



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: EI MONTEREY, pura historia a flote ::

Por: Arturo Paniagua

El pasado sábado 18 de octubre de 2003, durante nuestra Segunda Reunión Anual, tuvimos la oportunidad de visitar en Málaga el buque de crucero MONTEREY. Todo el grupo pudo contemplar la maniobra de atraque, que fue una exhibición de la potencia y maniobrabilidad del remolcador HONCE, que tanto nos había impresionado esa misma mañana. Para empezar, un casco afilado, con unos finos de los que ya no se estilan, y una chimenea impresionante, quizás un poco grande para un turbinero.



Tras unos minutos de impaciencia, comenzamos a subir por la escala. En ese mismo momento ya puedes comprobar que no es un buque más de crucero, es el verdadero "decano" de la flota europea de cruceros.

Yo ya conocía el buque, y tuve la impresión de que quizás nuestra visita fue un poco apresurada para poder saborear la historia que lleva dentro ese buque.

De carguero a trasatlántico

El MONTEREY inició sus días como un carguero rápido de la serie Mariner, también conocidos como C4-S-1A. En concreto fue botado el 29 de mayo de 1952 en el astillero de Sparrow's Point de Bethlehem SB Corp. como FREE STATE MARINER. Se construyeron hasta 35 de estos buques, que tenían un diseño muy adecuado para su conversión en otro tipo. De hecho, los transportes de ataque ARAGON y CASTILLA, de la Marina Española, pertenecieron a esta serie.

El FREE STATE MARINER fue entregado el 8 de diciembre al US Maritime Commission, que lo utilizó en durante la guerra de Corea, y luego lo mantuvo desarmado.

El 28 de octubre de 1954, Oceanic Steamship Co., una filial del armador americano Matson, anunció su interés por volver a explotar la línea regular entre la costa oeste norteamericana y Australia y Nueva Zelanda. Con objeto de acelerar este proyecto, decidieron convertir dos cargueros C4-S-1A, en lugar de construir dos buques nuevos, y en 1956 compraron el FREE STATE MARINER y su gemelo PINE TREE MARINER por 19 millones de dólares.

Ese mismo año, ambos buques fueron reconstruidos en Willamette Iron & Steel Corp. Portland, por valor de más de 26 millones de dólares. A ambos buques se les construyó una superestructura completa, conservando sólo tres bodegas (dos a proa y una a popa), de las siete originales. Se le instalaron estabilizadores (fueron los primeros buques norteamericanos con estabilizadores Sperry), dos nuevos turboalternadores y un nuevo evaporador. Toda la nueva habilitación fue dotada de aire acondicionado y aseos individuales, y ambos ofrecían alojamiento a 365 pasajeros en primera clase.



La silueta de estos buques entonces correspondía a un típico mixto de pasaje y carga. Su roda ligeramente inclinada, sus palos y puntales en el castillo, una superestructura quizás excesivamente "cargada" hacia proa, una chimenea espléndida, situada en el punto medio del buque, y una superestructura abalconada en popa, les hacía inconfundibles. Por poner algún "pero" a su estética, la cubierta principal no era corrida, y su escaso puntal en la toldilla denotaba su origen de buque de carga.



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española

WORLD SHIP SOCIETY

:: EL MONTEREY, pura historia a flote ::

Interiormente, el MONTEREY conserva muchos detalles de esa época. La visita a su puente fue muy interesante. Es muy clásico, con muchos equipos originales "made in USA", lleno de latón y madera. En la escalera de proa se encuentra un tótem típico de Alaska, mientras la disposición de los pasillos, en espina de pez, típica de los antiguos buques de línea (como el QE2), todavía se puede disfrutar en sus cubiertas. Muchos de los camarotes tienen aún el mobiliario original, que puede parecer espartano, pero que obedece a la prohibición absoluta de utilizar materiales combustibles (como maderas y telas), en buques americanos de posguerra. El comedor actual data de esa época (aunque la "sobredosis" de decoración en rosa es posterior), lo mismo que las amplias cubiertas de paseo, soladas en teca, y dotadas de tumbonas de madera. Su disfrute en una singladura completa debe ser uno de los mayores atractivos del buque.

Por los mares del sur

El 31 de diciembre de 1956 fue rebautizado MONTEREY. Y el 8 de enero de 1957 comenzó su primer viaje para Matson. El itinerario, que cubría junto a su gemelo, el Mariposa, no podía ser más atractivo: San Francisco, Los Angeles, Bora Bora, Papetee, Suva, Auckland, Sydney, Wellington, Pago Pago, Honolulu, San Francisco. A pesar de este itinerario, el Monterrey no tenía piscina.

El MONTEREY cubrió esta línea durante los siguientes catorce años. En ese periodo, sólo registró un incidente: el 29 de diciembre de 1964 tuvo una varada en Bora Bora. En 1961, Matson creó el Mariner Club, para premiar a sus pasajeros repetidores, en una de las primeras iniciativas de este estilo, ahora tan repetidas por los operadores de cruceros.

Pero la popularización de los vuelos transoceánicos, y los problemas laborales llevaron a Matson a abandonar las líneas regulares de pasaje, que registraban graves pérdidas, y centrarse en la carga. Actualmente sigue siendo el líder en el tráfico de contenedores entre la costa oeste USA y Hawaii. Como consecuencia, el 9 de enero de 1970, el MONTEREY zarpó en su último viaje redondo entre San Francisco y el Pacífico, que finalizó el 15 de febrero, siendo desarmado a continuación.

Fin de los viajes de línea

En octubre fue vendido, junto con el MARIPOSA, a Pacific Far East Line Inc. (PFEL) por 5,5 millones de dólares, con entrega en febrero de 1971. PFEL lo utilizó también en la ruta del Pacífico Sur, pero también en cruceros. Por ejemplo, el 16 de abril de 1971, el MONTEREY realizó un crucero de 56 días al Mediterráneo. Sin embargo, al finalizar el subsidio federal que permitía sobrevivir a ambos buques, PFEL no tuvo más remedio que desarmarlos. Sus camarotes normalmente iban completos, con más de 300 pasajeros, pero no ocurría así con sus bodegas, lo que hacía antieconómica su explotación. El MONTEREY navegó hasta el 19 de enero de 1978, fecha en la que volvió a ser desarmado en San Francisco, al finalizar el subsidio postal.

En 1979 se produjo la quiebra de PFEL, y el 10 de abril el MONTEREY fue vendido de nuevo en subasta a World Airways Inc. por 2,7 millones de dólares, junto con el MARIPOSA. En noviembre de ese año existieron rumores de su flete a Royal Hawaiian Cruises, que pretendía realizar su primer crucero el 31 de marzo del 1980, sin que se materializaran. Ese mismo año también se comentó que iba a ser operado por Gulf Pacific Cruise Lines.

Segunda transformación

Al año siguiente fue vendido de nuevo a American Maritime Holdings, pero siguió inactivo. En julio de 1986 fue remolcado a Portland, para ser carenado en los astilleros del río Columbia. En 1987 fue vendido por sexta vez a Aloha Pacific Cruises Ltd. que pretendía utilizarlo para cruceros desde Hawaii. Aloha contrató con el astillero finés Wartsila la reforma completa del buque, valorada en 30 millones de dólares. Por imperativos de la Jones Act, la reforma se realizó en tres astilleros, coordinados por Wartsila. El 15 de abril entró en dique seco de Tacoma Boatbuilding, donde se ejecutó toda la obra de acero de la nueva superestructura y los faldones laterales. En esos meses se amplió la



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: EI MONTEREY, pura historia a flote ::

superestructura tanto hacia proa, ocupando las dos bodegas, los entrepuentes y eliminando los palos, como hacia popa, añadiendo una cubierta de formas cúbicas, más propia de un portaaviones que de un buque de crucero, en la que se integró la nueva piscina. Su perfil exterior resultó seriamente afectado,

Posteriormente, en septiembre, fue remolcado a Finlandia, para ejecutar toda la reforma interior en el astillero Wartsila de Turku, incluyendo 127 nuevos camarotes con baños privados, mientras que todos los antiguos eran reformados. A los nuevos camarotes se accede desde corredores lineales, sin disposición en espina de pez. Estas nuevas cabinas son más grandes que las originales, tienen decoración más moderna, pero, sin embargo, disponen de ojos de buey, con la que se mantiene el ambiente clásico. Se añadieron 29 nuevos camarotes para tripulación en los antiguos entrepuentes, reformándose además los existentes, para alojar 227 tripulantes. Todos los salones fueron reformados, siendo ampliado uno de ellos para convertirse en el teatro Seven Pearls. Se construyeron dos salas de conferencia, mientras que el teatro original era convertido en un auditorio/cine, que actualmente no se utiliza. Se construyó una nueva piscina en toldilla, con café exterior, y una zona de tiendas. La cocina y gambuza fue renovada completamente. Sus armadores pretendían que su primer viaje fuera un crucero trasatlántico desde Copenhague. Pero la entrega de los nuevos estabilizadores se retrasó, y ante la perspectiva de un viaje "movido", con un posible reflejo negativo en la prensa, decidieron anularlo. Zarpó de Helsinki en julio de 1988, para comenzar la tercera etapa de su reforma en Baltimore, donde se le cambiaron los estabilizadores en el astillero Bethlehem. El MONTEREY no ha vuelto a ser transformado desde entonces. Incluso conserva la señalización de aquella época, en lugar de la de MSC.



Tras casi un año de trabajos, por fin comenzó su primer crucero para Aloha el 25 de agosto de 1988 desde Baltimore a San Francisco, a través del Canal de Panamá. El 15 de septiembre fue bautizado MONTEREY en San Francisco, y al día siguiente comenzó un crucero para posicionarse en Hawai, entre San Francisco y Honolulu.

Pero la ocupación del buque en Hawai no fue la esperada, y el 7 de febrero de 1989, Aloha Pacific Cruises suspendió pagos, y el MONTEREY fue desarmado en Honolulu desde el 4 de marzo. En abril, el MONTEREY volvió a realizar tres cruceros, pero fue de nuevo desarmado. En diciembre se celebró la primera subasta, por valor de 16 millones de dólares, que resultó desierta. En marzo de 1991, fue subastado de nuevo por 14 millones de dólares, y comprado por el Connecticut Bank & Trust Co, representante de Wartsila, que lo vendió posteriormente por 13 millones de dólares a la Compañía. Naviera Panocean, un armador ficticio detrás del cual estaba Mediterranean Shipping Co.

En la flota de Aponte

El negocio de cruceros de MSC tiene sus orígenes en Flotta Lauro, la naviera de Achille Lauro. Tras el secuestro del ACHILLE LAURO en 1985, y con objeto de contrarrestar la publicidad negativa de ese incidente, cambió su nombre a



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española

WORLD SHIP SOCIETY

:: EL MONTEREY, pura historia a flote ::

Star Lauro. En 1987, Mediterranean Shipping Company, propiedad del multimillonario italiano Gianluigi Aponte, adquirió 50 % de Star Lauro, que entonces operaba el ACHILLE LAURO y el ANGELINA LAURO (el antiguo VICENTE PUCHOL, fletado a sus armadores griegos).

La compra del MONTEREY fue el primer paso de la renovación de Mediterranean Shipping, que se precipitó por el hundimiento del ACHILLE LAURO cerca del cuerno de Africa en 1994, y por la no renovación del fletamento del ANGELINA LAURO, que fue devuelto a su armador.

Para reemplazarlos, MSC utilizó el recurso que le ha llevado a construir la segunda flota de cruceros actual: comprar en el mercado de segunda mano. Primero adquirió el ENRICO COSTA en 1994, que fue rebautizado SYMPHONY, y un año después el CUNARD PRINCESS, que fue rebautizado RHAPSODY. En 1996, MSC decidió cambiar el nombre de su filial de buques de crucero de StarLauro a Mediterranean Shipping Cruises. En 1997, MSC compró el STAR/SHIP ATLANTIC a Premier Cruise Line por 70 millones de dólares y lo rebautizó MELODY. Pero la falta de buques adecuados en el mercado de segunda mano llevó a Mediterranean Shipping a encargar nuevas unidades. Así, el 10 de enero del 2001, MSC confirmó el pedido del MSC LIRICA a Alstom-Chantiers, junto con su gemelo MSC OPERA, que será entregado el próximo año.

Mientras tanto, el MONTEREY vivía la etapa más productiva de su carrera. Su primera temporada de cruceros en el Mediterráneo comenzó en mayo de 1991, y consistió en cruceros de 14 días de duración, con el siguiente itinerario: Barcelona, Málaga, Lisboa, Casablanca, Palma, Palermo, Capri, Genova, Barcelona. Un pasaje en camarote doble exterior costaba 299.000 pesetas. Ese invierno, el MONTEREY estuvo fletado a Equity Cruises, ofreciendo cruceros desde Southampton al Mediterráneo y a Canarias.

Durante los siguientes veranos, el MONTEREY se convertía en un asiduo de los puertos mediterráneos, tanto orientales como occidentales, mientras que los inviernos los pasaba primero en Sudamérica, y posteriormente en Sudáfrica. Fue en una de estas temporadas invernales donde tuvo una varada en la costa de Mozambique en marzo del 2001, sin que se registraran daños.

La llegada de nuevas unidades a MSC Cruceros, y los efectos del 11 de septiembre del 2001 provocaron que durante el invierno del 2002, el MONTEREY estuviera desarmado en Nápoles. Este año, realizó su primer crucero el 1 de mayo desde Génova, y tiene prevista la salida de su último crucero el 27 de octubre.

Nuevas singladuras

El MONTEREY es uno de los dos C4-S-1A en servicio activo. El otro es el buque escuela norteamericano OBSERVATION ISLAND, lo que supone otra muestra de la flexibilidad de su diseño.

Su gemelo, el MARIPOSA, fue vendido a armadores chinos en 1980, que lo remotorizaron en Japón, convirtiéndolo en una motonave. Estuvo cubriendo la ruta entre Hong Kong y Shanghai hasta que, con la entrada en vigor de las nuevas regulaciones SOLAS, sus armadores lo vendieron a un desguace hindú en 1996.

MSC Cruceros, sin embargo, sigue apostando por el MONTEREY, y el próximo año 2004 volverá a ser un asiduo de todos los puertos españoles, especialmente del Mediterráneo y Canarias, ofreciendo cruceros largos de 10-12 días desde Génova a Canarias, que tanto éxito obtienen. Su armador también ha decidido utilizar el MONTEREY en cruceros al Mediterráneo Oriental, una zona conflictiva que parece que va a ser comercializada de nuevo por varios operadores en el 2004.

Frente a la competencia de los grandes buques de crucero, incluso dentro de su propia naviera, la estrategia de MSC es comercializar el MONTEREY como un yate: elevada relación TRB/pasajero, una tripulación numerosa y atenta, unos itinerarios atractivos, pero ¿hasta cuando podrá competir con buques cuatro veces más grandes, que consumen incluso menos combustible, y que ofrecen muchos más salones y actividades? Es complicado decirlo. Pero mientras



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española **WORLD SHIP SOCIETY**

:: EI MONTEREY, pura historia a flote ::

haya personas que disfruten de los buques con arrufo y brusca, de cubiertas de teca, del propio mar, y de las tripulaciones entusiastas, tendrá su propio nicho de mercado.

Agradecimientos

A pesar de la premura, creo que mereció la pena visitar un buque que lleva más de medio siglo navegando, y que aún ofrece a su armador la posibilidad de comercializar sus viajes frente a la competencia de cruceros mayores y más modernos. Confieso mi preferencia, mi devoción por estos buques de historia intensa, que han sufrido la cirugía de varias transformaciones; buques cuyo perfil reconoces inmediatamente, porque sólo hay uno a flote, y no series de múltiples buques anónimos. Además, invariablemente encuentras en ellos tripulaciones atentas y orgullosas de mantenerlos operativos.

Por último, quiero agradecer al Capitán Antonio Siviero, al Hotel Manager Nicola Capotorto, y a nuestra atenta guía Nadia sus atenciones durante nuestra visita. El MONTEREY es de los barcos que enganchan, y su tripulación siente una verdadera devoción por el buque. No quiero olvidarme del Director General de MSC Cruceros en España, el Comandante Bancalari, y de su secretaria Alicia Moreno, gracias a cuyas eficaces gestiones pudimos visitar el buque.

:: Artículo publicado el 19 de Diciembre de 2003 ::