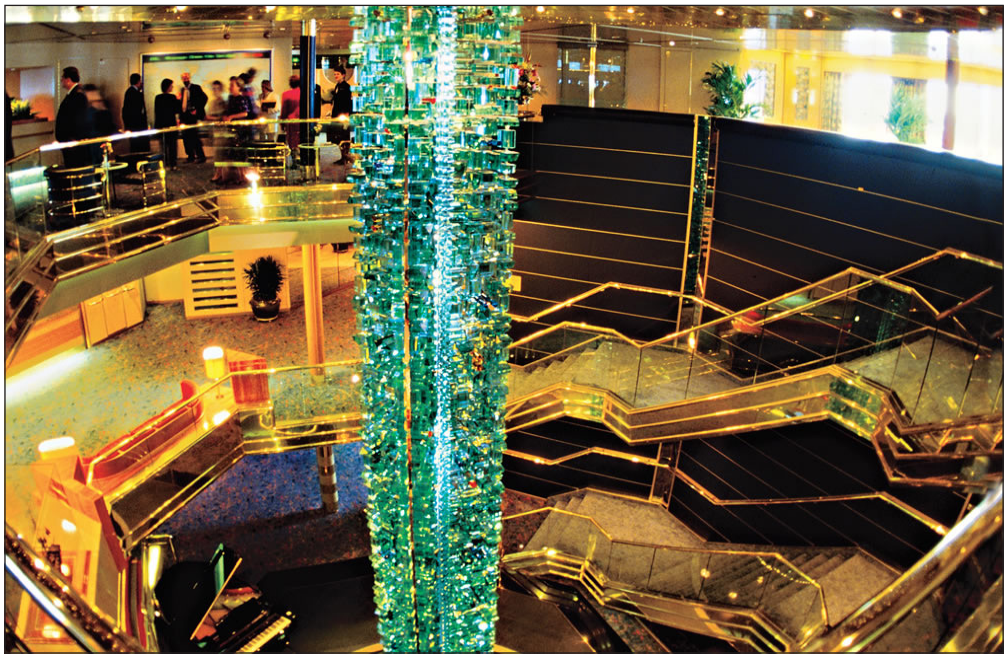
de la quilla, a principios de 1992, la primera sección del módulo del doble fondo de 600 toneladas de buque fue ubicada en la grada del astillero

CAMBIO DE NOMBRE A *AEGEAN MYTH* (CRUISE&TRAVEL REPORT)

Fincantieri en Monfalcone, en Italia. Decir que los planos de diseño del casco del mismo y de sus barcos hermanos se basaron en gran medida en los detalles del ***Costa Classica***. La sección de la quilla del barco de 10,66 metros de largo se extiende por todo el ancho del barco y tiene una altura de 7,62 metros. El ***Maasdam*** fue la segunda unidad del nuevo programa de construcción de tres barcos que llevó a cabo la Holland America Line. Su entrega fue programada para finales de 1993, habiendo sido entregados con anterioridad sus gemelos ***Statendam*** y ***Ryndam***. Fue el quinto buque en llevar el nombre ***Maasdam*** en los 119 años de historia de la Holland America, llamado así por el río Maas, en los Países Bajos.

EN TRABAJOS DE REMODERNIZACIÓN EN LOS ASTILLEROS DAMEN, EN BREST (LATE CRUISE NEWS)

El crucero estaba diseñado con un desplazamiento de 55.451 toneladas, siendo sus otras características 219,30 metros de eslora por 30,80 de manga, 7,50 de calado y 10 cubiertas. Su sistema de propulsión estaba proporcionado mediante 2 motores diesel-eléctricos de 34.560 kW (Fincantieri/Grandi Motori Trieste) Sulzer 12ZAV40S y 3 motores Sulzer 8ZAL40 que giraban sendas hélices confiriéndole una velocidad de 22 nudos. Durante sus primeras fases de planificación y diseño arquitectónico, existió la preocupación de que el ***Maasdam*** y la clase *S* no cumplieran con los requisitos específicos de estabilidad del buque exigidos por SOLAS 90. Su capacidad era de 1.266 pasajeros alojados en 629 cabinas, 15 de ellas accesibles para las sillas de ruedas, estando atendidos por una tripulación mixta de 580 miembros, siendo la oficialidad holandesa y la tripulación indonesia y filipina. Fue abanderado en los Países Bajos. A lo largo de 1992 y 1993, el barco fue completado y se realizaron sus pruebas de mar para el 3 de diciembre de 1993, ser bautizado por la actriz June Allyson en Port Everglades, en Ft. Lauderdale (Florida). Durante los meses de invierno, navegó al Caribe desde Port Everglades. Durante la temporada de verano, lo hizo desde Boston (Massachusetts) hacia Europa, el Atlántico canadiense y Nueva Inglaterra.



EL ATRIUM (PLANETCRUISE.COM)

El buque presenta una cubierta de paseo construida en teca y su decoración interior rinde homenaje a las antiguas compañías holandesas de las Indias Orientales y Occidentales de los siglos XVII al XIX. La pieza central que adorna el atrio del barco es una escultura creada por Luciano Vistosi, Tótem, una escultura monumental que utiliza cerca de las 2.000 piezas de vidrio resplandecientes, exhibidas de manera prominente en un atrio de tres pisos y desde todos los lados mientras se desciende por la gran escalera de caracol. Otras piezas antiguas y obras de arte, como los son dos murales abstractos pintados especialmente para el Rotterdam Dining Room y una colección de siete teteras de hierro y un brasero de carbón de Japón, datados de finales del período Edo, se encuentran repartidas por todo el barco.

CAMAROTE CON BALCÓN (PLANETCRUISE.COM)

CAMAROTE EXTERIOR (PLANETCRUISE.COM)

En 2006, fue sometido a una renovación en dique seco en el astillero Grand Bahama Shipyard de Freeport (Gran Bahama), repitiendo otra serie de trabajos en 2011 y en las mismas instalaciones, siendo aumentada su capacidad de pasaje. Las instalaciones y características adicionales del ***Maasdam***, desde ahora ***Renaissance***, incluyeron nuevo mobiliario en las cabinas y mejoras en los baños, el Canaletto, un restaurante italiano gratuito, el sofisticado Showroom at Sea y el elegante salón llamado Mix, que combina tres bares distintos en una misma zona. También se agregaron 29 nuevas cabinas Lanai durante la remodelación y 16 cabinas de las categorías Verandah Suite, Exterior e Interior se reconvirtieron en Camarotes Spa. La renovación fue parte del programa continuo de toda la flota denomina-

do "Signature of Excellence" de la compañía. Los antiguos Piano Bar y el Casino Bar se reconfiguraron en Mix, un área multitemática con tres bares separados: Martinis, Champagne y Spirits & Ales, cada uno de los cuales sirve sus bebidas homónimas.

SUITE (PLANETCRUISE.COM)

CAMAROTE (PLANETCRUISE.COM)

El Casino también fue rediseñado y el Show Lounge principal se transformó en el Showroom at Sea con ambiente de club nocturno. La exclusiva joyería de lujo Merabella se agregó a la zona comercial del centro del buque que fue completamente renovada con sus exclusivas boutiques de joyería y relojería. Otras áreas públicas alrededor del barco también fueron renovadas. Para completar las mejoras en la decoración, los camarotes de ***Renaissance*** recibieron alfombras nuevas, la decoración textil y los baños

INTERIOR (PLANETCRUISE.COM)

GRAND SUITE ROYALE (GUILLAUME RUEDA)

completamente renovados, con tocadores y gabinetes nuevos. Dieciséis camarotes cerca del Greenhouse Spa en Verandah Deck se convirtieron en ‘‘camarotes spa’’ con una variedad de selectas comodidades mejoradas. Los alojamientos de spa incluyen artículos exclusivos como batas y pantuflas de algodón orgánico, una colchoneta de yoga, una fuente de agua relajante, menús y tratamientos especiales para el servicio a la habitación.

Alojamientos: El buque cuenta con unos alojamientos enfocados hacia la comodidad y la relajación. Desde camarotes interiores asequibles hasta amplias suites, el barco ofrece a los pasajeros una gran variedad de opciones. Los pasajeros que reservan una de las espaciosas cabinas con vista al mar pueden elegir entre vistas exteriores, mientras que las habitaciones Lanai incluyen puertas corredizas de vidrio espejadas que se abren directamente a la cubierta Promenade. Con ventanales abiertos del piso al techo y terrazas privadas, las amplias suites del barco incluyen comodidades

adicionales como minibar, refrigeradores en la habitación y bañeras de hidromasaje. Las suites Neptune y Pinnacle también cuentan con servicio de conserjería y acceso al exclusivo Neptune Lounge.

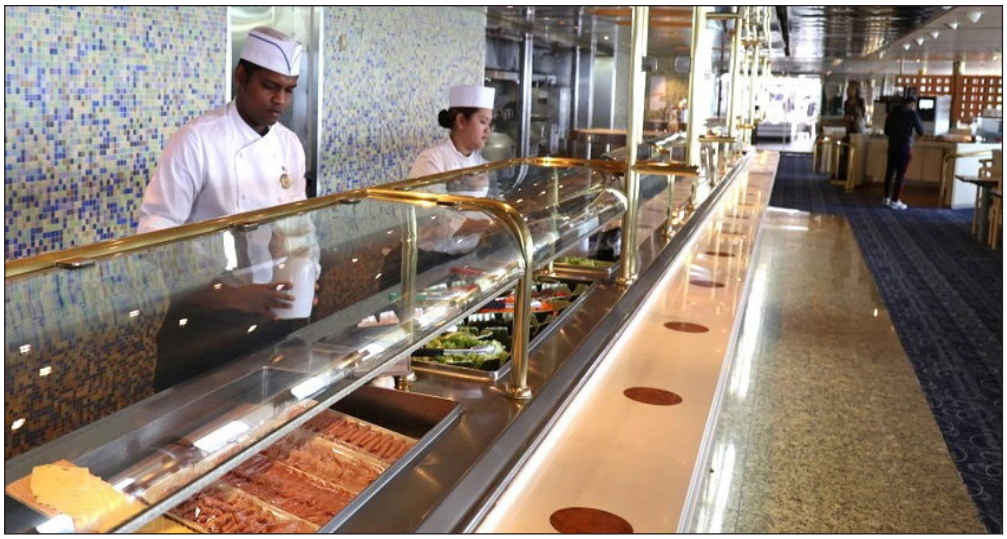
GRAND SUITE ROYALE (GUILLAUME RUEDA)

Cada una de las 149 suites y camarotes de lujo disponen de terraza privada, VCR, bañera de hidromasaje y minibar. Todas las cabinas están equipadas con sofás, secadores de cabello, aire acondicionado con control individual, teléfono con servicio de despertador computarizado, equipo de música multicanal y circuito cerrado de televisión. En cada habitación, las camas son convertibles de una tamaño queen a dos individuales. 52 cabinas disponen de puertas comunicantes y 6 están equipadas para acomodar a huéspedes con discapacidades físicas. Las habitaciones "básicas" comienzan con las opciones Interior, Ocean View y Lanai, que cuentan con alojamientos tan lujosos como una cama "Euro-top", batas de baño, secadores de cabello con calidad de salón, fruta fresca y un televisor con DVD. Las suites Neptune y Pinnacle ofrecen lo máximo en viajes elegantes y lujosos. Las características se actualizan para incluir servicio de lavandería, minibar, flores frescas, té a pedido, teléfonos de un toque y acceso al exclusivo Neptune Lounge. Los servicios a bordo:

RESTAURANT SAIGON (PLANETCRUISE.COM)

RESTAURANT (PLANETCRUISE.COM)

Restaurantes: Food & Drink, Pinnacle Grill, Le Cirque, Canaletto Restaurant, Rotterdam Dining Room, y Lido Buffet Restaurant. Bares y Cafés: Explorations internet cafe, Mix Martinis, Mix Champagne, Mix Spirit & Ales, Wine Tasting Bar, The Ocean Bar, The Lido Bar y Explorations Café. Entretenimiento: The Atrium Bar, The Crows Nest, The Casino y The Showroom at Sea Teather. Relajación: The Greenhouse Spa & Salon, Fitness Centre, Health and Fitness (2 piscinas), Sea View pool, Lido Pool, 3 jacuzzis, Gym Greenhouse, Spa Sauna, Aerobics studio, Beauty salon, Basketball court, Practice Tennis court, Lower Promenade walk y Fitness Classes. Otros: Culinary Arts Centre, Club Hal, Digital Workshop, The Shops, Art Collection, Launderette y Medical center.



RESTAURANT-BUFFET BELLE ÎLE (GUILLAUME RUEDA)

Restaurantes: Rotterdam Dining Room: local de dos niveles, donde los pasajeros disfrutan de magníficas vistas al mar a través de las ventanas del piso al techo del lugar, mientras saborean deliciosos menús de tres platos con una oferta de comida continental en el ambiente de un comedor tradicional, con un extenso catálogo de vinos disponible. Ofrece opciones vegetarianas. Pinnacle Grill: Un ambiente íntimo y elegante realza las deliciosas comidas inspiradas en el noroeste del Pacífico, que incluyen salmón capturado en la naturaleza y carne de res criada de manera sostenible y mariscos. Lido Restaurant: un ambiente informal y relajado prepara el escenario para comidas frescas cocinadas a pedido. Canaletto: donde probar la deliciosa cocina italiana, sin importar en qué parte del mundo se encuentre navegando y donde se prepara pasta fresca todos los días. Todos los chefs del buque son miembros de la prestigiosa sociedad gourmet Confrerie de la Chaine des Rotisseurs.

EL GRAND RESTAURANT VATEL (GUILLAUME RUEDA)

LE FOYER (GUILLAUME RUEDA)

LE RENDEZ-VOUS (GUILLAUME RUEDA)

LE RENDEZ-VOUS (GUILLAUME RUEDA)

Bares y Salones: Explorations Café: impulsado por The New York Times, cuenta con la biblioteca más grande en el mar, así como cómodas estaciones para escuchar música y acceso a Internet, siendo el lugar perfecto para comenzar el día con una deliciosa taza de Joe y el periódico de la mañana.

Actividades: Mientras se desarrolla el viaje es posible conservar por completo los recuerdos utilizando Digital Workshop. Una característica fantástica de este local es el taller digital presentado por Windows®, donde 'expertos técnicos' capacitados por Microsoft estarán disponibles para enseñar al pasajero todo lo que necesita saber sobre la creación de álbumes de fotos digitales, la creación de películas y consejos para tomar excelentes fotografías, así como operar en las redes sociales. En Explorations Central ofrece actividades inmersivas a bordo que familiarizan a los pasajeros con las regiones que visitan. Para una mayor comprensión del mundo natural, el barco también ofrece BBC Earth Experiences. Los pasajeros pueden

LECCIONES DE COCINA. TODO A PUNTO (PLANETCRUISE.COM)

ESPECIALIDADES CULINARIAS (CFC CROISIERES)

CLUB INFANTIL (PLANETCRUISE.COM)

disfrutar de películas y conciertos innovadores, lo que permite a los pasa-

jeros experimentar la naturaleza de una manera nueva. Los que buscan los favoritos de los cruceros tradicionales también encontrarán un casino, películas y entretenimiento a bordo, un spa de servicio completo y muchas tiendas. Para un tipo diferente de demostración, se encuentra el Culinary Arts Centre, presentado por la revista "Food & Wine", siendo el lugar perfecto para que un profesional muestre diversas técnicas de cocina. Para empezar el día o terminarlo una vez de vuelta en puerto, se encuentra el Greenhouse Salon & Spa donde probar un nuevo look o relajarse con un masaje. Por la noche, el Rembrandt Show Lounge presenta producciones al estilo de Las Vegas, con vocalistas, ilusionistas, comediantes y actos de variedades, mientras que Crow's Nest, un espacio con una vista de 270°, se convierte en un club nocturno de moda, con DJ de primer nivel y grandes bandas. Los pasajeros más jóvenes, pueden interactuar con sus compañeros en Club HAL, para niños de 3 a 12 años, o The Loft, para aquellos de 13 a 17 años.

GIMNASIO (PLANETCRUISE.COM)

GALERÍA DE ARTE (PLANETCRUISE.COM)

SPA (PLANETCRUISE.COM)

CASINO (GUILLAUME RUEDA)

En diciembre de 2016 el buque fue reposicionado a Oceanía, donde permaneció realizando viajes desde Nueva Zelanda.

Como anécdotas, citar que el 7 de noviembre de 2018, durante un crucero 'Polynesian & South Seas Sampler', una pasajera de nacionalidad estadounidense tuvo la mala fortuna de caerse entre la plataforma auxiliar de la cubierta 3 y una de las auxiliares del barco, resultando aplastada y cayendo a las aguas de Rarotonga (Islas Cook), siendo declarada muerta el mismo día. Tras el suceso, el buque regresó a Rarotonga unos días después y, a pesar de que el mar se encontraba mucho más tranquilo, el capitán Ryan Whitaker canceló todas las operaciones. El 19 de marzo de 2020, se prohibió el desembarco de 842 pasajeros y los 542 miembros de la tripulación en Honolulu (Hawai), debido a la irrupción del COVID-19, aunque

le fue permitido tomar provisiones y suministros para comenzar el viaje de regreso al puerto de San Diego para realizar el desembarque. Tras ello y debido a la pandemia, Holland America suspendía sus operaciones de cruceros hasta el 30 de junio, siendo cancelado el programa de circuitos.

INTERNET POINT (GUILLAUME RUEDA)

CLUB CONCIERGE LOUNGE (GUILLAUME RUEDA)

Y, resumiendo, en julio de 2020 era anunciada la venta del buque a Marios Iliopoulos y pasó a llamarse ***Aegean Myth***. En agosto de 2022 era nuevamente vendido a la nueva naviera francesa Compagnie Française de Croisières, siendo programada su entrega para agosto de 2022. Tras permanecer amarrado en Port Aigio (Grecia) durante un tiempo, en octubre del mismo año era subido a dique en los astilleros Damen, ubicados en el puerto francés Brest para ser sometido a una severa reforma de donde será botado portando su nuevo nombre ***Renaissance***.

A continuación, sigue una galería fotográfica de complemento.

EN LE HAVRE (GUILLAUME RUEDA)

BAUTIZO (GUILLAUME RUEDA)

PUENTE (GUILLAUME RUEDA)

PUENTE (GUILLAUME RUEDA)

PANORÁMICA DESDE EL PUENTE (GUILLAUME RUEDA)

ESPECTÁCULO EN EL TEATRO LA BELLE EPOQUE (GUILLAUME RUEDA)

ESPECTÁCULO EN EL TEATRO LA BELLE EPOQUE (GUILLAUME RUEDA)

EN MAHÓN (ARTEFOTO)

RECONVERSIÓN (CRUISE INDUSTRY NEWS)

BIBLIOTECA-CAFÉ (GUILLAUME RUEDA)

BOUTIQUE (GUILLAUME RUEDA)

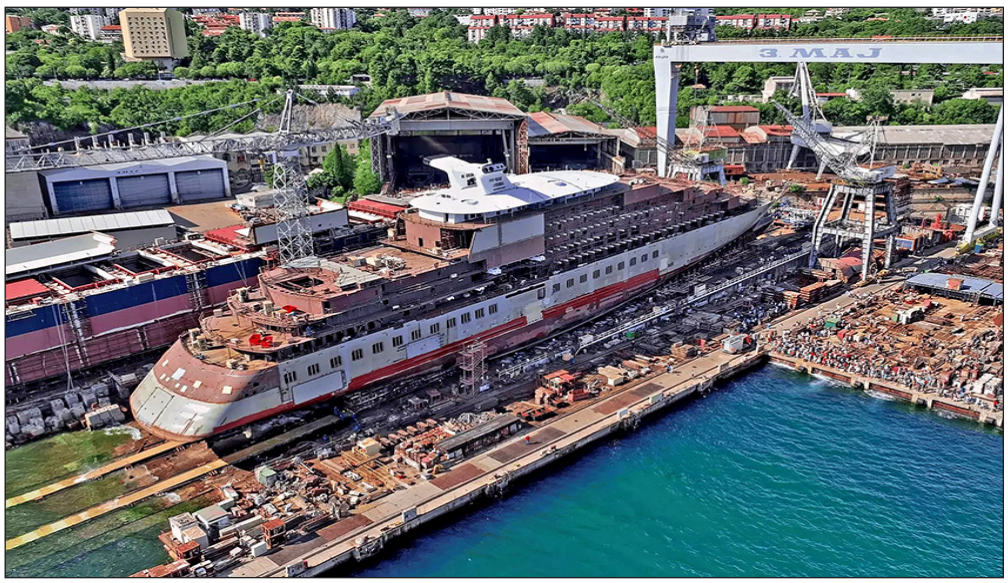
CHIMENEA (GUILLAUME RUEDA)

Scenic Eclipse II

SCENIC ECLIPSE II **(SCENIC)**

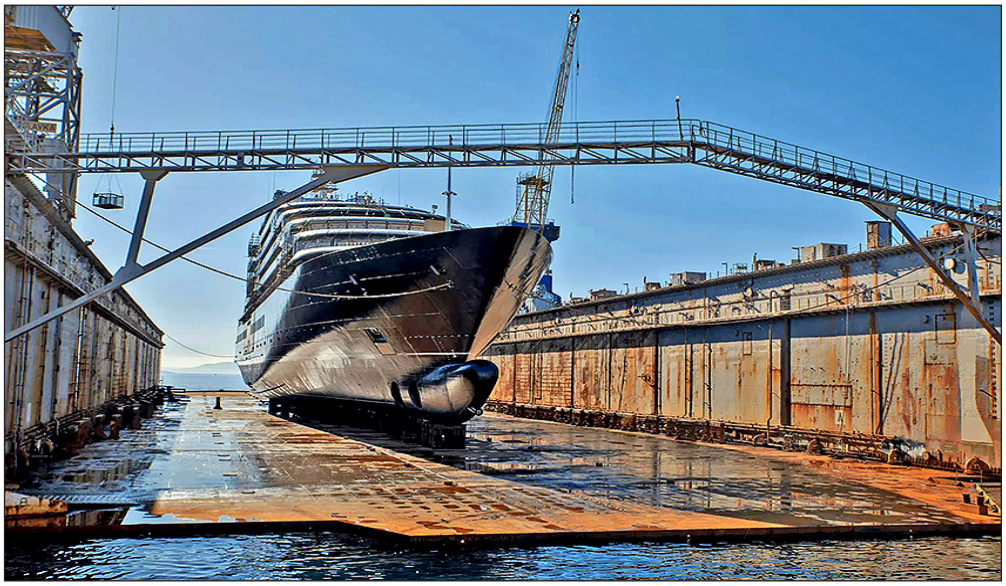
Es idéntico a su hermano ***Scenic Eclipse***, que realizó 2 escalas en 2022 en Mahón, este buque de la clase crucero tipo yate ofrece lujo todo incluido y una variedad de oportunidades de exploración para no más de 228 pasajeros. El ***Scenic Eclipse II***, como será próximamente bautizado, ha sido equipado con tecnología punta para alcanzar los máximos estándares de seguridad y comodidad para sus pasajeros, lo que le permitirá navegar fácilmente desde aguas polares hasta puertos poco profundos. La madrina del buque será la Dra. Kathy Sullivan, reconocida como una verdadera pionera en su campo. Esta geóloga y oceanógrafa estadounidense ha viajado también al espacio tres veces, siendo una de las primeras mujeres astronautas de la NASA. También es la primera mujer en explorar Challenger Deep, la parte más profunda de los océanos de la Tierra, lo que le valió el título de "Persona más vertical del mundo". La ceremonia oficial del bautizo, si no cambia la programación, tendrá lugar en el puerto de Málaga el 3 de junio de 2023, tras el viaje inaugural a través del Mediterráneo, que se inició este abril de 2023.

Construido en los astilleros Maj Shipyar, de Rijeka (Croacia) y entregado en los primeros meses de 2023 a su armadora, el buque posee un desplazamiento de 17.085 toneladas, con una eslora de 168,00 m por 22,00 de manga y un calado de 5. Dispone de 10 cubiertas, 8 de ellas accesibles para los pasajeros que, en número de 228, están alojados en 114 cabinas dobles de alto estándar. Cuatro ascensores (en medio del barco) conectan todas las cubiertas de los camarotes. La tripulación está formada por 176 miembros. Su diseño ultramoderno cuenta con un casco reforzado para na-



BOTADURA EN FEBRERO DE 2022 (SCENIC)

RECIBIENDO LOS ÚLTIMOS DETALLES DE PINTADO (SCENIC)



VARADO EN EL DIQUE FLOTANTE (SCENIC)

vegar seguro entre hielos, un helipuerto en la cubierta superior, 12 zodiacs para expediciones y un minisubmarino.

PRECIOSO CONTRALUZ DEL BUQUE EN FASE DE ARMAMENTO (SCENIC)

A diferencia de los cruceros más tradicionales orientados a expediciones, el ***Scenic Eclipse II*** es igualmente experto en navegar por los océanos helados de la Antártida, mientras navega hacia pequeñas ciudades portuarias en el Mediterráneo.

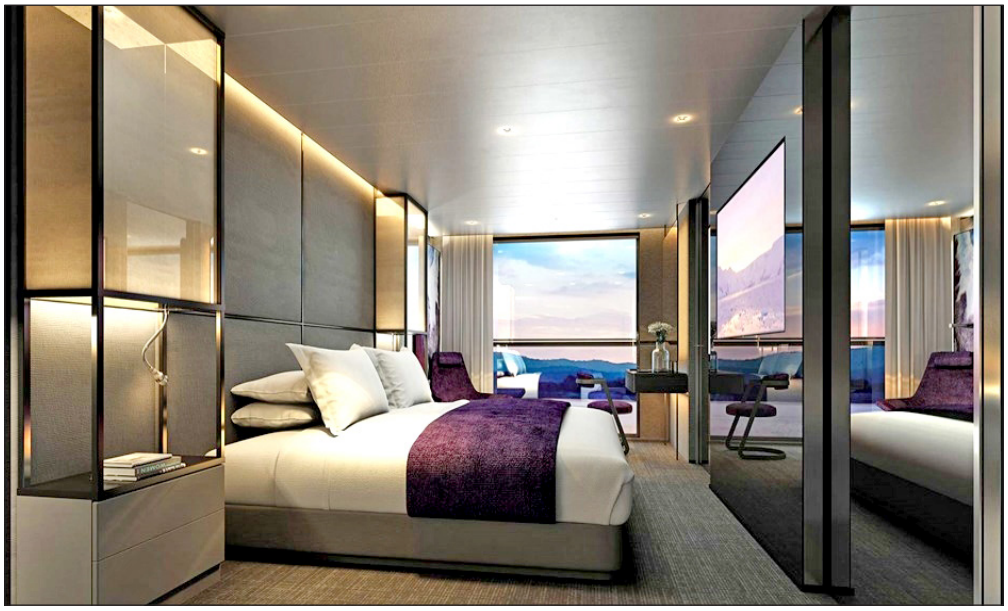
***SCENIC ECLIPSE II*. YACHT CLUB (PLANET CRUISE)**

CONFORT, CABINAS (IGLU CRUISE)

CONFORT, SUITES Y CABINAS (GLOBAL JOURNEYS)

Esta versatilidad en diseño y rendimiento le permite abarcar itinerarios trazados en las aguas de los siete continentes, lo que lo convierte en una excelente opción de embarcación tanto para los clientes de cruceros casuales como para aquellos que buscan descubrir su espíritu de aventura. En invierno, el barco permanecerá en el hemisferio sur, ofreciendo viajes en la Antártida y los fiordos chilenos. A fines de marzo, viajará a lo largo de

CONFORT, SUITES (GLOBAL JOURNEYS)



CONFORT, CABINAS (THE CRUISE LINE)

la costa de América del Sur antes de cruzar el Atlántico con destino a Europa continental. En primavera y verano, realizará una serie de itinerarios por el Mediterráneo, el Báltico y el Ártico antes de cruzar nuevamente el Atlántico para navegar a EE. UU., el Caribe y América del Sur.

Sobre el confort a bordo, el alojamiento del pasajero ha sido diseñado muy espacioso, a la par que elegantemente decorado. Sus 114 suites cuentan con terraza privada y lujosos baños privados. Ofrece seis categorías de suites diferentes para elegir: Suite Veranda, Suite deluxe con balcón, Spa Suite con balcón, Suite Panorama, Suite Grand Panorama, Owners Penthouse Suite y Suite Penthouse de 2 dormitorios. Las mejoras significativas para la categoría Owner's Penthouse Suites incluyen un vestidor rediseñado y

CONFORT, SUITES (TRAVELLER.COM.AU)

baños completamente transformados con un mini spa privado con baño de vapor, bañeras de hidromasaje y dos asientos infrarrojos KLAFS. Los baños de las Spa Suites también se han mejorado para ofrecer una espaciosa bañera de hidromasaje circular, con lavabo doble y ducha independiente con la última tecnología de chorros.

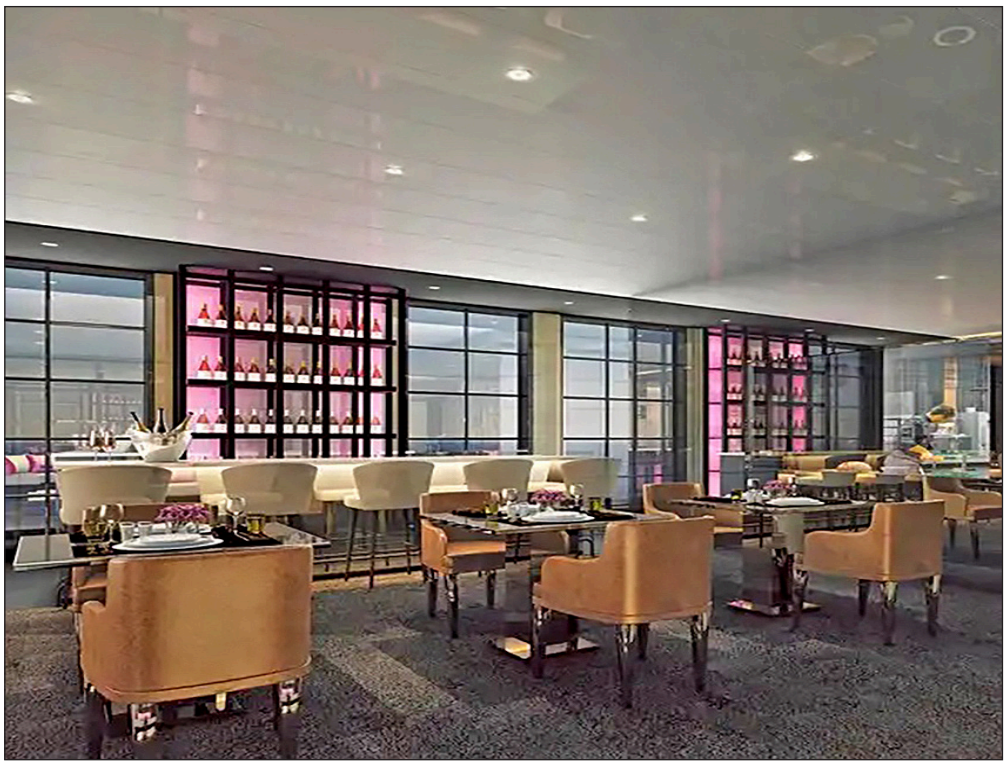
SUSHI (PLANET CRUISE)

En lo que concierne al aspecto Gourmet, decir que cenar en el ***Scenic***

Eclipse II supone la oferta de una selección de diez preciosos restaurantes disponibles para ello. La oferta gastronómica es diversa, con varias opciones para satisfacer incluso a los paladares más exigentes. Elements: este es el restaurante principal del barco que sirve cocina internacional como carnes, mariscos y tapas. Chef's Table @Elements: un punto donde se disfruta de una cena privada y una selección de comidas recién preparadas (sólo con invitación). Koko's / Sushi @Koko's: quizás el mejor restaurante de fusión asiática en el mar ya que Koko's sirve sushi junto con los platos más queridos de la región.

DINING GENERIC (SCENIC)

AZURE BAR & CAFE (PLANET CRUISE)

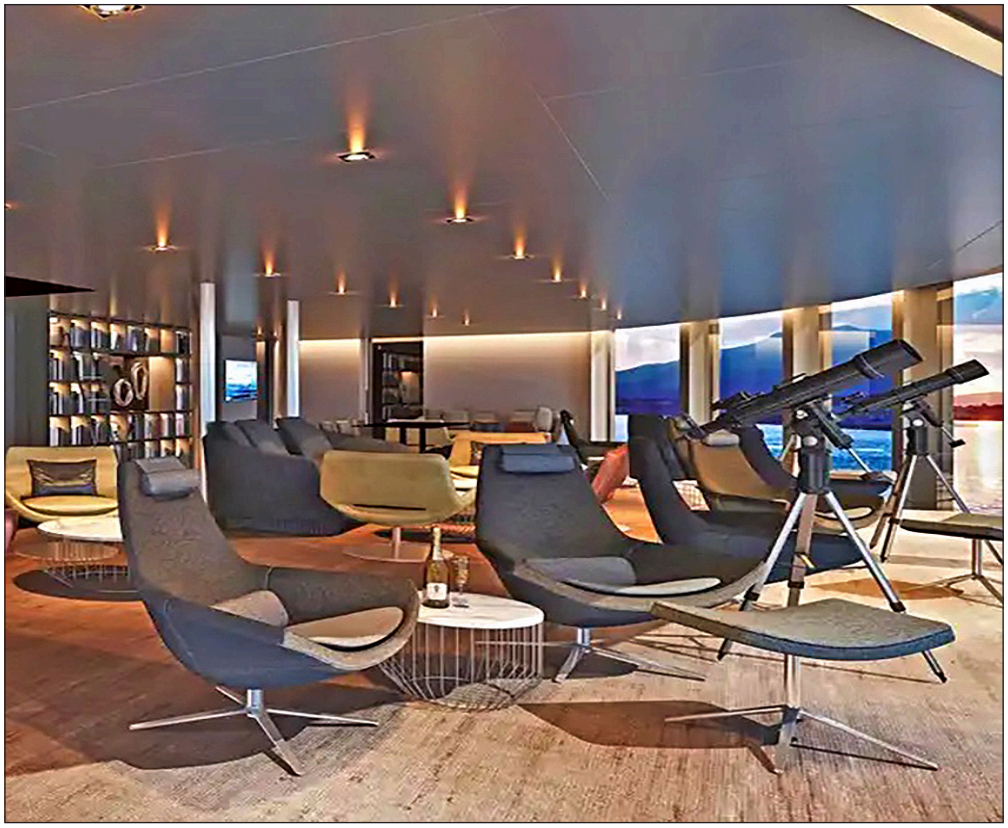


LUMIÈRE BAR (PLANET CRUISE)

BARRA PANORÁMICA (PLANET CRUISE)

Teppanyaki @Koko's: donde reservar una mesa para disfrutar de una deliciosa experiencia gastronómica privada completa con una parrilla "Tep-

panyaki'' abierta. Lumière: este sofisticado restaurante es una visita obligada para los amantes de la buena mesa francesa y el champagne. Azure Bar & Cafe: Abierto durante todo el día, y lugar donde encontrar comidas ligeras (hamburguesas, pizza y una variedad de refrigerios). El Chef's Garden @ Epicure supone una experiencia gastronómica inmersiva y un área de presentación con capacidad para 14 asistentes de pie o siete sentados. En esta nueva área, los pasajeros podrán disfrutar de clases magistrales culinarias inmersivas, aprender a hacer chocolate y probar una copa o dos en las sesiones de degustación de whisky a bordo, todo ello dirigido y presentado por los chefs de a bordo. The Yacht Club sirve desayunos, almuerzos y cenas, siendo el asador y bar ubicado junto a la piscina. Y el Sky Bar, ubicado en la Sky Deck, con asientos en el interior y al aire libre, que incluye seis cabinas privadas que permiten a los pasajeros disfrutar de las impresionantes vistas con una bebida en la mano y la nueva piscina grande y ovalada Vitality Pool ubicada en el mismo. Ahora bien, como alternativa, siempre se puede elegir el disfrute de una cena en la propia suite con el servicio a la habitación durante las 24 horas.



OBSERVATION LOUNGE (PLANET CRUISE)

De acuerdo con el tema del aspecto "*discover*" del barco, las instalaciones de exploración realmente lo convierten en una opción destacada para los cruceros de expedición. El barco ofrece los increíbles servicios de un helicóptero y del submarino ***Scenic Neptune*** para disfrutar de excursiones realmente opcionales, junto con una flota auxiliar de zodiacs, kayaks y bicicletas eléctricas. La Marine Platform, situada en la popa, es empleada en las zonas de fondeo para botar al mar los distintos equipos de deportes acuáticos tales como kayaks y zodiacs, así como para iniciar la práctica del esnórquel y/o el buceo. Las excursiones en helicóptero permiten a los pa-

sajeros acercarse a la vida salvaje y a las bellezas naturales como de otra forma resultaría imposible llevarlo a cabo.

EL HELICÓPTERO DE A BORDO (DECKSOVEREINGCRUISE.CO.UK)

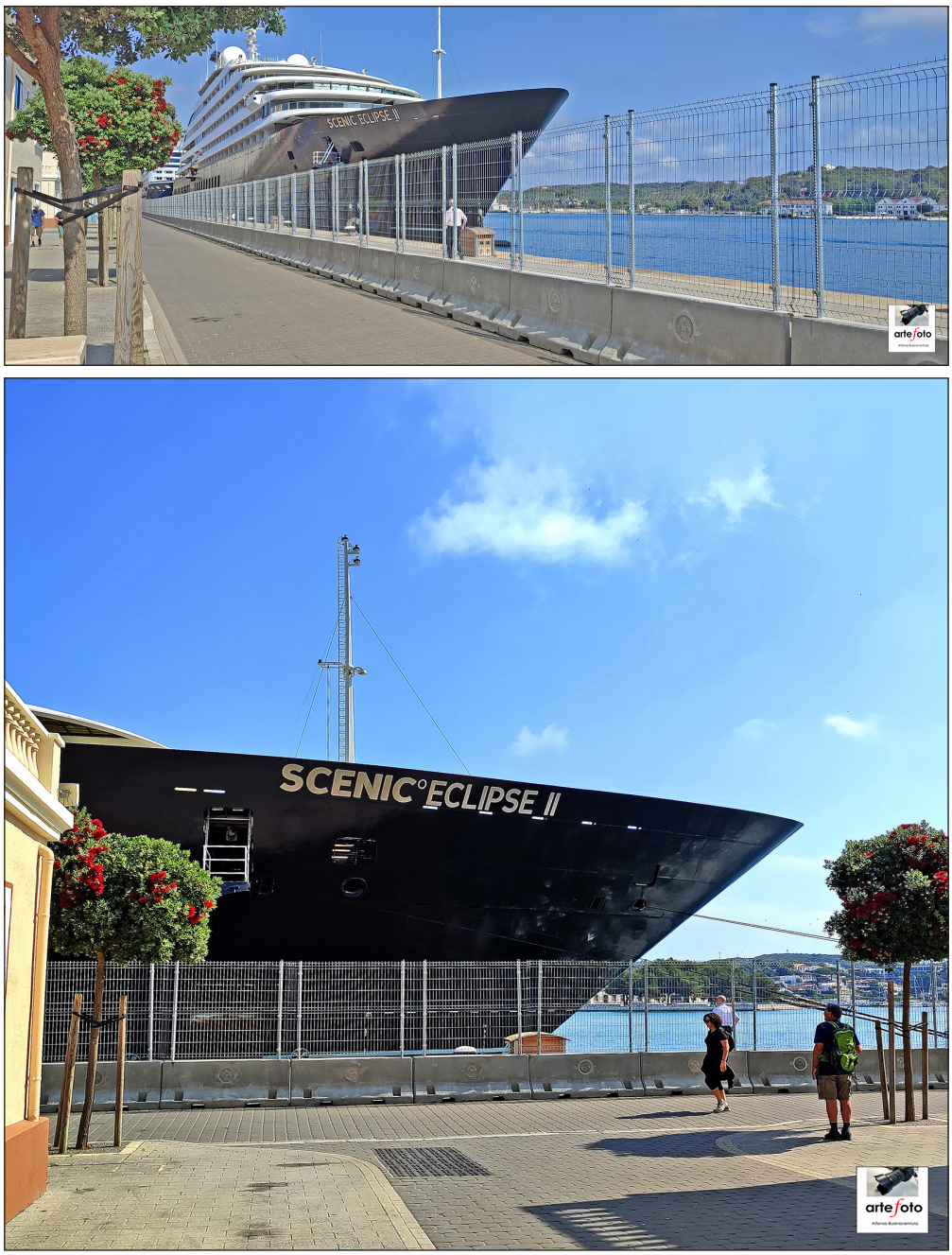
SOBREVOLANDO LA CUBIERTA (SCENIC)

Además, el submarino tipo *Tritón* del barco, el ***Scenic Neptune***, capaz de sumergirse hasta una profundidad de 200 m, permite observar cómodamente los fondos marinos. Y para completar a la par que mejorar toda esta oferta, también se dispone de una sala de conferencias donde los pasajeros pueden asistir previamente a las conferencias impartidas por parte de destacados oradores al respecto. A bordo está prevista la presencia de los líderes del Discovery Team, un equipo que comprende guías de actividades suficientemente experimentados, historiadores, geólogos, ornitólogos, biólogos marinos, naturalistas y destacados fotógrafos, dependiendo del circuito o actividad a llevar a cabo. Los Discovery Leaders son expertos en sus campos. Ellos compartirán sus puntos de vista sobre el medio ambiente, la historia y la cultura de cada región que se visita, de modo que informan perfectamente

sobre lo que se van a encontrar al bajar a tierra. De este modo, décadas de ricas experiencias e investigación en profundidad llevadas a cabo por los oradores, se reducirán a lecciones expertas sobre el entorno.

SALA DE TERAPIA DE SAL (PLANET CRUISE)

Y después de un ajetreado día dedicado a la exploración, el pasajero descubrirá el Senses Spa de a bordo, el espacio que ha sido dotado con salas de terapia, saunas, sala de vapor, piscinas de inmersión con temperatura controlada, salones de relajación, un estudio de manicura/pedicura y una terraza al aire libre. La sala de vapor ha sido adaptada para albergar aromaterapia, una fuente de hielo integrada y varias duchas de sensaciones a bordo. Se ha agregado una nueva sala de terapia de sal personalizada con camas calientes y aromas de aromaterapia de los líderes en diseño de spa, KLAFS, para beneficiar la mente, el cuerpo y el alma del pasajero más exigente. Aunque ***Scenic Eclipse II*** fue propuesto prácticamente como una copia de ***Scenic Eclipse***, lo cierto es que no quedó espacio alguno sin modificar. El buque ha sido dotado de nuevas mejoras que elevan la experiencia de ultra lujo, ya que viajará a casi todos los rincones del mundo, desde regiones polares cargadas de hielo hasta los entornos cálidos más buscados del mundo. Decir que este singular buque de crucero completó con éxito sus pruebas de mar en Croacia, pasando desde entonces a recibir los toques finales antes de zarpar oficialmente a principios de abril. Pasará la temporada de verano explorando el Mediterráneo, Islandia y Escocia, así como el Ártico, antes de trasladarse a las aguas más cálidas del Caribe y la Antártida.



DOS IMÁGENES DEL BUQUE EN MAHÓN (ARTEFOTO)

El ***Scenic Eclipse II***, segundo Discovery Yacht de ultra lujo de la naviera Scenic Group, entró en el agua por primera vez tras ser botado el 25 de junio de 2022. El proceso de gestión de la construcción del buque fue dirigido por MKM Yachts, una división de Scenic Group. Glen Moroney, propietario de la naviera, comentó: "Este es un momento grande e importante para todos nosotros. Este buque representa una visión mejorada de nuestro enfoque pionero en el mundo de los cruceros de ultra lujo. Estamos agradecidos de poder construir los barcos de pasajeros de expedición más avanzados tecnológicamente del mundo y de cooperar con unos astilleros con una larga y orgullosa tradición en la construcción naval".

Este buque llevó a cabo en Mahón tres escalas en verano de 2023.

Seven Seas Mariner

LLEGADA A MAHÓN EL 2 DE JUNIO DE 2023 (VAIXELLS_A_MAO)

El buque ***Seven Seas Mariner*** es un crucero que está operado por la Regent Seven Seas Cruises (anteriormente Radisson Seven Seas Cruises). Fue el primer barco dotado de suites y balcones galardonado con la distinción de "Barco del año" en 2002, premio otorgado por la Ocean and Cruise News. Además, fue el primero en ofrecer a bordo cenas del famoso "Le Cordon Bleu", de París, en uno de sus restaurantes.

Está registrado en Nassau, y navega con pabellón de Bahamas. Fue construido por los reconocidos y prestigiosos astilleros Chantiers de l'Atlantique, de Saint Nazaire (Francia). Como características principales, el buque tiene un desplazamiento de 48.075 toneladas, con 216,10 metros de eslora por 28,30 de manga y un calado de 6,40. Para su propulsión lleva instalados 4 grupos Wärtsilä del tipo 12V38A, de 7.920 kW de potencia, capaces de conferirle una velocidad efectiva de 20 nudos. Dispone de 8 cubiertas para el pasajero. Su construcción dio inicio en enero de 2000, siendo botado en septiembre del mismo año y entregado a la armadora en marzo de 2001, entrando seguidamente en servicio. Su tripulación la forman 445 miembros de ambos sexos y diferentes nacionalidades.

En cuanto al alojamiento a bordo, el buque dispone de 354 cabinas, capaces para 700 pasajeros y han sido divididas en ocho categorías de Suite: Master Suite, Grand Suite, Mariner Suite, Seven Seas Suite, Horizon Suite (con vista), Penthouse Suite, Concierge Suite y Deluxe Verandah Suite.

***SEVEN SEAS MARINER* (FLEETMON)**

VISTO POR LA ALETA DE BABOR (CRUISEMAPPER)

PERSPECTIVA A LA PUESTA DEL SOL (CLEAN CRUISING)

SUITE PENTHOUSE (REGENT SEVEN SEAS CRUISES)

SUITE (REGENT SEVEN SEAS CRUISES)

SUITES (REGENT SEVEN SEAS CRUISES)

CONFORT: SUITES (REGENT SEVEN SEAS CRUISES)

A bordo del ***Seven Seas Mariner***, la experiencia de lujo se hace aún mayor cuando se cena en cualquiera de los cuatro restaurantes gourmet que posee, aunque también se pueda gozar de una excelente cena en cualquier momento y en cualquiera de los otros restaurantes disponibles con mesas abiertas.

VERANDAH RESTAURANT (MAR)

Los locales dedicados a restauración son: Compass Rose Restaurant, en el que se sirve desayuno, almuerzo y cena con platos internacionales. Se trata de un amplio restaurante con deliciosos sabores. En La Verandah se sirven desayunos y almuerzos al estilo buffet, en un local perfectamente emplazado. En el Pool Grill se puede disfrutar de una agradable comida al aire libre: sándwiches a la parrilla o ensaladas gourmet frescas. El restau-

RESTAURANT PRIME 7 (MAR)

rante Prime 7 está concebido como un asador estadounidense, que ha sido dotado de un toque contemporáneo. También se encuentra el Sette Mari, que durante el día ha sido La Veranda y, llegada la noche, se convierte en un lugar íntimo para cenar al aire libre saboreando auténticos platos italianos preparados y combinados por los expertos de la cocina de a bordo y que son acompañados de excelentes vinos. El Chartreuse es el restaurante perfecto para aquellos que buscan escapar de las multitudes a la hora de comer, lugar íntimo que ofrece un nuevo nivel de alta cocina francesa en alta mar.

***SEVEN SEAS MARINER*: MARINER LOUNGE (MAR)**

Por lo que respecta a salones, antes de la cena se puede disfrutar del Horizon Lounge, que es el lugar perfecto para relajarse y descansar mien-

tras que, durante la cena, los músicos de a bordo ofrecen sus interpretaciones y entretenimiento diario. Después de la cena, será el Star's Lounge el lugar donde ir con los amigos a disfrutar y saborear excelentes cócteles e, incluso, bailar toda la noche.

ESPECTACULAR VISTA DEL ATRIUM (SEVEN SEAS CRUISES)

La diversión es siempre la prioridad a bordo y, en consecuencia, tampoco falta el clásico Casino, donde probar suerte en la ruleta, el black jack y otros juegos de mesa. Y para disfrutar de una copa prolongada, el buque ofrece su Observation Lounge, preparado para que se pueda disfrutar de una noche estrellada. Tampoco se olvida al buen fumador, ya que se puede visitar el Connoisseur Club y se podrá escoger entre una amplia selección de puros finos.

UNA DE LAS BOUTIQUES DE A BORDO (MAR)

También hay que decir que, si se prefiere viajar sin el propio ordenador portátil, en el Cibercafé, con personal que ofrece computadoras de escritorio, puede el pasajero acceder a sus correos electrónicos y navegar por Internet. El buque ofrece también acceso Wifi en todo su conjunto, lo que permitirá conectarse igualmente a Internet con cualquier dispositivo que se haya traído a bordo. El punto de encuentro más reconocido del barco es el Atrium, un auténtico testimonio inspirador del confort de los viajes marítimos de lujo. Las escaleras centrales en espiral del barco rodean varias cubiertas antes de confluir en el Atrium, que es una verdadera obra de arte. Una moderna y resplandeciente escultura de vidrio se eleva sobre el interior del Atrium, y llega hasta las cubiertas abiertas.

PERSPECTIVA DEL CONSTELLATION THEATER (MAR)

El buque dispone de varias Boutiques donde el pasajero podrá elegir entre una amplia gama de elementos, desde bolsos de alta costura a fragancias exclusivas o alta joyería en un entorno íntimo y apacible.

COFFÉE CONNECTION BAR (MAR)

También se encuentran en las mismas una gran variedad de prendas de vestir, indumentaria con el logotipo de Regent Seven Seas Cruises® y multitud de regalos para compartir con familiares y amigos.

CARD ROOM (MAR)

LIBRARY (MAR)

Alternativamente, en el Constellation Theatre se ofrece entretenimiento a mayor escala con la máxima comodidad, lo que permite a los pasajeros deleitarse con las espectaculares producciones circenses y los emocionantes espectáculos del tipo cabaret que presentan los artistas de Regent Sevens Seas.

Para el cuidado del propio cuerpo, a bordo del ***Seven Seas Mariner*** existen unas perfectas instalaciones de balneario y fitness. Es posible relajarse en el Canyon Ranch SpaClub, donde se puede disfrutar de te-

rapias personalizadas que restauran, relajan y rejuvenecen la mente, el cuerpo y el espíritu. Los expertos en ejercicios de Serene Spa & Wellness™ dan a los pasajeros clases de ejercicios populares, como Pilates, yoga y meditación, al tiempo que aconsejan y muestran cómo funcionan los equipos de entrenamiento de a bordo.

FITNESS CENTER (MAR)

SPA CENTER (MAR)

Los equipos incluyen bicicletas de spinning, pesas, caminadoras, Máquinas de Entrenamiento de Fuerza Technogym, colchonetas de entrenamiento y bancos de step. Se pueden organizar sesiones de entrenamiento individual con un instructor de ejercicios. Existe una excepción y es que los pasajeros menores de dieciséis años de edad no pueden entrar en el gimnasio. Y ya sea que se prefiera comenzar el día con un trote enérgico o

esperar hasta más tarde y realizar una caminata vespertina, la pista de la que se halla dotado el buque, es el área más visitada por quienes han desarrollado un estilo de vida activo en tierra firme.

RECEPTION CONCIERGE (MAR)

STARS NIGHT CLUB (MAR)

También es posible conseguir un nuevo look en el salón de belleza donde disfrutar de uno de los servicios de belleza indulgentes que se ofrecen: tratamientos faciales, manicuras y pedicuras, así como tratamientos exclusivos especialmente preparados para Regent Seven Seas Cruises. La cubierta Pool Deck ha sido reconvertida en el centro de recreación y relajación al aire libre con su piscina estilo centro turístico climatizada y jacuzzi.

PUTTING GREEN (MAR)

ESCALERA DEL ATRIO (FINE ART AMERICA, DAVID L. MOORE)

En el transcurso del viaje son ofrecidas diversas conferencias y disertaciones de cortesía enriquecedoras, así como se brinda la oportunidad de aprender de un verdadero gourmet el arte del maridaje del vino y la comida. Y el pasajero que busca la tranquilidad, también puede tomar cómodo asiento en una de las lujosas sillas de la biblioteca para poder disfrutar de la lectura de una novela clásica, o elegir entre una selección

de DVD y juegos de mesa disponibles.

POOL BAR (MAR)

Como curiosidad, citar que en 2009 el buque fue noticia cuando rescató a un navegante solitario que daba la vuelta al mundo en un yate que se había averiado al oeste de Nueva Zelanda. En marzo de 2022, el barco se vio sorprendido por un tornado cuando zarpaba del puerto de Nueva Orleans. No se reportaron daños ni víctimas.

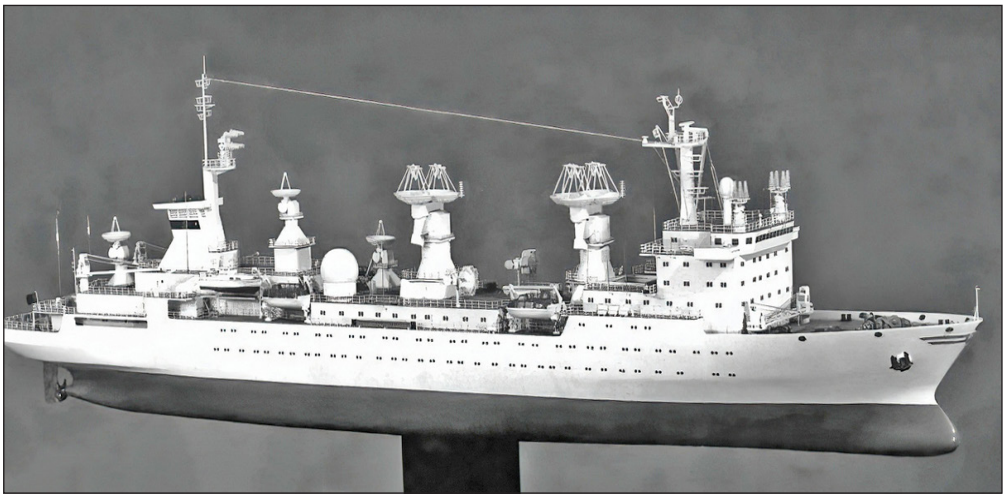
EN MAHÓN. VERANO DE 2023 (ARTEFOTO)

El ***Seven Seas Mariner*** realizó su primera escala en 2014, para repetir el 2 de junio y el 2 de septiembre de 2023, estando consignado por la Agencia Federico J. Cardona S. L.

Seven Seas Navigator

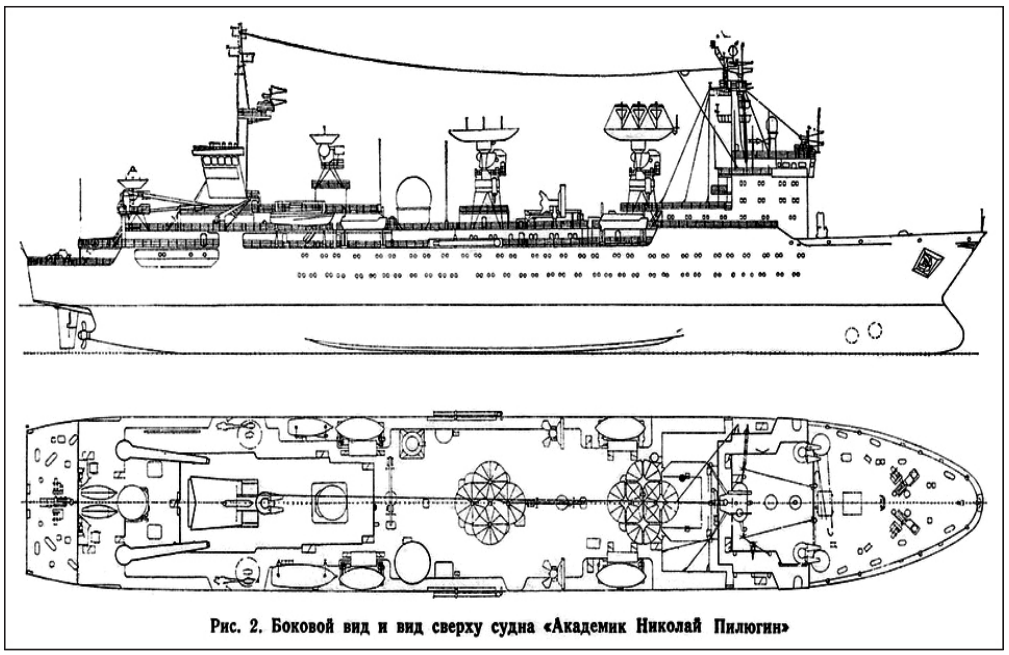
EL BUQUE HACIENDO ESCALA EN MAHÓN EL 25 DE SEPTIEMBRE DE 2023 (ARTEFOTO)

El ***Seven Seas Navigator*** es un crucero de lujo que está operado actualmente por la Regent Seven Seas Cruises. Su historia es muy interesante puesto que, en sus inicios, su casco fue construido en los astilleros de la Admiralty Shipyard, en Leningrado (Unión Soviética), como nuevo barco de seguimiento por satélite, el cual tenía que ser botado como el ***Akademik Nikolay Pilyugin***.

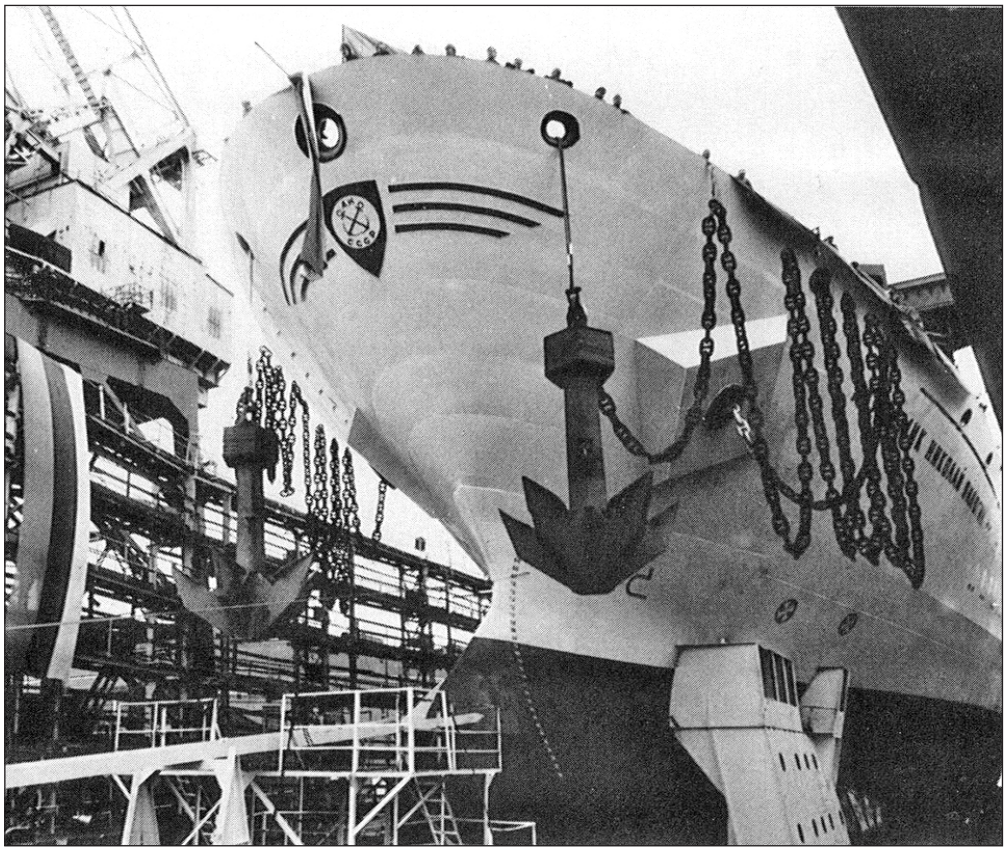


MAQUETA DEL PROYECTO DE BUQUE DE SEGUIMIENTO POR SATÉLITE (NISKGD.RU/FLEET)

Sin haber sido acabado de construir, se desistió del proyecto, siendo vendido su casco a Galship Maritime Inc. (Italia) con la idea de este último de reconvertirlo en buque para servicio de cruceros. De este modo, la superestructura y equipamientos fueron construidos en los reconocidos astilleros T. Marriotti S. p. A. Shipyard, de Génova (Italia), cuando fue adquirido por Radisson Seven Seas Cruises en 1999.



PLANOS DEL BUQUE DE SEGUIMIENTO (NISKGD.RU/FLEET)



PROA DEL BUQUE EN CONSTRUCCIÓN EN LENINGRADO (NISKGD.RU/FLEET)

Como características principales citar que el buque tiene un desplazamiento de 28.550 toneladas, con una eslora de 170,69 metros por 21,8 de manga y un calado de 7,3. La planta motriz la conforman 4 motores diesel-eléctricos Wartsïlä modelo 8L38, que mueven 2 hélices de paso varia-

ble, capaces de conferirle una velocidad de servicio de 19,5 nudos. Dispone de 13 cubiertas, de las cuales 8 son para servicio de los pasajeros. Su capacidad es de 490 plazas alojadas en 245 cabinas, 4 de ellas accesibles para silla de ruedas, atendidos por una tripulación de 340 miembros, de ambos sexos y diferentes nacionalidades. Su quilla fue puesta en la grada el 12 de abril de 1988, botado el 23 de agosto de 1991 y terminado el 25 de agosto de 1999. Fue botado como ***Blue Sea***, para la Radisson Seven Seas Cruises, para quien navegó hasta 1999 y, en la primavera de 2006 fue vendido a la Regent Seven Seas Cruises, quien le rebautizó como ***Seven Seas Navigator***, nombre que ostenta en la actualidad, estando registrado en Nassau (Bahamas). En marzo-abril de 2016 fue sometido a una gran remodelación por valor de 40 millones de dólares que mejoró las áreas comunes, las suites y la confortabilidad general del buque.

EN CONSTRUCCIÓN COMO *BLUE SEA*
(NISKGD.RU/FLEET)

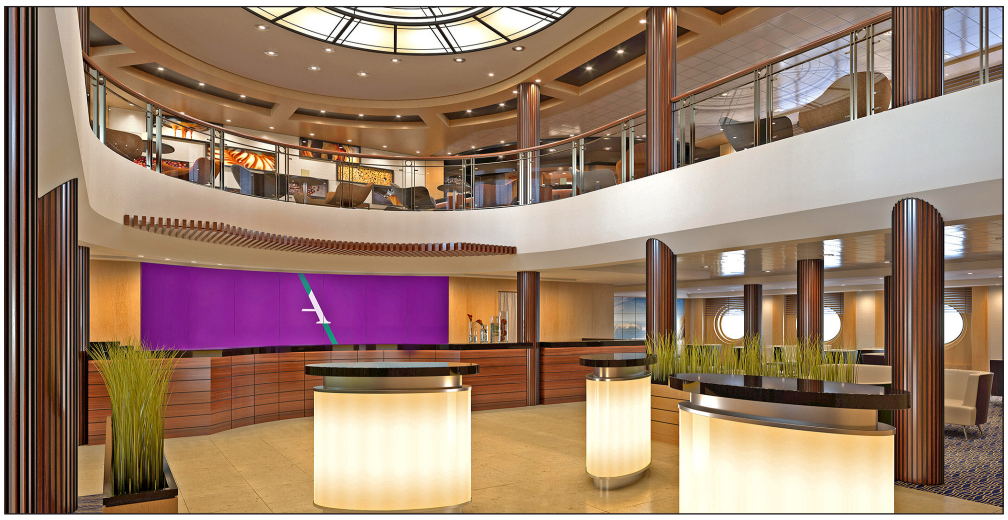
El 21 de mayo de 2020 y durante la pandemia del COVID-19, se informó que una tripulante había dado positivo y que un segundo miembro de la misma también mostraba síntomas de padecer del virus. El barco solicitó la entrada al puerto de Barcelona para que pudieran ser atendidos y el Ministerio de Sanidad le concedió, como excepción, el permiso para llevarlo a cabo. Una vez que hubo atracado, se realizaron pruebas serológicas a los pacientes, que dieron resultado positivo. Ambos miembros de la tripulación fueron aislados, mientras que el resto guardaba cuarentena. El buque había llegado a Barcelona tras una travesía de 13 días a través del Atlántico y, a bordo, tan solo se encontraban sus tripulantes.

Visto el buque, con una apariencia totalmente elegante y contemporánea, hace que sea difícil imaginar que este barco, dotado de bellas y confortables suites, fuera alguna vez el proyecto de un barco de investigación soviético antes de que Radisson y Regent Seven Seas Cruises lo compraran. La importante renovación realizada en la primavera de 2016 para mantener el barco en óptimas condiciones consiguió que, entre sus aspectos más destacados, se incluyeran una nueva Biblioteca, completada con una falsa chimenea y un bar de autoservicio de bebidas y refrigerios, el Coffee Connection. El también completamente renovado Compass Rose,

PERSPECTIVA POR LA AMURA DE ESTRIBOR (NORTH AMERICA TRAVEL SERVICE)

CUBIERTA DE MANIOBRA (CRUISEMAPPER)

el restaurante principal del barco, y el Veranda, el restaurante informal de primer nivel, también quedaron en unas espléndidas condiciones para el pasajero. Las 245 suites con vista al mar del barco, el 90 por ciento de las cuales disponen de balcones privados, también recibieron nuevo mobiliario (incluidos colchones y ropa de cama Regent's Elite Collection), siendo decorados con diversas obras de arte. Sin embargo, se dijo que algunos cambios no fueron tan populares.



VISTA POR EL COSTADO DE ESTRIBOR (CRUISE CRITIC)

OTRA PRECIOSA PERSPECTIVA POR SU BANDA DE ESTRIBOR (ICRUISE)

El ***Seven Seas Navigator*** es el más pequeño de la flota de Regent, pero se configura como un medio ideal para la exploración intensiva de destinos, con la suficiente variedad de comidas y entretenimiento para mantener el interés del pasajero, sin interponerse en el camino de los puertos que va a visitar. Todo a bordo se siente al alcance de la mano. Su intimidad genera familiaridad y resulta muy fácil al pasajero hacerse con nuevos amigos con los que se encuentran a bordo día tras día. El tamaño también permite al personal elevar el nivel de servicio, ya sea rellenando rápidamente una copa de vino o entregando bollos a las suites cuando corresponda en el té de la tarde.

En cuanto a confort, el tamaño del buque puede ser pequeño, pero también es increíblemente espacioso. Sus suites más pequeñas comienzan sobre los 28 metros cuadrados, lo suficientemente grandes como para tener áreas de descanso y dormitorio con poca gente, vestidores y baños grandes con bañera y ducha separadas. La más grande ofrece casi los 90 metros cuadrados, con enormes terrazas envolventes. A bordo, sus suites pretenden satisfacer las necesidades del pasajero, sin ser por ello, piezas llamativas.

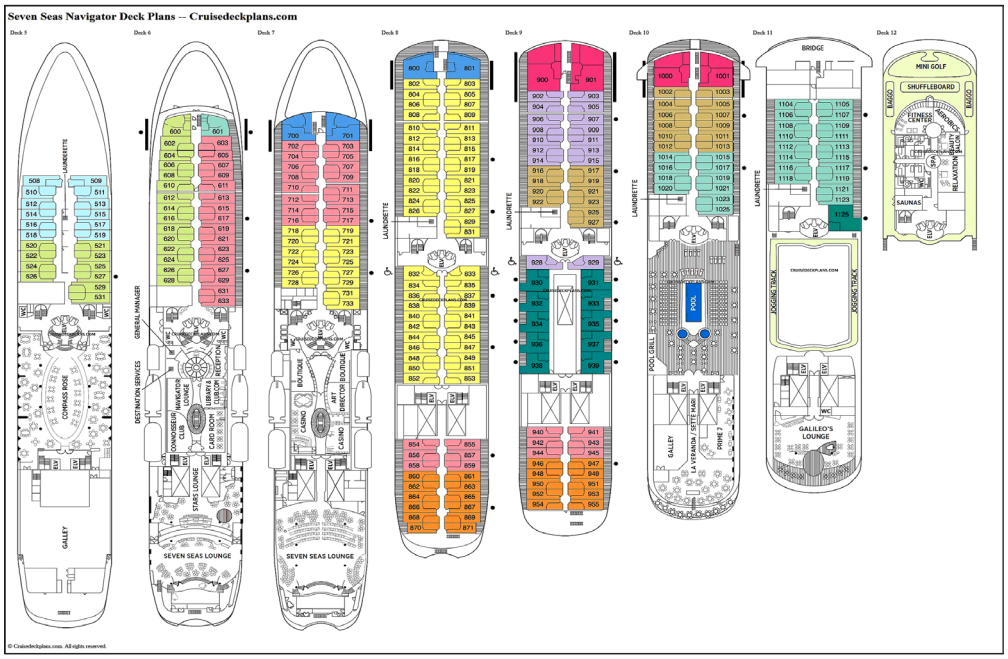
CONFORT (REGENT SEVEN SEAN CRUISES)

CONFORT (REGENT SEVEN SEAS CRUISES)

En el ***Seven Seas Navigator***, el ratio pasajeros/tripulante y espacio/pasajero es uno de los más altos del mercado de los cruceros. A bordo, todo está pensado y diseñado para garantizar el máximo confort y un excepcional servicio al viajero. Las perfectas dimensiones de este barco le permiten atracar en puertos que no son accesibles a embarcaciones más grandes. Y como todos los cruceros de Regent, este es un barco de suites. El número de sus categorías es de 11. Tiene un total de 354 suites, de las cuales 37 son con vista al mar y el 85% tienen balcones privados. Las más grandes son las Master Suites .Como ha sido citado, tienen una superficie que varía entre los 28 y los 95 metros cuadrados. Con vista al exterior y la gran mayoría (231) están equipadas con un balcón.

CONFORT (REGENT SEVEN SEAS CRUISES)

Únicamente 22 suites, situadas en la cubierta 5, poseen una ventana. Todas ellas cuentan con ropa de cama de alta calidad, una zona de relax con sofá, una televisión interactiva de pantalla plana, un baño de mármol con ducha, un armario con caja fuerte y un minibar. Las bebidas que se encuentran en las cabinas se renuevan diariamente y de forma gratuita. Dependiendo de la categoría de suite elegida, también dispone de equipos adicionales, desde teléfonos vía satélite hasta iPads o mantas de cachemira.



PLANO DE LAS DIFERENTES CUBIERTAS (CRUISEDECKPLANS)

Una verdadera marca registrada de los cruceros Regent Seven Seas Cruises es la conocida fórmula del "Todo Incluido", que consta de catering en una amplia gama de sus establecimientos, con refrescos, bebidas alcohólicas y cócteles, excursiones ilimitadas durante las escalas y, en el precio

del crucero, también se incluye un servicio de Wi-Fi ilimitado, que permite al pasajero estar fácilmente conectado durante todo el viaje. En las suites, los viajeros se beneficiarán de un servicio de habitaciones, disponible las 24 horas del día, a cargo de un personal atento y siempre dispuesto a satisfacer todas las necesidades del pasaje con la finalidad de que, cuando desembarquen, marchen con la idea de haber disfrutado de un crucero inolvidable.

DETALLES (REGENT SEVEN SEAS CRUISES)

DETALLES INTERIORES (USA TODAY)

Y si las suites están a la vanguardia de la comodidad y el refinamiento, las diversas opciones de catering también satisfacen todas las expectativas. Diversos restaurantes, sin horarios ni ubicación fija en las mesas, se encuentran disponibles para el pasajero. En la cubierta 11, los pasajeros

que buscan un ambiente relajado, pueden decantarse entre el Grill, situado junto a la piscina, o el La Veranda, donde encontrar el buffet diurno del barco, sirviéndose desayunos y almuerzos. Por la noche este último se transforma en el Sette Mari, un lugar para cenar de forma informal; funciona como restaurante buffet de autoservicio del barco y, por las noches, ese buffet se transforma en un restaurante italiano para cenas, de cortesía.

OTRA PERSPECTIVA DE LA PRIMERA ESCALA DEL BUQUE EN MAHÓN (ARTEFOTO)

Aquellos pasajeros que desean degustar la cocina regional e internacional disponen del servicio del Compass Rose, en la cubierta 4, que es el comedor principal. Funciona con asientos abiertos y ofrece desayuno, almuerzo y cena sin asignaciones fijas de comidas. Mientras, los amantes de la atmósfera zen y de la gastronomía asiática, la encontrarán en el Pacific Rim, situado en la cubierta 5. El Prime 7 (cubierta 10) prepara deliciosos platos a base de carne y de mariscos y es gratuito, pero requiere reserva para la cena. La cena se sirve al aire libre en la terraza del Pool Grill, junto a la piscina al menos una vez durante cada crucero. Otra magnífica opción es el Chartreuse y su cocina gourmet francesa.

LOUNGES (USA TODAY)

Para vivir momentos de relax, el ***Seven Seas Navigator*** también posee maravillosas instalaciones, por ejemplo, el Explorer Lounge (cubierta 4), el Coffee Bar y el Meridian Lounge (ambos en la cubierta 5) o el Connoisseur Club y el Observation Lounge (cubierta 11), o el Casino (cubierta 4) y el Constellation Theatre (cubiertas 4 y 5). El Navigator Lounge es un bar de cócteles exclusivo con piano de cola; sirve desayuno continental informal temprano con pasteles recién hechos y cafés y tés especiales. El Coffee Connection es una barra de café de especialidad. La Biblioteca combina ésta con los ordenadores para los interesados en Internet. El Connoisseur Club es el salón para fumadores, dotado de cómodos sillones de cuero y que ofrece puros cubanos enrollados a mano. El Card Room alberga torneos de bridge y conferencias. Stars Lounge es la discoteca con bar propio, entretenimiento musical en vivo, karaoke, fiestas de baile, etc.

LOUNGES (THE LUXURY CRUISES REVIEW)

CUBIERTA DE LA PISCINA (USA TODAY)

El Galileo's Lounge dispone de áreas para sentarse en el interior y al

aire libre, pista de baile, piano de cola para presentaciones en vivo; presenta espectáculos diarios, té de la tarde y eventos de música en vivo. El Seven Seas Lounge es el salón de espectáculos principal, de 2 niveles, que ofrece entretenimiento nocturno al estilo cabaret. Y no podía faltar The Boutique, la galería comercial libre de impuestos, un lugar donde encontrar joyería de lujo, piedras preciosas, perfumes de marca, relojes, ropa de diseño, accesorios, regalos, souvenirs y la ropa con el logotipo de Regent. El Casino dispone de 2 secciones, una para las máquinas tragaperras y la otra para las mesas de juego.

OTRA PERSPECTIVA DE LA CUBIERTA DE LA PISCINA (DAILY MAIL)

CASINO (CRUISE CRITIC)

Los amantes del deporte, el bienestar y otras numerosas actividades, tam-

bién encontrarán a bordo una selecta oferta. En la cubierta 5 se despliega el Canyon Ranch Spa y el Centro de Bienestar , donde encontrar salas de Tratamiento, Saunas, Baños de Vapor, Sala de Relajación, etc. El Centro incluye igualmente Salón de Belleza, Gimnasio con ventanales de piso a techo y dotado de equipamiento moderno para hacer ejercicios cardiovasculares, estudio de Aeróbic y una piscina de desbordamiento. En la cubierta 11 los viajeros encontrarán el Navigator Pool, con una gran piscina, dos jacuzzis, área para tomar el sol con tumbonas, mesas de tenis y área para sentarse atendidos por el Pool Bar. En la cubierta 12, The Top Deck, podrán divertirse en la pista de Jogging, en la cancha de Paddle, en el campo de entrenamiento, con las mesas de Ping-Pong,o en una pista de Petanca.

El plan de renovación llevado a cabo en 2016 afectaba a tres de los barcos de la flota de Regent Seven Seas Cruises. El objetivo fue alinear los cruceros con el nuevo Seven Seas Explorer, que entró en servicio en el verano de 2016. La actualización de 2 años comenzó con el ***Seven Seas Navigator*** (más pequeño y con capacidad para 490 pasajeros), el ***Seven Seas Voyager*** para finales de 2016 y el ***Seven Seas Mariner,*** que tuvo lugar en la primavera de 2017. El buque recaló por primera vez a Mahón como ***Blue Sea*** en 1999. Y para la temporada de 2023, programó 2 escalas, los días 25 de septiembre y 4 de octubre. Como curiosidad, citar que en 2004, el barco fue utilizado en algunas escenas de la película «After the Sunset», protagonizada por Pierce Brosman y Salma Hayek.

VISTA PORT LA AMURA DE BABOR (REGENT SEVEN SEAS CRUISES)

El programa de itinerario del ***Seven Seas Navigator*** se basa en llevar a cabo circuitos por el Caribe, desde Miami y hacia Alaska; desde Vancouver realiza cruceros a Nueva Inglaterra, con salidas desde Nueva York y Montreal, y también a Europa mediante itinerarios por el Mediterráneo con salidas desde Roma, Venecia y Barcelona, con travesías transatlánticas posteriores para reposicionamiento.

Silver Moon

VISTA POR LA AMURA DE BABOR (CRUISEMAPPER.COM)

El crucero ***Silver Moon*** es gemelo de los nombrados ***Silver Muse*** y ***Silver Dawn***, un modelo de barco que ha cosechado un éxito formidable y capaz para abrir la puerta a una nueva era para Silversea Cruises. El ***Silver Dawn*** ya realizó dos escalas en Mahón en la temporada de verano 2022.

VISTA POR LA AMURA DE BABOR (CREW-CENTER.COM)

Construido por los prestigiosos astilleros Fincantieri en Ancona, Italia, tiene un arqueo de 40.700 toneladas y capacidad para entre 576 y 691 pasajeros, estando enmarcado en la tipología conocida como «megayates», en la tradición de barcos pequeños e íntimos con alojamiento en espaciosas suites. Son característicos de la experiencia de Silversea, que mantienen la diferencia con los gigantes que se contruyen en la actualidad, donde priva la mayor capacidad sobre unas armoniosas líneas marineras. Y ello,

es lo que les da un valor muy a tener en cuenta entre sus clientes.

ÚLTIMOS RETOQUES (DISCOVER A WORLD OF CRUISING)

PERSPECTIVA AÉREA (PLANETCRUISE.COM)

Fue construido en 2021, por lo que tiene sobre sus cuadernas una edad de tan solo 2 años. Mide 213,00 metros de eslora por 26,00 de manga y su calado es de 6,55. Su motorización está compuesta por 2 motores de 8.500 kW a 152 rpm, 4 DD-GG Wärtsilä 9L38 de 6.425 kW a 600 rpm y en su planta eléctrica cuenta con 4 alternadores de 6.300 kW trifásicos, más otro de emergencia de 900 kW 60Hz y 440 V trifásico. Su velocidad de servicio es de 17 nudos y la máxima de 21. El costo de su construcción se valoró en 320 millones de euros (380 millones de dólares). La innovación viene dada, igualmente, a través de la incorporación en el buque del Green Start 3 Desing, un sistema diseñado, construido y equipado para prevenir la polución del agua y el aire, un compromiso con el medio ambiente que sin duda

ha subido el listón en las compañías de cruceros de lujo. Otros detalles incorporados son el Comf-Noise A Pax y Comf-Noise B Crew creados para bajar de forma significativa los niveles de ruido del buque, lo que produce un alto nivel de confort para los pasajeros. Y aprovechando el demostrado éxito de sus gemelos ***Silver Muse*** y ***Silver Dawn***, mantiene idéntica línea y consolida una nueva era para Silversea Cruises.

VISTO DE POPA EN EL ASTILLERO (SHIP TECHNOLOGY)

Como curiosidades del buque decir que, durante los meses más intensivos de su construcción, trabajaron simultáneamente más de 1.000 profesionales, con la contribución de más de 390 empresas del sector. Fueron necesarios cerca de 100.000 litros de pintura y se cortaron más de 15.000 placas y perfiles de acero para formar la superestructura. También fueron instalados, aproximadamente, 2,7 km de cable eléctrico por 18 contratistas, así como 60.000 metros cuadrados de aislamiento, 450.000 kilos de conductos de aire acondicionado y 92.000 kilos de conductos de ventilación. Y más de 5.000 canales de automatización sirven para conectar los diferentes mecanismos del barco.

GAIA GAJA, MADRINA (SILVERSEA CRUISES)

La ceremonia del bautizo de esta lujosa embarcación, se llevó a cabo en el puerto de El Pireo, donde el buque daría inicio a su temporada inaugural desde Atenas con una serie de viajes de 10 días por las preciosas islas griegas. La bendición del barco la llevó a cabo el reverendo padre Ioannis Patsis y el bautizo, lanzando la botella de champaña contra la proa, lo hizo Gaia Gaja, de la reconocida bodega italiana de vinos Gaja. Su propietaria es la Royal Caribbean Cruises Ltd. (RCCL) y la familia Lefebvre (Roma, Italia) estando operado, como ha sido citado, por Silversea Cruises. Está abanderado en Nassau (Bahamas).

CONFORT: CLASSIC VERANDA, DELUXE VERANDA Y GRAND SUITE (SILVERSEA CRUISES)

En cuanto a confort decir que, para distribución del pasaje, dispone de 298 cabinas de categoría Suite, divididas en 4 suites Owner's, 6 Panoramic, 6 Grand Suite, 33 Silver Suite, 242 Veranda y 1 para discapacitados, 3 Window para discapacitados y otras 3 Vista.

CONFORT: OWNER'S, PANORAMA Y ROYAL SUITES (SILVERSEA CRUISES)

Para su tripulación de 408 personas dispone de otras 262 cabinas. Dispone de 11 cubiertas, de las cuales 8, ubican cabinas para el pasaje según categoría.

CONFORT: SILVER, SUPERIOR VERANDA Y VISTA SUITES (SILVERSEA CRUISES)

Sobre el aspecto gourmet a bordo, una nueva forma de degustar la gastronomía y las tradiciones del mundo es posible con el programa Sea And Land Taste (S.A.L.T.), ya incorporado en sus gemelos, un concepto culinario de inmersión que permite a los pasajeros sumergirse a fondo en determinados destinos mediante diferentes experiencias gastronómicas. En S.A.L.T.

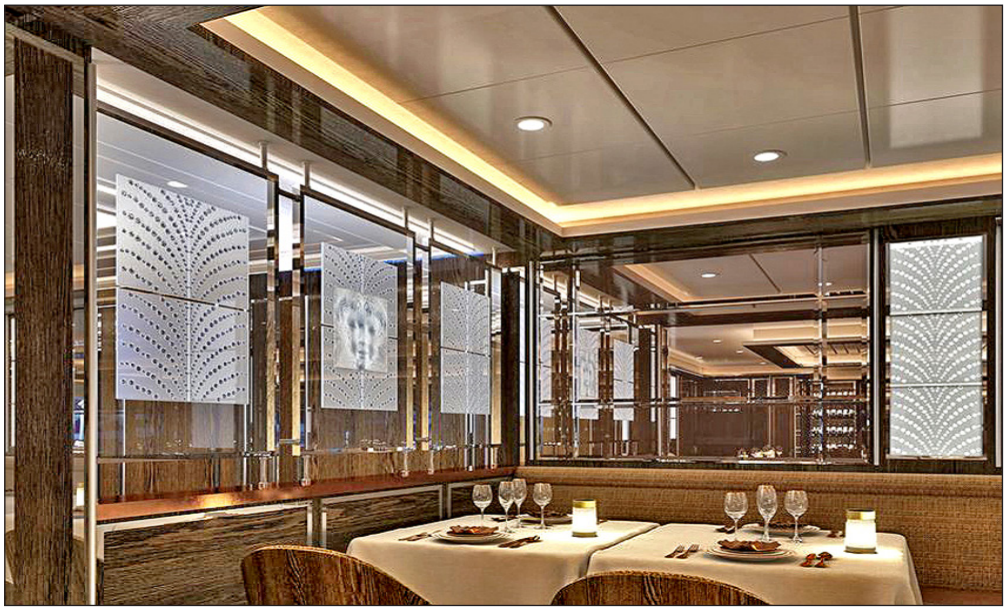
Kitchen se pueden descubrir las tradiciones, las recetas y los sabores, mientras que en S.A.L.T. Bar, es posible saborear cócteles y bebidas inspirados en las tradiciones locales y elaborados con los mejores ingredientes.

KAISEKI RESTAURANT (BULEVARD.ES)

Citar el restaurante Silver Note, donde se pueden degustar suculentos platos internacionales; un espacio donde escuchar música en vivo al piano, interpretando a grandes artistas del jazz y el blues y tomar unas tapas. Se trata de un reducido espacio que permite disfrutar de ambiente íntimo, rodeado de arte, un diseño de arte moderno y clásico con capacidad de sólo 50 exclusivos pasajeros. El Atlantide es otro de los espacios gastronómicos más mágicos del barco, donde el chef seduce el paladar de sus clientes con las mejores carnes de la costa y marisco para vivir una experiencia sensorial llena de suculentos platos de diseño. Mantiene dos conceptos separados: el restaurante a la carta, y el bar-degustación Silver Moon.

SALT BAR (BULEVARD.ES)

En el The Grill se invita a probar la gastronomía preparada en roca volcánica al aire libre a gusto de cada cliente. Igualmente, destaca el restaurante japonés Kaiseki para los amantes de la comida Oriental al estilo «teppanyaki» donde se puede observar la preparación de cada plato de manos del chef. En el mismo se encuentra una alta y exquisita cocina japonesa para deleitar a los más exigentes paladares amantes de este tipo de cocina.

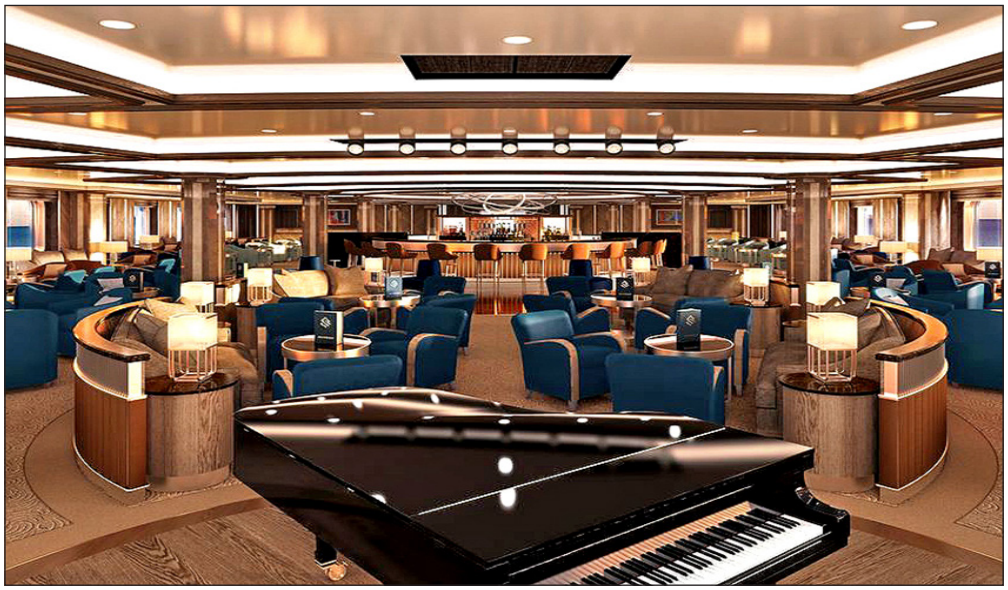


LA DAME (BULEVARD.ES)

Los platos sostienen la tradición y están inspirados en los cinco elementos de la cocina tradicional japonesa, dispuestos en 5 cuencos: arroz, sopa de miso y tres guarniciones, pescado a la plancha, pescado hervido y verduras. Es un restaurante que pretende mostrar el equilibrio entre el Yin y el Yang. También es posible elegir entre la gran variedad de sushi, sashimi, y otros al gusto del pasajero.

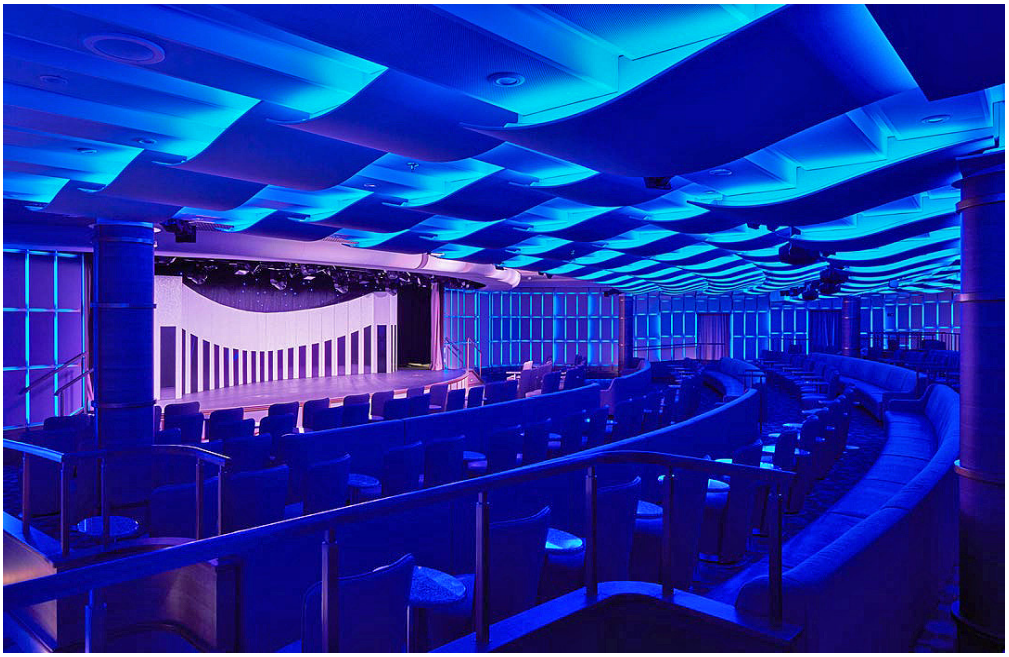
DOLCE VITA (BULEVARD.ES)

En sus ocho cubiertas, se encuentra un Casino, la gran Boutique de productos de alta gama, así como diversos salones (lounges), como el Connoisseur's Corner, donde cada noche es posible degustar del mejor whisky o coñac después de la cena en una reunión con amigos o con pareja. Elegante, lujoso y embriagador, con un entorno diseñado con maderas nobles y grandes sillones al estilo Chester permite disfrutar también, con la opción Premium, de los puros más selectos del mundo.



OTRA VISTA DE DOLCE VITA (BULEVARD.ES)

El Venetian Lounge supone otro espacio donde disfrutar de una noche de teatro y música en vivo. Son ofrecidos en el mismo diversos espectáculos con números musicales al puro estilo «Cabaret», dando honor a la edad de oro del glamour francés. Un lugar donde las tenues luces crean la atmósfera perfecta para disfrutar de la noche en la intimidad del escenario con voces de ópera o bailes.



VENETIAN LOUNGE (UNITED CRUISES)

El Tor's Observation Library supone un lugar totalmente apropiado si el pasajero es un enamorado de la lectura o simplemente necesita un momento de desconexión. La Biblioteca, ubicada en la cubierta 11, es el lugar ideal para transportarse a las mejores historias del papel acompañado de vistas panorámicas y el sonido del mar. Y muchos más…

VISTA PARCIAL DEL GYM (ABOUT LUXURY CRUISING)

En cuanto a relax y bienestar a bordo, el ***Silver Moon*** dispone de una espectacular piscina abierta con jacuzzis, un gimnasio con elementos de la prestigiosa marca Technogym, y el apasionante santuario Zagara Beauty Spa donde es posible gozar de gran relax de la manos de sus especialistas en tratamientos corporales y de belleza.

PRECIOSA PERSPECTIVA (SHIPS'N MORE SHIPS)

Spirit of Adventure

VISTA AÉREA POR LA AMURA DE BABOR (CRUISEMAPPER.COM)

Spirit of Adventure es el segundo crucero construido para la compañía Saga Cruises por los conocidos astilleros Meyer Werft, de Papenburg (Alemania). Estructuralmente es gemelo del ***Spirit of Discovery***, que navega para la naviera británica desde 2019, que ya llevó a cabo una escala en Mahón el 21 de marzo de 2022 y nuevamente en la temporada de 2023. Ambos cruceros presentan la librea de un casco de color azul y un excelente diseño, tanto interior como exterior, estando coronado con una chimenea de color amarillo coronada de negro. Su capacidad es de 999 plazas de pasaje, contando con 554 cabinas, 100 de ellas individuales.

SALIENDO DE LA GRADA, A PUNTO DE SER ALISTADO (BOWMARITIME-EXCLUSIVE.COM)

Como características generales, este buque tiene un desplazamiento de 58.250 toneladas, con una eslora de 236,00 metros por 31,20 de manga y 15 cubiertas. Su motorización tiene una potencia de 21,6 MW que le confiere una velocidad de crucero de 18 nudos. El buque se unió a la flota de Saga en 2021.

INSTALACIÓN DE LA CHIMENEA, JULIO DE 2020
(MARITIME-EXCLUSIVE.COM)

El ***Spirit of Adventure*** también puede ser el último de los cruceros de tamaño mediano que Meyer entregue durante algún tiempo, ya que la cartera de pedidos que le quedaba a partir de ese momento estaba compuesta por cruceros de gran eslora. No se esperaban nuevos pedidos en los próximos años mientras la industria trabajaba duro a fin de superar el impacto que había supuesto la pandemia de coronavirus para el sector.

OTRA PERSPECTIVA DE LOS TRABAJOS DE ALISTADO
(COPYMARITIME-EXCLUSIVE.COM)

La botadura del barco resultó un espectáculo muy llamativo, cuando se

abrieron las grandes compuertas de la nave 5 del astillero donde se había llevado a cabo su construcción y el barco comenzó a salir lentamente de proa. Debido a las limitaciones de altura, el barco se detuvo a la salida para que una grúa de grandes proporciones pudiera colocar la chimenea en su lugar. Seguidamente era sometido a varias pruebas antes de ser amarrado al muelle de equipamiento. Hacía pocos días le habían acoplado las hélices como última etapa de su construcción.

PRECIOSA PERSPECTIVA EN UN ATARDECER (UK CRUISES)

Entrando en su historia, decir que el 27 de marzo de 2019, Saga celebró la ceremonia de corte del acero en las instalaciones de Meyer Werft, lo que marcó el inicio de la construcción de la embarcación. El 3 de junio de 2019, Saga celebraba la ceremonia de colocación de la quilla en la grada, incrustándole una moneda con el nombre del barco, la fecha de colocación de la quilla y el número de astillero 715, debajo del primero de los 54 bloques de quilla necesarios para el barco.

PERSPECTIVA AÉREA (BOLSOVER CRUISE CLUB)

Sus componentes integrales, incluida la proa y los bloques de la cabina, se ensamblaron el 10 de enero de 2020. El barco se llevó a flote a un dique húmedo a fines de marzo para comenzar a equiparlo. El 24 de julio, una vez instaladas sus hélices, salió flotando de la nave, se instaló su chime-

nea para comenzar seguidamente su equipamiento final. Fue trasladado a remolque desde Ems a Emden el 30 de agosto y allí inició sus pruebas de mar en el Mar del Norte en septiembre, para ser entregado poco después. Con un retraso de aproximadamente tres meses en la construcción debido al impacto que supuso el coronavirus, el ***Spirit of Adventure*** podría aún convertirse en el primer crucero nuevo en entrar en servicio después de la pausa global que supuso la pandemia en los cruceros. El barco estaba programado para su ceremonia de bautizo en Portsmouth, Inglaterra, el 19 de agosto, a la que seguiría un crucero inaugural de 17 noches con salida del puerto de Dover rumbo hacia el Báltico el 21 de agosto de 2020. Como madrina de la ceremonia del bautizo fue elegida la recientemente retirada Jefa del Servicio Médico de la Royal Navy, Comodoro Inga J. Kennedy, quien se encargó de romper la botella contra el casco: un vino espumoso inglés de Balfour Hush Heath Estate. Nick Stace, director ejecutivo de Saga Travel, había manifestado: "Sentimos que era importante reconocer el trabajo sobresaliente que la profesión médica ha realizado durante la pandemia…

EN MAHÓN, TEMPORADA 2023 (ARTEFOTO)

La comodoro Kennedy ha servido en la Marina durante veinte años y en el cuidado de la salud durante cuarenta, por lo que valoramos era la elección perfecta para el papel y nos sentimos honrados de que lo haya aceptado." El ***Spirit of Adventure*** fue el primer barco en ser bautizado en Portsmouth. Tanto él, como su gemelo, ***Spirit of Discovery***, son considerados únicos en la industria de cruceros moderna, ya que la compañía buscó ofrecer un crucero de tamaño mediano para sus clientes mayores de 50 años (aunque los compañeros de viaje pueden tener 40 años o más).

Saga Cruises anunció posteriormente que su primer viaje había sido reprogramado para el 5 de noviembre desde Southampton llevando a cabo 17 días por el Mediterráneo con salida el 5 de noviembre de 2020 desde Southampton, visitando Gibraltar, Barcelona, Mónaco y Nápoles. Para su temporada inaugural, se esperaba que en circuitos por los fiordos noruegos y el Mediterráneo. Sin embargo, en la ceremonia de entrega del barco llevada a cabo el 29 de septiembre, Saga anunció que los planes inaugurales del bar-

co se habían modificado aún más al posponer su crucero inaugural hasta el 4 de mayo de 202. Saga Cruises finalmente abrió las reservas para el barco en marzo de 2021 y éste debutó oficialmente en su viaje inaugural el 26 de julio con una navegación de 15 noches por las Islas Británicas.

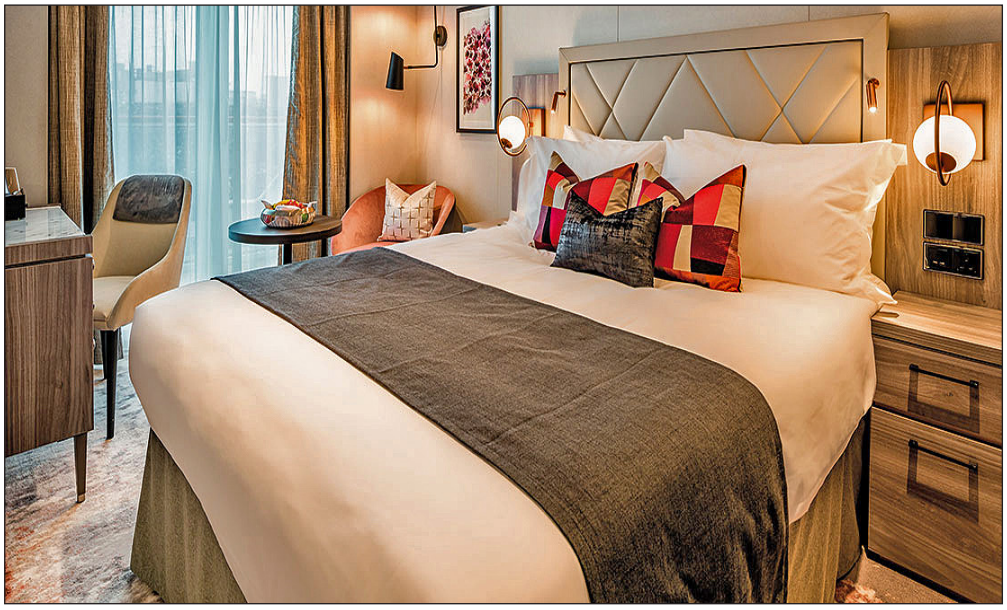
CONFORT. CABINAS (SCHEME CRUISE ARABIA.COM)

CONFORT. SUITE DELANTERA CON BALCÓN (SAGA.CO.UK)

El confort adoptado para el pasajero a bordo del ***Spirit of Adventure*** combina lujo y estilo con diseños modernos. Con un promedio de 20 metros cuadrados, algunas de sus cabinas son sumamente espaciosas, estando divididas en tres categorías: Standard, Deluxe y Suite, intentando adaptarse a todas las necesidades del potencial cliente. Todos los alojamientos Standard cuentan con una cama doble o extra grande, mesita de noche, escritorio/tocador, mesa de café, cómodas sillas, caja fuerte, enchufes del tipo británico con salidas USB, TV, minibar, cafetera y tetera. En el aspecto

personal los baños son de mármol con ducha, secador de cabello, artículos de tocador, batas y cómodas pantuflas. En el buque, los camarotes Deluxe se benefician además de vestidores, más espacio al aire libre y canastas conteniendo fruta fresca, mientras que las Suites cuentan con aún más comodidades que incluyen servicio de mayordomo, baños con duchas y bañeras de hidromasaje, periódicos diarios junto con una selección de revistas, un desayuno continental por la mañana, experiencias gastronómicas exclusivas en cabina, una máquina de expresso, servicio de té de la tarde en cabina, flores frescas y un minibar personalizado.

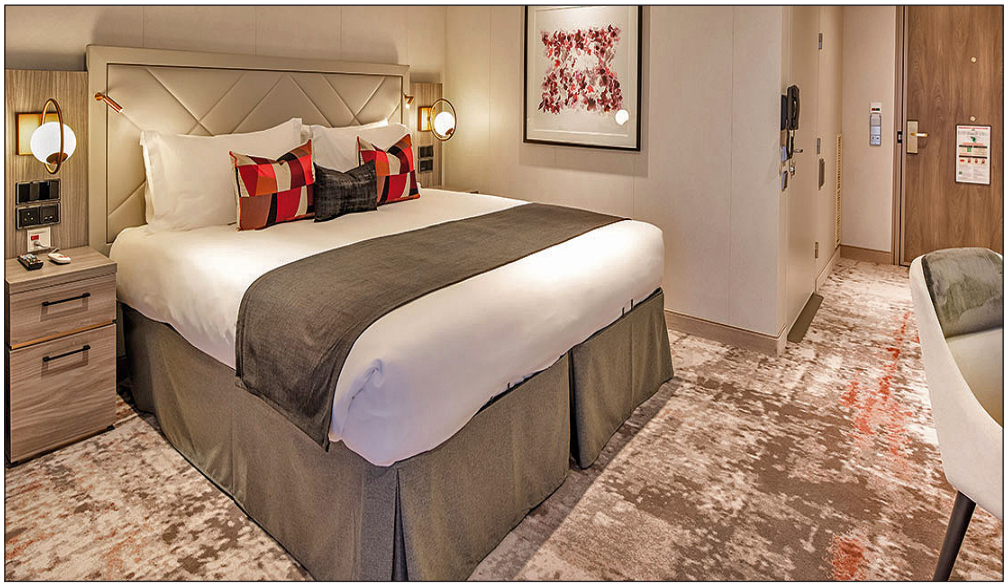
CONFORT. SUITE (SAGA.CO.UK)



CONFORT. CABINA INDIVIDUAL STANDARD (SAGA.CO.UK)

En el aspecto gourmet, el buque ***Spirit of Adventure*** ofrece a sus pasajeros siete lugares para cenar: The Dining Room en la cubierta 5, The Grill, Verandah contiguo y Lido Bar en la cubierta 12, el Supper Club, así como dos restaurantes de especialidades Khukuri House, el primer restaurante nepalí en el mar, y el Amalfi, de cocina italiana, todos ellos situados en la

cubierta 6. El comedor clásico ofrece sabores de todo el mundo, con una gran cantidad de la mejor cocina a la carta. Con comedor abierto, se puede disfrutar del desayuno, el almuerzo y la cena sin reserva. El té de la tarde se ofrece también todos los días, junto a delicados sándwiches, pastelería y bollos recién hechos junto con un exclusivo carrito de quesos.



CONFORT. SUITE DOBLE DELUXE (SAGA.CO.UK)

AMALFI, ITALIAN RESTAURANT (CRUISE-ARABIA.COM)

El Supper Club es un club de jazz al estilo cabaret, que combina cenas internacionales con entretenimiento en vivo. Se puede acceder para tomar una copa antes de la cena o reservar una mesa para la cena y quedarse allí toda la noche, disfrutando de buena música e incluso excelentes cócteles hasta altas horas de la noche.

Las opciones gastronómicas especiales son Khukuri House, un lugar íntimo que ofrece sabores nepalíes y Amalfi, con su menú de platos mediterráneos, además de pescados y carnes de origen local comprados en el

puerto ese día, cada uno con un toque italiano.

NEPALESE RESTAURANT (CRUISE-ARABIA.COM)

EL ATRIO (CRUISE-ARABIA.COM)

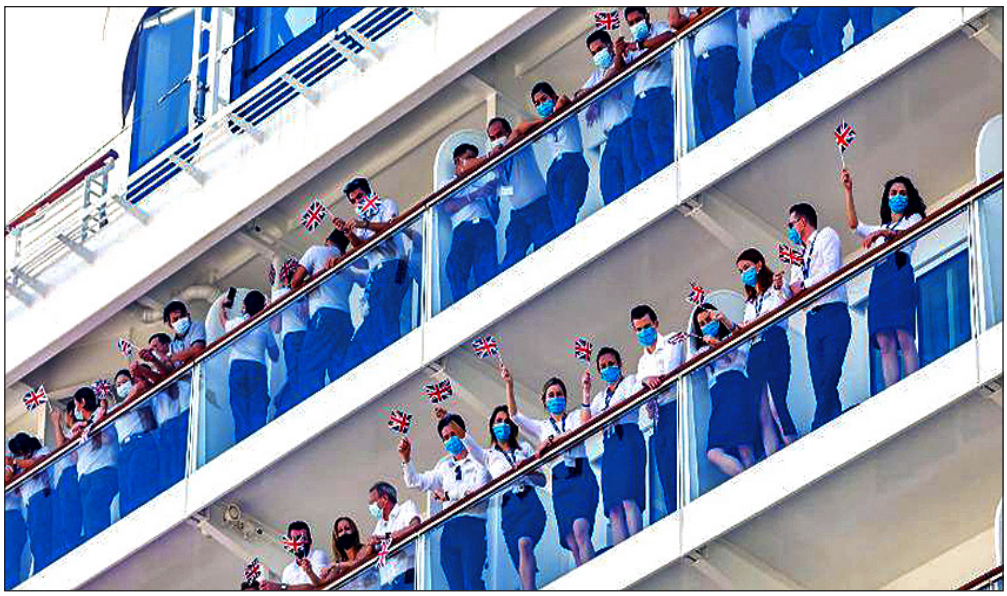
Para el entretenimiento, el pasajero dispone de diferentes lugares para visitar para tomar una copa, presenciar actuaciones en vivo y espectáculos de teatro y descansar en su espacioso y bellamente decorado Britannia Lounge. Con ventanas panorámicas que dan al frente del barco, este salón ofrece las vistas más impresionantes hacia proa. También es el lugar donde se ofrecen charlas especializadas por escogidos oradores invitados junto con demostraciones y clases especializadas. Por la noche cobra vida con música para el baile y actuaciones en directo. Se puede disfrutar de un cóctel después de la cena en The North Cape Bar o dirigirse a la Promenade Deck para visitar el teatro del buque, The Playhouse. Con capacidad para 444 espectadores, se

ofrecen en el mismo coloridas actuaciones, proyecciones de cine, audición de música en vivo e incluso espectáculos matinales.

ARCADE LIVING. SALÓN

ESCALA NOCTURNA (MATT HARRIS)

En la cubierta 7 se encuentra The Library, la biblioteca del buque, donde es posible encontrar un buen libro, hacer uso del Wi-Fi gratuito del barco o disfrutar de un refrigerio, un café recién molido o una taza de té. En sus inmediaciones se encuentran el Craft Room, donde se llevan a cabo una variedad de clases y talleres y The Card Room, donde se pueden celebrar juegos de cartas para divertirse o participar en lecciones y torneos organizados.En el aspecto personal, el buque posee su Spa a bordo en la cubierta 5. Con una atractiva piscina de hidroterapia, baño de vapor, sau



TRIPULACIÓN (SEATRADE CRUISE.COM)

EN NAVEGACIÓN (SAGA.CO.UK.)

na de infrarrojos y áreas privadas para tratamientos vigorizantes. También se dispone de un Gimnasio dotado con máquinas de última generación y cancha deportiva.

Tere Moana

COMO *TERE MOANA* EN MYKONOS, GRECIA (CRUISEANDFERRY.NET)

Construido por encargo de Compagnie des Iles du Levant, de Marsella a los astilleros Chantiers Alstom Leroux Naval, Saint Malo, Francia. Originalmente, se había encargado a Construction Navale et Ingenierie Leroux & Lotz, con sede en Nantes, pero esta empresa vendió sus actividades de construcción naval a Alstrom en 1997. Por supuesto, Alstrom también era propietario del astillero Chantiers de L'atlantique en Le Havre, donde se habían construido la mayoría de los recordados transatlánticos franceses.

COMO *LE LEVANT* (SHIPS NOSTALGIA)

Botado en mayo de 1998, entró en servicio el mismo año. De 3.504 tone-

ladas de desplazamiento, medía 99,60 metros de eslora por 13,90 de manga y 3,50 de calado. Estaba propulsado mediante 2 motores Wärtsilä 9L20, de combustión de 4 tiempos, 9 cilindros y 200 x 250 mm con un total de 2.990 kW / 4.062 hp a 1.000 rpm. Construido por Wärtsilä, Vaasa – Finlandia. 2 ejes y 2 hélices de paso controlable hacia atrás a 247 rpm. Su velocidad era de 14 nudos. El buque tiene un sistema estabilizador de última generación que mantiene el balanceo al mínimo. El barco tenía siete cubiertas, de las cuales cinco estaban a disposición de sus pasajeros. Su capacidad era de 90 pasajeros y 60 tripulantes.

COMO *TERE MOANA* (BLACKSEANEWS)

Fundada en abril de 1988, la compañía propietaria, Compagnie des Iles du Ponant, quería explotar un crucero que navegara bajo bandera francesa. Desde la desaparición de las grandes compañías de transporte marítimo del país, como Compagnie Générale Transatlántique y Messageries Maritimes, la orgullosa nación europea se quedó sin barcos de pasajeros bajo su propia bandera. Por ello, esta empresa hizo construir un barco tipo yate en un astillero francés mediante suscripción con otros inversores, barco que se pondría en servicio en 1991 con el nombre de ***Le Ponant***. Era un precioso velero de tres mástiles de cerca de 1.200 toneladas con espacio a bordo para 64 pasajeros y 32 tripulantes. Unos ocho años más tarde, la empresa pudo construir su segundo barco. Éste sería igualmente construido en Francia, pero sus líneas eran bastante diferentes del primero y tenía más del doble de tamaño. Su nombre se convirtió en ***Le Levant***. Contaba con una plataforma marina en la popa para nadar, hacer snorkel o bucear. A bordo también se encuentran dos lanchas de desembarco para expediciones, así como zodiacs para viajes costeros, cruceros fluviales y observación de vida silvestre. Operó con la Compagnie des Illes du Ponant, de Marsella como ***Le Levant*** hasta diciembre de 2012, cuando fue remodelado y transferido a Paul Gauguin Cruises Ltd, de Nassau, Bahamas, operando bajo el nuevo nombre de ***Tere Moana***, que lo especializó en cruceros por Europa, el Caribe y América Latina.

El barco fue sometido a una importante renovación . Tras ser nuevamente puesto a flote, se inauguró para su nueva propietaria con un viaje de gala de siete noches por el Caribe con el presidente de Paul Gauguin, Richard

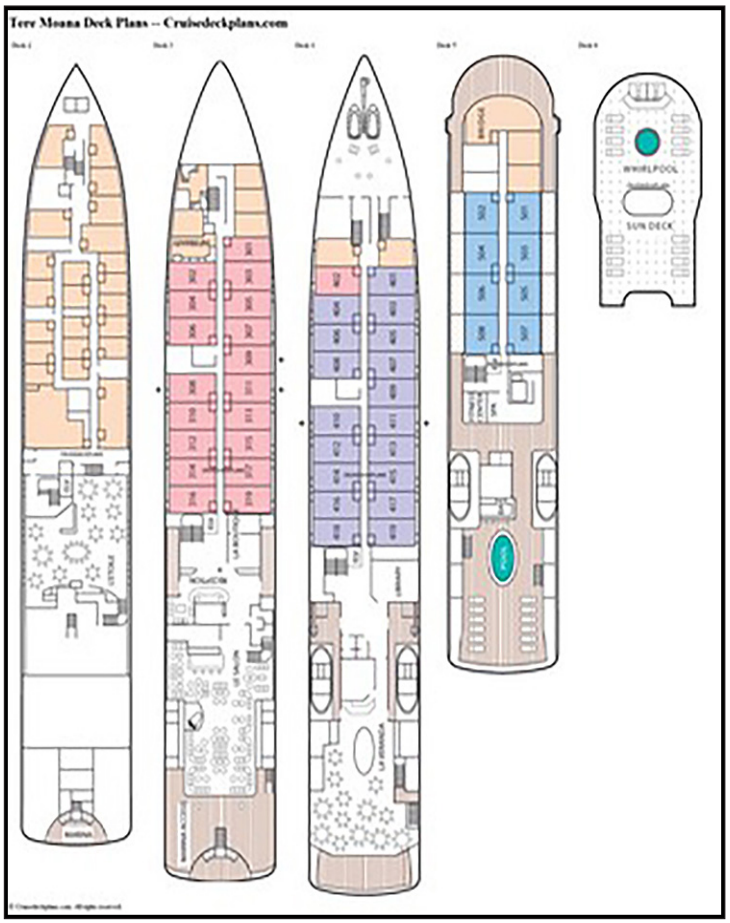
Bailey. Tras ello, el barco pasó los meses de verano en Europa y los meses de invierno en el Caribe y América Latina.

DETALLES A BORDO (WIKIPEDIA.ORG)

CONFORT. CABINAS (CENTER.CRUISES)

Una vez renovado pasó a contar con amplios camarotes, dos restaurantes (L'Etoile y La Veranda), y un spa, entre otros servicios para mejorar el confort del pasajero a bordo. Su nueva distribución disponía de 45 cabinas espaciosas y bien diseñadas con alojamiento para pasajeros distribuidas en tres de las cinco cubiertas. 8 disponen de balcón, teniendo todas las

cabinas del buque vista al mar. Están dotados de cama tamaño king (todos con configuración de dos camas individuales), baño con ducha y productos de baño, batas y pantuflas, área de escritorio/tocador con taburete, TV, reproductor de CD/DVD, canales de películas de cortesía en la cabina, estación de conexión para sonido Bose, teléfono vía satélite de marcado directo, caja fuerte personal y un pequeño refrigerador.



PLANIMETRÍA DE CUBIERTAS (CRUISEDECKPLANS.COM)

CONFORT. RESTAURANT (FODORS TRAVEL GUIDE)

CONFORT. BAR (TRIP ADVISOR)

Los salones públicos son espaciosos y finamente decorados, hallándose distribuidos en las distintas cubiertas. En la cubierta 6, la terraza ofrece la oportunidad de relajarse y descansar en la piscina de hidromasaje, o simplemente tomar el sol en una cama balinesa o una tumbona. La piscina se encuentra en la cubierta 5, donde también se ubica, además, un bar donde tomar un desayuno ligero. El gimnasio también se encuentra instalado en esta misma cubierta y está completamente equipado con una amplia gama de equipos de última generación, al igual que el Deep Nature Spa, donde un terapeuta experto ofrece al pasajero un extenso tipo de masajes, cuidado de la piel y tratamientos faciales.

CONFORT. BIBLIOTECA DE A BORDO (TRIP ADVISOR)

En la cubierta 4 se encuentra la biblioteca de libros y DVD que permanece abierta las 24 horas del día, así como el restaurante La Veranda, que es donde se puede disfrutar del desayuno y el almuerzo en el ambiente sofisticado y relajado de un restaurante o al aire. En la cubierta 3 encontrará se halla La Boutique, que ofrece una selección de prendas de vestir y obsequios libres de impuestos de todo el mundo. También se puede adquirir una selección limitada de artículos diversos y otros artículos de viaje. Otra área cómoda que se encuentra dotada de acogedores espacios donde sentarse, decoradas por obras de arte , están iluminadas mediante brillantes lámparas de mesa de cristal. Se sirven cócteles y ofrece un ambiente de música de piano en vivo. L'Etoile es el restaurante principal a bordo en la cubierta 2 y está especializado en cocina contemporánea. A bordo se pueden encontrar las delicias culinarias de Jean-Pierre Vigato, chef propietario del mundialmente famoso restaurante Apicius, galardonado con dos estrellas Michelin, en París. Su menú exclusivo se ofrece en L'Etoile. Para el almuerzo, existe la carta o el típico buffet, que a menudo presenta una temática internacional. El desayuno también se sirve en forma de buffet. También está disponible un menú limitado para el servicio de habitaciones las 24 horas. El barco cumple totalmente con todas las regulaciones nacionales e internacionales con respecto a la seguridad en el mar y cumple con SOLAS (convenio sobre seguridad de la vida humana en el mar).

CONFORT. SALÓN (CENTER.CRUISES)

Sobre su confort, decir que la categoría B, para uso exclusivo, se hallan situados en la cubierta La Perouse y tienen capacidad para dos pasajeros con una cama tamaño king; sin embargo, algunas acomodan a un pasajero adicional en un sofá convertible en cama. La categoría C para uso exclusivo se encuentran ubicados en la cubierta Champlain. Un gran ventanal crea un telón de fondo pintoresco del océano para el resto de la suite. La mayoría de las cabinas de esta categoría cuentan con una cama tamaño king. El espacioso baño cuenta con una ducha grande y está equipado con lujosos artículos de tocador, así como batas y zapatillas.

CONFORT. SOLARIUM (CENTER.CRUISES)

Categoría A, cabina con balcón: Las espaciosas cabinas de esta categoría se encuentran ubicados en la cubierta Bougainville y son los más grandes del buque. Disponen de una gran terraza privada. Sus grandes puertas de vidrio también brindan una vista ininterrumpida del océano desde el interior del camarote. Dispone de una cama tamaño king, así como espacio de guardarropas y varios cajones para un amplio espacio de almacenamiento.

COMO *CLIO* EN BARCELONA (FR.THPTNGANAMST.EDU.VN)

El lujoso baño tiene un surtido de artículos de tocador, albornoces y zapatillas suaves para cada huésped y cuenta con una ducha grande. Cate-

goría B o cabina con ventana: Esta categoría se encuentra ubicada en la cubierta La Perouse, disponiendo de una capacidad para dos pasajeros con una cama tamaño king; sin embargo, algunas disponen de otro acomodo adicional en forma de sofá convertible. Sus usuarios pueden gozar, también, de impresionantes vistas del océano circundante a través del gran ventanal que se encuentra en el camarote. El aspecto de entretenimiento lo conforman un televisor, un reproductor de DVD/CD y una base para iPod. Categoría C o cabina con ventana: Estos camarotes están ubicados en la cubierta Champlain. Con un gran ventanal se crea un telón de fondo muy agradable del océano para el resto de la suite. La mayoría de los camarotes de esta categoría cuentan con una cama tamaño king y tienen capacidad para dos personas, mientras que algunos cuentan con sofá convertible para acomodar a un tercero. El espacioso baño cuenta con ducha grande y está equipado con lujosos artículos de tocador, así como batas y zapatillas para cada usuario. En agosto de 2015, Paul Gauguin Cruises vendió el ***Tere Moana*** a Grand Circle Cruises finalizando su último crucero con ese nombre en mayo de 2016. Su última escala en Mahón tuvo lugar en la temporada de 2014. El barco pasó a llamarse ***Clio*** y comenzó a navegar para Grand Circle Cruises, bajo bandera de Malta en julio de 2016.

CUBIERTA DE LA PISCINA (FODORS TRAVEL GUIDE)

"Es difícil separarse del ***Tere Moana***", manifestaba aquellos días Richard Bailey, presidente y director ejecutivo de Paul Gauguin Cruises. "Pero recibimos una oferta atractiva para comprar el barco y decidimos aprovechar esta oportunidad para reenfocarnos en nuestro territorio de origen, la Polinesia Francesa, y brindar un nivel de servicio aún mayor a las operaciones galardonadas del crucero ***Paul Gauguin*** y a nuestro renombrado Sur Cruceros por el Pacífico". En 2019, la compañía Paul Gauguin Cruises fue vendida a Ponant, por lo que las dos antiguas compañías del barco se unieron tras venderla. La última posición del ***Clío*** recibida por AIS es el puerto de Rodas, Grecia, en marzo de 2024.

Tritón

***TRITÓN* (SHIPS NOSTALGIA)**

El 2 de febrero de 1971, Cunard Line botaba al mar su primer crucero especialmente diseñado desde Rotterdamse Droogdok Maatschappij, el astillero de la Rotterdam Drydock Company, en Rotterdam, Holanda. Cunard había estado siempre especializada en torno a los servicios marítimos transatlánticos y, tras haber intentado lanzarse ellos mismos a llevar a cabo unas rutas aéreas con un vector de su empresa, la Cunard Eagle Airways, adquirieron finalmente dos buques por encargo de Overseas National Airways, otra aerolínea que había intentado experimentar el mundo de los cruceros y en la que la propia Cunard ya tenía una participación del cincuenta por ciento. Esta empresa tuvo problemas financieros y los dos barcos finalmente se completaron para la Cunard Line tras adquirir ésta el resto de la empresa en julio de 1970.

COMO *CUNARD ADVENTURER* (NAUTILUSINTERNACIONAL.COM)

El primer buque de la pareja fue nombrado ***Cunard Adventurer***, por lo que la naviera cambió la estrategia de nomenclatura de sus barcos que había mantenido desde sus primeros días. Éstos ya no llevarían el nombre de provincias romanas, como había sido su política hasta entonces, pero sí adquirirían el nombre de la naviera como prefijo: *Cunard*. Esto se hizo porque la empresa quería demostrar que se basaban básicamente en unos nuevos principios a partir de entonces.

COMO *CUNARD ADVENTURER*
(CUNARD STEAM SHIP CO. LTD, NATIONAL MUSEUMS OF LIVERPOOL)

Con un desplazamiento de tan solo 14.115 toneladas y una eslora de 148,11 metros por una manga de 21,92 y un calado de 5,86, estos barcos resultaban bastante pequeños pero, a principios de la década de los setenta, era ésta la nueva forma de diseñar los buques de la clase crucero. Éstos ofrecían alojamiento para 832 pasajeros y 412 tripulantes en siete cubiertas. Fueron dotados de una planta motriz capaz para conferirles una velocidad de crucero de 21,5 nudos, estando propulsados por los primeros motores diesel Vee-form TM 410 Stork Werkspoor, que se fabricaron para aplicaciones eléctricas. Sus pruebas de mar se iniciaban el 28 de agosto de 1971, para ser entregado a la armadora una vez superadas éstas, el 19 de octubre de ese mismo año. Disponía, además, de estabilizadores, aire acondicionado y 1 piscina. Exactamente un mes después, el Cunard Adventurer llevaba a cabo su viaje de posicionamiento desde Southampton a San Juan para comenzar sus circuitos por aguas del Caribe. Antes de iniciar la salida, el director gerente de Trafalgar House Group, Victor Matthews, pronunció un discurso a bordo en el que afirmó que el buque y su gemelo, suponían una señal de que la compañía tenía la intención de continuar permaneciendo en el mundo del transporte marítimo.

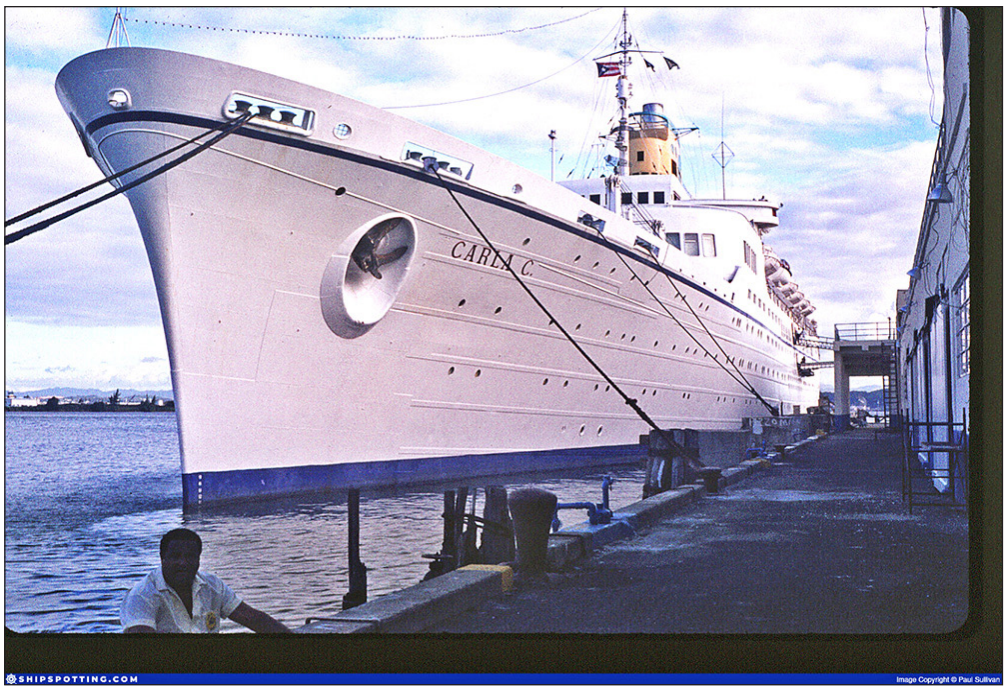
El ***Cunard Adventurer*** también realizó servicios de temporada desde Nueva York a Bermudas, una ruta que Cunard Line había tomado de Fur-

ness Bermuda Line en 1967. Su gemelo fue nombrado ***Cunard Ambassador***, que llevó a cabo cruceros similares, tras comenzar a navegar un año después que lo hiciera su gemelo.

EL *CUNARD AMBASSADOR* REBAUTIZADO YA COMO *LINDA CLAUSEN*, TRANSPORTE DE GANADO
(JUAN KENT, SHIPSPOTTING.COM)

Parece ser que ambos buques no acabaron de convencer a la Cunard Line por lo que, solo unos años después, fueron reemplazados por dos barcos de mayores proporciones, los llamados ***Cunard Princess*** y ***Cunard Countess***. En septiembre de 1974, el ***Cunard Ambassador*** tuvo un final prematuro, tras incendiarse frente a las costas de Florida y decidir la Cunard no reconstruir el buque como tal. En cambio, fue vendido a una naviera de Dinamarca para emplearlo como transporte de ganado una vez reformado, siendo rebautizado como ***Linda Clausen***. Posteriormente, en 1980, el barco fue nuevamente vendido y rebautizado ***Procyon*** y, en julio de 1984 volvía a ser pasto de un nuevo incendio y esta vez, con tan solo doce años de existencia, fue mandado al desguace. Por lo que se refiere al ***Cunard Adventurer***, tuvo un percance mientras navegaba al colisionar con el trasatlántico ***Carla C***, de la flota de Costa Lines, el 14 de febrero de 1976 cerca de San Juan. El barco resultó con daños en la proa.

En 1977 fue vendido a la Norwegian Caribbean Lines, tras entrar en servicio los ***Cunard Princess*** y ***Cunard Countess***. En marzo de ese año, comenzaba su modernización, pasando a llamarse ***Sunward II*** para su nueva propietaria del norte de Europa. El cambio más llamativo en su apariencia fue el de su chimenea, que cambió de tener una, de bastante envergadura, a dos inclinadas una a cada banda. Esta nueva tendencia se vería igualmente observada en las nuevas construcciones de la naviera noruega. En abril de 1977 reanudaba sus cruceros por el Caribe para sus nuevos propietarios y para ellos constituyó un éxito. En 1987, su puerto base cambió



***CARLA C* VISTO POR PAUL SULLIVAN (SHIPSPOTTING.COM)**

de Oslo a Nassau (Bahamas), cuando Norwegian Caribbean Lines comenzó a comercializarse como Norwegian Cruise Line, puesto que ya no solo navegaban en cruceros por el Caribe tras la incorporación de nuevas unidades, sino por todo el mundo.

COMO *SUNWARD II* (WIKIPEDIA.ORG)

En 1991, cuando Norwegian Cruise Line comenzó a agregar barcos más modernos a su flota, el ***Sunward II*** fue vendido a la griega Epirotiki Lines, con sede en El Pireo. Entonces el buque fue rebautizado ***Tritón*** y comenzó a realizar sus cruceros por el Mediterráneo, nombre con el que recaló en Mahón en numerosas ocasiones, la última en la temporada 2005. El 4 de junio de 1996, el barco sufrió un incendio en su sala de máquinas cuan-

do navegaba cerca de Kamiros (Grecia), teniendo que ser evacuados sus pasajeros. No hubo víctimas y el barco fue llevado a Rodas, donde sería convenientemente reparado. Un año más tarde, pasó a estar bajo la dirección de la Royal Olympic Cruises, una vez consumada la fusión de Epirotiki Lines y Sun Lines, naviera también griega. El buque navegó para la nueva armadora hasta el 12 de febrero de 2005, en que la misma se declaró en quiebra. Con esto, una parte histórica importante del transporte marítimo de pasajeros griego llegaba a su fin y el barco quedó amarrado a la espera de un nuevo comprador. Éste fue Louis Cruise Lines, quien se lo quedó al ganar su subasta el 6 de abril de 2005. Para ellos, pasó a llamarse ***Coral***, nombre con el que también recalaría en este puerto y empezó a navegar de nuevo en cruceros por el Mediterráneo, principalmente por aguas de Chipre y Grecia, aunque también por el Occidental, llegando hasta Mahón en algunos de sus circuitos.

COMO *CORAL* (SIMPLON POSTCARDS)

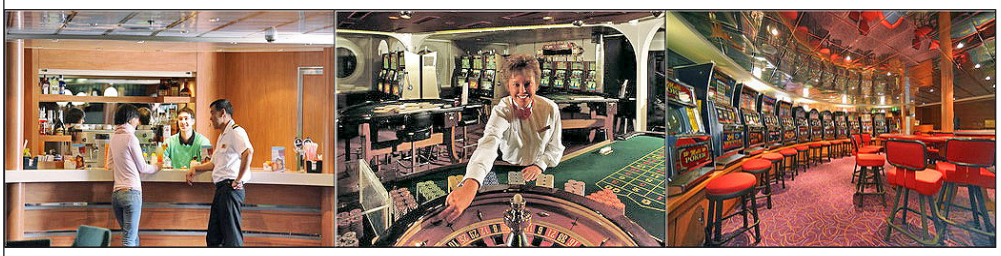
Navegó sin incidentes para sus nuevos armadores hasta el final de la temporada 2011, cuando quedó amarrado en Eleusis Bay, en Grecia. A lo largo de 2012, llegaron informes de que iba a ser reconstruido y renombrado ***Louis Rhea*** para navegar después de 2013. Louis estaba muy ocupado actualizando su flota y éste era uno de sus planes de futuro. Pero finalmente el proyecto no cuajó y, el 10 de diciembre de 2013 se anunciaba su venta a los shipbreakers de Aliaga, en Turquía, teniendo que ser entregado antes de fin de año. Finalmente, el desguace no se llevó a cabo en Turquía porque, como barco de Louis Cruise Lines, pertenecía al registro de Chipre en su zona griega. Y con el nombre de ***Cora***, fue remolcado hasta Alang, en la India, donde finalmente llegó el 30 de enero de 2014 siendo desguazado.

En cuanto a confort, ***Tritón*** era un crucero que carecía de cabinas tipo suite. Disponía de 96 cabinas Deluxe, 242 Stándar, y capacidad para 242 pasajeros, en base doble, 676. Las TA eran bastante más espaciosas que las cabinas estándar. Y 8 cabinas estaban clasificadas como TB. Su servicio de cabina estaba muy bien considerado. Y en el aspecto gourmet, en sus últi-

mas remodelaciones el bar de cubierta había sido denominado Jail House Rock, una discoteca al aire libre.

CONFORT: RESTAURANTES Y SALONES (GREEK-CRUISES.COM)

CONFORT A BORDO: CABINAS (GREEK-CRUISES.COM)



ENTRETENIMIENTO A BORDO: BARES Y CASINO (GREEK-CRUISES.COM)

El ***Tritón*** atrajo a mucha clientela joven, siendo excelente para ellos. El salón principal y el bar principal estaban ubicados en la llamada Ouranos Deck. Los espectáculos se realizaban en el Sirenes Lounge, capaz para 300 asientos donde se ofrecía el mejor espectáculo griego. Detrás del salón principal se encontraba el Kafeneion Brasil, el bar principal del barco. Envolviendo esta cubierta existía un paseo abierto, una gran ventaja en cualquier barco, pero las demandas del tamaño del ***Tritón*** obligaron a tomar la decisión de ubicar la piscina y el gimnasio una cubierta más abajo, en espacios accesibles para los pasajeros a través de un par de escaleras en la parte posterior. El buque había sido dotado con la mejor galería comercial de la flota de la Royal Olympic. En su comedor era servida una de las mejores comidas capaz de satisfacer al paladar más exigente y, por supuesto, se podía tomar la comida del almuerzo del buffet. En la parte superior se encontraba el 9 Muses Lounge, el cual servía como salón de observación durante el día y lugar de cócteles por la noche. Esta sala conducía tanto a las escaleras que daban a un buen casino y a un cine con capacidad para 100 asientos mientras que, más atrás, en la misma cubierta que el 9 Muses, se encontraba un área al aire libre que funcionaba como solárium durante el día y discoteca por la noche. Su salón tenía capacidad para 380 asientos, mientras el Café Brasil disponía de 100 y el cine/teatro, otros 100 asientos.

Van Gogh

BOTADO EN SU DÍA COMO *GRUZIYA*
(BRIAN FISHER, SHIPSPOTTING.COM)

El buque ***Van Gogh*** fue el segundo de una serie de cinco unidades que fueron bautizadas con el nombre de repúblicas dentro de la antigua Unión Soviética. El primer barco que se botó en 1974 recibió el de ***Belorussiya***, seguido en el mismo año por el ***Gruziya***. En 1975, fueron botados los ***Azerbaydzhan*** y ***Kazajstán***, terminando la clase con el ***Kareliya***, en 1976.

El ***Van Gogh***, objeto de esta historia, fue botado al mar con el nombre de ***Gruziya***, tras haber sido construido en la factoría de Wärtsilä, en Turku (Finlandia), el 18 de octubre de 1974. Desplazaba 16.331 toneladas y, como características generales, tenía una eslora de 156,27 metros por una manga de 22,05 y un calado de 6,20. Su planta propulsora estaba constituida por dos motores Pielstick 18PC2V (fabricados, bajo licencia, en los talleres de Wärtsila), con una potencia de 17.747 caballos sobre dos ejes e igual número de hélices de paso variable, que le permitía mantener una velocidad de 21,5 nudos. Fue diseñado para admitir 504 pasajeros alojados en camarotes y otros 505 en cubierta. Su garaje tenía capacidad para 256 coches. Arbolaba el pabellón de la Unión Soviética y su puerto base fue Odessa. El 30 de junio de 1975 el barco era entregado a Blasco, comenzando a navegar como ferry, pero también iría intercalando circuitos de crucero, la mayoría por aguas del Mar Negro o el Mediterráneo. Tal como se construyó, todos los espacios públicos a bordo estaban ubicados en la cubierta 6, con la mayoría de los camarotes de pasajeros en la cubierta 5, camarotes adicionales a los lados de la cubierta para automóviles en las cubiertas 3 y 4, y camarotes de lujo en la cubierta 7. Originalmente, los interiores estaban decorados en estilo modernista contemporáneo, con colores brillantes combinados con marrón oscuro, patrones psicodélicos en cortinas y chapa de madera oscura utiliza-

da en muchas paredes, particularmente en las cabinas.

COMO ODESSA SKY (MARC PICHÉ.SHIPSPOTTING.COM)

En la práctica, su capacidad de pasajeros resultaba excesiva en comparación con la capacidad de su garaje, pero su estándar de alojamiento -relativamente alto- lo fue haciendo popular como crucero y, debido a ello, el barco fue remodelado en 1984, siendo incorporados más camarotes. Para ello se construyó el nivel superior de la cubierta de automóviles (cubierta 4) con 80 camarotes, mientras que en el nivel inferior (cubierta 3) se agregó un complejo de cine y bar/casino. Inicialmente se mantendría un pequeño garaje para 50-70 coches. Ahora podía navegar con hasta 650 pasajeros alojados en cabinas, aunque todavía había espacio para otros 101 pasajeros en cubierta. Durante la conversión en crucero, la superestructura delantera en la cubierta 6 fue ampliada para que se extendiera hacia las bandas a lo largo de toda ella. En 1999, fue eliminado el reacondicionamiento de la rampa trasera para automóviles.

COMO *VAN GOGH* (BOB SMITH)

Al igual que todos los demás barcos de propiedad soviética, la caída del comunismo en 1991 y la disolución de la Unión Soviética lo pusieron bajo el control de Black Sea Shipping Company, ahora con sede en Odessa, Ucrania, comenzando a arbolar el pabellón de esta última. Debido a que no fue muy fácil para las antiguas empresas estatales comercializar y convertirse en parte de un mundo totalmente cambiado para ellas, la gran flota de barcos soviéticos se dispersó y bajo las banderas de las antiguas repúblicas solo sobrevivieron unos pocos. ***Gruziya*** fue contratado por el Comando de Transporte Marítimo Militar de EE. UU. en mayo de 1994 como buque de alojamiento para fugitivos en Kingston. Este fletamento finalizó en mayo de 1995, cuando fue transferido a Blasco UK, una nueva sucursal de la empresa ucraniana con sede en el Reino Unido y para ellos recibió el nombre más internacional: ***Odessa Sky***, arbolando pabellón y registro de Liberia. Tal circunstancia fue de corta duración, ya que fue confiscado y amarrado en Montreal (Canadá) en agosto de 1996, en que pasó su registro a Odessa. El 11 de septiembre del mismo año, navegó hasta Wilhelmshafen (Alemania), para ser sometido a un recorrido de su máquina en el dique seco pero, en lugar de ser sometido a reparación, quedó también amarrado al carecer Blasco del capital para abonar sus gastos. Su tripulación decidió continuar permaneciendo a bordo, aunque sin percibir el importe de sus nóminas.

CONFORT. CABINAS. DETALLES (CRUISEMAPPER)

En agosto de 1998, fue vendido mediante subasta a una empresa llamada Eltek Europe, perteneciente al empresario holandés Gerard van Leest, por un importe de 16,5 millones de marcos alemanes. Sin embargo, tras el cambio de propiedad, la tripulación se negó a abandonar el barco a menos que les abonaran los dos años de salarios que Blasco les debía, amenazando incluso con hundirlo de no ser satisfechas sus legítimas demandas. Finalmente, se llegó a un acuerdo en el que la tripulación recibió los correspondientes pasajes de avión para volver a sus lugares de residencia, e incluso dinero en efectivo para adquirir ropa nueva. Al fin, el buque podría dirigirse a Bremerhaven para comenzar su nuevo servicio. En primer lugar, la idea era de que el barco se convirtiera en un barco-casino con el nombre

de ***Club Cruise 1***, pero durante las primeras etapas, se decidió por convertirlo en un crucero normal para reiniciar los circuitos desde Rotterdam, que había dejado Holland America Line a principios de 1970. Solo unos pocos cruceros habían visitado el puerto más grande del mundo desde entonces, y su objetivo era reflotar el mercado holandés con el nuevo barco. El 27 de marzo de 1999 la compañía decidió cambiar el nombre del barco a ***Club 1***, siendo registrado en San Vicente & The Grenadines y, en el transcurso de su presentación, era anunciado que pronto le seguirían otros barcos. Tras la remodelación a la que sería sometido en 1999, los espacios públicos incluyeron cinco bares, un comedor, buffet de autoservicio, casino, discoteca, cine, biblioteca, gimnasio, sauna y una piscina. También le serían agregadas dos suites adicionales en la cubierta 8. Y en marzo de ese mismo año llegó a Rotterdam para iniciar su primera temporada de cruceros europeos, que la llevó a Noruega, las Islas del Canal y Francia. Pero no tuvo éxito en su nuevo papel al no lograr encontrar suficiente popularidad en los Países Bajos y, como resultado, se canceló el programa de invierno planificado y el barco quedó inmovilizado en septiembre. En diciembre de 1999, Nouvelles Frontières, otro grupo con sede en Francia, fletó el ***Club 1***, siendo rebautizado como ***Van Gogh***. En 2002, el barco fue fletado tanto por Travelscope, con sede en el Reino Unido, como por Warner Holidays, empleándole ambas durante medio año cada una. El 5 de junio de 2004, ***Van Gogh*** fue fletado para llevar a cabo un viaje desde Portsmouth a Caen para recordar las invasiones del día D que iniciaron el final de la Segunda Guerra Mundial en 1939. Para esto, navegó portando a bordo a veteranos de aquella guerra y se llevaron a cabo diversos actos conmemorativos durante el viaje.

LA PROA DAÑADA TRAS LA COLISIÓN (CRUISE NEWS)

El 27 de septiembre de 2004, el buque colisionaba, navegando desde Gibraltar a Tánger, con el petrolero griego ***Spetses***, en las afueras de Gibraltar en medio de una densa niebla, lo que le dejó fuera de servicio durante unas dos semanas. El ***Van Gogh*** había sufrido con ello graves daños en su

proa, pero no hubo heridos en ninguno de los barcos, pudiendo el crucero regresar a Gibraltar para ser reparado por sus propios medios. Investigaciones posteriores revelaron que el ***Van Gogh*** viajaba a 14 nudos, una velocidad considerada insegura dadas las precarias condiciones de visibilidad existentes. Además, su tripulación se había olvidado de realizar las señales fónicas adecuadas para dar a conocer su situación en condiciones de "visibilidad restringida", y las tripulaciones de ambos barcos también se habían negado a mantener una vigilancia adecuada mediante el radar. Tampoco se puso en marcha ninguna señal de emergencia en el ***Van Gogh*** antes o después del accidente, lo que generó la general confusión entre sus pasajeros.

CONFORT. CABINAS. DETALLES (CRUISEMAPPER)

CONFORT. CABINAS. DETALLES (CRUISEMAPPER)

En diciembre de 2007, Travelscope también se declaró en quiebra y el barco quedó nuevamente amarrado. Club Cruise se había hecho cargo del crucero mundial planificado para 2008 y, en enero, decidía establecer

una nueva operadora subsidiaria, Van Gogh Cruises, que se hizo cargo de todas las reservas existentes para el buque, planeando continuar operándolo en el mercado del Reino Unido. Debido a las dificultades para adquirir una membresía en la Asociación de Agentes de Viajes Británicos, Van Gogh Cruises se vio obligado a suspender sus operaciones en abril de ese mismo año. Como resultado: el buque tuvo que ser fletado a Metropolis Tur, con sede en Rusia, para la temporada de verano del Hemisferio Norte.

CONFORT. CABINAS. DETALLES (CRUISEMAPPER)

Y no acababan aquí sus problemas puesto que, durante el tramo final de su crucero mundial 2007/2008, el ***Van Gogh*** era arrestado por la policía en Funchal (Madeira), el 1 de abril de 2008, por un expediente judicial a causa de una deuda impagada por un operador anterior. Al final se le permitió zarpar con destino a Falmouth el 3 de abril.

COMO *SALAMIS FILOXENIA* AMARRADO (CRUISEMAPPER)

OCIO. CASINO DE A BORDO (CRUISECYPRUS)

En julio de 2009, tras la quiebra de Club Cruise, ***Van Gogh*** fue, una vez más, vendido en una subasta celebrada en Eleusis (Grecia), a Salamis Cruises, con sede en Chipre, por un valor de 6,5 millones de dólares. Salamis Lines fue fundada en 1959 por Salamis Tours Group, en Chipre. Tras ser renombrado ***Salamis Filoxenia***, su nuevo propietario lo destinó a reemplazar a partir de 2009 a su predecesor, ***Salamis Glory***, construido en 1962, para llevar a cabo cruceros por el Mediterráneo desde el puerto base de Limassol (Chipre).

PERSPECTIVA POR SU COSTADO DE ESTRIBOR (SALAMIS CRUISES)

El ***Van Gogh*** que visitó el puerto de Mahón en diversas ocasiones finalizó su etapa marinera tras el acuerdo de venta alcanzado entre Mana Shipping, filial de Salamis Lines, y Prime Spot Ship Trading, de Dubai, por un importe de 4,1 millones de dólares. Tras ser renombrado como ***Titán*** para

llevar a cabo su último viaje, navegó hasta Gadani Beach (Pakistán), donde sería varado en la parcela 6-7 para proceder a su desguace.

OTRA PERSPECTIVA COMO *VAN GOGH* (SHIPSPOTTING.COM)

COMO *TITAN* EN LAS PLAYAS DE GADANI EMBARRANCADO A PUNTO PARA LOS TRABAJOS DE DESGUACE (GADANI BEACH SHIP BREAKING)

Vasco da Gama

PERSPECTIVA DEL *VASCO DA GAMA* POR SU AMURA DE ESTRIBOR (CRUISING JOURNAL)

Ordenada su construcción el 1 de marzo de 1992 a los astilleros Monfalcone (Italia) por la Holland America Line como ***Statendam***, la quilla de este crucero era colocada en la grada el 30 de julio de 1991, para ser botado el 3 de abril de 1992 y entregado a la armadora propietaria en enero de 1993. Con un desplazamiento de 55.451 tons., mide 219 m. de eslora por 30,80 de manga y tiene un calado de 7,80.

NAVEGANDO COMO *STATENDAM* PARA LA HOLLAND AMERICA LINE (WIKIPEDIA.ORG)

Como planta motriz incorpora 2 motores Sulzer 12ZAV40S, 3 Sulzer 8ZA40S y para su propulsión 2 modelo ABB 12.000 kW. Su velocidad es de 22 nudos. Su capacidad de pasajeros es de 1.285 plazas, alojados en 630 cabinas, mientras su tripulación la componen 557 miembros. Dispone de 14 cubiertas. Los puertos de registro han sido sucesivamente, desde 1993 a 1996 Nassau (Bahamas); de 1996 a 2015 Röterdam (Países Bajos); de 2015 a 2019 Londres (Reino Unido); de 2019 a 2020 Nassau (Bahamas) y desde 2020 en adelante, Madeira (Portugal).

COMO *PACIFIC EDEN* DE P&O CRUISES AUSTRALIA (FREMANTLE SHIPPING NEWS)

El 25 de enero de 1993, el ***Statendam*** iniciaba su viaje inaugural. En su transcurso se convirtió en el quinto barco de la Holland America Line en llevar el nombre de ***Statendam*** y durante el verano de su temporada inaugural, también se convirtió en el primer barco de la Compañía en navegar un itinerario europeo en más de veinte años.

EN SECO EN LA GRADA SIENDO ADAPTADO PARA SU NUEVA PROPIETARIA CRUISE & MARITIME VOYAGES (TECNOVERITAS)

Durante sus primeras fases de planificación y diseño arquitectónico,

existía la preocupación de que tanto el Statendam como sus gemelos de la clase S, no cumplieran con los requisitos específicos de estabilidad exigidos en el Convenio SOLAS 90. El diseño del casco del ***Statendam*** (actual ***Vasco da Gama***), ***Maasdam*** (actual ***Renaissance***) y ***Ryndam*** (actual ***Aegean Goddess***) se basó en gran medida en el ***Costa Classica***, un barco operado por la operadora hermana Costa Cruceros. Sin embargo, estos temores se disiparon tan pronto se observó el éxito obtenido en las pruebas en el mar del ***Statendam***.

EL VASCO DA GAMA (CRUISING JOURNAL)

EXTRAORDINARIA PERSPECTIVA AÉREA (CRUISEMAPPER.COM)

DOS IMÁGENES DE SU PRIMERA ESCALA EN MAHÓN (ARTEFOTO)

En 2006 fue sometido a una gran renovación en el dique seco de Grand Bahama Shipyard, en Freeport y en 2011, recibió otras obras de renovación en el mismo astillero anterior. En agosto de 2013, en un circuito por zonas árticas, desde la estación de guardaparques del Parque Nacional Glacier Bay se alertó al buque de que otro barco turístico, el ***Baranof Wind***, se encontraba varado en el hielo del glaciar Johns Hopkins, en Alaska (EE. UU.) y por ello no podía continuar hasta el Parque Nacional Glacier Bay. A su llegada a la zona, desde los pescantes del buque y por orden de su capitán, fueron arriados dos de sus botes salvavidas para rescatar a los aproximadamente 105 pasajeros y tripulantes que se encontraban a bordo del bar-

co. Seguidamente fueron desembarcados en la estación de guardabosques tres horas después. El 20 de mayo de 2014, Holland America Line anunció que el ***Statendam*** sería transferido a la P&O Cruises-Australia. Tras finalizar la que sería su última temporada con la hasta entonces compañía propietaria, navegaba hasta Singapur para ser subido a dique seco en el Sembcorp Marine Admiralty Yard. Del 22 de octubre al 2 de noviembre de 2015, sería sometido a amplias reformas, tanto interiores como exteriores. Y con la intención de dar la máxima difusión mundial del acontecimiento, P&O Cruises-Australia transmitió la ceremonia de bautizo de los dos barcos destinados a ser sus buques insignia a través de las redes sociales, Twitter (actual "X") y las cuentas de sus respectivas madrinas. El 25 del mismo mes, tanto el ***Pacific Eden*** como su hermana, ***Aegean Goddess*** (ex ***Ryndam***), fueron renombrados en una ceremonia celebrada en Port Jackson, en Sídney. Kate Ritchie fue la madrina de ***Pacific Eden***.

PRIMERA ESCALA EN MAHÓN. MANIOBRA DE ATRAQUE (ARTEFOTO)

No habían transcurrido dos años y medio, y el ***Pacific Eden*** era nuevamente vendido, esta vez a la Cruise & Maritime Voyages (CMV), con entrega

en marzo de 2019. Después de la compra, fue solicitado a los miembros del Columbus Club de CMV que eligieran el nuevo nombre del buque entre cuatro nombres propuestos y que honraban a otros tantos exploradores famosos: ***Vasco da Gama***, ***Pytheas***, ***Henry Hudson*** y ***Amerigo Vespucci***, siendo elegido el primero de ellos. Después del reacondicionamiento sufrido en Singapur, el buque zarpó el 23 de abril de 2019 con rumbo hacia Tilbury en su nuevo crucero inaugural, realizando escalas en Malasia, Tailandia, India, Egipto, Jordania y Marruecos, celebrando los viajes de su homónimo. El viaje estuvo completo, incluidas las 40 cabinas individuales, proviniendo la mitad de los pasajeros de Australia y Nueva Zelanda, mientras el resto lo eran principalmente del Reino Unido, Alemania y Estados Unidos. El 9 de junio siguiente fue apadrinado en Bremerhaven por la cantante alemana Annett Louisan, entrando en servicio con TransOcean Tours, de CMV. La temporada de verano la llevó a cabo mediante circuitos europeos con Transocean antes de ser reposicionado en Australia para el verano austral bajo la marca CMV. Después del verano en Europa, ***Vasco da Gama*** zarpó de Tilbury el 9 de octubre en un viaje de 53 noches a Australia, donde tendría como puertos bases Adelaide y Fremantle, reemplazando al ***Astor***, de 600 pasajeros, para la temporada extendida anual 2019/2020 de la compañía.

LA COMODIDAD A BORDO: SUITE BALCÓN (NICKOCRUISES)

Al iniciarse la nefasta pandemia de COVID-19, dos barcos de la operadora intercambiaron pasajeros en el mar cuando se encontraban frente a Phuket (Tailandia) a fin de permitir que todos los europeos pudieran regresar directamente a Tilbury. Los pasajeros de Australia y Nueva Zelanda se unieron al ***Vasco da Gama***, que atracó en Fremantle (Australia), el 27 de marzo de 2020. A pesar de que no se registraron casos positivos a bordo, los 197 pasajeros de Australia Occidental fueron transportados a la isla Rottnest, una pequeña isla situada en la costa oeste de Australia, a unos 18 kilómetros al oeste de Fremantle, que se había convertido en zona de cuarentena. Otros 600 australianos se pusieron en cuarentena en hoteles de Perth, mientras otros 100 de Nueva Zelanda eran trasladados hasta Auckland. Por su parte, la Fuerza Fronteriza de Australia informaba al Capitán que el bu-

que debía abandonar las aguas australianas lo antes posible y que su tripulación de 552 personas no podía desembarcar para tomar vuelos a casa.

CONFORT A BORDO: SUITES DE ALTO ESTANDING (CRUISING JOURNAL)

Con ello, todas las operaciones de CMV quedaban suspendidas para, más adelante, navegar el buque sin pasajeros hasta Tilbury, el puerto principal de Londres, a donde llegó el 30 de abril culminando un viaje de 6.098 millas náuticas de regreso al Reino Unido. A bordo se encontraban los 552 miembros de la tripulación, incluyendo 8 ciudadanos británicos. El viaje incluyó una escala técnica para repostar combustible en Ciudad del Cabo, Sudáfrica, lo que tendría lugar el 13 de abril, antes de continuar viaje hasta la terminal de cruceros de Londres, en Tilbury.

CONFORT A BORDO: SUITES DE ALTO ESTANDING (CRUISING JOURNAL)

El 19 de mayo, un miembro de la tripulación indonesio tuvo la desgracia de caer desde la cubierta 12 del barco mientras permanecía atracado en el puerto londinense, precipitándose sobre un contenedor de carga que se había colocado en el muelle junto al barco. Una fuente informó que murió a causa de la caída, mientras que otra manifestaría que resultó gravemente herido y que no había confirmación de que hubiera fallecido, mientras una tercera informó que estaba siendo tratado en un hospital. Los miembros de la tripulación se quejaron entonces de que no se les habían abonado sus haberes. Incapaz de comerciar, CMV entró en administración el 20 de julio de 2020 y en octubre, una agencia, Mystic Invest, compraba el barco en una subasta llevada a cabo por CW Kellock & Co el día 9, en nombre de Mystic Cruises, por un valor de 10.187.000 dólares estadounidenses.

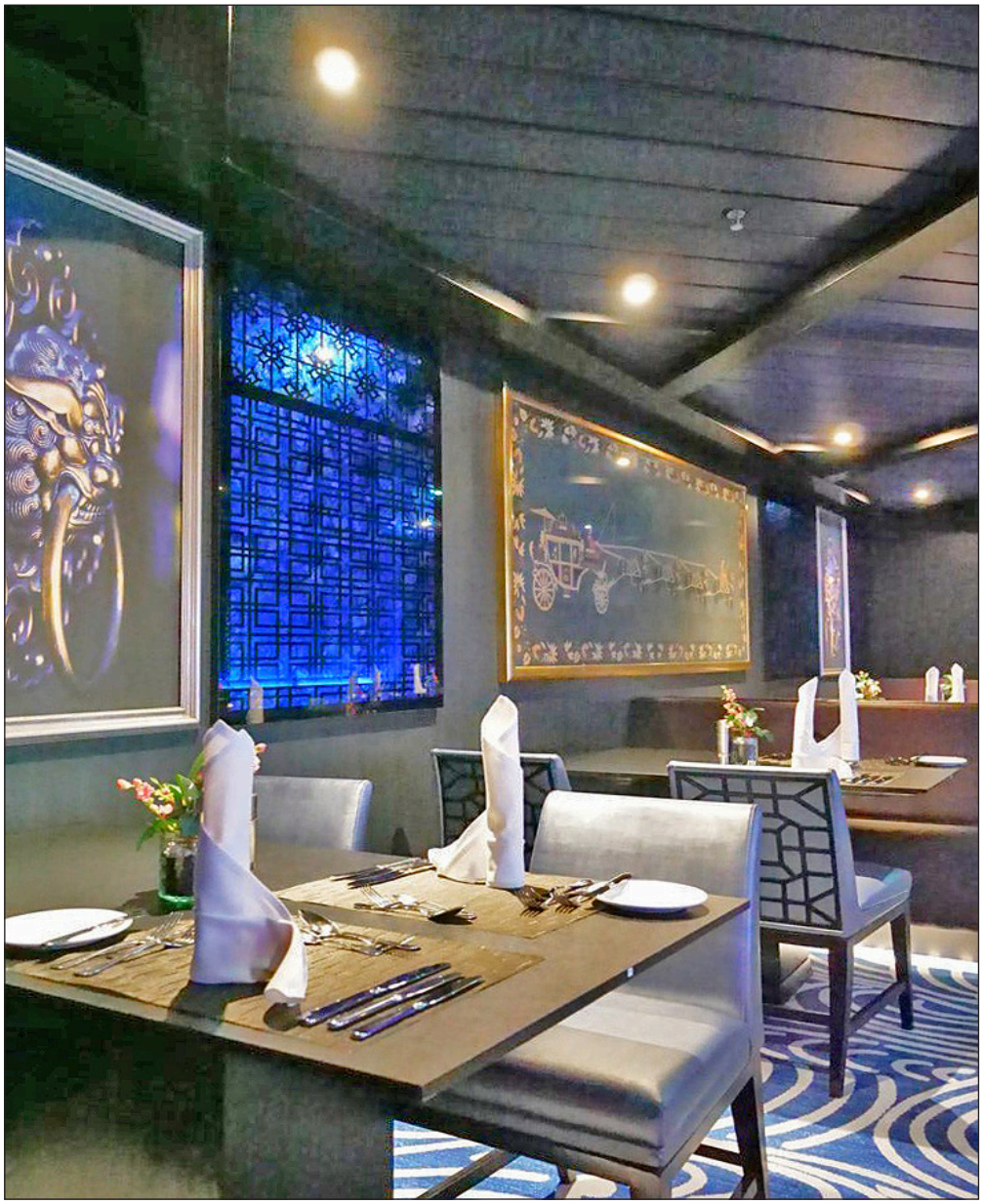
CONFORT A BORDO: SUITES CON BALCÓN INDIVIDUAL (CRUISING JOURNAL)

Mário Ferreira, presidente de Mystic Invest, empresa matriz de Mystic Cruises, y Seatrade Cruise Personality of the Year 2020, calificó la adquisición como una "oportunidad para hacer crecer la flota de la compañía y posicionarla mejor para la aceptación esperada del mercado después del COVID-19".

THE GRILL (CRUISING JOURNAL)

Y añadió: "Creemos que este segmento del mercado está mejor posicionado para responder a lo que los cruceristas esperarán en un futuro próximo. Nuestra empresa cree en ofrecer una experiencia íntima, segura y con una excelente relación calidad-precio a nuestros clientes. Creemos que el Vasco da Gama será una gran adición a nuestra flota de cruceros

oceánicos''. Ferreira lidera un equipo que ha pasado de ser un operador regional de cruceros fluviales (Douro Azul) a un jugador global con marcas propias (Mystic Cruises, la alemana Nicko Cruises y la estadounidense Atlas Ocean Voyages). Mystic Cruises fue uno de los primeros en reiniciar los cruceros en el Mediterráneo con el World Explorer, entregado en 2019. Desde julio de 2021, el buque navega para la marca de cruceros alemana de Mystic Invest, Nicko Cruises, para servir especialmente a los mercados británico y alemán.



WATERFONT FUSSION RESTAURANT (CRUISING JOURNAL)

En cuanto al confort a bordo, decir que sus elegantes y cómodos camarotes del buque cuentan con aire acondicionado regulable, ducha/WC, televisión vía satélite, teléfono, secador de pelo y caja fuerte. Los secadores de pelo están disponibles en todas las cabinas. Las camas se pueden separar o hacer una cama doble. Hay una gran selección de diferentes cabinas interiores, con vista al mar, familiares y con balcón, así como preciosas y cómodas suites.

WATERFRONT RESTAURANT (CRUISING JOURNAL)

En cuanto al aspecto gourmet, el ***Vasco da Gama*** dispone de los restaurantes Alfresco Grill, Waterfront Classic, Waterfront Eurasia, Waterfront Mediterranean, Club Bistro y The Grill. En el Waterfront Classic hay comidas clásicas, que se adaptan a los destinos recorridos. En el restaurante Waterfront Eurasia se pueden degustar especialidades asiáticas y el Waterfront Mediterranean está especializado en los platos mediterráneos. El Club Bistro es un restaurante buffet y el Allfresco Grill ofrece diferentes bocadillos para llevar con perritos calientes, hamburguesas o pizza. Por un suplemento se puede cenar en el restaurante de especialidades The Grill. Además, el buque ofrece una Mesa de Chefs donde grupos más grandes (hasta 14 personas) pueden reunirse por un recargo y celebrar eventos

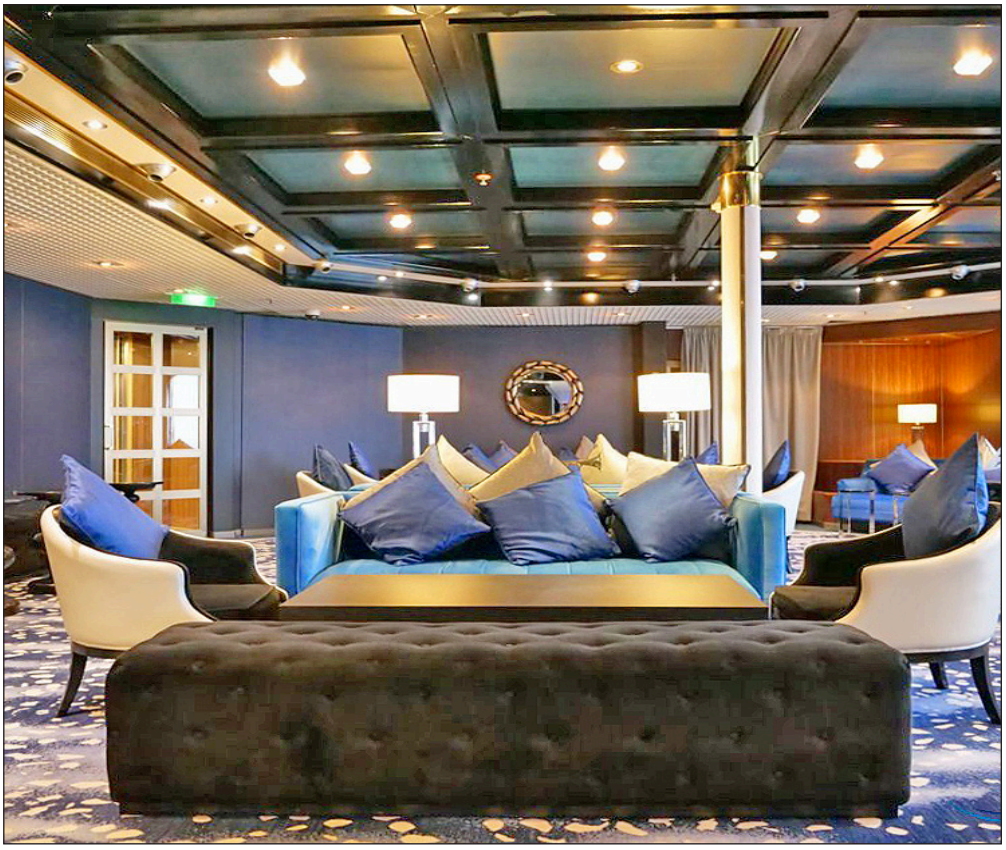
privados especiales. Así mismo dispone de varios bares y salones.

ALFRESCO GRILL RESTAURANT (CRUISING JOURNAL)

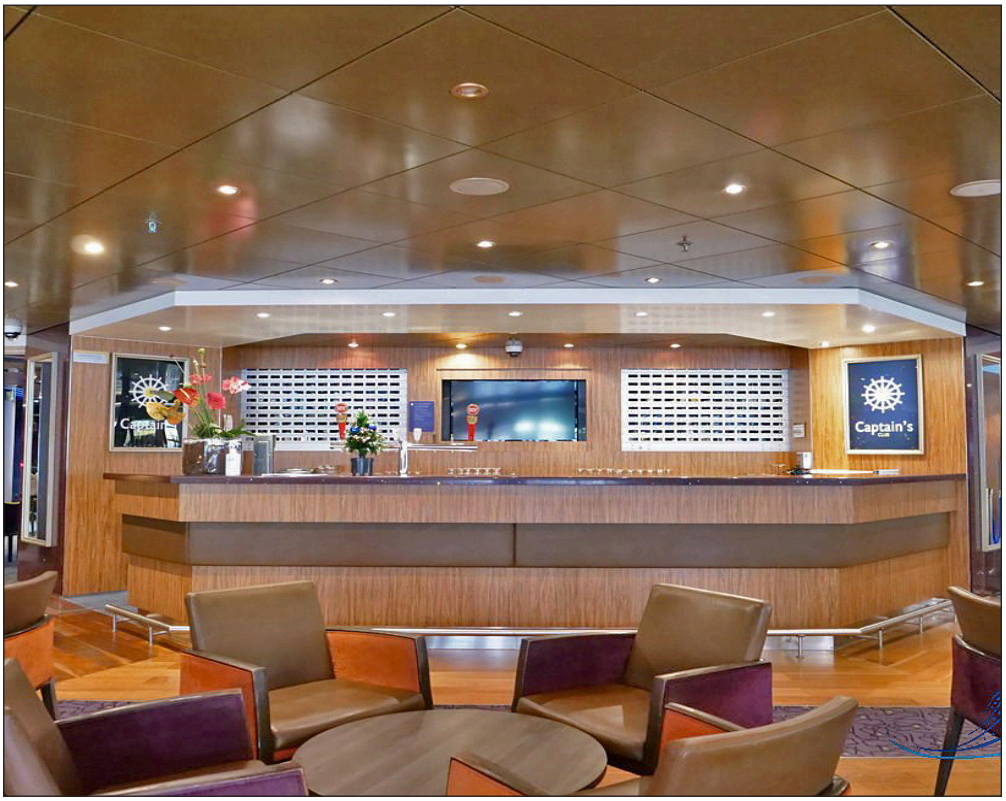
ATRIUM (CRUISING JOURNAL)

A bordo se ofrece un ambiente acogedor, cálido y familiar. Ya sea que se desee disfrutar de un momento de tranquilidad para sumergirse en un buen libro o asistir a un evento social, todo está cuidado en este barco. Comenzando con una elegante área de bienestar y fitness hasta confortables salones, dos piscinas y cinco restaurantes. Por supuesto, el entretenimiento está asegurado: el barco ofrece un espectáculo nocturno en su teatro de espectáculos de Hollywood, con un espectáculo a bordo para entretenimiento de primera categoría. Durante las excursiones en tierra, los guías

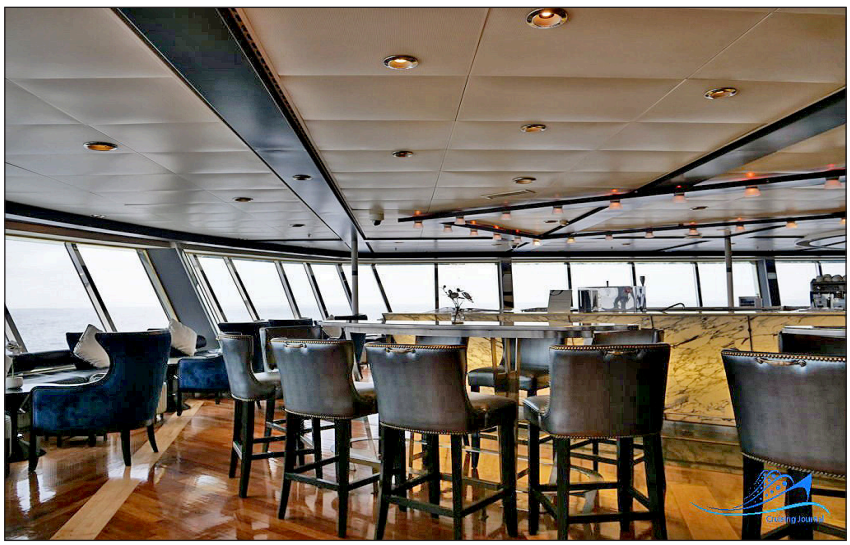
turísticos de habla alemana imparten conocimientos interesantes sobre la cultura y la naturaleza regionales.



BLUE ROOM (CRUISING JOURNAL)



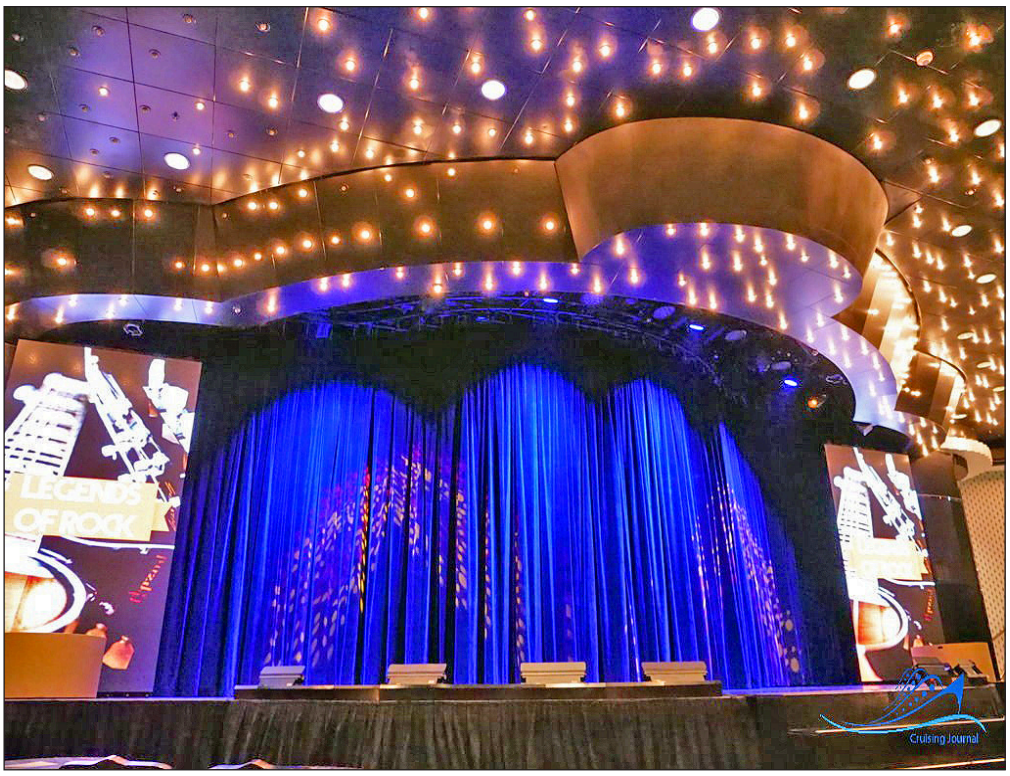
CAPTAIN'S CLUB (CRUISING JOURNAL)



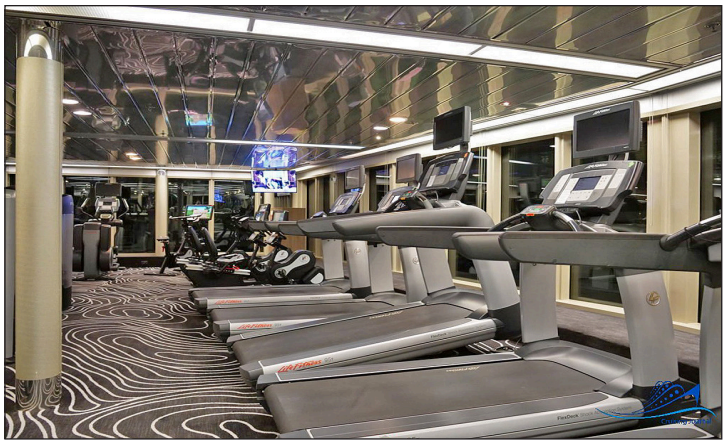
DOME NIGHT CLUB (CRUISING JOURNAL)

GALLERIA SHOPPING (CRUISING JOURNAL)

MIX BAR (CRUISING JOURNAL)



HOLLYWOOD THEATRE (CRUISING JOURNAL)



GYM. APARATOS ÚLTIMA GENERACIÓN (CRUISING JOURNAL)

BIBLIOTHEK (CRUISING JOURNAL)

Entretenimiento, deporte y bienestar: A bordo se encuentra una gran área de fitness, áreas deportivas y dos piscinas pudiendo, tras el ejercicio, disfrutar en la elegante zona de bienestar y spa. Para los pasajeros que utilicen las suites también está el Neptune's Lounge, donde pueden relajarse en un ambiente de sala de estar con bebidas y aperitivos. Las cómodas opciones de asientos, el servicio de primera clase, la revista de primera clase y la televisión son suficientes para invitar al pasajero más exigente a la relajación.

JADE SPA (CRUISING JOURNAL)

PROMENADE DECK (CRUISING JOURNAL)

Viking Star

***VIKING STAR* (WIKIMEDIA COMMONS.COM, PJOTR MAHHONIN)**

El buque ***Viking Star*** fue diseñado por el estudio SMC Design (Londres), con el estilo exterior de Clifford Denn Design, mientras que Rottet Studios, de Los Ángeles, se encargaba de diseñar sus interiores. Su diseño escandinavo moderno se relaciona con el de los cruceros fluviales de Viking Cruises, que tenía la intención de combinar la elegancia a bordo con un enfoque relacionado con sus destinos.

EN CONSTRUCCIÓN CON EL ENSAMBLAJE DEL MÓDULO DEL PUENTE DE GOBIERNO (FINCANTIERI)

Como una embarcación relativamente pequeña de que se trata, este crucero puede acceder a la mayoría de los puertos directamente y, por lo tanto, facilitar los procesos de embarque y desembarque eficientes y sin problemas. También su casco fue diseñado con forma aerodinámica, optimizando con ello su hidrodinámica, y una proa apta para una máxima eficiencia en el consumo de combustible. La primera plancha de acero del barco fue cortada el 7 de junio de 2013, lo que tendría lugar en el astillero de Fincantieri de Marghera (Italia), donde sería construido. A la tradicional ceremonia asistió, entre otros, Torstein Hagen, fundador y presidente de Viking Cruises. La quilla fue colocada en la grada el 18 de diciembre de 2013 y el buque sería botado el 23 de junio de 2014, anticipándose la operación unos 20 días antes de la fecha previamente anunciada.

EN GRADA A PUNTO DE SU BOTADURA (CRUISEANDFERRY.NET)

A mediados de diciembre de 2014, una vez terminado, el barco llevaba a cabo con éxito su período de pruebas que se prolongaría durante una semana en aguas del mar Egeo, durante el cual se sometió a más de 80 pruebas diferentes en que serían evaluadas una gran variedad de funciones y sistemas, incluido el rendimiento del motor y la propulsión, los sistemas de navegación y la acústica de las cabinas. El buque era entregado a sus armadores por el astillero el 28 de marzo de 2015, realizando su viaje inaugural desde Estambul a Venecia el siguiente mes de abril.

Con puerto de registro actual Bergen (Noruega), decir que su madrina en el bautizo llevado a cabo el 17 mayo de 2015 fue Trude Drevland, la entonces alcaldesa de Bergen, entrando en servicio el 11 de abril del mismo año. Como características generales, su desplazamiento es de 47.842 toneladas, con una eslora de 228 metros por una manga de 29 y un calado de 6,3. Dispone de 14 cubiertas, de las que 9 son para uso de los pasajeros, estando clasificado para la navegación en hielo en el grupo 1C. Su potencia instalada es de 2 × MAN 9L32/44CR (2 × 5040 kW, 2 x MAN 12V32/44CR (2 × 6720 kW), con propulsión diesel eléctrica 2 x 7.250 kW. que le confieren una velocidad de 17 nudos en navegación de servicio y 20 como máxima. El buque está equipado con motores híbridos de bajo consumo, paneles solares a bordo y equipos que minimizan la contaminación del escape para permitirle cumplir con las estrictas normas ambientales. Los cojinetes del

eje de su hélice COMPAC, fabricados por Thordon Bearings, están lubricados mediante agua de mar, que se recicla en el océano. El uso de agua de mar como lubricante reduce los costos de mantenimiento en servicio al eliminar el requisito de un sello de popa. Este sistema también reemplaza a los costosos aceites biodegradables que, de usarse, tendrían que almacenarse, muestrearse y eliminarse, además de crear un riesgo de descarga accidental del mismo. Su tripulación está formada por 602 miembros.

CABINA (CROPJASON-COCHRAN)

COMEDOR DE CABINA OWNER'S SUITE (STHEPOINTSGUY.COM)

Sus cabinas han sido divididas en seis categorías, Explorer Suite, Deluxe Veranda, Penthouse JR Suite, Penthouse Veranda, Veranda y la Owner's Sui-

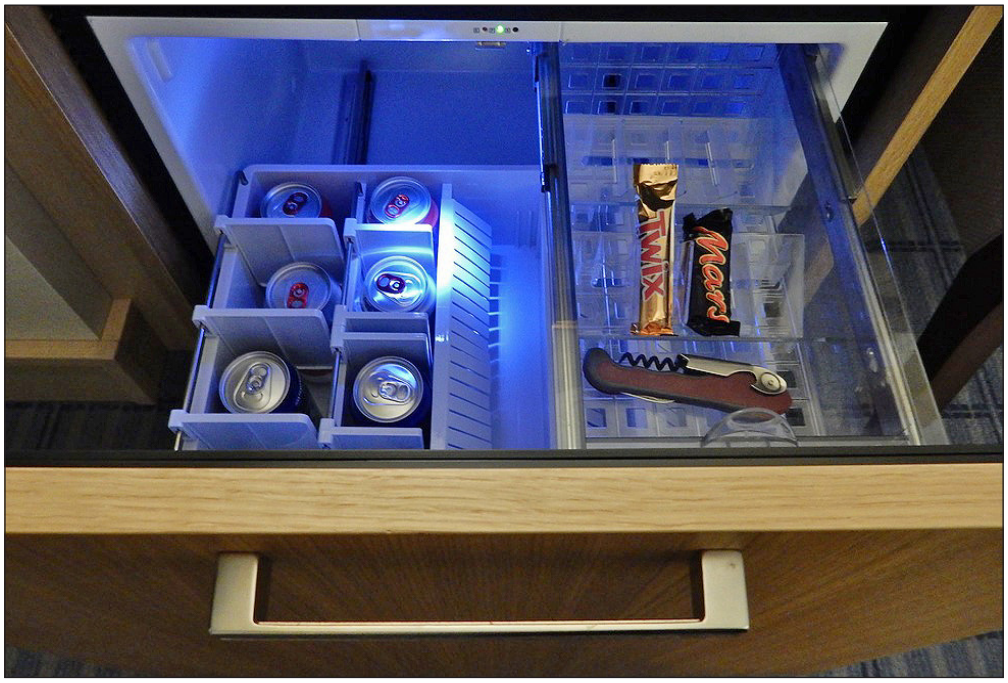
te, todas con terraza privada y servicio de habitaciones gratuito.

CABINA DELUXE VERANDA (STHEPOINTSGUY.COM)

EXPLORER SUITE BATHROOM (STHEPOINTSGUY.COM)

En las mismas el pasajero encuentra artículos de tocador de lujo, un sistema de TV interactivo con películas a la carta, minibar, TV LCD 3D de pantalla plana de 42 pulgadas, caja de seguridad, secador de pelo de mano, duchas, teléfono satelital de marcación directa y servicio celular, así como

ropa de cama, batas y pantuflas de lujo. Se pueden acomodar hasta 930 pasajeros en sus 465 camarotes y suites, todos los cuales son espaciosos para un buque de las características de ***Viking Star***.



MINIBAR DE CABINA (CROPJASON COCHRAM)

RESTAURANTE (CROPJASON COCHRAN)

También dispone de varios restaurantes: The Restaurant, que es el principal de a bordo con desayuno, comida y cenas, The World Cafe es donde se ofrecen el tipo buffet, Manfredi's (que ofrece su cocina italiana con opciones más allá de la simple pasta y el risotto), Mamsen's, un café de raíces noruegas, donde encontrar una variedad de selección escandinava, como gofres o queso marrón, The Chef's Table, solo para cenas ycon menús temáticos experi-

mentales que cambian cada pocos días, varios salones (Piano Lounge, Explorer's Lounge, The Winter Garden, Aquavit Terrace y el World Cafe, que ofrece un buffet con vistas desde ambas bandas de la cubierta) y,todos ellos, lugares perfectos todos ellos para que los pasajeros puedan relajarse cómodamente.

MANFREDI'S: LASAGNA AND SWORDFISH (JIMZIM.NET)

***VIKING STAR*. RESTAURANTES (JIMZIM.NET)**

A bordo se encuentran, así mismo, un atrio de tres cubiertas donde grupos musicales ofrecen música regional y clásica, siendo el lugar perfecto de encuentro para los pasajeros. En el Star Theatre, el teatro de a bordo, se presentan actuaciones de entretenimiento en vivo, así como la proyección de películas de estreno y algunas de filmoteca. También se

realizan en el mismo charlas sobre los puertos a visitar y conferencias de los programas de enriquecimiento cultural que se ofrecen a bordo sobre temas del arte, la historia y la cultura.

LIBROS PARA LEER EN EL ATRIUM (CROPJASON COCHRAN)

BOOKS LOUNGE. OTRO ESPACIO PARA LEER (CROPJASON COCHRAN)

El programa de conferencias cuenta con la intervención de expertos profesores académicos, oradores locales, llevándose a cabo al propio tiempo diversas demostraciones interactivas. Otras instalaciones incluidas a bordo son las tiendas, terrazas al aire libre, la piscina principal (equipada con techo de vidrio retráctil), o la Infinity Pool, que también está al aire libre pero de forma que su superficie se extiende hacia el horizonte integrándose al mis-

mo dando sensación de amplia libertad, un gimnasio al aire libre y un spa con características escandinavas y múltiples salas de tratamiento.

LA PISCINA CUBIERTA (CROPJASON COCHRAN)

LA PISCINA INFINITY (THE TELEGRAPH)

Finalizar diciendo que, en las 9 cubiertas existentes para uso de los pasajeros, la 1 alberga el spa, gimnasio, una tienda, un lobby bar, un atrio, dos comedores privados y tres puestos de comida.

ESPECTÁCULOS EN VIVO EN EL STAR THEATER (JIMZIM.NET)

MÚSICA CLÁSICA A BORDO (CROPJASON COCHRAN)

La 2 comprende dos atrios, dos tiendas, dos salas de cine, el Living Room con estantes llenos de material de lectura pues, no habiendo biblioteca en el barco, los libros se encuentran en todas partes; un bar, el Star Theatre, el Viking Piano Bar y The Restaurant.

De la 3 a la 6 se ubican las diferentes cabinas de pasajeros. En la 7 están la Owner's Suite, el Explorer's Lounge, el Viking Deli, el Winter Garden (donde

se sirve el té todas las tardes), dos piscinas, el bar de la piscina y el World Cafe.

WINTER GARDEN (CROPJASON COCHRAN)

La número 8 cuenta con el Explorer's Lounge y un techo retráctil, mientras que el gimnasio al aire libre se encuentra en la cubierta 9, con máquinas de fitness instaladas al aire libre para practicar un verdadero «ejercicio con vistas». El Centro Médico del buque se encuentra en la denominada cubierta E, debajo de la cubierta 1.

EXPLORER'S LOUNGE, OTRO SALÓN DONDE LEER (CROPJASON COCHRAN)

World Navigator

PRECIOSA IMAGEN EN PLENA NAVEGACIÓN (PROTHOLE.COM)

La compañía Mystic Invest Holding tiene su división de cruceros, Mystic Cruises, que es operada por Atlas Ocean Voyages, especializada en expediciones interesantísimas para aquellos viajeros curiosos que buscan destinos de los llamados «icónicos» y fuera de lo común, que no son posibles para las embarcaciones convencionales. Del tipo de «yate de gran lujo», que van avanzando cada vez más hoy día y dotados de unas características para un máximo de 200 pasajeros, la operadora acoge por una parte el mercado bautizado con el nombre genérico de «Polar Expeditions», con destinos tales como la Antártida, el Ártico, los fiordos noruegos, Islandia y Groenlandia. «Epicurean Expeditions», por contra, se centra en otros valores, como la gastronomía y la cultura del Mediterráneo, de las islas griegas,el norte de Europa y las islas británicas. Suponen una generación de buques elegantes, íntimos y dotados de certificación Polar Categoría C y clase de hielo 1B, con un lujo equivalente a 5 estrellas. La sede de la operadora se encuentra en Fort Lauderdale, Florida (EE. UU.) y son la marca norteamericana de Mystic Invest Holding y primera línea de cruceros oceánicos que navega bajo bandera portuguesa. Mystic Invest Holding tiene su sede en Portugal que incluye, además, cruceros fluviales, recorridos y diversas atracciones.

El buque fue botado en octubre de 2020 tras haber sido construido en el astillero West Sea Viana do Castello, de Portugal, y entregado en junio de 2021. Es el primer barco de este tipo de la compañía e inició operaciones comerciales en agosto de ese mismo año. El ***World Navigator***, que así se denomina, es el primero de una serie de cinco unidades operadas por la compañía. Los barcos restantes de la serie se llaman ***World Traveller*** (que

visitó igualmente este puerto, el 14 de mayo de 2023 tras haber entrado en servicio en 2022), y los ***World Seeker***, ***World Adventurer*** y ***World Discoverer***, aún en construcción.

EL BUQUE EN EL ASTILLERO EN FASE DE CONSTRUCCIÓN (CRUISEGURU)

DETALLE QUE NO FALTA NUNCA EN UN BUQUE (QUIRKY CRUISE)

El ***World Navigator*** tiene una eslora de 129 metros por un calado de 4,7 y un desplazamiento de 10.000 toneladas. Puede acomodar hasta 200 pasajeros y una tripulación de 117 miembros. En su instrumentación de a bordo, incorpora un magnífico aparato sonar para poder navegar en aguas costeras, portuarias y polares heladas. Está propulsado por dos motores Rolls Royce de 9.000 kW y dos chorros de bomba Schottel SPJ 82 de 335 kW accionados eléctricamente. Las unidades de propulsión están instaladas sobre soportes elásticos con el fin de minimizar los niveles de ruido y vibraciones. Los chorros de la bomba han sido dotados de un sistema de sellado Schottel LeaCon, para evitar que entre agua en la caja de engranajes y que el aceite pueda derramarse en las aguas del mar. La propulsión permite que la embarcación alcance una velocidad de crucero de

16 nudos. También dispone de aletas de elevación ultra alta que ayudan a mantener la estabilidad del buque un 15 % más que otros sistemas para la misma finalidad. La nueva tecnología a bordo también incluye el sistema alternativo de propulsión a chorro de agua capaz para mantener el barco en movimiento hasta 5 nudos sin perturbar por ello la vida silvestre que pueda encontrarse a su alrededor, de modo que los pasajeros puedan ser acercados a la flora y fauna que los rodea.

PRECIOSA IMAGEN POR LA ALETA DE ESTRIBOR (SMALLSHIPADVENTURECRUISES.COM)

En su viaje inaugural llegó a A Coruña procedente de Leixoes. A bordo del buque viajaban 83 pasajeros, norteamericanos en su gran mayoría, que realizaban una singladura de 8 días entre Lisboa y Londres incluyendo escalas intermedias en los puertos de Santander, Burdeos, Guernsey y Honfleur.

CONFORT A BORDO: SUITES (ALTAL)

CONFORT A BORDO: SUITES (TRANSPORTS ARCHELLO)

CONFORT A BORDO: SUITES (TRANSPORTS ARCHELLO)

Sobre su capacidad de alojamiento, decir que ofrece 98 suites y camarotes, con tamaños que oscilan entre los 17 y los 43 metros cuadrados. Las suites y los camarotes están equipados con las últimas características y comodidades tecnológicas, TV de pantalla plana, sistema de información y entretenimiento avanzado, mini refrigerador, artículos de tocador de la reconocida marca L'Occitane, así como pantuflas, batas, binoculares, café Nespresso, té y un servicio de bar personalizado. La categoría de alojamiento más espaciosa son las suites Navigator de un dormitorio, en las cubiertas 5 y 6 con 43 metros cuadrados de espacio habitable. La suite cuenta con balcón privado amueblado. Las suites Discovery, que también han sido

ubicadas en las mismas cubiertas, ofrecen 41 metros cuadrados, así como balcón privado. Las suites Navigator y Discovery cuentan con una sala de estar independiente con sofá.

CONFORT A BORDO: SUITES, PASILLO (TRANSPORTS ARCHELLO)

Las suites Journey, igualmente ubicadas en las mismas cubiertas, ofrecen alojamiento de un dormitorio dotado de balcón de 9,75 y hasta 35 metros cuadrados de espacio habitable. Cada suite cuenta con una sala de estar equipada con sofá. Las del tipo Solo se ubican en la cubierta 3, estando especialmente diseñadas para personas que viajan solas, tienen una superficie de 17 metros cuadrados y ofrecen vistas panorámicas al exterior desde una ventana. Cada suite Solo incluye una sala de estar amueblada con dos sillas y una mesa auxiliar. Los camarotes Horizon Deluxe, ubicados en la cubierta 6 tienen 28 metros cuadrados y un balcón del estilo "Julieta".

CONFORT A BORDO: SUITES. DETALLE ASEO (TRANSPORTS ARCHELLO)

Cada camarote también incluye una sala de estar interior con sofá convertible. La categoría Veranda Deluxe, también ubicada en la misma cubierta, ofrece 28 metros cuadrados que incluyen balcón privado. Las cubiertas 5 y 6 cuentan también con los camarotes Horizon y los camarotes Veranda, ofreciendo ambos un espacio habitable de 25 metros; cada camarote Horizon tiene una sala de estar y un balcón estilo "Julieta". Por lo que respecta a los tipo Adventure, ubicados en la cubierta 3, tienen 17 metros cuadrados de espacio y vistas al exterior a través de una ventana panorámica.

Con respecto al aspecto gourmet, el buque ***World Navigator*** ofrece a sus pasajeros una cocina de inspiración regional a través de seis opciones

gastronómicas diferentes. Sus aventuras culinarias a bordo rivalizan con sus descubrimientos en tierra, ya que sus chefs, que han viajado mucho, se inspiran en una amplia gama de cocinas globales al crear sus menús en constante cambio.

CONFORT A BORDO: COMEDOR (TRANSPORTS ARCHELLO)

Y al igual que sus viajes en tierra, su exploración culinaria a bordo se convierte en otra experiencia memorable para saborear con amigos. Porto, el restaurante principal de a bordo, está inspirado en la herencia portuguesa de la propia compañía y ofrece opciones para comer tanto en el interior, como al aire libre. Aquí se encuentran deliciosos buffets de desayuno y almuerzo que sus responsables cambian todos los días y ofrecen de todo, desde «frittatas» y «panqueques» hasta estaciones de trinchado con rosbif, pato, cordero o cerdo. Los menús de cena de cinco platos muestran los clásicos favoritos, como la ensalada César, el lomo Black Angus y el salmón a la parrilla. Un menú de especialidades adicional que es posible encontrarlo exclusivamente en los circuitos "Epicurean Expeditions en Europa", cuando las agradables noches y la fresca brisa marina invitan al pasajero a disfrutar de una cena al aire libre en el Alma Alfresco. Alma significa «alma» en portugués y la nueva experiencia culinaria auténtica portuguesa es un menú de maridaje de vinos gratuito que muestra el alma gastronómica de Portugal, una oda a los comienzos de la línea. El menú de varios platos muestra recetas auténticas transmitidas de generación en generación y preparadas con técnicas, utensilios de cocina e ingredientes artesanales, lo que le presenta la esencia de la cultura culinaria portuguesa. El espacio 7-Aft Grill, después de servir un almuerzo informal junto a la piscina durante el día, se transforma en un asador al aire libre por las noches para una experiencia gastronómica "Josper Grill", también exclusivamente en "Epicurean Expeditions". Aquí los mejores cortes de ternera y el marisco fresco se secan a la perfección en la legendaria parrilla, líder mundial en gastronomía al carbón. Su diseño revolucionario permite a los chefs perfeccionar el antiguo arte de asar a la parrilla sobre carbón, y los resultados son suyos para saborearlos.

CONFORT A BORDO: LOUNGES (TRANSPORTS ARCHELLO)

CONFORT A BORDO: LOUNGES Y CAFETERÍAS (ALTAL)

Por lo que respecta a entretenimiento a bordo, el pasajero encuentra y puede disfrutar de diversos bares y salones: The Dome Observation Lounge en la cubierta 7, con vistas de 270° y en una posición realmente elevada, se puede disfrutar de una bebida artesanal mientras se admiran las vistas. También pueden elegir entre una variedad de opciones de comida en el Paula's Pantry Café, en la cubierta 4, donde encontrar bocados rápidos en un acogedor espacio para tomar un refrigerio para llevar. Allí se encuentran un «muffin» o un croissant, o jugos recién exprimidos para un desayuno ligero. O también un sándwich, «wrap» o ensalada para un refrigerio al mediodía. También ofrecen zumos recién exprimidos, así como cafés espe-

ciales elaborados en pequeña cantidad, a fin de poder ser tostados a mano, empleando granos con certificación de Comercio Justo de Caffe Milano. Al igual que sucede con el restaurante principal, cada día se ofrecen nuevos elementos en su menú. Y como es de suponer, también se ofrece a bordo el Servicio de comidas en la habitación, pudiendo tomar el desayuno en la cama o cenar de tapas a medianoche del menú «siempre disponible», con servicio a la habitación las 24 horas, que incluye licores, vino y cerveza en todos los alojamientos. En el Apres Sea se pueden compartir las animadas aventuras del día con otros pasajeros. Al mismo tiempo se pueden picar platos pequeños al tiempo que se recargan energías y uno se relaja una vez finalizadas las excursiones del día con cócteles creativos en lugares inesperados. Incluso se puede levantar una copa de "Mud Sliders" en el Mud Room del barco. En el Atlas Lounge, inmerso en el estilo "vintage" de su decoración, con un experimentado pianista brindando entretenimiento, resulta fácil desarrollar un sentido de camaradería entre compañeros de viaje. Y en el Zephyr Lounge, ubicado a popa de la cubierta 5, y mientras se disfruta de una copa de vino o de un café después de la cena, es fácil observar cómo el contorno del puerto se hace más pequeño y el horizonte se ensancha. El teatro ubicado en la proa de la cubierta 6 es donde la compañía recibe a los disertantes a bordo durante los cruceros de expedición a lugares tan exóticos como la Antártida. No es una sala demasiado grande, pero sus cómodos asientos y un avanzado sistema de iluminación y sonido hacen que la experiencia sea perfecta y muy gratificante.

VISTA PARCIAL DEL TEATRO DE A BORDO (ALTAL)

En cuanto al toque personal, el Fitness Studio dispone de equipos para practicar ejercicio de última generación, por lo que brinda las herramientas necesarias para mantener el cuerpo al máximo de su fuerza. Se puede hacer ejercicio y continuar con un maravilloso tratamiento en Sea Spa. En el mismo es posible recibir un tratamiento exclusivo opcional con productos de la reconocida marca L'Occitane. Una relajación total con un masaje

o simplemente estando cómodamente sentado respirando el calor de la sauna, es perfectamente posible. El barco cuenta con el primer spa marino de lujo de L'Occitane. Ubicado en la cubierta principal (cubierta 4) esta singular zona de 88 metros cuadrados, consta de dos salas de terapia, una sauna de infrarrojos de desintoxicación y un salón relajante con lujosas tumbonas y ventanas de expansión. Las comodidades también incluyen un gimnasio en la cubierta 7, con equipos TechnoGym de última generación, y una Pista para correr, ubicada en la cubierta superior, completada con impresionantes horizontes y estaciones de ejercicio ubicadas en todas partes. La Piscina, jacuzzis y terraza permiten sentarse y relajarse tras un reconfortante chapuzón.

EXTERIORES: ÁREA DE PISCINAS Y JACUZZIS (PORTHOLE CRUISE)

LOUNGE EXTERIOR (PORTHOLE.COM)

PERSPECTIVA NOCTURNA (TRAVEL WEEKLY)

Atlas Ocean Voyages tiene la vista puesta en algunos de los lugares más remotos del mundo y su primer barco, el ***World Navigator***, es especialmente adecuado para llevar a sus pasajeros hasta allí. El barco dispone de semirrígidas "Zodiac", motos acuáticas, tablas de remo (Paddle) y kayaks que se despliegan desde la plataforma flotante de aventuras ubicada en la cubierta 3.

EN MAHÓN, 2023 (ARTEFOTO)

Además, cada camarote ha sido equipado con un juego de prismáticos para que los pasajeros puedan usarlos en todo momento. Quizás, el mejor lugar para usarlos podría ser el Water's Edge, la plataforma de observación cercana al mar instalada en la proa de la cubierta 5, que cuenta con un

banco largo y calentado, para cuando el barco navega en aguas más frías. Es el mejor lugar a bordo del buque para acercarse lo más posible a la increíble vida salvaje que se encuentra en las áreas más remotas del mundo.

EN MAHÓN, 2023 (ARTEFOTO)

El buque ha sido registrado en Madeira (Portugal).

***WORLD NAVIGATOR*, 2023 (TRAVELPULSE.COM)**

World Traveller

***WORLD TRAVELLER* EN PUERTO (PUBLICO)**

El novísimo buque de cruceros ***World Traveller***, es otra de las unidades pertenecientes al grupo de Mystic Cruises y está operado por Atlas Ocean Voyages. Construido en los astilleros portugueses West Sea Shipyard, de Viana do Castelo, tiene un desplazamiento de 9.930 toneladas y, como características principales, una eslora de 126 metros por una manga de 19, con un calado de 4,70. La velocidad de crucero proporcionada por su planta motriz es de 16 nudos y dispone de 8 cubiertas de las cuales 6 son para uso del pasaje siendo su capacidad para 196 plazas que se alojan en 98 cabinas y, para su atención, la dotación es de 130 tripulantes. El buque está registrado en Madeira.

NAVEGANDO A TRAVÉS DE LAS HELADAS AGUAS ANTÁRTICAS (VIRTUOSO)

ESPECTACULAR VISTA AÉREA (GOLDRING TRAVEL)

La programación de su operadora tenía prevista su inauguración para noviembre de 2022, pero el barco acabó su alistamiento antes de lo previsto y adelantó el acto al 15 de julio en Lisboa. Al igual que su gemelo, el ***World Navigator***, entrado en servicio en 2021 y que llevó a cabo su primera escala en Mahón el pasado 6 de mayo de 2023, y las otras 3 unidades que entrarán en servicio en los próximos años hasta sumar un total de 5, ha sido diseñado para navegar por todos los rincones del mundo. Citar que se encuentra equipado con un sistema de GPS que le permite mantener la posición sin necesidad de dejar caer el ancla, una característica que le permitirá hacer escala en algunos de los lugares más remotos del mundo. Además, el buque ha sido dotado de un sistema secundario de hidrojets para su propulsión, que le permite llevar a cabo una navegación silenciosa de 5 nudos máximo cuando le es necesario. Ello hace posible operar en los ambientes marinos más sensibles y delicados, logrando con ello ofrecer una mejor visualización de la vida salvaje, mientras que el equipo de propulsión tradicional le permite la navegación oceánica sin mayores problemas. El barco también es ideal para cruceros panorámicos, ya que dispone de un generoso espacio abierto en la cubierta, junto con un área de observación en la proa (The Water's Edge), que completa con asientos con calefacción para itinerarios en los climas más fríos. La ceremonia de su bautizo, al igual que el de su gemelo, tuvo lugar en la Patagonia argentina el 18 de noviembre de 2022 tras lo que se llevaría a cabo un viaje inaugural por aguas de la Antártida.

World Traveller es un barco sumamente elegante dotado de espacios públicos bellamente decorados y muy luminosos. Esta clasificado en el grupo Polar Class C, con un casco certificado Ice Class 1B para navegación entre hielos, y está construido con los últimos sistemas de propulsión y administración de energía híbrida de bajo consumo de combustible. Esta ingeniería de vanguardia es sensible a los frágiles ecosistemas, la vida silvestre y la fauna marina de nuestros océanos. Sus 98 lujosos camarotes y suites están divididos en nueve categorías diferentes. El diseño interior, espacioso y elegante llevado a cabo por los expertos Artur Miranda y Jacques Bec de la firma de arquitectura y diseño de Portugal, Oitoemponto, es comparable con

lo que se encontraría en un superyate o en un lujoso chalé de vacaciones de la costa. Su decoración presenta paneles de madera atemporales, elementos de diseño moderno de mediados de siglo y telas en ricos tonos de azul, amarillo o crema y con toques de terracota, verde y pizarra.

EN CONSTRUCCIÓN EN VIANA DO CASTELO, PORTUGAL (CRUISE&HARBOUR NEWS)

Sus espacios públicos y salones ofrecen cómodos asientos para dos o más áreas comunes para que los pasajeros puedan reunirse con nuevos amigos mientras se encuentran durante la expedición o el viaje. Los pasillos que conducen a los 98 camarotes y suites tienen sus paredes revestidas de madera y decoradas mediante fotografías en blanco y negro de inspiración marítima (que también se encuentran en todo el barco), y puertas de cuero revestidas de azul marino. Incluso en los baños comunes del barco, se hace presente el mármol en su decoración. Un detalle que los pasajeros encontrarán a bordo es una estación de agua «Vero» instalada en la cubierta 4, donde podrán rellenar sus botellas de agua de aluminio que se le habrán entregado para la expedición.

Una vez a bordo, los pasajeros se registran mientras están cómodamente sentados en el Atlas Lounge con una copa de champán. Durante todo el viaje continuarán los vinos ilimitados, cócteles artesanales premium y cervezas, cafés y tés especiales. El personal y la tripulación del buque dan al pasajero un servicio bastante personalizado desde el momento en que se accede a bordo. Para el pasajero y una vez iniciado el viaje, los días están ocupados en el barco, incluso cuando es un día de mar: las conferencias y películas a bordo son educativas y vale la pena asistir, ya que los miembros del equipo de expedición están muy formados y dispuestos a responder todo tipo de preguntas relacionadas con el tema. A pesar de que los pasajeros pueden haber estado un poco cansados por las noches después de emocionantes desembarcos en tierra y avistamientos de la vida silvestre

en la Antártida, o los días que pasaron tratando de mantenerse erguidos mientras navegaban por el Pasaje de Drake, la hora del cóctel y los resúmenes de la noche son bastante amenos y concurridos.

DETALLE DE COMEDOR (BUSINESS INSIDER)

CONFORT: SUITES JOURNEY Y NAVIGATOR (ICRUISE.COM)

El plano de cubierta del ***World Traveller*** es fácil de aprender y al pasajero le cuesta muy poco familiarizarse con el buque en poco tiempo. Todas las habitaciones tienen camas tamaño «queen», baños de spa, una sala de estar con al menos una silla y un escritorio, una mesita de noche, caja fuerte y armario. Otras comodidades que vienen de serie en todas las habitaciones y camarotes son un «Cóctel artesanal» frío o vino espumoso de bienvenida y uso gratuito de prismáticos.

CONFORT: SUITES ADVENTURE Y HORIZON DELUXE (ICRUISE.COM)

Los alojamientos se encuentran ubicados en las cubiertas 3, 5 y 6, estan-

do divididos o clasificados en nueve categorías pudiéndose elegir entre cabinas individuales con vista al mar de 17 metros cuadrados (ubicados en la cubierta 3) hasta las suites Navigator de un dormitorio de 43 metros cuadrados en las cubiertas 5 y 6. Dispone de un total de 10 suites en tres categorías, y todas cuentan con balcones de gran tamaño, servicio de mayordomo y servicio de comidas a la habitación completa, desde donde se pueden solicitar los mismos platos de la carta del restaurante.

CONFORT: SUITES VERANDA Y VERANDA DELUXE (ICRUISE.COM)

La mayoría de las cabinas son camarotes Veranda (48) o Horizon (24) con un tamaño de 25 metros cuadrados. Las cabinas Veranda, ubicadas en las cubiertas 5 y 6, tienen un área de descanso al aire libre, mientras que las Horizon (también en las cubiertas 5 y 6) cuentan con balcones tipo «Juliette», del piso al techo, con la ventana eléctrica superior. Los camarotes Horizon ofrecen más espacio interior con un pequeño sofá y dos sillas, mientras que los camarotes Veranda tienen un grupo interior de dos sillas, una mesa pequeña y una lámpara. Todas las cabinas tienen lo que la línea llama «baños de spa», con hermosos mármoles y mosaicos. Las duchas son acristaladas, con cabezal y jets de cuerpo tropical. Si bien son bonitos, los baños no tienen mucho espacio en la encimera y ninguna habitación o suite, excepto la Navigator Suite, posee tocador doble. La suite superior del barco también tiene una bañera separada de la ducha. Los artículos de tocador son de la conocida marca «L'Occitane». Así mismo se incluyen batas de baño, pantuflas y sábanas confeccionadas de algodón egipcio. Los cafés Nespresso y los tés Kusmi son otras amenidades de la habitación, al igual que el agua con y sin gas que se repone diariamente de la estación de recarga de agua Vero citada anteriormente. Una TV de pantalla plana con un sistema de «infoentretenimiento» incluye conferencias y programación a bordo todos los días.

En cuanto al aspecto gourmet, comer es lo más destacado a bordo del ***World Traveller***. Desde el generoso desayuno buffet o los jugos recién exprimidos para llevar por la mañana hasta la comida de inspiración internacional por la noche, las comidas se preparan bien en el restaurante principal del barco, el Lisboa (Cubierta 4 en popa). El Lisboa se encuentra abierto para el desayuno, el almuerzo y la cena todos los días. El almuerzo buffet incluye platos fríos y calientes, una pequeña barra de ensaladas, verduras cocidas y guarniciones, opciones vegetarianas y platos principales que incluyen pescado, carne de res, cordero o pollo. Quesos, carnes, frutas y una selección de panes y panecillos caseros son también un elemento básico en el buffet. Además, siempre existe una estación de carnes u otro complemento especial del día, como un salteado asiático, mejillones al vi-

DINING (THE POINTS GUY)

no blanco y ajo, o un plato de pasta. Cuatro helados o sorbetes caseros diarios son los favoritos de los pasajeros que se sirven en un plato de cono de gofre con o sin estar bañado en chocolate con una selección de coberturas, chispas y nueces. También hay cenas al aire libre disponibles en temporada. Los pasajeros pueden disfrutar de especialidades locales, como carnes argentinas (procedentes de Ushuaia, Argentina, mientras navegan en la Antártida) o platos únicos como «risotto con trufas negras» recién cortadas u otros manjares cuando se navega por aguas cálidas.

7-AFT GRILL (PORTHOLE CRUISES)

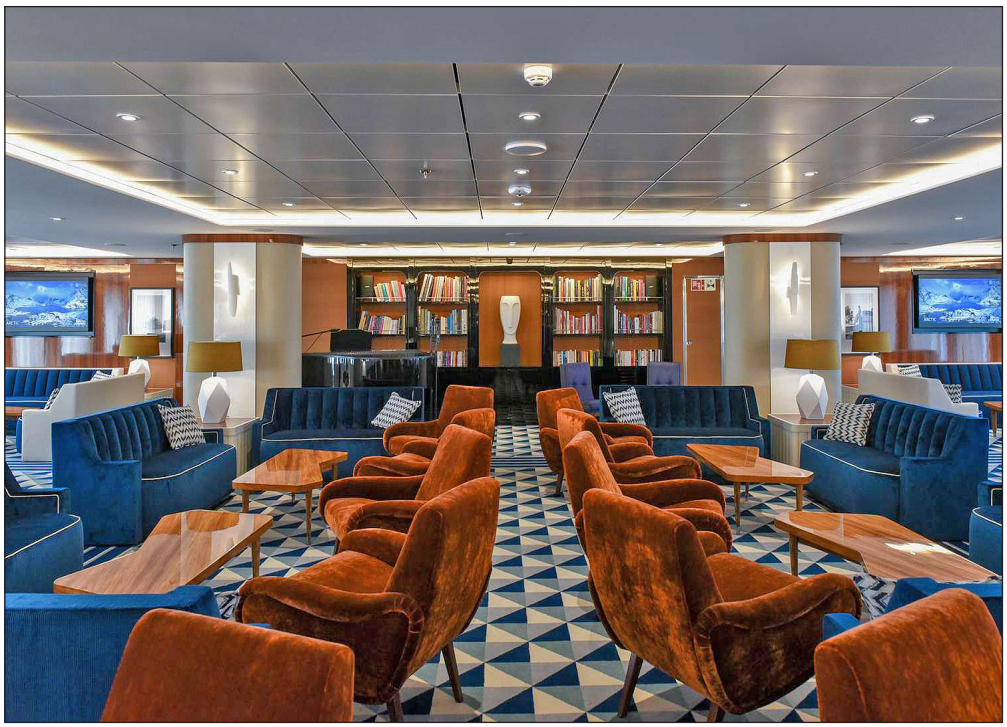
En el buffet de la mañana, los pasajeros encontrarán panal crudo y man-

tequilla de nuez recién molida para untar la excelente selección de panes recién horneados y una amplia selección de platos fríos y calientes. El Paula's Pantry (Cubierta 4 en el centro del barco) es donde se encuentra lo necesario para un desayuno conveniente, con diversidad de panes recién horneados, un almuerzo ligero, refrigerios y cafés y tés especiales durante todo el día. El Dome Observation Lounge también ofrece pastelería y café por la mañana para el desayuno. El té se sirve en el salón a las cuatro de la tarde todos los días.

CONFORT: ATLAS LOUNGE-BIBLIOTECA (THE MEANDERING TRAVELER)

Las otras dos opciones posibles, al aire libre, son el 7-Aft Pool Bar y el 7-Aft Grill, lugares perfectos para cenar cuando se navega en aguas más cálidas. El servicio de habitaciones está disponible en el menú «siempre disponible» como parte de las comodidades.

CONFORT: DOME LOUNGE (THE MEANDERING TRAVELER)



CONFORT: LOUNGE INTERIOR (TRAVEL+LEISURE)

Por lo que se refiere a las amenidades y espacios públicos a bordo, los salones, el Auditorio Vasco da Gama y otros restaurantes se encuentran en la cubierta 4. Si el pasajero participa en un viaje de expedición a la Antártida, la mayor parte de su tiempo la pasará en la cubierta 4 y en el The Dome Observation Lounge en la cubierta 7. The Water's Edge en la cubierta 5 (en la proa del barco) es otro lugar que debe visitarse durante una expedición polar. Los asientos con calefacción a solo algo más de 9 metros por encima de la línea de flotación, son un lugar ideal para encuentros de cerca con la vida silvestre y los icebergs.

En las expediciones a la Antártida, la mayoría de las actividades a bordo son conferencias educativas y emisión de varias películas centradas en la vida silvestre de esta región polar y la historia de su exploración por el hombre. En ellas se aprende, entre otras, sobre las diversas especies de pingüinos que viven en aquella gélida zona, los diferentes tipos de aves del Antártico o el Ártico, incluido el ave más grande del mundo, el albatros errante y las ballenas de las aguas de la Antártida. Las actividades en el agua o en tierra dependen de las condiciones climáticas en constante cambio. Estos podrían cambiar entre el momento en que se describieron en el resumen de la noche anterior y la mañana siguiente cuando estaban programados para llevarse a cabo. El capitán siempre determina las mejores y más seguras condiciones posibles para que sus pasajeros desembarquen, lleven a cabo un paseo en zodiac, practiquen kayak de mar o Paddle en perfectas condiciones de seguridad. El Atlas Lounge (en la zona delantera de la cubierta 4) es el lugar de reunión central en el barco. La espaciosa área pública es atractiva, luminosa y acogedora, con sofás, cómodas sillas y varios televisores de pantalla plana. La tradicional Recepción de Bienvenida ofrecida por el Capitán y el Cóctel de Despedida, también se llevan a cabo en este singular salón. Por contra, si se navega en climas más cálidos,

el Zephyr Lounge ubicado en la popa de la cubierta 5 se ofrece como un excelente lugar de reunión donde tomar un cóctel durante la navegación, especialmente para observar plácidamente las salidas y puestas del sol. Otros lugares al aire libre incluyen el 7-Aft Pool Bar y el 7-Aft Grill en la cubierta 7. Los lugares junto a la piscina sirven hamburguesas gourmet, bocadillos informales, cerveza artesanal y cócteles refrescantes durante el día. El 7-Aft Grill ofrece, además, sus cenas al aire libre por la noche, con pescados y mariscos frescos y otras especialidades del lugar.

NAVEGANDO ENTRE HIELOS (TRAVEL PULSE)

World Traveller también posee su terraza, la piscina climatizada y los jacuzzis ubicados cerca del bar y la parrilla en la zona central del barco de la cubierta 7. La cubierta 8 cuenta con una pista para correr con estaciones de ejercicio ubicadas a intervalos alrededor de la pista. Doce vueltas alrededor de esta pista equivalen a 1 milla (1.609 metros en tierra. En esta misma cubierta, en la zona de popa, se encuentra ubicado el helipuerto del buque. Otras ofertas perfectamente cubiertas a bordo son una surtida Boutique donde encontrar ropa y regalos equipamiento impermeable, centro médico y un médico que pasa gran parte de su tiempo lidiando con el mareo de algunos de sus pasajeros. También se encuentra a bordo el Seaspa de L'Occitane (Cubierta 4), que ofrece tratamientos corporales y faciales exclusivos con los productos populares de Provenza. También cuenta con una hermosa sala de estar y una sauna de infrarrojos con espectaculares vistas al océano. El Fitness Studio es adecuado y está equipado con las máquinas y el equipo de ejercicio necesario: cintas de correr, bicicletas, pesas, un banco ajustable, pelotas de equilibrio y colchonetas de ejercicio. A bordo del ***World Traveler*** existe una política de open bridge, por lo que los pasajeros pueden en la cubierta 6, acceder al puente de gobierno del buque si está abierto, aunque puede haber momentos en destinos como la Antártida en que, cuando el mar se encuentra agitado, el acceso estará cerrado para los viajeros por razones obvias.

EN MAHÓN, 2023 (ARTEFOTO)

Su primera escala en el puerto de Mahón tuvo lugar el 14 de mayo de 2023, siendo llevado a cabo el tradicional intercambio de metopas como recuerdo del acontecimiento.

CUBIERTA DE LA PISCINA (WORLDWIDE CRUISES ASSOCIATE)

ESPECIAL:

A VUELTAS CON UN LONGEVO…

Astoria ex *Athena*

***ASTORIA*, CONDUCIDO A REMOLQUE DESDE DOVER A ROTTERDAM (PORT TO STARBOARD PHOTOGRAPHY. DOVER STRAIT SHIPPING)**

Según se desprende de las últimas noticias aparecidas en las publicaciones especializadas sobre el sector, el crucero más antiguo del mundo, ***Astoria***, no en vano suma ya más de 75 años sobre sus cuadernas, puede venderse para su posterior desguace, una noticia que no sorprendería, puesto que el barco no ha vuelto a operar desde que la pandemia paralizó temporalmente la industria de los cruceros hace casi tres años. Sin embargo, su propietario niega que esté en su intención poner fin a una carrera tan longeva. De ser afirmativo, se convertiría en el primer barco a desguazar en una operación prevista en el dique seco de Inchgreen, en Escocia, donde una empresa arrendó las instalaciones pertenecientes a Peel Ports para llevar a cabo sus operaciones de reciclaje de barcos de acuerdo con la normativa europea. Pero un portavoz de The Roundtable LLC, con sede en Puerto Rico, afirmaba por contra que los informes que circularon en los últimos días de que el ***Astoria***, de 16.144 toneladas de desplazamiento y construido en 1948, habría sido vendido para reciclar, son incorrectos. Esta negación se produce a pesar de que en el Registro Internacional de Buques de S&P Global fue cambiado recientemente el estado del barco a "*para ser desguazado*". Sin embargo, el portavoz de The Roundtable le dijo a TradeWinds, una página especializada en noticias del mundo marítimo que, si bien actualmente se estaba negociando un acuerdo para vender el barco, el comprador habría indicado que el objeto seguía siendo reincorporarlo al servicio activo.

***STOCKHOLM* NAVEGANDO HACIA NUEVA YORK TRAS EL SINIESTRO (JERONIMO RODRÍGUEZ ROSALES)**

El ***Astoria*** ha tenido lo que podría definirse como una de las carreras más interesantes que pueda tener cualquier barco. Comenzó durante la Segunda Guerra Mundial. La flota de la compañía propietaria constaba de un transatlántico antiguo (de 1904), al que habían anticipado su retiro en 1940 y un transatlántico de 1924 que operaba como un barco de acogida de la Suecia neutral durante la guerra para exiliados. La compañía había solicitado un hermoso transatlántico construido en Italia, pero no pudo recibir la entrega debido al comienzo de la guerra y el barco se hundió en 1945, mientras que los estadounidenses se habían apoderado de su otro transatlántico construido en 1928, que sufrió daños significativos por incendio en el final de la guerra. Swedish American Line decidió encargar un nuevo liner en los astilleros AB Götaverken (Gotenburgo), en 1944. Construido con una proa reforzada para navegar en mares con hielos para, de este modo, estar dedicado al servicio transatlántico durante todo el año, fue botado al agua como ***Stockholm***, realizando su viaje inaugural en febrero de 1948, presentando un diseño escandinavo moderno y convirtiéndose en el primer transatlántico construido en la posguerra. Su desplazamiento era menor al de otros barcos de pasajeros dedicados al servicio transatlántico. Más adelante y con una gran demanda de plazas de pasaje, fue reconstruido en 1952 aumentando su capacidad de plazas, llevando a cabo su cometido sin complicaciones. Swedish American agregegaba de este modo un transatlántico moderno en 1953, lo que significaba que también podría navegar ocasionalmente en cruceros. Su historia como tal no habría tenido más eco en la mar si no fuera porque fue protagonista de un accidente que acabó en naufragio tras su colisión con otro buque de pasajeros. Tras haber zarpado de Nueva York con rumbo a Escandinavia, estaba cerca del Nantucket Lightship, en Massachusetts; el sistema de radar a bordo de los buques comerciales se encontraba entonces en sus inicios y los oficiales del puente de gobierno, se dijo, leyeron mal sus dispositivos de a bordo, lo que provocó que el ***Andrea Doria***, un buque de pasaje de pabellón italiano y 29.000 toneladas de desplazamiento, construido en 1953, cuando se en-

contraban a poca distancia del puerto de Nueva York y en medio de una noche oscura, emergiera de un banco de niebla y virara en rumbo de colisión hacia la derrota del ***Stockholm***. La roda de este último, convenientemente reforzada para navegar entre hielos, atravesó al ***Andrea Doria*** causándole un gran boquete en el casco. Dada la alarma, en que se llevaría a cabo un rescate marítimo masivo, pudo salvarse a la mayoría de los pasajeros que se encontraban a bordo del barco italiano, que se hundió por la mañana. El ***Stockholm***, por su parte, lograba llegar a puerto aunque con su proa destrozada. Aquel desgraciado accidente se cobró la vida de 51 pasajeros y tripulantes de ambos barcos.

SU PRIMERA GRAN REFORMA LLEVADA A CABO EN ITALIA DE CONVERSIÓN A CRUCERO
(FRIDTJOF NANSEN, RAFAEL A. TAGABAN)

La Swedish American Line vendió años después el buque a la VEB Deutsche Seereederei, de Alemania Oriental, en 1960. Su nuevo propietario lo renombraría ***Volkerfreundschaft***, reconvirtiéndole en un crucero al servicio del Partido Comunista y los miembros del sindicato de Alemania Oriental. Más adelante se convirtió en un barco de vacaciones para una empresa que fue precursora de la moderna Aida Cruises. En 1985 fue nuevamente vendido a Neptunus Rex Enterprises, una empresa registrada en Panamá

quien, lo rebautizó como ***Volker*** y, a su vez, lo fletó en 1986 al gobierno noruego, que lo utilizó como barco-refugio en Oslo para los solicitantes de asilo. Durante este tiempo, el barco recibió su nuevo nombre, el del explorador noruego ***Fridtjof Nansen***.

COMO *ATHENA* EN UNA DE SUS DIFERENTES ESCALAS EN MAHÓN (ARTEFOTO)

En 1989 fue nuevamente vendido, pasando a manos de la Starlauro, una naviera italiana quien tenía la intención de reconstruirlo y transformarlo para su uso posterior como el crucero ***Italia I***, pero sería vendido a la naviera Nina di Navigazione antes de que se iniciara ningún tipo de trabajo, y pronto fue trasladado a un astillero donde fue completamente vaciado dejando tan solo el casco, le dieron una nueva planta de motorización sistema diesel, así como nueva distribución y cubiertas.

DE MOMENTO, SIN UN DESTINO FIJO
(PORT TO STARBOARD PHOTOGRAPHY DOVER STRAIT SHIPPING)

Totalmente irreconocible, volvía al servicio en 1994 como un crucero que operaría bajo varios nombres, primeramente como ***Italia Prima***, reconvertido en un moderno crucero con capacidad para 580 pasajeros. La nueva propietaria fletó el barco a otros operadores de cruceros, navegando para ello como ***Valtur Prima*** y ***Caribe***, al igual que el siguiente comprador, que sería Classic International Cruises, para el que navegó como ***Athena***.

***ASTORIA*. AL MENOS NINGÚN OTRO BUQUE PODRÁ ARREBATARLE EL TÍTULO DE «CRUCERO MÁS LONGEVO DE LA HISTORIA» (CRUISE ADDICTS)**

Una nueva anécdota tuvo lugar en esta etapa cual fue que, el 3 de diciembre de 2008, el barco fue atacado por piratas en el Golfo de Adén . Parece ser que 29 embarcaciones piratas rodearon el barco en un momento hasta que un avión de patrulla marítima P-3 *Orion*, perteneciente a la Marina de los EE. UU. voló formando círculos sobre el buque, consiguiendo que algunas de las embarcaciones piratas huyeran. Por su parte, la tripulación impidió que los restantes piratas abordaran el buque disparándoles con cañones de agua a alta presión. Nadie resultó herido en aquella ocasión y el barco logró escapar sin daños, continuando su viaje a Australia. El siguiente paso fue su venta en 2013 a la novel empresa portuguesa Portuscale Cruises, que lo renombró ***Azores*** y lo puso nuevamente en alquiler. Cruise & Maritime Voyages (CMV), con sede en el Reino Unido, fue uno de tales fletadores. Cambiado su nombre a ***Astoria***, que sigue ostentando en el presente, continuó fletándolo ahora del titular hipotecario Montepio Bank, tras el colapso de Portuscale en 2015. CMV también entró en administración en 2020, lo que llevó a que la Agencia Marítima y de Guardacostas del Reino Unido confiscara el buque. El grupo de inversiones Montepío intervino para recuperar el barco, siendo trasladado una vez logrado hasta el puerto de Rotterdam, donde se intentó encontrarle un nuevo comprador. Pero su longevidad pasaba a convertirse en un serio problema y The Roundtable, una empresa afiliada al multimillonario norteamericano Brock Pierce, adquiría el buque a mediados de 2021 con la intención de utilizarlo una vez más como crucero. Posteriormente, la empresa dio marcha atrás en estos planes y volvió a poner el barco en el mercado para su venta.

"Estamos haciendo todo lo posible para evitar que el barco se venda como chatarra", manifestaría un portavoz de la misma.

Y DE MOMENTO, CONTINÚA AMARRADO (TILBURY AND CHADWELL MEMORIES)

Ahora, una vez más, parece que ***Astoria*** sí había sido sido vendido a una empresa de desguaces homologada por la Unión Europea: Aliaga, en Turquía. Pero, tras su venta por parte de The Roundtable LLC, de Puerto Rico, de momento continúa amarrado en el puerto de Rotterdam. Y, seguramente, volveremos más adelante con el tema de la situación del crucero más longevo del mundo. Al menos, para confirmarlo.

A finales de diciembre de 2023 continúa amarrado en Rotterdam según el AIS, el sistema de posicionamiento de buques.