

BREVE HISTORIA DE LOS TRASATLÁNTICOS

Víctor San Juan



Colección: Breve Historia
www.brevehistoria.com

Título: *Breve historia de los trasatlánticos*

Autor: © Víctor San Juan

Director de la colección: Luis E. Íñigo Fernández

Copyright de la presente edición: © 2019 Ediciones Nowtilus, S.L.
Camino de los Vinateros 40, local 90, 28030 Madrid
www.nowtilus.com

Elaboración de textos: Santos Rodríguez

Diseño y realización de cubierta: Universo Cultura y Ocio

Imagen de portada: Imagen del *Imperator*

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 47).

ISBN edición impresa: 978-84-1305-023-2

ISBN impresión bajo demanda: 978-84-1305-024-9

ISBN edición digital: 978-84-1305-025-6

Fecha de edición: marzo 2019

Impreso en España

Imprime: Medianil Gráfico

Depósito legal: M-6306-2019

Para la Asociación de Amigos de Nostromo con
agradecimiento imperecedero

Índice

Prólogo	11
Capítulo 1. Pasaje de la Antigüedad	15
Viaje al infierno	15
Flotas de Indias	24
Naufragios ilustrados	32
Capítulo 2. Los pioneros	39
El primer trasatlántico	39
Desastres del vapor	48
Una ciudad gigante	61
Capítulo 3. Generación Titanic	71
Los galgos atlánticos	71
Adiós a las velas	78
Los cuatro chimeneas	81
Cinco titanes sin suerte	94

Capítulo 4. Una guerra cruel	107
Trasatlánticos en combate	107
Los audaces corsarios	122
La guerra submarina	138
Capítulo 5. Plenitud incendiaria	151
Rosario de desastres	151
Cuatro reyes y dos reinas	163
El coloso en llamas	178
Capítulo 6. Reclutados para otra guerra	195
Lecciones aprendidas	195
Otra vez a cañonazos	208
Transportes de tropas	221
Capítulo 7. Horror absoluto	229
De trasatlánticos a buques-prisión	229
Operación Hannibal	232
Hell ships, barcos del infierno	237
Capítulo 8. Los supervivientes	245
Brillo clásico y decadente	245
Esplendor y ocaso Mediterráneo	254
Últimas tendencias y viejos vicios	281
El fin de dos reinas	288
Capítulo 9. Reinventarse o morir	295
Los últimos gigantes clásicos	295
Las vías muertas	304
Capítulo 10. Cruceros de diversión	311
Los mutantes	311
Y la antorcha se apagó	318
Bibliografía	331

Prólogo

Fueron únicos. Aunque, en una época en que el avión transporta al año millones de pasajeros alrededor del mundo, el trasatlántico decimonónico solo sea contemplado como un bonito vestigio del pasado, una especie de locomotora flotante colosal construida para que unos cuantos miles de mortales atravesaran el océano, con su desaparición hemos perdido algo importante. En los viajes actuales, el avión, el aeropuerto y los controles aduaneros son mero trámite, un mal necesario en el que ningún viajero se fija. Lo importante es el destino y lo que obtendremos de él, ya sea descanso, trabajo o turismo. Con los grandes trasatlánticos, podía suceder que el viaje —es decir, el propio buque en que se navegaba— fuera mucho más notable y espectacular que el destino, simple excusa, puesto que cualquier viajero bregado ya conocía Liverpool, Southampton o Nueva York, terminales marítimas. Viajar en una espléndida maravilla como un buque

trasatlántico, prodigio de la ingeniería, la técnica, el lujo, los sueños y el *glamour*, no tenía comparación con nada en este mundo. Es ahí donde se debe empezar a indagar para descubrir las causas de fenómenos aparentemente injustificables, como la títanicmanía. El trasatlántico superaba cualquier excentricidad y eso es lo que el progreso, con miles de aviones *low cost* circulando a lo loco en todas direcciones para no llegar a ninguna parte, nos ha arrebatado. La sociedad moderna ha olvidado que, a veces, lo esencial de trasladarse de un lugar a otro es el viaje en sí.

Aunque actualmente, surquen los mares un centenar de modernos *funcruisers*, herederos del trasatlántico, podemos considerar la época de vigencia de esta clase de buque desde 1838 —cuando el vapor *Great Western* inicia el establecimiento de una línea transatlántica regular— hasta 1970, cuando el gigantesco *Queen Elizabeth*, sin utilidad alguna, sale a subasta. Es un segmento aleatorio de ciento treinta y dos años elegido al azar, igual podría tomarse desde la primera travesía transatlántica del vapor *Royal William*, en 1833, a las últimas travesías del velocísimo *United States* en los años sesenta. El resultado es el mismo: unos ciento treinta años, que podemos fijar como plazo de vigencia del buque trasatlántico. En cuatro tercios de siglo estos buques inolvidables pasaron de ser simples vaporcitos derivados de veleros, a entablar dura competencia de la mano de navieras privadas por la Blue Ribband, trofeo que conseguía el buque más rápido en cruzar el Atlántico. Convertidos en galgos atlánticos, el siguiente paso sería asumir el gigantismo, la potencia de máquinas y la velocidad con la generación Cuatro Chimenas, a la que perteneció el celeberrimo *Titanic*. Esta familia de trasatlánticos vio cortadas sus veloces carreras no por un iceberg, sino por la Gran Guerra, que produjo gravísimo daño al tráfico trasatlántico con la campaña submarina sin restricciones. Recuperado este en el período entreguerras para la época de plenitud y máximo

esplendor, los maravillosos trasatlánticos serán capaces de cruzar el océano en menos de cuatro días disputándose la Cinta Azul, como en una olimpiada internacional, resonando en los oídos nombres como *Queen Mary*, *Queen Elizabeth*, *Rex*, *Bremen* o el legendario *Normandie*.

Después de la Segunda Guerra Mundial, llega la decadencia, el drama de la falta de rentabilidad y los inevitables accidentes, casi siempre un incendio. Era el fin de una época dorada que ya pertenece al pasado. El buque trasatlántico había completado su trayectoria vital sobre las olas, pasando a ser un recuerdo. En esta obra vamos a repasar el mundo de los trasatlánticos en sus diferentes generaciones, pero no solo desde el aspecto de las características, las prestaciones cronológicas y la velocidad; también trataremos de buscar el espíritu trasatlántico, su verdadero significado en la historia marítima mundial y las peculiares gestas de muchos de ellos normalmente a la sombra —o al margen— de la desproporcionada y sobrevalorada epopeya del *Titanic*, superabundante en una sociedad hambrienta de virtualidad y víctima de exageraciones casi esotéricas. Si de verdad queremos conocer los trasatlánticos hemos de acercarnos a ellos tal como fueron, grandes máquinas maravillosas pero también fallibles, hermosas pero con aspectos detestables, incomparables aunque muy vulnerables. En ellos el hombre quiso expresar destreza técnica, pericia náutica y superación humana, y lo consiguió, pero sin poder evitar una insultante arrogancia ante el medio marino, escasa prudencia en muchos casos y exceso sin ponderación de lujo, exhibicionismo y simple chulería. Circunstancias estas últimas de las que la mar, siempre paciente, acabaría pasando la correspondiente factura. Podríamos preguntarnos hoy si las generaciones futuras hemos aprendido la lección; seguramente, la respuesta es no.

Pasando al plano práctico, vamos a conocer también la vida oculta o poco conocida de no pocos trasatlánticos,

buques, al fin y al cabo, formidables y de cualidades engañosas, pues parecían capacitados para determinadas misiones que, en realidad, nunca debieron afrontar. En las dos guerras mundiales, los trasatlánticos se alistaron para la causa con entusiasmo pendenciero para terminar, como reclutas inexpertos, lamentando la osadía o pagándola al carísimo precio que es de suponer. Los trasatlánticos eran buenos hoteles de carreras, pero no tanto audaces guerreros. Por último, también llegaron a ejercer, lamentablemente, como buques prisión o simples *Hell Ships*, tal como fueron denominados en el Pacífico, generando dos multitudinarias tragedias al final de la Segunda Guerra Mundial: la retirada alemana del frente oriental y la ofensiva submarina a cualquier precio y sin consideraciones desencadenada por la U. S. Navy, o Marina estadounidense, en el Pacífico, borrando de los mares cualquier buque japonés aunque viajaran a bordo miles de prisioneros estadounidenses. Fue, tal vez, el aspecto más apocalíptico, triste y espeluznante de la historia de los trasatlánticos, que no podremos ignorar; pues cuando se quiere conocer algo íntegramente, con honestidad, uno no puede abrir los ojos a películas, luces y lujos, cerrándolos o escondiendo el rostro cuando se producen incontables catástrofes, injusticias y dramas. En suma, esto fue la historia del trasatlántico: una épica leyenda que no pudo evitar caer, en ocasiones, en el más sórdido drama.

Víctor San Juan

1

Pasaje de la Antigüedad

VIAJE AL INFIERNO

Para los viajeros de mediados del siglo xx cruzar el Atlántico era disfrutar de unas agradables vacaciones cortas, poco más de tres días, surcando las olas a bordo de un imponente buque muy seguro y con todas las comodidades a bordo que se pudieran soñar. Sin embargo, esto no siempre ha sido así. De hecho, los viajes por mar, a lo largo de la historia, se parecían más a un auténtico viaje al infierno, antes de emprender el cual los humildes pasajeros encomendaban su alma, hacían testamento y adquirían ese estado espiritual trascendente necesario cuando uno va a enfrentarse a un peligro mortal, ya sea externo (viaje incierto, guerra, asalto) o interno (fatal enfermedad u operación quirúrgica). Atravesar el océano en la Antigüedad, lejos de parecerse a un dolor de muelas —es decir, una molestia transitoria y poco duradera— podía



Los galeones portugueses como esta maqueta del *San Martín* abrieron las rutas del transporte marítimo trasatlántico, pero la vida de sus pasajeros, tanto con los peligros exteriores (naufragios, ataques, temporales) como interiores (enfermedades, motines) no valía nada mientras durara el viaje

a tierra con su mujer e hijos y una veintena de hombres; después fueron armas, pertrechos y provisiones, pues la idea era edificar un pequeño fuerte en el que poder protegerse de ataques de los salvajes. También deberían haber ido a tierra los materiales para tratar de construir un patache con el que navegar hasta el cabo a pedir ayuda. Mas no hubo tiempo: el galeón, hundiéndose, derivó sobre su amarra de tierra, embarrancando. Muchos de los que trataron de abandonarlo precipitadamente se ahogaron, pereciendo cuarenta portugueses y setenta esclavos entre escenas de pánico.

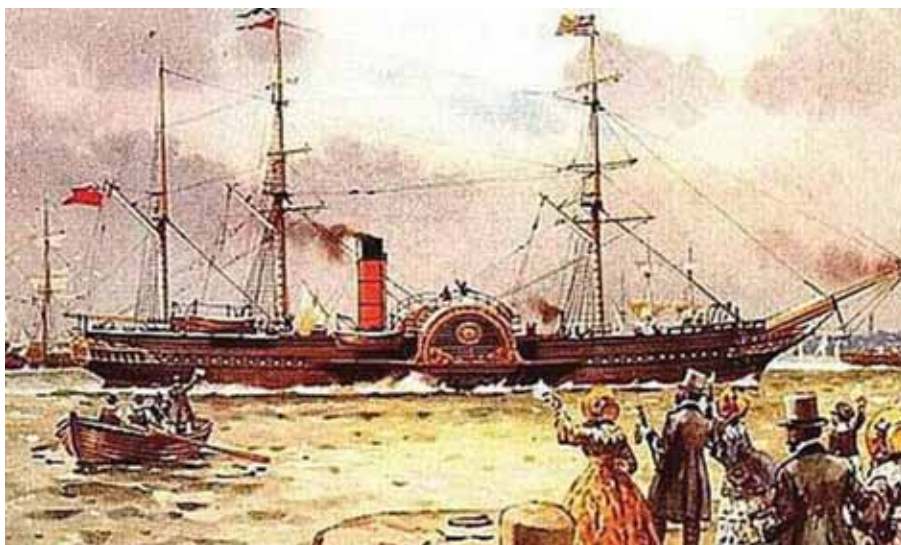
Entretanto, el *Sao Joao* se había partido por la mitad y en menos de una hora, la proa y la popa se partieron a su vez, haciéndose pedazos. Quedaron en la playa casi cuatrocientos supervivientes que don Manuel trató de

2

Los pioneros

EL PRIMER TRASATLÁNTICO

Entrado el siglo XIX, los buques expresamente dedicados al tráfico de pasajeros para cruzar el Atlántico eran algo más que un posible alarde de la construcción naval; se habían convertido en perentoria necesidad para unir ambas orillas del océano. El vapor y la Revolución Industrial proporcionaron oportunidad única para satisfacerla: en agosto de 1807, un pequeño buque de bordas bajas, equipado con una pequeña máquina de vapor de veinticuatro caballos construida en Inglaterra por Boulton y Watt, largó amarras de un muelle de Nueva York empezando a navegar por el East River camino de Albany, con escala en Clermont, mientras de su chimenea enhiesta surgían borbotones de oscuro humo de carbón. Este barco para transportar pasajeros en una línea regular se llamaba *Clermont*, aun cuando los humoristas de siempre lo



La máquina de vapor se incorporaba directamente a pequeños veleros para producir los primeros vapores de ruedas, buques de pasajeros, de la Historia, cada vez con mayor ambición en sus travesías de la mano de armadores como Cunard, Collins o la Great Western Railway

Francia con Inglaterra y el *Caledonia* marchaba regularmente hasta Alemania, a través del mar del Norte.

A fines de la década de 1820, varios vapores cubrían a diario la ruta del paso de Calais, rebajando sustancialmente las veinticuatro horas del *Rob Roy*, mientras se planificaba, para 1836, el primer enlace ferroviario entre Folkestone y Boulogne con un gran buque de vapor que admitiría trenes a bordo. En 1825 el *Enterprise* del capitán Jonhston, con un motor de 60 caballos, navegó de Estados Unidos hasta Calcuta en 103 singladuras. En Inglaterra, un pionero entusiasta de los ferrocarriles, Isambard Kingdom Brunel, se atrevió a discutir el dogma naval según el cual un barco de vapor nunca podría llevar carga ni pasajeros, puesto que necesitaría toda la capacidad de su vaso para cargar carbón; según los cálculos efectuados por Brunel, la capacidad de una embarcación es factor del cubo de sus dimensiones, mientras que la potencia solo

Samuel Cunard,
empresario maderero y
concesionario de líneas
de correo trasatlántico
servidas por vapores, fue
pionero capaz de fundar
una naviera con tan
sólidos fundamentos que
su nombre ha llegado a
nuestros días con buques
como el *Queen Mary*
o el *Queen Elizabeth*



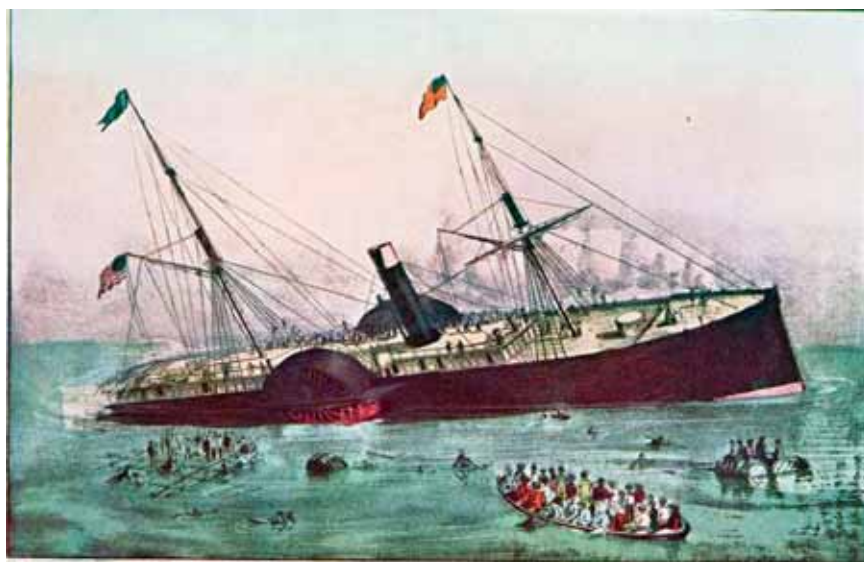
para evitar el deterioro de las calderas que instaló en un bergantín —dos palos— de solo setecientas toneladas, el *Sirius*, capaz de llevar medio centenar de pasajeros. Los adversarios de Brunel, decididos a amargarle la vida, alquilaron este buque y el 4 de abril de 1838, sabedores de que el flamante *Great Western* se disponía a zarpar en su viaje inaugural de Bristol a Nueva York, salieron del puerto irlandés de Cork rumbo al oeste, llegando a Nueva York 18 días y 10 horas después, autoproclamándose vencedores puesto que el buque de Isambard Brunel no llegó hasta un día más tarde. Sin embargo, pronto se supo que el *Great Western* había dejado Inglaterra cuatro días por detrás del *Sirius*, efectuando el cruce en quince días, tres menos que el escocés que, en realidad, no era vencedor de nada, sino un granuja que quiso robar la cartera a la Great Western Railway. Las cosas fueron pronto a su cauce y, anécdotas aparte, el *Sirius* naufragaría al sur de Irlanda en enero de 1847, mientras el *Great Western*, estableciendo la primera



El naufragio del *Birkenhead* en 1852 fue, por su dramatismo y la heroicidad de los pasajeros militares, símbolo de la tragedia que podían sufrir los nuevos vapores

buque. Los que intentaron nadar hasta la costa tuvieron que hacer frente a las manadas de tiburones blancos de estas aguas, en nuestros días aburridos por el incesante acoso de turistas con poco seso empeñados en nadar entre ellos, aparte otras zarandajas de riesgo. Se salvaron, aparte de mujeres y niños, unas doscientas personas, entre las que no estaba el capitán.

No habían pasado dos años cuando el *Arctic* de Collins zarpó rumbo a Liverpool con 233 pasajeros a bordo, incluida la familia del propio presidente de la compañía. Las tragedias y desastres del vapor, que lograrían abrirse paso hasta los medios de comunicación haciendo palidecer de terror al gran público, iban a dar comienzo. La travesía de un trasatlántico de Nueva York a Europa puede considerarse dividida en tres tramos: primero se navega largo tiempo al sur de la costa estadounidense, desde Massachusetts a la península de Nueva Escocia. Luego, a la altura de Terranova, se «gira» al norte, al encuentro del paralelo 50°, donde se efectúa el auténtico cruce del océano, muy por encima de las Azores.



Nafragio del *Arctic* en 1854. Este trasatlántico de ruedas de la Collins fue de los primeros en sufrir una colisión fatal, aunque luego vendrían otros y su hermano el *Pacific* desapareció en 1856 para completo quebranto de la ostentosa naviera estadounidense

de un peligro latente era siempre un riesgo letal que un trasatlántico —por muy grande y majestuoso que fuera— no podía permitirse.

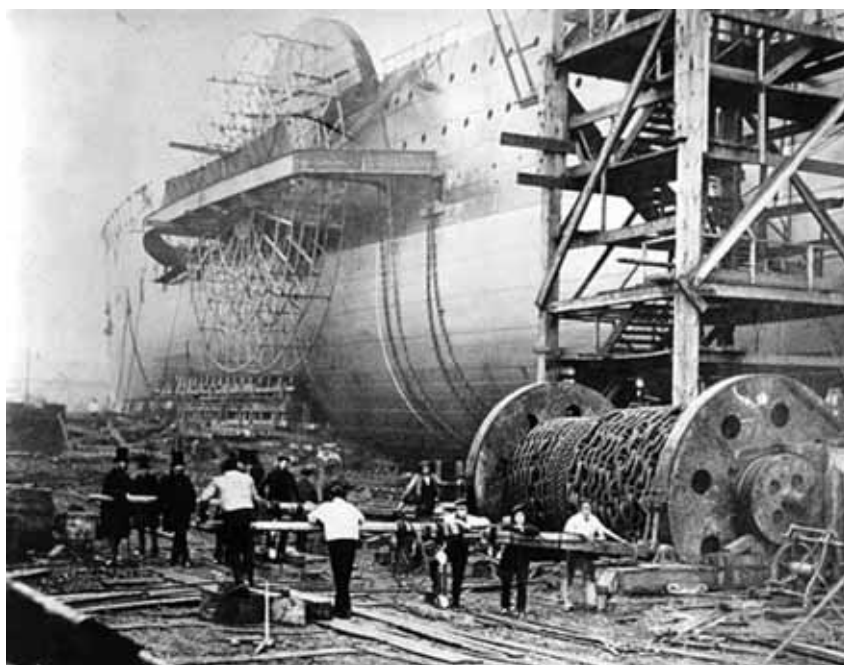
Collins debió quedar desolado. De hecho, a pesar de sus éxitos aparentes (como haber logrado arrancar la Cinta Azul a la Cunard y trasladar anualmente casi mil quinientos pasajeros más que la competencia) la marcha de sus negocios, con la subvención estatal del correo de un millón de dólares, apuntaba a la ruina. La táctica comercial y de *marketing* de la ostentosa «tercera vía» con gastos suntuarios y despilfarro institucionalizado no parecía lo más indicado para un negocio trasatlántico donde el prudente Cunard, con su sensatez y contención, ya estaba bien instalado. La puntilla para el magnate estadounidense llegó dieciocho meses después: habiendo salido de Liverpool rumbo a Nueva York el 19 de abril de 1856, el *Pacific* de la Collins, con 45 pasajeros y 141 tripulantes



Cuadro alegórico del *Great Eastner*, el mayor barco transoceánico de su época, navegando con gavias bajas, foque y cangrejas. Por ir a verlo otro trasatlántico, el *Royal Charter*, se metió en un lío en la bahía de Liverpool del que no fue capaz de salir, con centenares de muertos.

tarde del día 27, acercándose a duras penas a Port Lynas (en el antepuerto) con viento muy duro del noroeste, lanzó cohetes pidiendo práctico. Ninguno pudo salir a jugarse la vida, así que el capitán Taylor trató de mantener el vapor proa al viento a base de máquina. Pero, con la costa de Anglesey a Birkenhead a sotavento, el *Royal Charter* se encontró atrapado al sur de la bahía de Liverpool, con sus altos palos haciendo mucha presa al viento, que terminaría llevándolo sobre tierra. Taylor ordenó largar ambas anclas, pero la mar arbolada hizo faltar las cadenas. Estaban perdidos, a pesar de lo cual el pasaje no mostró la menor señal de pánico, permaneciendo en orden y a salvo de los elementos en el gran salón.

Sobre la medianoche el casco metálico del buque tocó fondo por popa; se picaron entonces los mástiles y la arboladura, que ya no se podrían utilizar y creaban enormes esfuerzos al buque. El barco permanecía como el *Concepción*, varado de popa y adrizado, con los costados



Crecen los costados de un gigante de la navegación de vapor producto del desembarco de la industria ferroviaria en la construcción naval, el *Great Eastner*, sobre el terreno de la isla Dog, Támesis, próximo a las caldererías y el núcleo orgánico de la Revolución Industrial. Su creador, Isambard Kingdom Brunel, había construido antes el primer trasatlántico, *Great Western*.

elegantemente, recorría todo el buque desde los escobenes hasta el espejo de popa. El toque ferroviario, la potencia, venía representado por las finas chimeneas blancas, evidenciando que estamos ante un extraño buque mixto, un gigante con su propia personalidad. Lástima que Brunel, tan ufano fumando un puro en la fotografía que le muestra durante la construcción, no llegara a verlo navegando. Desde luego, la procesión debía ir por dentro y el estrés soportado para coordinar semejante realización a un coste razonable arruinó su salud y su existencia. En la historia del trasatlántico, Isambard Kingdom Brunel debe ocupar, junto a Fulton, Napier, Cunard y Collins, un lugar de honor entre los pioneros. Y tal vez no por



Seis palos, cinco chimeneas, tres máquinas de vapor, dos tambores de ruedas; no es de extrañar que el magnífico *Great Eastner* maravillara a todos los marinos y pasajeros de su tiempo, estimulando fantasías y sueños; entre ellos, no podía faltar el gran novelista científico decimonónico, Julio Verne, que escribió *La Ciudad Flotante* en su homenaje.

el mal rato ya conocido en el mar de Irlanda en 1859, cuando lo visitaron los desgraciados pasajeros del *Royal Charter*. El *Great Eastner* abandonó el Támesis terminado y cruzó sin incidentes el Atlántico en once días y dos horas hasta el puerto de Nueva York con solo ¡treinta y ocho pasajeros! que no hicieron caso de propaganda, maldiciones y mala prensa. El bálsamo para los armadores llegó al ser recibido el gigante, a su entrada en los Narrows, por una muchedumbre que lo aclamaba al son de *Rule Britannia*. Nada más quedar amarrado, 144 000 personas pudieron visitarlo por 50 centavos cada una, recaudándose 72 000 dólares. Mucho más que con el pasaje.

Parecía que el *Great Eastner* no estaba destinado al servicio regular, sino al espectáculo. No obstante, sus propietarios persistieron, realizando una veintena de

3

Generación Titanic

LOS GALGOS ATLÁNTICOS

En la década 1860-1870 el mundo de la navegación a vapor inicia un cambio tan radical, que se convertirá en período revolucionario: nada volverá a ser igual ni en la marina mercante ni en las flotas de combate después de las transformaciones que los avances técnicos proporcionados por la Revolución Industrial iban a incorporar en todos los buques a flote que se preciaran de servir para algo útil sobre las olas. Y eso que ya había sorprendido bastante la aparición de los primeros vapores trasatlánticos —*Great Western*, *Sirius* y *Columbia*— el sensacional *Great Britain* con casco de hierro y propulsado únicamente por una hélice oculta bajo el agua, por no hablar del asombroso, gigantesco y sensacional *Great Eastern*, del que nos ocupamos al final del capítulo anterior.



Litografía de época del *Alaska*, excelente vapor de la Guion Line que, a partir de 1882, dejó establecidos cuatro récords seguidos del Atlántico, conquistando la Cinta Azul. Fue un soberano del océano modesto pero brillante, sucedido por su gemelo *Oregon*, también capaz de promediar velocidades de 17-18 nudos, auténticos galgos (*greyhounds*) de la mar.

máquinas de vapor a un eje. Ambas unidades estaban destinadas al éxito, haciéndose con la Cinta Azul en 1875 el *Germanic* —título revalidado en 1877— mientras que su hermano *Britannic* la consiguió en 1876, llevando la White Star a lo más alto y cotizado; por el momento.

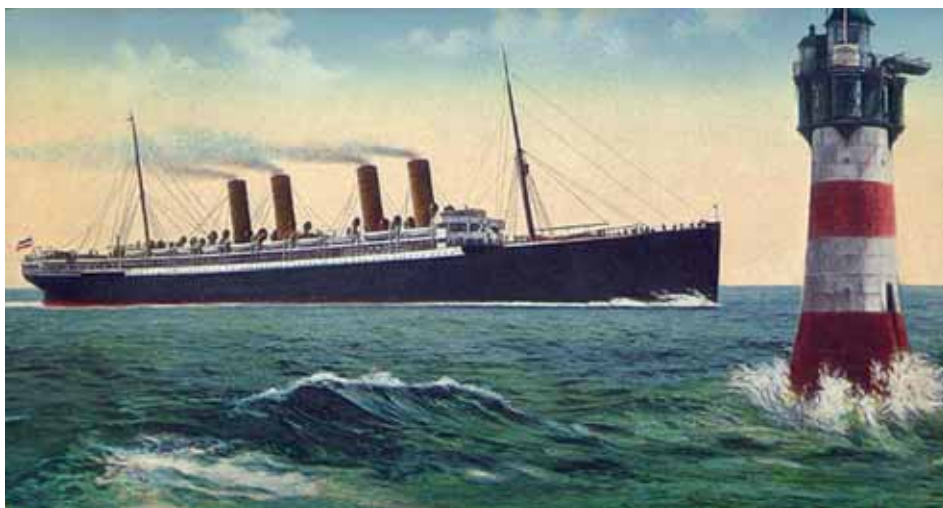
Puesto que, para entonces, había aparecido la Liverpool y Great Western Steamship Company, fundada el año de la batalla de Lissa y el bombardeo de El Callao, 1866. Para resumir, se la conocía como Guion Line por el segundo apellido de su propietario, encargando para la década de 1880 en los astilleros John Elder, de Glasgow, un terceto de trasatlánticos a los que se conocería como los galgos atlánticos, merecido pues desafiarían el sueño de la semana, o el más próximo y asequible de la Cinta Azul al buque más rápido en la travesía atlántica. Se bautizaron *Alaska*, *Arizona* y *Oregon*, y al lector que perciba reminiscencias con posteriores buques de la U. S.



Del mismo modo que el *Royal William* fuera *Isabel II* en 1834, el *Alaska* llegaba a España en 1897, donde se llamó *Magallanes*. Foto proporcionada por la Asociación de Amigos de Nostromo (Barcelona)

Magallanes, empleándolo apenas unos meses tras los que izó otra bandera.

La estrella de la Guion Line había brillado con fuerza, pero su gloria pasaría pronto a manos de un magnífico buque de la Cunard, el *Etruria* de 1884, derivado del *Oregón* y que ganaría tres veces la Cinta Azul, logrando en su primera travesía (1885) un tiempo de seis días, cinco horas y treinta y un minutos en el cruce del océano. Volvería a hacerlo en 1887 y 1888, reinando sobre las aguas del Atlántico este buque de casi 8000 toneladas, dos chimeneas y aparejo de brickbarca de tres palos, al que todavía los trasatlánticos no habían renunciado. Mientras esta feroz competencia entre la White Star, Guion y Cunard vivía sus mejores días dentro de la semana de viaje, un cuarto rival entraba en juego casi por la puerta de atrás: la Inman Company se estrenó en las travesías transatlánticas mediado el siglo



El *Kronprinz Wilhelm*, peculiarísimo trasatlántico germano-americano con tres etapas en su vida: conquista de la Cinta Azul (1902), buque corsario durante los años 1914-1915 capturando 15 presas, y transporte de tropas *Von Steuben* de la U. S. Navy el resto del conflicto mundial

23 nudos— arrebataría la Cinta Azul al *Deutschland* en 1902, aunque este pudo recuperarla al año siguiente. Volveremos a encontrar al *Kronprinz* como crucero auxiliar en la Gran Guerra, en la que destacó como depredador del tráfico mercante enemigo.

Los armadores británicos, White Star y Cunard, debieron contemplar esta competencia intergermánica entre la NDL y la Hapag no sin cierto asombro. La White Star, aún sin asimilar el concepto cuatro chimeneas (cuyo secreto eran las máquinas y la velocidad), para competir con los alemanes apostó por aproximarse al holgado traje del *Great Eastner* con un segundo *Oceanic* de más de 17 000 toneladas y 209 metros de eslora, con solo dos chimeneas alzándose sobre su cubierta. Esta vez, los astilleros Harland and Wolff no dieron la talla, pues la maquinaria del buque apenas le permitiría dar 19 nudos, muy lejos de los galgos alemanes con los que debía haber competido. Finalmente, ni lo intentó; Bruce



Ha nacido una estrella: pintura del *Lusitania* por Wilkinson, respuesta británica a los cuatro chimeneas alemanes que habían conquistado la Cinta Azul a partir de 1898, haciéndose con el liderazgo absoluto de 1907 a 1909. Luego, este velocísimo y espigado monarca del Atlántico fue abandonado a su suerte por los británicos, siendo hundido durante la Primera Guerra Mundial en un escabroso episodio.

Su primera travesía, en septiembre de 1907, fue la gran sensación, pues él y sus hermanos se habían construido para esprintar sobre los mares como contrarrelojistas natos. El largo y espigado casco (241 metros) contenía cuatro salas de máquinas con 25 calderas y 129 hogares que, con un consumo de 1000 toneladas diarias de carbón, debían hacer posible que el *Lusitania* —a golpe de palada de fogoneros— cruzara el Atlántico a casi 45 kilómetros por hora. Capaz de llevar dos millares de pasajeros, el diseñador, Leonard Peskett, dibujó un barco muy alto, realzado todavía más con las cuatro imponentes chimeneas. Este esbelto casco negro, dividido en 119 compartimentos y coronado por las cuatro chimeneas rojas, le proporcionaba una silueta reconocible en cualquier lugar del mundo, inconfundible sello y emblema de la compañía Cunard en su reconquista del trono Atlántico.



El trasatlántico *Vaterland* (Patria) criatura de Albert Ballin encontró al fin su hogar en los Estados Unidos de la mano de William Francis Gibbs, que lo transformó en *Leviathan*. Fue el antecedente directo del *United States* de 1952, último de los grandes monarcas de los mares.

a compañías navieras rivales o al océano Atlántico; que, al fin y al cabo, terminaría siendo verdadero juez de aquel terceto de mastodontes: *Imperator*, *Vaterland* y *Bismarck*.

El veredicto fue negativo para el *Imperator*; había ido demasiado lejos. En su primer viaje de junio de 1913 se reveló peligrosamente inestable, no batió el récord del *Mauritania* (vigente propietario de la Cinta Azul) en 1909 y sufrió numerosos problemas técnicos. El águila del mascarón se destrozó con un duro golpe de mar. Regresó el humillado gigante a la patria para diversas modificaciones, pero las hostilidades le sorprendieron en 1914 y las autoridades germanas consideraron que un buque de estas características no tenía utilidad bélica. Paralizado en puerto, cuando terminó la Gran Guerra los estadounidenses se apoderaron de él; pero quien finalmente conseguiría reclutarlos (a él y al *Bismarck*) fue la sempiterna Cunard Line que, concluido el conflicto, y

Toda una excentricidad del mundo trasatlántico, la hermosa y artística cartelería aquí del North German Lloyd con los cuatro trasatlánticos tipo *Kaiser* de la familia cuatro chimeneas.

Los carteles de paquebotes enmarcados han llegado a alcanzar precios exorbitantes como obras de arte que son.



el impacto hubo una pequeña pausa de menos de media hora, que el capitán Smith y sus oficiales necesitaron para hacerse cargo de la situación. El veredicto del diseñador Thomas Andrews fue preciso: inundadas la bodega de proa, la número uno, la dos, la oficina de correos y el cuarto de calderas número seis, la vía de agua tendría unos noventa metros, con cinco compartimentos inundados. El *Titanic* estaba previsto para aguantar a flote como máximo con cuatro compartimentos inundados. Por lo tanto, no tenía salvación. El mamparo del sexto compartimento no llegaba hasta la cubierta y dejaría pasar el agua al inundarse todos los que estaban por delante. Solo era cuestión de tiempo que, a la hora de la verdad, serían dos horas y media largas. Estaban perdiendo un tiempo precioso para poner a salvo el pasaje y la tripulación. Smith ordenó a sus oficiales reunir a todo el mundo en la cubierta de botes.

4

Una guerra cruel

TRASATLÁNTICOS EN COMBATE

Mucho antes de la Primera Guerra Mundial, los almirantazgos se habían dado cuenta del valor que podía tener un gran trasatlántico, o cualquier mercante de buenas cualidades, si se le dotaba de armamento y cierto número de profesionales de la Marina. Cuando un trasatlántico es armado y se pone al mando de marinos de guerra se le conoce por el nombre de crucero auxiliar. Como toda transformación radical, el hecho de que una unidad civil se convierta en militar —y la tripulación en dotación— tiene una serie de ventajas e inconvenientes. Las ventajas son evidentes: permite disponer rápidamente de un buen puñado de buques de guerra para vigilar las líneas del tráfico marítimo que releven de servicios de segunda línea a unidades mejores; además, los trasatlánticos, grandes unidades rápidas dotadas de buena estabilidad como



Dramática imagen de un trasatlántico hundiéndose; a pesar de sus deslumbrantes cualidades, la experiencia de guerra demostró que reclutar buques de pasajeros para el combate solo podía conducir a naufragios con cientos de víctimas.

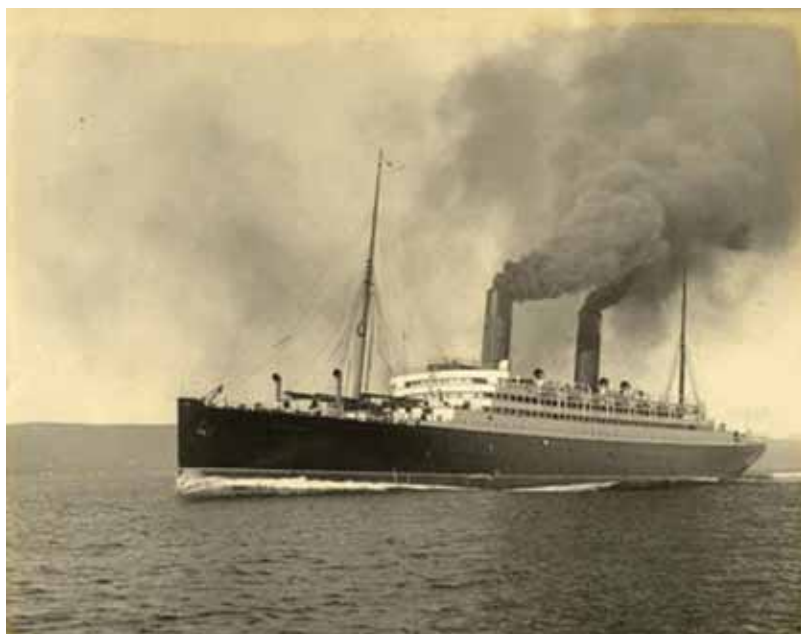
También recibió planchas de blindaje, dispositivos para el cálculo de tiro y una dotación completa. Sin embargo, como ya le sucediera antes al español *Antonio López*, en octubre del mismo año el Almirantazgo revocaba la orden y el *Lusitania* fue desarmado para ser puesto en la línea Liverpool-Nueva York como buque trasatlántico y correo, según acuerdo expreso entre el presidente de la Cunard, Alfred Booth, y el primer lord Winston Churchill.

Mientras los ingleses prescindían de uno de sus mejores cruceros auxiliares, los alemanes planificaron poder disponer de cuarenta y dos en caso de conflicto. Todo este plan se vino abajo con la precipitada declaración de guerra, que sorprendió a diecisiete de ellos en puertos extranjeros; la mayor parte, en Nueva York, amarrados en la orilla de Hoboken. Allí se encontraban el Cinta Azul de 1902 *Kronprinz Wilhelm* y, entre otros, los *Friedrich del Grosse* (luego *City of Honolulu*), *George Washington*, *President Grant*, *Káiser Wilhelm II*, *Kronprinzessin Cecilie* y *Grosser Kurfürst*, de los que únicamente el primero conseguiría



Con la improvisación por bandera en todo su alistamiento y conversión en crucero auxiliar, el flamante trasatlántico *Cap Trafalgar*, que cubría para la Hamburg-Sud la línea a América del Sur, sucumbió espectacularmente al ser cazado por su homólogo británico *Carmania*, mejor preparado

de buques de los que se perderían todos en la Primera Guerra Mundial. El *Cap Trafalgar* era un espléndido trasatlántico de 18 710 toneladas, tres chimeneas y 18 nudos de velocidad, prácticamente nuevo y que contaba con las pertinentes preinstalaciones para artillería gracias a la oportuna subvención gubernamental. Estaba al mando de un marino peculiar, aficionado a la navegación a vela en yates y fanático de Horacio Nelson, Fritz Langerhans, al que le sorprendió la guerra con su buque en Buenos Aires vía Hamburgo y Southampton, donde lo había mostrado con orgullo a sus amigos ingleses. Ahora, las circunstancias los convertían en enemigos por mucha repugnancia que el hecho pudiera provocar. Lo primero que padeció Langerhans con la llegada del conflicto fue el desembarco de centenar y medio de sus mejores tripulantes, entre ellos el chef de cocina y cuatro oficiales.



Armado con una potente batería, el clásico *Carmania* de la Cunard se jugó la barba en las líneas del tráfico marítimo como crucero auxiliar, logrando no sin averías la caza y captura del nonato corsario *Cap Trafalgar*, enmascarado precisamente con su librea

broma era esta que llevaba su propio buque a mirarse en un espejo frente al desolado peñasco Atlántico? ¿Tal vez un extraño prodigio esotérico haciendo aparecer fantasmas idénticos donde no los había? Grant decidió no andarse por las ramas y, como aquel barco no podía ser inglés, ordenó zafarrancho de combate. Por su parte Wirth, a bordo del *Cap Trafalgar*, mandó pedir al intruso identificación mientras levaba anclas y la dotación cubría los cañones. Cuando vio la bandera de combate enemiga, puso avante toda hacia el enemigo. Ambos cruceros auxiliares se encontraban a unos quince kilómetros y Wirth necesitaba aproximarse mucho si quería que sus cañones fueran efectivos; o soñar con abarloarse para abordar el *Carmania* al más viejo y puro estilo nelsoniano, como a Langerhans le hubiera gustado. Por su parte este, vigilando con el *Eleonore Woermann* por el sur, arrumbó

5

Plenitud incendiaria

ROSARIO DE DESASTRES

El período de entreguerras (1919-1939) iba a traer la consolidación del tráfico marítimo de pasajeros que, después de un período inicial de posguerra jalonado por la remodelación de muchos trasatlánticos y no pocos desastres hasta la Gran Depresión, permitiría a las navieras lanzarse a un proceso expansivo desaforado en los años treinta, construyéndose los trasatlánticos más increíbles jamás soñados. El fin de la Primera Guerra Mundial había permitido el restablecimiento de las rutas transatlánticas; saliendo de la oscuridad de las hostilidades, miles de pasajeros potenciales se sintieron impelidos a cruzar el océano para visitar Europa o Estados Unidos; lo que solo gigantescos y modernos trasatlánticos podían permitir con seguridad. Esto, al menos, era lo que rezaban los llamativos carteles de propaganda, pero ¿era cierto?



Tras la construcción de notables trasatlánticos como el *Empress of Britain*, las gradas escocesas de John Brown en el río Clyde construyeron para la Cunard —no sin dificultades— un megatrasatlántico destinado a la gloria y la historia: el *Queen Mary*, ganador de la Cinta Azul en 1938, transporte de varios ejércitos durante la guerra y que firmaría 1001 travesías del Atlántico en sus 25 años de servicio.

Mary!». Es cuento rematadamente falso y negado por todos los cronistas expertos, pero sigue apareciendo en los folletos, se repite una y otra vez y —qué demonios— a la gente le encanta.

En el *Queen Mary* los ingenieros británicos no solo quisieron tener el mayor trasatlántico jamás construido. Innumerables diseños y pruebas de canal debían garantizar que fuera el más rápido como el *Lusitania* y el *Mauretania*, tan fiable como el viejo *Olympic* «*Old Reliable*» y tan capaz o más que el *Baltic*. Por si esto fuera poco, debería ser también el de más estilo, *glamour* y categoría. Dice mucho a favor de los ingenieros británicos y escoceses que consiguieran todo, menos lo último. La única cosa de la que alguna vez pudo ser acusado el *Queen Mary*, un trasatlántico formidable y de larga vida —aunque



Rey entre reyes por su inigualable mezcla de prestigio, originalidad constructiva, calidad técnica, velocidad y *glamour*, el efímero *Normandie*, reservado para vip y Cinta Azul del año 1937 vería cortadas sus alas por una guerra en la que Francia sucumbió, eligiendo el suicidio en pavoroso incendio antes que ser estadounidense

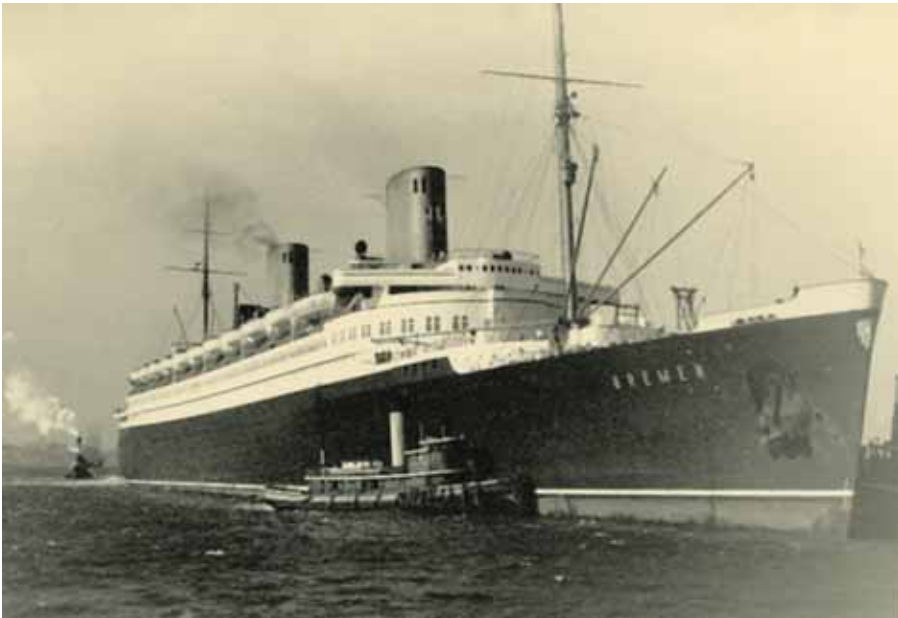
Henry Dal Piaz, presidente de la compañía, decidió emprender la construcción del megabuque, de 313,7 metros de eslora y casi 85 000 toneladas de desplazamiento, como una especie de brindis al sol, la creación apoteósica con la que los franceses quisieron, además de dar su propia interpretación al gran barco para cruzar el océano Atlántico, construirse un gigantesco monumento a su capacidad industrial, talento artístico e ingeniería creativa. Era, en sí, una obra de arte flotante, lo que tal vez constituyera un error pues invertir tanto en un simple autobús con camas de ida y vuelta a los Estados Unidos resultó oneroso, despilfarrador y, a la postre, efímero. Nunca volvería a construirse algo como el *Normandie*,

6

Reclutados para otra guerra

LECCIONES APRENDIDAS

Después de la Primera Guerra Mundial y los años del período entreguerras (en los que los trasatlánticos incorporan grandes avances técnicos llegando al culmen de su desarrollo) los grandes buques para el transporte de pasajeros afrontan los nuevos conflictos —la guerra civil española y la Segunda Guerra Mundial— con la lección bien aprendida. Nunca más gigantescos buques trasatlánticos serán armados como cruceros auxiliares ni se incorporarán a la guerra del curso contra el tráfico enemigo, siendo utilizados, preferentemente, como transportes de tropas multitudinarios de gran velocidad para escapar de los sumergibles enemigos. Gran Bretaña, sin embargo, armó como cruceros auxiliares trasatlánticos medios —del tamaño entre 10 000 y 20 000 toneladas— para ejercer de patrulleros que custodiaran el bloqueo contra la Alemania



El *Bremen* protagonizó al comienzo de la Segunda Guerra Mundial dos audaces travesías transatlánticas en solitario dando esquinazo a la todopoderosa Royal Navy británica con ayuda de la Unión Soviética, todavía aliada

los botes salvavidas por si era necesario utilizarlos en una posible voladura del buque.

En la noche del 30 de agosto el oscurecido trasatlántico alemán comenzó a alejarse de la costa estadounidense. Pasada la Esquina del barco-faro de Nantucket tomó una derrota muy alta en latitud para burlar el bloqueo inglés rumbo a Groenlandia, mientras, en el Almirantazgo británico —rotas las hostilidades el 1 de septiembre—, el almirante Forbes tranquilizaba a Churchill diciéndole que, desde el hundimiento del *Titanic*, ningún buque de pasajeros se atrevería a cruzar el estrecho de Dinamarca entre Islandia y Groenlandia por temor a los icebergs. Esto era precisamente con lo que Ahrens contaba, lanzando al *Bremen* por esta derrota. Mientras arengaba a los 1000 hombres de su tripulación, Forbes envió a Islandia una decena de buques de combate para atraparlo. Pero una espesa niebla protegió el audaz

7

Horror absoluto

DE TRASATLÁNTICOS A BUQUES-PRISIÓN

Una de las perversiones más nefastas a la que quedaron sometidos muchos trasatlánticos y buques de pasajeros —especialmente en época de guerra— fue tener que asumir su transformación en barcos de prisioneros a causa de la insuficiente capacidad de penales y campos de concentración. Era una solución de emergencia, sin tener en cuenta que embarcaciones de este tipo podían tener espacios habitables, pero carecían de los servicios e higiene adecuados para el sostenimiento digno de grandes contingentes humanos durante períodos prolongados de tiempo, no disponían de suficientes medios de custodia ni facilitaban a los guardianes su misión, y, por si fuera poco, tampoco contaban con la logística e infraestructura precisa, aparte del riesgo inherente que se hacía correr a los convictos de producirse incendios,

8

Los supervivientes

BRILLO CLÁSICO Y DECADENTE

La pesadilla de las guerras al fin había terminado. Los trasatlánticos tenían vía libre para volver a cruzar el océano a toda velocidad, sin peligro de torpedos submarinos ni bombas aéreas. Sin embargo, de forma casi imperceptible al principio, luego progresivamente más palpable, las cosas no volverían a ser como antes. Nunca más retornarían las emocionantes rivalidades por la Cinta Azul ni el derroche de estilo, *glamour* y ostentación del rey *Normandie* sobre las dos reinas postvictorianas, *Queen Mary* y *Queen Elizabeth*. Fue verdadera pena, porque, a mediados del siglo xx, los trasatlánticos alcanzarían al fin razonable y sensato equilibrio entre tamaño, velocidad más potencia de máquinas y confort para los pasajeros. Los construidos a partir de la Segunda Guerra Mundial estaban completamente alejados de la vana ostentación y bravuconería de



Terminada la Segunda Mundial, la Cinta Azul y la hegemonía en el Atlántico fueron conquistadas por el trasatlántico estadounidense *United States*, heredero del *Leviathan* y equipado con máquinas de superacorazado para una velocidad de casi 36 nudos. El último de los monarcas sobrevive en los muelles de Filadelfia como museo.

podría embarcar, como simples observadores, a 913 pasajeros de primera clase, 558 de segunda y 537 en clase turista. Oficialmente, el nuevo *outsider* del Atlántico costó 77 millones de dólares, aunque se rumoreara que superó los 100. También todas las esperanzas en él depositadas. En su viaje inaugural en 1952 cruzó el Atlántico en tres días, 12 horas y 12 minutos, a una media de 34,51 nudos. Ningún trasatlántico lograría superar marca semejante, que ha quedado para la historia. El récord se batió en 1990, pero la lancha que lo obtuvo no tiene nada que ver con este libro. El *United States* permanecería 17 años en servicio en la línea Nueva York-Southampton-El Havre, dejándolo amarrado la falta de rentabilidad en 1969. En 1992 fue incluso puesto bajo bandera turca, pero el



La construcción naval italiana resurge en posguerra con los trasatlánticos gemelos *Andrea Doria* y *Cristoforo Colombo* (en la foto), exponentes del diseño italiano y nacidos en el Mediterráneo para sorprender, como en su día el *Rex* ('rey') en aguas del Atlántico

hermosos trasatlánticos que terminaban sus días de forma inmerecida. Todo comenzaba con el *Andrea Doria* de 1952, el primero tras el cataclismo de la Segunda Guerra Mundial; magnífico trasatlántico de 29 000 toneladas, 23 nudos de velocidad máxima y 1241 pasajeros de capacidad. Sobre el papel, casi idéntico a la serie *Caronia* de la Cunard; pero, en realidad, comparar un *Caronia* con el *Doria* era como decir que un taxi londinense y un Alfa Romeo son vehículos casi iguales.

El *Andrea Doria* tenía, además de gran aporte de ingeniería, lo que hoy llamamos diseño, fascinando a todos los pasajeros del Mediterráneo que deseaban viajar a Nueva York y (aún mejor) también viceversa. El concepto *fashion* había alcanzado a los últimos trasatlánticos, que, por primera vez, se miraron al espejo y encontraron que lo que veían les gustaba. El *Doria* —homónimo, por cierto, de un viejo acorazado de la marina italiana convertido a la sazón en buque escuela— ofrecía también confort, medios tecnológicamente avanzados y seguridad. El casco era de doble fondo, los interiores ignífugos y un



Si algo caracterizó la vida del *Achille Lauro* fueron sus dos altísimas chimeneas azules y estrelladas, y los incesantes incidentes, abordajes e incluso secuestros que tuvo que padecer

no le fue mucho mejor; durante su construcción seis hombres perdieron la vida en un incendio en Génova. A partir de 1970 inició sus cruceros, muchos de ellos por el Mediterráneo, marchando al Caribe en invierno. El 30 de marzo de 1979, encontrándose el buque en St. Thomas con el pasaje en tierra —afortunadamente— una tormenta repentina con gran aparato eléctrico prendió fuego a las superestructuras, produciendo un gran incendio con escora a estribor que obligó a zabordar el buque. Oportunamente reflotado para despejar el puerto, no se consideró rentable su reparación, vendiéndose para desguace; pero el *Orange* aún no había dicho la última palabra: cuando marchaba a remolque rumbo a Taiwán el 24 de septiembre, faltaron los cables y se hundió en la mar, desapareciendo para siempre.

Para el *Achille*, sin embargo, vida y sucesos no hallaron tregua. En 1981 se declaraba a bordo un nuevo incendio,



El *Achille Lauro* decidió que no podía concluir su larga y azarosa vida en el dique de desguace, terminando, como otros muchos compañeros incluido su medio hermano *Angelina Lauro*, en dramático incendio con tres víctimas

el tercero, y la situación financiera de la empresa quedó en evidencia al año siguiente, cuando el trasatlántico quedaba retenido en Tenerife por no haber pagado los derechos de puerto. Era evidente que, con más de cuarenta años en las cuadernas, el *Willem Ruys* afrontaba la decadencia de sus últimos años de vida. Nadie, sin embargo, pudo sospechar lo que tenía reservado el destino para él. En 1985, estando Lauro en proceso de absorción por Chandris, navegaba el buque no lejos de Alejandría cuando cuatro terroristas palestinos subieron a bordo y, descubiertos por miembros de la tripulación, tomaron rehenes exigiendo la liberación de compañeros encarcelados, lo que desataba la correspondiente crisis internacional. El *Achille Lauro* fue desviado hacia el puerto libanés de Tartus, donde los terroristas, tras asesinar cobardemente a un pasajero judío-estadounidense (Leon Klinghoffer) desembarcaron para abordar un avión que los llevara a Túnez. Aparatos de la



Revolucionario hasta donde permitió la tecnología de la época, el *Canberra* aportaba interesantes soluciones para los viajes de larga distancia con su compañero (aunque no igual) *Oriana*, buques ambos muy rápidos.

el balanceo. Su rasgo distintivo, las pequeñas chimeneas, iban a popa, sobre la cámara de calderas. Para los pasajeros había restaurantes, teatro y tres piscinas al aire libre. En su viaje inaugural el *Canberra* alcanzó 29,27 nudos, emprendiendo viaje a Australia con 2238 pasajeros a bordo vía canal de Suez. El mal paso llegó muy pronto, en 1963, cuando una fuga de combustible en una turbina produjo un incendio a unas 80 millas de Malta; acudieron en auxilio del trasatlántico el paquebote *Stratheden* y los destructores de la Royal Navy *Scorpion* y *Lion*, que se quedaron hasta que el *Canberra* pudo controlar el fuego.

Tras una década se servicios entre Southampton y Sydney, en 1973 el *Canberra* viajaba a Nueva York y el Caribe para efectuar cruceros turísticos, pues a estas alturas las nuevas tendencias no eran capaces de salvar



Tras participar en la guerra de las Malvinas con el QE-2, no hubo piedad ni agradecimiento para el veterano *Canberra*, que se despiezó ignominiosamente varado en una playa pakistaní

la rentabilidad de estos buques. Como incidentes sufrió dos varadas en Granada y St. Thomas, pasando luego al Mediterráneo y mares de Europa para completar su rutina. En la década de 1980 ni este buque ni el *Oriana* podían hacer frente a sus gastos. Un consorcio japonés adquirió este último en 1986 para convertirlo en museo flotante en Beppu, pero la iniciativa no prosperó y en 1995 el viejo trasatlántico se vendía a los chinos que lo llevaron primero a Chinwangtao, luego a Shangai en el año 2000 y, finalmente, daba con sus metálicos huesos en Dalian, donde un tifón lo volcó y hundió en mayo de 2004, quedando los restos para el desguace.

La guerra de las Malvinas de 1982, sin embargo, reviviría al *Canberra*, repitiendo junto al *Queen Elizabeth II* la legendaria gesta de los *Queen Mary* y *Queen Elizabeth* en la Segunda Guerra Mundial cuando actuaron como transportes de tropas. Requisado por el



La reina absoluta de los mares, *Queen Mary*, se convirtió finalmente en hotel de superlujo y monumento a sí mismo en Long Beach, California, donde llegó cruzando el cabo de Hornos en 1968, estando aún a disposición de los visitantes

Queen Mary no es otra cosa que un buque muerto, gigantesco mausoleo en honor a sí mismo, conservado para futuras generaciones.

Peor fortuna aguardaba al *Queen Elizabeth*, cuya baja llegaba al año siguiente. En su curriculum constaban 896 travesías del Atlántico en las que transportó 1 500 000 de pasajeros recorriendo 3 500 000 de millas marinas. Los americanos también pujaron por este gran trasatlántico, adquiriéndolo por diez millones de dólares para ser museo y hotel de lujo en Port Everglades, Florida. Sin embargo, las autoridades consideraron que existía grave riesgo de incendio, clausurando el buque a finales de 1969, lo que arruinó la iniciativa. La empresa, de Filadelfia, se vio forzada a subastar el *Queen Elizabeth* en septiembre de 1979, resultando adjudicatario el magnate y

9

Reinventarse o morir

LOS ÚLTIMOS GIGANTES CLÁSICOS

La vida se empeña en subsistir. Y así, cuando las viejas reinas de la Cunard afrontaban su evidente decadencia rumbo al inevitable final, de forma increíble nuevos proyectos llegaban para tratar de tomar el relevo y seguir adelante en una coyuntura imposible. Dos navieras añejas, señeras y clásicas donde las haya protagonizarían este auténtico suicidio económico, lleno de romanticismo en pleno siglo xx: la Cunard y la Transatlántica Francesa, es decir, los propietarios del rey *Normandie* y ambas reinas *Queen*. La naviera de pabellón británico decidió sustituir al *Queen Elizabeth* por otro moderno gigante de uso mixto (travesías-crucero) nombrado *Queen Elizabeth II*, al que se conocería siempre por *QE2*; y la francesa, revitalizada por el impulso de *grandeur* proporcionado por el Gobierno del general De Gaulle, quiso revivir el espíritu



El segundo *Queen Elizabeth*, a pesar de notables vicisitudes, terminó por identificarse con el pueblo británico y la soberana cuyo nombre lleva. Se le conoce por el apodo *QE2*, participó en la guerra de las Malvinas y sobrevive en Port Raschid (golfo Pérsico) hasta nuestros días.

ser espléndido como barco de pasajeros, dotado con los últimos adelantos informáticos en ayudas a la navegación, predicción de meteorología y manejo de las máquinas; pero el objetivo fundamental eran los pasajeros: 564 de primera clase que pagaran por una suite clase *Trafalgar* o *Queen Anne* a razón de 5000 euros en cada cruce del Atlántico de cinco días, mientras que los 1441 clase turista abonaban poco más de 300 por un austero camarote doble.

La oferta para estas dos mil personas (que debían hacer su reserva con un año de anticipación) era mareante: cuatro piscinas basculantes —dos cubiertas y dos al aire libre— gimnasio, sauna, baño turco, hospital, dentista, lavandería, seis canales de televisión (todo un lujo en 1970-1980), cine, teatro, sala de conferencias, casino con mesas de ruleta y *blackjack*, máquinas tragaperras, cursillos de golf, tenis y otros deportes, además de —por supuesto— restaurantes de primera clase, para los que



Dentro del *QE2*, con programa mixto trasatlántico-cruceiros, se puso el germen de los *fun cruisers* o cruceiros de diversión que hoy dominan el panorama naval para el transporte de pasajeros. Todo a costa de la sufrida biblioteca, convertida en casino.

Pero continuemos con el *QE2* y su peculiar historia, digna de ser reseñada. Nada más iniciar sus cruceiros de invierno por el Caribe tuvo que acudir al rescate del también trasatlántico francés *Antilles*, gemelo del *Flandre* luego *Carla C* (como sabemos), perdido en incendio el año 1971. Entre varios buques se rescataron 635 personas. No había pasado un año (1972) cuando el *QE2* sufría una falsa amenaza de bomba; una llamada anónima aseguró que se habían colocado a bordo varios artefactos explosivos y exigía una cantidad de dinero a cambio de su desactivación, lo que se demostró era historieta completamente falsa; que, no obstante, el cine compró inmediatamente como argumento verdadero para la película *El enigma se llama «Juggernaut»*, protagonizada por ilustres actores como sir Anthony Hopkins y Richard Harris. Nunca se divulgó la cifra exigida, ni la más que razonable exigencia de pago de derechos de autor al



Velero de cinco palos *Royal Clipper*, todo un trasatlántico de vela construido a imagen del *windjammer* o velero del nitrato *Preussen*, legendario por sus hazañas de velocidad, aun cuando la atractiva librea imite los costados con troneras de los antiguos navíos de línea. El público masivo, sin embargo, prefiere los modernos mutantes para divertirse.

bello para todos los que quisieran figurarse, o imaginar, que el futuro del transporte de pasajeros pasará por este tipo de soluciones, siendo en realidad opción minoritaria.

Pero la naviera del mismo nombre (Star Clippers) no se ha desanimado por ello: tiene también el bellísimo *Star Clipper* de cuatro palos y el *Star Flyer* de velas azules —con 82 camarotes— y dispone de barcos de crucero de motor, del tamaño de un megayate, como los *Star Breeze*, *Star Legend* y *Star Pride*. El buque insignia es el mencionado *Royal Clipper*, que se inspira —según la propia naviera— en la fragata de 5 palos y 35 velas *Preussen* de 1902-1910, mercante de acero perteneciente a la compañía Flying P Line de Ferdinand Laeisz que, con propulsión exclusivamente velera, era capaz de unir Europa con Chile en 55 días, con fulgurantes velocidades medias superiores a los

10

Cruceros de diversión

LOS MUTANTES

Con pragmatismo indiscutible, financieros, navieros y diseñadores navales se dieron cuenta de que la única forma de subsistencia de la embarcación de pasajeros para encontrar un nuevo y floreciente auge en el siglo XXI consistía en renunciar a todo, convirtiéndolo en gran casino móvil, gigantesco parque de atracciones temático repleto de entretenimiento intrascendente, juegos, deportes, pasatiempos, diversiones, espectáculos, turismo y evasión. Un peculiar aparato flotante con vocación exclusiva de vector lúdico, cuyo único objeto era entretener y divertir incansablemente y sin tregua a miles y miles de pasajeros, que pasaban así de ser pasivos espectadores y testigos de las hazañas de los barcos en los que navegaban y aquellos que los manejaban, a protagonistas de su propio afán de diversión sin limitaciones visitando otros países, practicando



Aunque presume de trasatlántico, el *Queen Mary II*, con sus hermanos *Queen Elizabeth* y *Queen Victoria*, no pueden ocultar que son *fun cruisers* o cruceros de diversión. Sus rasgos recuerdan al *QE2* e incluso al *Normandie*, pero ni él ni ninguno de sus hermanos actuales ha sido construido en Gran Bretaña. Los tiempos auténticos de los *Queen* han pasado a la historia.

Saint Nazaire con medidas 266 metros de eslora por 32 de manga y los propulsaban cuatro motores Alsthom Pielstick a dos ejes para velocidades entre los 19 y 22 nudos. En su interior de 14 cubiertas, dos restaurantes, casino, salón, cine, bares, centro deportivo, saunas, galería comercial y un largo etcétera; pero donde realmente se introdujo la gran mutación fue en su atrio o vestíbulo central, una enorme superficie a lo alto y ancho que asombra al pasajero como lo hace cuando penetra en una catedral, pero que resultaría catastrófica en caso de inundación del buque por la cantidad de agua que admitiría haciéndolo naufragar. Por supuesto que ingenieros y armadores ya han pensado en ello, resultando esta posibilidad tan remota



La mezcla de urbanismo en plena integración con el airoso diseño naval han dado como resultado megabuques como el *Allure of the Seas* de Caribbean que, con el bloque de pisos a cuevas y cuarto de millón de toneladas en báscula, representa el gigantismo absoluto de naves que se rentabilizan produciendo casi cinco millones de dólares por viaje

sorprendernos con datos y cifras. ¿Qué habría dicho Julio Verne, maravillado del gigantismo del *Great Eastner*, si hubiera sabido que un día sus tataranietos habrían podido embarcar en un espécimen doce veces más grande? ¿Y qué opinaría el atrevido, temerario y dinámico Collins de un leviatán aburrido y pasivo como estos? E Isambard Kingdom Brunel que creyó fabricar lo más grande posible a flote, ¿qué sensaciones tendría viendo el *Oasis*?

Pero, sobre todo —y tal vez por encima de todos— puede que la sentencia de mayor peso viniera establecida por Sam Cunard: «La velocidad no es nada. Llevadlos a salvo, traedlos a salvo. La seguridad es lo que cuenta». Con la única excepción del *Costa Concordia*, hay que reconocer que los mutantes cumplen a pies juntillas con estos principios, pues seguramente sus pasajeros corren más riesgo de alcoholismo o lesión deportiva que de tener un accidente marítimo.



Si se está dispuesto a tragar con volúmenes y fachadas trasplantados a la mar, el *Costa Concordia* y hermanos hasta pueden tener buena pinta para el profano. Su único objeto es alojar cuantos más pasajeros de pronto pago, mejor, en cruceros de ambición náutica ciertamente escasa.

Finncantieri de Génova, no pudo quejarse de madrina: la famosa modelo Eva Herzigova, que logró romper la consabida botella de champán al segundo intento. Su circuito de navegación no era ambicioso pero seguramente sí rentable, navegando en apenas siete días de Civitavecchia y Savona (Italia) a Marsella (Francia) Barcelona, Palma y vuelta a Cerdeña (Cagliari) y Sicilia (Palermo). Estaba al mando de un capitán que venía de los ferris de Tirrenia y petroleros de la Agip, Francesco Schettino, hoy nombre maldito para la navegación mundial.

La primera singladura llevaba al megacrucero de 8,2 metros de calado a navegar cerca de la isleta de Giglio, donde solía pasar con su monstruoso tamaño a corta distancia en época estival a 5 nudos de velocidad previo



El proyecto de pasadita espectacular con 4200 personas a bordo frente a la isla de Giglio terminó así para el *Costa Concordia*. Perecieron en el naufragio 32 personas, el buque fue desguazado y la carrera del capitán se arruinó, aunque escribiría un libro antes de cumplir 16 años de cárcel a los que fue condenado.

El resto de la evacuación tuvo que llevarse a cabo por el costado de babor, ahora casi horizontal, en una larga y escabrosa ruta con cabos y escaleras. En tan confusa e imprevisible situación, casi 70 pasajeros resultaron heridos y otros muchos muertos de frío o afectados por el pánico. Entretanto, Schettino y Di Falco continuaron con su comedia particular, luego pasto de los medios de comunicación; cuando el primero informó a las 00:42 de que había abandonado involuntariamente el barco, el segundo le pegó un rapapolvo y le ordenó volver para informar de la situación. Diez minutos después llegaron los helicópteros y empezaron a rescatar náufragos; Schettino, ya trasladado a tierra, se entregó de nuevo a cuatro largas conversaciones telefónicas con el armador. Di Falco volvió a llamarle a las 01:46 y, siendo el *Concordia* inaccesible y encontrándose ya su capitán en tierra, tuvo que darlo por imposible no sin antes abroncarlo de nuevo.



No podía faltar, como colofón a este trabajo, el exótico *Marco Polo*, ex-*Alexandr Pushkin* soviético, de los pocos trasatlánticos clásicos que quedan en servicio

aún en servicio auténticas piezas de museo como el *Marco Polo*, de origen soviético como sabemos, y el *Astoria*, que no es otro que el *Stockholm* que en su día abordara al *Andrea Doria* echándolo a pique. Muy atrás quedaron aquellos románticos y catastróficos días; en nuestra época nos tenemos que conformar con los *fun cruisers*, buques de pasajeros mutantes y grandes obras de ingeniería a pesar de todo.

Los trasatlánticos clásicos han completado su recorrido de los *mangantes* a los mutantes, pasando por los vapores de ruedas, los galgos atlánticos, los grandes cuatro chimeneas y los megatrasatlánticos de turbinas, señalando su camino con un archiconocido impacto único e improbable contra un iceberg y decenas de unidades en llamas, como las velas de ofrenda o recordatorio a la puerta de una iglesia. Con ellos, han desaparecido para siempre monarcas magníficos como el *Great Eastner*, el *Lusitania*, el *Bremen*, el *Rex*, el *Queen Mary*, el *Queen Elizabeth*, el *United States* o el más grande entre los grandes, el *Normandie*. Mucho más que el vulgar, simple y desgraciado *Titanic*,

Bibliografía

LIBROS

- ALMEIDA FLOR, J. ELLIOT, John, *A Tragic Story of the Sea*. Lisboa: Centro de Estudios de la Universidad de Lisboa, 2008.
- BRYCE GILLESPIE, J. *R.M.S. Queen Mary, Superliner Pictorial*. Oakland: Scenic Art Inc., 1993.
- BUTLER, D. *Lusitania: a Ship and a Story Never to be Forgotten*. London: Macdonald y Co, 1982.
- DE LA SIERRA, L. *La guerra naval en el Atlántico (1939-1945)*. Barcelona: Editorial Juventud, 1974.
- , *Corsarios alemanes en la Segunda Guerra Mundial*. Barcelona: Editorial Juventud, 1976.

COLECCIÓN BREVE HISTORIA...

- *Breve historia de los samuráis*, Carol Gaskin y Vince Hawkins
- *Breve historia de la Antigua Grecia*, Dionisio Mínguez Fernández
- *Breve historia del Antiguo Egipto*, Juan Jesús Vallejo
- *Breve historia de la brujería*, Jesús Callejo
- *Breve historia de la Revolución rusa*, Íñigo Bolinaga
- *Breve historia de la Segunda Guerra Mundial*, Jesús Hernández
- *Breve historia de la Guerra de Independencia española*, Carlos Canales
- *Breve historia de los íberos*, Jesús Bermejo Tirado
- *Breve historia de los incas*, Patricia Temoche
- *Breve historia de Francisco Pizarro*, Roberto Barletta
- *Breve historia del fascismo*, Íñigo Bolinaga
- *Breve historia del Che Guevara*, Gabriel Glasman
- *Breve historia de los aztecas*, Marco Cervera

Las imágenes se insertan con fines educativos.
Se han hecho todos los esfuerzos posibles para contactar
con los titulares del *copyright*.
En el caso de errores u omisiones inadvertidas, contactar
por favor con el editor.