



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: GRAND LATINO ::

Por Arturo Paniagua Mazorra

Orígenes

A finales de la década de los sesenta, se formaron en Noruega varios consorcios de armadores con objeto de construir y explotar buques de crucero. Uno de ellos fue *Royal Viking Line (RVL)* constituido por los armadores *Det Bergenske Dampskibsselskab*, *Nordenfjeldske D/S* y *AF Klaveness*. *Royal Viking Line* se organizó como el *Hurtigruten*: cada armador del consorcio construiría un buque de los tres que tendría la flota. Por tanto, cada naviera firmó un contrato de construcción por un buque de 21.500 trb, al precio de 23, 4 millones de dólares, con el astillero fines *Wartsila*.



ROYAL VIKING SKY - Postal - Archivo APM

Royal Viking Line trataba de continuar la tradición de viajes de lujo introducido en las temporadas de invierno por navieras dedicadas al tráfico regular de pasaje como *Swedish America Line*, o *Norwegian America Line*. Su ocaso dejó un nicho de mercado que fue aprovechado por *Royal Viking Line*, tratando de satisfacer las demandas viajeras de los privilegiados.

La construcción de estos tres buques tuvo lugar a lo largo de tres años. El 25 de mayo de 1972 fue botado el segundo de la serie de tres buques de cruceros, ordenado por *Det Nordenfjeldske D/S* en las gradas de Helsinki, como el casco número 396 de *Wartsila*. Casi un año después, el 5 de mayo de 2003, fue entregado como ROYAL VIKING SKY, bajo registro noruego. Un año antes había sido entregado el primer buque de la serie, el ROYAL VIKING STAR. Y a finales de

Sin embargo, el concepto del producto ofrecido en estos buques se diseñó en Estados Unidos, gracias a la visión de Warren Titus. El Sr. Titus había trabajado promocionando los cruceros y viajes de línea regular de pasaje de *American President Lines* y la *P&O*.

Sus itinerarios anuales comprendían todos los destinos posibles: Europa, incluyendo cruceros desde el Cabo Norte al Mediterráneo, el Mar Negro, las islas del Atlántico, la costa este americana, el Caribe, el Canal de Panamá, el Pacífico, desde la Riviera Mexicana a Alaska, etc. Los cruceros eran lineales, con diferentes puertos de embarque y desembarque, de tal manera que no se repetían itinerarios y los pasajeros podían combinar varios cruceros consecutivos. Algunos de sus buques navegaron un año entero sin repetir un sólo puerto de escala. El concepto introducido en



GRAND LATINO en Barcelona el 2 Agosto 2004 - ©Arturo Paniagua Mazorra



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: GRAND LATINO ::

1973 también fue entregado el ROYAL VIKING SEA, tercer y último gemelo.

Diseño del buque

El trío *Royal Viking Line* presentaban un perfil mucho más conservador que los otros buques de crucero entregados en esos años a armadores noruegos, a pesar de que el proyecto era obra del mismo ingeniero: Knud E. Hansen. Lejos de la Viking Crown de los buques de *Royal Caribbean*, o de las chimeneas pareadas presentes en la flota *NCL*, los buques de *Royal Viking Line* disponían de una chimenea más tradicional, con clara influencia del QUEEN ELIZABETH 2. Su perfil, sin embargo, era moderno, con una proa exageradamente lanzada, una popa tradicional del crucero, y una alta superestructura que dominaba todo su perfil. La verticalidad de la sección de proa de la superestructura, que sólo se rompía por la cubierta exterior de paseo en la cubierta promenade, les daba cierto perfil amazacotado, y en cierto modo rompía la limpieza de líneas de la roda de clipper.

Camarotes y espacios interiores

El ROYAL VIKING SKY podía transportar hasta un máximo de 559 pasajeros en 289 camarotes (preparados para una o dos pasajeros), distribuidos en cuatro cubiertas. Utilizando sólo las camas bajas, la capacidad era de 539 personas. Existían seis suites con baño, 33 minisuites con baño, 22 camarotes con baño, y 228 camarotes con ducha. Para poder alojar familias, 74 camarotes disponían de puertas de comunicación. Todos los camarotes disponían de WC, con amplio espacio para el equipaje (de acuerdo con los cruceros largos para los que se destinaba el buque), caja fuerte, teléfono, hilo musical, aire acondicionado, televisión (en aquellos año se ofrecían programas en circuito cerrado), y una abundancia de combinaciones de iluminación. La decoración interior del ROYAL VIKING SKY fue obra del conocido arquitecto noruego *Njal Eide*, de *Finn Nilson* (ambos con una amplia trayectoria profesional posterior en el sector), y un profesional finés, *Clas-Olaf Lindquist* que, en su trabajo como decorador de buques de crucero no tuvo después la continuidad necesaria. Todos los espacios comunes estaban ubicados encima de las tres cubiertas de camarotes, en las cubiertas Scandinavia y Promenade.

La única excepción era el teatro Skylight, de sólo 150 asientos de aforo, la única dependencia a bordo con dos cubiertas de entrepuente, que estaba situada en línea central de las cubiertas Mediterranean y Pacific.

Primeros años de explotación

El ROYAL VIKING SKY comenzó el 22 de junio su primer crucero desde Copenhague. En el primer cuatrimestre de 1974 realizó un crucero Vuelta al Mundo, el primero de *Royal Viking Line*. En la década de los setenta, la fórmula de *Royal Viking Line* funcionó a la perfección. Los estándares de servicio y calidad eran elevados; el ambiente a bordo era tradicional; y el ocio era muy poco sofisticado, orientado a un pasaje claramente dominado por la tercera edad, generalmente procedente de Estados Unidos. El número de repetidores en los cruceros alcanzaba cifras próximas al 80 %.



GRAND LATINO - Cambio de armador en Valencia, Septiembre 2005 - ©Arturo Panlagua Mazorra



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: GRAND LATINO ::

Pero los ochenta trajeron cambios. Los armadores noruegos deseaban atraer más pasajeros, que además pretendían que fueran más jóvenes. En 1981, su armador nominal pasó a ser *K/S Royal Viking Sky A/S*. Sus armadores buscaron mejorar la rentabilidad de estos buques, y optaron por alargarlos. Cada buque tendría más de 200 camas adicionales, con una inversión unitaria de 32 millones dólares. Una vez finalizadas las tres operaciones, la flota tendría 600 plazas adicionales (la capacidad original de cada uno de los buques) por aproximadamente 96 millones de dólares, con el ahorro añadido en gasto corriente de no tener que contar con una tripulación extra.

Desaparición de Royal Viking Line

Sin embargo, el alargamiento de estos buques fue el principio del fin de *Royal Viking Line*. Una parte de su clientela tradicional, que adoraba la exclusividad, la intimidad proporcionada por el tamaño y la capacidad original de sus buques, no admitió la entrada de un nuevo tipo de pasajeros. Además, su tripulación escandinava comenzó a ser sustituida por filipinos, lo que tampoco fue aprobado por su clientela.

El 14 de agosto de 1984, *Royal Viking* fue vendido a *Vard A/S*, la empresa de Knut Kloster por 240 millones de dólares, a pesar de la oposición de uno de los fundadores, *Det Bergenske Dampskibsselskab*. Kloster era el armador de *Norwegian Caribbean Lines*, que poseía por aquel entonces cinco buques de crucero basado en Miami, que ofrecían cruceros por el Caribe. Sin embargo, no pretendía convertir los buques de lujo de Royal Viking en buques de masas para cruceros por el Caribe. Knut Kloster era un visionario y comprendió que necesitaba disponer de un marca para cada segmento de mercado, si se quería tener un presencia global en el mismo.

Sin embargo, tres años después, todo cambió. En febrero de 1987, Warren Titus abandonó la compañía; la flota de



GRAND LATINO - Reforma a flote en Santa Cruz de Tenerife, 21 Octubre 2005 - ©Arturo Paniagua Mazorra

Royal Viking Line cambió el registro noruego por el de Bahamas; y en septiembre de 1988, Kloster anunció combinaba la gestión de *NCL* y *Royal Viking Line* en Miami, a partir de enero de 1989.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: GRAND LATINO ::

Y los cambios más importantes, los que afectaban a la flota, comenzaron a producirse en 1991, año en el que *Vard A/S* dejó claro que el ROYAL VIKING SKY dejaría la naviera de superlujo a comienzos de 1992. Poco después, *Vard A/S* anunció la venta del SUNWARD II a *Epiritiki* (que hoy podemos ver en varios puertos españoles como CORAL), y su sustituto, desde diciembre de 1991, fue el ROYAL VIKING SKY, que fue rebautizado SUNWARD, y transferido a *Norwegian Cruise Line*, con registro de Bahamas.

Pero el deseo real de *Vard A/S* era hacer caja con la venta del buque. Y su comprador no se hizo esperar. A comienzos de 1992 fue vendido al armador finés *Birka Line* por 76,1 millones de dólares, con entrega en mayo de ese año. *Birka Line* rebautizó el buque BIRKA QUEEN, bajo pabellón finlandés. Ese verano fue utilizado en cruceros desde Estocolomo a Riga y San Petersburgo. Y posteriormente, *Birka Line* fletó el BIRKA QUEEN a *Princess Cruises*, que lo rebautizó GOLDEN PRINCESS. En junio de 1993 comenzó el primer crucero para *Princess Cruises*. En la primavera de 1996, *Peninsular & Oriental Steamship Co* hizo público que no iba a renovar el flete del GOLDEN PRINCESS, que expiraba a finales del año. Sus armadores pusieron el buque en venta, y en el verano de 1996 lo vendieron a *Gentling International* por 50 millones de dólares.

En los mares del Extremo Oriente

En enero de 1997, el GOLDEN PRINCESS fue entregado a *Gentling International*, que lo rebautizó SUPERSTAR CAPRICORN. Fue reformado en para elevar su capacidad hasta 1.500 pasajeros añadiendo literas en prácticamente todos los camarotes. En febrero de 1997 realizó su primer crucero. En 1998, sus armadores decidieron fletarlo al operador norteamericano *Manhattan Cruises*, que lo pretendía explotar desde Nueva York como casino flotante, por al menos un año. El SUPERSTAR CAPRICORN, con sus dos casinos dotados de más de 200 tragaperras y 37 mesas de juego, era un candidato ideal. Sin embargo, estos cruceros fracasaron y fueron suspendidos sólo un mes después de su comienzo. *Star Cruises* repatrió el buque a Extremo Oriente, y comenzó a ofrecer cruceros entre Taiwán y Japón.

En julio de 1997 fue fletado a *Hyundai Merchant Marine* por cuatro años, siendo rebautizado HYUNDAI KEUMGANG para realizar cruceros entre las dos Coreas. El primer crucero tuvo lugar en noviembre de 1997 y también fueron un auténtico fracaso, que provocó que en julio del 2001 fuera suspendido el flete, y el buque nuevamente devuelto a *Star Cruises*. Tras ser rebautizado de nuevo SUPERSTAR CAPRICORN, comenzó a ser explotado desde Singapur, y posteriormente en Tailandia, y en Corea.

El 15 de enero del 2004, *Star Cruises*, anunció la venta del SUPERSTAR CAPRICORN a *Viajes Iberojet, S.A.*, con entrega ese verano. Tras ser reformado en Singapur y en Genova, el primer crucero como GRAND LATINO comenzó el 21 de junio, con llegada el 28. Era un fletamento especial del Gobierno de Cantabria para jubilados. Esa temporada estuvo basado en Barcelona, ofreciendo cruceros de una semana al Mediterráneo. Pero ya en octubre comenzó a rumorearse su



www.jantiedemann.de



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: GRAND LATINO ::

venta. En el invierno estuvo ofreciendo cruceros pendulares entre El Pireo y Alejandría. Y en enero de 2005 fue vendido al armador noruego *Fred Olsen*, con entrega al final de la temporada de verano, que ese año ofreció desde Valencia.



BOUDICCA, 1 Octubre 2006 - ©Arturo Paniagua Mazorra

Fue entregado en octubre de 2005, y su nuevo dueño le sometió a una exhaustiva reforma, que tuvo lugar en dos fases; una primera a flote en Santa Cruz de Tenerife, que afectó sobre todo a la habilitación; y una segunda en Hamburgo, que incluyó la remotorización del buque, que fue rebautizado BOUDICCA. Esta operación se prolongó hasta febrero de 2006, y zarpó su primer crucero para Fred Olsen el 25 de febrero de 2006 desde Dover, con escalas en Canarias.

Durante este primer año como BOUDICCA, el antiguo ROYAL VIKING SKY ha navegado en compañía del BLACK WATCH, su antiguo gemelo ROYAL VIKING STAR, ofreciendo una gran cantidad de itinerarios. Sus armadores, tras la amplia reforma efectuada, confían plenamente en este buque de 35 años, y la prueba más elocuente es el anuncio de que en 2009 realizará un crucero vuelta al mundo de 97 días de duración, con salida el día de Reyes desde Southampton. Quizás sus armadores españoles, que sólo lo explotaron dos años, no supieron ver el potencial de un buque que ha navegado ofreciendo cruceros de superlujo, viajes a precios de ganga, como casino a flote, y que hoy es uno de los favoritos del público inglés.

:: Artículo publicado el 14 de Agosto de 2007 ::