

EN DEFENSA DEL VIAJE



Por qué seguiremos
viajando y por qué lo haremos
de otra manera

TONY WHEELER

geoPlaneta 

EN DEFENSA DEL VIAJE

Por qué seguiremos
viajando y por qué lo haremos
de otra manera

TONY WHEELER

geoPlaneta 

1ª edición

geoPlaneta

Av. Diagonal 662-664. 08034 Barcelona
info@geoplaneta.es – www.geoplaneta.com
Diseño de cubierta: Sophie Güet

© Editorial Planeta, S.A., 2020

© Textos: Tony Wheeler, 2020

ISBN: 978-84-08-23334-3

Depósito legal: B. 11.391-2020

Impresión y encuadernación: Huertas

Printed in Spain – Impreso en España

Reservados todos los derechos. No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea este electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del editor. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (Art. 270 y siguientes del Código Penal). Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra. Puede contactar con CEDRO a través de la web www.conlicencia.com o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47.

El papel utilizado para la impresión de este libro es cien por cien libre de cloro y está calificado como papel ecológico.

Prólogo	7
EL PASADO	11
EL PRESENTE	27
Los test y la respuesta al covid-19	30
Burbujas de viaje, puentes aéreos y corredores	34
Viajes locales	37
En todas partes	41
Nuevos hábitos, nuevas prácticas	48
Visados y restricciones de entrada a un país	52
EL FUTURO	57
El viajero después del covid-19	58
Pasión viajera y trotamundos	60
Personas diferentes, lugares diferentes	64
Volar en un mundo pospandémico	67
Poblaciones de trabajadores inmigrantes	68
Populismo, evasión fiscal y petróleo	70
Protección de la naturaleza y mercados húmedos	74
Sobreturismo	77
Cambio climático	85
A modo de conclusión	88
Nota del autor	95

EL PASADO

El choque cultural, esa desorientación que se siente cuando de repente uno se traslada desde un lugar hasta otro muy distinto, viene a ser las más de las veces un choque temporal, y no nos referimos a una o dos horas de desfase horario. Existen lugares donde las instrucciones podrían ser «retrase usted su reloj tres horas y su calendario un siglo». O quizá solo tres décadas, como sentí yo hace un par de años cuando visité Transnistria, una pequeña porción de la Rusia soviética sin reconstruir, encajonada entre Moldavia y Ucrania.

En el mundo de la ficción, el viaje y el viaje en el tiempo suelen hallarse estrechamente ligados. En la película *Regreso al futuro*, Martin McFly no solo viaja en el tiempo 30 años atrás, sino que lo hace a un barrio residencial californiano completamente distinto (pero a la vez curiosamente familiar). Estamos tan acostumbrados a que el tiempo avance hacia delante que nos sorprende llegar a lugares donde parece haberse movido hacia atrás. Cuando visité la República Democrática del Congo supe de pueblos que, por quedarse aislados, habían regresado a la jungla, pueblos donde los niños nunca habían visto un coche rodando, a pesar de que sus padres sí los recordaban. Lo mismo me sucedió cuando visité el pueblo mine-

ro abandonado de Panguna en Bougainville (Papúa-Nueva Guinea): los trabajadores de la mina se habían marchado en 1989 de sus modernos pisos, convertidos ahora en cascarones vacíos que amenazaban ruina, y los enormes camiones seguían bordeando la carretera que bajaba hasta la inmensa mina a cielo abierto, moles herrumbrosas que jamás arrancarían de nuevo.

¿Diremos lo mismo de las ciudades fantasma surgidas en China durante los años del *boom* de la construcción? ¿Bloques y más bloques de apartamentos que nunca volverán a ocuparse? ¿Y en Europa? ¿Habrá en Irlanda fincas fantasma, variantes rurales de las grandes urbanizaciones de las ciudades asiáticas, pero igual de vacías? En la Bienal de Venecia del 2016, anoté en mi diario que el pabellón español era «una mirada a todos los proyectos que se nos han quedado abandonados en el camino desde la crisis económica del 2008».

El viaje puede ser también una cuestión de estar en el sitio adecuado en el momento adecuado, y si hubiera podido escoger en qué lugar me hubiera gustado estar para ser testigo de algún acontecimiento, habría elegido Berlín el 9 de noviembre de 1989 cuando cayó el Muro. O al menos cuando lo abrieron. Un año después, unos amigos alemanes que vivían en la ciudad insistieron en que regresara «ahora mismo, cuando todavía se nota la diferencia entre el este y el oeste». No llegué a visitar Berlín durante la época de los bloques oriental y occidental, cuando Berlín Este y Oeste eran dos mundos diferentes, pero mis amigos me habían contado tantas

veces lo que representaba haber estado allí en aquella noche histórica que casi me sentía capaz de describirla. En 1990, cuando por fin llegué a Berlín, la ciudad ya estaba unida, pero era fácil para cualquiera saber en qué lado del antiguo Muro se encontraba.

Tampoco estuve en Hong Kong la medianoche del 30 de junio de 1997, en aquella hora tan señalada cuando la ciudad-estado fue devuelta a China. El 8 de noviembre del 2016, sin embargo, sí me encontraba en EE UU con ocasión de unas elecciones de indudable interés; debía estar en San Francisco una semana después y pensé: «Iré una semana antes. Clinton o Trump. Esta va a ser una noche importante para estar en EE UU». Y lo fue, pero no del modo que me hubiera gustado. Unos meses antes, el 23 de junio del 2016, me encontraba en Gran Bretaña para ser testigo de otro acontecimiento trascendental, que tampoco en esa ocasión fue el que yo hubiera deseado. A la mañana siguiente compré un periódico y, mientras volvía a casa andando, meditaba sobre el titular de portada: aquello tenía que ser una broma, una especie de inocentada con medio año de adelanto. ¿Era posible que los británicos hubieran decidido en referéndum salir de la Unión Europea?

Se ha apuntado a veces, evocando aquel *Swinging London* de la época de los Beatles y las minifaldas, que «si puedes recordar la década de 1960, es porque no estuviste allí». Para formar de verdad parte de los sesenta habría que emprender un viaje inducido por la música y las drogas que borrara todo recuerdo de aquella época. Sin

embargo, si repaso mi vida, da la impresión de que he estado en muchos lugares donde, como dice el proverbio chino, estuve «viviendo tiempos interesantes». Aquello debió de empezar cuando, siendo todavía una criatura, visité por primera vez el subcontinente indio. Con los años, las visitas se han repetido muchas veces, pero aquella primera vez fue poco más de un año después de la Partición que dividió la antigua colonia británica en la India y Pakistán. Era sin duda un «tiempo interesante» cuando mi padre llevó a su joven familia –yo incluido– a Karachi, en la jovencísima nación de Pakistán, donde iba a trabajar durante los cinco años siguientes.

A veces, el viaje depara experiencias parecidas en tiempos muy diferentes. El final de 1974 fue indudablemente un momento interesante para estar en Laos, precisamente cuando la tregua entre los realistas, apoyados por EE UU, y el Pathet Lao, sostenido por los comunistas vietnamitas, estaba a punto de romperse. Al otro lado de la frontera, en Vietnam, faltaban menos de seis meses para que la caída de Saigón desembocara en la retirada final de EE UU, mientras que por el sur, en Camboya, los Jemeres Rojos se hallaban muy cerca de su marcha del Año Cero hacia Phnom Pehn. En Vientián, capital de Laos, el tema de conversación diario entre los viajeros era: «¿Es seguro viajar en autobús al norte hasta Luang Prabang?». La respuesta, con frecuencia, era un rotundo «no». Quizá estoy vivo solo porque opté por la vía aérea, el vuelo en un viejo DC-4. Durante los 15 años siguientes, hasta principios de la década de 1990, las tres nacio-

nes de Indochina –Camboya, Laos y Vietnam– eran a todos los efectos una zona vedada para los turistas occidentales. Cuando viajé por primera vez a Camboya en 1992, el tema de conversación en la calle era exactamente el mismo que en Laos 18 años atrás: «¿Era seguro tomar el decrepito tren a la localidad costera de Sihanoukville, o un autobús igual de decrepito a Siem Riep y Angkor Wat?» Una vez más opté por viajar en avión, en esta ocasión en un vetusto Antonov An-26 de la época soviética. Al mismo tiempo, unos desafortunados mochileros descubrieron que el viaje terrestre podía acabar siendo una tragedia. Por supuesto, viajar por Indochina es hoy completamente diferente, y en años posteriores he viajado por la región en autobús, en tren e incluso conduciendo por Camboya y Laos en un viejo deportivo inglés.

Una década después de la estancia de mi familia en Pakistán, mi padre estaba trabajando en EE UU y mis primeros viajes por este país empezaron en Detroit, en una época en que la llamada «ciudad del motor» era la metrópolis con la renta per cápita más alta del país. Poco después de mi llegada, pusieron en órbita el primer Sputnik, y fue como si Detroit iniciara simultáneamente su apogeo y su prolongado declive. La ciudad y sus coches eran pura ostentación, cromados y alerones altos; después del Sputnik, los cromados pasaron de moda y los alerones se rebajaron, todo al mismo tiempo. Quizá Detroit haya tocado fondo y hoy se esté recuperando, pero durante muchos años una de las principales atracciones para los turistas que la visitaban era la oportunidad

de conocer una ruina moderna. Un libro reciente sobre Detroit señalaba que la ciudad se utilizaba como un gran plató de cine porque «después de todo, no era solamente un set decorado para parecerse a una ciudad estadounidense en ruinas, sino una verdadera ciudad estadounidense en ruinas». Visitar Detroit puede parecerse a mis visitas al Congo o Bougainville, otros lugares donde todo ha ido marcha atrás.

O a Chernóbil. Viajé al escenario del mayor desastre nuclear en tiempos de paz en el 2016, tres décadas después de la fusión accidental del reactor 4, mucho después de haber desaparecido la Unión Soviética. Chernóbil está hoy en Ucrania, y los autocares turísticos viajan hasta el lugar del desastre desde el centro de Kiev, a solo dos horas y media de distancia. No es el reactor 4, origen de la tragedia, lo que provoca auténtico impacto: es la abandonada ciudad modelo de Prípiat, a solo 3 km de la zona cero. Prípiat, tenía todo lo que cabía esperar de una ciudad soviética perfecta: escuelas, una piscina, un gimnasio, un teatro estatal, un supermercado, restaurantes y pisos modernos para los trabajadores modelo de Chernóbil. Después, todo quedó vacío y abandonado –salvo por los turistas– de la noche a la mañana. Por 10 US\$ más –se indica a los visitantes– se puede alquilar un contador Geiger durante un día, «pero quien haya viajado en avión a Ucrania desde EE UU habrá recibido más radiaciones sobrevolando el Atlántico que visitando Chernóbil».

No fue aquel mi único encuentro con un recordatorio del declinante comunismo. Un año antes estuve en

Sofía, capital de Bulgaria, y me apunté a un «Circuito por el Comunismo Búlgaro». Nuestro joven e instruido guía empezó confesando que había nacido en 1992, un par de años después de que acabara todo aquello, pero a pesar de eso, conocía perfectamente los lugares de entretenimiento del comunismo búlgaro. Como aquella antigua tienda Corecom, que a pesar de llevar cerrada mucho tiempo, conservaba el letrero y el logotipo. En la época del Telón de Acero, las tiendas Corecom vendían los productos occidentales más demandados pero inaccesibles, como podían ser, por ejemplo, los pantalones vaqueros. No obstante, había un problema: era obligado pagar con dólares estadounidenses. Y un segundo problema: era ilegal poseer dólares estadounidenses. «Así que teníamos una tienda», nos explicó nuestro joven guía, «donde podían comprarse cosas inalcanzables con dinero ilegal».



El covid-19 es, sin duda, una de esas ocasiones en la historia, quizá no un solo momento –como la caída del Muro de Berlín o el desastre de Chernóbil–, pero sí un hecho al que nos referiremos como «antes y después de». Entre todos los reveses que el virus ha asestado a nuestras vidas se han intercalado aspectos positivos, a los que haré referencia más adelante, pero ahora quiero hacer mención a uno de ellos: la extraordinaria proliferación de memes, chistes, fotografías y vídeos sobre el coronavirus,

como el de «Doc» Brown, el profesor chiflado de *Regreso al futuro*, dando instrucciones a Marty McFly antes de que emprenda un viaje por el tiempo al volante del DeLorean, y especificando que la Regla Número 1 es: «Nunca aterrices en el 2020».

Puedo establecer con precisión el momento en que el covid-19 se coló en mi agenda: fue la noche del domingo 15 de marzo del 2020, cuando estaba acampado en la playa de Qalansiya, en el extremo noroeste de la isla yemení de Socotra. La isla ha sido descrita como «la Galápagos del océano Índico», y era el quinto día de una visita de siete, cuando de repente nos despertaron y nos dijeron que debíamos regresar inmediatamente a Hadibou, la principal ciudad insular. El vuelo semanal a El Cairo saldría a la mañana siguiente, con dos días de adelanto, antes de que se cancelaran todos los vuelos de entrada y de salida de Yemen por la rápida expansión de la pandemia. Al día siguiente pasé nueve horas de tránsito en Adén, hasta que llegué por fin a El Cairo y continué viaje hasta Melbourne, en Australia, donde me esperaban 14 días de cuarentena.

En realidad, ya había percibido los primeros indicios de la tormenta un mes antes. El 15 de febrero estaba a punto de volar desde Melbourne hasta Wakayama, en Japón, para dar una conferencia en la universidad sobre un tema que hoy parece absurdo: la masificación del turismo. De repente recibí un correo de otro de los conferenciantes invitados. Acababa de llegar en avión a Tokio, había descubierto que el covid-19 había aparecido en Wakayama y no estaba dispuesto a correr ries-

gos. «El precio de un billete de avión no es nada», me anunció... y regresó volando a Italia. Aquello sucedió cinco días después de que Italia pasara de tres casos a cuatro; pero el 15 de marzo, cuando salí a escape de Socotra, la tasa de infección en el país de la bota había superado ya los 3000 casos nuevos al día, y no tardaría en rebasar los 6000.



Mucha es la gente que se ha preguntado si los viajes han sido la causa del covid-19. Bueno, en principio no; podemos atribuir el nacimiento de este virus a algún eslabón raro en la cadena alimentaria –desde los murciélagos hasta el hombre, pasando por los pangolines o algún otro animal extraño–, desencadenante de un proceso que empezó en Wuhan y no tardó en difundir el nombre de la ciudad por todo el mundo. Con una población que ronda los 11 millones de habitantes, podría pensarse que Wuhan es difícil de pasar por alto. Si se traza una línea recta desde Hong Kong hasta Pekín, Wuhan vendría a quedar en medio; pero como China es un país con muchas ciudades grandes, es normal despistarse con algunas.

Nuestro mundo se encuentra hoy tan interconectado que no debería sorprendernos que, entre diciembre del 2019, cuando el nuevo coronavirus saltó desde el plato de algún sibarita de Wuhan hasta todo el género humano, y marzo, cuando empezó a propagarse por todo el

planeta, hubiera habido 50 vuelos directos entre Wuhan y EE UU. No conexiones, sino vuelos directos.

Y no es porque no nos hayan advertidos de que las nuevas enfermedades pueden extenderse por todas partes y muy rápido. La denominación más correcta del síndrome respiratorio agudo severo o SARS es SARS-CoV, porque, al igual que el covid-19, es un coronavirus, y, al igual que el covid-19, vino de China 17 años antes, en el 2002. En el camino que tomó este virus anterior, probablemente aparecieron también los murciélagos, y después las civetas de las palmeras, un animalito demasiado encantador para pensar siquiera en comérselo, se convirtieron en otro paso intermedio; pero, con independencia de cuál fuera la ruta por la que llegó hasta los humanos, el Dr. Liu Jianlun estaba ya infectado al registrarse en un hotel de Hong Kong en febrero del 2003. Al día siguiente se encontraba gravemente enfermo, y moriría en un hospital de Hong Kong pocos días después. En el hotel, otras siete personas se habían contagiado del SARS, las cuales, a su vez, lo transmitirían a la población hongkonesa en general, hasta que pasó a Singapur, Toronto y Hanói. El SARS solo llegó a contagiar a unas 8000 personas en todo el mundo –frente a los millones de infectados por el covid-19–, de las cuales mató a unas 800, pero la mitad de estos casos en todo el planeta pueden retrotraerse a la visita de una sola persona a una sola habitación de un hotel en Hong Kong.

El Dr. Jianlun era un ‘supercontagiador’, alguien que sin darse cuenta extiende una enfermedad hasta lugares

muy remotos. La rápida propagación desde la ciudad de Foshán en China hasta un hotel de Hong Kong, y de ahí a otros 27 países del mundo, es un claro indicador del amplísimo ámbito de los viajes en la actualidad. En la rápida expansión del covid-19 intervinieron diversos supercontagiadores: un crucero en Japón, un partido de fútbol en la ciudad italiana de Bérgamo –lo han apodado el «partido cero»– y un empresario británico que se infectó en un congreso en Singapur y llevó el virus a una estación de esquí en Francia, de donde pasó a Gran Bretaña.

Todos estos son indicadores de lo lejos y lo rápido que puede propagarse un virus en el mundo contemporáneo, y en el siglo XXI el hecho de que tantas personas de tantos países viajen a tantos destinos ha sido sin duda un factor determinante en la rápida propagación del covid-19, tanto en el número de infectados como en el de países adonde llegó. Pero se puede echar la culpa a una modalidad concreta de transporte: los cruceros.

Los cruceros son una forma popularísima de turismo, sobre todo esos inmensos buques que transportan a miles de pasajeros y que se convirtieron en la encarnación del mal durante la expansión del virus. El turismo de cruceros ha crecido muchísimo en los últimos años y atrae un gran contingente de viajeros muy fieles, que regresan con regularidad a sus compañías preferidas. Si se puede hablar de comida confortable, entonces el moderno crucero podría definirse como el viaje confortable. Una vez contratado el paquete, se acaban las preocupaciones: no hace falta encontrar un sitio donde alojarse cada noche,

ni buscar restaurantes o circuitos, ni preocuparse por los pagos, pues todo viene incluido.

Por supuesto, este grado de organización comporta costes, particularmente en el Caribe, donde hay muchas islas a visitar. Las compañías de cruceros tienen fama de ser duras negociando con el argumento de «rebajen ustedes los gastos portuarios o los tachamos de nuestra lista y nos vamos a otra isla». Después, una vez que atracan en el muelle, ¿cuánto dinero dejan en la economía local? Los pasajeros pueden desembarcar para dar una vuelta, pero se apresuran a regresar a bordo para la comida siguiente, que ya tienen pagada en su crucero con todo incluido. Incluso las compras pueden trasladarse al barco: ¿por qué molestarse en regatear en las tiendas isleñas cuando los *souvenirs* pueden comprarse a bordo mientras se navega?

A esto se añade el hecho de que un inmenso buque de crucero puede, literalmente, invadir un destino. Me encontraba en cierta ocasión en las islas Malvinas cuando arribó un barco con más pasajeros a bordo que habitantes tiene no solamente Puerto Argentino/Stanley, la localidad principal, con 2000 habitantes, sino todo el archipiélago. Incluso los cruceros pueden llegar a inundar el lugar físicamente: todos hemos visto las imágenes de Venecia cuando a los excesivos turistas se les suman excesivos cruceros, las moles de los cuales se elevan sobre los edificios de la ciudad, construidos a una escala más humana.

Si hubo un barco inequívocamente vinculado a la historia del covid-19 fue el *Diamond Princess* de Carnival

Corporation. El 4 de febrero del 2020, este buque, con casi 4000 personas entre pasajeros y tripulantes a bordo, entró en aguas japonesas con 10 pasajeros que habían dado positivo en el test del coronavirus. Recuérdese que en aquel momento el covid-19 era fundamentalmente un problema chino; todavía no había llegado a Corea del Sur ni a Italia, países que serían focos tempranos de su expansión por Asia y Europa. Es probable que los abogados tarden años en determinar quién fue el responsable, pero en resumidas cuentas el *Diamond Princess* atracó en el puerto de Yokohama, ciudad de la bahía de Tokio, y allí permaneció mientras el virus se extendía por el barco a la misma velocidad que lo habría hecho en una gigantesca placa de Petri, como se repitió mucho después. Para cuando todos los pasajeros y tripulantes habían desembarcado el 1 de marzo, había más de 700 casos de covid-19 procedentes del crucero. Al final murieron 14 personas infectadas a bordo y unos meses más tarde todavía se registraban algunas decenas de casos activos.

Si el *Diamond Princess* puso el foco sobre Japón, otro barco de Carnival Corporation, el *Ruby Princess*, fue el crucero del horror del covid-19 para Australia. Realizaba un recorrido de 13 días desde Sídney hasta Nueva Zelanda y llevaba el coronavirus a bordo; zarpó de Sídney el 8 de marzo, una semana después, por tanto, de que hubiera concluido la historia del *Diamond Princess* infectado con el virus. El *Ruby Princess* llevaba 2700 pasajeros a bordo y acabó provocando más de 20 muertes y más de 700 infectados, el 10% de todos los casos

registrados en Australia; además, el barco había llevado el covid-19 hasta Nueva Zelanda, y los pasajeros, al desembarcar y volver a sus hogares, lo transportaron a otros países.

Aunque los focos principales de covid-19 fueron gigantes como el *Diamond Princess* y el *Ruby Princess*, otros barcos más pequeños también tuvieron su parte en la historia. El crucero antártico australiano *Greg Mortimer* llevaba unos 300 pasajeros y tripulantes, pero después de zarpar de Ushuaia, en Argentina, el 15 de marzo se detectó la presencia a bordo del covid-19 y Ushuaia, en la punta de Tierra del Fuego –punto de acceso habitual a la Antártida–, cerró su puerto. Es curioso cómo puertos casi siempre desesperados por recibir cruceros cambian repentinamente de opinión cuando las cosas se tuercen. El *Greg Mortimer* no fue el único buque antártico que se quedó en medio del mar, sin posibilidad de regresar a Ushuaia. Por suerte, Montevideo demostró más humanidad y la mayoría de los pasajeros salieron en avión el 12 de abril, tras casi un mes atrapados en el barco.

Casi un mes antes y más al norte, en el Caribe, al crucero británico *Braemar* se le había negado la entrada en las Bahamas y acabó dejando a sus pasajeros en La Habana el 16 de marzo. El embajador británico agradeció oficialmente a los cubanos su ayuda humanitaria. ¿Debió el *Braemar* haberse dirigido a su puerto de registro, que durante los últimos 17 años había sido Nassau, en las Bahamas, el mismo puerto que lo había rechazado antes de que se le permitiera atracar en La Habana? Igual que

las empresas digitales, electrónicas y de redes sociales, las compañías de cruceros dedican muchos esfuerzos en eludir impuestos; se les da muy bien registrar sus barcos en puertos donde la carga fiscal será baja, pero parece que esta medida no es siempre una buena idea. Enarbolar sin más la bandera de conveniencia de un puerto o país quizá facilite eludir los impuestos en ese lugar, pero no permite atracar allí cuando surgen problemas.

No todos los cruceros eran desastres flotantes que vagaban de puerto en puerto intentando descargar a sus pasajeros y tripulantes o permanecían atrapados en el limbo; hubo numerosos buques sin infectados a bordo, pero sin posibilidad tampoco de encontrar un puerto amigo que les permitiera echar amarras. El crucero italiano *Costa Deliziosa* zarpó de Venecia a principios de enero con casi 2000 pasajeros y 1000 tripulantes. Después de llegar a Australia en marzo, se dirigió hacia Europa, pero no pudo hacer escala en Omán, las Seychelles ni el canal de Suez, aun cuando no se habían registrado casos de covid-19 a bordo. Finalmente, los pasajeros españoles fueron desembarcados en Barcelona, Francia se negó a permitir que los pasajeros galos salieran del barco, y los últimos pasajeros pudieron concluir su crucero de 15 semanas –los últimos 35 días atrapados a bordo– en Génova el 22 de abril. Nadie padecía covid-19 y, dadas las circunstancias, la mayoría de los pasajeros parecían felices tras su aventura.

Pero, lamentablemente, la crisis del coronavirus no ha sido la primera ocasión en que la industria de los cru-

ceros ha antepuesto el beneficio a la salud pública. En los cruceros se han presentado problemas de salud en múltiples ocasiones, y la industria carga con un triste historial de daños medioambientales. Carnival Corporation había pagado una multa de 40 millones de US\$ por verter ilegalmente los residuos del barco mediante un sistema conocido como la «tubería mágica». Aquella fue la multa más elevada jamás impuesta por un delito medioambiental en la historia de EE UU, pero el hecho no tardó en repetirse y trajo aparejada otra sanción de 20 millones de US\$. Así pues, resultó que los vertidos en el océano no eran casos aislados: cinco barcos de Carnival Corporation llevaban años vertiendo residuos hasta que sus prácticas salieron a la luz. Las compañías de cruceros también se han resistido a utilizar combustibles menos contaminantes; así, muchos cruceros navegan con gasóleo pesado, barato pero sucio. Lo mismo ocurre habitualmente con portacontenedores y petroleros, pero esos buques no atracan en nuestras ciudades favoritas, donde los cruceros también se muestran muy reacios a obtener electricidad desde tierra y prefieren generar su propia energía, también barata pero sucia. Así pues, ¿pondrán más empeño las compañías de cruceros después de la pandemia en proteger la salud de sus pasajeros, acabar con los vertidos en el océano, utilizar combustibles más limpios y fijarse objetivos para la protección del clima? Desde luego, son muchos los aspectos en que podrían mejorar.