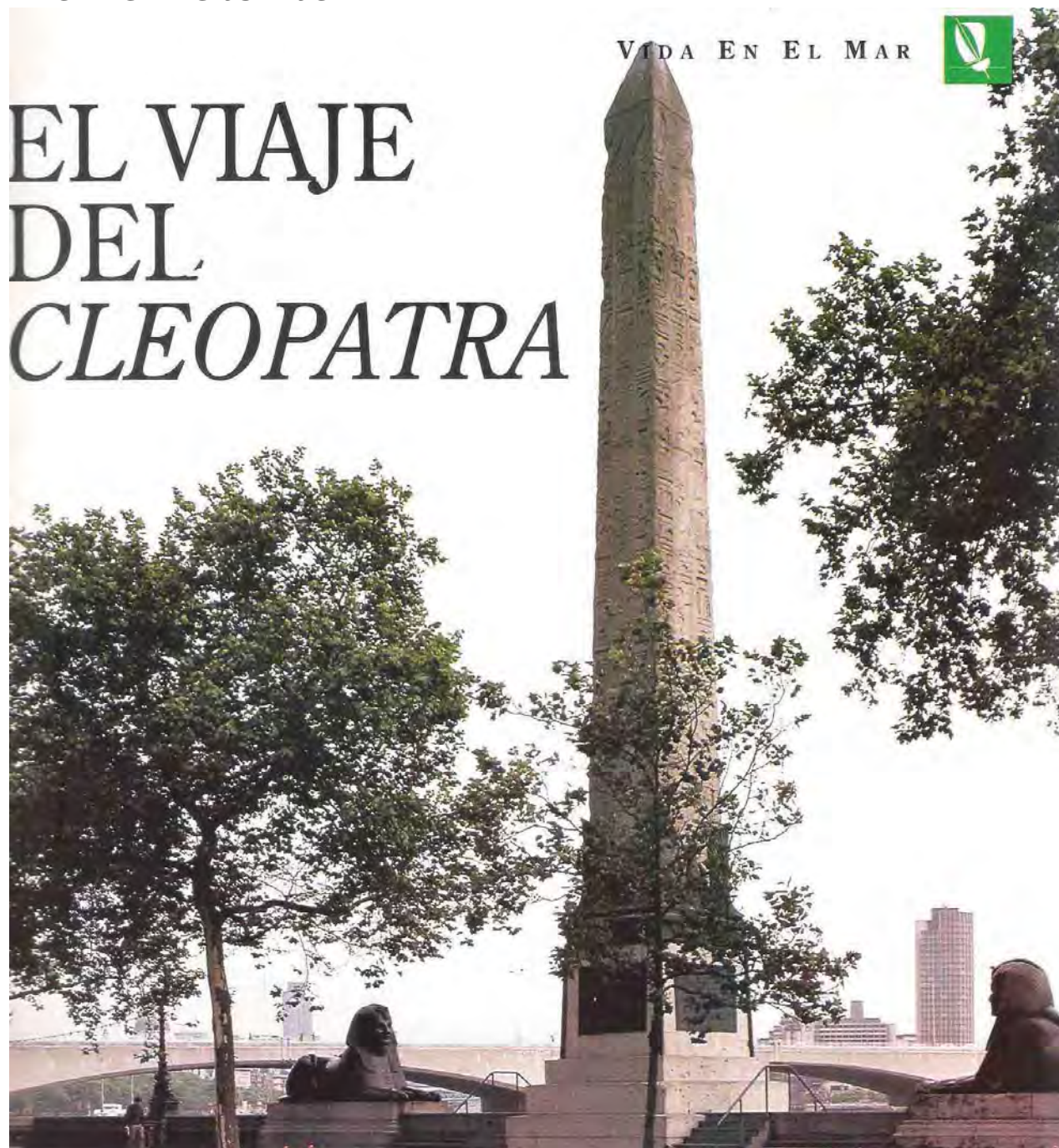


En 1877 John y Wainman Dixon consiguieron hacer llegar a Inglaterra, por vía marítima, un monolito egipcio dentro de un cilindro de hierro flotante.



Arriba, La Aguja de Cleopatra domina el embarcadero Victoria, de Londres, en la orilla del Támesis



El obelisco, fotografiado en Alejandría en 1877, Jhon Dixon que, junto con su hermano Wainman, ideó el proyecto del Cleopatra.



Una fase de las complejas operaciones llevadas a cabo para colocar la Aguja en estructuras de hierro a cuyo alrededor se construyó el Cleopatra

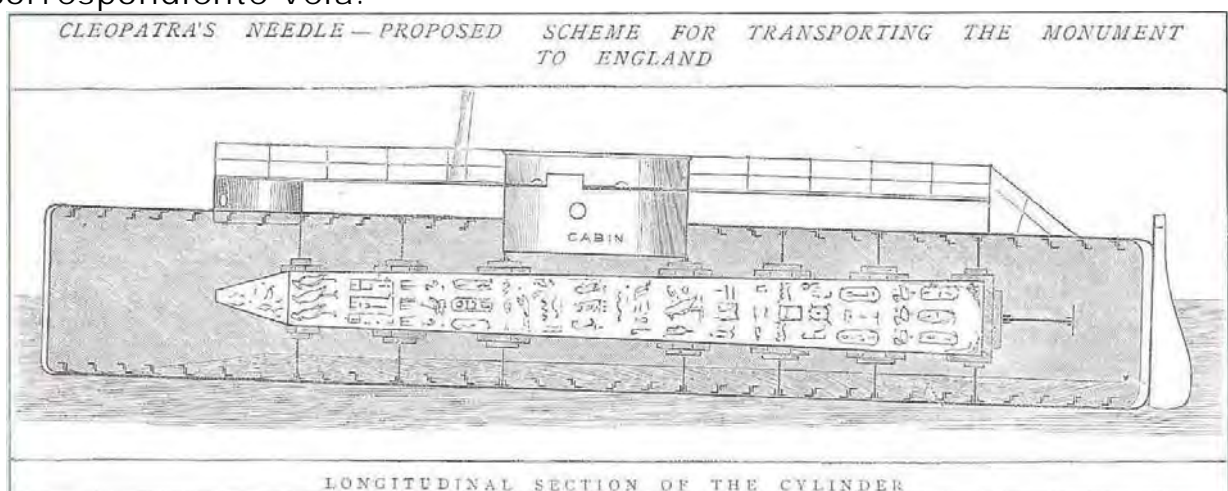
Los antiguos egipcios, además de grandiosas construcciones como los templos, las pirámides y la Esfinge, construyeron monumentos más pequeños, de exquisita realización y que, no sin ciertas dificultades, podían ser transportados. De modo especial, los romanos mostraron vivo interés por la arquitectura egipcia, y cuando pudieron llevaron a su patria algunos souvenirs: un ejemplo lo constituye el obelisco de 24 m de altura trasladado de Heliópolis a Roma por orden de Octavio Augusto. Se colocó en el Circo Máximo, donde permaneció hasta 1589, año en que el papa Sixto V lo mandó erigir en la Piazza del Popolo. Ciertamente, el transporte a través del Mediterráneo de monumentos

tan grandes no tuvo que ser una empresa fácil: de hecho, se cargaban a fuerza de brazos en las bodegas de los mayores buques mercantes, debidamente inmersos en trigo o lentejas para protegerlos de los golpes; además, resulta fácil intuir lo numerosa que debía de ser la mano de obra encargada de la carga y descarga.

No obstante, los romanos se apoderaron de numerosos monolitos, uno de los cuales, conocido como la Aguja de Cleopatra, ha terminado en Londres (formaba parte de una pareja, y su gemelo se halla en el Central Park de Nueva York). En realidad, la denominación dada a tales obeliscos no era muy adecuada dado que, si bien es probable que la reina egipcia lo regalara a Augusto, el obelisco data de los tiempos de Tutmosis III, y los relieves relatan sus empresas y las de Ramsés II. Augusto lo hizo transportar desde Heliópolis a Alejandría para su posterior expedición a Europa, pero el monumento permaneció aún muchos siglos en Egipto. En 1801 fue adquirido, por encargo de Inglaterra, por el general sir Ralph Abercrombie, y durante los decenios sucesivos se llevaron a cabo diversos intentos para trasladarlo a Londres, pero parecía que la Aguja -un monolito de granito rojorósáceo, de 20,9 m de longitud, una base de unos 2,3 m³ y un peso de cerca de 190 tm no podía ser transportado. Hasta el año 1887, la propuesta más razonable para moverlo preveía levantarlo mediante gatos, a fin de poder construir una balsa debajo y llevarlo así hasta el mar a través de un canal artificial excavado al efecto.

EL CLEOPATRA

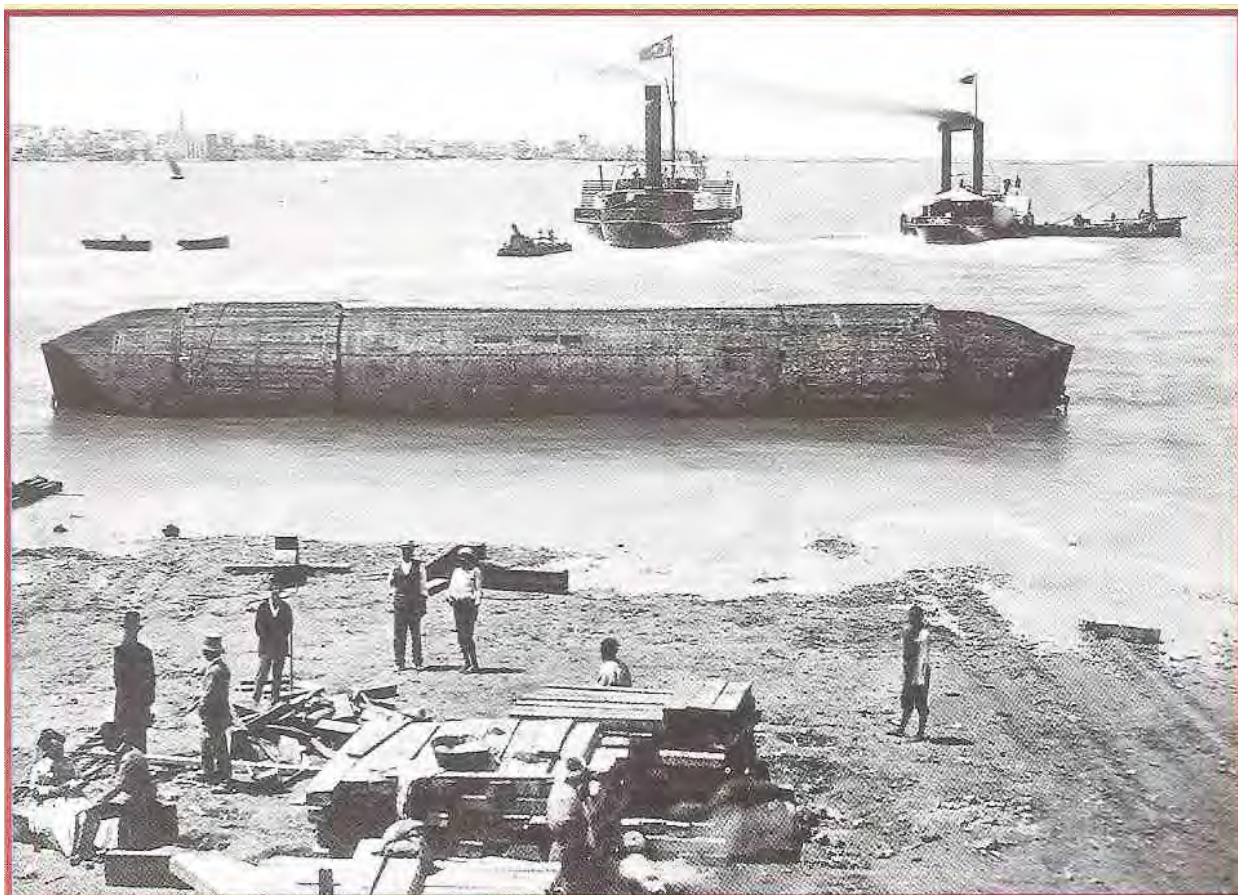
No hay duda de que el Cleopatra fue una embarcación con un aspecto fuera de lo corriente, más parecido a un submarino que a un barco de superficie. Los costados, la cubierta y la carena formaban parte de un cilindro; proa y popa terminaban bruscamente en forma de cuña, con una arista vertical que, en el caso de la proa, ayudaba a cortar las olas. El barco medía 28 m de eslora, tenía 4,6 m de diámetro y su desplazamiento era de 274 t. La Aguja iba sujeta en su sitio por medio de diafragmas, colocados a intervalos de 3 m en sentido longitudinal, y en la parte de proa se instaló una cámara anticolidión. La superestructura consistía en una cámara con algunos camarotes y una pasarela descubierta que, partiendo de popa, llegaba casi hasta el tajamar de proa. También existía un pequeño palo con la correspondiente vela.



Sin embargo, la idea resultó impracticable, dado que era imposible encontrar madera en Egipto, ni siquiera en poca cantidad. Siempre en el transcurso de 1877, James Erasmus Wilson, un famoso anatomista y cirujano de Londres (además de egiptólogo aficionado), decidió pagar los gastos para el transporte de la Aguja desde Alejandría a Londres. El gesto de Wilson se produjo en el momento oportuno, pues el gobierno británico se hallaba en la cumbre de su poderío y los ingenieros ingleses intentaban demostrar su supremacía; además, parecía que sin una rápida intervención, el obelisco corría el riesgo de terminar hecho pedazos para ser empleado como material de construcción en los suburbios de Alejandría, en rápida expansión (una suerte que, evidentemente, ya habían sufrido otros monumentos del antiguo Egipto). Wilson confió en los hermanos John y Wainman Dixon, quienes consultaron a uno de los técnicos más conocidos del sector, Benjamin Baker, ingeniero asesor de la primera presa de Asuán y que, junto con John Fowler diseñó gran parte de la red del ferrocarril metropolitano de Londres de 1882 a 1890. (Benjamin Baker dirigió los trabajos de construcción del magnífico puente del Firth of Forth, en las afueras de Edimburgo, el primero de acero, con más de 500 metros de luz).



Jhon Dixon que junto con su hermano Wainman ideó el proyecto Cleopatra



Una vez terminado el montaje, el Cleopatra fue botado de forma singular: se hizo rodar lentamente por la playa hasta el mar.

Baker estudió atentamente el proyecto de los Dixon y pronto se dio cuenta de su validez: de hecho, los hermanos intentaban construir una embarcación de hierro en forma de cilindro alrededor del monolito (la idea ya había sido avanzada por el general James Alexander) y luego hacerlo rodar simplemente hasta el mar. Así quedaban excluidos tanto el transporte por la playa como el problema, nada fácil de resolver en la época, de cargarlo a bordo de un barco. Una vez en el mar, el singular recipiente sería llevado por un remolcador de vapor directamente a Londres, remontando el Támesis. Los trabajos de levantamiento de la Aguja con gatos y la construcción del cilindro con planchas de hierro prefabricadas y remachadas en el mismo lugar resultaron más rápidos de lo previsto. El monolito sería transportado con la base hacia delante, y entre ésta y la proa se dejó un espacio de unos 6 m (en realidad, proa y popa tenían formas idénticas que transformaban el cilindro en una cuña); cada 3 metros, a todo lo largo del flotador se colocaron diafragmas o mamparos que inmovilizaban el obelisco, a la vez que reforzaban el cilindro que lo contenía. Para compensar el desigual reparto de peso y garantizar una correcta línea de flotación al casco así formado, se colocaron unas 30 t de lastre en el espacio destinado a sentina.



EL CLEOPATRA ZARPÓ DE ALEJANDRÍA EL 21 DE SEPTIEMBRE DE 1877 (1), REMOLCADO POR EL VAPOR OLGA. CRUZÓ EL MEDITERRÁNEO Y ATRAVESÓ EL ESTRECHO DE GIBRALTAR, PONIENDO RUMBO AL NORTE A LO LARGO DE LA COSTA OCCIDENTAL DE ESPAÑA Y PORTUGAL. EL 14 DE OCTUBRE SE ENCONTRÓ UN TEMPORAL, Y HUBO DE SER ABANDONADO A LA DERIVA AL DÍA SIGUIENTE (2). RECUPERADO POR EL VAPOR FITZMAURICE, FUE REMOLCADO AL PUERTO DE EL FERROL (3). VOLVIÓ A HACERSE A LA MAR EL 16 DE ENERO DE 1878 (4), A REMOLQUE DEL ANGLIA. LLEGÓ AL TÁMESIS EL 21 DE ENERO (5).

La extraña embarcación recibió el nombre de Cleopatra, en honor a la carga especial que transportaba, y la botadura se efectuó haciéndola rodar lentamente por la playa hasta el mar. Una roca a flor de agua provocó algunos danos, pero pronto fueron reparados. Luego se montó la superestructura, que contenía los alojamientos para la tripulación, y el 21 de septiembre de 1877, la curiosa embarcación zarpó del puerto de Alejandría, a remolque del Olga, un vapor de 1.350 t de la Johnson Line, al mando del capitán Booth.

Pareció que el momento elegido para la travesía fue bastante desafortunado, pues significaba tener que afrontar el golfo de Vizcaya en octubre, mes de frecuentes temporales en la zona; no obstante, las condiciones meteorológicas durante las dos semanas necesarias para navegar a todo lo largo del Mediterráneo, desmintieron dicho pesimismo. El tiempo era bueno día tras día, con mar llana y casi con total ausencia de viento, y ello era una suerte, pues el Cleopatra demostró ser más incontrolable de lo previsto (en uno de los relatos se define como "horroroso").

Resultaba casi imposible gobernarlo, y la decisión de colocar la parte más pesada de la Aguja en la proa, en lugar de aumentar la estabilidad del Cleopatra, produjo un asiento aporado, a pesar del lastre. No obstante, los dos buques, unidos por un cable de acero de 400 m de longitud por 10 cm de diámetro, llegaron lentamente al estrecho de Gibraltar, entrando en el Atlántico en la primera semana de octubre. Las divinidades del mar parecían favorecer la aventura: el tiempo se mantuvo bueno a lo largo de las costas de España y Portugal, y las desgracias no empezaron hasta que el pequeño convoy hubo doblado el cabo Finisterre.

La noche del 13 de octubre roló el viento y el barómetro empezó a bajar; a la mañana siguiente todos se dieron cuenta de que llegaba un temporal. Éste, en efecto, se desencadenó a media tarde. El asiento hacia proa del Cleopatra se transformó en fuerte y continuo cabeceo, mientras todas las olas subían a bordo quedando la cubierta invadida por el agua. Hasta entonces el balanceo era escaso, gracias a la sección transversal cilíndrica, pero pronto la situación cambió dramáticamente.

Carter, el capitán del Cleopatra, ordenó que se aproximara el Olga para que ambos recibieran el mar de proa, poniéndose a la capa antes de que llegara la noche. El vapor, luchando contra las olas, viró la proa al Oeste, mientras el Cleopatra, ahora sin posibilidad de gobernar, experimentaba un acusado balanceo. A media maniobra, antes de que el remolcador pudiera volver a tirar del cable y situar su proa en la dirección precisa, el Cleopatra fue sorprendido por una enorme ola de través, que destruyó la superestructura. El golpe hizo desplazar el lastre, con lo que aumentó el balanceo de la embarcación, con escoras que llegaban a los 50 grados.

Carter no disponía de medios para iluminar la zona, y con la inminente oscuridad, en condiciones casi de huracán, habría sido imposible que el Olga mantuviera tenso el cable de remolque, por lo que ambos buques se aproximarían con consecuencias desastrosas para el casco del vapor y posiblemente también para su tripulación. Así pues, hizo dejar en banda el cable que lo unía al Olga y quedó a la deriva en el golfo de Vizcaya, en medio de una borrasca otoñal.

Aún habiendo aceptado como inevitable la decisión de Carter, Booth estaba preocupadísimo por la tripulación del Cleopatra, que tuvo que permanecer toda la noche a bordo del cilindro de hierro sin ninguna protección. Por tanto, botó una chalupa con seis marineros que fueran al Cleopatra esperando poder rescatar a hombres. La chalupa se acercó peligrosamente a la embarcación, que se balanceaba muchísimo, y lanzó un cabo, pero, en un momento dado, una enorme ola alcanzó las dos embarcaciones y la más pequeña fue engullida por el mar.

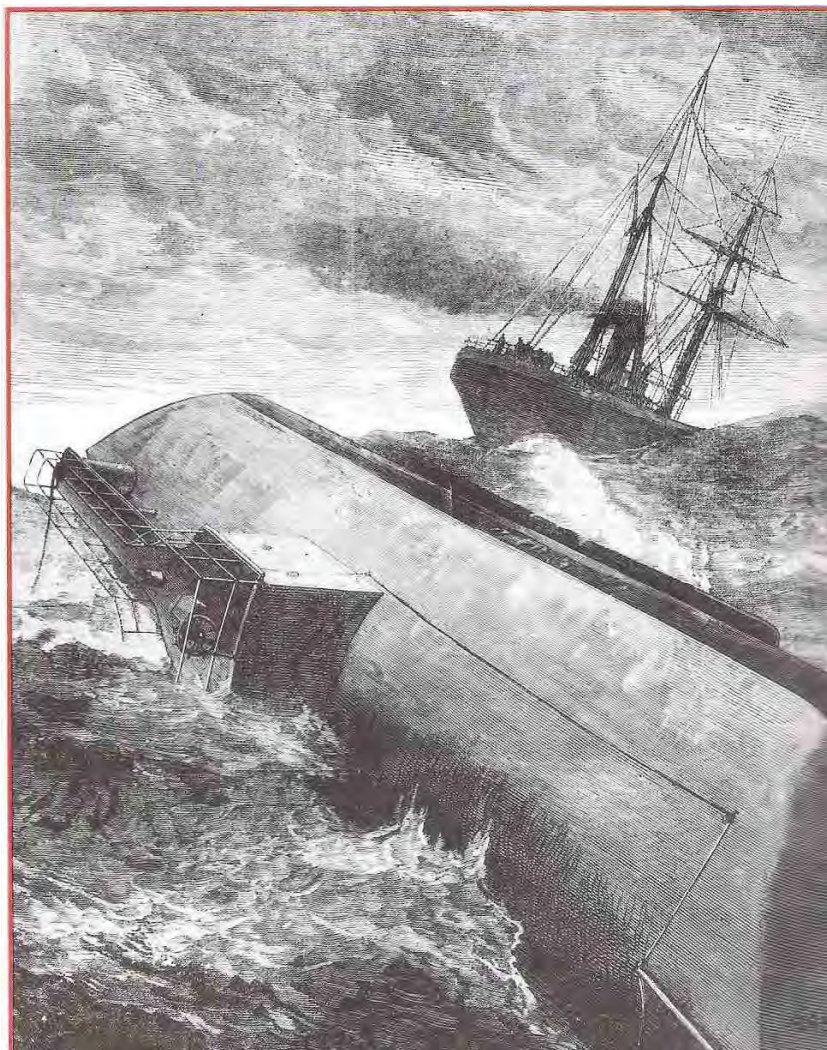
Durante toda la noche, mientras la tempestad iba calmándose, los barcos intentaron mantenerse próximos, y al hacerse de día, el Olga intentó otro salvamento: filó por largo un cabo más ligero (de cáñamo de manila), que quedó flotando a popa, llegó hasta la proa del Cleopatra y dio la vuelta, pero debido a la forma tan especial de aquel casco, nadie consiguió agarrarlo para aferrarlo bordo.

Casi en el límite de la desesperación, Booth puso su vapor al lado del Cleopatra, lanzó un rabo de poca mena, que fue recogido, luego otro más grueso y, por último un calabrote.

luego hizo ir una de sus chalupas vacía hasta el Cleopatra y, a fuerza de brazos, la recuperó con todos los hombres de la tripulación a bordo. Después del salvamento, Booth abandonó a la deriva el molesto remolque, que parecía destinado a acabar en el fondo del mar.

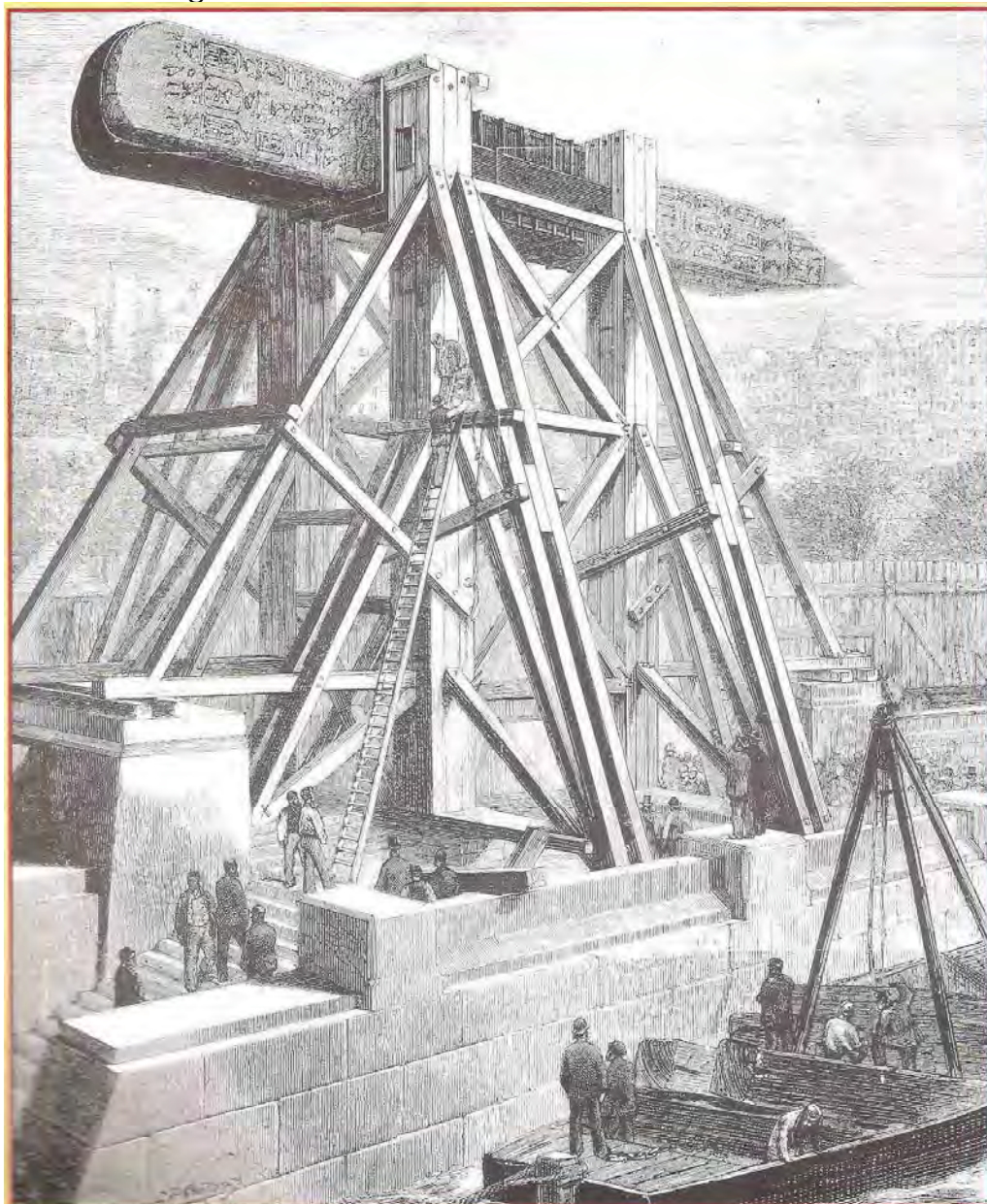
En contra de lo previsto, el Cleopatra fue avistado el 16 de octubre por el Fitzmaurice, un vapor mercante inglés que se dirigía a Valencia. Finalmente, el tiempo había calmado y la tripulación del mercante pudo llegar a los extraños restos, amarrar un cabo y remolcarlos hasta el puerto de El Ferrol.

John Dixon llegó enseguida para examinar la embarcación con el obelisco y lo encontró prácticamente indemne, salvo la superestructura para los camarotes. Mandó efectuar las reparaciones necesarias y esperó al Anglia, un vapor de tres chimeneas, con rueda de paletas, de 280 t: era el remolcador más potente del puerto de Londres y con la tripulación más experimentada, así que lo alquiló al precio de 500 libras esterlinas.



La tarde del 74 de octubre, el Cleopatra, alcanzado por una gran ola en el golfo de Vizcaya, daba bandazos de 50 grados, La tripulación fue puesta a salvo al día siguiente, mientras el cilindro quedaba a la deriva. Posteriormente, lo recuperó un vapor de pasaje inglés, que lo remolcó a El Ferrol,

A primeras horas de la mañana del 16 de enero de 1878, el Anglia, con el Cleopatra a remolque, zarpó para cruzar el golfo de Vizcaya y la noche del día siguiente avistó el faro de Ushant. A las 10.00 del 21 de enero navegaba por aguas de Gravesend, en la desembocadura del Támesis. El largo y venturoso viaje de la Aguja de Cleopatra hacia su destino en tierras extranjeras iba a concluir; todo lo que faltaba era remontar el río hasta Londres, y para dicho recorrido se acortó el cable que unía el Cleopatra al Anglia, pasando de 300 a 30 metros. En agosto de 1878, la Aguja atravesó la city en desfile y luego fue levantado, con mecanismos especiales, en el embarcadero Victoria. Una vez cumplida su extraordinaria misión, la extraña nave-cilindro Cleopatra fue desguazada.



Los complicados mecanismos especialmente contruidos en Londres para colocar el obelisco en el embarcadero Victoria.