

1. - EVOLUCION Y DESARROLLO DE LA INDUSTRIA DEL CRUCERO

1.1. -Antecedentes históricos.

La extendida idea de que la industria del crucero es de moderna concepción es, cuando menos, equivocada. Existen evidencias que demuestran que ya en 1845 había ofertas de viajes de crucero. No es menos cierto que el crucero no tenía ni la importancia ni el concepto popular que hoy impera en la industria. En aquella época era propio de una élite de privilegiados de poder económico muy alto.

De la publicación “Cruise Ships” (*Middlermiss 1997*) traducimos una carta de propaganda de cruceros aparecida en 1845 en el *Leipziger Illustriete Zeitung* de Hamburgo, que puede considerarse como la primera propaganda conocida de un crucero de lujo. Se muestra la traducción libre castellano del idioma inglés de la carta original.

Quote

Se ofrece una oportunidad a aquellos viajeros que lo deseen para tomar parte en un crucero alrededor del mundo. El abajo firmante, naviero de Hamburgo, propone organizar y equipar un crucero con este fin en uno de sus buques para iniciar el viaje el próximo verano. Durante este crucero los pasajeros podrán visitar las siguientes ciudades y países: Lisboa, Madeira, Tenerife, islas de Cabo Verde, Río de Janeiro, Río de la Plata, islas Fackland, Valparaíso y puertos de la costa sur del Pacífico y América del Sur, así como Guayaquil, islas Marquesas, y otros grupos de islas en el Océano Pacífico. También se visitará Choosan en China, Hongkong, Cantón, Manila, Singapore, Ceylan, Madagascar, Cabo de Buena Esperanza, isla de Santa Elena, islas Ascensión, Azores y regreso a Hamburgo.

El crucero tiene como finalidad exclusiva la satisfacción y entretenimiento de los pasajeros, no efectuándose ninguna clase de operación comercial. El equipo náutico, sistemas de seguridad y alojamientos del buque dotados con alto grado de confort, garantizan el máximo grado de satisfacción. Las escalas en los puertos en cuanto a la duración de las mismas, estarán sujetas a los deseos de los pasajeros.

La admisión a este crucero estará estrictamente limitada a personas con intachable reputación, buena educación con preferencia a aquellas que posean conocimientos científicos. Los miembros de la expedición tendrán la seguridad de disfrutar de un viaje agradable.

Un barco de primera clase bajo el mando de un experimentado capitán y una tripulación altamente cualificada además de un experto doctor, son garantías suficientes para asegurar un completo éxito a la expedición.

El precio del pasaje excederá ligeramente del coste que representaría un viaje por tierra de las mismas características. A cambio, el pasajero tendrá muchas oportunidades de adquirir conocimientos de primera mano de las maravillas del mundo y paisajes de los más remotos países. Durante el viaje el pasajero se encontrará rodeado de un distinguido ambiente y disfrutará del placer de la compañía de personas de gran cultura y refinamiento. La brisa y el ambiente marítimos serán de un extraordinario valor y muy beneficiosos para su salud, además de una fuente de agradables recuerdos para el resto de su vida.

La solicitud de adhesión al crucero deberá ser enviada por correo junto con un sobre debidamente franqueado para el envío de la respuesta a: ROD M. Sloman, Armador de Hamburgo.

Enero de 1845

unquote

Se ha escogido esta carta por su singularidad y cierta similitud con los folletos de propaganda que actualmente envía cualquier compañía de cruceros.

No obstante, existen diferencias substanciales con los actuales folletos donde no se menciona la necesidad de tener una “intachable reputación y buena educación con preferencia a aquellos que posean conocimientos científicos”. En la actualidad, con estar en posesión de una tarjeta de crédito de amplia cobertura, es suficiente garantía para ser admitido en el crucero.

El crucerismo existía aunque muy poco difundido ya que pertenecía a una clase económicamente fuerte que en la mayoría de los casos se integraba dentro los buques de línea regular de pasajeros. En los principios del crucerismo, éstos solían estar organizados por agencias de viajes (*Dawson*

Philip 2000) y no por los armadores directamente, sino que su participación se limitaba a la operatividad náutica del buque. Una de las mas conocidas en este campo fue la agencia británica Thomas Cook. Es generalmente aceptada como la primera compañía que en 1841 organizaba tanto cruceros como viajes terrestres. La naviera Peninsular and Oriental Steam Ship Navigation Company, conocida como P & O, entró en la industria con muy poca diferencia de tiempo con respecto a Thomas Cook.

Es importante distinguir entre transporte de pasajeros y cruceristas, ya que tienen un significado totalmente distinto. Pasajero es aquella persona que embarca en un determinado puerto con el único objetivo de trasladarse a otro donde desembarca. Es decir, se trata de la persona que viaja únicamente de un punto a otro. Por el contrario crucerista, palabra aceptada modernamente, es la persona que embarca en un puerto con el fin de efectuar un itinerario, previamente determinado o no, para visitar varios puertos y, general aunque no necesariamente, desembarcando en el mismo puerto en que embarcó. Su único objetivo es disfrutar de una vacaciones marítimas diferentes a las convencionales en tierra.

En este capítulo se estudiará la historia de la industria a partir de 1845 hasta nuestros días, diferenciando las industrias europea, americana y del resto del mundo. Se va a considerar ese intervalo de tiempo dividido en cuatro períodos caracterizados por acaecimientos históricos que marcaron pautas en la industria del transporte marítimo de pasajeros y del crucerismo. Ver tabla 1.1

| Desde | Hasta | Denominación | Período |
|-------|-------|----------------------|---|
| 1845 | 1914 | Período anteguerras | Desde 1845 hasta la primera guerra mundial. |
| 1914 | 1939 | Período entreguerras | Desde la primera a la segunda guerra mundial. |
| 1945 | 1960 | Período posguerras | Desde la segunda guerra mundial hasta el año 1960. |
| 1960 | 2001 | Período moderno | Desde 1960 a 2001 desarrollo de la moderna industria. |

Fuente propia

Tabla 1.1

1.2. - Período anteguerras de 1850 a 1914.

En el anterior apartado se ha reproducido una carta fechada en Hamburgo en 1845, editada por un armador alemán en un periódico local, ofreciendo un crucero alrededor del mundo (*Middlermiss 1997*). En el año 1858 se tienen noticias de oferta de cruceros por parte de la compañía británica P&O con su buque *Ceylon*, desde el Reino Unido a Italia, Grecia,

Turquía y Egipto. Continuó ofreciendo este servicio con el mismo barco, de forma más o menos regular, hasta que fue adquirido por la también británica Ocean Steamship Yatching Co. Esta naviera sometió el barco a grandes transformaciones y lo dedicó a cruceros alrededor del mundo hasta 1907, cuando fue desguazado.

La compañía noruega Bergen Line comenzó sus cruceros en 1883 desde Bergen, Noruega, visitando los fiordos noruegos y Cabo Norte. La naviera británica Wilson Line ofrecía cruceros desde Hull a Copenhagen dirigidos exclusivamente al segmento de pasajeros británico. A partir de 1880, operados por diversas compañías, se incorporaron a la industria los buques *St. Rognvald*, *St. Sunniva*, *Argonauta* y *Midnight Sun*.

A continuación se estudiarán algunas de las compañías navieras que tuvieron más actividad durante los cuatro períodos que ya se han relacionado en la tabla 1.1 (Dawson 2000) En la tabla 1.2 figuran únicamente aquellas compañías que por su importancia incidieron más directamente en la industria, sin que ello quiera significar que no existieran otras empresas de menor entidad. Se observa una repetición de compañías en los distintos períodos. Esto es debido a que se estudia cada una de ellas precisamente en el período mencionado y, por lo tanto, pueden repetirse en varios períodos por su actividad durante uno o varios de estos.

1.2.1. - Compañías europeas

| Anteguerras 1845 a 1914 | Entreguerras 1918 a 1939 | Posguerras 1939 a 1960 | Era moderna 1960 a 2001 |
|--|---|--|--|
| Orient Line P & O Hamburg Amerika Royal Mail Cunard Line White Star Line Wilson Line North of Scotland & Shetland Co. Bergen Line Nordenfjeldske | Cunard Line Royal Mail White Star Line Blue Star Line P & O Orient Line Canadian Pacific Anchor Line Lamport Holt Ellerman Wilson Line Pacific Steam Nav. Co French Line Holland Amerika Line Lloyd Triestino Hamburg Amerika Line Norddeutscher Lloyd Hamburg Amerika Line Hamburg Sud-America Bergen Line | P & O Cunard Line Canadian Pacific Royal Mail French Lin8e Swedish America Norwegian America Holland America Line Costa Line Chandris /Celebrity Epirotiki | Carnival Corporation Carnival Cruise Lines Royal Caribbean Norwegian Caribbean Princess Cruises P&O Princess Crystal Cruises Star Cruises Deutsche Seetouristk Hapag Lloyd Peter Deilmann Sea Cloud Cruises Sun Lines Fred Olsen Cruises Airtours Arcalia Aida Cruises Festival Cruises Fred Olsen Lines |

Fuente propia

Tabla 1.2

Orient Line.

En 1889 la compañía británica *Orient Line* retiró de la línea a Australia el *Chimborazo* y *Garona*, construidos en 1871, iniciando el servicio de cruceros a los fiordos noruegos y Cabo Norte durante la temporada de verano. En 1893 comenzó a ofrecer cruceros al Mediterráneo. Sin embargo no fue hasta 1895 cuando realmente entró en el mundo de los cruceros con su buque *Lusitania*, iniciando un viaje de sesenta días de duración desde Londres a las Indias Occidentales vía Madeira, Tenerife y Azores. Continuó con este servicio hasta 1899 cuando lo fletó a Beaver Line. El *Lusitania* naufragó en 1901.

Peninsular Oriental Steam Navigation Co. (P & O)

Compañía británica fundada en 1837. Comenzó en la industria del crucero en 1903 con su buque *Vectis ex Roma* (figura 1.1) construido en 1881 y convenientemente adaptado para viajes de cruceros. El buque tenía una capacidad de 150 pasajeros de una sola clase, ya que se transformaron las anteriores primera y segunda clases de que se componía el barco, en una única de lujo. Comenzó en 1904 con cruceros a los fiordos noruegos en verano y primavera, mientras que en otoño hacía recorridos por el Mediterráneo. En 1912 la Compañía vendió el *Vectis* al gobierno francés para convertirlo en buque hospital, proyecto que nunca se llegó a realizar ya que fue desguazado en 1913. El *Vectis* fue substituido durante los años 1913 y 1914 por el *Mantua* y el *Caledonia*, construidos en 1909 y 1905 respectivamente, suspendiendo el servicio al comienzo de la Primera Guerra Mundial.



Figura 1.1 “*Vectis*”

Esta empresa continúa operando en la actualidad. Una parte de su división de cruceros opera con base en Los Ángeles, California, con el nombre de P&O Princess Cruises, denominación comercial que tomó después de la adquisición de la compañía norteamericana Princess Cruises, manteniendo parte del nombre original con vistas al mercado norteamericano. La empresa está actualmente considerada como la tercera compañía de cruceros del mundo.

Hamburg América Line

Compañía alemana que entró en la industria en 1891 cuando transformó en buque de cruceros el *Augusta Victoria*, comenzando su servicio por el Mediterráneo desde Hamburgo con turistas, así como también viajes a las islas atlánticas, Indias Occidentales, fiordos noruegos y Lejano Oriente.

El primer buque alemán diseñado específicamente para viajes de cruceros, se construyó en el año 1901 en los astilleros Blohm & Voss de Hamburgo con el nombre de *Prinzessin Victoria Luise* de 4409 GRT. Su primer viaje lo efectuó a Nueva York desde donde ofrecía cruceros a las Indias Occidentales, Mediterráneo, Mar Negro y fiordos noruegos. Naufragó en Jamaica en 1907.

Fue reemplazado por el *Oceana ex Scot*, que a su vez fue substituido por el *Deutschland* que posteriormente cambió el nombre a *Victoria Luise*, y junto al *Meteor* de 3.610 GRT construido en 1904, mantuvieron el servicio de cruceros hasta el año 1914.

Royal Mail

Compañía británica. Ofrecía cruceros desde 1901 con su buque *La Plata ex Moor* construido en 1882 y adquirido a Unión Line. Este buque fue vendido en 1908 a la compañía noruega Viking Cruising que cambió su nombre por *The Viking* y lo dedicó a cruceros en los fiordos. El *Viking* fue el mayor y más rápido buque de cruceros en los fiordos hasta 1913 cuando fue desguazado y substituido por el *Otrato*, construido en 1888.

Royal Mail ofrecía cruceros a las Indias Occidentales desde 1905 utilizando los mismos buques que en su línea regular a Sudamérica. Los cruceristas desembarcaban en Barbados y continuaban su crucero visitando

los puertos del Caribe a bordo del *Solent* construido en 1878, también de su propiedad, que efectuaba el servicio regular entre islas caribeñas.

Sus buques *Amazon* de 1906 y *Avon* de 1907, estuvieron ofreciendo cruceros a los fiordos noruegos y capitales bálticas desde 1908 a 1910.

A partir de 1912 dedicó a este servicio sus buques *Oriana* y *Arcadian* de 320 pasajeros. El *Arcadian* estuvo en servicio, con la obligada interrupción de la primera guerra mundial, hasta que en 1920 fue reemplazado por otro buque con el mismo nombre.

Entre los años 1909 y 1912 aumentó el servicio con el *Dunnotan Castle* fletado a Castle Line. En 1913 fue adquirido por Royal Mail, cambiándole el nombre por el de *Caribbean*.

Cunard Line

Compañía británica. Comenzó en el campo del crucero en 1906 con un buque fletado. El primer buque crucero de su propiedad entró en servicio el año 1911. Se trataba del *Franconia*, de nueva construcción. Este buque marcó un hito en la industria, ya que fue el primer buque británico diseñado específicamente para ser utilizado como buque de cruceros. Efectuó su primer viaje al Mediterráneo en 1911. Poco más tarde puso en servicio su gemelo el *Laconia*, ambos de vida efímera ya que fueron hundidos durante la guerra de 1914 a 1918. Operaban en verano desde Liverpool a Boston y en invierno de Nueva York a Trieste. En 1920 fueron reemplazados por buques de nueva construcción con los mismos nombres.

A partir de 1907 Cunard ofrecía viajes alrededor del mundo con sus buques de línea *Mauritania*, *Lusitania* y *Aquitania*, organizándoles en combinación con las agencias de viajes Thomas Cook y American Express.

White Star Line

Compañía británica. Comenzó su servicio en 1907 con el *Celtic* de 20.904 GRT y en 1911 su gemelo el *Olympic*. En 1912 construyó el *Titanic* de 46.329 GRT de tan corta, trágica y conocida historia, siguiéndole en 1915 el *Britannic*, de 48.158 GRT. Estas magníficas unidades eran realmente buques de línea a los que se había incorporado una clase de lujo especialmente diseñada para viajeros en régimen de crucero turístico.

Otras Compañías británicas

Entre estas cabe citar a *Wilson Line*, que ofreció cruceros entre los años 1881 y 1891 desde Hull a Copenhague y en verano a los fiordos noruegos.

Desde 1896 a 1906 tuvo bastante actividad la naviera *North of Scotland, Orkney & Shetland Company* ofreciendo cruceros desde Aberdeen a Stavanger, Bergen y otros puertos noruegos con sus buques *St. Rognvald* y *St. Sunniva*.

Otras compañías europeas

Merece citarse la noruega *Bergen Line* en 1879 y *Nordenfjeldske*, que en los veranos de 1883 y 1884 operaban por los fiordos y Cabo Norte.

1.3. - Período entreguerras de 1918 a 1939

Puede considerarse que el concepto moderno de crucero marítimo turístico se concibió durante este período. Las más importantes navieras de pasajeros entraron en la industria entre los años 1920 y 1930, obligadas en la mayoría de los casos por la falta de demanda de pasajeros en los buques de línea en viajes trasatlánticos. Sin embargo los viajes de cruceros eran todavía exclusivos de la clase alta o media alta. Deberían pasar aún algunos decenios hasta que los cruceros marítimos se encuentren al alcance de economías más modestas.

Fueron bastante numerosas las compañías que ofrecían cruceros durante este período, bien permanente o estacionalmente. A continuación se resumen las más importantes navieras que tuvieron actividad en la industria durante el período de entreguerras.

1.3.1. - Compañías británicas

Cunard Line

Durante la primera parte de la década de los años veinte, esta compañía reanudó sus cruceros utilizando cinco buques: *Scynthia*, *Samaria*, *Laconia*, *Franconia* y *Carinthia*. El *Laconia* efectuó su primer viaje alrededor del

mundo en 1922, iniciando su periplo en Southhampton y teniendo como primer puerto Nueva York, continuando a Japón vía Canal de Panamá, y regresando al Reino Unido vía Canal de Suez y Mediterráneo. En 1923 le siguió el *Samaria* que efectuó el mismo itinerario. El trío *Samaria*, *Franconia* y *Carinthia* efectuó viajes alrededor del mundo durante los años 1924 a 1926. En 1929 su habitual viaje anual de circunvalación fue suspendido debido a la crisis de la bolsa de Wall Street con sus graves consecuencias económicas que ocasionó la casi total cancelación de reservas. En su lugar el *Franconia* y el *Carinthia* efectuaron viajes a Nueva York y Sudamérica. Cunard mantenía habitualmente una oferta de cruceros durante todo el año además de los buques mencionados anteriormente, con el *Scynthia*, el *Samaria* y su nueva unidad, el *Mauretania*.

El *Ascania* fue construido en 1920 y destinado a la línea regular con Canadá. Estuvo efectuando este servicio hasta 1930 cuando a causa de la desaparición de la demanda de pasajeros fue acondicionado para cruceros turísticos. Igual suerte corrió el *Franconia* en 1933 y el *Carinthia* en 1935. En 1939 el *Franconia* realizó un crucero alrededor del mundo visitando 40 puertos.

El *Laconia* realizó un crucero más económico, con una duración de 52 días, partiendo desde Southampton a Canarias, Dakar, Brasil, Argentina, Curazao, Jamaica, Nassau, Miami y Madeira.

El *Mauretania* ofrecía cruceros desde el Mediterráneo a Nueva York durante todo el año. Otro barco dedicado al servicio fue el *Lancastria ex Tyrrenia* que hacía viajes de Liverpool a Gibraltar, Tánger, Villefranche y Lisboa.

Royal Mail Line

Desde 1923 hasta 1930 operaba cruceros a los fiordos noruegos y al Mediterráneo con su buque *Arcadian ex Asturias*, construido en 1908. Fue substituido por el *Atlantis ex Andes* de 1913, que efectuó los mismos viajes a partir de 1930 y hasta 1939 cuando comenzó la Segunda Guerra Mundial. El *Arcadian* fue utilizado como buque hospital durante la primera guerra mundial, siendo gravemente averiado en el transcurso de la misma y declarado pérdida total en 1919. Permaneció amarrado hasta 1923 cuando fue convertido en buque de cruceros de lujo, comenzando viajes a los fiordos noruegos y Mediterráneo hasta 1930 año en que fue retirado y substituido por el *Atlantis*.

En 1926 Royal Mail Line transformó el *Araguaya* en buque de crucero efectuando viajes hasta 1930 cuando fue vendido.

Esta compañía dedicó parcialmente a cruceros otros buques como el *Orbita*, *Orca* y *Ohio*, construidos en 1914, que efectuaron viajes ocasionales por diversas áreas.

Blue Star Line.

En 1929 transformó el buque mixto de carga y pasaje *Arandora Star* construido en 1927 para el servicio de pasajeros a Sudamérica, en buque de cruceros de lujo con el nombre de *Arandora*, teniendo una capacidad para 400 pasajeros. Durante diez años efectuó un total de 124 viajes por el Caribe, Sudáfrica, Sudamérica y Mediterráneo. En 1936 fue nuevamente reacondicionado y mejorando notablemente su interior. Fue hundido por un torpedo en 1940.

White Star Line.

En 1926 esta compañía operaba una línea regular de pasajeros en el Atlántico Norte con su buque *Adriatic*. Este servicio se suspendió en 1931 por falta de demanda.

En 1935 se fusionó con Cunard. Su flota estaba compuesta por el *Olympic*, *Britannic*, *Georgic*, *Laurentic*, *Homeric*.

En 1930 sus buques *Britannic*, *Georgic* y *Majestic* estaban dedicados a cruceros entre Nueva York y Nassau. Sus otros buques el *Laurentic*, *Homeric*, *Doric* y *Adriatic*, los dedicó a cruceros desde Liverpool a Madeira y Lisboa, así como al Mediterráneo y países escandinavos.

Peninsular and Orient Lines (P&O)

Dedicó sus cuatro barcos, *Rawalpindi*, *Rajaputra*, *Ranchi* y *Ranpura*, construidos entre 1920 y 1922, a cruceros ocasionales desde el Reino Unido a Noruega y Mediterráneo. El *Viceroy of India*, construido en 1929, fue completamente diseñado como buque crucero de gran lujo. Efectuó viajes por el Mediterráneo, Báltico, fiordos noruegos, España y las islas atlánticas de Madeira y Canarias, uniéndosele posteriormente en el mismo

servicio, pero en viajes ocasionales, el *Moldavia*, *Mongolia*, *Ranchi* y *Ranpura*.

Otros barcos que dedicó a cruceros ocasionales por el Mediterráneo a partir de 1930 fueron el *Strathnaver*, *Strathaird*, *Strathmore*, *Stratheden* y *Strathallan*.

En el año 1932 efectuó dos viajes educacionales a los fiordos noruegos, puertos del Báltico y Norte de Europa, dirigidos principalmente a alumnos de universidades inglesas. Para ello utilizó el buque *Neuralia*, propiedad de su subsidiaria British India Line. Debido al gran éxito que tuvieron los repitió en 1933.

Canadian Pacific

Durante el período de entreguerras esta compañía efectuó un extenso programa de cruceros efectuando 128 viajes desde Nueva York y 235 desde Gran Bretaña, incluyendo 17 viajes alrededor del mundo con sus buques *Empress of France*, *Empress of Canadá*, y *Empress of Britain*.

Sus cruceros más populares los efectuaron desde Gran Bretaña al Mediterráneo y a las Indias Occidentales desde Nueva York. Los buques que más frecuentemente utilizó en estos últimos fueron el *Empress of Britain*, *Empress of Australia* para cruceros de lujo y para los de menor nivel, el *Montcalm*, *Montclare*, *Montrose* y *Duchess of Atholl*.

Anchor Line

Al suspender definitivamente su servicio de pasajeros desde Glasgow a Nueva York por falta de demanda, comenzó la oferta de cruceros desde Nueva York a Bermudas, Nassau y La Habana en el año 1921.

La flota de la compañía estaba compuesta por cinco grandes buques de línea construidos entre 1920 y 1925, entre los que se encontraban el *Caledonia* y el *Transilvania* ambos construidos en 1925. Estos dos buques junto con el *Tuscania*, ofrecieron cruceros entre 1930 y 1939 desde Nueva York. El *Transilvania* efectuó además un crucero de 88 días alrededor de África y nueve cruceros anuales desde Nueva York a las Indias Occidentales entre los años 1935 y 1939

Lamport & Holt

Ofrecía servicio regularmente con varios buques de línea de Nueva York a Buenos Aires, oferta que mantuvo hasta que en 1932 lo suspendió debido a la falta casi absoluta de demanda de pasajeros. En busca de nuevas alternativas, poco después los reacondicionó y dedicó con gran éxito a buques de cruceros desde Gran Bretaña al Mediterráneo y países escandinavos. En vista de la buena acogida, en 1937 retiró del servicio a Sudáfrica los buques *Vandyck* y *Voltaire* y después de acondicionarlos para cruceros de lujo, comenzó a realizar viajes de crucero hasta 1939.

Ellerman Wilson Line

Antes de la Primera Guerra Mundial esta empresa efectuaba cruceros de verano a los fiordos noruegos con su buque *Eskimo* que fue vendido a Francia en 1921. Entre 1933 y 1936 efectuó cruceros con el *Calypso* ex *Alexandra Woermann*. Igualmente efectuó viajes de crucero ocasionales con su buques *City of Nagpur*, *City of Paris*, y *City of Canterbury*.

Pacific Steam Navigation Co. Ltd

Ofrecía cruceros de 25 días con el *Reina del Pacífico*, construido en 1931, desde Reino Unido a Chile vía Canal de Panamá y Sudamérica, hasta su desguace en 1958, con la obligada interrupción de la segunda guerra mundial.

Otras líneas británicas que efectuaban viajes de crucero de una forma más o menos regular fueron *Union Castle Line* con cruceros a Sudáfrica e islas Canarias; *Nelson Line* también a Sudáfrica; *Bibby Line* al Mediterráneo y a Burma vía Canal de Suez y *Booth Lines* efectuando cruceros desde el Reino Unido a Portugal y continuando hasta Brasil para remontar el Amazonas hasta Manaus.

1.3.2. - Compañías europeas continentales.

En vista del éxito alcanzado por las compañías británicas, las empresas navieras continentales iniciaron la oferta de viajes de cruceros, en parte

debido a esta circunstancia y en parte a causa de la falta de demanda de pasajeros en los servicios trasatlánticos.

French Line.

Compañía francesa. Fundada en 1861. En 1920, debido a la pérdida de mercado a causa de la poca demanda, la compañía envió al *France* (figura 1.2), en viaje de crucero al Mediterráneo desde Nueva York. En este viaje embarcaron únicamente 200 pasajeros que fueron atendidos por 700 tripulantes. Durante cinco años, entre 1927 y 1932, efectuó viajes entre Nueva York y el Mediterráneo, Norte de Europa y Cabo Norte, pero con poco beneficio debido a las reducidas tarifas de mercado a consecuencia de la gran competencia y escasa demanda. Sus otras dos unidades, el *Colombie* y el *Champlain* los dedicó a cruceros desde Le Havre al Caribe aunque sin gran éxito.



Figura 1.2. *Norway ex France*

Holland America Line.

Compañía holandesa. Fundada en 1873 mantenía un servicio trasatlántico con sus buques *Statendam* de 1920 y *Veendam* de 1922, *Volendam* de 1923 y *Rotterdam* de 1908.

En 1925 comenzó su oferta de cruceros de lujo desde Nueva York al Mediterráneo, con el *Róterdam*, alternándolos con cruceros al Caribe desde Nueva Orleans.

En 1930 puso en servicio el *Statendam* desde Nueva York al Caribe y Sudamérica. Este buque efectuó un total de 38 cruceros hasta 1938 siendo uno de los buques más conocidos de la época.

Lloyd Triestino

Compañía italiana. Fundada en 1836 comenzó en la industria del crucero en 1931 efectuando viajes por el Mediterráneo con su nuevo buque *Victoria* de 400 pasajeros construido en 1931, que normalmente dedicaba como buque de línea desde Trieste a Bombay y Lejano Oriente y que retiró de esta de línea regular por falta de demanda.

Norddeutscher Lloyd

Compañía alemana armadora del buque *Europa*, de 49.746 GRT y 500 pasajeros en clase única de gran lujo, lo dedica a partir del año 1933 a cruceros alrededor del mundo vía Canal de Suez y Panamá.

Hamburg Amerika Line.

Compañía alemana. Había sido casi destruida durante la primera guerra mundial. En 1921 la compañía norteamericana United América Line inició un servicio conjunto con Hamburg Amerika Line. Además del servicio trasatlántico de pasajeros, ofrecía cruceros en el Caribe, Mediterráneo, Norte de Europa e incluso en bastantes ocasiones, alrededor del mundo, todos ellos con gran éxito.

La flota de la nueva organización estaba compuesta por el *Cleveland*, *Reliance* ex *Limburgia*, *Resolute* ex *Bravantia*, *Milwake*, *St Louis*, *Wilhelm Gustloff* y posteriormente el *Robert Ley*.

Hamburg Sud-Amerika Line.

Compañía alemana fundada en 1871. Entre 1924 y 1931 construyó cinco buques de pasajeros de 14.000 GTR para su servicio regular a Buenos Aires y puertos intermedios desde el continente europeo. Normalmente sus barcos estaban asignados a la línea regular con Sudamérica aunque también fueron dedicados frecuentemente a viajes de crucero. Sus nombres eran el *Monte Cervantes*, *Monte Sarmiento*, *Monte Oliva*, *Monte Pascoal*, y *Monte*

Rosa. La Compañía mantuvo ambos servicios hasta el comienzo de la segunda guerra mundial.

Bergen Line

Compañía noruega. Operaba con su buque *Stela Polaris* de 150 pasajeros, construido en 1927, especialmente dedicado a cruceros por los fiordos noruegos. Fue uno de los más bellos del mundo con su inconfundible apariencia de gran yate. Mantuvo esta oferta, con las debidas interrupciones a la segunda guerra mundial, hasta 1951 año en que fue vendido a una compañía sueca para continuar durante algún tiempo con el mismo servicio. En 1969 fue adquirido por intereses japoneses y en la actualidad se encuentra fondeado en Yokohama sirviendo como hotel y restaurante flotante.

También operó el *Meteor* adquirido a Hamburg Amerika Line en 1921, ofreciendo cruceros al Cabo Norte hasta 1939. El *Venus* era otro de los buques con los que ofrecía viajes hasta 1945 desde el Norte de Europa y Reino Unido a Madeira y Canarias.

1.4. - Período posguerras de 1945 a 1960

De nuevo el estallido de una guerra, en este caso la segunda guerra mundial en 1939, transformó la industria interrumpiendo su desarrollo. (*Cartwright & Baird 1999*). Aunque durante la guerra el transporte de pasajeros continuó, la mayor parte de los buques estaban dedicados al transporte de tropas o a otros servicios de logísticos. La industria del crucero de turismo era inexistente.

Al final de la guerra en 1945, la gran mayoría de los barcos de pasaje y carga de ambos bandos habían sido hundidos o se encontraban gravemente averiados. Los barcos supervivientes estaban dedicados al transporte de tropas, material y otros servicios logísticos. (*Cartwright Roger & Blair Caronb 1999*)

El servicio marítimo era la única vía de transporte masivo disponible puesto que el transporte aéreo estaba en sus albores y con muy limitada capacidad de arrastre de carga y pasajeros, insuficiente a todas luces para

cubrir la demanda. Para solventar esta importante carencia, las compañías navieras comenzaron una masiva construcción de buques de pasaje y carga. Ante esta situación, la industria del crucero turístico no se reanudó hasta la década de los cincuenta, cuando desaparecieron las circunstancias que motivaron su interrupción.

A partir de entonces la mayoría de las navieras existentes entre guerras reanudaron sus actividades crucerísticas. Entre ellas se encontraban las clásicas: Cunard Lines, Canadian Pacific, P & O, Royal Mail y otras. en el Reino Unido. Se establecieron nuevas empresas en Italia: Costa Line, Sitar Line y Home Lines; en Grecia: Epirotikis, Chandris, Kavounides, Typaldos y Hellenic Maritime.

1.4.1. - Compañías británicas

Peninsular Oriental Steamship Navigation. P & O.

Compañía de gran tradición, reanudó su actividad crucerística en 1950 ofreciendo viajes desde Southampton al Mediterráneo e islas atlánticas. Diez años mas tarde se fusionaron las dos navieras británicas P&O y Orient Lines. Sin embargo la nueva sociedad fue gestionada por P&O. La flota combinada de ambas se componían del *Arcadia* de 1954, *Iberia* de 1954, *Chusan* de 1950 y *Canberra* de 1961, todos ellos propiedad de P&O, más el *Oriana* de Orient Lines. El *Chusan* fue construido para el servicio con el lejano oriente. Debido a la suspensión definitiva de la línea, el *Chusan* fue dedicado a cruceros turísticos a partir de 1971. En 1973 se suspendió la línea regular a Australia y el *Arcadia*, que hasta entonces efectuaba esta línea, fue también dedicado al servicio de cruceros.



Figura 1.3. *Canberra*

El *Himalaya*, *Oronsay* y *Arcadia*, además del *Canberra* (figura 1.3), operaban con base en Sydney, Australia, efectuando cuatro cruceros al año a Alaska desde este puerto. Este último buque fue dedicado exclusivamente a cruceros a partir de 1974, junto con el *Oriana*, y el *Spirit of London*.

Canadian Pacific.

Su primer buque de cruceros de la posguerra fue el *Empress of Scotland*, construido en 1930, que comenzó su actividad en la industria en 1950. Hasta 1957 efectuó viajes desde el Reino Unido a Nueva York y al Caribe. Otros buques de Canadian Pacific dedicados a la industria fueron el *Empress of Britain*, *Empress of England* y *Empress of Canada*. Este último fue vendido en 1971 a la naciente compañía norteamericana Carnival Cruises y navegó con el nuevo nombre a *Mardi Grass*.

Royal Mail Line

Su buque *Andes* (figura 1.4) fue completado en 1939, y comenzó su servicio desde Southampton a Brasil y Argentina como buque de línea, siendo interrumpido por el comienzo de la guerra. A partir de 1948 reanudó sus viajes y en 1959 fue convertido en buque de cruceros con una capacidad para 480 pasajeros, efectuando viajes regulares hasta 1971. Fue desguazado ese mismo año en Southampton después de 31 años de servicio.

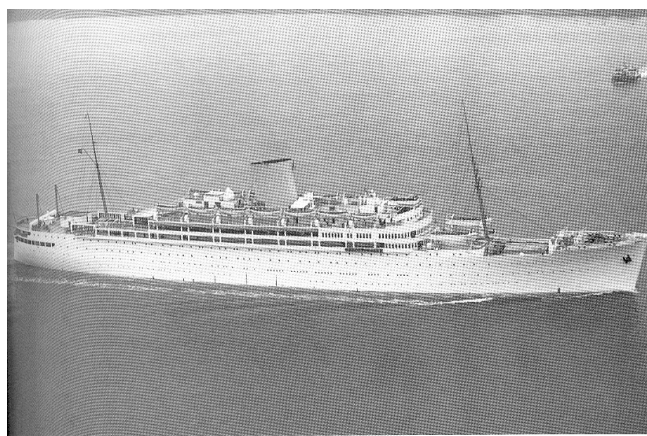


Figura 1.4. *Andes*

Otras líneas británicas que ofrecieron viajes mixtos de pasajeros y cruceristas fueron *Union Castle Line*, *Blue Star Line*, *Elder Dempster Line*, *Ellerman Lines* y *Shaw Savill & Albinos*

1.4.2. - Compañías europeas continentales.

French Line

Compañía francesa. Ofreció cruceros de Le Havre a Southampton con sus buques *Flandes*, *Antilles* y *Colombie*, desde 1952 hasta 1962. Posteriormente vendidos a una compañía griega, interrumpiendo de esta forma su servicio regular de buques de línea.

Swedish-America Line.

Compañía sueca. Operó cruceros desde 1953 a 1965 con sus buques *Kungsholm* y *Gripsholm*, construidos en 1953 y 1957 respectivamente. El primero de ellos fue vendido en 1965 a la naviera alemana North German Lloyd, que cambió su nombre por el de *Europa*. Este buque fue reemplazado en 1966 por otro de nueva construcción también llamado *Kungsholm*. En 1978 fue vendido a P&O tomando su actual nombre de *Sea Princess*.

Norwegian-Amerika Line

Compañía noruega. A partir de 1956 prestaba servicio trasatlántico mixto de pasajeros y cruceros con sus buques *Oslofjord* y *Bergenfjord*. En 1964 construyó el *Saga fjord* con capacidad para 460 pasajeros. Este buque fue transformado en buque de cruceros en 1980 y vendido a Cunard Line en 1983, encontrándose todavía en servicio con el nombre de *Saga Rose*, operado por sus propietarios la compañía británica Saga Shipping.

Epirotiki Line

Compañía griega fundada como compañía de cruceros en Atenas en 1953 por la familia griega Potamianos. Sus primeros buques fueron el *Semiramis*, ex *Calabar* y el *Odysseus* ex *Leinster* de Canadian Pacific. Sus primeros pasos en la industria fueron casi exclusivamente por el mar Egeo.

En 1974 compró el *Atlas* ex *Ryndam* de Holland América Line, comenzando su andadura por el Caribe y en verano por el Mediterráneo.

Otros buques de Epirotiki fueron el *Neptune*, *Renaissance*, *Júpiter*, *Pegasus* y *Océanos*. Estos tres últimos buques se perdieron en incendios y colisiones, causando importantes pérdidas a la compañía y poniéndola en una difícil situación económica.

En 1991 compró el *Triton*, ex *Cunard Adventurer*, el *Pallas Atenea* ex *Flande*, y el *Olympic* ex *Empress of Britain*. En 1997 se unió a la también compañía griega Sun Line formando una nueva sociedad que pasó a llamarse Royal Olympic Cruises.

Otras compañías italianas, de mayor o menor relieve, que tuvieron cierta actividad en la industria del crucero fueron: Sitmar (Societa Italiana de Transporti Maritimi) fundada en Génova en 1938, con su flota *Fairsea*, *Fairwind* y *Fairstar*. En 1988 fue adquirida por Princess Cruises; Home Lines, fundada en 1947; Siosa Line con sus buques *Irpinia*, *Caribia* y *Venezuela*; Italia Line con sus buques *Michenlangelo* y *Rafaello*, así como las griegas Sun Line y Festival Cruises. Estas serán tratadas en el capítulo correspondiente al mercado europeo.

1.4.3. - Compañías americanas

Son bien conocidos los cruceros trasatlánticos desde Nueva York, operados con buques de línea efectuados por compañías con base en este puerto. Sin embargo, no era este el límite de su oferta. Los buques que unían Europa con Nueva York, cuando la demanda de pasajeros disminuía, como ocurrió en la década de 1920 a 1930, fueron dedicados a cruceros turísticos a las Indias Occidentales, Caribe, Golfo de Méjico y cruceros alrededor del mundo.

Sin embargo, es menos conocido que la primera oferta de cruceros en Norteamérica, fue en el año 1897 desde Miami a Nassau, Bahamas.

Durante la época de la Ley Seca en EE.UU, fueron muy populares los “*cruise to nowhere*” (*cruceros a ninguna parte*) (*Dawson Philip 2000*) que permitían a los norteamericanos romper la prohibición fuera de las aguas territoriales. Este período se extendió desde 1920 a 1933 en que finalizó la tan controvertida ley. Cunard Line era una de las navieras que ofrecía este tipo de viajes con sus buques *Mauretania* y *Berengaria*, navegando

por la costa de Nueva Escocia en viajes de corta duración, aprovechando los intervalos entre los viajes trasatlánticos que efectuaba habitualmente.

Uno de los barcos más conocidos de la época fue el *Belgeland* de 27.132 GRT propiedad de Red Star Line, que efectuaba viajes alrededor del mundo de 133 días de duración. Esta oferta terminó a causa de la gran depresión económica causada por la caída de la Bolsa de Nueva York en 1929. A partir de entonces se dedicó a viajes de un día por la costa de Nueva York. Fue amarrado en Amberes en 1932 y reactivado en 1933 con varios viajes al Mediterráneo desde Londres. En 1935 fue vendido a otros intereses.

Ward Lines. (New York & Cuba Mail Steamship Company)

Servía la línea a La Habana, Cuba, con sus buques *Morro Castle* y *Oriente*, ambos construidos en 1930 en Newport News. Sin embargo, esta línea tuvo corta vida debido el comienzo de la Segunda Guerra Mundial.

Inces Line

Compañía fundada en 1952 con el veterano trasatlántico *Rimutaka* construido para P&O en 1923 con el nombre de *Mongolia*, que fue adquirido a New Zealand Shipping Co. Esta compañía ofrecía viajes económicos desde Nueva York a Nassau y Puerto Príncipe. Otro barco operado por esta naviera desde su fundación hasta su desaparición en 1964 fue el *Victoria*, ex *Dunnottar Castle* de Union Castle, que ofrecía viajes de catorce días de duración a las Indias Occidentales. Posteriormente fue vendido a Louis Cruises de Chipre y actualmente continúa navegando con el nombre de *Princesa Victoria*.

Home Line

Desde 1960 ofrecía viajes a Nassau desde Nueva York con el *Italia* ex *Kungsholm*, construido en 1928. La compañía fue fundada en 1948 por el grupo Fratelli Cosulich de Génova, con el nombre de South Atlantic Lines, para el transporte de emigrantes desde Italia a Sudamérica con dos barcos, el *Italia* y el *Brasil*. En 1949 adquirió un nuevo barco, el *Atlantic* ex *Malolo* con el que comenzó la línea de Génova a Nueva York al que se le unió el *Italia*. En 1953 añadió un nuevo buque bautizado como *Homeric* ex *Mariposa*, construido en 1932.

En 1960 el *Italic* fue totalmente adaptado como buque de cruceros como buque de cruceros y comenzó sus itinerarios de Nueva York a Nassau hasta 1964, fecha en que fue substituido por el *Homeric* y al año siguiente por el *Oceanic*. Este barco permaneció en servicio de cruceros a Nassau hasta su desguace en 1974.

Furness. Bermuda

Esta línea ya había ofrecido cruceros turísticos con gran éxito desde Nueva York a las islas Bermudas con sus buques *Bermuda*, *Monarch of Bermuda* y *Queen of Bermuda*, servicio que suspendió debido al estallido de la guerra.

En febrero de 1949 reanudó su servicio desde Nueva York con el *Queen of Bermuda*. El *Monarch of Bermuda* fue gravemente dañado durante la guerra. Reparado en 1947 y bautizado *Australia*, comenzó la línea de Europa a Australia dedicado al transporte de emigrantes.

En 1951 al *Queen of Bermuda* se le unió el *Ocean Monarch*. Estos dos buques permanecieron en servicio hasta 1966, año en que Furness Bermuda suspendió la línea. El *Queen of Bermuda* fue desguazado y el *Ocean Monarch* fue adquirido por Bulgarian Balkanturist que lo bautizo con el nombre de *Varna*.

El vacío dejado en la línea por la suspensión del servicio de Furness fue cubierto por Holland Amerika Lines.

Otras compañías norteamericanas

En 1951 *American Export Lines* ofrecía servicios de línea regular y cruceros de 40 días al Mediterráneo con los buques de nueva construcción *Independence*, *Constitution* y *Exeter*.

Grace Line cubría el servicio de cruceros a Sudamérica con el *Santa Rosa* y *Santa Paula*, ambos construidos en 1958. En esta misma línea operaba la compañía Moore-McCormack Line, con sus buque *Argentina* y *Brasil* en combinación con la línea gubernamental argentina, que operaba con los barcos *Río Tucuman*, *Río Jachal* y *Río de la Plata*.

Panamá Line ofrecía viajes de dos semanas desde Nueva York a la Zona del Canal de Panamá con sus tres buques *Ancon*, *Cristóbal* y *Panamá*.

El *United States*, poseedor de la *Cinta Azul del Atlántico*, distinción que se otorga al buque más rápido en la travesía del Atlántico Norte, teniendo derecho a enarbolar un gallardete de este color en el palo de proa, suspendió su servicio y fue desguazado en 1969. Holland América Line, Cunard, etc. retiraron sus buques de la línea, dedicándolos a cruceros más rentables por el Caribe, Golfo de Méjico, etc.

Los cruceros marítimos fueron desapareciendo de Nueva York hasta que en 1984 las autoridades tomaron la decisión de cerrar los muelles dedicados a cruceros durante el invierno por ser antieconómicos, manteniéndolos abiertos únicamente en la temporada de verano, para algunos cruceros al Caribe. Sin embargo, en estos últimos años ya ha recuperado extraordinariamente su actividad, debido al establecimiento de nuevas líneas a Canadá, Costa Este de EE.UU y Nueva Inglaterra.

La industria del crucero en EE.UU. ha experimentado un impresionante aumento a partir de la década de los sesenta. En la actualidad el centro neurálgico de esta industria está situado en Miami, Florida, a pesar de que últimamente, debido a diversas causas, algunas de las más importantes compañías han abandonado Miami estableciendo sus centros operativos y sedes corporativas en los puertos de Fort Lauderdale y Port Everglades, Key West todos ellos en las cercanías de Miami así como en la cercana ciudad de Coral Gables.

Igualmente, existen importantes empresas de cruceros con sedes corporativas en la costa oeste de los EE.UU, tales como Holland América Line, Windstar Cruises, P&O Princess Cruises, etc.

El desarrollo de esta nueva era y las empresas que operan desde Florida, serán temas tratados en otro punto de este trabajo.

1.5. - Era moderna hasta nuestros días.

Los viajes aéreos trasatlánticos en el período posterior a la segunda guerra mundial eran servidos por aviones de hélice, lentos y poco confortables (*Cartwright & Blaird 1999*). En 1952 Bristish Airways comenzó a operar con los nuevos *Comets* de propulsión a chorro, que tampoco tuvieron gran aceptación. El panorama no comenzó a cambiar hasta la entrada en servicio de Pan American con sus nuevos Boeing 707 de 150 pasajeros muy

superiores a los Comet con sus 44 pasajeros de la primera serie y los 94 de la segunda. Posteriormente entraron en servicio los DC8 y a continuación los Boeing 747, conocidos como *Jumbos* que con sus más de 400 pasajeros, superior velocidad de crucero, confort y precios asequibles, transformaron totalmente el panorama de los vuelos trasatlánticos, comenzando la lenta desaparición del servicio marítimo y de los grandes buques de línea como transporte de pasajeros.

Sin embargo, el definitivo declive del servicio trasatlántico fue realmente el drástico recorte en la admisión, cuando no la prohibición total, de inmigrantes por parte de Norteamérica, Canadá y Argentina, a partir de la década de los años veinte ya que la demanda de pasajeros quedó limitada a la normal de viajeros, insuficiente a todas luces para cubrir una mínima parte de la oferta.

Fue entonces cuando las compañías navieras se vieron forzadas a conseguir nuevos mercados para rentabilizar las muy elevadas y recientes inversiones en buques de nueva construcción. La gran mayoría de las compañías comenzaron a transformar sus buques de línea en barcos de cruceros turísticos con el fin de explotar nuevos mercados. Sin embargo, estos buques diseñados para el transporte de pasajeros estaban muy lejos de reunir las condiciones y características de los barcos de cruceros, tales como espacios públicos amplios y confortables, salones de estar, bares, salas de espectáculos y otros donde se pudiera ofrecer al nuevo pasajero de clase única suficientes actividades lúdicas para el disfrute de sus vacaciones, única finalidad del viaje, siendo necesario invertir grandes cantidades de dinero para su adaptación.

A partir del año 1960 el mercado mundial y en especial el americano, experimenta un tremendo auge debido a la nueva estrategia de las compañías de ofrecer precios muchos más asequibles con buques de más capacidad, lo que dio entrada en el mercado al segmento de pasajeros de clase media, por lo que las vacaciones en un buque de crucero dejaron de ser exclusivas de una sociedad privilegiada.

Desde el año 1960 hasta el 2001 tanto la oferta como la demanda se han multiplicado varias veces. El crecimiento medio ha sido del ocho por ciento anual hasta el año 2000. Sin embargo, el número de personas que ha realizado un crucero está muy por debajo del enorme potencial existente en todo el mundo. En el año 2000 el número de pasajeros superó los 10,5 millones. De este número de pasajeros corresponde siete millones al mercado norteamericano, que, sin embargo, representa únicamente el 2,9 por ciento de su mercado turístico anual. Los pasajeros europeos, que han

alcanzado el pasado año la cifra de 1,2 millones representan únicamente el 0,9 por ciento del total del turismo europeo. El resto corresponde a otras nacionalidades. En la actualidad, y en lo que se puede calificar como la nueva era del crucerismo, existen potentísimos grupos navieros que prácticamente dominan el mercado mundial.

1.5.1. - Compañías americanas

A partir de 1960 comenzó un ritmo continuado de expansión de la industria gracias a la promoción, por parte de las compañías de cruceros, de ofertas económicas asequibles a las clases medias del mercado norteamericano.

| Compañía | Sede corporativa |
|---------------------------|------------------------------|
| American Canadian. | Warren. Richmond. California |
| American Hawai Cruises | Nueva Orleans. Luisiana |
| Carnival Corporation | Miami. Florida |
| Carnival Cruise Lines | Miami. Florida |
| Celebrity Cruises | Miami. Florida |
| Clipper Cruise Lines | San Luis. Mobile. Alabama |
| Costa Cruise Lines | Miami. Florida |
| Classical Cruises | Nueva York. Nueva York |
| Cruise West | Seattle. Washington |
| Crystal Cruises | Los Ángeles. California |
| Cunard Line | Miami. Florida |
| Delta Queen Steamboat Co. | Nueva Orleans. Luisiana |
| Disney Cruise Line | Fort Lauderdale. Florida |
| Holland America Line | Seattle. Washington |
| Lindblad Expeditions | Nueva York. Nueva York |
| Norwegian Cruise Lines | Miami. Florida |
| Orient Lines | Fort Lauderdale. Florida |
| P&O Princess Cruises | Santa Clara. California |
| Radisson Seven Seas | Fort Lauderdale. Florida |
| Renaissance Cruises | Fort Lauderdale. Florida |
| Regal Cruises | Palmeto. Florida |
| Royal Caribbean Cruises | Miami. Florida |
| Royal Olympic Cruises | Nueva York. Nueva York |
| SeaDream Yatch Club | Miami. Florida |
| Seaborn Cruises | Miami. Florida |
| Silversea Cruises | Fort Lauderdale. Florida |
| Star Clipper | Coral Gables. Florida |
| Unites States Lines | Nueva Orleans. Luisiana |
| Windstar Cruises | Seattle. Washington |
| Windjammer Barefoot | Miami Beach. Florida |
| World Explorer Cruises | San Francisco. California |

Tabla 1.3

La tabla 1.3 relaciona las compañías con base en Norteamérica, dedicadas exclusivamente a la industria del crucero.

En 1966 el industrial norteamericano Mr. Ted Arison y la naviera noruega Kloster Reederei formaron sociedad (*Middlerniss 1997*) para explotar una línea de cruceros en el Caribe, con base en el entonces pequeño puerto de Miami. La línea fue un auténtico éxito viéndose obligados rápidamente a ampliar la oferta con nuevas unidades. Su primer buque fue el *Sunward* en el año 1966, al que siguieron el *Starward* en 1968, el *Skyward* en 1969 y el *Southward* en 1971, todos buques de segunda mano transformados y acondicionados. En el año 1972 la sociedad se disolvió formando cada socio separadamente su propia naviera. Mr. Ted Arison estableció Carnival Cruises y Kloster fundó Royal Caribbean. Ambas compañías se han convertido en poderosísimos grupos que dominan cerca del 70 por ciento del mercado mundial.

Carnival Corporation / Carnival Cruise Lines.

Esta Compañía fue fundada en 1972 por Mr. T. Arison, inmediatamente después de la separación de Kloster. Su primer buque fue el *Mardi Gras* ex *Empress of Canada* que adquirió a la naviera británica Canadian Pacific. Este buque lo dedicó a cruceros de tres y cuatro días por las islas caribeñas, con base en el puerto de Miami. Posteriormente, en el año 1974 adquirió a la misma compañía el *Empress of Britain*, cambiándole el nombre a *Carnivale*, y en 1978 compró a Greek Line el *Queen Ana María*, bautizándole *Festivale*. En el año 1981 compró en Noruega un nuevo buque aún en construcción, que pasó a formar parte de la flota con el nombre de *Tropicale*. Con estos cuatro buques en el año 1982 había transportado cerca de 200.000 pasajeros que alcanzaron la cifra de 1.000.000 en 1990. En 1985 construyó en astilleros daneses un nuevo buque, el *Holiday* y en 1987 el *Jubilee*, éste último en astilleros suecos.

Carnival fue aumentando su cuota en el mercado mediante la compra de las navieras Holland America Line y Wind Star Cruises y comenzó la construcción en astilleros finlandeses de los nuevos buques, *Fantasy*, *Ecstasy*, *Sensation*, *Fascination*, *Imagination* e *Inspiration*. En 1996 construyó en el astillero Fincantieri de Italia, el *Carnival Destiny* de 101.000 GT con una capacidad de 3.360 pasajeros.

En 1994 amplió su mercado al Mediterráneo formando sociedad con la compañía griega Epirotiki, unión que se disolvió en 1996. Este mismo año Carnival, en sociedad con la agencia de viajes británica Airtours, adquirió

una importante participación del accionariado de la línea italiana Costa Cruises de Génova, firmemente asentada en el Mediterráneo. En 1988 comenzó en el mercado asiático iniciando la oferta de cruceros con su buque *Tropicale*.

En los años 1999 y 2000 puso en servicio un segundo y tercer buque de la serie *Fantasy* de 101.000 GT, llamados *Elation* y *Carnival Triumph*.

En la actualidad Carnival Corporation es el primer grupo naviero de buques de crucero del mundo. Está formado por las navieras Carnival Cruises, Costa Cruise, Cunard Line, Holland América Line, Windstar Cruises y Seaborn, empresas que fue adquiriendo a partir de 1996 junto con varias unidades de nueva construcción.

La flota combinada del grupo se compone en la actualidad de 46 buques, totalizando cerca de 67.800 camas. A principios del año 2002 tenía en construcción, o con órdenes en firme en astilleros europeos, cinco nuevas unidades, tres de ellas de 110.000 GT y 3.000 pasajeros y dos de 85.000 GT y 2.000 pasajeros.

Chandris / Celebrity Cruises

Fundada en Grecia en 1932 por el grupo naviero Chandris. En 1992 es adquirida por el grupo norteamericano Overseas Shipholding, trasladando su sede corporativa a Miami, Florida. (USA). Esta compañía ofrecía cortos viajes de turismo por el Mar Egeo con buques de pequeño porte, adquiriendo bastante importancia a partir de 1960. Otra de sus actividades era el transporte de emigrantes a Australia con el buque de línea *Australis*, operando bajo contrato con el gobierno australiano, acuerdo que expiró en 1977 y no fue renovado por Australia debido a la paralización de inmigración en este país.

En estas fechas comenzó su andadura en la industria del crucero fuera del mar Egeo. Adquirió varios buques de pasajeros de segunda mano y después de someterlos a las necesarias transformaciones comenzó su explotación dentro del segmento medio bajo de buques de crucero. Estos fueron el *Britanis*, *Patris*, ex *Bloemfontein Castle*, *Elinis* y *Amerikanis* ex, *Kenia Castle*.

El *Australis*, con su nuevo nombre *America*, comenzó su servicio de cruceros en 1978 desde Nueva York al Caribe. En 1979 después de nuevo cambio de nombre a *Italís*, volvió al Mediterráneo.

En 1982 la flota de Chandris estaba compuesta por el *Britanis*, *Ellinis*, *Amerikanis*, y el *Victoria*, ex *Dunnotar Castle*. A partir de este año la empresa pasó por diversas vicisitudes hasta que en 1992, año del sesenta aniversario de la fundación de la compañía, cambió su nombre a Celebrity Cruises. Este cambio supuso en realidad el nacimiento de una nueva empresa que emprendió un amplio plan de expansión con modernos buques de cruceros. A partir de esta fecha su flota comenzó una importante expansión, incorporando en 1992 las nuevas unidades *Horizon* de 46.911 GT y 1.660 pasajeros, el *Zenith* buque gemelo del anterior, y el *Galileo Galilei*, que adquirió a Lloyd Triestino, el cual después de una gran transformación comenzó sus singladuras con el nombre de *Meridian*. El veterano *Britanis* continuó navegando hasta que se incendió en 1994. El *Victoria* y el *Amerikanis* continuaron en servicio hasta 1993. En el período de 1995 a 1997 construyó el *Century*, *Galaxy* y *Mercury*, todos ellos de 91.000 GT y 1.950 pasajeros de capacidad.

Celebrity Cruises fue adquirida en 1977 por Royal Caribbean International, grupo del que forma parte en la actualidad, pero continúa operando como empresa independiente con gestión propia.

En el año 2000 puso en operación el nuevo el *Millennium* (figura 1.5), de 91.000 GT y 1.950 pasajeros que se unió a su flota de ocho buques. En mayo de 2002, entró en servicio el *Constellation*, de la serie Millennium.



Figura 1.5. *Millennium*

Costa Line

Fundada en Italia, inició su andadura en 1947 con el transporte de emigrantes de este país a Sudamérica con un buque de segunda mano. En 1960 poseía cuatro buques de línea, también de segunda mano, y el *Eugenio C* construido en 1958. Se inició en la industria del crucero en 1959 con el *Franca C*, buque de pasajeros construido en 1914.

En 1970 su flota estaba compuesta por el *Eugenio C*, el *Franca C* ex *Medina* que opera en la actualidad como buque librería-exposición con el nombre de *Doulos*; el *Flavia* que efectuaba viajes de tres y cuatro días por el Caribe, el *Clara C* ex *Flandes* de French Line, el *Federico C* ofrecía cruceros por el Caribe y en verano por el Mediterráneo, mar Negro y norte de Europa.

La expansión de la compañía comenzó a partir de 1979, cuando fletó a la naviera griega Carras los buques *Daphne* y *Danae*. En 1981 fletó a Hapag Lloyd el *Europa* ex *Kungsholm*, que operó con el nombre de *Columbus*. En estas fechas la flota de Costa estaba compuesta por los siguientes buques: *Eugenio Costa* (figura 1.6) ex *Eugenio C*, *Enrico Costa*, *Columbus*, *Carla Costa*, *Flavia*, *Daphne* e *Italia*.



Figura 1.6. *Eugenio Costa*

En 1990 adquirió dos buques porta contenedores procedentes de Johnson Lines, que transformó en buques de crucero. Comenzaron a navegar con los nombres de *Costa Marina* y *Costa Allegra*, con capacidad para 1.050 pasajeros cada uno de ellos. En 1963 adquirió a Lloyd Triestino el *Giuglielmo Marconi*, actual *Costa Riviera*.

En 1991 construyó sus primeros buques especialmente diseñados para cruceros, en los astilleros Fincantieri de Génova, que fueron el *Costa Clásica* y el *Costa Romántica*, ambos de 1.766 pasajeros. En 1996 construyó en los astilleros alemanes Bremen Vulcan el *Costa Victoria* y *Costa Olimpia*, con capacidad de 2.250 pasajeros cada uno. Por esta época adquirió el *Pearl* que dedicó a cruceros en la isla de Cuba con el nombre de *Costa Playa*, servicio que tuvo que abandonar por razones políticas cuando Costa Crociere pasó a ser propiedad del grupo norteamericano Carnival Corporation.

En 1997 continuó su plan de expansión mediante la construcción de sus tres nuevos buques, siendo estos el *Costa Victoria*, *Costa Romántica* y *Costa Clásica* de 50.950 GT y 1.764 pasajeros.

El área cubierta por sus itinerarios está muy en función de la estrategia del grupo Carnival Corporation, del que forma parte.

Su flota actual consta de ocho modernos buques de gran porte, teniendo además en construcción los siguientes: *Costa Mediterránea* de 86.000 GT y 2.114 pasajeros y el *Costa Fortuna* de 110.000 GT y 2.720 pasajeros, ambos previstos para ser entregados en el año 2003. El *Costa Mágica* de las mismas características que el *Costa Fortuna*, está prevista su terminación para el año 2004.

Recientemente ha entrado en el mercado alemán con el *Costa Marina* que ha transformado y renovado adaptándole a la particular idiosincrasia del crucerista alemán.

Crystal Cruises.

Fundada en 1988 en Los Ángeles por la compañía japonesa Nipón Yusen Kaisha (NYK), con el fin de entrar en la industria del crucero. Comenzó sus actividades con el *Crystal Harmony*, de 48.000 GT, unidad construida en Japón en 1990. En 1995 construyó en los astilleros finlandeses el *Cristal Symphony*, de 1010 pasajeros. Estos dos barcos se sitúan en la parte superior del segmento de super lujo. Tiene en construcción un tercer buque denominado *Crystal Serenity* de 68.000 GT y 1.100 pasajeros, también correspondiente al segmento de gran lujo.

Cunard Line

Compañía británica de gran prestigio y tradición, que reanudó su oferta de cruceros después de la finalización de la segunda guerra mundial, con el *Caronia* construido en 1948. Originalmente este buque estuvo dedicado al servicio trasatlántico de pasajeros en combinación con cruceros, pero debido a su gran aceptación en este último campo, a partir de 1949 fue dedicado exclusivamente a cruceros turísticos después de sufrir algunas transformaciones entre las que se cuentan la unificación de las clases primera y segunda en una única clase. Su base fue establecida en Nueva York. Comenzaba la temporada ofreciendo un crucero alrededor del mundo de noventa y dos días de duración, seguido en primavera por viajes al Mediterráneo, en verano a los fiordos noruegos y Cabo Norte durante cuarenta y cinco días y a partir de octubre durante sesenta días, al Mediterráneo y mar Negro. Este programa se interrumpió en 1965, cuando fue sometido a una gran transformación con mejora y ampliación de lugares públicos, cines, teatros, piscina, etc. Posteriormente fue adquirida por la compañía norteamericana Universal Line S.A. La nueva propietaria decidió cambiarle el nombre a *Caribia*, siendo amarrado en Nueva York en 1969. En 1974, durante su remolque a Kaohsiung para su desguace, tuvo que entrar de arribada en la isla de Guam, donde colisionó con el rompeolas del puerto y se partió en tres secciones, quedando definitivamente en este puerto.

En 1963 Cunard convirtió sus buques de línea *Carmania* y *Franconia* en buques de crucero con los que estuvo operando hasta 1973, cuando fueron vendidos a la antigua Unión Soviética. En 1968 puso en servicio el *Queen Elizabeth 2*, de 2025 pasajeros, que aún permanece en activo después de haber sido transformado y actualizado en Alemania en 1987 y en el Reino Unido en 1995.

En 1971 Cunard Line fue adquirida por el grupo británico Trafalgar House. En 1971 y 1972 entraron en servicio las nuevas unidades *Cunard Adventure* y *Cunard Ambassador*, de 14.100 GT. Este último se perdió por fuego en una travesía de Miami a Nueva Orleans en 1974. En 1975 construyó dos nuevos buques en Dinamarca con los nombres de *Cunard Princess* y *Cunard Countess*, ambos de 950 pasajeros del segmento de super lujo.

En 1983 unió a su flota el *Sagafjord* y *Vistafjord*, ambos del segmento de lujo y procedentes de Hølland América Line, y en 1986 fletó a Norske

Cruise A/K dos pequeñas unidades de súper lujo llamadas *Sea Goddess I* y *Sea Goddess II*, ambas de 116 pasajeros cada una.

En 1992 fletó los buques *Crown Monarch*, *Crown Jewel* y *Crown Dynasty*, que mantuvo bajo su operación hasta 1996. Este año adquirió la naviera Royal Viking Line junto con su buque *Royal Viking Sun* de 37.845 GT, construido en 1988.

La imagen de Cunard Line se deterioró bastante cuando en el año 1995 comenzó una profunda reforma del *Queen Elizabeth 2*, (figura 1.7), e inició un viaje trasatlántico desde Southampton a Nueva York cuando aún no habían finalizado totalmente los trabajos, permaneciendo a bordo parte del equipo de étnicos y obreros que trabajaron durante la travesía. Esto motivó que el viaje fuera un auténtico fracaso, por las numerosas protestas y reclamaciones de los pasajeros.



Figura 1.7. *Queen Elizabeth 2*

En 1995 Cunard decidió abandonar el mercado del segmento medio económico y procedió a la venta del *Cunard Princess* a Mediterranean Shipping; el *Cunard Countess* a Awani Shipping de Indonesia, y el *Sagaffjord* a la naviera británica Saga Cruises. Después de estas ventas la flota de Cunard queda compuesta por cinco buques: *Queen Elizabeth 2*; *Vistafjord*, *Royal Viking Sun*, *Sea Goddess I* y *Sea Goddess II*.

En 1998 Cunard es adquirida por el grupo Carnival Corporation, iniciando una importante reestructuración. En el año 2002 ha comenzado la construcción en los astilleros franceses Chantiers l'Atlantique del nuevo *Queen Mary 2*, de 150.000 GT y 2.620 pasajeros, con un coste de \$780

millones, categorizado en el segmento de gran lujo, estando prevista su entrega para diciembre de 2003.

Delta Queen Steamboat Company

Fundada en 1976 en Nueva Orleans, esta compañía está especializada en operar buques clásicos de propulsión de palas por el Río Mississippi.

Su flota está compuesta por un total de cuatro buques de navegación fluvial: *American Queen* de 420 pasajeros construido en 1995; *Columbia Queen* de 174 pasajeros, construido en 2000; *Delta Queen* de 176 pasajeros, construido en 1927, y el *Mississippi Queen*, de 402 pasajeros y construido en 1976.

Disney Cruise Line

Compañía con sede en Lake Buena Vista, Florida, formada en 1994 por Disney Distributions. Su primer barco fue el *Disney Magic* en 1998 y en agosto de 1999 terminó su segundo buque el *Disney Wonder*. Ambos buques tienen una capacidad de 1.750 pasajeros con posibilidad de poder admitir hasta 3.325 habilitando camas supletorias en los camarotes. Ambos buques ofrecen cruceros a las Bahamas desde Cabo Cañaveral de cuatro días de duración. Está dedicado principalmente a vacaciones familiares.

Holland Amerika Line.

Compañía de origen holandés de gran tradición marítima a escala mundial. Al final de la segunda guerra mundial reanudó su servicio trasatlántico de buques de línea a Nueva York desde puertos europeos con el *Nieuw Amsterdam*, el *Statendam* y el *Róterdam*. A partir de 1966 el *Statendam* fue dedicado totalmente a cruceros, siguiéndole en 1969 con el *Rotterdam* y en 1971 el *Nieuw Amsterdam*.

En 1983 Holland América Line suspende el servicio de cruceros de Nueva York a Bermudas y traslada sus oficinas a Seattle. Adquiere la agencia de viajes Westours, fusionando las dos compañías. La nueva empresa toma el nombre corporativo de Holland América Westours e inicia un extenso plan de cruceros a Alaska. En 1988, esta compañía y Wind Star Cruises, son adquiridas por Carnival Corporation.



Figura 1.8 *Maasdam*

En 1993 la Compañía inicia la construcción de cuatro nuevos buques de 55.450 GT a los que bautizó con los nombres de unidades anteriores: *Maasdam*, (figura 1.8), *Ryndam*, *Veendam* y *Statendam*, siendo completada la serie en 1996. Continuó con su plan de nuevas construcciones con las siguientes unidades: *Volendam* en 1999, *Zaandam* y *Amsterdam* en el 2000. En la actualidad tiene en construcción cuatro buques gemelos de 85.000 GT y 1.848 pasajeros cuyos nombres son el *Zuiderdam* cuya entrega está prevista para 2002; *Oosdam* en 2003 y otros dos aun sin denominar. Tres de los buques se están construyendo en los astilleros italianos Fincantiere y el cuarto en el francés Chartiers l'Atlantique.

Actualmente, como parte que es del grupo Carnival Corporation, está experimentando una gran expansión, ofreciendo viajes a Alaska en verano y cubriendo la casi totalidad de itinerarios del Mediterráneo, Europa, Caribe y mercado asiático del Pacífico e Índico.

Norwegian Caribbean Line

Compañía de origen noruego fundada en Oslo en 1965 por la familia Kloster, comenzó a operar en el Caribe en sociedad con Ted Arison, con los buques *Sunward*, *Starward* y *Skyward* hasta 1972 cuando se produce la disolución de la sociedad. En 1977 cambia el nombre a Norwegian Cruise Lines, conservando las mismas siglas (NCL) con las que se le conoce actualmente.

En 1977 compra el *Cunard Adventurer* cambiándole el nombre a *Sunward II*. En 1990 adquiere el *France*, transformándolo y acondicionándolo para el servicio de cruceros bautizándolo con el nombre de *Norway*.

En 1980 adquiere la naviera griega Royal Cruise Line, uniendo a su flota sus tres buques de esta compañía: el *Royal Odyssey*, *Golden Odyssey* y la nueva construcción *Crown Odyssey*. Continúa operando por el Caribe, Mediterráneo y Norte de Europa. En 1999 compra la naviera británica Orient Lines, cuya flota estaba compuesta por los buques *Marco Polo* y *Crown Odyssey*. Este mismo año pasa a ser propiedad del grupo malayo Star Cruises y entra a formar parte del mismo, situación en que se encuentra actualmente.

La flota de NCL se compone en la actualidad de nueve buques con capacidad para unos 16.898 pasajeros, incluyendo los dos de Orient Lines. Tiene en construcción el *Norwegian Dawn* de 2.200 camas prevista su entrega en presente el año 2002.

Orient Line.

Compañía británica adquirida en 1990 por Norwegian Cruise Line. En la actualidad está integrada en el grupo Star Cruises de Malasia del cual forma parte al adquirir esta última compañía Norwegian Cruise Lines.

Ofrece viajes en verano al Mediterráneo y el resto del año a Australia, Nueva Zelanda, África, India, Egipto y Asia.

Su flota, integrada en el segmento premium, está compuesta por dos buques: *Crown Odyssey*, de 1.050 pasajeros y el *Marco Polo* de 800 pasajeros.

Premier Cruises

Fundada en 1997 en Port Cañaveral, Florida, mediante la fusión de las navieras norteamericanas Dolphin Cruises, Seawind Cruises y Premier Cruises.

Comenzó sus operaciones con el *Seabreeze* al que inmediatamente después se le unieron el *Seawind Crown*, *Oceanic*, *Edimburg Castle*, *Island Breeze*, y *Rembrant*.

Operó cruceros del segmento medio económico por el Caribe, Nueva Inglaterra, Canadá, Méjico y el Mediterráneo.

En Septiembre de 2000 se declaró en bancarrota, y sus barcos fueron embargados. La disolución total de la compañía se produjo un mes después y sus barcos vendidos en pública subasta.

Princess Cruise.

Compañía norteamericana fundada en Seattle en 1964. Comienza en el mercado ofreciendo cruceros a México, costa oeste de Norteamérica y Alaska. Comenzó con el *Princesa Patricia*, aumentando su flota con otros buques, entre los que se cuentan el *Princess Italia*, *Princess Carla*, *Island Venture* e *Island Princess*, efectuando cruceros por los puertos mejicanos del Pacífico y en verano a Alaska.

En 1974 es adquirida por la naviera británica P&O, pasando a denominarse P&O Princess Cruises. Su más famoso buque fue el *Pacific Princess*, protagonista de una popular serie de televisión, más conocido por “*Love Boat*” que contribuyó en gran manera a la popularidad del crucero en el mercado norteamericano. En la actualidad opera 10 buques con más de 19.000 camas en los segmentos contemporary y premium con el nombre comercial de P&O Princess Cruises.

P & O Princes Cruises

Es el nombre corporativo de P&O y Princess Cruises. Al adquirir la primera de ellas la naviera norteamericana Princess Cruises, unió los dos nombres en el comercial de *P&O Princess Cruises*. Ha sufrido una gran transformación desde la época en que como P&O ofrecía cruceros ocasionales con sus buques de línea a Australia desde el Reino Unido. La entrada en la moderna industria del crucero la realizó mediante la compra en 1973 de la compañía norteamericana Princess Cruises, con base en Los Ángeles, y la posterior adquisición de la británica Sitmar Cruises.



Figura 1.9. *Gran Princess*

Actualmente el grupo P&O consta de las siguientes navieras: En Norteamérica, Princess Cruises; en el Reino Unido, P&O Cruises y Swan Hellenic; en Alemania, Aida Cruises y en Australia P&O Holidays.

Tiene en construcción en diferentes astilleros europeos otros cuatro barcos entre los que figuran dos de 109.000 GT y 2.800 pasajeros y dos de 88.000 GT y 1.800 pasajeros.

Es el tercer grupo después de Carnival y Royal Caribbean International (RCI). En el año 2002 comenzó negociaciones para unirse a RCI. El nuevo grupo pasaría a ser el primero a escala mundial, incluso por encima del Grupo Carnival.

Radisson Seven Seas Cruises

Es propiedad de Radisson Hospitality Worldwide, que en 1994 adquirió y fusionó las compañías Radisson Diamond Cruises y Seven Seas Cruise Line, tomando el nombre corporativo actual. Tiene su sede en Fort Lauderdale, Florida.

En 1999 se asoció a V. Ships, importante grupo mundial de gestión de buques. La nueva sociedad posee dos buques de nueva construcción: el *Seven Seas Mariner* y el *Seven Seas Navigator*, de 720 y 490 pasajeros respectivamente gestionado por V. Ships. Actualmente esta considerada como la primera en el mercado de cruceros de super lujo.

Su flota actual está compuesta por el *Paul Gaugin*, fletado a casco desnudo a la naviera francesa Services et Transports de Le Havre, el *Radisson Diamond* de 350 pasajeros; el *Song of Flower* de 180 pasajeros; el *Seven Seas Navigator* de 490 pasajeros y el *Seven Seas Mariner* de 720

pasajeros, todos ellos del segmento más alto de lujo. Actualmente tiene en construcción el *Seven Seas Voyager* de 700 pasajeros y previsto para el año 2003.

Renaissance Cruises

Fundada en Noruega en 1991 por un grupo de inversores italianos, americanos y europeos. En 1994 fue adquirida por inversores americanos y europeos.

La compañía comenzó a operar en el segmento de lujo con ocho buques de nueva construcción de 4.300 GT y 114 pasajeros cada uno, bautizados con el nombre *Reinassance* seguidos de un número romano. La flota se componía de los siguientes buques: *Renaissance I*, *Renaissance II*, *Reinaiassance III*, *Renissance IV*, *Renaissance V*, *Renaissance VI*, *Renaissance VII* y *Renaissance VIII*.

En 1997 comenzó con un importante plan de expansión mediante la construcción de ocho nuevos buques del segmento de lujo, de 30.200 GT y 684 pasajeros, bautizándoles con la letra “R”, seguido de un número árabe. El 1998 recibió el *R1* y *R2*, en 1999 el *R3* y *R4*, en el 2000 el *R5*, *R6* y *R7*, y el último, el *R8* en 2001. Su actividad se desarrolló en todo el mundo, ofreciendo cruceros por el Mediterráneo, Lejano Oriente, Pacífico, Índico y norte de Europa.

A partir de 1996 comenzó a vender de la primera serie *Renaissance*, y a principios de 2001 solo operaba de su primitiva flota, el *Renaissance VII* y el *Renaissance VIII*.

En 1999 la compañía comenzó a experimentar graves dificultades económicas en gran parte debido a la enorme inversión financiada por bancos franceses, que le suponía la construcción de ocho nuevos barcos de serie “R” en tan corto espacio de tiempo

A principios del año 2001 fue adquirida por un grupo inversor americano que llevó a cabo una gran reestructuración de la empresa. Sin embargo esto no fue suficiente para reflotar la compañía y en septiembre de 2001 se declaró en bancarrota. Sus barcos fueron embargados por el banco francés que había financiado las construcciones y toda la flota fue amarrada en diferentes puertos del mundo en espera de nuevas utilizaciones. Actualmente la totalidad de los barcos han sido vendidos o bien fletados bajo la administración de los bancos acreedores.

Royal Caribbean International. (RCI). Royal Caribbean Cruise Line (RCCL)

Compañía fundada en 1972 para el servicio en el Caribe por el grupo naviero noruego Kloster a raíz de la disolución de la sociedad formada por Mr. Arison, fundador de Carnival. Sus primeros buques fueron el *Song of Norway*, *Nordic Prince* y *Sun Viking*, todos ellos de nueva construcción en astilleros finlandeses. En 1980 aumentó su flota con el *Song of America*.

En 1987 construyó el *Sovereign of the Seas*, de 73.192 GT. En 1982 el *Viking Serenade* al que siguieron entre los años 1991 y 1996 el *Monarch of the Seas*, *Majesty of the Seas* (figura 1.10), *Legend of the Seas* y *Splendour of the Seas*, todos ellos de la misma serie y características del *Sovereign of the Seas*.

En 1997 adquirió la naviera Celebrity Cruises, fundada Grecia en 1989 por el armador helénico Chandris. No obstante, ésta ha continuado operando independientemente formando parte del grupo pero, a todos los efectos, con gestión propia. En 1997 tomó el nombre corporativo de Royal Caribbean International (RCI). A partir de entonces ha construido varias unidades y en la actualidad posee una flota combinada, con inclusión de la flota de Celebrity, de 25 buques y 50.825 camas. Hasta el año 2006, tiene ordenados o en construcción, cinco buques desde el *Brilliance of the Sea* de más de 88.000 GT y 2.000 pasajeros, hasta el *Navigator of the Seas*, de 140.000 GT y 3.800 pasajeros. Royal Caribbean mantiene su posición de segunda compañía de cruceros más importante del mundo.



Figura 1.10. *Majesty of the Seas*

SeaDream Yatch Club

Esta compañía fue formada en Miami en el año 2001 por dos antiguos ejecutivos de Cunard Line. Al vender esta última parte de su división Seaborn Cruise Line de cruceros de lujo, adquirieron el *Seaborn Goddess I* y *Seaborn Goddess II*, para formar una compañía de alto standing. Los barcos fueron bautizados con los nombres de *SeaDream I* y *SeaDream II*. Cada uno de ellos tiene una capacidad de 166 pasajeros.

Seabourn Cruise Line

Esta empresa, con base en Miami, era una división de Cunard Line hasta hace poco tiempo. En la actualidad tiene operatividad propia aún perteneciendo al grupo Carnival Corporation. Está catalogada en el segmento más alto de buques de lujo. Recientemente ha vendido dos de ellos. Ofrece viajes por el Caribe, Mediterráneo, Norte de Europa, etc.

Su flota actual está compuesta por *Seaborn Legend* de 204 pasajeros; *Seabourn Pride* de 204 pasajeros; *Seabourn Spirit* de 204 pasajeros y *Seabourn Sun* de 758 pasajeros.

Silversea Cruises

Compañía establecida en Fort Lauderdale desde 1994. Perteneció al segmento de super lujo. En la actualidad su flota está compuesta por cuatro buques: *Silver Cloud* y *Silver Wind* de 296 pasajeros; *Silver Shadow* y *Silver Whisper* de 396 pasajeros.

Star Clipper

Fundada en 1990. Establecida en Coral Gables, Florida, su flota consiste en tres veleros de súper lujo y ofrece cruceros en todo el mundo.

En la actualidad, su flota está compuesta por el *Star Clipper* y el *Star Flyer* ambos de 170 pasajeros, construidos en 1991 y 1992 respectivamente. Recientemente ha puesto en servicio el *Royal Clipper* construido en el año 2000 con una capacidad de 228 pasajeros.

United States Lines

Con base en Nueva Orleans, esta compañía opera en Hawái, ofreciendo viajes alrededor de las islas con su buque *Patriot*, ex *Nieuw Ámsterdam*.

Forma parte del grupo American Classic Voyages. En la actualidad este grupo está atravesando dificultades económicas por lo que es problemática la finalización de dos nuevos buques que tiene ordenados en los astilleros norteamericanos Ingalls y su continuidad en el mercado

Windjammer Barefoot Cruises.

Establecida en Miami Beach, Florida, ofrece varios cruceros informales con buques de vela en el área del Caribe. Su flota se compone de los siguientes buques: *Amazing Grace*, de 96 pasajeros; *Flying Cloud* de 78; *Legacy* de 122; *Mandalay* de 72; *Polinesia* de 126 y *Yankee Clipper*, de 66 pasajeros construido en 1927.

Wind Star Cruises

Esta compañía forma parte del Grupo Carnival Corporation. Tiene su sede corporativa en Seattle, Washington. Su flota de esta compuesta por tres buques del segmento de gran lujo de propulsión mixta de motor y vela. Fue la primera compañía que ofreció cruceros singulares de alto standing. Su flota actual se compone del *Wind Song*, *Wind Spirit*, *Wind Star* (figura 1.11) y *Wind Surf*, contruidos en 1987, 1988 y 1999 respectivamente, con una capacidad de 148 pasajeros cada uno. El *Wind Surf* ex *Club Med I* fue adquirido hace dos años al armador francés Services et Transports de Le Havre, habiendo sido construido en 1990 con una capacidad para 312 pasajeros.



Figura 1.11 *Wind Star*

1.5.2.- Compañías operadoras con base en Europa

| Compañía | Sede Corporativa |
|--------------------------------|--------------------------|
| Airtour Sun Cruises | Manchester. Reino Unido |
| Arcalia Shipping | Lisboa. Portugal |
| Aida Cruises Seetours | Rostok. Alemania |
| Club Med | Paris. Francia |
| Costa Crociere | Génova Italia |
| Delphin Seereisen | Offenbach. Alemania |
| Festival Cruises | Oreo. Grecia |
| First Choice | Londres. Reino Unido |
| Fred Olsen Cruises | Suffolk. Reino Unido |
| Hapag-Lloyd Kreuzfahrten | Hamburgo. Alemania |
| Island Cruises | Londres. Reino Unido |
| Norwegian Coastal Voyage | Narvik. Noruega |
| Louis Cruise Line | Nicosia. Chipre |
| Mar Line Shipping Co. | Almería. España |
| Mediterranean Shipping Cruises | Napoles. Italia |
| Peter Deillman Reederei | Neustadt. Alemania |
| Phoenix Reisen | Bonn. Alemania |
| Plantours & Partner | Bremen. Alemania |
| P & O Cruises | Southampton. Reino Unido |
| Royal Olympic Cruises | Pireo. Grecia |
| Saga Shipping Company | Sandgate. Reino Unido |
| Sea Cloud Cruises | Hamburgo. Alemania |
| Seetours Aida | Rostok. Alemania |
| Swan Hellenic | Londres. Reino Unido |
| Thomsom Holidays | Londres. Reino Unido |
| Transocean Tours | Bremen. Alemania |

Tabla . 1.4

Airtours- Sun Cruises

La agencia de viajes británica Airtours organizó en 1995, a través de su división Sun Cruises, una oferta de cruceros de siete días de duración a bajo costo con el fin de entrar en el mercado europeo de vacaciones.

Opera con buques fletados ofreciendo preferentemente viajes por el Mediterráneo Occidental, dirigidos casi exclusivamente al mercado británico. Durante el año 2001 operó con los buques *Carousel* de 1.172 pasajeros, *Seawing* de 904, *Sunbird* de 1.402 y *Sundream* de 1.257. Por el momento no se conocen planes de construcción de unidades propias

Arcalia Shiping

Compañía portuguesa con base en Lisboa, Portugal. No tiene itinerarios fijos y normalmente fleta sus buques a otros operadores. En la actualidad posee tres buques: *Arion* de 340 pasajeros; *Funchal* de 510 y *Princess Danae* de 670, todos ellos bastante veteranos, construidos en 1965, 1961 y 1957 respectivamente.

Aída Cruises – Seetours

Empresa subsidiaria de P&O Cruises desde el año 2000, a raíz de la adquisición por parte de P&O de la totalidad del accionariado de Princess Cruises en 1999. Comenzó con el *Arkona* y el *AidaClara*, construidos en 1996. El nuevo armador ha ordenado dos buques de nueva construcción. Uno de ellos, el *AidaVita* (figura 1.12) ha sido entregado en el año 2002; el segundo será completado en el 2003 y su nombre será el *AidaClub*. Los dos buques tienen 42.000 GT y 1.200 pasajeros, destinados principalmente el mercado alemán.

Club Med

Esta empresa es la división de cruceros marítimos de la agencia de viajes francesa Club Méditerranée. Ha estado operando con dos buques fletados al armador francés Services et Transports de Le Havre, el *Club Med I* y el *Club Med II*, ambos de 392 pasajeros y del segmento de súper lujo.

Después de la venta del *Club Med II* a Wind Star Cruises por parte de su armador Services et Transports de Le Havre, opera únicamente con un solo buque.



Figura 1.12 *AidaVita*

Costa Crociere

Compañía de gran tradición italiana desde su fundación en Génova por la familia Costa en el año 1947, en la actualidad es propiedad del grupo Carnival Corporation y aunque mantiene sus oficinas operativas en Génova, la administración organización y estrategias de mercado, se deciden en la sede central del Grupo Carnival en Miami.

Por esta razón, Costa Crociere ha sido tratada dentro del grupo de compañías norteamericanas.

Delphin Sereisen

Agencia de viajes alemana fundada en 1981 ofrece cruceros con el *Delphin* ex *Bielorrusia*, buque fletado construido en 1975 con capacidad para 500 pasajeros y dirigido especialmente al segmento de pasajeros alemanes

Festival Cruises

Empresa griega fue fundada en 1993. En Norteamérica su nombre corporativo es First European Cruises.

Actualmente ha emprendido un gran proyecto de expansión habiendo ordenado la construcción de nuevos buques. El primero de ellos, el *European Visión*, de 1.500 pasajeros comenzó sus operaciones en el año 2001 y el segundo aún se encuentran en construcción, con el nombre de *European Dream*, comenzará a navegar en el segundo trimestre de 2002. El tercer buque, el *European Star*, efectuará su primer viaje en el tercer trimestre de 2002. Así mismo la compañía tiene firmadas dos cartas de intenciones para la construcción de otros buques que, por el momento, no se han elevado a definitivas.

En el 2000 formó sociedad con las empresas españolas Trasmediterránea e Iberojet, para la explotación conjunta de una operadora de cruceros con el nombre de Spanish Cruise Line, ofreciendo viajes económicos por el Mediterráneo Occidental durante todo el año, especialmente dirigido al mercado de español y mediterráneo. Ha mantenido este servicio en el año 2001 con el *Bolero*, de 900 pasajeros..

Su flota actual, además de los buques mencionados anteriormente, está compuesta por el *Azur*, de 720 pasajeros, *Flamenco*, de 800 y el *Mistral*, de 1.500 pasajeros y construido en 1999.

Island Cruises

Sociedad conjunta formada por la norteamericana Royal Caribbean International y la agencia de viajes inglesa First Choice, tercera en importancia en el Reino Unido después de Airtors y Thonsom.

Comenzó su actividad en 1999 operando el *Bolero* de Festival y el *Ausonia* de Louis Cruise, ofreciendo viajes económicos por el Mediterráneo y el Caribe.

En marzo de 2002 ha comenzado nuevamente su actividad con el *Island Escape*, ex *Viking Serenade*, que está siendo reacondicionado en astilleros portugueses. Tiene prevista su primera salida en marzo desde Palma de Mallorca para comenzar los cruceros por el Mediterráneo occidental hasta el mes de octubre:

Fred Olsen Lines

Su división de buques cruceros ofrece viajes con preferencia en el Mediterráneo casi exclusivamente dedicado al mercado inglés. En la actualidad opera con dos buques, el *Black Prince* de 450 pasajeros y el *Black Watch*, ex *Star Odyssey* de 798 y 807 pasajeros respectivamente.

HapagLloyd Kruezfahrten

Esta empresa es el resultado de la sociedad formada en 1997 por las empresas Hapag Lloyd Tours y Hanseatic Tours.

La nueva compañía ofrece cruceros especiales de exploración, polares y otros cruceros singulares por todo en el mundo.

Su actual flota está compuesta por el *Bremen* de 164 pasajeros; *Columbus* de 420 pasajeros; *Europa* de 408 pasajeros y *Hanseatic* de 184 pasajeros. Todos ellos de súper lujo y casi exclusivamente dedicados al mercado alemán. Opera también el *Astra II* fletado a Arkona Touristik y eventualmente el *Sea Cloud* y el *Sea Cloud II* de Sea Cloud Cruises de Hamburgo

Norwegian Coastal Voyage – Hurtingruten

Compañía noruega con base en Narvik. Ofrece cruceros por la costa noruega. Dispone de los siguientes barcos: *Harald Jark*, 169 pasajeros; *Lofoten* de 170; *Kong Harald* de 490; *Midnatsol* de 325; *Narvik* de 312; *Nordlys* de 482; *Nordkapp* de 490; *Nordnorge* de 464; *Polarlys* de 482; *Richard With* de 490 y el *Vesteralen* de 318.

Louis Cruises

Compañía establecida en Nicosia, Chipre, operaba con buques fletados en colaboración con las agencias de viaje británicas First Choice y Thomson, la francesa France Crosoires y griega Boulos, ofreciendo cruceros cortos por Egipto, Israel, Líbano, e Islas Griegas desde Nicosia.

En 1999 adquiere la mayoría del accionariado de la compañía griega Olympic Cruise Lines. La combinación de ambas compañías la convierte

en la segunda compañía europea. Su flota actual se compone de diecisiete buques, algunos de ellos de su propiedad y otros fletados.

Mediterranean Shipping Cruises

Se trata de la división de cruceros de la importante naviera Mediterranean Shipping Company con base en Ginebra. Su oferta principal consiste en cruceros por el Mediterráneo, Sudamérica y Caribe.

Su flota actual se compone de los siguientes buques: *Melody* construido en 1982 y con capacidad para 1.604 pasajeros; *Monterey*, de 1952 y 576 pasajeros, y el *Rhapsody*, ex *Cunard Princess*, de 1974 y 768 pasajeros.

Tiene dos barcos en construcción en los astilleros franceses de Chantiers de l'Atlantique que serán entregados en la primavera de 2003 y en el año 2004 respectivamente.

Peter Deilman Reederei

Compañía alemana fundada en 1982. Tiene su sede en Nuestadt in Holstein. Su primer buque fue el *Berlin*, ex *Princess Mahsuri*, construido en 1980. En 1998 construyó el *Deutschland*, de 22.400 GT y 500 pasajeros. Estos dos buques del segmento de gran lujo están casi dirigidos exclusivamente al mercado alemán.

En la actualidad su flota de navegación marítima está compuesta, además de los buques mencionados, por el velero *Lili Marleen*, construido en 1994 y con capacidad para 50 pasajeros.

Otra importante actividad de Peter Deilman es la oferta de cruceros fluviales por los ríos europeos. Su flota consta de 10 buques de navegación fluvial: *Danube Princess*, *Dresden*, *Konigsten*, *Princese de Pronvence*, *Prinzessin Von Preusen*, *Cezane*, *Katharina* y *Casanova*.

Phoenix Reisen

Agencia de viajes alemana que opera buques de navegación marítima y fluvial. Su sede comercial se encuentra en Bonn. Actualmente opera con los siguientes buques fletados: *Maxim Gorki*, ex *Hamburg*, de 625 pasajeros y construido en 1974 y el *Albatros*, ex *Dawn Princess*, de 750

pasajeros y construido en 1957. El *Regina Maris*, buque fluvial de 150 pasajeros construido en 1929 navega por el Danubio y el Rin.

P & O Cruises

Empresa británica. P&O Cruises es la división de cruceros de P & O .Tiene su sede en Southampton, Reino Unido. Se trata de la compañía británica más importante con operaciones en Norteamérica a través de su filial P&O Princess Cruises. Véase Pág. 46.

Royal Olympic Cruises

Con base en Atenas, Grecia, es el resultado de la fusión en 1995 de Sun Lines Cruises y Epirotiki. Su oferta se extiende por el Mediterráneo, mar Egeo, Báltico y Sudamérica. Posee una flota de diez buques, la mayoría del segmento económico, con bastantes años de antigüedad, excepto las nuevas construcciones del segmento premium, *Olympic Voyager* y *Olympic Explorer*, de 25.000 GT y 800 pasajeros, construidos en 2000 y 2001 respectivamente.

El resto de sus buques son: *Jasón* construido en 1965, 280 pasajeros; *Odysseus* de 1962 y 400 pasajeros; *Olympic Countess* de 1976 y 840 pasajeros; *Orpheus* de 1952 y 280 pasajeros; *Stela Oceanis* de 1965 y 300 pasajeros; *Stela Solaris* de 1953 y 620 pasajeros; *Tritón* de 1971 y 620 pasajeros y el *World Renaissance* de 1966 y 455 pasajeros.

Saga Shipping Company

Compañía británica con sede en Folkestone, Inglaterra. Opera un solo buque, con el nombre de *Saga Rose*, ex *Sagafjord*.

No se conoce que tenga planes de expansión preparando nuevas construcciones aunque si con posibles fletamentos por el creciente aumento de la demanda. Una de las características de esta empresa es de que no admite pasajeros de edad inferior a cincuenta años.

Sea Cloud Cruises

Empresa alemana con sede en Hamburgo. Posee cuatro buques dos de los cuales son de navegación fluvial, el *River Cloud*, construido en 1996 y con capacidad para 90 pasajeros y el *River Cloud II*, construido en el 2001 y 86 pasajeros. Sus otros dos buques son veleros del segmento de gran lujo: el *Sea Cloud* construido en 1931 y con capacidad para 68 pasajeros y el *Sea Cloud II* (figura 1.13), construido en el año 2000 y 96 pasajeros de capacidad.



Figura 1.13. *Sea Cloud II*

Seetours / Aida

Es la división alemana de P & O. Está dirigida principalmente al mercado alemán. Su flota la componen el *Arkona* de 1981 y 500 pasajeros; el *Astra II*, de 1974 y 402 pasajeros, y las nuevas unidades: el *AidaVita*, de 1.300 pasajeros, y el por ahora llamado *AidaClub*, todavía en construcción y que tiene prevista su entrega para el año 2003, de las mismas características que el *AidaVita*.

Swan Hellenic Cruises

Compañía británica con sede en Londres. Es propiedad de P&O. Opera un solo buque, el *Minerva*, de 1996 y 300 pasajeros y especializado en viajes educacionales dirigidos exclusivamente al mercado inglés.

Thonsom Holidays

Otra de las agencias de viajes inglesas que entró en el mercado del crucero en 1995. Trabaja exclusivamente con barcos fletados. En el 2001 tenía operando el *Emerald* de 1958 y 980 pasajeros, y el *Topaz ex Olympic* de 1962 ambos veteranos de la industria, ofreciendo precios económicos al alcance de clase media británica.

Transocean Tours

Agencia de viajes alemana que comercializa y opera cruceros fluviales de la naviera Astor. En el 2001 tenía en operación: el *Astor* de 590 pasajeros; el *Moldavia* de 150; el *Swiss Coral* de 90; el *Swiss Crown* de 150; el *Vasilij Surikov* de 150 y el *Yellow Crane* de 150 pasajeros. Todos ellos navegando por ríos europeos.

1.5.3. - Flota ex soviética

Al final de la guerra fría, la flota soviética de buques de crucero estaba compuesta por 40 unidades. Después de la desaparición de la Unión Soviética en el año 1990 la mayoría de los buques quedaron en poder de Rusia y Ucrania. (*Middlermiss 1997*).

Durante el último período de la existencia de la URSS esta flota no recibió prácticamente ninguna clase de mantenimiento por lo que, en la mayoría de los casos, su estado era muy deficiente. La flota no fue renovada y no existía ningún plan de expansión o de nuevas construcciones.

Estaba dividida en cuatro áreas geográficas: flota del Báltico, flota del mar Negro, flota del Far East y flota del Pacífico Sur. Por razones políticas, no ejerció ninguna actividad en el campo occidental hasta 1960, año en que comenzó una tímida oferta de cruceros con el fin de participar en la industria. Esta situación se mantuvo con más o menos éxito hasta la desaparición de la URSS en 1990. Después de un período de forzada inactividad a causa de la confusión generada por la transición política y social, volvió al mercado ofreciendo cruceros por el mar Negro, Mediterráneo, y mar Báltico, así como también cruceros polares con sus buques especialmente reforzados para esta navegación.

Sin embargo, el éxito no les acompañó, por lo que gran parte de sus buques fueron fletados a compañías occidentales, particularmente a navieras de Alemania, Reino Unido, Australia y Canadá, entre otras. Para su puesta en servicio fue necesaria una gran transformación ya que el concepto de crucero de los soviéticos era totalmente distinto al occidental. Poco a poco estos barcos han ido desapareciendo y los barcos supervivientes están operados por algunas compañías nacionales o en su mayoría fletados por compañías extranjeras.

La flota rusa está compuesta por buques construidos a partir del año 1960 y consta de las siguientes unidades:

Cinco buques de 20.100 GT construidos en Alemania Oriental entre 1964 y 1972. Estos buques son: *Ivan Franko*, *Alexander Puskin*, *Taras Shevchen*, *Sota Rustaveli*, y *Mikhail Lermontov*. El *Alexander Puskin* fue vendido a Orient Lines y continúa operando, después de una importante transformación, con el nombre de *Marco Polo* (figura 1.14).

Cinco buques de 15.400 GT construidos en Finlandia entre 1975 y 1976. Estos buques son: *Azerbaijan*; *Belorussia*, actual *Delphin*; *Gruziya*, actual *Odessa Sky*; *Kareliya*, actual *Leonidas Bresnev*, y *Kazakhstan*, actual *Ukrania*.

Cinco buques de 9.800 GT construidos en Polonia. Estos buques son *Dimitry Shostakovitch*, *Lev Tolstoy*, *Kostantin Simonov*, actual *Francesca*, *Mikhail Sholokov* y *Russ*.



Figura 1.14. *Marco Polo*

Ocho buques de 3.940 GT construidos en Yugoslavia. Estos buques son, entre otros: *Alla Tarasova*, *Claudia Yakelanska*, y *Antonia Nezhdanova*, habitualmente dedicados a cruceros cortos por el Ártico.

No obstante, la gran mayoría de ellos tienen una vida muy limitada debido a su antigüedad y falta de adaptación a las necesidades actuales del mercado, excesivo consumo, etc. sin contar con la casi imposibilidad de poder adaptarse a las normas IMO de seguridad y otras regulaciones internacionales.

1.5.4. - Compañías asiáticas y australianas

Existen pocas compañías en esta área ya que la industria del crucero en los países orientales no se ha desarrollado como corresponde al potencial económico de la región. La gran mayoría de los cruceros están operados por compañías occidentales como Orient América Line, Royal Caribbean, Carnival Cruises, Silversea, etc. tabla 1.6

| Compañía | Sede Corporativa |
|---------------------------|-----------------------|
| Capt. Cook Cruises | Sydney. Australia |
| Crystal Cruises | Tokyo. Japón |
| Empress Cruise Line | Kuala Lumpur. Malasia |
| Japan Cruise Line | Osaka. Japón |
| Mitsui OSK Passenger Line | Tokyo. Japón |
| New Century Cruises | Tokyo. Japón |
| P&O Cruises Australia | Sydney. Australia |
| Star Cruises | Singapore. |

Tabla 1.6

Captain Cook Cruises

Con base en Sydney opera buques de pequeño tonelaje a la Gran Barrera, Río Murray e Islas Fiji, en cruceros de dos a siete días.

En la actualidad su flota se compone de las siguientes unidades: *Reef Endeavour*, construido en 1966 y 168 pasajeros; el *Reef Escape* de 1986 y 120 pasajeros; el *Murray Princess* de 120 pasajeros; el *Captain Cook's Explorer* de 120 pasajeros y el *Spirit of the Pacific* con capacidad para 75 pasajeros.

Crystal Cruises

Esta empresa ha sido incluida en el apartado de compañías norteamericanas de este mismo capítulo.

Empress Cruise Line

Compañía malaya con base en Kuala Lumpur, opera un solo buque, *The Empress*, construido en 1966, de 10.580 GT y capacidad de 410 pasajeros.

Japan Cruise Lines

Compañía con base en Tokio. Sus dos buques el *Orient Venus* construido en 1990 de 22.000 GRT y 600 pasajeros y el *Pacific Venus* construido en 1998 de 26.000 GT y 720 pasajeros, están dedicados exclusivamente al mercado japonés.

Mitsui OSK Passenger Lines

Es la división de cruceros de una de las compañías navieras más grandes del mundo. Solamente opera dos buques exclusivamente dedicados al mercado japonés: el *Fuji Maru*, construido en 1989 de 23.340 GT y 600 pasajeros, y el *Nipón Maru* construido en 1990 de 21.903 GT y 600 pasajeros.

New Century Cruise Line

Con base en Singapore posee un único buque el *Leisure World* construido en 1969 de 16.254 GT y 1.071 pasajeros. Ofrece viajes desde Singapore a Indonesia.

NYK Cruises Co. LTD

Esta empresa es propiedad de Nippon Yusen Kaisha (NYK) que también posee Crystal Cruises con base en Los Angeles, USA. Dispone de un solo buque, el *Asuka*, de 28.856 GT y 592 pasajeros, construido en 1991 exclusivamente dedicado al mercado japonés por el Pacífico y, eventualmente, por otras zonas.

P&O Cruises Australia

Con base en Sydney, es propiedad de P&O. Posee un solo buque, el *Pacific Sky*, ex *Sky Princess*, de 43,692 GT y 1.550 pasajeros construido en 1984, que opera exclusivamente por aguas australianas.

Star Group / Star Cruises

Empresa malaya con base en Kualu Lumpur, Malasia. A partir de 1990 comenzó un ambicioso plan de expansión consistente en la construcción y fletamento de varios buques, con el objetivo de convertirse en cuarto el grupo del mundo.

En el año 2000 adquirió Norwegian Cruise Line (NCL) y Orient Lines.

Los buques de Star Cruise ofrecen servicio regular de cruceros desde Singapore, Hong Kong, Taiwán, Tailandia, Corea del Sur y Japón. Su mercado principal es el asiático.

Norwegian Cruise Line y Orient Lines operan independientemente desde Norteamérica, ofreciendo cruceros prácticamente a todo el mundo.

El plan estratégico de nuevas construcciones para aumentar su flota que comenzó en 1990, ha sido modificado, ya que varias de estas nuevas unidades todavía en construcción, han sido transferidas a la flota de sus subsidiarias Norwegian Cruise Lines y Orient Lines.

A principios del año 2001 su flota constaba de los siguientes buques gran parte de ellos fletados: *MegaStar Aries*, construido en 1988 y 72 pasajeros; *MegaStar Taurus* de 1988 y 72 pasajeros; *SuperStar Aries* de 1982 y 670 pasajeros; *SuperStar Gemini* de 1992 y 700 pasajeros; *Star Piscis* de 1990 y 1.300 pasajeros; *SuperStar Taurus* de 1992 y 9960 pasajeros; *SuperStar Virgo* de 1999 y 960 pasajeros y el *SuperStar Leo* de 2000 y 2.000 pasajeros.

Durante el año 2001 debido a la delicada situación económica, Star Group ha variado sus objetivos, encontrándose en estos momentos en proceso de importantes reestructuraciones.

1.6- Actividad de la flota española de pasajeros

La actividad de la flota española de pasajeros en la industria del crucero fue mas bien escasa y siempre integrada dentro de buques de línea. En general, las navieras españolas que se incluyen en este trabajo estaban dedicadas al transporte de carga, pasajeros y emigrantes, y no a la industria del crucero, actividad donde los armadores españoles no han sido precisamente activos en ninguna época. Sin embargo, durante las estancias de sus buques en sus áreas de actividad, ofrecían la oportunidad de cruceros visitando los puertos regulares de escala incluso, en algunos casos, ofreciendo cruceros completos durante ciertos períodos de baja actividad comercial.

Las tablas 1.7 y 1.8 nos muestran las principales compañías españolas dedicadas al transporte de viajeros en buques de línea hasta 1990 y las sobrevivientes después de 1990, donde figuran las compañías mixtas de muy reciente creación en un intento de promocionar la actividad turística marítima en el segmento de cruceristas de habla española.

| Compañías hasta 1990 |
|-----------------------------|
| Cia. Trasatlántica Española |
| Ybarra y Cia |
| Naviera Aznar |
| Naviera Pinillos |
| Cia Transmediterránea |

Tabla 1.7

| Compañías a partir de 1990 |
|----------------------------|
| Royal Hispania |
| Spanish Cruise Line |
| Pullmantur |
| Cia Trasméditerránea |

Tabla 1.8

Compañía Trasatlántica Española

Fundada en 1881 en Barcelona por D. Antonio López (*Paniagua Arturo 1998*). A partir de su constitución la nueva naviera comenzó una gran actividad marítima explotando varias líneas desde la península y puertos del Mediterráneo a Nueva York, Golfo de Méjico, Centroamérica, Brasil y Filipinas.

Desde su fundación hasta el período de posguerras, sus buques más notables fueron *Juan Sebastián Elcano*, *Cristóbal Colon*, *Mogador*,

Argentina Uruguay, Antonio López, Manuel Calvo, Buenos Aires, Montevideo y Joaquín Piélagó.

A principios de siglo Traslántica Española operaba dos viajes mensuales a Cuba y Méjico, un servicio mensual a Centro América y otro al Río de La Plata, un viaje mensual a Brasil, trece viajes anuales a Filipinas y un viaje bimensual a Fernando Poó.

En 1916 inició la construcción de cuatro buques de línea, entre ellos el *Cristóbal Colon* y *Alfonso XIII*. En 1928 adquirió los trasatlánticos *Juan Sebastián Elcano*, *Magallanes* y *Marqués de Comillas*. En 1931 suprimió la línea a Filipinas. Después del advenimiento de la República Española, suprimió las líneas del Mediterráneo a Río de La Plata, La Habana y Nueva York, manteniendo las líneas del Cantábrico a Nueva York, La Habana y Veracruz con los buques *Cristóbal Colon* y *Habana*, y la de Barcelona a Nueva York servida por el *Juan Sebastián Elcano*, *Magallanes* y *Marqués de Comillas* (figura 1.15)



Figura 1.15. *Marqués de Comillas*.

Al estallar la Guerra Civil Española en 1936, la situación de los buques de la empresa era la siguiente: el *Habana* en Bilbao; *Cristóbal Colon* en viaje de Veracruz a Santander; *Juan Sebastián Elcano* en Puerto Rico; *Magallanes* en La Coruña; *Manuel Arnús* en Barcelona; *Mogador* en Cadiz; *Argentina* y *Uruguay* amarrados en Barcelona; *Antonio López*, *Manuel Calvo*, *Buenos Aires* y *Montevideo*, amarrados en Mahon, y el *Joaquín Piélagó* amarrado en Cádiz.

La compañía fue incautada por la Junta de Defensa Nacional y su flota sirvió a diferentes bandos dependiendo donde se encontraron situados los barcos al estallido de la contienda. Finalizada la guerra civil, Trasatlántica fue incautada por el nuevo Estado, situación que se prolongó hasta 1943 en que finalizó la intervención estatal.

En 1945 reanudó sus escalas a Venezuela con los buques *Marqués de Comillas* y *Magallanes*.

Hasta 1952 se mantuvo operando con los buques supervivientes de la guerra civil española, ya que debido a la situación económica y política del país, no era posible adquirir buques en el extranjero por falta de divisas. La actividad de los astilleros españoles era prácticamente nula por falta de materiales ya que las pocas disponibilidades existentes, estaban monopolizadas por la Empresa Nacional Elcano, empresa fundada por el Estado con este objetivo.

A partir de 1952 comenzó el resurgimiento de la compañía. Vendió el *Manuel Calvo* y adquirió a la Empresa Nacional Elcano los buques mixtos de carga y pasaje *Conde Argelejos* y *Explorador Iradier* que fueron bautizados con los nombres *Virginia de Churruca* y *Satrústegui*. Un año después adquiridos a la Empresa Nacional Elcano, se incorporaron a la flota el *Covadonga* y el *Guadalupe*.

En 1957 compró a la naviera italiana Sitmar los trasatlánticos *Castel Bianco* y *Castel Verde*, que fueron bautizados con los nombres de *Begoña* y *Monserrat*. En 1961 se produjo la baja del *Marqués de Comillas* y del *Habana*. Este último que fue adquirido por Pescanova para convertirlo en el buque factoría *Galicia*.

Sus últimos buques de pasaje los mantuvo hasta 1974, año en que causaron baja para desguace. A partir de este año abandonó la actividad de buques de pasajeros sí bien actualmente continúa operando en la actualidad con buques de carga y porta contenedores.

Ybarra y Cia

Compañía fundada en 1860 (Loredo 1998) su primer barco fue el *Itálica*, adquirido ese mismo año. Entonces la compañía se denominaba Vasco Andaluza de Navegación. Ybarra se inició en el servicio de pasajeros en 1926 con su primer buque de línea, llamado *Cabo Tortosa*, efectuando viajes a Nueva York. En 1927 fue transferido a la línea de América del Sur.

Este mismo año entraron en servicio en la línea a Buenos Aires los buques mixtos *Cabo de Palos* y *Cabo Quilates*, cada uno de ellos con una capacidad de 76 pasajeros. En 1929 botó en Bilbao el trasatlántico *Cabo de San Antonio* y en 1931 el también trasatlántico *Cabo de San Agustín*. Tres meses después botó el *Cabo de Santo Tomé*. Todos ellos fueron adscritos a la línea de Sudamérica, substituyendo al *Cabo de Palos* y *Cabo Quilates*. Como todas las navieras de aquella época, Ybarra y Cia fue gravemente afectada por la Guerra Civil Española.

En 1939 tan pronto como pudo disponer del *Cabo de San Antonio*, retenido en Buenos Aires desde el principio de la guerra, éste reanudó su servicio a Río de La Plata. Hasta 1941 la compañía no pudo adquirir nuevos buques a causa de las dificultades posteriores a la guerra tales como falta de autorizaciones del gobierno, carencia de divisas, etc. En ese mismo año y una vez solventadas parcialmente las dificultades, adquirió los buques mixtos de carga y pasaje *Cabo de Hornos* y el *Cabo de Buena Esperanza*, procedentes de la naviera norteamericana American President Lines, que dedicó exclusivamente al servicio regular al Río de La Plata.

En 1951 contrató la construcción de los dos nuevos trasatlánticos *Cabo San Roque* y *Cabo San Vicente*, entregados en 1955 y 1956 respectivamente. Los buques *Cabo de Hornos* y *Cabo de Buena Esperanza* fueron desguazados en 1958 y 1959.

En 1969 Ybarra puso en servicio el *Cabo Izarra*, dedicado exclusivamente a viajes de turismo, sin gran éxito. Este buque fue vendido en 1975. También ese año vendió el *Cabo San Vicente*, y en 1977 el *Cabo San Roque*, con lo que prácticamente desapareció su flota de pasajeros.

No obstante, Ybarra continuó con su tráfico de pasajeros asociada a la naviera italiana Traghetti, que operaba los buques mixtos *Canguro Azurro*, *Canguro Bianco*, *Canguro Bruno*, *Canguro Roso* y *Canguro Verde*. También encargó la construcción del ferry *Canguro San Sebastián* que le fue entregado en 1972 y que fue vendido posteriormente, con lo que la flota de pasajeros de Ybarra desapareció definitivamente

Naviera Aznar

La Naviera Sota y Aznar se fundó en Bilbao en el año 1906 (*Loredó 1999*), por los navieros Luis María Aznar y Ramón de la Sota. En principio esta compañía se formó mediante la fusión de 25 sociedades. Ramón de la Sota

era el principal promotor de los astilleros compañía Euskalduna. A principios de siglo poseía una flota de 25 buques lo que la situaba como la segunda de España por detrás de la compañía Trasatlántica.

Desde su fundación hasta el comienzo de la guerra civil española, esta compañía operó una flota de 30 a 40 buques. Al comienzo de la guerra española su flota estaba compuesta de 44 buques con 175.000 GRT.

En 1939, a la finalización de la guerra civil española, adoptó el nombre de Naviera Aznar y sus barcos, cuyos nombres estaban compuestos por el sufijo *Mendi*, pasaron a incorporar el prefijo *Monte*.

Durante la segunda guerra mundial, la compañía estableció líneas regulares con EE.UU, Cuba, Caribe, Brasil y Río de La Plata operando ocho buques de la serie A, llamados *Monte Albertia*, *Monte Almanzor*, *Monte Altube*, *Monte Amboto*, *Monte Aralar*, *Monte Arnabal*, *Monte Ayala* y *Monte Abril*, a los que posteriormente se unió el *Monte Gorbea* y *Monte Bustelo*. Parte de las bodegas de estos buques fue acondicionada para alojamiento de emigrantes y un reducido número de camarotes para pasajeros de primera clase.

En 1944 incrementó la flota con el *Monte Moncayo*. En 1945 adquirió el *Monte Urbasa* y en 1946 el *Monte Udala*. En 1956 le fue entregado el *Monte Arucas*, y en 1959 el *Monte Anaga* y el *Monte Umbe*.

Con esta flota Naviera Aznar mantenía líneas regulares de pasaje y carga con todo el continente americano e islas Canarias desde donde tenía establecida una línea regular de transporte de fruta y pasajeros al Reino Unido.

La flota de la compañía continuó aumentando, y entre 1959 y 1965 se incorporaron los buques de la serie P, *Monte Peñalara*, *Monte Pagasarri* y *Monte Palomares*. En 1961 la compañía poseía una flota de 34 buques con 153.000 TRB. En 1967 se incorporaron el *Monte Sollube* y el *Monte Saja*, y en 1970 los buques *Monte Zaraya*, *Monte Zalama*, *Monte Zapola* y *Monte Zamburu*. En 1974 y 1975 se construyeron dos nuevos buques que recibieron los nombres de *Monte Toledo* y *Monte Granada*. En 1975 y 1976 se construyeron el *Monte Castillo*, *Monte Corona* y *Monte Cortes*.

La historia de la liquidación de la Naviera Aznar comienza en 1981 y su desaparición definitiva en 1983. La deuda llegó a alcanzar más cinco mil millones de pesetas. Sus barcos fueron embargados y vendidos a otros

armadores y cierto número de ellos fueron amarrados y posteriormente desguazados.

Pinillos Sáez y Compañía. Naviera Pinillos

La historia de Naviera Pinillos se comienza su actividad en 1835, cuando Miguel Martínez de Pinillos inició en Cádiz sus primeras actividades navieras con el tráfico de veleros a puertos canarios y antillanos (*Historia de Pinillos 1995*). En 1840 adquirió el bricbarca *Castilla*, y un año más tarde las fragatas *Apolo* y *Minerva* que realizaron viajes desde Cádiz a Puerto Rico y La Habana.

En 1883 el hijo del fundador de la compañía adquirió el carguero inglés *Lampert*, al que bautizó con el nombre de *Apolo*. Ese mismo año, la compañía tomó el nuevo nombre de *Pinillos, Sáez, y Compañía*, con sede social en Cádiz.

En 1886 Pinillos adquirió seis buques mixtos de carga y pasaje cuyos nombres fueron: *Martín Sáez I*, *Miguel Martínez de Pinillos*, *Pío IX*, *Conde Wilfredo* y *Martín Sáez II*. Estos barcos iniciaron una línea desde Barcelona a Puerto Rico, La Habana y Nueva Orleans con escala en Canarias. En 1893 se incorporó a la flota el vapor *Catalina*. En 1895 la naviera pasó a denominarse *Pinillos Izquierdo y Compañía*, extendiendo su actividad al Lejano Oriente partiendo desde el norte de Europa y con escalas en España

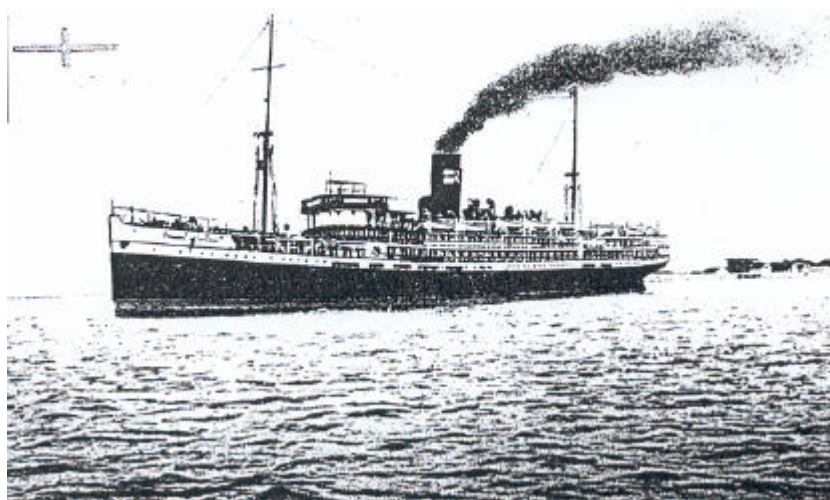


Figura 1.16. *Príncipe de Asturias*

siendo la primera de ellas Santander. Para esta línea adquirió los buques *Manila*, *Barcelona* y *Cádiz*. Esta línea y sus barcos fueron de vida efímera por la pérdida de las colonias en 1898. Los tres barcos se vendieron a armadores extranjeros. La pérdida de las colonias de ultramar supuso un gran contratiempo para la actividad de la naviera.

En 1906 la compañía emprendió un nuevo plan de expansión con la incorporación del nuevo trasatlántico *Valvanera*, y en 1908 el *Barcelona* y el *Cádiz* que junto al *Balmes* y el *Betis*, recibidos en 1911, fueron destinados a la línea de las Antillas. Continuando con su plan de expansión, ordenó la construcción de dos buques trasatlánticos: *Infanta Isabel* y el *Príncipe de Asturias*, (figura 1.16), entregados en 1912 y 1914 respectivamente.

Durante la primera guerra mundial, la actividad de Pinillos fue extraordinaria debido a la favorable posición de neutralidad de España. En 1916 perdió por varada el *Príncipe de Asturias*, y a finales del mismo año se hundió el *Pío XI* a causa de un temporal.

La situación comenzó a complicarse a partir de la pérdida del *Valvanera* en 1919 y la gran competitividad por la nueva situación internacional. Así fue como en 1921 la Compañía Transoceánica de Barcelona comenzó a gestionar la flota de Pinillos, que entonces se componía del *Infanta Isabel*, *Martín Sáez*, *Miguel M. de Pinillos*, *Betis*, *Barcelona*, *Cádiz* y *Balmes*. En la actualidad continúa en actividad con buques porta contenedores en la línea a Canarias.

Durante la vida de Naviera Pinillos hasta 1921, sus principales barcos fueron: *Martín Sáez I*, de 1876 a 1886; *Miguel M. de Pinillos*, 1885-1920; *Pío IX*, 1887-1916; *Conde Wifredo*, 1889-1924; *Martín Saéz II*, 1890-1924; *Catalina*, 1883-1924; *Manila*, 1895-1898; *Barcelona*, 1908-1927; *Cádiz*, 1908-1929; *Valvanera*, 1906-1919; *Balmes*, 1911-1928; *Infanta Isabel*, 1912-1926; *Príncipe de Asturias*, 1914-1916.

Posteriormente continuó su actividad naviera dedicado a la carga general y en la actualidad posee buques porta contenedores.

Compañía Transmediterránea

Trasmediterránea fue fundada en 1916 (Loredo 1999) mediante la fusión de la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, Sociedad Línea

Vapores Tintoré, Ferrer Peset y Hermanos y Sociedad Anónima de Navegación e Industria. En 1917 se unieron a la Sociedad la Compañía Marítima de Barcelona, la Compañía Anónima de Vapores Vinesa y un año después se adhirieron Isleña Marítima y Compañía Mahonesa de Vapores.

En 1918 la flota de Transmediterránea estaba compuesta por 53 buques todos ellos procedentes de las flotas de las navieras que formaron la nueva compañía. Dos años más tarde se incorporaron a la misma los vapores de nueva construcción *Capitán Segarra* y *Marqués del Campo*. Estos buques se encontraban en construcción por orden de la Compañía Valenciana de Vapores Correo de África en el momento del establecimiento de Transmediterránea. Posteriormente construyó el *Guillem Sorolla*, y *Poeta Arolas*. En 1920 comenzaron a navegar el *Romeu* y el *Escolano*, que hicieron su primer viaje a Nueva York. En 1928 recibió el *Ciudad de Sevilla*, ex *Infanta Beatriz* y en 1932 el *Villa de Madrid* y el *Plus Ultra*. Para los servicios a Guinea Ecuatorial, construyó en 1935 los buques *Dómine* y *Fernando Poó*.

En 1930 absorbió la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios que disponía de una flota compuesta por siete buques de pequeño porte: *La Palma*, *Viera* y *Clavijo*, *León* y *Castillo*, *Gomera*, *Hierro*, *Lanzarote* y *Fuerteventura*.

Finalizada la guerra civil, la compañía emprendió un amplio plan de modernización de la flota mediante la construcción de nuevas unidades subvencionadas con fondos del Estado. En la actualidad esta empresa sigue sirviendo, bajo contrato con el gobierno central, las líneas de correos y pasajeros desde la Península a Baleares y Canarias con una flota mucho más reducida en número pero con unidades de nueva construcción, modernas y mucho más rápidas. En el año 2002, ha sido privatizada mediante concurso público.

Actualidad de la flota española en la industria

Las navieras españolas no han tenido ningún papel importante en la industria del crucero. Si bien algunas han ofrecido viajes de cruceros turísticos hasta el estallido de la primera guerra mundial, ha sido de una manera parcial y habitualmente integrados en buques mixtos de línea. Una de las causas de la paulatina desaparición de estos barcos hay que buscarla en la pérdida de las colonias de ultramar en 1898.

La emigración de los países europeos a Estados Unidos y Argentina hasta la década de los años veinte, palió en cierto modo la falta de pasajeros, favorable situación que terminó por la restricción, cuando no la total prohibición de la inmigración por parte de los países receptores.

Los primeros y tímidos pasos dados por compañías españolas en la industria del crucero se producen a partir de 1991 en las empresas creadas específicamente para esta oferta, que han sido Royal Hispania, Spanish Cruise Line y Pullmantur, además de algunos tímidos intentos por parte de Trasmediterránea, ofreciendo algunos viajes puntuales a Baleares y Canarias e incluso al Mediterráneo Occidental en las épocas de menor demanda de pasajeros.

Royal Hispania

Compañía fundada en 1991. Fue la primera naviera española de la época moderna establecida con el exclusivo objeto de ofrecer cruceros al pasajero español, oferta hasta aquel momento inexistente en el mercado. Inició su andadura con el *Don Juan, ex Isla de Gran Canaria*, buque de segunda mano procedente de Trasmediterránea.

Debido a las continuas averías y problemas técnicos, tuvo que suspender definitivamente su servicio en 1993.

Spanish Cruise Line

Fundada en el año 2001 es una sociedad conjunta entre la naviera griega Festival Cruise Lines y las españolas Trasmediterránea y la agencia de viajes Iberojet. Ofrece cruceros de una semana durante todo el año por el Mediterráneo Occidental con el *Bolero*, fletado a sus propietarios, Festival Cruises. Está dirigida principalmente al segmento de cruceristas de habla española. En el año 2002 continúa su actividad incluso en invierno.

Pullmantur

Compañía de viajes española que, al igual que las inglesas Thomson, Airtours y First Choice, se estableció en el año 2000 con el objetivo de entrar en el naciente mercado español. Comenzó su oferta de cruceros económicos por el Mediterráneo occidental con el *Seawing Crown*, buque

fletado a la empresa norteamericana Premier Cruises. Debido a la bancarrota de ésta en Septiembre de 2001 el barco fue embargado en Barcelona por los acreedores de Premier Cruises, y Pullmantur se vio obligada a suspender el servicio. Durante la temporada de 2001 operó por el Mediterráneo Occidental el buque fletado *Oceanic*, ofreciendo viajes de siete días desde Barcelona. Tiene proyectado continuar con el mismo barco y línea en la temporada 2002. Recientemente ha fletado el *R-5 Blue Dream*, antiguo buque de Renaissance Cruises, unidad que ha añadido a su oferta en el Mediterráneo occidental.

1.7. - Acontecimientos más relevantes de la Industria desde 1960 a 2002

En este apartado se relacionan los acontecimientos más relevantes que se han producido en el desarrollo de la industria desde 1960 a 2002 y que han formado parte y delineado el estado actual de la industria moderna. (*Cruise Industry News 2002*)

1960

La naviera británica White Star Line suspende definitivamente su servicio trasatlántico de pasajeros por falta de demanda.

1961

La empresa armadora griega Home Lines comienza un servicio regular trasatlántico de pasajeros.

1962

La Compañía General Trasatlántica Francesa comienza un servicio regular trasatlántico de pasajeros desde Le Havre a Nueva York con su buque *France*.

1963

Cunard Line comienza un servicio de cruceros regulares desde Nueva York a Bermudas y Indias Occidentales.

Home Lines, que había comenzado su servicio trasatlántico de pasajeros en 1961 suspende definitivamente la línea por falta de demanda.

1965

La naviera británica P&O adquiere Orient Steamship Navigation Company. Co. Sitmar comienza sus actividades en Sydney, Australia.
American President Lines cesa su servicio regular trasatlántico de pasajeros por falta de demanda.

1966

La naviera soviética Black Sea Shipping inicia su servicio regular de pasajeros entre San Petersburgo y Montreal.
La naviera noruega Kloster se asocia con Ted Arison para explotar el mercado de cruceros del Caribe. La nueva sociedad opera con el nombre original de Norwegian Caribbean Line.
Se funda la naviera americana Commodore Cruise Line para ofrecer viajes al Caribe operando con el buque fletado *Freewinds*.

1967

Cunard Line anuncia la retirada definitiva del servicio trasatlántico de pasajeros de sus buques *Queen Mary* y *Queen Elizabeth*.

1968

Dos de las líneas que todavía ofrecían servicio trasatlántico de pasajeros, American Export Lines y Zim Lines anuncian la definitiva retirada de sus buques de este servicio.

1969

Se establece en Miami Royal Caribbean Cruise Lines, formada por la sociedad de armadores noruegos Skaugen y Wilhemsen y la sociedad de inversiones americana Gotas Larsen. Esta nueva sociedad se incorpora a Royal Caribbean Cruise Line A/S de Oslo.

1970

Un consorcio de armadores formado por Bergen Line, Klaveness y Nordenfjelke, forman la naviera Royal Viking Line.

Las navieras alemanas Norddeutscher Lloyd y Hapag se asocian y la nueva sociedad toma el nombre de Hapag Lloyd.

1971

La sociedad británica Trafalgar House Investments adquiere Cunard Line. La naviera holandesa Holland América Line y la británica Canadian Pacific anuncian el cese definitivo de su servicio regular trasatlántico de pasajeros. Ted Arison se separa del grupo Kloster con quien formaba sociedad desde 1966 en la naviera Norwegian Caribbean Line. La familia Kloster continúa en actividad con Norwegian Caribbean Line, y Ted Arison funda separadamente Carnival Cruises para explotar el mercado del Caribe.

1972

Holland América retira del servicio sus buques *Veendam* y *Volendam*, permaneciendo amarrados hasta 1976 cuando son fletados por la naviera norteamericana Monarch Cruise Line para el servicio de cruceros en el Caribe.

Deutsche Atlantic suspende su servicio regular trasatlántico de pasajeros.

1974

P&O adquiere Princess Cruises. La nueva naviera toma el nombre comercial de P&O Princess Cruises.

La Compañía Trasatlántica Francesa anuncia la retirada de servicio trasatlántico de su buque *France*. Permanece amarrado hasta 1979 cuando adquirido por Norwegian Cruise Line para su transformación y actualización como buque de cruceros con el nombre de *Norway*.

Union Castle Steamship cesa sus actividades en el servicio regular de pasajeros.

Se establece en Pireo una nueva naviera de Cruceros denominada Royal Cruise Line, con el *Golden Odyssey* como único buque.

Las navieras Greek Line, Shaw Savill y Swedish America Line anuncian la suspensión de su servicio trasatlántico regular de pasajeros.

1976

Italian Line y Lloyd Triestino cesan sus actividades como servicio regular trasatlántico de pasajeros.

1977

La Naviera sudafricana Unión Castle/Safmarine cesa sus servicios regular de pasajeros. Su flota es adquirida por Carnival Cruise Line.

Holland América Line se hace cargo de la dirección y gestión de la Norteamérica Monarch Cruise Line.

1978

United Cruise Lines comienza su actividad.

1979

American Hawaii Cruises comienza su actividad con dos buques, el *Independence* y *Constitution*, ofreciendo cruceros en Hawái.

Este mismo año se fundan en Seattle Lindbland Expeditions y Society Expeditions.

Norwegian Cruise Lines compra el *France* sometiéndolo a una gran transformación. Comienza su actividad en 1980.

1980

Se funda Sea Goddess Cruises.

Norwegian American Cruises comienza a operar con los buques *Sagaffjord* y *Vistaffjord*.

1981

Astor Cruises comienza su actividad.

1983

Holland América Line suspende su servicio de cruceros entre Nueva York y Bermudas y traslada sus oficinas centrales de Nueva York a Seattle.

Se asocian varios antiguos ejecutivos de Norwegian Cruises Line formando una nueva operadora, que toma el nombre de Premier Cruise aunque no comienza su actividad hasta 1985.

La empresa británica Trafalgar House, propietaria de Cunard, adquiere Norwegian American Cruises, con sus buques *Sagafford* y *Vistafford*.

1985

Kloster Cruise Limited de Oslo, adquiere Royal Viking Line.
Sudance Cruises, Regent Cruise y Dolphin Cruises comienzan su actividad.
Delta Steamship cesa su actividad como línea marítima de pasajeros.
Wind Star Cruises, de nueva creación, comienza su actividad con tres nuevos buques veleros de lujo.
El grupo griego Chandris compra Fantasy Cruises, tomando el nombre de Chandris Fantasy Cruises en Norteamérica y Chandris Cruises en el Reino Unido.

1986

Seabourn Cruises comienza su actividad como nueva naviera de cruceros de lujo.
Las empresas Eastern Cruises Line, Western Cruise Lines y Sudance Cruises se asocian y la nueva empresa toma el nombre de Admiral Cruises.
Armadores finlandeses fundan Diamond Cruise Lines. Cunard Line y DCL se asocian y adquieren Sea Goddess Cruises.

1987

La empresa alemana Discovery Reederei adquiere Society Expeditions.
Holland America Line adquiere el 50% de Wind Sail Cruises que pasa a denominarse Wind Star Cruises.
Norwegian Caribbean Line cambia su nombre al actual de Norwegian Cruise Line, conservando así las siglas anteriores NCL.

1988

La naviera japonesa Nipón Yusen Khaisa entra en la industria del crucero creando Crystal Cruises con sede en Los Ángeles.
Royal Caribbean Cruise Line se asocia a Admiral Cruises. La nueva compañía toma el nombre de Royal Admiral Cruises, que más tarde se convirtió en Royal Caribbean Cruises.
Home Line cesa definitivamente sus actividades.
Eftjon International compra Bermuda Star Line. La nueva empresa se denomina BSL Cruises.

Holland América Line adquiere el restante 50% de Windstar Cruises. En noviembre Carnival Corporation se hace con la totalidad de Holland América Line.

1989

El grupo Chandris anuncia la creación de Celebrity Cruises, en Miami.
La compañía noruega Fearnly Eager funda Renaissance Cruises.
Mitsui OSK entra en la industria del crucero con su buque *Fuji Maru*.
Lindbal Expeditions y Aloha Pacific Cruises se declaran en bancarrota.

1990

La compañía francesa Croisieres Paquet adquiere Ocean Cruise Lines.
Japan Cruise Lines entra en la industria.

1991

Carnival Cruises adquiere el 25 por ciento de Seaborn Cruises.
Renaissance Cruises anuncia su liquidación voluntaria. La compañía es adquirida por un grupo de inversores noruegos y americanos.
Efjohn International adquiere Crown Cruise Lines. Seawind Cruise Line comienza su actividad con un solo buque y Nippon Kusen Kaisha adquiere Salen Lindbal Cruises.

1992

Society Expeditions y Admiral Cruises cesan sus actividades.
El grupo Chandris y Overseas Shipholding se asocian formando una nueva compañía que toma el nombre de Celebrity Cruises.
El grupo de inversores Charges & Accord adquiere el 25 por ciento de la compañía italiana Costa Crociere.
Cunard y Efjohn se asocian formando la nueva compañía Cunard Crown Cruises.
Rainbow Cruises compra Regency Cruise Lines y la nueva compañía toma el nombre de Regency Cruises.
Bruce Niember funda American Family Cruises que cesa su actividad en

1994

La naviera SeaQuest cesa sus actividades.
El armador chipriota George Poulides funda una nueva compañía con el nombre de Festival Cruises.

Delta Queen Steamboat pasa a denominarse American Classic Voyages.
Trafalgar House, propietaria de Cunard, compra Royal Viking Line transfiriendo sus buques a Royal Cruise Line.
Radisson Diamond Cruises y Seven Seas Cruise Line se fusionan formando la nueva compañía de cruceros de lujo Radisson Seven Seas Cruises.
Star Cruises comienza su actividad en el mercado asiático.

1995

Commodore Cruise Line es adquirida por International Cruise Finance Ltd con el fin de reflotarla y solucionar su difícil situación económica.
Regency Cruises se declara en bancarrota.

1996

Kloster Cruises, propietaria de Norwegian Cruise Lines y Royal Cruise Line, anuncia el cese de Royal Cruise Line Division. Sus barcos pasan a integrar la flota de Norwegian Cruise Line y a Seaborn Line. El *Star Odyssey* es adquirido por Fred Olsen Line, tomando el nombre de *Black Watch*.

Sunshine Cruise cesa sus actividades.
Carnival Corporation adquiere el 29 por ciento de Airtours.
Kvaener adquiere Trafalgar House.

1997

Carnival Corporation adquiere el resto de las acciones de Costa pasando a ser propietarios de la totalidad de Costa Crociere.
Carnival compra a Service et Transports de Le Havre su buque *Club Med II*, transfiriéndolo a la flota de Wind Star Cruises con el nombre de *Wind Surf*.
Showa Line vende a Spice Island Cruise el *Clipper Odyssey*.
Majesty Cruises cesa su actividad.
Royal Caribbean adquiere la totalidad de Celebrity Cruises. No obstante, esta última continúa su actividad independientemente con gestión propia.
El consorcio Cruise Holding de Miami adquiere Dolphin Cruise Line, Premier Cruises y Seawind, todas ellas en difícil situación económica, formando una única empresa llamada Premier Cruise Lines.
Star Cruises comienza un amplio plan de expansión mediante nuevas estrategias comerciales, aumentado su flota, comprando varios barcos y ordenando nuevas construcciones, hasta convertirse en el año 1999 en cuarto grupo de cruceros del mundo.
P&O retira de su servicio el *Canberra*, desguazándolo posteriormente.

Awani Dream cesa sus actividades.

1998

El grupo anglo noruego Kvaner vende Cunard a Carnival Corporation. Cunard y Seaborn continúan operando como Cunard Line en el segmento de gran lujo.

Orient Line es adquirida por Norwegian Cruise Line.

Norwegian Cruise Line establece una nueva compañía filial en Sydney llamada Norwegian Capricorn Line.

1999

Crown Cruise Line se incorpora a Commodore Cruise Line.

2000

Premier Cruises se declara en bancarrota. Su flota es embargada en diferentes puertos y adquirida por diversas compañías.

Cunard Line se organiza en dos divisiones tomando los nombres de Cunard Line y Seaborn Cruises operando cada una de ellas independientemente.

La empresa española Viajes Pullmantur comienza a operar en el Mediterráneo con buques fletados.

Star Cruises compra Norwegian Cruise Lines y Orient Lines

2001

Renaissance Cruises, en difícil situación económica, es adquirida por un grupo de inversores del Reino Unido, iniciando una gran reestructuración para reflotarla, sin éxito. Pocos meses después Renaissance Cruises se declara en bancarrota en el mes de Septiembre. Sus buques son embargados por los numerosos acreedores.

Spanish Cruise Line comienza su actividad en el Mediterráneo, formada por la naviera griega Festival Cruises y las españolas Trasmediterránea y la Agencia de Viajes IberoJet.

2002

Royal Caribbean International y P&O Princess Cruises inician el proceso de fusión para formar un solo grupo que tomaría el nombre de POC (P & O Caribbean). Carnival Corporation inicia una OPA hostil para impedir dicha unión.

Star Cruises se encuentra en difícil situación económica por la caída de demanda en el mercado asiático, y como consecuencia de la crisis del 11-S, decide posponer sus nuevas construcciones y devuelve anticipadamente el *SuperStar Taurus* a sus armadores, el grupo finlandés Silja Oy.

El grupo finlandés Silja Oy comienza un servicio de pasaje y crucero desde Helsinki a St. Petersburgo y Riga con el *Silja Opera* ex *SuperStar Taurus*, devuelto por Star Group.

1.8. - Comentarios al desarrollo de la Industria del Crucero

En el punto 1.1 de este capítulo (*1.1. - Antecedentes Históricos*), manifestábamos que “*La extendida idea de que la industria del crucero es de moderna concepción es, cuando menos, equivocada*”.

Tan contundente afirmación merece algunas matizaciones y aclaraciones. Es cierto que el crucerismo no es moderno puesto que, tal y como se demuestra en el estudio que se hace de la historia de las principales navieras en el mencionado capítulo, algunas compañías ya ofrecían a mediados del siglo XIX viajes de crucero en sus buques de pasajeros de línea.

Comparando la industria inicial del crucero con la de nuestros días, los cambios estructurales y de concepto son tan profundos que han hecho que no tenga absolutamente nada en común con la industria actual y esta comparación o es posible.

Las compañías navieras que ofrecían cruceros a partir de la década de los cincuenta del pasado siglo XX son empresas dedicadas exclusivamente al crucerismo. La historia de las navieras que ofrecían cruceros hasta esa época nos demuestra que, si bien se consideraban cierta clase de viajes como de crucero, éstos en realidad formaban parte de un transporte de pasajeros, que era el principal objetivo del servicio en una época en que la única posibilidad de viajar a otro continente era el transporte marítimo.

Los buques de línea estaban divididos en varias clases de alojamientos, desde las lujosísimas primeras destinadas a pasajeros privilegiados y de elevado poder económico, pasando por las intermedias de segunda y tercera clases, hasta las mucho más modestas acomodaciones de emigrantes. La industria moderna no tiene nada en común con esta situación. En los modernos buques de crucero existe una única clase con comedores comunes y libre acceso a cualquier tipo instalaciones, donde las únicas

diferencias entre los pasajeros se encuentran en la situación de los camarotes en el buque, su tamaño y el mayor o menor lujo con que esté equipados. La diferencia de precio en el pasaje viene marcada por el tipo de alojamiento y no por la calidad del servicio.

En los antiguos buques de línea una gran parte de la demanda era básicamente cubierta por emigrantes. El principio de la decadencia de los viajes trasatlánticos no fue, según la más extendida idea, cuando la aviación hizo prácticamente desaparecer la demanda de viajes marítimos, (*Cartwright & Blair 1999*) sino cuando los principales países receptores de emigración tales como Estados Unidos, Argentina, Australia, etc. comenzaron a limitar la masiva recepción de emigrantes a partir de 1910 ó 1920, hasta hacerla desaparecer casi por completo poco después de la segunda guerra mundial, limitándola a pequeños cupos anuales insuficientes para cubrir la oferta de viajes marítimos. Sin embargo el auténtico golpe mortal para la desaparición del transporte marítimo de pasajeros ha sido, sin duda, el impresionante desarrollo de los viajes aéreos a partir precisamente de la década de los años cincuenta, que unido a la falta casi total de demanda hizo insostenible la explotación de los buques de línea desde el punto de vista de rentabilidad. Es entonces cuando se entra en la época del moderno crucerismo, con todas sus transformaciones e impresionante evolución hasta llegar a nuestros días.

Si se sigue la evolución de la desaparición del servicio trasatlántico de buques de línea, se observa que todas las navieras suspendieron definitivamente sus servicios entre los años 1960 a 1976. En el año 1960, se retiró White Star Line; en 1961, Home Lines; en 1965, American President Lines; en 1967, Cunard Line; en 1968, American Export y Zim Lines; en 1972, Holland America Line; en 1974, Trasatlántica Francesa, Greek Line, Shaw Savill, Swedish America Line y Trasatlántica Española, y en 1976, Italian Line y Lloyds Triestino.

Estas navieras representaban la totalidad del servicio trasatlántico de pasajeros superviviente desde el comienzo del declive, exceptuando el incremento temporal de la excepcional demanda que comenzó después de la segunda guerra mundial y duró hasta la década de los sesenta.

