



LOS BARCOS DE TRASMEDITERRANEA Y UN AMANECER DE 1963

El investigador naval Juan Carlos Díaz Lorenzo repasa
la historia de los buques de la compañía



TRASMEDITERRANEA SHIPS AND THE SUNRISE ONE DAY IN 1963

The naval researcher Juan Carlos Díaz Lorenzo
reviews the history of the company's vessels

Texto: Sergio Amadoz. Fotos: Luana Fischer.

Aquel que coincida en un ferry de Trasmediterranea con Juan Carlos Díaz Lorenzo (Fuencaliente de La Palma, 1959) podrá considerarse afortunado. En el trayecto, si se tercia la conversación, tal vez oiga un relato como este: "En mayo de 1963 viajé por primera vez con mi madre en el vapor *La Palma*, en un viaje de 12 horas entre La Palma y Tenerife. Fue la primera vez que ví amanecer en la capital de la provincia. Y en julio de 1975 hicimos el primer viaje en el ferry *Ciudad de La Laguna*, cuando vino desde Finlandia. Me pasé todo el tiempo en el puente de mando viendo cómo navegaba el que, para mí, ha sido, junto con su casi gemelo *Villa de Agaete*, de los mejores barcos de la compañía". Apasionado del mar, periodista, investigador naval e historiador, autor del libro que conmemora el centenario de la compañía, los buques de Trasmediterranea no tienen secretos para Juan Carlos Díaz Lorenzo.

¿De dónde viene esa pasión marítima?

En Santa Cruz de Tenerife, donde residíamos, había un gran movimiento de barcos que iban a América. Además, mi padre trabajaba de contramaestre en los petroleros de CEPSA y vivíamos muy cerca de la zona portuaria: los barcos eran parte del paisaje urbano que veía todos los días.

Y Trasmediterranea siempre estaba presente...

Siendo niño, Trasmediterranea era el vínculo marítimo entre las Islas Canarias. Es la primera compañía que conozco desde la época de los correillos negros [que eran barcos construidos en 1912]. Y siendo alumno de instituto, con frecuencia íbamos al puerto a ver los barcos españoles.

Anyone who shares a Trasmediterranea ferry with Juan Carlos Díaz Lorenzo (born in Fuencaliente de La Palma in 1959) can consider themselves lucky. If you engage him in conversation during the voyage, you might hear a story like this one: "In May 1963, I traveled for the first time with my mother on the steamer *La Palma* on a 12-hour journey between La Palma and Tenerife. It was the first time I saw the sun rise in the provincial capital. And in July 1975, we were aboard the first journey of the *Ciudad de La Laguna* ferry when it came from Finland. I spent the entire time on the bridge watching how they steered what was, for me, one of the company's best ships, along with its virtual twin *Villa de Agaete*. Lover of the sea, journalist, naval researcher and historian, and author of the book commemorating the company's centenary, Juan Carlos Díaz Lorenzo knows all the secrets of Trasmediterranea's vessels.

Where does this love for things maritime-related come from?

In Santa Cruz de Tenerife, where we lived, there was a lot of movement of ships bound for the Americas. Also, my father worked as a boatswain on CEPSA oil tankers and we lived near the port area: boats were part of the city landscape that I saw every day.

And Trasmediterranea was always present...

When I was a child, Trasmediterranea was the sea link between the Canary Islands. It was the first company I knew of from the times of the "correillos negros" [the ships that distributed the inter-island post]. In secondary school, we would often go to the port to see the Spanish ships.



No es la actividad más habitual para unos chavales...

No. Pero vivíamos en una época en la que Santa Cruz de Tenerife tenía una relación muy estrecha con su puerto. Recuerdo la sección titulada "El puerto es lo primero", en el periódico *El Día*, en la que Francisco Ayala Armas, nos acercaba a la información portuaria y marítima.

¿En ese momento sentía que el amor a los barcos iba a ser para siempre?

Sí, hacía tiempo que había germinado la semilla por el mundo de la mar y los barcos, que acabó convirtiéndose en vocación. Han transcurrido casi 50 años y ahora tengo un archivo importante de la compañía.

¿Cómo ha cambiado la flota de Trasmediterranea en sus 100 años de vida?

Sus barcos han sido, en cada etapa, referentes de su tiempo. La época de los clásicos (*Ciudad de Sevilla, Villa de Madrid, Ciudad de Barcelona, Ciudad de Toledo, Ciudad de Pamplona...* y tantos otros) dio paso a los primeros ferries en 1952 y 1953 para cruzar el Estrecho (*Victoria y Virgen de Africa*), aunque el concepto más avanzado se implantaría entre 1975 y 1976 con la puesta en servicio de los buques *Ciudad de La Laguna, Villa de Agaete, J.J. Sister y Manuel Soto*.

De todos los barcos de la compañía, ¿cuál es, para usted, el más entrañable?

Siento especial admiración y cariño por el ferry *Juan J. Sister*, al que conozco desde su construcción en Finlandia. O los superferries *Sorolla y Fortuny*. Y para viajar en alta velocidad, los catamaranes *Milenium Dos y Alboran*.

Not the most common activity for kids...

No. But we were living at a time when Santa Cruz de Tenerife had a very close relationship with its port. I remember the section called "The port comes first" in the newspaper *El Día*, in which Francisco Ayala Armas would bring us port and maritime-related information.

At that time, did you feel that your love for ships was going to last forever?

Yes, for some time I'd had a growing interest in world of the sea and ships, and it became a calling. It's been nearly 50 years, and now I have a sizable archive on the company.

How has the Trasmediterranea fleet changed over its 100 years of existence?

The company's ships have always been points of reference for their time. The era of the classic ships (*Ciudad de Sevilla, Villa de Madrid, Ciudad de Barcelona, Ciudad de Toledo, Ciudad de Pamplona...* and so many others) gave way to the first ferries in 1952 and 1953 to cross the Straits (*Victoria and Virgen de Africa*), although the most advanced concept would be implemented in 1975 and 1976 with the commissioning of the vessels *Ciudad de La Laguna, Villa de Agaete, J.J. Sister and Manuel Soto*.

Of all the company's ships, which one is the most endearing to you?

I feel special admiration and affection for the *Juan J. Sister* ferry, which I have known since it was built in Finland. Or the *Sorolla* and *Fortuny* super-ferries. And for traveling at high speed, the catamarans *Milenium Dos* and *Alboran*.



Portada del libro editado para conmemorar el centenario de Trasmediterranea y del que es autor Juan Carlos Díaz Lorenzo. Cover of the book published to commemorate the centenary of Trasmediterranea authored by Juan Carlos Díaz Lorenzo.

Es usted autor del libro conmemorativo del centenario de Trasmediterranea. ¿Qué ha querido transmitir en él?

Nuestra intención (somos tres coautores) ha sido transmitir la importancia de Trasmediterranea en la historia de España, que trasciende más allá del hecho naviero y marítimo en sí. El protagonismo de la compañía es patente en acontecimientos de signo diverso de los últimos cien años. El transporte marítimo es y será vital para el comercio mundial y Trasmediterranea es un buen ejemplo de ello. Incluso en los momentos más difíciles, caso de la dura posguerra, la compañía estuvo siempre a la altura de las circunstancias.

¿Es un libro solo para amantes de los barcos?

No, en absoluto. Es un libro atractivo para cualquiera que esté interesado en cómo se hilvana el transporte marítimo nacional considerando diversos factores (naviero, económico, social, industrial...). Claro que, en el caso de los amantes de los barcos, a priori es una cita inexcusable.

¿Leyendo ese libro, y viendo sus imágenes, se puede apreciar el cambio de nuestra sociedad en cien años?

El libro tiene un valor añadido importante en la colección de imágenes que incorpora. Nos hemos propuesto que sean inéditas o poco conocidas y lo hemos conseguido. Solo considerando ese aspecto tenemos una oportunidad única para ver desde otra perspectiva cuáles han sido los cambios de la Marina mercante española en los últimos cien años. ■

You are the author of a book commemorating the centenary of Trasmediterranea. What were you trying to bring across in it?

Our intention (we are three co-authors) was to convey the importance of Trasmediterranea in the history of Spain, which goes beyond the sailing and maritime world as such. The company's key role is clear in a number of events of the past one hundred years. Maritime transport is and will be vital for world trade, and Trasmediterranea is a good example of this. Even at the toughest times, such as the hard Spanish postwar years, the company was always up to the challenge.

Is this a book only for sea lovers?

No, not at all. It is an attractive book for anyone interested in how Spanish maritime transport emerges in relation to maritime, economic, social, industrial and other factors. Obviously, for ship lovers, the book should be a must.

By reading the book and seeing the pictures it has, can we gain an idea of the changes in society over the past one hundred years?

The book has a significant added value in the collection of pictures it contains. We tried to find pictures that were unpublished or relatively unknown, and we achieved that. On this score alone, it's a unique opportunity to see, from a different perspective, the changes that have occurred in Spanish society over the past one hundred years. ■