



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española

WORLD SHIP SOCIETY

:: NEW FLAMENCO ::

Por Arturo Paniagua Mazorra

Orígenes

El buque fue construido como el casco número 290 del astillero italiano *Cantieri Navali del Tirreno e Riuniti S.p.A.* de Génova, el segundo de una orden de dos buques de cruceros realizada por *Klosters Rederi A/S*, con destino a *Norwegian Caribbean Lines*. Sin embargo, a finales de 1970, el astillero quebró, y fue comprado por el Estado Italiano. Esta orden había sido el origen de las graves pérdidas del astillero, por lo que se canceló el contrato. Como consecuencia de las protestas del Gobierno noruego, los italianos flexibilizaron su postura y construyeron uno de los buques contratados (que navega actualmente como **CORAL** para Louis Cruise Line).

Pero sorprendentemente, en 1970, el astillero decidió construir especulativamente el segundo buque también. El comprador fue la famosa *P&O Steamship Co.* Fue adquirido el 30 de marzo de 1971, botado el 11 de mayo de 1972 y entregado como **SPIRIT OF LONDON** el 11 de noviembre.



Durante los dos años siguientes, el **SPIRIT OF LONDON** estuvo realizando cruceros a Canadá y Alaska en el verano, y a Méjico en el invierno desde la costa oeste USA. En agosto 1974, *P&O* compró *Princess Cruises* y el **SPIRIT OF LONDON** se integró en la flota *Princesa* como **SUN PRINCESS**. Ese año *P&O* también compró dos buques de crucero a un armador noruego, el **SEA VENTURE** y el **ISLAND VENTURE**, que fueron rebautizados **PACIFIC PRINCESS** (actualmente el

PACIFIC, de Pullmantur) e **ISLAND PRINCESS** y formaron, junto al **SUN PRINCESS**, la flota "Love Boat".

Diseño original

El **SPIRIT OF LONDON** era un típico buque de crucero de primera generación, diseñado por el danés [Knud E. Hansen](#), capaz de transportar 874 pasajeros en clase única, aunque normalmente sólo llevaba 750 en 381 cabinas, y 323 tripulantes. La habilitación estaba formada por camarotes individuales, dobles y algunos cuádruples, dotados de todas las comodidades.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

Sucursal Española

WORLD SHIP SOCIETY

:: NEW FLAMENCO ::

Exteriormente, el **SPIRIT OF LONDON** era un buque estéticamente proporcionado, con proa lanzada, popa de crucero y una esbelta chimenea recta. Para P&O era un buque novedoso: 1º fue el primer buque de cruceros construido "ad hoc" por P&O; 2º fue la primera motonave de la flota de pasaje de P&O; 3º era su primer buque con un solo tipo de combustible a bordo; y 4º en este buque, P&O instaló su primera incineradora. Heredaba del **CANBERRA** la ubicación de los botes salvavidas en nichos de dos cubiertas de entrepuente en los costados del buque. Esta disposición significaba que los botes salvavidas estaban más cerca de la línea de flotación y se creaba un valioso espacio adicional en cubierta.

La habilitación del FLAMENCO

El **SPIRIT OF LONDON** tenía siete cubiertas para el pasaje. Los espacios públicos están en las cubiertas más altas, por encima de la cubierta de botes, y los camarotes por debajo de la misma. En la cubierta más alta, la Sun, se encuentra la discoteca Starlight Lounge. El **SPIRIT OF LONDON** tiene una superficie razonable de cubiertas exteriores para su tamaño, que hoy muestran ya señales de la edad del buque: oxidaciones, mal estado de la teca, etc. La siguiente cubierta es la de la piscina. El Satellite Café esta situado detrás del puente, y se utiliza como buffet. La piscina, situada a proa de la chimenea, permanece inalterable desde los tiempos de Princess. Existen más cubiertas exteriores a popa en las dos cubiertas inmediatamente inferiores. La siguiente cubierta es la denominada Lounge, que acoge entre otros al Universe Lounge, la sala de fiestas de a bordo, que ocupa la manga completa del buque y puede albergar hasta 400



pasajeros. Este espacio tiene tres niveles, con dos terrazas en ambos costados. Sólo hay seis pilares en todo el salón, y la visibilidad es excelente. Hacia popa se encuentran una serie de pequeños salones públicos, que fueron completamente reconstruidos en 1997, para convertirse en los espacios mejor decorados de a bordo: el casino y el piano bar. También en esta zona están situados el Junior Mariners Club, el gimnasio y el salón de belleza. Una cubierta más abajo está situado el restaurante Galaxy, que funciona con dos turnos y puede acomodar a 404 personas. La cocina está situada a popa del restaurante. En la cubierta Premier está situado el lobby central, que aloja el mostrador de información, oficina del sobrecargo y las tiendas. El teatro, situado en el centro del buque en las cubiertas Alpha y Beta, no se utiliza para el uso de pasajeros, y sólo acoge reuniones de la tripulación. Es la consecuencia lógica de disponer de televisión en todos los camarotes. El buque tiene buenos criterios de circulación, con cuatro ascensores para pasajeros y tres escaleras.

Los 381 camarotes son pequeños, y de ellos un 68 % son exteriores, con amplio espacio para repartir el equipaje, y están bien equipados con espejo, TV y radio. Los baños son también pequeños. El aislamiento sonoro es bueno: no se pueden escuchar conversaciones en un tono normal de voz desde una cabina a la vecina. Las cuatro suites son espaciosas, pero no ofrecen balcones.



SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: NEW FLAMENCO ::



Venta a Premier Cruise

Durante más de catorce años, el **SUN PRINCESS** navegó por el Caribe, la Riviera mejicana y Alaska. Pero en julio de 1988, P&O compró **SITMAR** por 210 millones de dólares. La entrada en servicio en la flota *Princess* de los grandes buques panamax encargados por SITMAR significó la venta en septiembre de 1988 del **SUN PRINCESS** a *Premier Cruise Line*, ya que sus pequeños camarotes no encajaban en la flota. Primero fue rebautizado **MAJESTIC**, pero después de una reforma por valor de seis millones de dólares en *Lloyd Werft*, fue definitivamente bautizado **STARSHIP MAJESTIC**: el buque fue dotado de dos literas adicionales en muchas cabinas, ya que Premier era un operador orientado al mercado de familias. A principios de 1989 comenzó a ofrecer cruceros cortos entre Port Canaveral y Bahamas, con el reclamo de Disney.

En manos ucranianas

En los primeros meses de 1994, el operador británico *CTC Cruise Lines* buscaba un buque de crucero adicional para cubrir la creciente demanda de sus cruceros de bajo coste en el Reino Unido. El **STARSHIP MAJESTIC** cumplía todos sus requerimientos y en julio un flete a casco desnudo fue firmado con *Premier Cruise Lines*. Tras una pequeña reforma, en marzo de 1994 fue rebautizado **SOUTHERN CROSS** y durante toda la temporada de 1995 estuvo basado en Tilbury, Greenock, Liverpool y Bristol. Al final del otoño navegó hasta Australia para ser comercializado en ese mercado. Y el 10 de mayo de 1996, el **SOUTHERN CROSS** volvió a Gran Bretaña vía Suez. CTC desapareció al final de 1996, afectado por la aparición de nuevos operadores en el mercado británico de cruceros, tales como Airtours, Thomson, etc.



SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: NEW FLAMENCO ::



El tercer buque Festival

En enero de 1997, el **SOUTHERN CROSS** fue vendido a *Festival Cruises* por 25 millones de dólares, con entrega a final de ese año. Poco después, Festival hizo pública su intención de rebautizarlo **FLAMENCO**. El mantenimiento del buque seguía deteriorándose. Así, el **SOUTHERN CROSS** fue arrestado en Bergen el 6 de junio de 1996 debido a unas grietas en los tanques de combustible. Tras su tercera temporada europea para *CTC*, fue entregado en Génova el 16 de octubre de 1997 e inmediatamente zarpó hacia El Pireo. Allí comenzó una reforma de 45 días por valor de 9 millones de dólares, con objeto de mejorar el nivel de sus instalaciones y habilitación. *Festival Cruises*, es una compañía griega fundada en 1993 por George Poulides. El **FLAMENCO** era completamente compatible con los otros dos buques de la flota *Festival* en esos años, el **AZUR** y el **BOLERO**. Los tres arqueaban 15.000 TRB, y transportaban 700 pasajeros en 350 cabinas. La responsabilidad completa de la reforma realizada por *Festival* fue encargada a la firma griega de decoradores *A&M Katzourakis*.

Primeras temporadas con Festival

Tras la reforma, *Festival* comenzó a operar el **FLAMENCO** el 3 de diciembre de 1997, con un crucero trasatlántico de 17 días desde Savona a Santo Domingo. Desde ese puerto ofreció cruceros fletado por el tour operador canadiense *Regent Holidays*, que también fletó el **FLAMENCO** y el **BOLERO** en la temporada de invierno 1998-99 en el Caribe. En la primavera de 1998, el **FLAMENCO** volvió al Mediterráneo operado directamente por *Festival*. Y durante el verano, abrió un nuevo destino para sus armadores: los cruceros por el norte de Europa desde Kiel, que cosecharon un amplio éxito. En 1999 repitió su temporada en el norte de Europa.



SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: NEW FLAMENCO ::

Entrada en el mercado español y crisis de Festival

En enero de 2003 se hizo público que Globalia fletaba el **FLAMENCO** para operar cruceros desde Barcelona. El primer crucero comenzó el 29 de abril desde Barcelona, y la temporada mediterránea se prolongó hasta diciembre, mes en el que fue posicionado en Canarias para ofrecer cruceros alternativos. En las Islas Afortunadas, el **FLAMENCO** fue sorprendido por la crisis de *Festival*. El crucero del 2 de febrero fue anulado en teoría "por motivos técnicos", pero en realidad el **FLAMENCO** llegó a Gibraltar el 27 de enero, procedente de Santa Cruz de Tenerife, en principio para permanecer desarmado en la colonia



británica mientras durara la crisis de *Festival*. Pero un día después fue embargado por *JP Morgan*, para ser vendido el 9 de febrero en subasta por doce millones y medio de dólares. El comprador del **FLAMENCO** era un desconocido en la industria de los cruceros: *Elysian Cruise Lines*. Su primera actuación fue confirmar el flete con *Travelplan*, que reanudó sus cruceros el 16 de febrero. Sólo dos días después, el **FLAMENCO** fue embargado en Arrecife por dos antiguos acreedores de *Festival*. Esa misma semana el buque fue liberado y el domingo 22 de febrero se finalizaron las formalidades encaminadas a cambiar el nombre del buque a **ELYSIAN FLAMENCO**. Posteriormente fue rebautizado **NEW FLAMENCO**. Ese año el **NEW FLAMENCO** comenzó su temporada mediterránea en Valencia, para después estar basado hasta finales de diciembre en Barcelona. En abril realizó un crucero temático para nudistas. En marzo de 2005, el **NEW FLAMENCO** fue comprado por la naviera chilena *Ultrapetrol*, que mantuvo el flete con *Globalia*, aunque la temporada desde Barcelona fue acortada hasta octubre. En otoño de ese año, tras finalizar su temporada en Barcelona, el **NEW FLAMENCO** fue sometido a una reforma valorada en más de 6 millones de dólares en Argentina. Todos los camarotes fueron renovados, con nuevos aseos, televisores planos, etc.

Tras finalizar la reforma volvió a ofrecer cruceros de siete días desde Barcelona. Durante la visita de Benedicto XVI a Valencia, fue fletado como hotel flotante en combinación con un crucero a las Baleares. En la escala de Ibiza de ese crucero abordó al yate **LADY MOURA**, al que provocó graves daños.

En el otoño de 2006, el **NEW FLAMENCO** sirvió como hotel flotante en Doha (Qatar), en los XV Juegos Asiáticos. Posteriormente, en enero y febrero de 2007, fue utilizado nuevamente como hotel flotante en Abu Dhabi.



Sucursal Española *WORLD SHIP SOCIETY*

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

:: NEW FLAMENCO ::

En el verano 2007, treinta y cinco años después de su entrega, el **NEW FLAMENCO** volverá a ofrecer cruceros desde Barcelona, compitiendo con buques mucho más grandes y modernos, como el **SKY WONDER**, o el **GRAND MISTRAL**. Pero el antiguo buque de P&O ha conseguido su nicho de mercado y probablemente todavía seguirá compitiendo contra esos rivales durante algunos años.

:: [Artículo publicado el 2 de Mayo de 2007](#) ::