

EL BARCO QUE HIZO POSIBLE “AVENTURA 92”

El ferry *J.J. Sister* participó en el
proyecto de Miguel de la Quadra-Salcedo.



THE SHIP BEHIND “ADVENTURE 92”

*El ferry “J.J. Sister” realizó los seis viajes del
proyecto de Miguel de la Quadra Salcedo.*

Textos: Juan Carlos Díaz Lorenzo (Historiador naval).
Fotos: Archivo de Laureano García Fuentes (trasmeships.es)
y archivo de Miguel de la Quadra-Salcedo (ruta Quetzal)

El ferry *J.J. Sister*, segundo con este nombre en la historia de Compañía Trasmediterranea, fue uno de los barcos más destacados de su tiempo, junto a su gemelo *Manuel Soto*. En septiembre de 1971 se firmó el contrato con el astillero Unión Naval de Levante para la construcción de los dos ferries –llamados primero Super-X y, después, serie “tiburón”– para cubrir la línea Península-Canarias, entonces con cabecera en Barcelona, que relevaban a los veteranos *Ciudad de Sevilla*, *Villa de Madrid*, *Ciudad de Cadiz* y *Ernesto Anastasio*.

Construcción número 127 de la citada factoría, fue botado el 18 de mayo de 1974 y entregado el 13 de septiembre de 1975, siendo su primer capitán Salvador Ventura Moreno. Rendía homenaje a Juan José Sister (1828-1885), cofundador de la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África.

El nuevo buque se estrenó en la línea Barcelona-Palma y el 2 de octubre siguiente comenzó su primer viaje en la línea Barcelona-Cádiz-Canarias. La presentación oficial se celebró dos días después,

en el puerto gaditano, y después de 31 horas de viaje –a un promedio de 21 nudos–, al amanecer del 6 de octubre arribó al puerto de Las Palmas de Gran Canaria. Ese mismo día, a la caída de la tarde, llegó al puerto de Santa Cruz de Tenerife. Comenzó así su dilatada vida marinera, que habría de prolongarse por espacio de tres décadas. Pintado el nombre *Guanahani* a media eslora y en grandes caracteres, en el marco de los actos conmemorativos del V Centenario del Descubrimiento de América, realizó cinco viajes trasatlánticos en el programa “Aventura 92”, como Aula Navegante de Estudios Iberoamericanos. El primer viaje se inició el 26 de septiembre de 1985, en aguas de La Rábida, y realizó escalas en Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife, San Salvador, La Habana, Puerto Plata y Santo Domingo, desde donde regresó a Cádiz. A finales de 1985, pasó a cubrir, en unión de su gemelo *Manuel Soto*, la línea Canarias-Génova, que fue inaugurada el 4 de noviembre. La línea incluía escalas en los puertos de Las Palmas de >



FICHA TÉCNICA/ FACTS

Toneladas brutas /
Gross tonnage: 9.120

Toneladas netas /
Net tonnage: 4.192

Toneladas de peso muerto a plena carga /
Deadweight tonnage: 2.618

Eslora total / Total length: 140,82 m

Eslora entre perpendiculares / Length between perpendiculars: 125 m

Manga / Breadth: 22,50 m

Puntal / Depth: 13,20 m

Calado máximo / Maximum draught: 6,42 m

Equipo propulsor / Propulsion system: Cuatro motores MAN. Four MAN engines.

Potencia total: 26.800 caballos, acoplados a dos ejes e igual número de hélices de paso variable.

Total power: 26,800 horsepower, divided between two axles and the same number of variable-pitch propellers.

Velocidad: 22 nudos. (En las pruebas de mar alcanzó los 25 nudos. Superaba así a los trasatlánticos *Cabo San Roque* y *Cabo San Vicente*, que eran, hasta entonces, los barcos más veloces de la Marina Mercante española).

Speed: 22 knots (reached 25 knots in sea tests, meaning that it was faster than the transatlantic ships *Cabo San Roque* and *Cabo San Vicente*, which were, at that time, the fastest ships in the Spanish Merchant Marine)

The ferry *J.J. Sister*, the second ship with that name in the history of the Compañía Trasmediterranea, was one of the most noteworthy ships of its time, alongside its twin, *Manuel Soto*. In September 1971, the company signed a contract with the Unión Naval de Levante shipyard that established the construction of two ferries—first called the Super-X series and later the “Tiburón” (Shark) series—to service the Peninsula-Canary Islands route, then leaving out of Barcelona, to replace the veteran ships *Ciudad de Sevilla*, *Villa de Madrid*, *Ciudad de Cadiz* and *Ernesto Anastasio*.

The shipyard’s 127th construction project was first put in the water on May 18, 1974 and delivered on September 13, 1975. The ship’s first captain was Salvador Ventura Moreno and it was named after Juan José Sister (1828-1885), co-founder of the Compañía Valenciana de Vapores Correos de África.

The new ship made its maiden voyage on the Barcelona-Palma route, and on October 2nd, it made its first trip on the Barcelona-Cádiz-Canary Islands route. The official presentation took place two days later,

in the port of Cádiz, and after a 31-hour trip—at an average of 21 knots—the ship arrived on October 6th at dawn in the port of Las Palmas de Gran Canaria. That same day, in the afternoon, it docked at the port of Santa Cruz de Tenerife. And so began its long life at sea, which would last a total of three decades.

The name *Guanahani* was painted in large letters on the ship’s hull, and amidst commemorative ceremonies marking Five-Hundred Years since the Discovery of America, the ship made five transatlantic journeys as part of the “Adventure 92” program, which used it as a Sailing Classroom for Ibero-American Studies. The first trip began on September 26, 1985, in the waters of La Rabia, and made stops in Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife, San Salvador, Havana, Puerto Plata and Santo Domingo, before returning to Cádiz.

At the end of 1985, it began sailing, together with its twin, *Manuel Soto*, the Canary Islands-Genoa route, which was inaugurated on November 4th. The route included stops in the ports of Las Palmas de Gran >

Botado el 18 de mayo de 1974, el 'J. J. Sister' homenajeaba al cofundador de la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África

> Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife, Arrecife de Lanzarote, Cádiz, Málaga y Palma de Mallorca. Fue suprimida en mayo de 1986.

El segundo viaje de "Aventura 92" aconteció en 1988. El 17 de septiembre zarpó de Cádiz y en 28 singladuras cruzó el Atlántico. Realizó escalas en Huelva, Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife, San Juan de Puerto Rico, La Romana (Santo Domingo), La Habana, San Salvador y Lisboa. El 14 de octubre arribó al puerto de Cádiz.

El 30 de septiembre fallecieron en accidente de aviación Carlos San Basilio Martínez, presidente de la compañía; su esposa, Carmen Pardo; Javier Domingo Varona, director de Pasajes; María del Carmen Vidal Enseñat, jefa de Relaciones Externas; y el capitán Guillermo García Velasco, representante-jefe de la Zona de Baleares-Levante. El accidente se produjo cuando sobrevolaban Sierra Maestra (Cuba), en vuelo de Santo Domingo a La Habana, después de haber pasado una jornada de trabajo a bordo del buque *J. J. Sister*.

El tercer viaje de "Aventura 92" sucedió en 1989. Tuvo una duración de 33 días y se inició el 17 de

septiembre, en Cádiz. Hizo escalas en los puertos de Santa Cruz de Tenerife, San Sebastián de La Gomera, Sao Vicente, Boca Grande, Ciudad Guayana, Cumaná, Guaraguali, Santo Domingo, Funchal, Huelva y Cádiz, a donde arribó el 19 de octubre.

El cuarto viaje se inició el 14 de septiembre de 1990 en el puerto de Cádiz. En 39 días de viaje hizo escalas en Huelva, Progreso, Calica, Puerto Limón, Cristóbal, Balboa, Cartagena de Indias, Mayagüez, San Juan de Puerto Rico, Funchal y el 22 de octubre rindió el final de la expedición en el puerto de partida.

En diciembre de ese mismo año, el *J. J. Sister* fue fletado por el Ministerio de Defensa para realizar un viaje especial desde Toulon hasta Yambú (Mar Rojo), para el traslado de tropas francesas y material militar, con destino al conflicto bélico de Irak.

En 1991 se realizó el quinto viaje de "Aventura 92". Fue el más largo, de 42 días de duración, y comenzó el 16 de septiembre, en Cádiz. En esta ocasión, hizo escalas en Huelva, Santo Domingo, Los Roques, La Guaira, Bocas del Orinoco, Ciudad Guayana, Santana, Río de Janeiro, Santarem, Ma- >





El *J. J. Sister* cruza, en 1990, el Canal de Panamá.
The "*J. J. Sister*" crossed the Panama Canal in 1990.

> Canaria, Santa Cruz de Tenerife, Arrecife de Lanzarote, Cadiz, Malaga and Palma de Mallorca. This route was cancelled in May 1986. The second "Adventure 92" trip took place in 1988. The ship set sail in Cadiz on September 17th and crossed the Atlantic in 28 nautical days. It made stops in Huelva, Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife, San Juan de Puerto Rico, La Romana (Santo Domingo), Havana, San Salvador and Lisbon. It arrived in the port of Cadiz on October 14th. On September 30th, an aeroplane accident killed Carlos San Basilio Martínez, president of the company; his wife, Carmen Pardo; Javier Domingo Varona, director of Ticket Sales; María del Carmen Vidal Enseñat, head of External Relations; and captain

Guillermo García Velasco, representative-head of the Baleares-Levante Area. The accident occurred when they were flying over Sierra Maestra (Cuba), on their way from Santo Domingo to Havana, after having spent the day working aboard the *J. J. Sister*. The third "Adventure 92" trip took place in 1989. It lasted 33 days and began on September 17th in Cadiz. Stops were made in the ports of Santa Cruz de Tenerife, San Sebastian de La Gomera, Sao Vicente, Boca Grande, Ciudad Guayana, Cumana, Guaraguai, Santo Domingo, Funchal, Huelva and Cadiz, where it arrived on October 19th. The fourth trip began on September 14, 1990 in the port of Cadiz. During the 39-day trip, it made stops in Huelva, Progreso, Calica, Puerto Limon, Cristobal, >



Durante los viajes de "Aventura 92", las cubiertas del *J. J. Sister* se transformaban en pistas deportivas y aula de actividades culturales. También el capitán participaba activamente entregando los diplomas a los alumnos. During the "Adventure 92" trips, the decks were turned into recreational grounds and classrooms for cultural activities. Captain also participated actively handing out diplomas to students.

El 'J. J. Sister' realizó cinco viajes trasatlánticos en el programa "Aventura 92", como Aula Navegante de Estudios Iberoamericanos



El J. J. Sister en el puerto colombiano de Cartagena de Indias.
The "J. J. Sister" in the Colombian port of Cartagena de Indias.

> naus, Anaul, Tapajos, Río de Janeiro (por segunda vez), Belem, Las Palmas de Gran Canaria y el 27 de octubre arribó a Cádiz.

En mayo de 1993, cuando entró en servicio el ferry *Juan J. Sister*, quedó en situación de disponible. El 21 de abril, pasó a la propiedad de Agencia Schembri, sociedad participada por Trasmediterranea y se abrió una nueva etapa en el sector de los cruceros turísticos. Para ello, fue remozado y, abanderado en el segundo registro de Madeira, en julio hizo tres viajes con motivo del Xacobeo 93, con base en Valencia y escalas en Alicante, Tánger, Lisboa y Villagarcía de Arosa.

El 30 de diciembre de ese mismo año fue fletado a la compañía Corona Line A/B, siendo abanderado en Panamá y rebautizado como *Balanga Sister*. Hizo viajes en el Mar Báltico, especialmente, en la línea Karlskrona-Gydnia. En septiembre de 1995 pasó a cubrir la línea Brindisi-Ancona, fletado por Topas Line. En febrero de 1996 fue, de nuevo, abanderado en España e inscrito en la matrícula naval de Almería y, con su nombre original, navegó a partir de entonces en la línea Málaga-Melilla-Almería.

En febrero de 1997 fue vendido a la compañía italiana Moby Lines. Entregado en el puerto de Málaga, y rebautizado como *Moby Magic*, primero estuvo abanderado en Madeira y después en la matrícula naval de Cagliari (Italia). Navegó en las líneas Génova-Bastia y Livorno-Olbia. ■



MODERNIDAD Y COMODIDAD

MODERNITY AND COMFORT

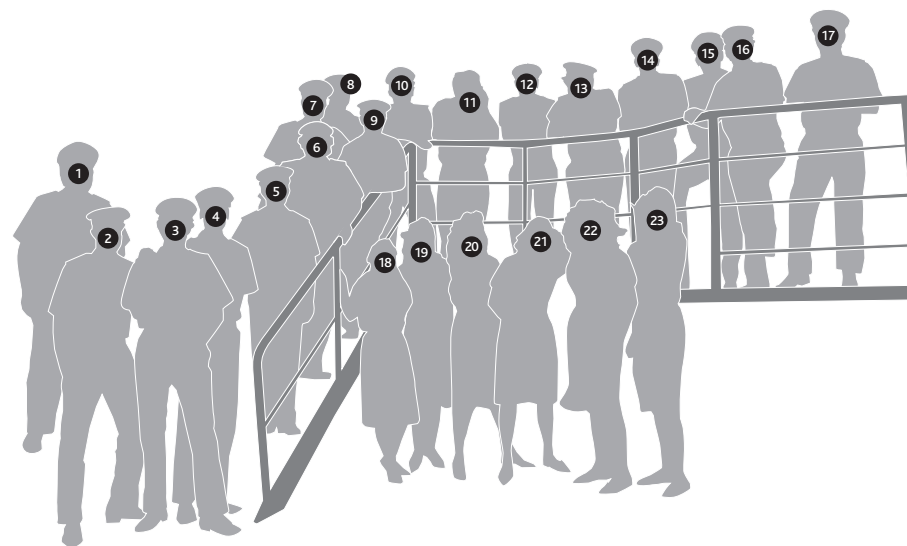
Disponía de alojamiento para 747 pasajeros en cabina –de ellos, 190 en clase preferente– y en trayectos cortos estaba autorizado para 1.080 pasajeros. La tripulación estaba formada por 129 personas de capitán a paje y el garaje podía albergar 250 vehículos tipo Seat 1500, que era un modelo de éxito de la época. "Para comodidad del pasaje, estos buques serán dotados de aire acondicionado en todas sus dependencias, estabilizadores de balance, salones, restaurante, cafetería, bares, piscina, circuito cerrado de TV, ascensores, etc.", decía la publicidad promocional. The ship provides in-cabin accommodation for 747 passengers –190 of those cabins are deluxe– and on short trips it is authorised to transport 1,080 passengers. The crew includes 129 people, all the way from captain to page, and the garage can store 250 vehicles the size of a Seat 1500, which was a popular model in that era. According to the promotional ad for the ship, "in order make the trip more comfortable, these ships are outfitted with air conditioners in each cabin, balance stabilisers, common areas, a restaurant, a cafeteria, bars, a pool, closed-circuit TV, elevators, and more."

J.J.SISTER TRIPULACIÓN / CREW

- | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Germán Lobos. Médico de la expedición. <i>Expedition Doctor.</i> | 12. Elías Sabugo. Primer Oficial. <i>First Officer.</i> |
| 2. Jaime. Alumno de Radio. <i>Radio Student.</i> | 13. Salvador Ventura Capitán. <i>Captain</i> |
| 3. Ángel. Alumno de Radio. <i>Radio Student.</i> | 14. José Cornejo. Jefe de Máquinas. <i>Chief of Engineering.</i> |
| 4. Borja Badiola de la Fuente. Alumno de Puente. <i>Deck Student.</i> | 15. José Antonio. Médico del buque. <i>On-ship Doctor.</i> |
| 5. Israel Rodríguez Fuster. Tercer Oficial. <i>Third Officer.</i> | 16. Tercer Oficial de Máquinas. <i>Third Engineering Officer.</i> |
| 6. Francisco Yuste. Tercer Oficial de Máquinas <i>Third Engineering Officer.</i> | 17. Antonio García Merino. Segundo Oficial Radio <i>Second Radio Officer.</i> |
| 7. Santiago Sastre. Tercer Oficial de Radio. <i>Third Radio Officer.</i> | 18. María Elisa Benítez. Azafata. <i>Hostess.</i> |
| 8. César Díaz Aller Alumno de Máquinas <i>Engineering Student.</i> | 19. María Torres. Azafata. <i>Hostess.</i> |
| 9. Alumno de Puente <i>Deck Student.</i> | 20. Eva Rodríguez. Azafata. <i>Hostess.</i> |
| 10. Joaquín Bermúdez. Primer Oficial Radio. <i>First Radio Officer.</i> | 21. Pilar Rodríguez-Guerra. Jefa Azafatas Zona Sur. <i>Chief of Hostesses, Southern Zone.</i> |
| 11. Fernando Martínez. Sobrecargo. <i>Chief Steward.</i> | 22. Consuelo Torres. Azafata. <i>Hostess.</i> |
| | 23. Nieves Marín. Azafata. <i>Hostess.</i> |



Foto cedida por Joaquín Bermúdez



> Balboa, Cartagena de Indias, Mayagüez, San Juan de Puerto Rico, and Funchal, and on October 22nd, the expedition came to an end at the same port where it started. In December of the same year, the *J. J. Sister* was chartered by the Ministry of Defence to make a special trip from Toulon to Yambu (Red Sea), to transport French troops and military equipment designated for the armed conflict in Iraq. The fifth "Adventure 92" trip took place in 1991. It was the longest of all of the trips, a total of 42 days, and began in Cadiz on September 16th. On this trip, stops were made in Huelva, Santo Domingo, Los Roques, La Guaira, Bocas del Orinoco, Ciudad Guayana, Santana, Rio de Janeiro, Santarem, Manaus, Anaul, Tapajos, Rio de Janeiro (for a second time), Belem, Las Palmas de Gran Canaria and, finally, Cadiz, on October 27th. In May 1993, when the *Juan J. Sister* was commissioned, it was made available for sale. On April 21st, it became property of the Agencia Schembri, a company partly owned by

Trasmediterranea, and entered a new phase in the tourist cruise sector. The ship was remodelled and registered under the second register of Madeira. Then, in July, it made three trips as part of the Xacobeo 93 celebration, setting sail in Valencia and making stops in Alicante, Tangier, Lisbon, and Villagracia de Arosa. On December 30th of the same year, it was chartered by the company Corona Line A/B, and later registered in Panama and renamed *Balanga Sister*. Under that name, it made trips in the Baltic Sea, especially on the Karlskrona-Gydnia route. In September 1995, it went on to service the Brindisi-Ancona route, chartered by Topas Line. In February 1996, it was, again, registered in Spain and enrolled with the navel register of Almeria. Having recovered its original name, it began sailing the Malaga-Melilla-Almeria route. In February 1997, it was sold to the Italian company Moby Lines. Delivered in the port of Malaga, and renamed *Moby Magic*, it was first registered in Madeira and then in the naval register of Cagliari (Italy). It sailed the Genoa-Bastia and Livorno-Olbia routes. ■

SI QUIERES COMPARTIR TUS RECUERDOS CON NOSOTROS, ESCRÍBENOS A: centenario@trasmediterranea.es