

Los trasatlánticos de visita en Cuba



Por: Guadalupe Yaujar Díaz

A finales del siglo XIX hasta las primeras décadas del XX puede considerarse la época brillante de los trasatlánticos que rindieron sus viajes entre el Viejo Mundo, América y otras altitudes en la transportación de pasajeros y emigrantes.

La llegada de los buques de pasajeros hispanos a Cuba devino acontecimiento para la comunidad en los puertos de la Isla, y -a su vez- la puerta de entrada de inmigrantes.

En tanto, se incrementó la cifra de los pasajeros en tránsito y, en las últimas décadas del siglo XIX hasta hoy, creció la visita de turistas a La Habana y, paulatinamente, en otros puertos nacionales particularmente en la temporada invernal (septiembre a abril).

Los trasatlánticos eran en aquellos años buques mixtos de pasaje y cargas y tuvo en la Compañía Trasatlántica Española la principal naviera en el comercio de vapores de correos y de pasajeros entre la península y la Isla.

A principios del siglo XX arribaron a la Mayor de las Antillas estos navíos bajo los nombres de Ciudad de Cádiz, Claudio López y López, Manuel Calvo, Manuel Arnus, Infanta Isabel de Borbón, entre otros.

Esa trasatlántica renovó en 1920 su flota con buques de factura nacional mejor equipados y de mayores comodidades, como el Alfonso XIII y el Cristóbal Colón.

En 1927, se lanzaron nuevos navíos de manera simultánea en los astilleros españoles de El Ferrol, en Galicia; Sestao en Vizcaya; y Matagorda, en Cádiz, ciudad en la cual se contruyeron buques que adquirieron fama y asiduidad en los puertos cubanos, como el Marqués de Comillas, Juan Sebastián Elcano y Magallanes, conocidos como los “tres Comillas”, considerados joyas de la arquitectura naval hispana.

Otras navieras europeas, en menor cuantía, sirvieron en el transporte de pasajeros y emigrantes hacia la Isla: la Compagnie Generale Transatlantique, con sede central en París; The Pacific Steam Navigation Company, con asiento en Liverpool; Hamburg América Line (Hapag), alemana; la catalana A. Folch y Cía. S. en C., y la portuguesa Companhia Colonial de Navegação, entre otras.

Dos pequeños barcos de pasajeros -que cubrieron desde la época colonial y hasta inicios del siglo XX la ruta Tampa-Key West-La Habana- resultan destacados en la Historia, pues a bordo del “Olivette”, José Martí, nuestro Héroe Nacional, viajó entre los dos primeros puertos durante su estancia en la nación norteña, en frecuentes visitas a las comunidades de emigrados cubanos para recaudar fondos y crear el Partido Revolucionario Cubano.

Al término de la guerra hispano-cubano-estadounidense, a bordo del vapor “Mascotte” viajó a La Habana el poeta Bonifacio Byrne, quien -al ver izada en el mástil de señales del Castillo del Morro la bandera estadounidense en un lugar de privilegio sobre la cubana- se inspiró para crear los tan conocidos versos que inmortalizaron su dolor ante la afrenta que esto representaba para la patria.

En tanto, las navieras establecían en sus rutas turísticas a La Habana dada la belleza y el clima tropical; y en 1912 se enlazaron los puertos norteamericanos con La Habana mediante la estadounidense Florida East Coast Railway, que cubrió el traslado de trenes de carga hacia la Isla mediante los ferries.

Un tren de pasajeros desde Nueva York, el Havana Special, desembarcó sus viajeros en el muelle de Cayo Hueso para transferirlos a vapores de la naviera Peninsular & Occidental Steamship Co. (P&O), permitiendo en solo seis horas de navegación arribar a La Habana gracias a “la ruta más corta hacia Cuba”. La P&O se erigió en la pionera del hoy multimillonario negocio de los cruceros en La Florida al recepcionar a los clientes ávidos de disfrutar las bondades del clima, las bellezas naturales de la Isla.

Con el incremento en el siglo XX la demanda del servicio de pasajeros, cargas y correos la P&O modernizó su flota y asumió el liderazgo del comercio intercostal.

Mientras, la exitosa ruta hacia Cuba atrajo la atención de la naviera británica Curnard Line, que en 1925 se introdujo en el negocio de los cruceros Nueva York-La Habana, durante las temporadas invernales norteñas, con sus afamados trasatlánticos Caronia, Carinthia, Carmania y Mauretania que gozó de fama mundial por cruzar el Atlántico norte en apenas cuatro días y 10 horas.

Se abrió otra ventana de Norteamérica, y los buques mantuvieron una clientela habitual, y muchos vacacionistas norteamericanos asumieron los cruceros y viajes turísticos hacia Cuba a partir de La llamada Ley seca, o Prohibición, vigente de 1920 a 1933 en Estados Unidos.

Si bien impedía a sus ciudadanos el consumo de bebidas alcohólicas, los trasatlánticos estuvieron libres de esas restricciones.

La entrada de la aviación comercial internacional, a partir de los años 50 del pasado siglo, impuso el decrecimiento del flujo de emigrantes al igual que el tráfico de pasajeros por la vía marítima: Las trasatlánticas quedaron relegadas a un papel muy secundario y el destino de aquellos buques fue el amarre o el desguace. Con el paso de los años resurgirían los trasatlánticos, ahora dedicados a realizar

cruceros de placer.

El aumento de los precios de los combustibles y la competencia de las aerolíneas condujeron al cese en 1954 de las operaciones del Florida East Coast Railway. Solamente permanecieron en servicio como barcos de pasajeros y turistas hacia Cuba el veterano Florida de la Peninsular & Occidental Steamship Co. y el novedoso ferry para automóviles y pasajeros City of Havana de la West India Fruit & Steamship Co.

Los tres viajes semanales que realizaban fueron suprimidos a partir de 1961 a causa de la imposición del bloqueo comercial por el gobierno norteamericano contra Cuba.

Sin embargo, desde hace varios años varios puertos cubanos y especialmente el de La Habana, por ser el más visitado, se visten de gala con la entrada de modernos y lujosos cruceros en los cuales viajan los que escogen esa modalidad dentro de la llamada industria del ocio.

<https://www.radiohc.cu/index.php/de-interes/caleidoscopio/186452-los-trasatlanticos-de-visita-en-cuba>



Radio Habana Cuba