

Colaboraciones especiales



***Ciudad de La Laguna,
matrícula naval de
Santa Cruz de Tenerife***

Juan Carlos Díaz Lorenzo

Ciudad de La Laguna, matrícula naval de Santa Cruz de Tenerife

Juan Carlos Díaz Lorenzo

A mediados de la década de los años sesenta del siglo XX y considerando tanto las necesidades del servicio como el éxito logrado por los buques *Skandia* y *Nordia*, puestos en servicio en mayo de 1961 y mayo de 1962, el grupo naviero finlandés Silja Lines contrató con los astilleros Wärtsilä, en Helsinki, la construcción de dos nuevos ferries que llevarían los nombres de *Botnia* y *Floria*, respectivamente.

Respecto a sus antecesores, además de algunas modificaciones estructurales, como la supresión del cine en la chimenea falsa, la principal radicaba en su sistema de propulsión, formado por ocho motores principales Wärtsilä 814 TK, con una potencia de 8.520 caballos, acoplados en dos grupos de cuatro a dos líneas de ejes de paso variable y una velocidad de crucero de 19 nudos. Instalaba, asimismo, cuatro motores auxiliares Wärtsilä, de 368 kw, dándose la coincidencia de que los pistones de los motores principales tenían las mismas características que los de los auxiliares.



El ferry *Botnia*, en sus primeros años de mar en aguas de Finlandia, con la contraseña de Silja



El ferry *Botnia* navegó entre Finlandia y Suecia

De 3.514 toneladas brutas, 1.183 netas y 1.240 de peso muerto, medía 101,61 metros de eslora total -92,82 entre perpendiculares-, 18,67 de manga, 11,66 de puntal y 4,91 de calado máximo. Tenía capacidad para 162 pasajeros en literas y 880 en asientos, así como un garaje para 380 metros lineales y un “car deck” para 195 coches y 24 camiones.

La construcción del buque *Botnia* comenzó en 1966, siendo la construcción número 384 de los citados astilleros. El 2 de marzo de 1967 resbaló por la grada, ceremonia en la que actuó de madrina la señora Disan von Rettig y el 30 de octubre de ese mismo año fue entregado a sus armadores, la citada compañía Silja Lines, entrando en servicio ese mismo día en la línea Turku-Mariehamn/Langnäs-Stockholm, y alternando en la línea Turku-Mariehamn/Langnäs-Norrtälje.

Al año de entrar en servicio, el 28 de noviembre de 1968, sufrió su primer percance importante al colisionar con el ferry *Ilmatar*, cuando maniobraba en las proximidades del puerto de Langnäs. El accidente se saldó con tres muertos y siete heridos graves, uno de los cuales falleció posteriormente en el hospital de Marienhamm.

El ferry *Botnia* recibió ordenes de proceder al puerto de Langnäs, donde descargó los vehículos que llevaba a bordo. Su compañero de contraseña *Nordia* se ocupó de llevar a los pasajeros hasta el puerto de Norrtälje, mientras que el ferry *Holmia* transbordó la carga a

Estocolmo. Un error en la interpretación de la maniobra provocó el accidente, según dictaminó la comisión de investigación. La reparación de los daños duró dos semanas y durante ese tiempo fue relevado en el servicio por el ferry *Nordia*, de su misma contraseña.

En abril de 1970 pasó a la propiedad de la compañía Anfartygs Bore Ltd., con sede en Turku y perteneciente también al grupo naviero Silja Lines, formado por las compañías Bore, Finska Line y Svea Line. El ferry *Botnia* siguió prestando servicios en la misma línea y el 22 de agosto de 1972 sufrió un nuevo percance de importancia, al colisionar contra el puerto de Langnäs en circunstancias meteorológicas adversas, con mar de fuerza ocho.

A mediados de los años setenta, Compañía Trasmediterránea, que precisaba renovar los servicios interinsulares canarios, comisionó al capitán Tomás Ravelo y al jefe de máquinas Pascual Marín, para viajar a Finlandia y evaluar las características de dos buques que resultaran idóneos para navegar en aguas del archipiélago canario, centrando su atención, los citados oficiales, en los buques *Botnia*, *Floria* y *Viking 1*, decidiendo, después de una detenida inspección, la elección de los dos primeros buques, haciéndose firme la decisión de la compañía española, momento en el que se procedió a su inventario.

La compra se formalizó el 22 de marzo de 1975 y el ferry *Botnia* fue adquirido por un precio de 22.385.000 florines. A continuación, el citado buque cesó en los itinerarios de Silja Lines y zarpó rumbo a Rauma, donde entró en dique seco para efectuar un reconocimiento técnico. El Consejo de Ministros del Gobierno español, presidido por Carlos Arias Navarro, autorizó los trámites para su importación en su reunión del 7 de mayo del citado año, de acuerdo con lo previsto en el artículo 5º de la Ley de 12 de mayo de 1956 y lo estipulado en la Ley del REF de Canarias, con una excepción, debido a que el buque a importar superaba el límite establecido.

De nuevo a flote, el 2 de junio se procedió al cambio de bandera y de nombre por el nuevo de *Ciudad de La Laguna* y efectuó las pruebas de mar previas a la entrega. Dos días después hizo viaje a Helsinki, donde se firmó la escritura de compra-venta en presencia de la representación diplomática española, una de cuyas cláusulas incluía la construcción de seis buques polivalentes en España.

El 9 de junio se hizo a la mar, con destino a Cádiz, y dos días después, cuando enfilaba el canal de Kiel, fue abordado en una falsa maniobra por el mercante islandés *Hvalvik*, resultando el buque *Ciudad de La Laguna* con una avería grave en el yelmo por estribor, lo que obligó a entrar de arribada forzosa en Kiel para reparar los

desperfectos en el astillero Howaldtswerke. El yelmo se hizo de nuevo y tras la inspección del Lloyd´s, el 11 de junio continuó viaje a Cádiz.



Bonita imagen aérea del ferry *Ciudad de La Laguna*

Tras el abordaje, el capitán Ravelo presentó la protesta de avería a través de la representación diplomática española en Hamburgo. Al final, y después de un dilatado proceso, el fallo resultó favorable al capitán del buque *Ciudad de La Laguna*, abonando el seguro no sólo los daños ocasionados sino también las pérdidas económicas que había supuesto el tiempo de inactividad del buque en el astillero de Kiel.

El 14 de julio llegó al puerto de Cádiz para realizar las pruebas de mar oficiales en presencia de las autoridades españolas de Marina. Cinco días después se hizo de nuevo a la mar, rumbo a Santa Cruz de Tenerife y el día 21, poco después del mediodía, arribó por primera vez al puerto tinerfeño, en medio de una notable expectación, pues la prensa local, desde hacía días, informaba puntualmente del asunto. El 29 de julio entró en servicio, estableciendo el puente marítimo entre las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. En su primer viaje transportó 149 pasajeros y 25 coches.

Mediante Orden del Ministerio de Comercio de 20 de octubre de 1975, se autorizó el abanderamiento y su matriculación en Santa Cruz de Tenerife, con la limitación de sus navegaciones en los servicios interinsulares de Canarias.

En el período de tiempo comprendido entre diciembre de 1975 y enero de 1976, el ferry *Ciudad de La Laguna* participó en la

evacuación del Sáhara, realizando cinco viajes a Villa Cisneros para evacuar al personal y material. También tuvo una actuación destacada cuando un día después del accidente de los dos “jumbos” de KLM y Pan Am en el aeropuerto de Los Rodeos, el 28 de marzo de 1977, estuvo realizando durante once días cuatro viajes diarios para mantener la comunicación entre las dos capitales canarias. Sus tripulantes fueron distinguidos con la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco por sus servicios extraordinarios.



El ferry *Ciudad de La Laguna* zarpa del puerto de Santa Cruz de Tenerife

A partir de 1979, con la instalación de rampas móviles y tacones en los puertos de las islas menores, así como la puesta en servicio del nuevo “jet-foil” entre las dos capitales canarias, el ferry *Ciudad de La Laguna* –al igual que su casi gemelo *Villa de Agaete*- inició un servicio radial a cada una de las citadas islas, rotando ambos cada semana entre las líneas orientales y las líneas occidentales. En 1979 se inauguraron las escalas en Arrecife y Puerto del Rosario y al año siguiente, cuando se instalaron las nuevas rampas móviles, el servicio se amplió a las islas de La Palma, La Gomera y El Hierro.

El 29 de junio de 1985, con motivo de la inauguración del Astrofísico del Roque de Los Muchachos, en la isla de La Palma, con la presencia de los Reyes de España y otros monarcas europeos y jefes de Estado, coincidieron en el puerto de Santa Cruz de La Palma tres unidades de Compañía Trasmediterránea, habilitados como hoteles flotantes y centros de apoyo logístico con motivo del magno acontecimiento. Los buques *Ciudad de La Laguna*, *Villa de Agaete* y *Manuel Soto* ocuparon la línea de atraque del muelle principal, en una ocasión irrepetible.



Los buques *Ciudad de La Laguna*, *Villa de Agaete* y *Manuel Soto* coinciden en el puerto de Santa Cruz de La Palma

En ese mismo año, el 13 de noviembre, embarcó en Puerto Rosario a la III Bandera de la Legión, con todo su equipo y material para su traslado a Málaga. Desde la capital de Fuerteventura se hizo a la mar a mediodía y arribó al puerto malagueño a media tarde del día 15, procediendo, esa misma noche, de regreso a Las Palmas para reincorporarse a su servicio habitual.



El ferry *Ciudad de La Laguna* luce los nuevos colores corporativos de Trasmediterránea

En junio de 1987, aprovechando la varada anual en ASTICAN, se procedió a la instalación de 300 nuevas butacas tipo avión en los espacios que hasta entonces ocupaba el comedor, salón de máquinas de juego y la discoteca. Esta circunstancia fue determinante para que se decidiera su emplazamiento en la línea Málaga-Melilla, tras obtener en diciembre de 1988 la autorización de la Dirección General de la Marina Mercante.

En junio de 1992 el ferry *Ciudad de La Laguna* fue definitivamente retirado de los servicios de Canarias y desde entonces cubrió las líneas Valencia-Ibiza, Málaga-Melilla-Almería, Algeciras-Ceuta y relevó al ferry *Villa de Agaete* en la línea Los Cristianos-La Gomera-El Hierro con motivo de las varadas anuales reglamentarias.

En 1994, con objeto de atender en mejores condiciones la demanda del tráfico rodado, se realizó una obra que permitió incrementar en 20 centímetros la altura libre en el garaje. Durante los años 1996 y 1997, y atendiendo a las enmiendas de 1995 al SOLAS y para cumplir sus requisitos, se le instaló una puerta estanca interior a popa de la rampa de proa existente, y se mejoraron y ampliaron los equipos de detección y lucha contra incendios, iluminaciones especiales a baja altura y para casos de emergencia, así como comunicaciones y demás requerimientos de aplicación.

En octubre de 1998, el ferry *Ciudad de La Laguna* fue adquirido por Naviera Armas con la intención de reconvertirlo en buque de cruceros para viajes turísticos cortos. El buque se encontraba amarrado en Algeciras y desde allí partió a Santander para proceder a una remodelación de sus instalaciones. Las obras de reacondicionamiento se realizaron en Astilleros de Santander y finalizaron en febrero de 1999.

A partir de abril, rebautizado *Volcán de Tenagua*, fue operado por Armas Cruceros. La remodelación del buque, que costó 600 millones de pesetas, estuvo a cargo de la empresa Oliver Design, de Bilbao. Uno de los aspectos más significativos de esta remodelación fue el alargamiento de la cubierta de botes para alojar una piscina y un solarium con hamacas para unos 200 pasajeros.

El 30 de mayo, día de Canarias, realizó su primera vuelta a la isla de La Palma, alcanzando un señalado éxito, y el 18 de junio hizo su primera vuelta a Lanzarote, tipo de crucero corto que permitía descubrir nuevos paisajes y sensaciones de las bellezas vistas desde el mar y a bordo de un barco especialmente preparado para este tipo de actividades.

Después, cuando Trasmediterránea protagonizó su vergonzosa retirada de las líneas interinsulares de Canarias, que afectó, entre

otras, a la línea Los Cristianos-La Gomera-El Hierro, con la venta del ferry *Isla de La Gomera*, el servicio fue asumido por Naviera Armas, destinando para ella al *buque Volcán de Tenagua*. El estreno no pudo ser más decepcionante. Una serie de averías técnicas lastraron el comienzo de la operación, obligando a la suspensión del servicio y a la varada del buque en ASTICAN, para la puesta a punto de sus motores. Después de este “estreno” volvió la normalidad.



El ferry *Volcán de Tenagua* atracado en el puerto de La Gomera

En 2007, Naviera Armas apostó por establecer una línea que uniera el archipiélago canario con Marruecos creando la línea Las Palmas-Puerto del Rosario-Tarfaya. Para ello reacondicionó el buque *Volcán de Tenagua* en los astilleros Izar, de Ferrol, siendo abanderado en junio de ese año en Panamá y rebautizado *Assalama*.

El principal problema que sufrió el establecimiento de la línea fue la declaración de puerto Schengen (reconocimiento como puesto fronterizo por España y la Unión Europea) en Fuerteventura, por lo que se especuló en un principio que sería Arrecife de Lanzarote, que sí contaba con este status, el punto de partida del barco de Naviera Armas. Sin embargo, la declaración como frontera exterior llegó el mes de octubre y con ella se despejaron las dudas permitiendo que el ferry *Assalama* saliera el 10 de diciembre del citado año, de Puerto del Rosario en viaje a Tarfaya, llevando en su primer viaje 56 vehículos y 162 pasajeros, en su mayoría de nacionalidad marroquí. El viaje oficial inaugural se efectuó el 12 de enero de 2008.



En su aspecto exterior sólo cambió su nombre: *Assalama*

Poco tiempo pudo mantener Naviera Armas esta línea, ya que 30 de abril de 2008, al partir de Tarfaya con destino a Puerto del Rosario, con 114 pasajeros a bordo, el buque sufrió un serio percance que originó su pérdida definitiva.

En la maniobra de salida, y debido al fuerte viento y mala mar reinantes, golpeó el casco contra el muelle. El buque continuó su marcha pero el roce había originado una vía de agua que le obligó a volver a Tarfaya, lo que no pudo realizar porque el barco comenzó a escorar peligrosamente a unas tres millas de la costa. Una hora después de salir del puerto de Tarfaya, cerca de mediodía, se procedió a la evacuación del pasaje utilizando los botes salvavidas del propio buque y ayudados por los pescadores de la zona.

El intento de rescate del buque se llevó a cabo con el apoyo de un remolcador marroquí y de un equipo de buzos. El remolcador trató de mantener a la embarcación durante la operación de salvamento, mientras que los buzos tuvieron serias dificultades, pero la inesperada escora del buque complicó las labores de salvamento, de modo que toda la tripulación tuvo que ser desalojada a tierra. Finalmente, el buque embarrancó en aguas poco profundas y se consideró definitivamente por perdido. En la actualidad, permanece en la misma situación acusando un grave deterioro.



Situación inicial en la que quedó el buque tras su varada



Estado actual del buque *Assalama*, en estado de abandono

Juan Carlos Díaz Lorenzo

Publicado el 16 de enero de 2010 en el blog:

<http://delamarylosbarcos.wordpress.com>

de la web:

<http://juancarlosdiazlorenzo.com>

Fotos: Archivos de Juan Carlos Díaz Lorenzo, Laureano García (www.trasmeships.es), Javier Molina Díez, Peter Asklander (www.faktaomfartyg.com) y Soren Hilleren (www.faktaomfartyg.com).

