

Colaboraciones especiales



Isla de Menorca: un barco de transición en la Marina Mercante Española

Juan Carlos Díaz Lorenzo

***Isla de Menorca:* un barco de transición en la Marina Mercante Española**

Juan Carlos Díaz Lorenzo

Casi dos años, apenas, estuvo el ferry *Isla de Menorca* -segundo con este nombre en la historia de Compañía Trasmediterránea- navegando en aguas del Archipiélago Canario, en una etapa de transición en la historia de las comunicaciones marítimas de las islas occidentales, a modo de competencia tardía y desfavorable de Trasmediterránea al desarrollo y notable éxito que había alcanzado Ferry Gomera con su buque *Benchijigua*, en la línea entre La Gomera y Los Cristianos. De hecho, por sus frecuentes averías y las reiteradas suspensiones del servicio, y los ruidos de los trabajos que se hacían a bordo a modo de reparaciones, fue conocido entre los gomeros con el mote de “la herrería de maestro Aurelio”.

Este barco había sido adquirido de segunda mano en el mercado europeo en 1971 y, según lo publicado en la prensa canaria de la época, la intención inicial de Compañía Trasmediterránea era destinarlo a la línea entre Los Cristianos, La Gomera y El Hierro, pero hubo cambio de planes y el barco se abanderó en España con el nombre de *Isla de Menorca* y se estrenó en nuestro país en la línea Algeciras-Ceuta, en la que permaneció por espacio de nueve años.

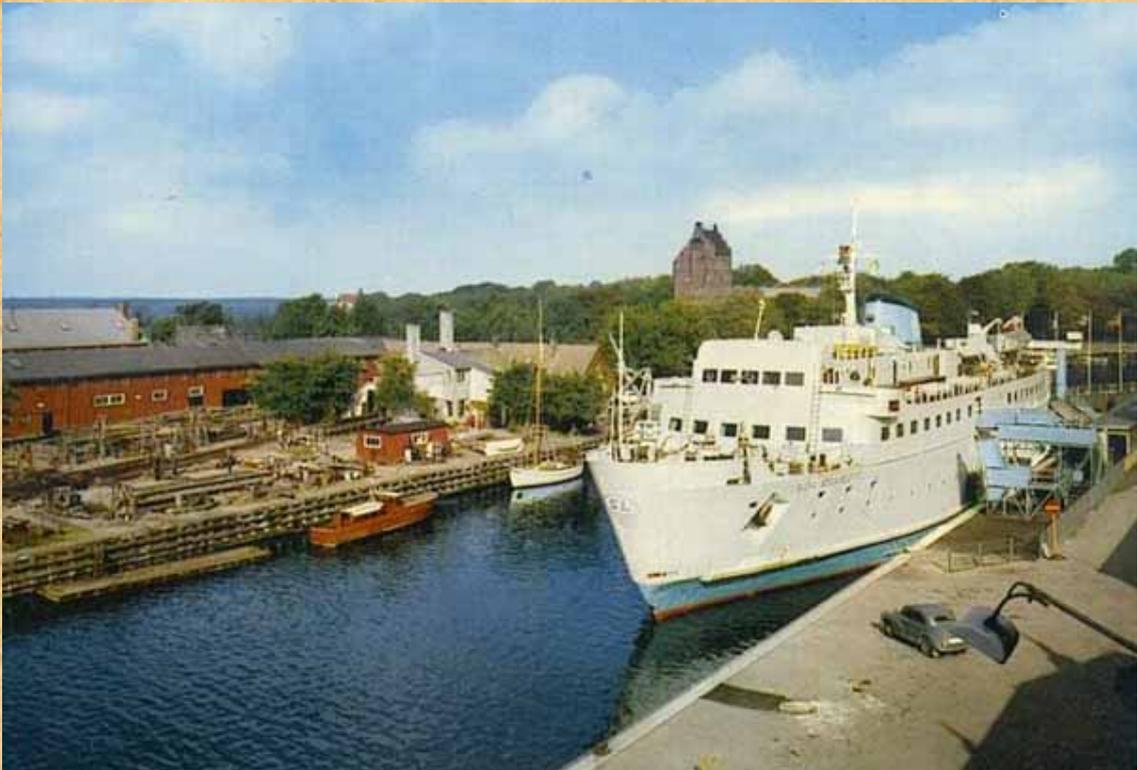
Cuando pasó a enarbolar bandera española tenía diez años de vida marinera. Había sido construido en los astilleros Schiedam, en Groot-Amers (Holanda) por encargo de la compañía danesa Skandinavisk Linietrafik A/S (gerencia de J.H.J. Jensen), con sede en Tuborg y resbaló por la grada el 26 de julio de 1960 bautizado con el nombre de *Linda Scarlet*, siendo entregado a sus armadores el 26 de agosto de 1961 y adscrito a la línea Landskrona-Copenhague. Un año después, en septiembre de 1962, pasó a la propiedad de la compañía sueca Linjebuss International A/B, con sede en Landskrona y así permaneció hasta enero de 1971, en que quedó amarrado a la espera de acontecimientos.

De 1.492 toneladas brutas, 685 netas y 370 de peso muerto, media 78,90 metros de eslora total –73,20 entre perpendiculares-,

14,51 de manga, 4,40 de puntal y 2,89 de calado. Estaba propulsado por dos motores Deutz, con una potencia de 4.000 caballos, acoplados a dos ejes y una velocidad de 14 nudos. Tenía capacidad para 683 pasajeros y 70 vehículos.



El ferry *Linda Scarlett*, en sus primeros años de mar



El ferry *Linda Scarlett*, en el puerto de Landskrona

El siguiente comprador fue Compañía Trasmediterránea, que precisó de una autorización especial del Gobierno para su importación y apareció en la escena marítima nacional adscrito a la línea del Estrecho, en la que compartía singladuras con tres veteranos compañeros de contrasena –*Victoria*, *Virgen de África* y *Ciudad de Tarifa*- y con el primer ferry de LIMADET, construido en astilleros franceses y bautizado con el nombre de *Ibn Batouta*.

Apodado por los ceutíes y sus tripulaciones “chumbo” o “chumbito”, debido que podía operar indistintamente por proa o popa, “se abría como un chumbo, por delante y por detrás”, era un ferry de día que carecía de camarotes para el pasaje y tenía una especial propensión a fuertes balances. El barco cumplió con su cometido y resultó rentable, aunque, con el paso de los años, también comenzó a sufrir achaques en los motores principales y algunos sustos en el crujido de cuadernas y planchas.



Cruzando el Estrecho, en sus primeros tiempos con Trasmediterránea

Durante su etapa en el Estrecho, el 11 de marzo de 1978 y cuando ya anochecía y se encontraba a unas siete millas al sur de Punta Europa, sufrió un abordaje con el buque portacontenedores español *Manola Toro*, propiedad de la naviera bilbaína Toro y Betolaza, provocando, debido al fuerte encontronazo, el desplazamiento de la carga de éste y una peligrosa escora que acabó hundiéndolo en pocos minutos, desapareciendo bajo las aguas a las 19,10 horas.

Siete tripulantes fueron recogidos por un carguero búlgaro, siendo después transbordados al remolcador español *San Roque* y desembarcados en Algeciras; y, además, el buque *Ciudad de Toledo*, que regresaba de un viaje a Guinea, también participó en las labores

de rescate y logró salvar al jefe de máquinas, que desembarcó en el puerto de Málaga. Sin embargo, el capitán, que iba acompañado de su esposa y otro tripulante, perdieron la vida.

En el momento del accidente, a bordo del ferry *Isla de Menorca* viajaban unos 300 pasajeros. El barco resultó con una avería grave en la proa, y después de intentar rescatar a los tripulantes del barco hundido, siguió viaje a Ceuta. La noticia causó una honda conmoción en Ceuta y en Algeciras y, por supuesto, en el sector marítimo nacional. Uno de los supervivientes del buque *Manola Toro* contó a los medios que el capitán había resbalado tras el golpe y que pedía a gritos un salvavidas para su mujer, que tampoco pudo salvarse.

En diciembre de 1978 arribó al puerto de Santa Cruz de Tenerife para atender la línea Tenerife-El Hierro, con escalas en Los Cristianos y San Sebastián de La Gomera, que se había iniciado en 1973 con los buques de la serie "pelicano". Cecilio Montañés Reguera –capitán de grata memoria- estuvo al mando de este barco, que, aunque facilitó las comunicaciones marítimas entre las dos islas menores de la provincia tinerfeña -de hecho, fue el primer ferry que operó en el puerto de La Estaca- y permitió acortar la duración del trayecto, pues tres veces por semana salía desde Los Cristianos y una desde Santa Cruz, no tuvo el éxito que se esperaba. Su carencia de camarotes para el viaje nocturno entre las islas de El Hierro y Tenerife influyó decisivamente en ello.



El ferry *Isla de Menorca*, en el puerto de Los Cristianos

El 4 de octubre de 1980 coincidió en el puerto de San Sebastián de La Gomera en el primer relevo de Ferry Gomera. El segundo *Benchijigua* -capitán, Servando Peraza García- relevó aquel día al primer buque de dicho nombre, que, por entonces, había sido rebautizado *Betancuria* y sería destinado a cubrir la línea Playa Blanca-Corralejo, de nueva creación. Para ello, el buque *Isla de Menorca* hubo de dejar su atraque y permanecer fuera del puerto gomero mientras duró la ceremonia y la celebración del citado relevo.

La instalación de rampas permitió la incorporación de los buques *Ciudad de La Laguna* y *Villa de Agaete* -por entonces ya existía el "puente marítimo" con el jet-foil entre las dos capitales canarias- y el ferry *Isla de Menorca* cesó en esa línea extinguiéndose la escala en Los Cristianos en diciembre de 1980, siendo destinado al sector de Baleares para realizar los trayectos Palma-Ciudadela, Alcudia-Ciudadela y Palma-Cabrera.

En marzo de 1981 efectuó el viaje inaugural entre Alcudia y Ciudadela, con asistencia del ministro de Transportes y otras destacadas personalidades. En diciembre de 1983 se suprimieron los citados servicios, y amarrado desde entonces en Palma de Mallorca, tras una negociación en bloque que incluía a los buques *Santa María de La Paz* y *Santa María de La Caridad*, el 20 de enero de 1984 se concertó su venta con la sociedad Anna Maritime Co., por importe de 150.000 dólares, siendo entregado a sus nuevos armadores el 17 de abril siguiente, y abanderado en Honduras con el nuevo nombre de *Anna*.



Perspectiva del buque en su etapa como *Marmari I*

En 1985 fue vendido a la naviera Pyrgi Chios Shipping de Andros (Grecia) en la que enarboló bandera griega y pasó a llamarse *Nissos Andros*. Tres años después fue revendido a Naftiki Eteria Kythnnon Keas, de El Pireo (Grecia) y fue bautizado como *Marmari I*. Fletado por Goutos Line, estuvo haciendo la línea Rafina-Marmari.



Con el nombre de *Tirana*, en el puerto de Brindisi



Fletado por Illyria Lines, una compañía griega de segundo nivel

En 1985 fue vendido a la naviera Pyrgi Chios Shipping de Andros (Grecia) en la que enarboló bandera griega y pasó a llamarse *Nissos Andros*. Tres años después fue revendido a Naftiki Eteria Kythnnou Keas, de El Pireo (Grecia) y fue bautizado como *Marmari I*. Fletado por Goutos Line, estuvo haciendo la línea Rafina-Marmari.

A comienzos de 1997 fue revendido a Marmari Shipping Co.y abanderado en St. Vincent. Rebautizado *Tirana*, cubrió la línea Brindisi-Valona/Durres. En el verano del citado año estuvo fletado por Stern Lines Shipping para atender la línea Brindisi-Cesme.

El 17 de septiembre de 1999 sufrió un percance del que no disponemos de información suficiente, aunque dos días después arribó a Durres y el 6 de octubre a Brindisi, para proceder a su reparación, iniciándose un proceso judicial en el que intervino la Corte de aquella ciudad.



Punto final. Varado para el inmediato desguace en Turquía

El 10 de julio de 2002 fue puesto a pública subasta por un precio de salida de 211.000 euros, que quedó desierto. El 28 de marzo de 2003 se repitió la subasta, también sin resultado favorable, en un precio de 169.999 euros. Finalmente, a comienzos de 2004 fue vendido para desguace y el 11 de marzo del citado año arribó remolcado a Aliaga (Turquía), donde acabó su dilatada vida marinera.

Juan Carlos Díaz Lorenzo

Publicado el 24 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), File Rotterdams, Martin Jensen, Jan Vinter Christensen, Frank Lose, Frank Jurgen Stein y Selim Sam (www.faktaomfartyg.com).

