



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española

WORLD SHIP SOCIETY

:: PACIFIC ::

Texto y fotografías ©Arturo Paniagua Mazorra

Orígenes

En septiembre de 1968, los armadores noruegos *Oivind Lorentzen* y *Fearnley&Eger* crearon un consorcio denominado *Norwegian Cruise Ships A/S*, que encargó un buque de crucero, con opción a un segundo en el astillero alemán *Rheinstahl Nordseewerke*. La opción fue confirmada cuatro meses después, en 1969, y se firmó entonces una segunda opción para un tercer buque gemelo, que fue posteriormente anulado. Todas las entregas estaban programadas para 1970.

Los dos buques se entregaron con más de un año de retraso principalmente por el cambio de criterio de sus armadores, que los habían concebido como ferries para largas distancias, y acabaron como buques de crucero, destinados al mercado americano. Con este fin, sus armadores crearon incluso un operador que gestionaría el marketing y las ventas, denominada *Flagship Cruises*. Al principio se pensó en utilizarlos basados en la costa oeste desde San Francisco. Pero después de colocada la quilla del primero de ellos, sus armadores decidieron emplearlos en cruceros semanales desde Nueva York a Bermuda, gracias a que *Norwegian Cruise Ships A/S* ganó un contrato con el gobierno de Bermuda, cuya vigencia comenzaba en 1971. El segundo buque sería utilizado para cruceros largos de quince días de duración al Caribe, y como segundo buque en la ruta de Bermuda.

El corte del acero comenzó a finales de 1969, y la quilla de primer buque se colocó el 13 de mayo de 1970. Fue botado el 9 de mayo de 1971, y su construcción finalizó aproximadamente un año más tarde. Fue entregado el 10 de mayo en Oslo, la ciudad en la que estaban domiciliados sus armadores. El catorce de mayo fue bautizado **SEA VENTURE**.

Su gemelo fue botado el 6 de marzo de 1971 pero se acumularon los retrasos en su armamento, por lo que tuvo que ser bautizado **ISLAND VENTURE** en Oslo el 14 de diciembre... sin haber sido completado.

Diseño del buque

El **SEA VENTURE** y su gemelo, **ISLAND VENTURE** son los únicos buques de crucero entregados para armador noruego en esos años que han conservado intacto su perfil exterior: eran buques cortos y altos, quizás amazotado. La superestructura tenía seis cubiertas de altura, y parecía más alta de lo que en realidad era por la corta eslora. Estaba dispuesta en terrazas tanto a proa como a popa, lo que disimulaba su magnitud real. Por último, la popa de crucero, y la proa lanzada, que remataba un castillo que disponía del clásico arrufo, mejoraban el aspecto exterior del buque.

El **SEA VENTURE** podía transportar hasta un máximo de 767 pasajeros en 324 camarotes, distribuidos en cuatro cubiertas. Sin embargo, generalmente sólo transportaba 650 pasajeros en camas bajas. Era, por lo tanto, un buque diseñado para parejas, pero sin embargo tenía las camas separadas, pero sin posibilidad de poder convertirse en cama de matrimonio. Otra ventaja de su diseño es el elevado porcentaje de camarotes son exteriores (un 78 %). Todos los camarotes disponían de baño o ducha, hilo musical, teléfono, secador, y el más pequeño tenía 12 m² de superficie.

Los camarotes estándar estaban en el casco, y en la cubierta de botes de la superestructura se encontraban 47 camarotes de lujo, cada uno de los cuales fue decorado individualmente. Los dos camarotes más grandes estaban a proa, justo debajo del puente. Estas dos suites "townhouse" disponían de dos dormitorios y un salón.

Decoración interior

La ambientación interior del **SEA VENTURE** es obra de uno de los decoradores que más ha aportado a esta actividad en las últimas décadas: el sueco *Robert Tilberg*. El uso sutil de colores y texturas jugó un papel muy importante en la decoración del **SEA VENTURE**. Destacan por su novedad el lobby, el espacio de referencia a bordo. Es sin duda alguna el antecesor de los atrios actuales, aunque sólo tiene dos cubiertas de entrepuente. Esta situado en el centro del buque, limitado por los dos bloques de escaleras y ascensores. Su cubierta inferior coincide con la de embarque del pasaje.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: PACIFIC ::



El comedor, de 332 plazas, estaba localizado de manera tradicional en la cubierta más baja del casco, marca la diferencia entre estos dos buques y sus contemporáneas, en los que ya está situado en la superestructura. Además, en un alarde del astillero y de los ingenieros navales, el comedor no tenía un solo pilar. La cocina estaba situada a popa del comedor, y como detalle importante, el **SEA VENTURE** fue de los primeros buques en los que la tripulación de gambuza, unas 265 personas, todos italianos, era proporcionada por una empresa concesionaria.

Sin embargo, la disposición del comedor trajo como consecuencia una gran variedad y extensión de los 3.155 m² de espacios públicos en la cubierta Lounge. La disposición en esta cubierta del salón lido a popa, del auditorio-sala de fiestas en el centro del buque, y de otra sala de fiestas a proa se realizó aprovechando la ubicación de los dos bloques de escalera, que dividían las tres estancias.

El auditorio/sala de fiestas estaba diseñado para servir también como cine. Unas mamparas móviles podían cerrar y oscurecer la parte central, dejando el perímetro convertido en dos cubiertas de paseo interiores, con magníficas vistas al mar. Para actuaciones tipo cabaret, o durante su uso en horario diurno, el área se podía abrir incorporando las zonas laterales. El auditorio disponía de equipo de proyección, pantalla, escenario, iluminación y equipo de sonido.

El salón de proa, denominado Bermuda Lounge, con capacidad para 282 personas, disponía de un techo decorado a base de escamas doradas. A través de los intersticios entre aquellas era impulsado el aire acondicionado, mientras que la pista, que estaba situada a una cota inferior que el resto de la dependencia, era de mármol. Su cubierta superior exterior, protegida por pantallas acristaladas, acaba en proa en un salón de observación.



En el centro hay una piscina protegida por un techo corredizo. Esta zona tuvo que ser rediseñada completamente cuando los armadores decidieron utilizar el buque en los cruceros a Bermuda, haciéndola más apropiada para viajes en mares fríos. Disponía de otra piscina en toldilla, justo detrás del Sea Venture Lounge, con el que se comunicaba a través de un muro cortina de vidrio con puertas corredizas. Todas estas zonas exteriores estaban soladas en teca.



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: PACIFIC ::



Detalles técnicos

El **SEA VENTURE** había sido diseñado con una velocidad de crucero de 20 nudos. Como casi todos los buques de crucero de segunda generación construidos en esos años, disponía de un equipo propulsor a base de cuatro motores diesel semi-rápidos acoplados a dos ejes, de 13.422 Kw de potencia total. En un principio, los motores funcionaban con gas oil, pero estaban preparados para utilizar fuel oil pesado. Cada línea de ejes impulsaba, a través de una reductora y un embrague, una hélice de paso variable Kamewa. En pruebas, el **SEA VENTURE** alcanzó 21,5 nudos. La planta generadora estaba formada por cuatro grupos electrógenos: tres Fiat C428CA de ocho cilindros y un alternador de 1.525 KVA, y un cuarto, un C426CA de seis cilindros, con un alternador de 1.145 KVA. Disponía de una hélice de maniobra a proa Kamewa, de 750 Kw, de estabilizadores Denny-Brown y de dos timones semicompensados.

Cruceros a Bermuda

Tras su entrega, el **SEA VENTURE** y su gemelo, el **ISLAND VENTURE**, comenzaron a ser explotados en cruceros de siete noches entre Nueva York y Bermuda. Los buques zarpaban de la ciudad de los rascacielos en sábado a las 16.00, y llegaban a Hamilton, Bermuda, a las nueve de la mañana del lunes, y atracaban en Front Street, justo en el centro de la ciudad. Gracias al contrato con el Gobierno de estas islas, los gemelos de *Flagship Cruises* poseían derechos preferenciales de atraque hasta el jueves a las tres de la tarde, hora en la que zarpaban de regreso a Nueva York. Tras una singladura completa de navegación, el sábado a las ocho de la mañana atracaban en Manhattan. Esta programación, que se mantenía entre junio y septiembre, significaba que dos de los buques más modernos de crucero permanecían casi cuatro días completos, atracados como hoteles flotantes. A comienzo de diciembre, ambos buques eran empleados en cruceros por el Caribe.

En septiembre de 1972, se disolvió el consorcio *Norwegian CruiseShips A/S*. Cada armador pasó a ser el dueño de uno de los buques: *Oivind Lorentzen* recibió el **SEA VENTURE**, y *Fearnley&Eger*, el **ISLAND VENTURE**. La crisis del petróleo de 1973 trajo como consecuencia graves problemas en la explotación de estos buques. El precio del combustible comenzó a subir y en los cruceros largos al Caribe desde Nueva York, ambos buques no eran competitivos, sobre todo en comparación con los buques basados en el Caribe. Además, la temporada de Bermuda es estacional, por lo que debían pensar en una explotación alternativa de sus buques durante el resto del año, lo que les



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: PACIFIC ::

volvía a colocar en inferioridad otra vez frente a los operadores que ofrecían cruceros durante todo el año en el Caribe.

En abril de 1974, el **SEA VENTURE** se vió envuelto en una operación de rescate de los pasajeros del buque insignia de *Cunard*, el **QUEEN ELIZABETH 2**. Cuando el buque inglés navegaba a 280 millas al sudoeste de Bermuda el uno de abril de 1974, sufrió una grave avería en las calderas y quedó al garete. El **SEA VENTURE** estaba atracado en Hamilton, cuando recibió la llamada de socorro del buque de *Cunard*. Zarpó inmediatamente y navegó a toda máquina, y llegó el tres de abril junto al **QE2**. Ancló inmediatamente en sus proximidades y sus propios tender transbordaron a los 1.648 pasajeros que navegaban en el buque británico. Al día siguiente, el **SEA VENTURE** llegó a Hamilton, donde comenzó la repatriación de los pasajeros de *Cunard*. Sus propios pasajeros, que tuvieron que pernoctar en hoteles mientras duró el rescate, volvieron a sus camarotes y el buque llegó a Nueva York sin novedad.

Venta a P&O

El primero de los gemelos en cambiar de dueño fue el **ISLAND VENTURE**. En septiembre de 1972, sólo nueve meses después de ser entregado, era fletado a *Princess Cruises*, con una opción de compra. Fue rebautizado **ISLAND PRINCESS**, y comenzó a operar desde Los Angeles, ofreciendo cruceros a la Riviera mejicana en invierno, y a Alaska en verano desde Seattle.



El éxito de *Princess Cruises* trajo como consecuencia que otras compañías intentaran penetrar en el mercado de cruceros desde California, entre ellas la inglesa *P&O Steamship Co.* y la italiana *SITMAR*, justo en plena crisis del petróleo.

Pero las crisis suelen ser momentos propicios para la consolidación de los mercados: en 1974, *P&O Steamship Co.* compró *Princess Cruises*, para aprovechar su fondo de comercio, eliminando incluso su propia marca, e integrando su buque, el **SPIRIT OF LONDON**, en la flota *Princess* como **SUN PRINCESS**. También decidieron ejecutar la opción de compra del **ISLAND PRINCESS** ese mismo agosto de 1974. Además decidió comprar también en octubre de 1974 el **SEA VENTURE**, y disponer así de los dos gemelos en su propia flota. El 18 de junio de 1975, el buque, ya bautizado como **PACIFIC PRINCESS**, atracó por primera vez en Los Angeles.



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: PACIFIC ::

El Love Boat

En 1975, el productor televisivo Douglas Kramer visitó a Stanley McDonald proponiéndole utilizar uno de los barcos de la compañía como decorado para una serie de televisión que versará sobre viajes de cruceros. McDonald puso a disposición de Douglas Kramer toda su flota, porque pensó que sería una buena manera de popularizar los cruceros, y así nació *The Love Boat*, cuyo primer episodio se rodó en mayo de 1977. Los rodajes de la serie comenzaron ese verano, y se prolongaron ininterrumpidamente hasta 1986. En esas nueve temporadas completas, *The Love Boat* sirvió para popularizar el crucero como producto de vacaciones entre la sociedad norteamericana, a través de los más de doscientos famosos que participaron en el rodaje de la serie. Los pasajeros eran invitados para servir como extras, y muchos de ellos reservaban sus camarotes con meses de anticipación para participar en los rodajes.



Los episodios fueron rodados sobre todo en el **PACIFIC PRINCESS**, y sirvieron para que el capitán Merrill Stubing (encarnado por el actor Gavin MacLeod), se convirtiera, tras el rodaje de la serie, en la persona que todos pensamos que está al mando de un buque. Otro de los actores, Fred Grady, que encarnaba el papel del sobrecargo Burt "Gopher" Smith, ganó tal popularidad tal que fue elegido diputado en la Cámara de Representantes norteamericana.

Durante sus diez primeros años en la flota de *Princess Cruises*, el **PACIFIC PRINCESS** se convirtió en la referencia de la costa oeste norteamericana. El buque ofrecía cruceros durante el verano a Alaska, mientras que durante el resto del año se dedicaba a navegar desde Los Angeles a la Riviera Mexicana. Todos los viajes ofrecidos eran de una semana de duración. Posteriormente fueron introducidos cruceros más largos, con destino al Canal de Panamá.

Primeros cruceros en Europa y el Caribe

En 1984, *Princess Cruises* recibió su primer buque de crucero de nuevo cuño, el **ROYAL PRINCESS**, construido por el astillero finlandés *O/Y Wartsila*, lo que le permitió ofrecer nuevos cruceros en Europa usando el **PACIFIC PRINCESS**. El 27 de abril de 1985, el **PACIFIC PRINCESS** zarpó de San Juan de Puerto Rico en su primer crucero trasatlántico, con destino Lisboa. El producto ofrecido era cruceros por el norte de Europa, los primeros de *Princess* desde un puerto base situado fuera de América del Norte. Sin embargo, el secuestro del **ACHILLE LAURO** en octubre de 1985 tuvo un grave efecto sobre el turismo norteamericano en Europa, y sobre los cruceros por el Mediterráneo en particular obligó a suspender la temporada europea del **PACIFIC PRINCESS** en 1986, ofreciendo en su lugar cruceros a Alaska.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española

WORLD SHIP SOCIETY

:: PACIFIC ::

En 1987, una vez recuperada la confianza del viajero americano en Europa, el **PACIFIC PRINCESS** volvió a ser escogido para ser operado en Europa, ofreciendo cruceros al Norte de Europa, incluyendo el primer crucero *Princess* al Báltico. Ese año se cumplía el ciento cincuenta aniversario de la fundación de *P&O Steamship Co*, que se celebró con una cena a bordo del **PACIFIC PRINCESS** el 7 de julio con la asistencia de Su Majestad la Reina Isabel II de Inglaterra. El uno de agosto, el **PACIFIC PRINCESS** zarpó de Tilbury con destino a Barcelona, desde donde realizó el primer crucero de *Princess Cruises* por el Mediterráneo.

En octubre de 1987, el **PACIFIC PRINCESS** volvió a marcar un hito en la historia de su armador al convertirse en el primer buque de *Princess Cruises* en realizar un crucero desde Miami con destino al Caribe.

Con la incorporación de nuevas y modernas unidades a la flota de *Princess Cruises*, gracias en primera instancia a la compra de SITMAR por *P&O Steamship Co*. en 1988, y al posterior programa de nuevas construcciones por parte de la naviera inglesa, el **PACIFIC PRINCESS** fue utilizado cada vez más en destinos exóticos, como el Pacífico, Sudamérica, etc.

En el otoño de 1992, el **PACIFIC PRINCESS** sufrió en el astillero *Sembawang* de Singapur una completa remodelación, que incluyó la redecoración integral del buque.

En 1995, entre mayo y noviembre, el **PACIFIC PRINCESS** comenzó a ofrecer uno de los productos estrella de *Princess*: el crucero "Grand Mediterranean" entre Barcelona y Venecia, de doce noches de duración. Sus inviernos los repartía entre África y Sudamérica. En los tres primeros meses del año 2000, el **PACIFIC PRINCESS** ofreció cruceros por África, que finalizaron en abril con un viaje entre Civitavecchia y Nueva York. Allí volvió a ofrecer cruceros a Bermuda. El **PACIFIC PRINCESS** fue puesto en venta en el año 2001, mientras ofrecía cruceros por el Índico. El 28 de abril de ese año, *P&O* anunció que el **PACIFIC PRINCESS** iba a ser retirado de su flota en el otoño de 2002, tras la temporada de Bermuda. El 25 de julio de 2001 se anunció su venta a *Liberty Maritime*, un grupo inversor griego, por entre quince y veinte millones de dólares, con charter back hasta noviembre del 2002. Tras los sucesos del once de septiembre del 2001, *Princess Cruises* suspendió su temporada de invierno en África, y el buque estuvo desarmado en Hamilton hasta abril del 2002. El 27 de octubre de 2002, tras finalizar la temporada de Bermuda, inició su último crucero para *P&O Princess* entre Manhattan y Civitavecchia, tras 19 años en la flota.

Venta a Pullmantur

El tour operador español *Pullmantur* se había convertido en armador en la primavera del 2001 con la compra del **OCEANIC**. Su éxito abrió la puerta para una expansión de la flota. *Pullmantur* apostó durante la planificación de la temporada 2003 por comercializar dos nuevos productos: un crucero redondo desde Venecia al Adriático, en el **R FIVE BLUE DREAM**; y un crucero redondo desde La Romana, en Santo Domingo, al Caribe, ambos de una semana de duración.

El operador español optó por comprar un segundo buque para cubrir este segundo destino, y lo planteó como un producto permanente, no estacional. El **PACIFIC PRINCESS** estaba disponible, y fue adquirido por *Pullmantur Cruises* y rebautizado **PACIFIC**. Tras una reforma en Barcelona, el primer crucero del **PACIFIC** comenzó el 17 de marzo del 2003. El hecho de que el crucero tuviera su primera escala en San Juan de Puerto Rico se reveló como problemático ante las exigencias de las autoridades norteamericanas de emigración, que generaban retrasos. Este hecho llevó a *Pullmantur Cruises* a cambiar en noviembre de 2003 el itinerario del **PACIFIC**. Sin embargo, el endurecimiento de las medidas impuestas a los turistas por el gobierno norteamericano llevó a *Pullmantur Cruises* a modificar por segunda vez en abril de 2004 el itinerario del **PACIFIC**, con una renovación casi completa en la selección de las escalas.



Pullmantur Cruises había decidido ampliar su oferta en el Caribe sustituyendo al **PACIFIC** por el **HOLIDAY DREAM**, quedando el primero disponible. Pronto se anunció su fletamento para la temporada de invierno 2004-2005, en Brasil,



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: PACIFIC ::

al mayorista carioca CVC. Su éxito en los cruceros desde Recife fue tal que en febrero de 2005, *CVC Turismo* anunció que había fletado el **PACIFIC** por dos años, hasta marzo de 2007, con una inversión de 25 millones de dólares. El mayorista brasileño creó una filial de cruceros, *CVC Cruises*, encargada de comercializar los cruceros del **PACIFIC**, que fue adaptado a los gustos brasileños gracias a una pequeña reforma en Curacao en 2005.



El **PACIFIC** no fue incluido en la compra de Pullmantur por Royal Caribbean, dado que el contrato de fletamento con *CVC Turismo* incluía una opción de compra a la finalización del mismo.

Regreso al Mediterráneo

El 7 de noviembre de 2006 se hizo público que el **PACIFIC** volvía a Europa. Pullmantur había decidido incrementar la oferta de su producto estrella, los cruceros por el Mediterráneo occidental desde puerto español, introduciendo un segundo puerto base. El **PACIFIC** ofrecería veintiún cruceros de siete noches desde Valencia, comenzando el 2 de abril con el crucero de Semana Santa, y prolongándose la temporada hasta el lunes 1 de octubre. Tras un crucero trasatlántico sin pasaje, el **PACIFIC** volvió a su operación normal desde Recife, ofreciendo cruceros de tres y seis noches desde ese puerto carioca. La temporada de cruceros del noreste de Brasil siempre comenzaba varias semanas antes que la del sur del país, que siempre se inicia bien entrado noviembre.

El 16 de enero de 2008 se hizo público la formación de un nuevo grupo turístico español, *Quail Travel Group*, que pretendía comercializar las marcas *Quail Tours* (turoperador) y *Quail Cruises* (línea de cruceros). Dada la presencia de *CVC* en el accionariado, la elección del buque que iba a realizar la primera temporada de cruceros era bien sencilla: el **PACIFIC**, que volverá a Valencia por segundo año consecutivo desde el lunes 28 de abril de 2008.