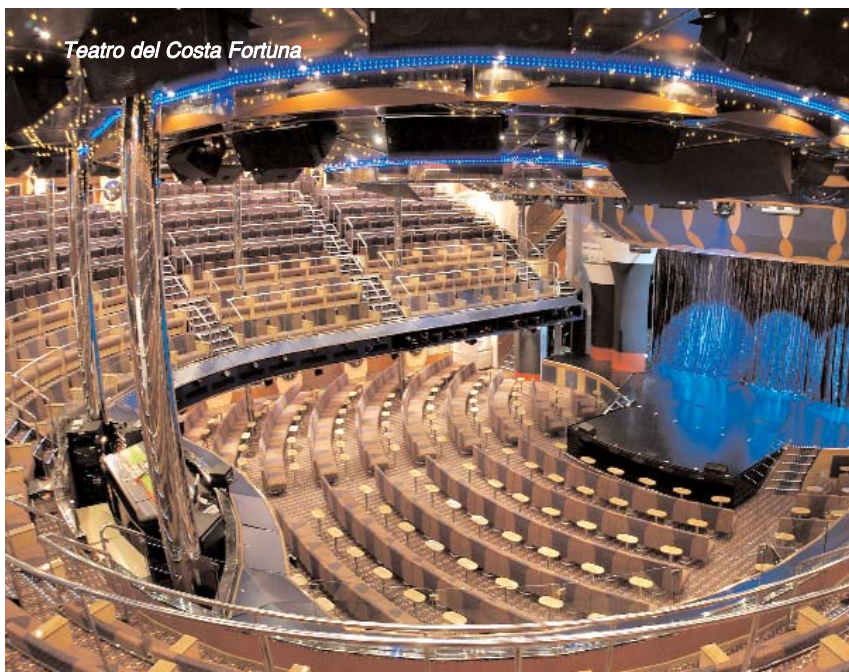




Costa Romántica

EL ORIGEN de los CRUCEROS

Por Mariano González Santiso



Teatro del Costa Fortuna

A comienzos del siglo XIX comienza la época de los barcos de hierro. El británico *Vulcan*, botado en 1818, es el primer velero construido con ese metal. El primer vapor del mismo material fue el *Aaron Manby*, botado en 1821.

Es en Inglaterra donde la construcción de buques de vapor adquiere mayor desarrollo a partir de 1818. El barco *Rob Roy* hizo la travesía entre Greenok y Belfast en Irlanda del Norte, es sin duda la primera ruta marítima cubierta con regularidad por barcos de vapor.

En el año 1838 se produce el acontecimiento más importante de la época, R. Roberts capitán del "*Sirius*" realiza la primera travesía del Atlántico enteramente a vapor, el viaje duró 18 días. Siguiendo la singladura de este y a mayor velocidad el "*Great Western*" entró también en el puerto de Nueva York al día siguiente de la entrada del *Sirius*, con ciento cincuenta y dos pasajeros a los catorce días de haber zarpado de Bristol (Inglaterra), su velocidad media fue de ocho nudos. Estos acontecimientos marcaron el inicio para que otras naves a vapor efectuaran el mismo recorrido entre Europa y América.

En 1841 se organizan las primeras excursiones en barcos de vapor desde Londres, eran ya tan populares que comenzaron a publicarse en guías semanales excursiones en barcos de vapor, convirtiéndose en uno de los primeros antecedentes conocidos, como material gráfico, de la comercialización de pasajes marítimos, y, por consiguiente, en uno de los primeros folletos o programas que más tarde se convertirían en las programaciones regulares de cruceros.

El canadiense Samuel Cunard fue el pionero de la navegación en trasatlánticos, consiguió las concesiones para transportar correo, mercancías y pasajeros entre Inglaterra y Estados Unidos. En 1840 Cunard inauguró el primer servicio de barcos de vapor entre continentes. El "*Britannia*" barco de su compañía, batió el récord, al cruzar el Atlántico en solo 13 días. Pero fundamentalmente, con relación a los barcos de cruceros, creó el estándar de un servicio trasatlántico, rápido y lujoso.

En 1841 El ingeniero naval Brunel diseñó el "*Great Britain*", de 3.618 tn, el primero de los basados en un nuevo invento: la hélice, que años más tarde, en 1845, se convertiría en el primer vapor de hélice que cruzara el Atlántico.

En 1842 el vapor inglés *Driver* es el primero de su clase en dar la vuelta al mundo.

La hélice, usada en el "*Great Britain*" y el "*Great Eastern*", se debió a John Ericsson, ingeniero sueco. Invento que reemplazó las viejas ruedas de paletas. Ericsson, que logró interesar a las armadas británica y americana en su invento, se trasladó a Estados Unidos, cuya marina de guerra aplicó la hélice a la mayoría de sus nuevos barcos. Las embarcaciones mercantes del mundo



Costa Fortuna

entero comenzaron a usarla. Así se avanzó mucho en el desarrollo de la técnica náutica y de la navegación en general.

En 1856 continúan los avances en el desarrollo de la industria náutica al crearse la máquina "*Compound*", de doble expansión y emplearse condensadores de superficie, lo cual produjo la disminución del consumo de carbón.

El ingeniero y diseñador Kingdom Brunel diseñó el "*Great Britain*", de 3.618 tn, el primero de los basados en un nuevo invento: la hélice. Aunque Brunel es recordado sobre todo por la construcción del enorme *Great Eastern*. Botado en 1858, durante muchos años fue el buque más grande

del mundo, con 18.900 tn, cinco veces mayor a cualquier buque construido hasta ese momento, fue un barco que se anticipó a su tiempo, tardarían más de sesenta años hasta que se construyera un barco que igualara sus dimensiones, media 210 m de eslora y 24 de manga, era el doble de ancho que cualquier barco de su época, su desplazamiento era cuatro veces superior. Propulsado por ruedas de paletas, hélices y velas, demostró un importante principio, que si se triplica la longitud del



Comedor del Costa Victoria



Hall del Costa Mediterránea

barco, la potencia necesaria para moverlo sólo se duplica. Muy probablemente fue este barco el verdadero propulsor del barco de cruceros del futuro.

Se consideraba como el primer barco insumergible del mundo por el sistema revolucionario de compartimentos estancos. Su sistema telegráfico tenía tantas ventajas que el "*Great Eastern*" se utilizó por verdaderos especialistas como campo de experimentación.

Sus insaciables cavernas que parecían cavadas en los abismos de una negra montaña albergaban suficiente combustible como para nutrir a una ciudad de veinte mil habitantes por todo un año en invierno. Los camarotes de los pasajeros estaban iluminados por lámparas de gas, pero la cubierta superior tenía lámparas de arcos eléctricos, veinte años antes de que Tomás Edison inventara el sistema.

En 1861 se construye el último trasatlántico con ruedas de paletas, el *Scotia* de la compañía Cunard Line que estuvo en servicio hasta 1874.

El acero, más fuerte, resistente y elástico que el hierro, empezó a usarse en la construcción de barcos en las décadas de 1870 y 1880. Antes del fin del siglo, se introdujeron perfeccionamientos. Los grandes trasatlánticos poseían dos hélices, movidas cada una por un motor propio. Se eliminaron los mástiles y las velas auxiliares, y las máquinas de vapor de émbolo cedieron el paso a las turbinas.

A principios del siglo XX, las travesías seguían aumentando en número de

líneas y de barcos. A la riada de emigrantes que buscaban mejores condiciones de vida en América, que ocupaban la 2ª y 3ª clase, se le sumó una clase social aristocrática y opulenta que hacía del viaje a América y viceversa como lugar de diversión y de encuentro social. Conscientes de ello las empresas navieras fueron acomodando sus barcos con todo lujo de detalles para este nuevo pasaje que daba mucho más dinero, y en cierta medida producían los beneficios de cada travesía, hay que tener en cuenta que no llegaban a ocupar ni el 10 % del total del pasaje, en barcos que normalmente superaban los 2.000 pasajeros, gracias, en parte, a esta circunstancia, se humanizaron las travesías, hasta tal punto que el viaje en barco se convirtió en una moda en la que rivalizaban países por atraer a los clientes más exigentes y en la que las tecnologías se pusieron al servicio de una mayor potencia de los motores y todo el océano Atlántico se convirtió en una pista de carreras de buques, instaurándose como premio "*La Cinta Azul*" que lo ostentaba aquel que hacía el recorrido en menos tiempo, acicate este muypreciado porque era el que mayor número de clientes atraía.

Son el "*Lucania*" y el "*Compania*", botados por la compañía inglesa Cunard en el año 1.893, los que se pueden denominar de los primeros barcos de lujo, transportando 2.000 pasajeros que eran atendidos por 159 camareros, cocineros y doncellas. Disponían de un amplio comedor y varias cocinas,

haciendo la travesía entre Europa y América en 5 días y 17 horas.

Son de destacar por aquellos años famosos buques: *Deutschland*, de la compañía alemana Hamburg American, que superaba los 200 m de eslora. El gobierno inglés aceptó conceder a la cía. Cunard un préstamo de 2,6 millones de libras esterlinas para la construcción de dos grandes trasatlánticos gemelos el *Lusitania* y el *Mauritania*, hermosos navíos de 31.000 tn, que fueron diseñados para ser los mejores buques de línea para pasajeros del mundo, tanto en lo que concierne a comodidad como a tecnología, alcanzaron una velocidad de 26 nudos y ganaron "*La Cinta o Gallardete Azul*" del Atlántico, que era el galardón otorgado para el navío que desarrollara mayor velocidad y que "*El Mauritania*" conservaría 22 años; no fue sino hasta después de la I Guerra Mundial que el "*Normandie*", barco francés, logró rebasar los 32 nudos y se adjudicó este premio.

La compañía White Star Line que se hizo mundialmente famosa por la construcción de los buques gemelos *Olimpic* y *Titanic* de 46.430 tn, con una velocidad de 22 nudos, nacieron con el propósito de competir y superar a los barcos de Cunard, desgraciadamente este último se hizo famoso al chocar con un iceberg en su viaje inaugural y su naufragio constituye una de las mayores tragedias marítimas de la historia.

En los años inmediatamente anteriores al estallido de la I Guerra Mundial los astilleros alemanes botaron tres nuevos

sigue en pag. 38...



barcos muy grandes para la época. El "Imperator" de la Hamburg Amerika Line, con 52.000 tn, era un barco de turbinas y 23 nudos de velocidad. El segundo y tercer barco fueron el "Vaterland", que luego se llamó *Leviathan*, y el "Bismark", que luego se llamó *Majestic* y posteriormente *Caledonian*.

Con la llegada de la I Guerra Mundial en 1914 estos barcos fueron transformados en buques hospitales, cruceros auxiliares, transportes o portaviones, sufriendo grandes pérdidas. Así en 1915 el "Lusitania" es torpedeado y hundido por un submarino alemán.

Finalizada la contienda, y como parte de las indemnizaciones de guerra, los grandes trasatlánticos alemanes fueron entregados a Inglaterra, E.E.U.U. y Francia. El *Imperator* fue adjudicado a Inglaterra, que lo cedió a la Cunard y esta lo rebautizó como *Berengaria* y lo mantuvo en servicio hasta 1938.

En 1927 se botó el *Ile de France*, que en términos de decoración y diseño fue una revolución y se convirtió en modelo de los mejores hoteles de lujo del mundo.

A finales de los años 20 las naves de vapor fueron desapareciendo. Los motores eléctricos alimentados por generadores movidos por turbinas de vapor, demostraron ser muy potentes y de una gran economía.

Se construyeron nuevas naves: *Rex* (1933), *Normandie* (1935), naves que ostentaron el récord de la travesía atlántica, y los barcos de la *cía. Cunard: Queen Mary* y *Queen Elisabeth*, el primero rebajó el récord de la travesía en menos de 4 días.

La Alemania de A. Hitler, comprendió la importancia de poseer grandes barcos, por lo que decidió construir grandes naves, en un principio utilizados como cruceros turísticos, aunque en la II Guerra Mundial todos fueron transformados para transportes militares.

El "Queen Mary" y el "Queen Elisabeth" durante la II Guerra Mundial se utilizaron como transporte militar, en total desplazaron a 1.245.500 soldados aliados. El récord de una sola travesía lo tiene el *Queen Mary* que transportó a 16.683 hombres. Se cree que la aportación de estas dos naves acortó la guerra en un año.

La II Guerra Mundial marca el punto de inflexión entre el cenit y el ocaso del tráfico de pasajeros. Al finalizar la guerra, muchas compañías sufrieron grandes pérdidas de sus flamantes flotas, así como por ejemplo la compañía inglesa Blue Star Line, que poseía una flota de 38 buques antes de la guerra, perdió 29



El R7 de Pullmantur Cruises

de ellos durante la misma, Francia había perdido al *Normandie* durante un incendio en Nueva York; Noruega perdió su *Oslofjord* debido a una mina, Alemania perdió dos buques de pasaje de la línea del Atlántico Norte, el *Bremen* y el *Europa*, otra pérdida importante fue la del *Empress of Britain*, entre otros.

Por otra parte y ya en los años 50 el auge de la aviación comercial originó una pérdida considerable en el número de pasajeros, obligando a varias compañías a retirarse del mercado y enviar al desguace a algunos de sus barcos, otros se reconvirtieron y remodelaron para convertirlos en buques de cruceros

exclusivamente o simplemente algunos se utilizaron para el transporte de mercancías. Por ejemplo el buque *Queen Mary*, se encuentra en el muelle Long Beach (California) convertido en museo y hotel.

En esta época comienza la construcción de nuevas naves de cruceros y de la reconstrucción y remodelación de otras provenientes de bajas de las Armadas Norteamericana e Inglesa principalmente. Las compañías más prestigiosas continúan con su tráfico marítimo: Cunard, Royal Mail Lines, P&O, CGT, Holland America Line, etc., se incorporan otras nuevas como las italianas Lauro, Costa Armatori y Home



Una suite del MSC Armonia



Costa Atlántica

Lines, y griegas como Epirotiki, Chandris, Greek Line, etc.

A finales de los 50 disminuye considerablemente el tráfico de pasajeros, que había iniciado su ocaso al inicio de esta década, y cada vez adquieren más importancia las travesías sólo y exclusivamente para cruceristas, aumentando estas en número y en pasajeros. Buques como el "*Caronia*", de la compañía Cunard, que por sus características y prestaciones fue una revolución de su tiempo, el "*Ocean Monarch*" destacaba porque todos sus camarotes eran exteriores y dotados de baño privado, con un diseño muy novedoso, con relación a sus antecesores, otro buque que también marcó unas diferencias sustanciales fue el "*Southern Cross*", único hasta ese momento con una sola clase, todos los pasajeros tenían acceso a todas sus instalaciones, sin bodegas de carga, abundantes espacios exteriores, aire acondicionado en todos sus camarotes, etc., marcaba las pautas de cómo se construirían los futuros barcos de cruceros.

Norteamérica puso en servicio el "*United States*", con gran apoyo gubernamental y con el objetivo, no tanto, del disfrute del crucerista, sino con el propósito de conseguir el récord de la travesía del Atlántico con la máxima seguridad, como así fue en su viaje inaugural, realizó su primer crucero en 1961 desde Nueva York al Caribe, dedicándose a esta travesía hasta su retirada en 1969.

Otros buques Norteamericanos que también marcaron una época fueron el "*Independence*" y "*Constitution*" de la compañía American Export Lines, que

realizaban la travesía entre E.E.U.U. y el Mediterráneo.

En la década de los 60 continúa la caída del tráfico de pasajeros por mar, en beneficio del avión. Los armadores continúan la transformación de los buques de pasaje en buques de cruceros que ya habían iniciado en los años 50, y comienzan a construirse barcos nuevos sólo y exclusivamente para cruceristas, donde la estabilidad, la comodidad, los espacios exteriores, mejores prestaciones y servicios son constantes en la búsqueda de este tipo de cliente: el crucerista.

Mientras tanto en España la compañía Trasmediterránea se anticipa al futuro en el año 1956 y transforma el "*Ciudad de Toledo*" en un buque-exposición flotante de la industria española existente. Es uno de los primeros antecedentes de lo que, con mayor asiduidad y años más tarde, serían las exposiciones y ferias que actualmente se realizan, con fines comerciales, y que tanto éxito logran, principalmente en EE.UU. y algunos países de Europa. En España también en estos últimos años se ha tenido alguna experiencia en este sentido.

Acontecimiento destacable fue el crucero que por el Mediterráneo, hasta el puerto de El Pireo (Atenas), realizó el buque *Villa de Madrid* de Trasmediterránea con motivo del enlace matrimonial de los actuales Reyes de España en Grecia, en el año 1962.

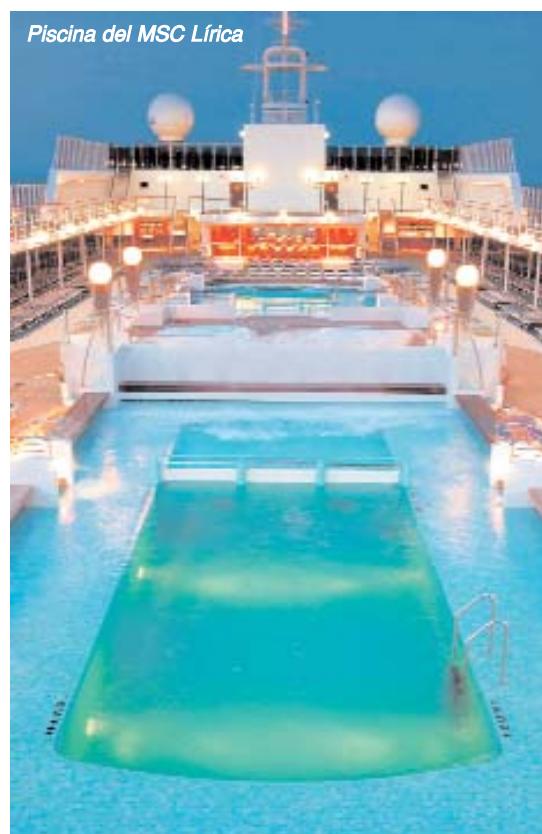
Después de la venta de estos barcos, Ybarra pasó a ser agente general en España de la naviera Costa Crociere, italiana, hasta el año 1993 en que Costa Crociere funda sus propias oficinas en España como Costa Cruceros.

Durante las décadas de los 70 y 80, la comercialización de cruceros se centraba principalmente en el tour operador "Central de Cruceros", que en muchos casos operaba como agente general de varias compañías marítimas.

Aunque el comienzo del desarrollo más importante que ha existido en España del producto cruceros se produjo con la naviera Costa Cruceros en el año 1993. Ya avanzada la década de los 90, se crearon nuevas navieras, como la española Royal Hispania (grupo Trasmediterránea) y se incorpora en España Festival Cruceros. A finales de los 90 y comienzo del nuevo siglo nacen las navieras españolas, Iberojet Cruceros, que pertenece al GVI y Pullmantur Cruises perteneciente al grupo Marsans, dirigiendo cruceros esencialmente a clientes españoles, otra de las navieras que se crearon fue Globalia Cruises del grupo Globalia (V. Halcón - Travelplan), y MSC Cruceros decide implantarse en España, con oficinas propias.

En estos años el tour operador Latitud 4, representando a diversas navieras y en 2005 Royal Caribbean que había sido representada por Latitud 4 uno de los navieros de cruceros más importante del mundo, se instala con oficinas propias en España.

En la actualidad el crecimiento continúa, y las previsiones de futuro son francamente optimistas, España se está convirtiendo en uno de los países líderes europeos en la facturación de cruceros conjuntamente con Gran Bretaña, Alemania, Francia e Italia. ●



Piscina del MSC Lirica