

F



Àlbum de fotos
Passatgers de luxe:
creuers d'ahir i d'avui

Viatjar a bord dels grans creuers de luxe que travessaven els oceans durant la primera meitat del segle xx és un fotograma de somni. Si poguéssim retornar a aquells anys, segurament tindriem una experiència inoblidable, per una estada a bord d'un vaixell submergit en un ambient glamourós i sofisticat: dones elegants passejant per coberta, homes de negocis intercanviant opinions al *saló de fumadors*, nens jugant a coberta sota la vigilància de les minyones, joves gaudint d'un bany a la piscina d'aigua salada, caviar i *champagne* en el sopar de gala, balls al so de l'orquestra..., tot un ambient capritxós acaronat per la fresca brisa marina.

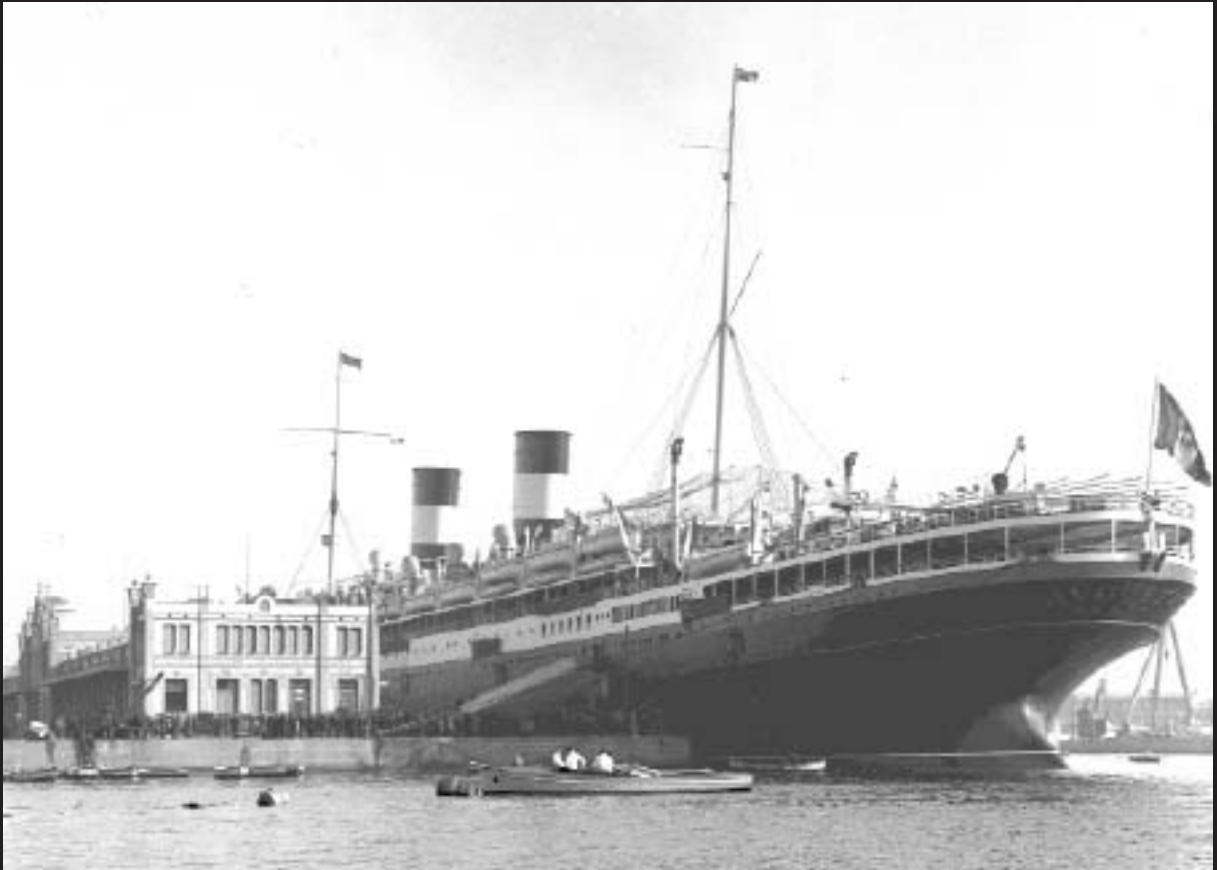
Però aquests viatges de plaer haurien estat impossibles si no s'haguessin desenvolupat les profundes transformacions en la construcció naval que es donaren a mitjan segle XIX. Es van deixar de fabricar els grans velers per substituir-los per vaixells de vapor on la força mecànica va reemplaçar la força del vent. L'hèlix substituï la vela, la fusta fou reemplaçada pel ferro i, aquest, per l'acer. Les grans companyies navilieres van entrar en una cursa competitiva internacional per tal d'aconseguir els creuers més ràpids, còmodes, segurs i luxosos. La Cunard, la White Star, l'Hamburg-American Line, entre altres, es disputaven el primer lloc en les llistes del rànquing.

Avui, l'evolució tecnològica dels grans creuers és ja imparabile i la demanda del mercat és molt exigent. Viatjar en un creuer de luxe ja no és un privilegi exclusiu d'un estatus social, ja que s'ha estès a gairebé tots els estaments. Estem parlant de grans macroestructures de fins a 15 pisos que ofereixen tots els serveis existents a terra. Unes construccions que han anat perdent aquelles línies marineres que caracteritzaven aquests vaixells de la primera meitat del segle XX i han esdevingut uns veritables hotels flotants. El Centre de Documentació Marítima rememora, en un àlbum en blanc i negre, el romanticisme que imperava en les vacances a bord dels grans creuers dels nostres avantpassats.

25372F



DOC90



22809F



29164F



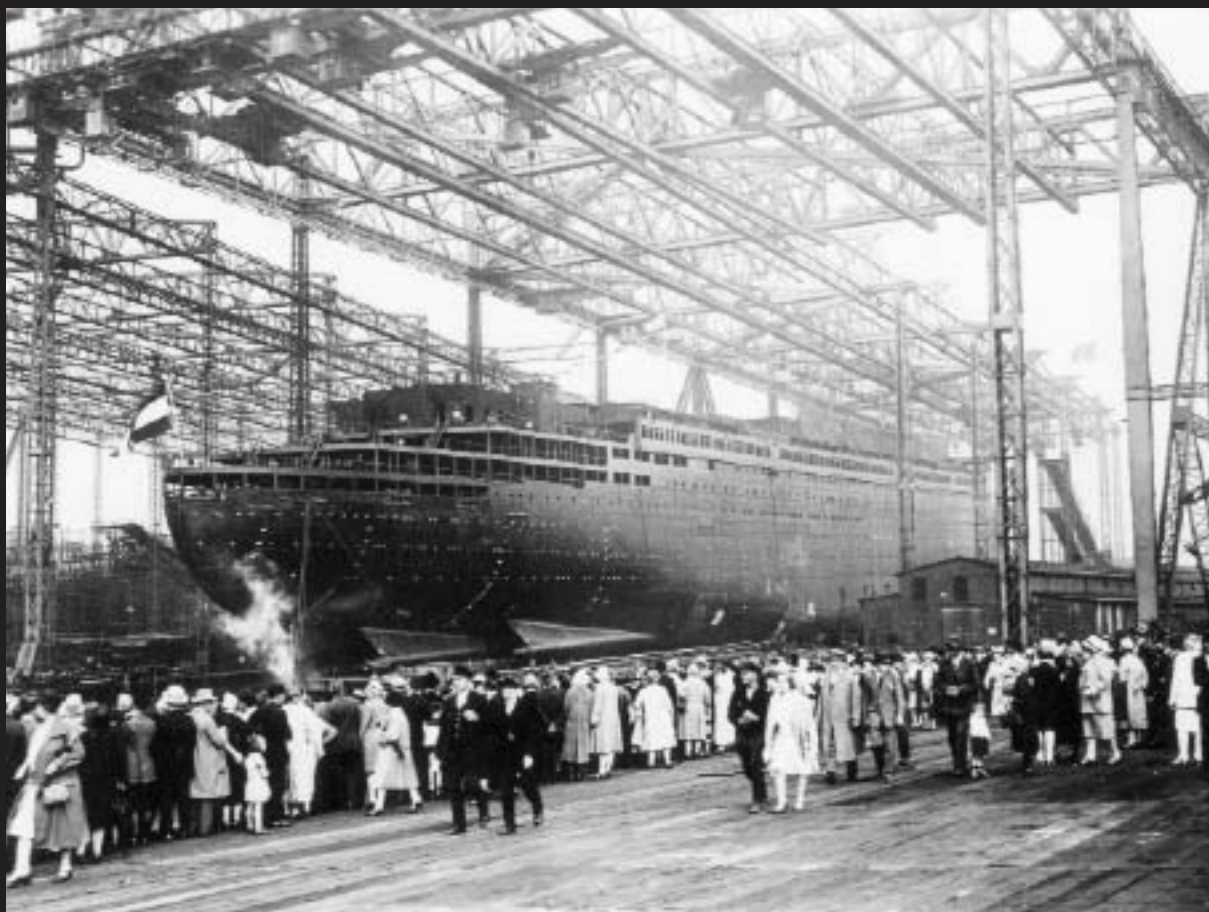
22647F



1535N



7027F



Queen Mary 2





25372F

Encara que aquests grans paquebots tinguessin quasi garantides una seguretat i qualitat de navegació, a vegades el destí era inevitable. Són tristament famosos els naufragis del *Titanic* o del *Lusitania*, grans vaixells dotats dels màxims avenços de la tecnologia de l'època preparats per solcar els mars del món amb una seguretat de navegabilitat quasi infal·lible. A Espanya, la crònica negra ens narra altres desastres marítics, com és el cas de dos vaixells de la Companyia Pinillos: el *Príncipe de Asturias* i el *Valbanera*. Aquest últim, amb una capacitat per a 1.200 passatgers, havia sortit de Barcelona l'agost de 1919 rumb a l'Havana. Malauradament, quan ja arribava al port de destí fou sorprès per un dels pitjors huracans del segle. Les onades, que superaven els 10 metres, van fer desaparèixer en pocs minuts el vaixell amb tota la tripulació i el passatge, sense que ni tan sols cap dels bots salvavides tingués temps de baixar. En la fotografia, el vapor *Valbanera* sortint del port de Barcelona.



Doc90

En aquesta imatge es veu el paquebot italià *Augustus* atracat davant l'Estació Marítima Internacional, al moll de Barcelona (1928). Per tal que els grans transatlàntics tinguessin una estada en condicions, els ports reservaven molls específics i construïen edificis singulars, com les terminals marítimes. En aquestes terminals hi havia tots els serveis que facilitaven l'arribada del viatger: un ràpid desembarcament al moll, la càrrega i descàrrega dels equipatges o un còmode accés a la ciutat. Barcelona era una escala habitual de companyies franceses i italianes i rebia periòdicament una considerable aglomeració de passatge al moll. La situació va fer que es decidís centralitzar totes les primeres atencions als turistes, construint un sol edifici al cap del moll de Barcelona (on actualment hi ha el World Trade Center). El 1911 se signa el projecte de l'edifici-pavelló per al servei de viatgers, amb una sola planta. El 1913 hi ha un projecte d'ampliació on s'afegeixen dos grans pavellons adossats lateralment a l'edifici primitiu.



22809F

Viatjar en vaixell amb totes les comoditats era la màxima dels grans creuers que solcaven els oceans. Les classes més riques tenien destinats els espais més luxosos i privilegiats. Salons, menjadors, cabines i vestíbuls... tot estava pensat amb el més mínim detall perquè el «passatger VIP» es trobés en un ambient que recordava més un palau d'estil arabesc o rococó que no les línies més aviat sòbries i pragmàtiques d'un vaixell. Aquest espai resultava totalment preservat a una escala social alta i inaccessible a la resta del passatge, especialment als emigrants. La distribució de les diferents àrees del vaixell no permetia «barrejar» estaments socials, fidel reflex de les grans diferències existents en la societat de fa un segle. En la fotografia es veu la sumptuosa escala que condueix al saló de 1a classe del vapor *Alfonso XII*, de la Companyia Trasatlántica Española.



29165F

Les classes privilegiades viatjaven amb tot tipus de luxes, arribant fins i tot a l'exageració. Durant la travessa, un dia a bord podia ser quelcom semblant a això: a les 8 del matí, copiós i succulent esmorzar al camarot. Seguidament, passeig per coberta i una estona de lectura assegut en una de les hamaques. A les 11 del matí els cambriers repartien consomé calent. Després es podia fer un altre passeig per coberta, practicar jocs, fer una mica d'esport al gimnàs o rebre un bon massatge. A les 12:30 h del migdia, un abundant i exquisit dinar ja estava preparat al menjador de primera classe. Després del cafè de les dues es projectava una pel·lícula de cinema, i a les quatre de la tarda s'organitzaven jocs per als infants. A les cinc, al saló de te, es donava un refrigeri consistent en te, sandvitxos i gelat. Finalment, les vuit del vespre era l'hora del sopar de gala, seguit del ball. En aquesta fotografia un tripulant avisa el passatge que el dinar ja està preparat.



22647F

En aquesta fotografia és evident l'altra realitat d'aquests grans vaixells de luxe, on es veuen les lliteres dels emigrants. Milions d'emigrants fugien massivament cap a les Amèriques a la recerca de noves oportunitats tot esperant trobar un continent ric, ple d'abundància i benestar. Molts d'ells no sabien amb què es trobarien però creien, almenys, que la situació no seria pitjor de la que es trobaven. Però el preu de la llibertat era molt alt i moltes vegades havien de pagar amb la pròpia vida aquesta oportunitat de futur més digne: la mortalitat durant les traveses transoceàniques era molt elevada a mitjans del segle XIX i, com que això no interessava, es van redactar unes normes que asseguressin unes mínimes condicions «d'humanitat» d'aquests viatges. Durant el primer decenni del segle XX es va reglamentar que els allotjaments per als emigrants fossin espais tancats, amb escotilles, un aparell de desinfecció a vapor, llum elèctrica, ventiladors, lliteres de ferro d' 1,80 m per 0,50 m, amb matalàs, coixí i cobrellit. Desgraciadament la normativa no es complia sempre.



1535N

Vapor *Alfonso XII* (el tercer amb aquest nom) entrant al port de Barcelona, a començament dels anys 20 del segle passat. Aquest vaixell pertanyia a la Compañía Transatlántica Española, que fou la naviliera espanyola més important de finals del segle XIX fins ben entrada la segona desena del segle XX. Tenia línies regulars de passatge i comerç. En l'època més esplendorosa de la història de la companyia, els vaixells estaven equipats amb tot tipus de luxe i serveis, equiparant-se en categoria als grans transatlàntics francesos, alemanys o britànics. En la imatge, un grup de persones són al moll de Balears contemplant l'arribada del vaixel, que està preparant la maniobra d'atracament.



7027F

L'avarament d'un vaixell és sempre un esdeveniment emocionant i inquietant. Per dir-ho d'una manera poc dogmàtica, seria la «presentació en societat d'un nouvingut». Tot un acte social engalanat de festa on són convidades les dones elegants i els homes uniformats. En aquesta imatge de l'any 1928, hi ha el paquebot *Europa* poc abans de ser avarat al mar, mentre un grup de persones de l'alta societat presència l'esdeveniment. Posteriorment, un cop en servei, aquest vaixell entrava en una dura competició internacional per assolir una qualitat en velocitat, comoditat i luxe. De fet, en aquests temps de gran competència pel liderat del mercat dels viatges dels grans transatlàntics, l'any 1930 l'*Europa* va guanyar la Blue Riband (Cinta Blava), que era el premi que es lliurava a la companyia naviliera que tenia el vaixell més ràpid en creuar l'Atlàntic Nord. Va fer la travessa d'Europa a Amèrica en 4 dies, 17 hores i 6 minuts, a una velocitat mitja de 27,91 nusos.



Queen Mary 2

El transatlàntic *Queen Mary 2*, de la Cunard, atracat al port de Barcelona el 29 de maig de 2004. L'evolució de la tecnologia ha impulsat una nova manera de navegar. Cada cop la indústria naval fabrica vaixells més perfectes on seguretat i qualitat de navegació són factors assegurats. Els paquebots són cada vegada més estables, ràpids i còmodes. Aquests últims anys estem parlant de veritables ciutats flotants, en les quals tot està pensat perquè el passatger trobi els mateixos serveis que a terra. Les zones d'oci han augmentat considerablement i s'han instal·lat gimnasos, sales de cinema i, fins i tot, n'hi ha que tenen pistes de patinatge sobre gel. Diguem que el plantejament de vida a bord dels creuers ha canviat. Des de la distribució general fins als programes d'activitats estan pensats per a tot tipus de públic. Viatjar en creuer està a l'abast de la gran majoria de públic, ja que s'ofereix un producte turístic assequible. Fotografia de Javier Sánchez García.