

Gaetano Cerchiello

# La evolución de los cruceros marítimos en España

Desde sus comienzos hasta la actualidad (1848-2016)

Estudios y Documentos

22





# **La evolución de los cruceros marítimos en España**

Desde sus comienzos hasta la actualidad  
(1848-2016)



# **La evolución de los cruceros marítimos en España**

Desde sus comienzos hasta la  
actualidad (1848-2016)

Gaetano Cerchiello

**UNIVERSITAT DE VALÈNCIA**

Colección: Desarrollo Territorial  
Serie Estudios y Documentos, 22

Director: Joan Romero



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional.

Imágenes de la cubierta:

1. Llegada al puerto de Estocolmo del buque *Monte Umbe* (10 de agosto de 1960). *Fuente:* Archivo Foral de Bizkaia, Fondo Sota y Aznar.
2. El buque de cruceros *Harmony of the Seas* en Málaga (2016). *Fuente:* Autoridad Portuaria de Málaga.
3. El buque *Reina María Cristina* en Barcelona (1929). *Fuente:* Arxiu Fotogràfic del Museu Marítim de Barcelona.
4. El buque *Aida Bella* en Tenerife (2016). *Fuente:* Autoridad Portuaria de Tenerife.

© Del texto: Gaetano Cerchiello, 2017

© De esta edición: Publicacions de la Universitat de València, 2017

Publicacions de la Universitat de València

<http://puv.uv.es>

[publicacions@uv.es](mailto:publicacions@uv.es)

ISBN: 978-84-9134-124-6

<http://dx.doi.org/10.7203/PUV-OA-124-6>

# Índice

<b>Agradecimientos</b>	9
<b>Siglas y abreviaturas</b>	11
<b>Introducción</b>	13
<b>Capítulo 1. Los albores del turismo marítimo a mediados del siglo XIX</b>	
1.1. La marginalización del turismo español	15
1.2. El transporte de pasajeros: buques de vela y buques de vapor	17
1.3. El crucero del vapor Ebro de la naviera Tintoré	21
1.4. El éxito popular de los paseos marítimos	23
1.5. Los cruceros castrenses	28
<b>Capítulo 2. Los cruceros españoles en la inauguración del Canal de Suez</b>	
2.1. La <i>Overland Route</i> y el Canal de Suez	33
2.2. Las expediciones a Egipto	36
2.3. El crucero Istmo de Suez	40
2.4. El crucero del buque Pelayo	43
<b>Capítulo 3. Excursionismo popular y cruceros elitistas a las puertas de la Gran Guerra</b>	
3.1 El crucero Garibaldi	49
3.2 El excursionismo balear	50
3.3 El <i>Turisme Marítim</i> en Cataluña	54
3.4 Líneas transatlánticas y grandes cruceros	58
<b>Capítulo 4. La época dorada de entreguerras</b>	
4.1 El transporte marítimo de pasaje	65
4.2 El <i>booze cruise</i> y la expansión del turismo de cruceros en Estados Unidos	70
4.3 Europa vuelve a bordo	76
4.4 Los cruceros llegan a España	79
4.5 Los años treinta: una primera cuantificación	86
4.6 Los cruceros españoles: éxitos y fracasos de la Compañía Trasatlántica	102
<b>Capítulo 5. El turismo de cruceros en la época franquista</b>	
5.1 Turismo y propaganda de los cruceros estadounidenses	119
5.2 Las líneas transatlánticas de pasaje: apogeo, crisis y cambio estratégico	132

5.3 Los primeros pasos del crucerismo español	142
5.4 La «marcha ascendente» de la naviera Ybarra	159
5.5 Las agencias de viajes y la compañía Aznar	163
5.6 Las «modernas concepciones» del transporte marítimo	172
5.7 El declive de los años setenta	182
<b>Capítulo 6. Popularización, internacionalización y globalización de los cruceros</b>	
6.1 El desarrollo de la industria en los años ochenta: una perspectiva mundial	191
6.2 La estructura empresarial: de la atomización a la concentración	196
6.3 El renacer de los cruceros en el viejo continente	203
6.4 El gigantismo y otras tendencias de finales del siglo XX	211
6.5 El mercado español: de los «fracasos» de la Trasmediterránea a los «éxitos» de 2001	221
6.6 Situación, tendencias y matices del tráfico portuario español de cruceros	238
6.7 El mercado emisor español en el contexto internacional: situación y perspectivas	243
<b>Conclusiones finales</b>	259
<b>Fuentes y Bibliografía</b>	267



## **Agradecimientos**

Quiero expresar mi profunda gratitud y aprecio al Prof. J. Fernando Vera Rebollo por su dedicación, paciencia, confianza y sus valiosas indicaciones y sugerencias.

Agradezco también la ayuda de aquellas personas que me facilitaron el acceso a las fuentes de este trabajo. Estoy especialmente agradecido al personal del Museu Marítim de Barcelona, la Fundación Juan March de Madrid, la Hemeroteca Digital de La Vanguardia y el Archivo Foral de Bizkaia. Un agradecimiento sincero se lo debo a Raquel Bartolomé del Departamento de Análisis Estadístico de Puertos del Estado.

Y finalmente a Julen y Begoña, por aguantarme todos los días.



## **Siglas y abreviaturas**

AFB	Archivo Foral de Bizkaia
AGA	Archivo General de la Administración
AHPB	Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona
BOCG	Boletín Oficial de las Cortes Generales
BOE	Boletín Oficial del Estado
CV	Caballos de vapor
DGT	Dirección General de Turismo
FSA	Fondo Sota y Aznar
MMB	Museu Marítim de Barcelona
PNT	Patronato Nacional de Turismo
RMC	Reina María Cristina (buque)
SAF	Sociedad de Atracción de Forasteros
TRB	Toneladas de Registro Bruto



## Introducción

El concepto de crucero turístico ha variado notablemente con respecto al pasado. Hasta un par de décadas atrás, el viaje de placer en barco se consideraba en España como una práctica marginal y elitista. La creciente importancia de los cruceros se refleja en la producción bibliográfica. En los últimos años, se ha publicado una ingente cantidad de estudios monográficos, sobre todo en forma de artículos en revistas científicas. El interés de los autores, además, ya no se centra exclusivamente en los aspectos económicos, como ocurría en el pasado, sino que se investiga también sobre la sostenibilidad social y medioambiental<sup>1</sup>. Pero en lo referente a la dimensión histórica, la producción científica sigue siendo del todo insuficiente. La historiografía del turismo, en general, sigue mostrando un cierto desinterés por el crucerismo<sup>2</sup>. Y lo mismo se puede afirmar acerca de la bibliografía del sector, en la que se encuentran muchas referencias pero escasas reflexiones.

Sobre estas carencias se cimenta este libro, que es una versión revisada y actualizada de mi tesis doctoral<sup>3</sup>. El trabajo pretende hacer un análisis exhaustivo de la evolución de los cruceros en España. Su estructura es cronológica, y se compone de seis capítulos y unas breves conclusiones finales. El período objeto de estudio va desde mediados del siglo XIX, época en la que se realizaron las primeras iniciativas, hasta hoy en día. La investigación abarca, además, tanto la vertiente receptiva como la emisora.

Ante las dificultades que plantea el objetivo general, es oportuno hacer dos breves consideraciones. De acuerdo con el título, el libro se centra en los viajes marítimos, lo que implica la exclusión de los cruceros fluviales. Aparte de las diferencias substanciales que existen entre las dos actividades, especialmente desde la perspectiva empresarial, la verdadera razón reside en la relativa escasa importancia que tienen éstos últimos en nuestro ámbito nacional. No en vano, cuando en 1984 la Real Academia Española reconoció por primera vez la acepción turística del término *crucero*, no se contemplaron los viajes fluviales. La vigésima edición del diccionario de la lengua castellana de la RAE definía el crucero como un «viaje por mar siguiendo un itinerario turístico, sin otro objeto que el de ofrecer la posibilidad de unas vacaciones agradables»<sup>4</sup>. La segunda aclaración atañe al excursionismo marítimo. En los primeros capítulos del libro, el lector encontrará mucha información también sobre esta práctica. Esto quizás podría extrañar, puesto que los viajes marítimos de un día no suelen considerarse cruceros, aunque reúnan su condición *sine qua non*, esto es, la finalidad puramente recreativa del desplazamiento del barco. Las estadísticas sobre el tráfico portuario son una prueba de

---

<sup>1</sup> Entre las últimas aportaciones, Papaefthimiou, Maragkogianni y Andriosopoulos (2016); Kolberg (2016); Hernández, Del Chiappa y Battino (2015); Pino y Peluso (2015); Palafox, Aguilar y Anaya (2015); Garay (2015); Brida, Bukstein y Tealde (2015); Garay, Cànoves y Prat (2014); Legoupil (2013); Penco (2013).

<sup>2</sup> Las únicas excepciones, según me consta, proceden de Steel (2013); Cashman (2014); Cerchiello (2014); Cerchiello (2015), Cerchiello y Vera-Rebollo (2015).

<sup>3</sup> Cerchiello, *La evolución del crucerismo en España. Desde sus comienzos hasta la actualidad (1848-2013)*, tesis doctoral dirigida por J. Fernando Vera-Rebollo y Enrique Giménez López, Universidad de Alicante (2013).

<sup>4</sup> A partir de la siguiente edición de 1992, la RAE define el crucero como un «viaje de recreo en barco, con distintas escalas».

ello. No obstante, puesto que el presente trabajo aborda la dimensión histórica, se estimó que no se podía prescindir del fenómeno excursionista. El viaje marítimo de placer, de hecho, nace como una breve escapada. La aparición de los primeros *steamboats* en el Reino Unido no tardó en generar un amplio movimiento excursionista a partir de los años 1820<sup>5</sup>. En cuanto a los viajes de larga duración, empezaron a difundirse solamente a finales del siglo XIX.

En definitiva, considero que cualquier trabajo que pretenda esclarecer los antecedentes históricos del turismo marítimo deba contemplar el análisis de ambas modalidades: los largos cruceros elitistas y las breves excursiones populares.

Gaetano Cerchiello

---

<sup>5</sup> Armstrong y Williams (2005).

# Capítulo 1. Los albores del turismo marítimo a mediados del siglo XIX

Este capítulo se centra en los primeros pasos que dio el viaje marítimo de recreo en España\*. Su principal objetivo será el de aportar los rasgos diferenciales de las primeras experiencias que se llevaron a cabo a mitad del siglo XIX. El capítulo se compone de cinco apartados, empezando con una breve contextualización del tema objeto de estudio. Tras ofrecer un cuadro resumido del turismo español de la época, se analiza la situación del tráfico marítimo de pasajeros a raíz de la incorporación de los primeros barcos de vapor. El tercer apartado ofrece una breve reconstrucción del crucero que efectuó el vapor *Ebro* en 1854, entre Barcelona y las Islas Baleares. A continuación, se describen las iniciativas de carácter excursionista que se localizaron principalmente en la isla de Mallorca. Finalmente, el capítulo termina con una sección titulada «los cruceros castrenses», cuyo propósito principal era el de asistir a un evento militar.

## 1.1 LA MARGINALIZACIÓN DEL TURISMO ESPAÑOL

A mitad del siglo XIX, el turismo en España tenía una importancia efímera. La escasa demanda interna se limitaba básicamente a la balnearioterapia y a los baños de mar, éstos últimos circunscritos al área del Cantábrico oriental y la costa gaditana<sup>1</sup>. Las vacaciones a orillas del mar se desarrollaron con muchas décadas de retraso no sólo con respecto a Inglaterra, sino también frente a Francia, Bélgica, Alemania u Holanda<sup>2</sup>. En cuanto a las otras modalidades turísticas, como el turismo cultural, a estas alturas ni habían llegado a despuntar.

Desde la perspectiva receptora, el cuadro no es muy distinto: España estaba alejada de las rutas internacionales. «*There is no country in Europe so little known and yet so well worth visiting*», comentaba un viajero irlandés a mitad de los años sesenta<sup>3</sup>. En la base de esta «marginalización» se encuentran ante todo razones estructurales. La infraestructura turística ofrecía «mínimos niveles de confort»<sup>4</sup>. La valoración de los viajeros extranjeros sobre la condición del alojamiento solía ser muy negativa. La primera edición de la *Guide Joanne*, editada en Francia en 1859, informaba que los hoteles o fondas eran «poco numerosos y por lo general inferiores en todos los órdenes a los existentes

---

\* A mediados del siglo XIX, los términos *viaje* y *pasajero* aparecen a menudo escritos como *viage* y *pasajero*, siendo éstos últimos reconocidos por el diccionario de la Real Academia hasta la edición de 1822. Para evitar inútiles confusiones y reiteradas correcciones mediante el adverbio *sic*, se ha procedido a normalizar el texto y convertir la letra *g* en *j*. Además, se han normalizado términos como *expedición* y *excursión*, ya que en esa época era muy frecuente escribir estas palabras utilizando la letra *s* en lugar de la *x*.

<sup>1</sup> Larriñaga (2002), 169-178; Walton y Smith (1996), 35-39; Alonso (2012), 15-34; Valero (1994), 301-305; Vera-Rebollo (1987), 47-69.

<sup>2</sup> Walton y Smith (1996), 36.

<sup>3</sup> La cita en Pemble (1988), 48.

<sup>4</sup> Lavour (1976), 38; Recio (1992), 171-193.

en las principales ciudades europeas»<sup>5</sup>. La oferta de alojamiento se sustentaba básicamente en las tradicionales posadas. Las quejas sobre éstas últimas aludían a todos los aspectos de la estancia: comodidad, comida, limpieza, trato, etc.<sup>6</sup> En su viaje de París a Cádiz en 1846, Alexandre Dumas advertía que las posadas que había en las dos Castillas, la Mancha y Andalucía eran simplemente «atroces»<sup>7</sup>. La escasez de un alojamiento de calidad se hacía patente en gran parte del país, quizás con algunas excepciones en Madrid, País Vasco y Cataluña. A finales de los años sesenta, el consul británico en Mallorca argumentaba que si las Islas Baleares tuvieran «*a large and well-organized hotel* [...] *its attractions would be increased, and more visitors would lighten it with their countenance*»<sup>8</sup>.

En cuanto al servicio de transportes, las valoraciones eran igual de demoledoras. Viajar en algunas regiones de España podía convertirse en una experiencia «desesperante». La introducción del ferrocarril, como es notorio, se produjo con extremo retraso. Las primeras líneas ferroviarias entraron en función sólo a partir de los años cincuenta, si se exceptúan los 28 Km. del tramo Barcelona-Mataró inaugurado en otoño de 1848. A juicios de varios autores, las carreteras propiamente dichas eran «inadecuadas» e «insuficientes»<sup>9</sup>. Todo ello en un contexto de un país que por motivos geográficos disponía de escasos tramos de ríos navegables<sup>10</sup>. Hacia el año 1850, se estima que la red caminera española no superaba los 8.000 Km. de extensión, frente a los 45.000 Km. que aproximadamente disponía Francia. A estas alturas, más de una provincia española desconocía lo que era una ruta pavimentada<sup>11</sup>.

A los obstáculos de carácter estructural, cabe añadir una cierta «percepción de inseguridad» que se asociaba a la experiencia viajera por España<sup>12</sup>. En línea general, quienes visitaban el país lo hacían convencidos de que tarde o temprano serían víctimas de un asalto de bandoleros, rateros, o incluso que se verían inmiscuidos en algún motín o sublevación interna<sup>13</sup>. «Es opinión general que España es todavía uno de los países que no pueden visitarse sin haber hecho testamento previo», apuntaba con ironía la *Guide Joanne*<sup>14</sup>. El propio Dumas reconocía haber viajado con la idea de que los caminos de Bayona a Madrid estuvieran «infestados» de malhechores<sup>15</sup>. Exagerados o no, estos testimonios contribuyeron enormemente a reforzar la «*unfavourable image*» que mantuvo España hasta finales de siglo.

---

<sup>5</sup> La cita en Lavour (1976), 41.

<sup>6</sup> Sobre este tema véase la excelente obra de Madrazo (1984), 455-501.

<sup>7</sup> Dumas (1989), 426.

<sup>8</sup> La cita en Buswell (2011), 3.

<sup>9</sup> Entre otros, Gómez (1982), 20-26; Artola (1978), 13-15; Frax y Madrazo (2001), 31-40.

<sup>10</sup> Ringrose (1972), 25-38.

<sup>11</sup> Frax y Madrazo (2001), 35.

<sup>12</sup> Madrazo (1984), 577-672.

<sup>13</sup> Ortiz de Urbina (1993), 61; Afinoguénova y Rodríguez (2014), 39-40.

<sup>14</sup> La cita en Lavour (1976), 40.

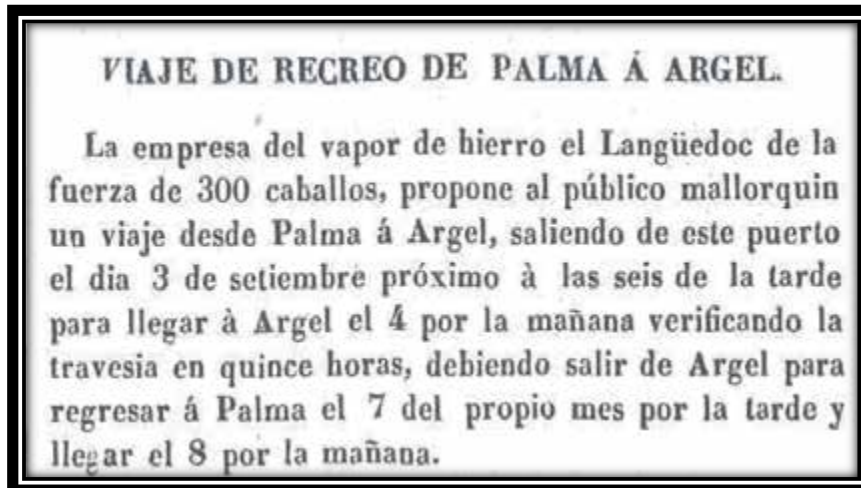
<sup>15</sup> Dumas (1989), 47-48.



## 1.2 EL TRANSPORTE DE PASAJEROS: BUQUES DE VELA Y BUQUES DE VAPOR

A mediados de agosto de 1848, la prensa mallorquina publicó un singular anuncio bajo el título *Viaje de recreo de Palma á Argel*<sup>16</sup>. El aviso hacía referencia a la organización de una expedición marítima a la colonia francesa con salida el 3 de septiembre. El regreso a la isla de Mallorca estaba programado para el siguiente día 8. El anuncio puede considerarse como la primera propaganda de un viaje marítimo de recreo organizado en España (figura 1.1).

**Figura 1.1 Anuncio del viaje de recreo de Mallorca a Argel del vapor *Languedoc* (1848)**



Fuente: *El Balear*, 16 de agosto de 1848

Organizadora de este evento fue la Compagnie du bateau à vapeur Languedoc, una pequeña naviera francesa que prestaba el servicio de línea en la ruta Sète-Palma-Argel. El proyecto había nacido «a imitación» de otro viaje que se había efectuado unas semanas antes a bordo del mismo barco. En aquella ocasión, un contingente de 127 pasajeros procedentes de Argel había llegado al puerto de Palma al «solo objeto» de pasar unos días «de recreo» en la isla de Mallorca, así como solían los madrileños dirigirse «a Carabanchel u Hortaleza a disfrutar un día de solaz»<sup>17</sup>.

En su segunda iniciativa, por lo tanto, la compañía decidió invertir la ruta e dirigirse al «público mallorquín», o mejor dicho a su restringida clase acomodada, la única que por tiempo y dinero podía acceder a esta novedosa experiencia. La tarifa de 30 pesetas por persona constituía, en efecto, una cantidad dineraria bastante conspicua, y más aún teniendo en cuenta que el importe incluía sólo el pasaje de ida y vuelta, al margen de los gastos de manutención. A título de ejemplo, se señala que 30 pts. en la isla de Mallorca equivalían en 1848 a la suscripción anual del principal periódico local, el *Diario Constitucional de Palma*.

<sup>16</sup> *El Balear*, 16 de agosto de 1848, 4; *El Genio de la Libertad*, 16 de agosto de 1848, 2; *Diario Constitucional de Palma*, 17 de agosto de 1848, 4.

<sup>17</sup> Varios diarios madrileños se hicieron eco de los detalles de la visita a Palma del 6 de agosto de 1848. Por ejemplo, *La Esperanza*, 21 de agosto de 1848, 3; *La España*, 22 de agosto de 1848, 2; *El Clamor Público*, 23 de agosto de 1848, 4; *El Heraldo*, 23 de agosto de 1848, 3.

De acuerdo con esta última fuente, la programación del viaje se retrasó a causa de una «pequeña» avería del barco. En la edición del 30 de agosto, el diario comunicó que el vapor francés se había visto obligado a desplazarse a Tolón para efectuar las oportunas reparaciones, y por consiguiente la salida se efectuaría el 12 de septiembre<sup>18</sup>. Pero, finalmente, la excursión a Argel no se llevó a cabo. En las crónicas portuarias de Palma de Mallorca, que publicaba diariamente la prensa local, no aparece ninguna operación del buque vapor en los días previstos. Todo parece indicar que la compañía francesa no consiguió reunir el número mínimo de cien participantes, de acuerdo con una cláusula establecida en el primer anuncio del viaje<sup>19</sup>. Por otro lado, es fácil suponer que las reincidentes averías que sufrió el *Languedoc* en los meses previos a las salidas, no facilitaron la labor de los organizadores de cara a su reducida clientela. Tan sólo en el verano de aquel año, los diarios habían dado noticia de otros dos percances, obligando a la naviera a modificar su calendario de salidas<sup>20</sup>. Como es notorio, los primeros vapores experimentaron muchos problemas. Las incidencias se fueron atenuando solamente a finales del siglo XIX, gracias a las continuas mejoras tecnológicas<sup>21</sup>.

Con el fin de obtener una mejor comprensión del viaje a Argel de 1848 y lograr una significación del mismo, es necesario situar este suceso en el contexto general del transporte marítimo. A mediados del siglo XIX, el tráfico de pasaje era un hecho muy limitado en los puertos españoles, y constituía sólo un complemento al transporte de carga. Un reflejo de esa situación se puede apreciar en la tabla 1.2, que resume el tráfico de los pasajeros que desembarcaron en Palma de Mallorca en 1848. Tras un laborioso análisis de las crónicas portuarias, sabemos que aquel año el puerto isleño recibió la llegada de 832 buques mercantes, por un total aproximado de 4.290 pasajeros. En otras palabras, una media de poco más de 5 personas por cada operación de desembarco. De acuerdo con esta información, se observa también que el peso de los tradicionales buques de vela era absolutamente dominante, alcanzando más del 93% del tráfico portuario de Palma. En cambio, la presencia de las modernas embarcaciones de vapor era poco más que testimonial, registrándose únicamente 56 llegadas a lo largo de todo el año. Este último dato, no obstante, no debe de sorprender. Hacia 1848, la marina mercante española contaba solamente con 24 vapores, frente a más de 4.600 veleros<sup>22</sup>. Mucho más significativo el hecho de que los buques de nueva tecnología transportaron alrededor de un tercio de los pasajeros que desembarcaron en Palma de Mallorca. Además, teniendo en cuenta que buena parte del pasaje procedía de las cercanas islas de Ibiza y Menorca, en cuyos trayectos aquel año sólo navegaron veleros, resultan aún más reveladores los datos relativos al tráfico procedente de Barcelona, principal

---

<sup>18</sup> *Diario Constitucional de Palma*, 30 de agosto de 1848, 4.

<sup>19</sup> El aviso del 16 de agosto señalaba que el viaje de placer se habría llevado a cabo «en el solo caso de haberse continuado en la lista de inscripción de pasajeros el número de ciento». En los sucesivos anuncios, la compañía hizo repetidamente hincapié en dicha condición; por ejemplo, *El Genio de la Libertad*, 29 de agosto de 1848, 2.

<sup>20</sup> Entre otros diarios, *El Balear*, 1 de agosto de 1848, 4.

<sup>21</sup> Una de ellas fue la utilización del condensador de superficie patentado por Samuel Hall in 1834, que garantizaba el uso del agua destilada en las calderas del motor en lugar del agua salada. Sobre este tema Deadrick (1988), 25; Valdaliso, (1992), 64.

<sup>22</sup> *Anuario Estadístico de España*, 1858, 638-639.

punto de conexión entre Mallorca y la península española. En esta última ruta, en la que operaban ambos tipos de embarcación desde 1834, es evidente que los barcos de vapor ya absorbían a mediados de siglo una parte considerable del movimiento de pasajeros.

**Tabla 1.2 Tráfico de pasajeros desembarcados en Palma de Mallorca según tipo de embarcación (1 de enero – 31 de diciembre de 1848)\***

	Número de operaciones	Número de pasajeros	Operaciones procedentes de Barcelona	Pasajeros procedentes de Barcelona
VELA	776 (93,3%)	2.856 (66,6%)	103 (74,6%)	743 (43,7%)
VAPOR	56 (6,7%)	1.434 (33,4%)	35 (25,4%)	957 (56,3%)
<b>Total</b>	<b>832</b>	<b>4.290</b>	<b>138</b>	<b>1.700</b>

\* No se incluyen los barcos de pesca

Fuente: crónicas marítimas del *Diario Constitucional de Palma* y *El Genio de la Libertad*, eds. diarias de 1848

Es bien sabido que la nueva tecnología del vapor aportó muchas ventajas en la navegación marítima<sup>23</sup>. En primer lugar, la mayor velocidad y con ello la reducción de las distancias. En nuestro caso, por ejemplo, el vapor *Languedoc* conseguía cubrir el tramo Argel-Palma (alrededor de 180 millas) en un tiempo aproximado de 17 horas. En cambio, la duración de un velero variaba considerablemente en función de las condiciones de viento y mar. Pero en todo caso, y siempre y cuando las condiciones meteorológicas fueran las más favorables, el tiempo empleado por una embarcación de vela no era inferior a los dos días. De hecho, del análisis de las crónicas marítimas, se ha podido apreciar que la travesía de un velero mercante entre Argel y Palma podía incluso durar más de una semana.

La propulsión de los motores garantizó también una mayor regularidad de las travesías, a la vez que una mejor maniobrabilidad, pudiéndose atenuar los caprichos de la meteorología. Por el contrario, como reflexionaba un anónimo reportero de la época, con la navegación de vela «nunca puede calcular[se] a punto fijo si será larga o corta, aunque estén muy cercanos los puntos de arribada y el punto de salida»<sup>24</sup>. La navegación a vapor generó la creación de las primeras líneas regulares, antes en el tráfico de cabotaje y finalmente en las rutas oceánicas<sup>25</sup>. Las navieras de vapor se hicieron con los servicios oficiales del transporte de la correspondencia, y con las subvenciones públicas instituidas a este fin. Estos subsidios representaron la principal fórmula para tratar de compensar los elevados costes de explotación que implicaba el nuevo medio de transporte, debido esencialmente a la ingente

<sup>23</sup> Servantie (2014), 504; Armstrong y Williams (2005), 63.

<sup>24</sup> «Navegación de vapor trasatlántica», *Diario de Barcelona*, 6 de septiembre de 1855, 7111.

<sup>25</sup> La navegación a vapor empezó a ser competitiva también en las rutas oceánicas tras la incorporación de importantes innovaciones tecnológicas. Entre otras, la incorporación de la hélice en lugar de la rueda de pala, que atenuó los inconvenientes en caso de elevado oleaje, así como el uso del hierro como materia prima de los cascos de las embarcaciones, lo que redujo los riesgos de incendios a la vez de aumentar la capacidad de carga; Deadrick (1988), 24.

cantidad de carbón necesaria para desplazarse<sup>26</sup>. Todo ello ayuda a comprender la notable diferencia que había en los precios de los pasajes según el tipo de embarcación. Por ejemplo, en un viaje de ida y vuelta entre Palma a Barcelona en 1848, las tarifas de un buque de vapor eran de 15 pts. en la acomodación de cubierta y 35 pts. en la cámara. En cambio, viajar en un velero solía costar respectivamente 5 y 10 pts. por persona.

La generalización de los motores de vapor produjo un aumento considerable de las dimensiones de los buques. Sin embargo, dato que la presencia de calderas, maquinaria y almacenes de carbón reducía enormemente la capacidad de carga, los primeros vapores se dedicaron principalmente al tráfico de pasajeros<sup>27</sup>. El transporte de mercancías, en efecto, no se integró plenamente hasta bien entrada la segunda mitad del siglo XIX. De acuerdo con Armstrong y Williams, los pasajeros «*had the double advantage of being willing to pay a good price and not requiring hold space*»<sup>28</sup>.

Y finalmente, cabe recordar que la novedosa tecnología del vapor supuso una transformación drástica no sólo en la navegación propiamente dicha, sino también en la estructura y organización de las empresas del sector. La necesidad de capital para financiar la creación y el desarrollo de esta actividad determinó un cambio en la forma jurídica. Los nuevos navieros españoles se fueron constituyendo en sociedades mercantiles, con el objetivo prioritario de facilitar la captación de los recursos. Esto originó la entrada de hombres de negocio con nuevas visiones empresariales, más allá de la estrictamente comercial. Sociedades regulares colectivas y sociedades comanditarias fueron algunos de los modelos dominantes en las primeras décadas del vapor, mientras que en el último cuarto de siglo destacaron las sociedades anónimas. Este proceso permitió movilizar un mayor volumen de capital para poder financiar el elevado coste de la navegación a vapor<sup>29</sup>. Por el contrario, la gran mayoría de los tradicionales navieros de vela españoles eran comerciantes que se habían convertido en armadores de un buque. Muchos de ellos, de hecho, «iban a bordo del mismo mandándolo como capitanes»<sup>30</sup>.

En definitiva, la expedición recreativa a Argel, así como el resto de iniciativas que se describen a continuación, deben encuadrarse en el contexto de cambio y expansión del tráfico marítimo de pasaje, a raíz de la aplicación del motor de vapor a la propulsión de los barcos. Gracias a sus indudables beneficios, el nuevo medio de transporte supuso la creación de un nuevo mercado, ofreciendo la

---

<sup>26</sup> Valdaliso, (1992), 63-64. Para dar una idea aproximada del consumo de carbón de los vapores del siglo XIX, sirva este ejemplo: según el acta de las pruebas oficiales en abril de 1889, el *Reina María Cristina* gastaba 4 toneladas de carbón por hora a una velocidad media de 18 nudos, sin carga ni pasajeros a bordo. Se trataba de un consumo muy considerable, más aun teniendo en cuenta que el citado vapor de la matrícula de Barcelona disponía de un motor de triple expansión, una de las principales mejoras tecnológicas de finales de siglo, entre cuyas ventajas figura la notable reducción del uso de este combustible; Museo Marítimo de Barcelona (en adelante MMB), Fondo Compañía Trasatlántica, caja 38.

<sup>27</sup> El aprovechamiento de la energía del vapor no sólo se limitó al medio de transporte, sino conllevó una general transformación en la actividad portuaria. Las máquinas de vapor se introdujeron paulatinamente en la construcción de los muelles y en el dragado, así como en la carga y descarga de los barcos; Sáenz (1994), 101.

<sup>28</sup> Armstrong y Williams (2005), 63.

<sup>29</sup> Rodrigo (2007), 85-87; Valdaliso (2007), 99.

<sup>30</sup> García (2007), 155.

oportunidad de impulsar el reducido tráfico de pasaje. Porque «aunque los españoles no estamos dotados de la afición a los viajes que los ingleses tienen», apuntaba el anónimo cronista del *Diario de Barcelona*, «con todo la afición aumenta, y aumentaría más visiblemente si las comunicaciones fuesen rápidas y cómodas»<sup>31</sup>.

### 1.3 EL CRUCERO DEL VAPOR EBRO DE LA NAVIERA TINTORÉ

Un fuerte crecimiento de la emergente navegación a vapor se produjo en Barcelona, donde llegaron a matricularse 18 de los 44 nuevos *steamers* que se registraron en España entre 1848 y 1858<sup>32</sup>. La constitución de nuevos armadores refleja el interés del sector empresarial local por el nuevo medio de transporte. Uno de los ejemplos más evidentes es la sociedad en comandita Pablo María Tintoré y Compañía<sup>33</sup>. Creada con el propósito de establecer un servicio de transporte entre España e Inglaterra, la naviera se constituyó oficialmente en noviembre de 1852. Sobre un total de 21 socios fundadores, la mayoría eran hombres de negocios que residían en la capital catalana<sup>34</sup>. Las operaciones de transporte empezaron formalmente el 1 de marzo de 1854, cuando su primer vapor inauguró la línea Liverpool-Barcelona. Tras efectuar varias escalas en otros puertos españoles, el buque *Ebro* llegó por primera vez a la ciudad condal el 13 de marzo<sup>35</sup>. En cuanto a sus características técnicas, se trataba de una embarcación de 61 m. de eslora, que disponía de casco de hierro y hélice. El *Ebro*, de hecho, fue uno de los primeros vapores españoles que contaba con este sistema de propulsión. Su porte estaba estimado en 290 toneladas Ciscar<sup>36</sup>.

Una vez llegado a Barcelona, el barco fue objeto de una visita pública guiada, en la que participaron también algunos representantes de la prensa local<sup>37</sup>. Más allá de la finalidad promocional del acto, y su consecuente publicidad en los medios de información, esta práctica fue muy frecuente en aquellos años. Esto evidencia la atracción y el impacto popular que tuvieron los primeros vapores. La puesta en marcha de una nueva unidad de transporte representaba un verdadero acontecimiento. De acuerdo con las crónicas de la época, la gente solía acudir en masa a presenciar en vivo el estreno de

<sup>31</sup> «Navegación de vapor trasatlántica», *Diario de Barcelona*, 6 de septiembre de 1855, 7112.

<sup>32</sup> *Anuario Estadístico de España*, 1858, 638.

<sup>33</sup> Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona (en adelante AHPB), Josep Falp, 1852, folios 396-403.

<sup>34</sup> Sobre las primeras navieras catalanas de vapor, Rodrigo (2007), 63-92.

<sup>35</sup> *Diario de la Tarde*, 14 de marzo de 1854, 6.

<sup>36</sup> *Lista oficial de los buques*, 1871. Los datos del Ministerio de Marina relativos al tonelaje del buque *Ebro* no coinciden con los datos de la Comandancia de Marina de Barcelona; éstos últimos en *Información sobre las consecuencias que ha producido...* (1879), 256. Antes de la adopción del método internacional de arqueo Moorsom en diciembre de 1874, la medición de los buques en España, en realidad, dejaba mucho de desear. A falta de una normativa oficial, los arqueadores a menudo no especificaban si la medición se refería al tonelaje bruto o al tonelaje neto. Además, hay que tener en cuenta que la medición del tonelaje solía llevarse a cabo mediante el método Ciscar o Español, cuyos criterios de medición, y por eso los resultados, solían ser muy diferentes con respecto a los que se obtenían por medio del nuevo sistema internacional. Por todo ello, la exactitud de los datos relativos al tonelaje de los buques españoles de esa época está en entredicho, y sobre todo imposibilita una comparativa con los barcos matriculados en otros países. Sobre este tema, Hernández y Piniella (1994), 391-402; Frax (1994), 7-20.

<sup>37</sup> *Diario de la Tarde*, 17 de marzo de 1854, 5.

un buque de moderna construcción. Cabe recordar que la casi totalidad de los vapores de matrícula española de la época procedían del extranjero, siendo construidos principalmente en astilleros británicos. Hacía el año 1883, sobre un total de 407 buques de vapor con matrícula española, poco más del 5% se había fabricado en España, mientras que el 84% procedía del Reino Unido<sup>38</sup>. Los veleros mercantes de matrícula española, por el contrario, solían fabricarse en los astilleros nacionales. El atraso técnico y la falta de mano de obra cualificada, entre otros motivos, impidieron la creación de una moderna industria de construcción naval capaz de competir con las empresas extranjeras<sup>39</sup>.

Tres meses después de la apertura de la citada línea Liverpool-Barcelona, la compañía Tintoré dispuso la promoción de un viaje «puramente de recreo» a las Islas Baleares<sup>40</sup>. Con este propósito, se editaron varios anuncios que informaban de la organización de una expedición del *Ebro* por las islas de Menorca y Mallorca. Como enfáticamente subrayaba la prensa local, se trataba de la ocasión «más propicia» para visitar las «encantadoras» islas, en especial modo para quienes no tenían «obligaciones personales»<sup>41</sup>. En la edición matinal del 21 de junio de 1854, el *Diario de Barcelona* publicó el siguiente aviso comercial:

*VIAJE DE RECREO A LAS ISLAS BALEARES*

El hermoso vapor español Ebro saldrá el miércoles 28 [de junio] a las 6 de la tarde para Mahón y Palma. Saldrá de Mahón el sábado al salir el sol para llegar a Palma por la tarde. Quedará en Palma hasta el domingo al anochecer, llegando a Barcelona el lunes por la mañana. Admite sólo pasajeros<sup>42</sup>.

De acuerdo con el programa, el *Ebro* realizó un viaje de 7 días, incluyendo dos largas escalas en Menorca y Mallorca. A bordo del barco viajaron desde la ciudad condal un total de 75 pasajeros, que se acomodaron en las cámaras de popa y proa, e incluso en la cubierta. Quienes no disponían de camarote, decidieron buscar alojamiento tanto en Mahón como en Palma. En esta última localidad, sin embargo, el «reducido número» de fondas obligó una parte de los viajeros a alojarse en varios hogares privados, lo que evidencia la arraigada escasez de alojamiento público que padecía la isla mallorquina<sup>43</sup>. Pese a este inconveniente, los viajeros del *Ebro* se mostraron «muy satisfechos» de la experiencia, haciendo énfasis en «las bellezas naturales» de las islas. El vapor hizo finalmente su regreso al puerto de Barcelona a las 11 de la mañana del 3 de julio<sup>44</sup>.

---

<sup>38</sup> Estos datos, que hacen referencia a los buques mayores de 50 Toneladas de Registro Bruto (en adelante TRB), en Frax y Matilla (1994), 98.

<sup>39</sup> Sobre la escasa competitividad de los astilleros españoles y los motivos que explican el «deterioro de la posición competitiva de la flota mercante española», Valdalisó (1992), 57-58.

<sup>40</sup> El primer anuncio en el *Diario de Barcelona*, 11 de junio de 1854, 4207. Otro aviso también en el *Diario de la Tarde*, 13 de junio de 1854, 7.

<sup>41</sup> «Viaje de recreo», *El Áncora*, 23 de junio de 1854, 1276.

<sup>42</sup> *Diario de Barcelona*, 21 de junio de 1854, 4460.

<sup>43</sup> *El Balear*, 2 de julio de 1854, 3. Un resumen de la crónica también en *La España*, 09 de julio de 1854, 2.

<sup>44</sup> *Diario de Barcelona*, ediciones del 4 y 5 de julio de 1854, respectivamente páginas 4777 y 4786; *El Genio de la Libertad*, 10 de julio de 1854, 2. Más informaciones sobre el crucero del *Ebro* en Cerchiello (2011), 165-169.

## 1.4 EL ÉXITO POPULAR DE LOS PASEOS MARÍTIMOS

La introducción de los buques de vapor significó el comienzo del excursionismo marítimo. Desde mitad del siglo XIX, empezaron a organizarse también en España los primeros *paseos marítimos*. Con esta expresión se hace referencia a las travesías de una sola jornada sin pernoctación, dirigidas generalmente a la visita organizada de algún lugar cercano de interés turístico o para presenciar algún importante acontecimiento. Esta modalidad había hecho su aparición en las Islas Británicas a finales del primer cuarto del siglo XIX, «*permitting a broader section of the population to enjoy a new recreational activity*»<sup>45</sup>. La Isla de Wight, por ejemplo, fue uno de los destinos preferidos de las primeras *day excursions* desde el cercano puerto de Southampton. Desde la perspectiva de la entidad organizadora, el modelo excursionista suponía muchas ventajas con respecto a los viajes de mayor duración. Aparte de las dificultades objetivas en organizar y llevar a cabo un largo crucero, los paseos marítimos constituían una buena forma para rentabilizar el negocio. En primer lugar, se eliminaba cualquier riesgo de alterar la regular actividad del buque, siendo más fácil encontrar un hueco en su programación. Esto se hacía posible incluso si se trataba de aplazar el viaje en el caso de unas condiciones meteorológicas adversas, avería del barco u otra causa ajena a la voluntad del armador. Las excursiones no implicaban ninguna necesidad de modificar el calendario de las operaciones de línea. Podían llevarse a cabo los domingos u otro día festivo, e incluso en época de mayor actividad del barco, como por ejemplo en verano.

Debido a la brevedad de la travesía y la no inclusión de las noches a bordo, se fomentaba el transporte de un mayor número de personas, distribuyendo el pasaje en cubierta u otros espacios del barco. No hay que olvidar que los primeros vapores que operaban en los tráficos de corta y mediana distancia solían ofrecer un limitado número de camarotes, además de ser pequeños y generalmente incómodos<sup>46</sup>. En consecuencia, los primeros vapores resultaban mucho más adecuados para los viajes de placer de breve duración.

La posibilidad de dirigirse a un público más amplio y diversificado representaba otra fortaleza de esta modalidad. Por un lado, la disminución de todo tipo de gasto (carbón, tasas portuarias, etc.) se traducían en un precio de venta más asequible. Por el otro, la brevedad del viaje abría la puerta también a quienes no estaban del todo libres de obligaciones personales, favoreciendo la proximidad con otros miembros de las capas altas de la sociedad. Sobre estas bases, por lo tanto, no es de extrañar que la respuesta del público fuera muy relevante en términos numéricos, según se verá a continuación.

Desde la óptica geográfica, el excursionismo marítimo empezó a fomentarse primeramente en el área del Mediterráneo y posteriormente en el Norte de España, donde la navegación a vapor se

---

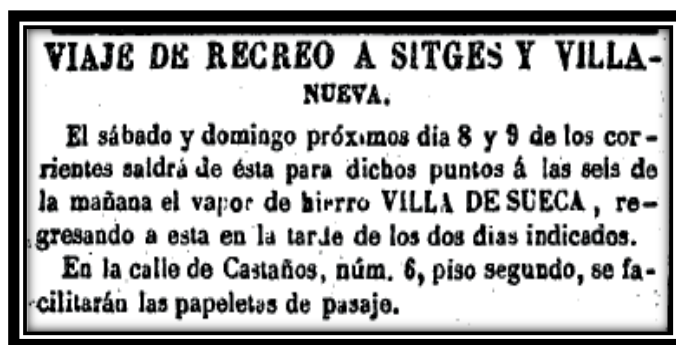
<sup>45</sup> Armstrong y Williams (2005), 67-68.

<sup>46</sup> Sobre este aspecto, Withey (1997), 173-174.

extendió con cierto retraso. Hacia 1858, las provincias del norte peninsular sumaban un total de 13 vapores, esto es, menos del 20% de los buques de nueva tecnología de matrícula española<sup>47</sup>.

Siguiendo un orden cronológico, las primeras noticias sobre la organización de los paseos marítimos proceden de Barcelona. Dos iniciativas se programaron para el sábado 8 y domingo 9 de septiembre de 1855, siempre y cuando las condiciones meteorológicas lo hubieran permitido<sup>48</sup>. Los destinos de los viajes fueron, respectivamente, las cercanas localidades de Sitges y Villanueva. Las salidas se fijaron para las 6 de la mañana y el retorno «en la tarde» (figura 1.3). En ambos casos, el desplazamiento se efectuó a bordo del *Villa de Sueca*, un pequeño vapor de reciente construcción destinado a operar en el tráfico de cabotaje.

**Figura 1.3 Anuncio de las excursiones marítimas de Barcelona a Sitges y Villanueva (1855)**



Fuente: *El Áncora*, 6 de septiembre de 1855

Mejor constancia se tiene de otro proyecto que se emprendió unos meses después en Palma de Mallorca. La Empresa Mallorquina de Vapores, una naviera que se había constituido en 1855 bajo la dirección de Jaime Miró-Granada y Bosch, promovió un breve «viaje de recreo» a la cercana isla de Cabrera (figura 1.4)<sup>49</sup>. Siempre y cuando el tiempo fuera «bonancible», el embarque a bordo del *Rey D. Jaime I* tendría lugar a las ocho de la mañana del domingo 17 de febrero de 1856, mientras que el regreso finalizaría «al anochecer» del mismo día<sup>50</sup>.

Construido en astilleros londinenses, el *Rey D. Jaime I* había atracado por primera vez en el puerto de Palma el 4 de febrero de 1856, causando la «admiración» del «numeroso» público que había acudido para presenciar su entrada. De este acontecimiento se hizo amplio eco la prensa local, que enfatizó el habitual entusiasmo que solía acompañar la llegada de un nuevo buque de vapor a la isla de

<sup>47</sup> *Anuario Estadístico de España*, 1858, 638. Sobre este tema, Valdaliso (1992), 66, y García (2007).

<sup>48</sup> *Diario de Barcelona*, 5 de septiembre de 1855, 7091.

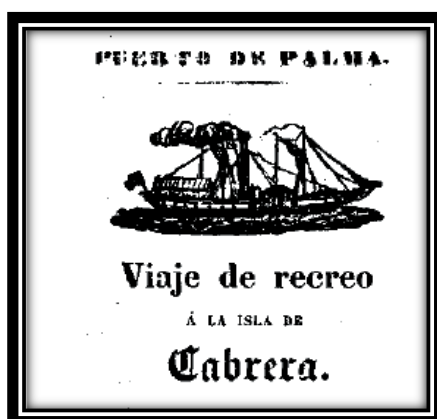
<sup>49</sup> Hijo de un importante armador de Mallorca, el fundador y primer director de la compañía naviera mallorquina es quizás uno de los mejores representantes de la nueva generación de navieros que apareció a mitad de siglo y que destacó por sus innovadoras visiones empresariales. Ocupó diferentes cargos en el sector financiero, siendo consejero del Banco Balear y sucesivamente del Crédito Balear, y participó activamente también en la promoción y desarrollo de las primeras líneas ferroviarias en Mallorca. Ejerció en varios mandatos como concejal del Ayuntamiento de Palma y fue elegido diputado provincial en 1869; a este propósito véase Miró-Granada (2005), 65-66; Pou Muntaner (1977), 70 y 224.

<sup>50</sup> *El Genio de la Libertad*, 12 de febrero de 1856, 4.



Mallorca<sup>51</sup>. Con la incorporación del nuevo buque a la flota de la marina mercante balear, se confiaba en garantizar una mayor «puntualidad» en la comunicación con la península, a la vez de satisfacer la «afición a los viajes» de los mallorquines. El diario *El Balear* hacía hincapié en las cámaras «cómodas y espaciosas» del barco, lo que se consideraba «necesario» para que fueran «menos sensibles las incomodidades» que padecían los mallorquines durante las travesías marítimas<sup>52</sup>.

**Figura 1.4 Anuncio del viaje marítimo de recreo de Palma de Mallorca a Cabrera (1856)**



Fuente: *El Balear*, 14 de febrero de 1856

A causa de las inclemencias meteorológicas, la excursión a Cabrera de 1856 se aplazó al domingo siguiente, 24 de febrero. Dos hechos hay que destacar de este suceso. El primero fue la ocurrencia de la compañía de incorporar una orquesta a bordo del barco. La actuación de los músicos procuró la «diversión» de los pasajeros. En especial, fueron unos himnos patrióticos lo que hicieron la excursión «más amena». La vuelta a Palma se produjo en medio de un ambiente festivo, tanto a bordo como en tierra. Pues muchos vecinos presenciaron la llegada. Según la crónica de prensa, la multitud fue aumentando «extraordinariamente» a medida que el buque se aproximaba al puerto<sup>53</sup>.

La excursión a Cabrera de 1856 también destaca por la elevada participación de público, y más aún por la insólita presencia de «muchísimas» mujeres. Finalmente fueron «unos» 400 los pasajeros que quisieron «disfrutar» del viaje y conocer las «inmejorables condiciones» del barco<sup>54</sup>. Se trata, a todos los efectos, de una cifra excepcional para la época. La respuesta del público adquiere una mayor importancia si tenemos en cuenta que los primeros paseos marítimos excluían a priori a la gran mayoría de la población. El precio por persona de la excursión a Cabrera fue de 5 pts., esto es, un importe nada despreciable. En 1856, por ejemplo, 5 pesetas equivalían al valor de un *Diccionario de la lengua castellana* de 1175 páginas.

<sup>51</sup> *El Balear*, 5 de febrero de 1856, 3. Sobre la llegada del vapor véase también Pou Muntaner (1977), 115.

<sup>52</sup> *El Balear*, 5 de febrero de 1856, 3.

<sup>53</sup> *El Genio de la Libertad*, 25 de febrero de 1856, 4.

<sup>54</sup> *Ibidem*.

Desde el comienzo de su actividad, la Empresa Mallorquina de Vapores demostró un gran interés por el turismo marítimo. Además de las salidas dominicales, la naviera trató de realizar unas expediciones de mayor duración, incluso hacia el extranjero. Unos días después de la adquisición del *Rey Don Jaime I*, la prensa balear recogió unos «rumores» sobre un largo viaje de recreo, siempre y cuando se reuniera un número «suficiente» de pasajeros. Se trataba, en esta circunstancia, de una expedición a Italia con una larga escala en Civitavecchia, a fin de asistir a las «funciones de Semana Santa en la capital del mundo cristiano»<sup>55</sup>. Poco menos de dos meses después, exactamente el 14 de abril de 1856, la propia compañía anunció oficialmente la intención de emprender un viaje de placer de 7 días a Argel, supeditando nuevamente la salida al requisito de un número mínimo de inscritos<sup>56</sup>.

Ambos proyectos, sin embargo, no llegaron a buen fin. La falta de clientela le obligó finalmente a modificar sus planes y reanudar el servicio regular entre Palma y Barcelona. Se confirman por tanto las dificultades en realizar viajes de varios días, lo que evidencia al mismo tiempo una clara diferencia con los paseos marítimos. Éstos últimos, de hecho, seguían teniendo un fuerte calado entre la población local. Una «multitud» de personas, por ejemplo, acudió al puerto de Palma de Mallorca el 18 de julio de 1860. En este caso, se trataba de participar al viaje «recreativo e instructivo» al vecino municipio de Andratx, en el suroeste de la isla, para poder «observar desde allí el eclipse total de sol»<sup>57</sup>. A cambio de 5 pts., la naviera puso a disposición de su clientela el *Rey D. Jaime II*, el nuevo vapor que había adquirido a principios de 1858 tras adjudicarse el servicio de conducción de la correspondencia entre la Península y las Islas Baleares<sup>58</sup>.

Otra iniciativa se emprendió en verano de 1862, con motivo de la visita a las Cuevas de Artá<sup>59</sup>. Testimonio de este último acontecimiento nos llega, por una parte, de una larga crónica publicada en el diario mallorquín *El Isleño*, y por otra, de un anónimo manuscrito que se conserva en la Biblioteca Pública del Estado en Mahón<sup>60</sup>. Ambas fuentes señalan que el domingo 27 de julio de 1862 fueron dos los vapores que se desplazaron hacia esta «maravilla de la naturaleza» en el noreste de la isla de Mallorca. El primero, el *Rey D. Jaime II*, salió a primeras horas de la mañana con a bordo alrededor de 400 personas<sup>61</sup>. Para «mayor comodidad» de su clientela, la naviera había dispuesto que antes de la salida se celebrase una breve misa en la cercana Catedral de Palma<sup>62</sup>. La segunda expedición zarpó desde el puerto de Mahón. Un total de 81 pasajeros viajó a bordo del *Menorca*, un pequeño vapor de hélice de la Sociedad del Vapor Mahonés<sup>63</sup>. El encuentro entre las dos embarcaciones se produjo en

---

<sup>55</sup> *El Palmesano*, 20 de febrero de 1856, 2; *El Genio de la Libertad*, 21 de febrero de 1856, 4.

<sup>56</sup> «Viaje de recreo a Argel», *El Balear*, 14 de abril de 1856, 4.

<sup>57</sup> *El Isleño*, 16 de julio de 1860, 4.

<sup>58</sup> La crónica del viaje en *El Isleño*, 19 de julio de 1860, 3.

<sup>59</sup> El anuncio promocional en *El Isleño*, 24 de julio de 1862, 4.

<sup>60</sup> *El Isleño*, 29 de julio de 1862. *Viaje de recreo a las cuevas de Artá en julio del año 1862*, Biblioteca Pública del Estado en Mahón (en adelante, BPM), fondo MSS 96.

<sup>61</sup> *El Isleño*, 29 de julio de 1862, 2-3.

<sup>62</sup> *Viaje de recreo a las cuevas de Artá...*, BPM, fondo MSS 96.

<sup>63</sup> «Movimiento del puerto», *Diario de Menorca*, 29 de julio de 1862, 4.

proximidad de Cala Ratjada, al norte de las cuevas de Artá, donde los lugareños habían acudido «en masa» para recibir a las «ruidosas» comitivas. Al anoecer, el *Rey D. Jaime II* regresó al puerto de Palma en medio de una gran expectación. Bengalas y fuegos de artificios iluminaron el muelle «hasta que hubo desembarcado el último» de los excursionistas<sup>64</sup>.

El «éxito satisfactorio» del viaje a Artá de 1862 impulsó a la Empresa Mallorquina de Vapores a repetir la propuesta en el verano siguiente. Dado que la fórmula había funcionado, se utilizó el mismo guión en cuanto al destino (las cuevas de Artá), precio de venta al público (10 pts.), horario de salida (5.00 a.m.) e incluso la misa previa en la Catedral de Palma. Además, se confirmó la presencia de una banda de música para que la travesía fuera más «alegre» y «animada»<sup>65</sup>. La única novedad fue el servicio de comida. Para mayor satisfacción de la clientela, se brindó a los excursionistas la posibilidad de ser atendidos a bordo con «toda especialidad», pudiendo ordenar previamente cuáles platos habrían deseado durante el trayecto. Alrededor de 300 personas compartieron esta nueva experiencia, que tuvo lugar el domingo 9 de agosto de 1863<sup>66</sup>.

Para cerrar con este apartado, hay que mencionar las primeras excursiones que se organizaron en el Norte de España, y más precisamente en la ciudad de Bilbao. Dichos sucesos no hacen sino confirmar la relación causa-efecto entre los primeros vapores y la novedosa modalidad recreativa. La navegación de vapor en la provincia vasca empezó a difundirse a finales de los años cincuenta. En tan solo tres años, entre 1858 y 1861, la matrícula de Bilbao registró un incremento de 11 unidades de transporte, pasando de 4 a 15 buques de nueva tecnología<sup>67</sup>. El excursionismo marítimo en el País Vasco, en efecto, emprendió su marcha a comienzos de los años sesenta. Los primeros proyectos se organizaron con el propósito de facilitar la asistencia a un determinado evento en los municipios costeros, y principalmente en aquellos que empezaban a emerger como centros vacacionales de baños de mar<sup>68</sup>.

Una de las primeras iniciativas, por ejemplo, se produjo con motivo de un «gran» partido de *pelota a blé* que se celebró en Santander el 5 de abril de 1863. Para poder presenciar el acontecimiento, el armador de los dos vapores *Vizcaíno-Montañés* y *Pelayo* dispuso un «viaje de placer» desde el puerto de Bilbao, con salida a las cuatro y media de la mañana<sup>69</sup>. El regreso se efectuó a las once de la noche del día siguiente. De este modo, según narra la crónica, los viajeros pudieron participar también en un baile campestre y posteriormente asistir a una ópera del teatro<sup>70</sup>.

---

<sup>64</sup> *Viaje de recreo a las cuevas de Artá...*, BPM, fondo MSS 96; *El Isleño*, 29 de julio de 1862, 2-3.

<sup>65</sup> *El Correo de Mallorca*, 6 de agosto de 1863, 4.

<sup>66</sup> Sampol (1988), 32.

<sup>67</sup> *Anuario Estadístico de España*, 1858-1861. Sobre este proceso véase la excelente obra de Valdaliso (1991).

<sup>68</sup> Un elenco de los primeros *sea-bathing resorts* españoles en Walton y Smith (1996), 38, 58.

<sup>69</sup> *Euscalduna*, 2 de abril de 1863, 3. Fragmentadas noticias sobre el acontecimiento proceden también de la prensa madrileña: *La España*, 11 de abril de 1863, 4; *La Correspondencia de España*, 10 de abril de 1863, 1; *La Iberia*, 5 de abril de 1863, 2.

<sup>70</sup> Una reseña del viaje en *Euscalduna*, 8 de abril de 1863, 3.

Siguiendo el mismo *modus operandi*, se produjo otra excursión recreativa en agosto del mismo año, con ocasión de las fiestas de Lequeitio. En esta circunstancia fue la naviera de los vapores *Unión* y *Comercio* quien tomó la iniciativa. Se trataba de desplazar a los viajeros a las «indispensables» corridas de toros y otras diversiones de las festividades de la localidad vizcaína<sup>71</sup>. El *Comercio* llegó a Lequeitio, en la costa oriental de Vizcaya, en torno a la una de la tarde del 9 de agosto de 1863. A bordo del barco viajaron «más» de doscientos excursionistas, quienes fueron recibidos con «música, cohetes y demás señales» de hospitalidad<sup>72</sup>.

Otro ejemplo de este novedoso fenómeno tuvo lugar en agosto de 1865. La Empresa de los vapores de Bayona organizó un «viaje de placer» de Bilbao a Zarautz (figura 1.5). El proyecto nació con motivo de una breve estancia veraniega de la familia real española en la pequeña localidad guipuzcoana<sup>73</sup>. Pero la excursión del domingo 13 de agosto no fue un verdadero viaje de placer. Las crónicas de prensa revelan que las pésimas condiciones atmosféricas y el mal estado de la mar alteraron sensiblemente el programa<sup>74</sup>. Sólo un «escaso número» de los inscritos se atrevió a subir a bordo del vapor *Unión*, junto a una sección de una banda de música que trataba de amenizar la marcha. Además, esa misma noche, todos los festejos en Zarautz se suspendieron tras recibirse la noticia desde Madrid de la muerte del infante Francisco de Paula de Borbón<sup>75</sup>.

**Figura 1.5 Anuncio de la excursión Bilbao-Zarautz (1865)**



Fuente: *Euscalduna*, 12 de agosto de 1865

## 1.5 LOS CRUCEROS CASTRENSES

Si los primeros pasos se dieron en Barcelona y Mallorca, y posteriormente en Bilbao, el turismo marítimo empezó a asomar tímidamente en otras regiones de la geografía española. Bien lejos para poder hablar de un fenómeno generalizado, se trata de simples intentos diseminados que, salvo el caso

<sup>71</sup> El anuncio en *Euscalduna*, 7 de agosto de 1863, 3. Breve referencia también en *La Iberia*, 7 de agosto de 1863, 2.

<sup>72</sup> Una crónica del viaje en *Euscalduna*, 13 de agosto de 1863, 3.

<sup>73</sup> Una breve mención de las estancias de la familia real en Zarautz en Larriñaga (2002), 176.

<sup>74</sup> *Euscalduna*, 15 de agosto de 1865, 3.

<sup>75</sup> Hijo menor de Carlos IV, Francisco de Paula era el padre de Francisco de Asís, consorte de la reina Isabel II.

de las excursiones, no dieron finalmente ningún resultado. Ante este escenario, y con el propósito de fomentar un mayor interés entre las clases acomodadas, las navieras de vapor trataron de promover los viajes de mayor duración en coincidencia con algún suceso militar. En Bilbao, por ejemplo, la compañía del vapor *Unión* anunció en verano de 1865 la puesta en marcha de un «viaje de recreo» de 8 días hacia Cherbourg. El propósito era asistir a una reunión de las principales escuadras navales de guerra, que tuvo lugar en la bahía de la ciudad francesa a mitad de agosto de aquel año<sup>76</sup>. Para captar el número mínimo de 100 pasajeros, se hacía hincapié en que la «extraordinaria fiesta» habría atraído a «toda la Europa elegante e instruida», y que desde «todos los puntos» del viejo continente acudiría una «brillante multitud» de turistas<sup>77</sup>.

Estas iniciativas evocan, en parte, un tipo de viaje que había empezado a difundirse en el Reino Unido en la primera mitad del siglo XIX. Allí, la botadura de un buque de guerra se había convertido en el mejor pretexto para organizar alguna que otra expedición de recreo<sup>78</sup>. En septiembre de 1825, por ejemplo, el vapor *Medina* llegó a Portsmouth para poder asistir a la botadura del *HMS Princess Charlotte*. En mayo de 1839, fueron incluso dos los vapores que viajaron de Southampton a Portsmouth para presenciar el *HMS Queen*, un nuevo buque de guerra de la armada británica<sup>79</sup>.

En esta particular tipología de viajes de placer, encontramos un proyecto que se gestó en Málaga en septiembre del 1859<sup>80</sup>. El propósito de la expedición de *El Catalán*, un vapor recién estrenado en la línea Valencia-Barcelona, tenía que ser la visita al campamento militar de Algeciras y la plaza de Ceuta, que desde hacía unos días estaban en el centro de las miradas de la opinión pública española tras una serie de incidentes fronterizos con Marruecos. Pero las tensas relaciones entre las dos naciones, que desembocaron en la llamada *Guerra de África*, pusieron fin a cualquier aspiración de organizar la expedición de recreo<sup>81</sup>.

Relacionado con este conflicto, durante el cual muchos buques mercantes fueron utilizados para el transporte de tropas u otras operaciones logísticas, se encuadra el crucero de febrero de 1860 a Tetuán, la ciudad recién conquistada por el ejército español<sup>82</sup>. La noticia empezó a filtrar como un proyecto muy genérico, y no más importante que cualquier otro rumor periodístico relacionado con la «gloriosa» campaña de África<sup>83</sup>. Sin embargo, el 19 de febrero de 1860, el diario madrileño *El Clamor*

---

<sup>76</sup> Por ejemplo, *La Época*, 4 de agosto de 1865, 4.

<sup>77</sup> *Ibidem*.

<sup>78</sup> Armstrong y Williams (2005), 69.

<sup>79</sup> *Ibidem*.

<sup>80</sup> *La Discusión*, 18 de septiembre de 1859, 3.

<sup>81</sup> *La Época*, 16 de septiembre de 1859, 4. El conflicto, también conocido como la Guerra de Tetuán o Guerra Hispano-Marroquí, empezó oficialmente el 22 de octubre de 1859 con la declaración del gobierno español ante las Cortes. Las tensas relaciones entre España y Marruecos habían empeorado sobre todo a raíz de un incidente fronterizo ocurrido en Ceuta el 10 de agosto del mismo año.

<sup>82</sup> La entrada de las tropas españolas a Tetuán tuvo lugar el 6 de febrero de 1860. En virtud del tratado de paz de Wad-Ras del 26 de abril de 1860, la ciudad pasó temporalmente bajo el control de la administración española como garantía del cumplimiento de la obligación del pago de una indemnización impuesta a la autoridad marroquí.

<sup>83</sup> *La Correspondencia de España*, 12 de febrero de 1860, 1; *La Iberia*, 12 de febrero de 1860, 3.

*Público* editó en caracteres cubitales el anuncio oficial del viaje «con motivo de la toma» de la ciudad marroquí (figura 1.6).

**Figura 1.6 Anuncio del viaje de recreo Madrid-Tetuán (1860)**



Fuente: *El Clamor Público*, 19 de febrero de 1860

Otros periódicos de la capital saludaron la noticia con profunda «satisfacción»<sup>84</sup>. La conquista de la ciudad, y la consiguiente exaltación nacionalista, encarnaban una estupenda oportunidad para poner en marcha un «gran viaje de recreo», y con ello desplazar a una clientela «ansiosa» por ver el fruto de la «hazaña española». El itinerario incluía algunas importantes variantes con respecto a los viajes de placer que se habían organizado hasta la fecha. El aviso promocional notificaba lo siguiente:

IDA. Salida de Madrid, en tren especial, el jueves 23 de febrero a las 5 y media de la tarde. Llegada a Alicante el viernes a las 6 y media de la mañana. Salida en el vapor el mismo día a las 8 de la mañana en punto. Llegada a la rada de Tetuán el sábado a la 1 de la tarde. Los viajeros permanecerán en Tetuán desde la 1 de la tarde del sábado hasta el lunes a las 11 de la mañana [...].

VUELTA. Salida de Tetuán el 27 de febrero a las 11 de la mañana. Llegada a Alicante el martes a las 3 de la tarde. Salida en tren especial a las 7 y media de la noche. Llegada a Madrid el miércoles 29 de febrero a las 10 de la mañana.<sup>85</sup>

En virtud de la nueva línea ferroviaria Madrid-Alicante, que se había inaugurado oficialmente en mayo de 1858, aparece por primera vez otro medio de transporte como soporte a la ejecución de un viaje marítimo de placer. La nueva vía de comunicación terrestre, cuya gestión estaba a cargo de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA), había originado el acercamiento a un nuevo mercado, abriendo nuevos horizontes para las empresas navieras. Algunas de éstas fueron desviando las operaciones de transporte por el puerto alicantino, y sus servicios empezaron a promocionarse habitualmente en los periódicos de la capital. Los avisos comerciales destacaban la posibilidad de «aprovechar la facilidad del camino de hierro» para embarcarse en los buques vapores<sup>86</sup>. Una de las navieras era la sociedad Antonio López y Compañía. Ésta se había constituido oficialmente en Madrid en enero de 1857, bajo la forma de una sociedad regular colectiva,

<sup>84</sup> *La Iberia*, 19 de febrero de 1860, 3; *La Discusión*, 19 de febrero de 1860, 4; *La Esperanza*, 20 de febrero de 1860, 4.

<sup>85</sup> *El Clamor Público*, 19 de febrero de 1860, 4.

<sup>86</sup> Véase por ejemplo los anuncios de dos navieras catalanas: la Bofill Martorell y Cía. y la Navegación e Industria, en las ediciones del *Diario Oficial de Avisos de Madrid* a finales de agosto de 1859.

si bien sus orígenes se encuentran en la línea de vapores que su fundador y gerente –Antonio López– había puesto en marcha en Cuba en 1850<sup>87</sup>. Muy pronto se transformó en una de las principales empresas navieras españolas, gracias también a la estrecha relación que el propio gerente supo enlazar con el poder político. En 1862, la compañía se adjudicó el primero de una larga serie de contratos de conducción del correo a las Antillas, obteniendo con ello las correspondientes subvenciones. Veinte años después, la empresa se transformó en la sociedad anónima Compañía Trasatlántica, en sintonía con el «espectacular» crecimiento de la propia flota<sup>88</sup>.

Volviendo al nuestro tema, la empresa Antonio López estableció su centro logístico en la ciudad de Alicante, en virtud de la condición privilegiada que le confería la nueva línea ferroviaria, y su consecuente vinculación con la capital. A diferencia de las otras navieras que operaban en el puerto de la ciudad levantina, el servicio de línea de los vapores de Antonio López se benefició del apoyo directo de la empresa ferroviaria, comercializándose diariamente en la prensa madrileña bajo el lema «en combinación con los ferrocarriles de Madrid». Un acuerdo previo con la compañía ferroviaria MZA, en efecto, le brindó la posibilidad de ofrecer desde la capital un servicio de «gran velocidad» para Málaga, Cádiz, Barcelona, Marsella y París, coordinando los horarios de sus vapores con las operaciones del tren. Todo ello le aseguraba una clara ventaja competitiva. Los viajeros podían incluso adquirir un billete combinado, tanto en las oficinas de la naviera como en los puntos de venta de las estaciones del ferrocarril<sup>89</sup>.

Dentro de este marco de colaboración, nació por tanto el proyecto de la expedición a Tetuán. En un primer momento, la organización conjunta entre las dos empresas parecía dar sus frutos. En medio del clima de entusiasmo generado por las noticias procedentes de África, parece ser que no menos de 400 «notables» personas querían formar parte del evento y repartirse las tres clases de servicio de los dos medios de transporte<sup>90</sup>. El precio total de la excursión variaba en función del tipo de acomodación, siendo 200 pesetas el importe en primera clase, 150 pts. en segunda, y 100 pts. la cantidad necesaria para viajar en tercera clase. Los precios no incluían las comidas a bordo del vapor, pero sí la pernoctación durante las dos noches de estancia en la bahía de la ciudad marroquí. De acuerdo con estos importes, es evidente que sólo una restringida élite habría podido compartir la novedosa

---

<sup>87</sup> En sus informes anuales, la propia compañía considera el 1850 como el año de su constitución. Sobre este tema, Rodrigo (2006), 20-28, y Cossio (1950).

<sup>88</sup> Rodrigo (2006), 106-110. Este último autor recuerda que «una sociedad de responsabilidad limitada, como la nueva Trasatlántica, ofrecía una serie de ventajas por encima de las sociedades personalistas, singularmente la capacidad de atraer capital por medio de obligaciones».

<sup>89</sup> «Transportes a precios alzados», *Diario Oficial de Avisos de Madrid*, 14 de diciembre de 1859, 4; Rodrigo (2006), 28-29. El tren representó un importante soporte en los primeros años de vida de Antonio López y Compañía, incluso cuando se trataba de promocionar la propia flota y mantener buenas relaciones con influyentes políticos. Esto ocurrió por ejemplo en mayo de 1863, poco después de obtener la concesión del transporte de la correspondencia entre España y sus colonias caribeñas. En esa circunstancia, el propio gerente dispuso un tren especial desde Madrid a Alicante para desplazar a más de doscientas personas –entre ellas el ministro de Marina y varios diputados y senadores– y poder mostrar su nuevo buque, el *Príncipe Alfonso*. Sobre este último suceso, *El Lloyd Español, diario marítimo de intereses mercantiles*, 30 de mayo de 1863, 1; *La Época*, 29 de mayo de 1863, 3.

<sup>90</sup> *La Correspondencia de España*, 22 de febrero de 1860, 2.

experiencia. El importe de 150 pesetas, por ejemplo, representaba poco menos de la mitad del sueldo bruto anual que percibían en Madrid un secretario de ayuntamiento o un maestro de primeras enseñanza<sup>91</sup>.

«Lamentablemente», el viaje de recreo a Tetuán no pudo materializarse. La «tristísima» noticia se hizo pública el mismo día la salida. La decisión tomada por los organizadores, «con acuerdo» de la autoridades militares españolas, se imputó a las «dificultades» que habían surgido inesperadamente en las «formalidades de embarque y medios de desembarque»<sup>92</sup>. De este modo terminaba el primer viaje de placer de la naviera Antonio López (Compañía Trasatlántica). Su verdadera apuesta por el mercado turístico se produjo no antes de los años 1920, según se verá en el cuarto capítulo de este trabajo.

---

<sup>91</sup> Esta estimación se ha elaborado mediante el análisis de la sección de los «anuncios oficiales» de las convocatorias de las plazas públicas vacantes del año 1860, que publicaba el *Boletín Oficial del Estado* (en adelante, BOE), por aquel entonces *Gaceta de Madrid*.

<sup>92</sup> *La Correspondencia de España*, 23 de febrero de 1860, 3.



## Capítulo 2. Los cruceros españoles en la inauguración del Canal de Suez

Este capítulo es un monográfico sobre las expediciones turísticas que se organizaron con motivo de la apertura del Canal de Suez en noviembre de 1869. La celebración del histórico evento generó un considerable tráfico de viajeros hacia el norte de Egipto. El capítulo se compone de cuatro apartados. El primero introduce al lector en el estudio de los principales sucesos que encauzaron la apertura del canal de navegación, mientras que el segundo destaca su extraordinario impacto y repercusión. El tercero y cuarto apartado se centran en los dos proyectos de cruceros que se dieron en España. Con ello se tratará de aportar un mayor conocimiento de los comienzos del turismo marítimo.

### 2.1 LA *OVERLAND ROUTE* Y EL CANAL DE SUEZ

La idea de abrir un canal de navegación entre el Mediterráneo y el Mar Rojo se remonta a la «más remota antigüedad». Sin embargo, no fue hasta mediados del siglo XIX cuando ésta despertó el interés de las grandes potencias europeas, a raíz de la fuerte expansión comercial que implicaba la necesidad de mejorar las vías de comunicación con Oriente<sup>1</sup>. Los inconvenientes del paso por el Cabo de Buena Esperanza se habían hecho aún más patentes con la difusión de la navegación a vapor en la primera mitad de siglo. Los elevados costes de la larga travesía, y especialmente la dificultad de aprovisionamiento del carbón, limitaban el empleo de las nuevas embarcaciones a lo largo de esta ruta. Se reclamaba, de tal modo, un camino más seguro, más breve, y que sobre todo garantizara una mayor rapidez y regularidad de las operaciones de transporte. Por este motivo, el gobierno británico había establecido desde 1840 una vía de comunicación regular con las colonias asiáticas, que obviaba la circunnavegación del continente africano mediante el tránsito terrestre por Egipto.

Instituida con el fin de mejorar el servicio de la correspondencia, la nueva ruta marítimo-terrestre, conocida como la *Overland Route* a la India, se organizó inicialmente de la siguiente forma: un vapor de la Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, la naviera adjudicataria del contrato de conducción del correo, unía Inglaterra con Egipto mediante un servicio mensual entre Southampton y Alejandría, con escalas intermedias en los puertos mediterráneos de Gibraltar y Malta<sup>2</sup>. Una vez pisado el suelo egipcio, el viaje proseguía a bordo de pequeños vapores fluviales hasta la ciudad de El Cairo. Desde allí, una caravana de carruajes y camellos cruzaba el desierto para llegar al puerto de

---

<sup>1</sup> Navarro (1870), 41.

<sup>2</sup> La naviera británica se adjudicó por primera vez el servicio oficial de transporte de la correspondencia hasta Alejandría a finales de 1840, por un valor de 34.200 libras al año. El contrato con el gobierno establecía que la compañía habría ampliado este servicio hasta la India en un plazo de dos años. La totalidad de la ruta empezó a ser efectiva cuando uno de sus vapores, el *Hindustan*, llegó a Calcuta a finales de 1842 para poder operar en la línea Suez-Punta de Gales (Isla de Ceilán). Unos años después, el gobierno inglés decidió aumentar la frecuencia del servicio postal con dos viajes mensuales y luego extenderlo incluso hacia Australia; Howarth y Howarth (1987), 23-36; Poole y Sassoli-Walker (2014), 13-17; Di Nolfo (1959), 174-180.

Suez, a orillas del mar Rojo, donde otro vapor de la misma compañía hacía rumbo a la antigua isla de Ceilán<sup>3</sup>.

El atajo demostró ser efectivo. La reducción de las distancias se tradujo en una considerable disminución de la duración del viaje. La navegación a vapor garantizaba, además, la regularidad de las comunicaciones. El viaje entre Southampton y Ceilán llegó a estabilizarse en torno a los 35 días, disminuyendo a los 30 días a mitad de los años sesenta. Más difícil establecer el tiempo medio necesario para efectuar el mismo desplazamiento siguiendo el camino del Cabo de Nueva Esperanza. Éste último variaba notablemente en función del tipo de navegación (vela o mixto), tipo y calidad del buque, época del año, etc. Pero en todo caso, no solía ser inferior a los 75 días<sup>4</sup>. Otras naciones europeas se sumaron prontamente a la iniciativa. Para transportar la propia correspondencia, los gobiernos francés y austriaco habilitaron sendas líneas regulares hacia Alejandría, en coincidencia con la llegada de los buques ingleses.

En cuanto al correo oficial español, la «situación del erario» imposibilitaba establecer un servicio regular con la colonia de Filipinas mediante los buques de matrícula nacional. A razón de ello, desde noviembre de 1845, el gobierno consideró «útil» aprovechar las escalas de los vapores ingleses por el puerto de Gibraltar, poniendo fin al «método lento e incierto» seguido hasta entonces<sup>5</sup>. Quince años después, la correspondencia española siguió también la llamada «vía de Marsella», en virtud de una Real Orden del 18 de mayo de 1860<sup>6</sup>. A tal efecto, se establecía que todo el servicio de correo con la colonia asiática saldría desde Marsella en los vapores franceses con destino Alejandría, con la única excepción de la correspondencia que procedía de las provincias «más próximas» a Gibraltar.

La nueva ruta por Egipto aportaba grandes beneficios también al tráfico de pasajeros. La reducción de las distancias y la regularidad de las operaciones consentían llegar a destino con antelación y en las fechas programadas. Todo ello, obviamente, a cambio de pagar una tarifa superior a la que solían cobrar las embarcaciones que cruzaban el Cabo de Buena Esperanza. Todas estas ventajas, por el contrario, perdían su peso a la hora de aplicarse al tránsito de las mercancías, que de hecho seguían cruzando el Cabo de Buena Esperanza. La complejidad de las operaciones de tierra, los medios utilizados, los continuos transbordos y el consiguiente incremento de los costes, impedían que la nueva ruta pudiera asumir una parte significativa del comercio entre Oriente y Occidente. Más allá de desviar el tránsito de aquellos géneros de poco volumen y alto valor unitario, *la Overland Route* se mostraba como una alternativa escasamente viable. La apertura de una línea de ferrocarril entre Alejandría y El

---

<sup>3</sup> La comunicación fluvial entre Alejandría y El Cairo comprendía dos distintos tramos. El primero se realizaba por el recién construido canal de Mahmudiya; el segundo consistía en recorrer aproximadamente 100 millas del río Nilo a bordo de otra embarcación, antes de llegar a la capital egipcia. Informaciones y detalles sobre la complejidad del tránsito por Egipto en los diarios de viajes de Ortiz de Zarate (1848), 40-62, De Santos (1851), 82-99; García Del Canto (1862), 147-160. Sobre este tema véase también un largo reportaje del periódico barcelonés *Diario de la Tarde*, 13 de junio de 1854, 6.

<sup>4</sup> Navarro (1870), 62-72.

<sup>5</sup> *Gaceta de Madrid*, 1 de noviembre de 1845, 2.

<sup>6</sup> *Legislación Ultramarina*, 542-543.

Cairo a mediados de 1854 tampoco solucionó el problema. La dirección del comercio no mostró, en efecto, ningún cambio de tendencia. El tonelaje inglés por el Cabo de Buena Esperanza registró un incremento anual de 134.000 toneladas entre 1854 y 1857<sup>7</sup>.

Aun cuando el indicado camino de hierro favorezca efectivamente la correspondencia y a los viajeros, no queda comprendido en este beneficio la parte más esencial, a saber: el tráfico y los artículos mercantiles, puestos que éstos habría de cargarse y descargarse cuatro veces, resultando con esta operación tales averías, tal pérdida de tiempo y de dinero, que por último sería preferible el camino del Cabo<sup>8</sup>.

A pesar de estos inconvenientes, los acontecimientos futuros acabaron demostrando que el camino emprendido era el correcto. La publicación inglesa *Fraser's Magazine* argumentaba que la nueva ruta cumplía «*all the conditions of a quick, cheap, and certain passage to India*»<sup>9</sup>. Todos los obstáculos relativos al transporte de la mercancía habrían desaparecido gracias a la «*conversion of that overland route into a ship route*». De acuerdo con la opinión mayoritaria de la época, y en contra de la posición oficial del propio gobierno, la prestigiosa revista señalaba que el verdadero argumento a favor de la apertura de una vía navegable entre el Mediterráneo y el Mar Rojo era que «*the route opened by it is a ship route from beginning to end*»<sup>10</sup>.

En la época en la que *Fraser's Magazine* exponía sus razones (noviembre de 1856), el proyecto del Canal de Suez ya estaba en marcha. Exactamente dos años antes, el 30 de noviembre de 1854, el ex cónsul francés en Alejandría, Ferdinand de Lesseps, había recibido del Virrey de Egipto el derecho y privilegio exclusivos de crear una empresa para construir un «paso adecuado para la gran navegación» entre los dos mares<sup>11</sup>. El respaldo de la comunidad científica a la viabilidad de la obra, que se materializó en un informe favorable de una comisión de ingenieros y marinos designados por los gobiernos de las principales potencias europeas, había conferido plena credibilidad al proyecto, sentando las bases para su futura realización. Tal como explicaba el delegado español, Cipriano Montesino, este organismo resolvió que «ningún obstáculo serio» se oponía a la apertura de una vía navegable, considerándola incluso «necesaria» para «los intereses generales de la civilización»<sup>12</sup>. La labor de los científicos incluyó también el análisis y la comparación con «todos los trazados propuestos» en los últimos 50 años, «a fin de que ninguna duda quedase» sobre «el mejor medio de unir ambos mares». Se refutaba así la principal objeción técnica a la construcción del canal, esto es, la supuesta «diferencia de nivel» de los dos mares<sup>13</sup>. El otro avance decisivo fue la suscripción íntegra

<sup>7</sup> *Los males y los remedios para las naciones civilizadas*, 46.

<sup>8</sup> *La Ilustración*, 14 de enero de 1856, 19.

<sup>9</sup> *Fraser's Magazine*, n° 323, noviembre de 1856, 574-581.

<sup>10</sup> *Ibidem*.

<sup>11</sup> *Constitution de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez...*(1873); Piquet (2008); Saralegui (1907), 327-330.

<sup>12</sup> Montesino (1857). Una pequeña delegación de científicos había llegado por primera vez a Egipto el 18 de noviembre de 1855. Al finalizar la inspección en enero de 1856, ésta había informado que la ejecución del canal podía considerarse «fácil», así como su éxito «seguro». El 5 de enero de 1856 se firmó la concesión definitiva a favor de Lesseps, que revisaba parcialmente la de noviembre de 1854.

<sup>13</sup> *Ibidem*.

del capital social de la *Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez*, la sociedad anónima responsable de la construcción y explotación comercial del canal. Con ello se conseguían los medios financieros necesarios para llevar a cabo la «colosal» obra. El capital social se componía de 400.000 acciones de 500 francos cada una, por un valor total de 200 millones de francos, equivalente al coste inicialmente previsto para la realización de la obra<sup>14</sup>.

Los trabajos de construcción se iniciaron en abril de 1859. Su propósito principal fue la apertura de un canal marítimo de poco más de 160 km. de longitud en la parte más estrecha del llamado *Istmo de Suez*, entre la homónima localidad a orillas del mar Rojo y el golfo de Pelusium en la costa mediterránea<sup>15</sup>. A pesar de muchas vicisitudes y retrasos, la construcción del canal quedó prácticamente terminada a finales de la década siguiente<sup>16</sup>. La anhelada unión entre Oriente y Occidente se había hecho realidad. Para celebrar el histórico suceso, el gobierno egipcio invitó a las máximas autoridades políticas extranjeras (y otros centenares de personalidades) a participar en el solemne acto de inauguración del canal, que tuvo lugar finalmente el 17 de noviembre de 1869.

## 2.2 LAS EXPEDICIONES A EGIPTO

Anunciada como una de las «conquistas más grandes del espíritu humano», las noticias que llegaban de Egipto llenaron las páginas de los diarios españoles. La apertura del canal se convirtió en el tema principal de conversación en los círculos científicos y literarios del país<sup>17</sup>. Los medios de información habían dedicado amplio espacio al proyecto incluso antes del comienzo de las obras, mostrando un apoyo incondicionado. Una y otra vez se había reiterado la «necesidad» y la «conveniencia» de la «magnífica» empresa, destacando los «indecibles» e «incalculables» beneficios políticos y económicos<sup>18</sup>. Las alabanzas públicas hacia el presidente de la Compañía, Ferdinand de Lesseps, eran incesantes. Universalmente reconocido como el gran artífice de la hazaña, los inconvenientes y obstáculos con los que tropezó su proyecto –principalmente la oposición del gobierno inglés– no minaron su figura ante la opinión pública<sup>19</sup>. Al contrario, le confirieron a la postre una imagen heroica.

---

<sup>14</sup> *Constitution de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez...*(1873), 17-64; Piquet (2008), 68.

<sup>15</sup> Un plano del canal en Navarro (1870), 104.

<sup>16</sup> Karabell (2003), 3-11; Montero y Bocanegra (1998), 610-613.

<sup>17</sup> Bardón (1870), prólogo.

<sup>18</sup> Véase entre otros algunos artículos publicados cuando el proyecto estaba en su fase de gestación en *La Ilustración*, 14 de enero de 1856, 19-21; *La Época*, 15 de marzo de 1856, 4; *El Clamor Público*, 5 de julio de 1856, 1; *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 31 de agosto de 1856, 292-293; *El Genio de la Libertad*, 21 de julio de 1856, 2.

<sup>19</sup> Es bien sabido que el gobierno británico presionó las autoridades otomanas para que no se ratificara la concesión a Lesseps por el temor de que esto perjudicara sus intereses en la región. En la época en la que se produjeron los sucesos, Egipto era un virreinato que formaba parte del imperio turco. Tal y como dictaban las cláusulas finales de los dos decretos de concesión, Egipto estaba sujeta a la «autorización de la Sublime Puerta». La decisión de dar comienzo a las obras sin dicha autorización exacerbó la oposición anglo-turca. La situación empeoró más aún a raíz de la muerte del Virrey de Egipto, Said Pasha, en enero de 1863. Su sobrino y sucesor, Ismail, se mostró partidario de modificar los términos de la concesión, poniendo en grave peligro la estabilidad económica de la Compañía. Hay que tener presente que el gobierno egipcio había suscrito el 44% de las acciones de la sociedad, efectuando sólo una pequeña parte de los pagos correspondientes. Las diferencias entre las dos

A medida que se aproximaba el «gran día» de la inauguración, la admiración alcanzaba una verdadera idolatría. El diario *El Imparcial* resaltaba que si los antiguos «hubieran hecho Dios» a Lesseps, «los modernos le han considerado más, y la Europa admirada le saluda hoy como el primer conquistador de la tierra»<sup>20</sup>. Por su parte, la revista *El Museo Universal* destacaba que este «hombre extraordinario» había emprendido una obra «colosal» con una «integridad de fuerzas admirable», y después de sostener una «guerra titánica contra los enemigos»<sup>21</sup>. Dicho de otra manera, Ferdinand de Lesseps se había convertido en «apóstol y casi mártir del más decisivo y trascendental proyecto» del siglo XIX<sup>22</sup>. A los reconocimientos de la prensa, se sumaron numerosas distinciones oficiales. Una de éstas le fue conferida por las Cortes Constituyentes españolas, que aprobaron por unanimidad una «proposición» para asociarse al «júbilo inmenso con que el mundo entero, saluda[ba] la inauguración del Canal de Suez». Las Cortes declararon que Lesseps «se ha[bía] hecho acreedor a la gratitud de la humanidad, sin distinciones de nacionalidades ni de raza»<sup>23</sup>.

En este clima de entusiasmo y expectación, no es de extrañar que muchos ciudadanos anhelaran unirse al concurso de soberanos, ministros y otros ilustres convidados a las fastuosas fiestas de Puerto Said, la ciudad ubicada en la embocadura norte del canal, que había surgido tras el comienzo de las obras en 1859. Lázaro Bardón, uno de los invitados españoles, lo resume con las siguientes palabras:

La fama de las fiestas que allí se preparaban llenaba la vieja Europa, y de todas las naciones que la pueblan aflúan viajeros a las orillas del Mediterráneo, esperando buques de vapor que los condujesen a la histórica tierra de los faraones<sup>24</sup>.

El «gran día» de la inauguración generó un tránsito de viajeros muy poco habitual para aquella época. Las principales beneficiarias de esta demanda puntual fueron las navieras europeas que prestaban servicio regular hacia el norte de Egipto. Entre éstas, cabe mencionar la Compagnie des Messageries Impériales, la poderosa naviera que prestaba servicio en la línea Marsella-Alejandría desde 1851<sup>25</sup>. En virtud de un convenio con las autoridades egipcias, la compañía francesa prestó el servicio de transporte al numeroso grupo de personalidades destacadas de la cultura, hombres de negocio y reporteros que formaban parte de la amplia lista de invitados. De este modo, mientras las delegaciones oficiales de los distintos gobiernos viajaron a bordo de los respectivos buques de guerra, los otros

---

partes se solucionaron solamente a comienzo de 1866, después de someterse a un arbitraje de Napoleón III. La firma de un nuevo decreto de concesión, que fue ratificado finalmente por el gobierno otomano, puso fin a la controversia. El acuerdo produjo no sólo un cambio significativo en la postura del gobierno británico, sino un notable paso adelante en la realización de las obras. Sobre estos sucesos y los aspectos jurídicos, Bertrand y Ferrier (1887), 233-288; Azcárraga (1956), 49-52; Hinojo (2008), 169-171.

<sup>20</sup> *El Imparcial*, 15 de octubre de 1869, 3.

<sup>21</sup> *El Museo Universal*, 31 de octubre de 1869, 347.

<sup>22</sup> *Ibidem*.

<sup>23</sup> *Diario de Sesiones de las Cortes Constituyentes*, 4354-4355.

<sup>24</sup> Bardón (1870), prólogo, I.

<sup>25</sup> Hacia 1868, la compañía disponía de 57 buques superiores a 200 caballos de vapor (en adelante, CV), más del 53% del correspondiente tonelaje bruto de la flota mercante francesa. A partir de 1871, tras la instauración de la tercera República, la naviera operó bajo la razón social Compagnie des Messageries Maritimes; Berneron (2007) 184-185; Jouham (1878), 122-126.

invitados fueron congregados antes en París, y luego desplazados en tren hacia Marsella. Desde allí, se procedió al embarque del pasaje en los vapores de la compañía francesa. En los días previos a la inauguración, la naviera tuvo que incrementar la frecuencia de sus servicios para hacer frente a una «marea» de viajeros. Para ello habilitó un mayor número de barcos. Por ejemplo, los vapores *Péluse*, *Guienne* y *Godavery* zarparon «llenos» de pasajeros el 9 y 10 de noviembre de 1869<sup>26</sup>.

Al margen de las operaciones de línea, la celebración del «verdadero acontecimiento del siglo» impulsó varias expediciones organizadas, de índole propiamente turística. En Francia, donde la repercusión del evento fue mayor que en cualquier otro país europeo, se promovieron no menos de tres viajes de placer. El primero, con salida desde Marsella el 28 de octubre, brindaba un servicio exclusivo de restauración e atención médica a sus huéspedes. Todo ello al precio de 1.500 francos por persona<sup>27</sup>. El segundo, cuyos «cartelones» publicitarios aparecieron por las calles de París a principios de octubre, hacía referencia a un crucero de 18 días por el Mediterráneo, que incluía la oportunidad de cruzar el canal y llegar a la ciudad de Suez.

¿Qué hubieran dicho nuestros abuelos –comentaba el diario madrileño *El Imparcial*– si les hubiesen vaticinado que sus nietos irían hasta el mar Rojo y volverían, después de haber visitado la tierra de los faraones, en menos tiempo que empleaban ellos para ir desde su pueblo hasta la capital del Reino?<sup>28</sup>

La tercera propuesta vino de parte de la Compagnie Marseillaise de Navigation à vapeur Marc Fraissinet. La naviera francesa dispuso un largo viaje de 28 días de duración que abarcaba dos largas escalas en Malta y Alejandría. La promoción de esta última iniciativa traspasó fronteras. La *Gazette de Lausanne* publicó un anuncio en la edición del 22 de octubre de 1869, aportando toda la información sobre la salida del vapor *Europe* desde el puerto de Marsella (figura 2.1)<sup>29</sup>.

Un proyecto muy similar se emprendió en Italia. La naviera de línea Raffaele Rubattino e C. organizó un «*viaggio speciale*» desde Génova a primeros de noviembre, con el fin de ofrecer la «*possibilità di assistere a quella solennità*». De acuerdo con sus avisos promocionales, que aparecieron también en los medios de información suizos, el programa incluía el tránsito del vapor *Italia* por los puertos de Livorno, Nápoles, Messina y Alejandría, antes de llegar a destino el día 16 (figura 2.2). A este efecto, la compañía italiana procedía a distribuir el pasaje en dos clases de servicio, y reducir la capacidad de acomodación del barco<sup>30</sup>.

Bien distinta fue la propuesta de Thomas Cook. En lugar de promover un crucero desde un puerto de las Islas Británicas, que habría implicado el costoso chárter de un buque vapor, el célebre empresario elaboró un complejo pero atractivo paquete turístico, cuyo desplazamiento hasta Port Said

<sup>26</sup> Véase los diarios de viaje de Breittmayer (1870), Bardón (1870), La Bédollière (1870) y *La Époque*, 14 de noviembre de 1869, 2.

<sup>27</sup> Karabell (2003), 247-249.

<sup>28</sup> *El Imparcial*, 26 de octubre de 1869, 2.

<sup>29</sup> El mismo anuncio también en el *Journal de Genève*, 22 de octubre de 1869, 4.

<sup>30</sup> Un anuncio del viaje también en *La Stampa*, 7 de octubre de 1869, 4; *Journal de Genève*, 22 de octubre de 1869, 4.

se realizaría utilizando los servicios de transporte regular, ferroviario y marítimo. En su segunda experiencia organizativa de una viaje a Egipto y Oriente Medio –la primera tuvo lugar entre primavera y verano del mismo año– el precursor de los agentes de viajes ofrecía a un precio ventajoso el aliciente de conocer distintas localidades de la Europa continental<sup>31</sup>. Sobre la base de tarifas negociadas con las distintas empresas de transporte y alojamiento, la expedición llegaría al puerto de Nápoles para embarcar en un buque directo a Alejandría. Después de admirar el nuevo Canal y efectuar un breve crucero por el Nilo, el *tour* se trasladaría hacia Esmirna y Constantinopla por medio de los vapores que efectuaban sus servicios de líneas por el Mediterráneo Oriental.

Figura 2.1 Anuncio del crucero a Suez del buque *Europe* (1869)

**FETE**  
DE L'INAUGURATION DU  
**CANAL DE SUEZ**

Compagnie marseillaise de navigation à vapeur  
Marc FRAISSINET, père & fils  
place Royale, 6, Marseille

Le magnifique bateau à vapeur *Europe*, de 400 chevaux, sortant des chantiers de MM. Napier, de Glasgow, partira de Marseille le mercredi 3 novembre, à 9 heures du matin, pour Malte, Alexandrie, Port-Saïd et Suez.

**ITINÉRAIRE**

Mercredi	3 novembre,	à 9 h. du mat.,	départ de Marseille.
Samedi	6	"	" de Malte.
Mercredi	10	"	arrivée à Alexandrie.
Dimanche	14	"	départ d'Alexandrie.
Lundi	15	"	arrivée à Port-Saïd.
Mercredi	17	"	entrée dans le canal avec l'escorte.

*Traversée de l'isthme jusqu'à Suez et retour à Port-Saïd.*

Samedi	20 novembre,	à 9 h. du mat.,	départ de Port-Saïd.
Dimanche	21	"	arrivée à Alexandrie.
Mardi	23	"	départ d'Alexandrie.
Samedi	27	"	" de Malte.
Mardi	30	"	arrivée à Marseille.

**PRIX DES PLACES**

1 <sup>re</sup> classe	fr. 1200	} aller et retour, nourriture comprise.
2 <sup>e</sup> " "	" 800	

Pendant le séjour de l'*Europe* dans les ports, MM. les voyageurs pourront rester à bord, y coucher et y prendre leur nourriture, les prix ci-dessus comprenant tous ces frais.

Fuente: *Gazette de Lausanne*, 22 de octubre de 1869

En lo que a España se refiere, la ausencia de un servicio regular con el norte de Egipto representaba el principal obstáculo para asistir al histórico acontecimiento. Por otra parte, la inexistencia de las agencias de viajes, u otras figuras empresariales parecidas, hacían inviable la proposición del modelo de viaje que se promovió en el Reino Unido. En un principio, por lo tanto, quienes querían presenciar el evento estaban obligados a desplazarse por cuenta propia hasta un puerto extranjero. Cinco aristócratas vizcaínos, por ejemplo, optaron por el transporte terrestre hasta el puerto de Brindisi. A pesar de «las molestias que entonces tan largo viaje suponía», el pequeño grupo encabezado por el Conde de Peñafloreda recorrió más de dos mil kilómetros en trenes y carruajes para finalmente

<sup>31</sup> Withey (1997), 257-258. Una breve mención del primer viaje organizado a Egipto de T. Cook, al que participaron una treintena de turistas británicos, también en Lavaur (1977), 38.

embarcar en un vapor italiano con rumbo a Port Said<sup>32</sup>. Todos estos inconvenientes, en definitiva, reclamaban la organización de un crucero marítimo.

Figura 2.2 Anuncio del crucero a Suez del buque *Italia* (1869)



Fuente: *La Nazione*, 5 de octubre de 1869

### 2.3 EL CRUCERO ISTMO DE SUEZ

El 21 de septiembre de 1869, el diario madrileño *El Imparcial* daba noticia de la puesta en marcha del crucero «Istmo de Suez» (figura 2.3). El primer hecho destacable de esta iniciativa es el amplio radio geográfico de su difusión. El mismo aviso, de hecho, se divulgó los días siguientes de forma simultánea en varios periódicos españoles, con el claro intento de dirigirse al conjunto de las élites económicas y sociales del país<sup>33</sup>. A este fin, se habilitó un punto de suscripción en cada una de las siguientes localidades, donde obtener «cuantos pormenores» sobre el viaje y poder formalizar la compra: Alicante, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Madrid, Málaga, San Sebastián, Santander, Sevilla y Valencia. El escrito daba amplia información sobre la organización de un «viaje de recreo» desde el puerto de Valencia a principios de noviembre, cuya duración se estimaba entre 40 y 45 días. En cuanto al recorrido, el tramo de ida incluía el tránsito por Alejandría y la posterior estancia en Puerto Said. Además, se hacía hincapié en la perspectiva de cruzar todo el canal hasta la ciudad de Suez, ofreciendo atractivas excursiones hacia El Cairo y las Pirámides de Giza. Al regreso, la expedición

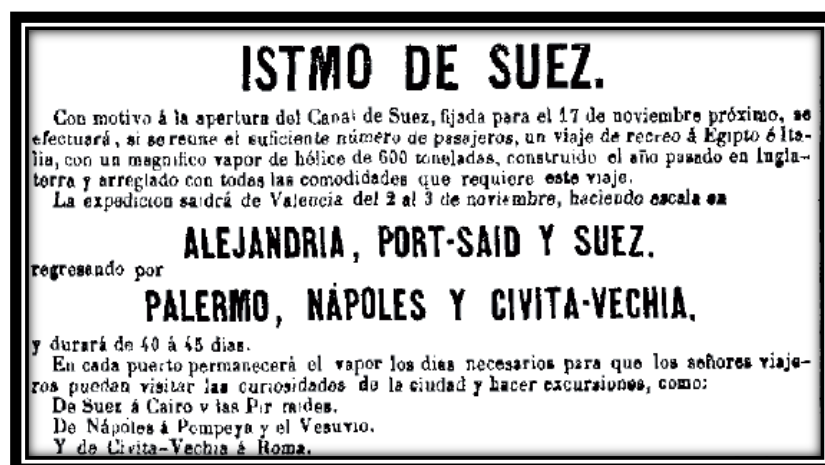
<sup>32</sup> Manso de Velasco (1947).

<sup>33</sup> *El Imparcial*, 21 de septiembre de 1869, 4. A partir del día siguiente, y hasta el 1 de octubre de 1869, el aviso se editó también en la sección comercial de otros periódicos de la capital, como *La Época*, *La Correspondencia de España* y *La Iberia*. El mismo anuncio se ha encontrado también en el *Eco de Alicante* y el *Diario de Barcelona*.



continuaría su ruta por el Mediterráneo, efectuando tres sugestivas y largas escalas en Italia, respectivamente en Palermo, Nápoles y Civitavecchia. En estos puertos, el barco permanecería los «días necesarios» para que los viajeros pudieran conocer las «curiosidades» de cada ciudad, incluidas las oportunas visitas al Vesubio, Pompeya y Roma. Tras la descripción del itinerario, y de acuerdo con la praxis de la época, se incidía en que la realización del viaje estaba sujeta a la consecución de un «suficiente número de pasajeros». Por este motivo, se señalaba la obligatoriedad de abonar 1.000 pts. en concepto de depósito, mientras que el resto se entregaría el día del embarque. El precio total, manutención incluida, estaba fijado en 1.750 pts., tratándose del mismo importe para todos los pasajeros. El aviso se dirigía a muy pocos afortunados. Hay que tener en cuenta, por ejemplo, que el sueldo bruto anual por ejercer una cátedra en una universidad española hacia el año 1869 solía variar entre 2.000 y 2.500 pesetas<sup>34</sup>.

Figura 2.3 Anuncio del crucero «Istmo de Suez» (1869)



Fuente: *El Imparcial*, 21 de septiembre de 1869

A diferencia de la exhaustiva información sobre programa, itinerario, características del buque, precios y modalidad de pago, el escrito no precisaba la identidad del organizador, ni el nombre del barco. Entrando en el terreno de las hipótesis, es probable que detrás de este proyecto estuviera una entidad ajena al negocio naviero, y que el viaje por lo tanto se pondría en marcha mediante el chárter del buque. Tres indicios apuntan en esta dirección. En primer lugar, cabe aclarar que la omisión de la denominación del organizador no se ajusta al método que adoptaban las navieras y los armadores de la época. Por regla general, sus espacios publicitarios siempre incluían la propia razón social, o mejor dicho, solían estar encabezados por ésta. En el caso de las empresas que tenían un solo buque, el aviso solía empezar con mencionar el nombre del vapor. Esa impresión se refuerza por la insólita medida de fijar el 1 de octubre como la fecha máxima de suscripción, es decir, más de un mes antes de la salida.

<sup>34</sup> Esta estimación, que varía en función del organismo convocante, las disciplinas de enseñanza y la antigüedad, procede del análisis de los «anuncios oficiales» de las convocatorias de las plazas que publicaba por aquel entonces la *Gaceta de Madrid*.

Este último detalle induce a pensar que los promotores no disponían libremente del medio de transporte. Las navieras o los armadores, por el contrario, apuraban lógicamente hasta los últimos días, antes de dar por cerrada una gestión. Por último, cabe añadir que ninguna de las denominaciones de los diez puntos de suscripción se correspondía con el nombre o la razón social de una naviera. La mayoría eran empresas consignatarias de buques, que desempeñaban su labor de representación en un ámbito estrictamente local. A menudo, combinaban esta actividad con otros negocios propios de un pequeño comercio. En otros casos, como la empresa D. Ripol y Cía. de Barcelona o la alicantina Valle y Cía., eran conocidas agencias de transportes, cuyos anuncios solían aparecer en la sección comercial de la prensa local.

Suposiciones aparte, lo cierto es que ningún buque mercante salió desde Valencia hacia Egipto a principios de noviembre de aquel año. En las crónicas portuarias de la prensa local, no hay ninguna operación de salida de un barco de las características citadas. Al mismo tiempo, no hay rastro de su presencia por el Canal de Suez durante los días de los festejos en ninguno de los testimonios y memorias de viajes que se han consultado. En definitiva, ni la posibilidad de asistir a un histórico acontecimiento, ni la notable labor promocional, fueron factores suficientes para que esta primera propuesta diera sus frutos.

A este propósito, no obstante, parece ser que a los anónimos organizadores tampoco les acompañó la suerte. La sobrevenida de un grave suceso político estorbó, verosímelmente, la puesta en marcha del crucero. El 25 de septiembre de 1869 se había producido un levantamiento republicano-federalista en Barcelona, que seguidamente se propagó en otras localidades de la península, como Aragón, Andalucía, Castilla la Vieja, Asturias y Galicia. Sin embargo, fue propio en la ciudad del Turia donde los disturbios en contra del gobierno del General Prim alcanzaron su máxima intensidad<sup>35</sup>. La situación empezó a normalizarse solamente a partir del 18 de octubre, tras la rendición de los insurrectos de Valencia. Como es notorio, España vivía una época muy agitada, que había culminado un año antes con el destronamiento de Isabel II. La legalidad y el orden público estaban constantemente amenazados por sublevaciones y motines. Por más que limitados geográficamente, estos sucesos eran el reflejo de un país inmerso de pleno en una situación de inestabilidad. Y ésta era la idea que se percibía también fuera de España. El escritor Eusebio Blasco, otro de los invitados españoles a la apertura del canal, lo resume perfectamente antes de embarcarse en Marsella en el vapor *Mæris* de la Messageries Impériales. El corresponsal del diario *El Imparcial* y la revista satírica *Gil Blas* hacía la siguiente reflexión:

¿Cuándo podremos los españoles viajar por el extranjero sin que las gentes nos miren como a una cosa rara? Así nos miran. Cuando oyen nuestro acento y se convencen de que no somos ni

---

<sup>35</sup> Pérez (1998), 296-301.

americanos ni italianos, entonces [...] nos mide[n] de arriba abajo y exclaman: ¡Ah! ¡Un español!  
¿Y diga Usted, hay ya paz en España? Este ‘ya’ vale un mundo<sup>36</sup>.

## 2.4 EL CRUCERO DEL BUQUE PELAYO

A mitad de octubre de 1869, los primeros invitados ya disfrutaban de su estancia en Egipto. Entre ellos estaba Antonio Gisbert. El entonces director del Museo del Prado se había visto obligado a «pasearse día y noche, serio y taciturno, sobre cubierta», por el «temor de marearse» durante la larga travesía entre Marsella y Alejandría<sup>37</sup>. Mucho más apacible, por el contrario, resultó el desplazamiento en tren hasta El Cairo, a pesar de la «molestia» del «sofocante polvo» que había por el camino. «Pero [esto] se olvida fácilmente a poco trecho –precisaba Eusebio Blasco– porque la vista se extasía ante el espectáculo de la naturaleza»<sup>38</sup>.

Mientras los invitados admiraban las «maravillas de los faraones», el *Diario de Barcelona* divulgaba un escueto aviso promocional (figura 2.4). El breve texto hacía referencia a la inminente salida de un buque vapor hacia Egipto con el fin de asistir a las «fiestas oficiales» de la apertura del canal. El itinerario que se ofrecía no se diferencia mucho del de un típico crucero por el Mediterráneo de hoy en día, por lo menos en el trayecto de ida. Con salida de Barcelona, se incluía el tránsito por los puertos italianos de Génova, Livorno, Civitavecchia, Nápoles y Messina. De este modo, sugería el aviso, los pasajeros tendrán el tiempo «suficiente» para visitar Florencia, Roma, las ciudades de Pompeya y Herculano, e incluso «verificar la ascensión al Etna» durante la escala en Sicilia. Después de la inauguración del canal, el anuncio no ofrecía otros detalles sobre el trayecto, concretándose solamente el tránsito por un puerto de la Turquía asiática.

Más allá de la programación, se pueden apreciar otras diferencias de concepto y método con la expedición de Valencia. En primer lugar, cabía la oportunidad de poder elegir la acomodación entre dos distintas clases y a un precio por persona muy inferior: 900 pts. en primera y 700 pts. en segunda. Además, se ofrecía para ambas clases otro nivel tarifario que no incluía el servicio de comida, obteniendo respectivamente una reducción de 200 y 150 pesetas. En segundo lugar, se admitía tanto el transporte de mercancía como un «reducido» número de pasajeros para los puertos de escala. Con esta medida, quizás, los organizadores trataban de rentabilizar la operación de transporte en la hipótesis de que la respuesta del público no fuera la deseada. Todas las pertinentes reservas se formalizaban únicamente en el domicilio de la agencia consignataria Espiell y Ruiz, un pequeño comercio ubicado en plena *Ciutat Vella* de Barcelona<sup>39</sup>. Por lo tanto, teniendo en cuenta el tipo de recurso publicitario

<sup>36</sup> «Canal de Suez», *Gil Blas*, 21 de octubre de 1869, 3.

<sup>37</sup> *El Imparcial*, 23 de octubre de 1869, 1. Sobre la primera expedición de los invitados españoles, Sacristán (1999).

<sup>38</sup> *El Imparcial*, 1 de noviembre de 1869, 2.

<sup>39</sup> *El Consultor. Nueva guía de Barcelona* (1863), 107.

utilizado, su ámbito de difusión y el breve tiempo de antelación con respecto al día de salida, es evidente que se trataba de un proyecto de ámbito local. El viaje *Istmo de Suez* se dirigía a un ámbito geográfico mucho más reducido, siendo más acorde con las primeras experiencias organizativas que se dieron en España<sup>40</sup>.

**Figura 2.4 Anuncio del viaje de recreo a Suez del buque *Pelayo* (1869)**

**VIAJE ECONÓMICO Y DE RECREO  
A LA ABERTURA DEL ISTMO DE SUEZ,  
con escalas en los principales puertos de Italia y Sicilia.**

Saldrá del 25 al 27 del corriente el vapor español nombrado PELAYO, de porte 500 toneladas y 600 caballos de fuerza, su capitán D. Godofredo Amat, haciendo las escalas de Génova, a Liorna dando el tiempo suficiente a los señores pasajeros para visitar Florencia, a Civitavecchia para visitar Roma, a Nápoles para visitar Pompeya y Herculano ciudades subterráneas del Vesubio, a Mesina pudiendo verificar la ascension al Etna, y a Suez asistiendo los tres dias a las fiestas oficiales que se celebrarán a la inauguracion del canal, pasando con el mismo vapor hasta el Mar Rojo, y a su regreso visitará uno de los puertos de a Turquía Asiática.

**Precio de los pasajes en el viaje redondo.**

1.ª cámara con manutencion. . . . .	Duros 180
1.ª id. sin ella. . . . .	» 150
2.ª id. con manutencion. . . . .	» 140
2.ª id. sin ella. . . . .	» 130

Se admite carga para los puertos de su escala y un reducido número de pasajeros, profiriendo los de viaje redondo.  
Lo despacha su consignatario D. Ramon Espiell y Ruiz, plaza del Comercio (antes Palacio), núm. 7, bajos.

Fuente: *Diario de Barcelona*, 19 de octubre de 1869

Según la información publicada, la expedición a Egipto se efectuaría a bordo del *Pelayo*, un buque de hélice con un «porte de 500 toneladas y 600 caballos» de vapor. Como a menudo solía ocurrir en aquella época, los datos de la prensa sobre tonelaje y fuerza de los motores resultan incorrectos. En línea general, este tipo de información periodística es escasamente fiable. De acuerdo con la documentación notarial, el buque de vapor con casco de hierro *Pelayo*, perteneciente a la matrícula de Barcelona, disponía en realidad de una máquina de 140 CV de vapor y medía 350 toneladas Ciscar de arqueo total. Éstas últimas se repartían en 189 toneladas para la carga, 120 para maquinaria y carboneras y 41 toneladas para las cámaras de popa y proa<sup>41</sup>. Al igual que la inmensa mayoría de los vapores españoles, se trataba de un barco procedente de astilleros extranjeros, siendo éste fabricado en La Seyne-sur-Mer (Tolón). En su primera etapa (1853-1867), el buque de 55 metros de eslora, 7,5 m. de manga y 3,5 m. de calado, perteneció a la sociedad en comandita Bofill y Martorell, una de las primeras compañías marítimas de vapor catalanas nacidas a mediados de siglo<sup>42</sup>. Dicha naviera lo

<sup>40</sup> La prensa madrileña se hizo eco de este viaje de placer, pero limitándose a dar información sobre la inminente salida del barco y sin publicar ningún aviso comercial. Por ejemplo, *La Discusión*, 26 de octubre de 1869, 3; *La Iberia*, 27 de octubre de 1869, 3.

<sup>41</sup> AHPB, Escribanía de Marina, Josep Planas, 10 de octubre de 1854, folios 201-203. Idéntica la información del MMB, Centro de Documentación, Registro de Marina, Fichero Vapores Españoles. Los datos se refieren al arqueo efectuado en 1868. En su primera medición, en 1853, el barco medía 360 toneladas y «estuvo movido» por una máquina de 200 CV.

<sup>42</sup> Sobre la trayectoria de esta naviera, Rodrigo (2007), 69-71, 78-79.

había adquirido a una sociedad «en liquidación» de Marsella, por el precio de 325.000 francos<sup>43</sup>. Tras efectuar su primera operación de transporte entre Barcelona y Marsella en abril de 1853, el vapor mercante se había posicionado en la ruta Cádiz-Marsella<sup>44</sup>. Sucesivamente, tras adjudicarse la Bofill y Martorell y Cía. el contrato del transporte de la correspondencia en 1860, el pequeño buque prestó servicios como correo marítimo en la línea regular entre la península y las Islas Canarias. A finales de los años 1860, en un contexto de crisis general, la compañía Bofill y Martorell tuvo que poner fin a su actividad, y asimismo proceder a la venta de sus activos. En la subasta pública celebrada el 2 de enero de 1868, los liquidadores de la sociedad vendieron el barco a Juan García Solá, «rentista» de la ciudad de Barcelona, quien a partir de ese momento se convertía en propietario y armador del vapor<sup>45</sup>. Después de formalizar la escritura de compra en la Escribanía de Marina el 21 de enero de 1868, el buque no tardó en reanudar la navegación, efectuando su primera salida dos días después con destino Marsella<sup>46</sup>. Con el traspaso de propiedad, el *Pelayo* fue empleado principalmente en la ruta de gran cabotaje Barcelona-Marsella, con escalas en los puertos de San Felú de Guixols y Pálamos. No obstante, según la información del tráfico portuario de Barcelona, también se observan con cierta frecuencia operaciones por Valencia y sobre todo Tarragona. Se trata, en todo caso, de operaciones de transporte de carga, siendo muy esporádica la presencia de pasajeros.

Diferente de la habitual, por lo tanto, tuvo que ser la atmósfera que reinó a bordo del barco el 29 de octubre de 1869. Ese día, el vapor *Pelayo* salió del puerto de la ciudad condal para efectuar «el viaje de recreo que tenía anunciado»<sup>47</sup>. En cuanto al número de los viajeros embarcados, ninguna de las fuentes consultadas facilita ese dato. El *Diario de Barcelona* informa únicamente de la presencia a bordo de unos «jóvenes muy conocidos en los principales círculos» de la ciudad, deseosos de aprovechar «esta circunstancia» para visitar las «obras» del Canal<sup>48</sup>. En cualquier caso, había también pasajeros con otro destino. El mismo periódico, por ejemplo, da noticias del viaje del arzobispo de Tarragona, Francisco Fleix y Solans, quien desembarcaría en Civitavecchia para poder asistir al Concilio Vaticano I<sup>49</sup>. La falta de datos tampoco aporta mucha información sobre el viaje. Sólo se sabe que la salida del barco se produjo con unos días de retraso a causa del mal tiempo, y que después de 44

---

<sup>43</sup> AHPB, Escribanía de Marina, Josep Planas, 10 de octubre de 1854, fols. 201-203.

<sup>44</sup> *El Àncora*, 16 de abril de 1853, 279. El *Pelayo* había llegado por primera vez a Barcelona el 27 de marzo de 1853 para ser «consignado a los Sres. Martorell y Bofill». Muy pronto salió para Cartagena y allí se formó su asiento «con carácter provisional» el 7 de abril de 1853, antes de ser inscripto definitivamente en la lista de Barcelona el 27 de julio de 1853; MMB, Registro de Marina, Fichero Vapores Españoles.

<sup>45</sup> AHPB, Josep Falp, 2 de enero de 1868, fols. 3-4; AHPB, Josep Falp, 7 de enero de 1868, fols. 27-29.

<sup>46</sup> AHPB, Escribanía de Marina, Pere M. Fortuny, 21 de enero de 1868, fols. 85-89; *Diario de Barcelona*, 24 de enero de 1868, 795.

<sup>47</sup> *Diario de Barcelona*, 30 de octubre de 1869, 10897.

<sup>48</sup> *Diario de Barcelona*, 29 de octubre de 1869, 10831.

<sup>49</sup> *Diario de Barcelona*, 30 de octubre de 1869, 10782. El Concilio Ecuuménico empezó oficialmente el 8 de diciembre. La participación del prelado de Tarragona se vio gravemente afectada por su precario estado de salud. Francisco Fleix y Solans murió el verano siguiente antes de poder regresar a España.

horas de navegación llegó «felizmente» a Génova, «a pesar de los fuertes temporales» que arreciaban en las inmediaciones del puerto italiano<sup>50</sup>.

Otros vapores mercantes pasaron por los mismos percances. El buque *Guienne*, por ejemplo, tuvo que hacer frente a unas condiciones meteorológicas muy adversas después de cruzar el estrecho de Messina. Entre los 150 pasajeros, se encontraban el catedrático de griego, Lázaro Bardón, y el escritor y periodista francés, Émile De La Bédollière. Ambos redactaron unos interesantes relatos sobre las experiencias a bordo del buque *Guienne*, que había salido de Marsella «materialmente» lleno de invitados de «todas las naciones». Se describen los efectos de la borrasca y el «terrible balancear» del vapor de palas, que «a pesar de su gran mole» (1.600 toneladas) y joven edad (botado en 1860), se parecía a una «devanadera» llena de «enfermos inertes»<sup>51</sup>. El profesor español retrata detalladamente, y con mucho humor, la incomodidad de los diminutos camarotes de la época:

Supóngase un espacio cerrado, capaz de dos metros de largo, dos de ancho y otros dos de alto, con una puertecita de persiana fija del medio arriba. Tómense de aquí tres cuartas por cada costado de derecha e izquierda que ocupaban las cuatro camas inmóviles, una sobre otra, a guisa de nichos de cementerio. Descuéntese además otras tres cuartas de frente que llenaba una cómoda clavada al suelo, con tres cajones y lavabos fijos encima, y se tendrá el hueco restante con toda exactitud en que debían moverse los cuatro cuerpos semivivos [...]. Y todos los camarotes de proa eran lo mismo. Así que, a la hora de acostarse y levantarse, abundaba en escenas grotescas, por coincidir a menudo los cuartos posteriores de los unos con los órganos olfatorios de los otros<sup>52</sup>.

Más breve pero no menos significativo es el alegato del escritor francés:

*Dans la cabine que je vais occuper, il n'y a pas moins de six lits superposés, et quels lits! Un homme obèse les écraserait tous successivement. Fasse le ciel que je n'occupe pas le rez-de-chaussée! Mais en fin, à la guerre comme à la guerre! Je ne me préoccupe pas des inévitables embarras du voyage, je ne vois que le but!*<sup>53</sup>

Los testimonios de los dos viajeros no parecen una exageración. En línea general, el espacio del alojamiento de los buques de la época era muy reducido, incluso en primera clase. Por ejemplo, el transatlántico español *Reina María Cristina*, que entró en servicio en 1889, disponía de acomodación de primera clase para 176 pasajeros, por un total de 59 camarotes. Pues ninguna de las cabinas de dos literas de primera clase alcanzaba los 5 m<sup>2</sup>. Además, el promedio de los camarotes de triple ocupación (3 literas inmóviles) era inferior a los 7 m<sup>2</sup><sup>54</sup>.

Volviendo al viaje del vapor *Pelayo*, las fuentes informan que éste llegó a Puerto Said el 16 de noviembre, en torno a las cuatro de la tarde<sup>55</sup>. Un total de aproximadamente 120 buques mercantes de «medio mundo» se concentraron ese día en la rada del puerto. Muchos de los «vapores de recreo», según la costumbre, estaban «elegantemente» empavesados por banderas y gallardetes en señal de fiesta. Junto a los buques mercantes «cargados» de pasajeros, también había unos 35 vapores de

<sup>50</sup> *La Discusión*, 6 de noviembre de 1869, 3.

<sup>51</sup> Bardón (1870), 10-11; La Bédollière (1870), 14-15.

<sup>52</sup> Bardón (1870), 8.

<sup>53</sup> La Bédollière (1870), 4.

<sup>54</sup> MMB, Fondo Compañía Trasatlántica, caja 38.

<sup>55</sup> El parte telegráfico en el *Diario de Barcelona*, 17 de noviembre de 1869, 11493.

guerra<sup>56</sup>. Uno de los primeros en llegar había sido la *Berenguela*, la fragata española que representó al gobierno de España en la ceremonia de apertura del canal<sup>57</sup>. Los escritos redactados por dos miembros de su tripulación, el segundo comandante Joaquín Navarro y el «joven» guardia marina Manuel Saralegui, así como las memorias de viaje de Arturo Baldasano, un integrante de la comisión oficial del Ministerio de Fomento, ayudan a esclarecer algunos detalles sobre la actividad del buque *Pelayo* durante las fiestas de inauguración<sup>58</sup>. Ante todo, se tiene constancia de que el «vapor de recreo» participó en el desfile oficial de las 54 embarcaciones que recorrieron «lentamente» el canal. No obstante, debido al «sorteo de turnos» efectuado por las autoridades del puerto, le tocó uno de los últimos puestos de la «comitiva naval». Su salida se produjo solamente a las 10 de la mañana del 18 de noviembre, es decir, más de 24 horas después de que iniciara el desfile<sup>59</sup>.

El primer barco que recorrió el canal fue el yate *Aigle*, con a bordo Ferdinand de Lesseps, el Emperador Francisco José I de Austria y Eugenia de Montijo, consorte de Napoleón III y madrina de la inauguración<sup>60</sup>. Varios testimonios aseguran que una vez terminada la ceremonia religiosa de bendición del canal, un reducido grupo de españoles dedicó una «extraña» serenata a la «compatriota» Eugenia de Montijo<sup>61</sup>. Entre sus integrantes, se encuentran varios tripulantes de la *Berenguela* y el corresponsal del diario madrileño *La Época*, José Castro, quien fue el primero en publicar con detalles el curioso episodio. En una larga crónica, el reportero escribió que una de las coplas fue cantada por «uno de los pasajeros del vapor mercante *Pelayo*», pero añadiendo erróneamente que éste pertenecía a la «matrícula de Cádiz»<sup>62</sup>. Cuatro días después, el *Diario de Barcelona* hacía constar, con cierto orgullo, que «se decía equivocadamente que el vapor *Pelayo* que asistía a las fiestas del Istmo era de la matrícula de Cádiz, siendo así que lo es de la de Barcelona»<sup>63</sup>.

A causa del «excesivo» calado de la *Berenguela*, los organizadores de la ceremonia decidieron que el buque de guerra no podía unirse al desfile de los barcos hasta Suez. A razón de ello, una comisión de oficiales y marinos de la fragata efectuó el trayecto a bordo del *Pelayo*, siendo así el pequeño vapor de la matrícula de Barcelona el primer barco español en cruzar el célebre canal «bajo la bandera de la patria»<sup>64</sup>.

---

<sup>56</sup> Navarro (1870); Bardón (1870); La Bédollière (1870).

<sup>57</sup> Antes de zarpar de Cartagena el 27 de octubre, el barco se encontraba en el puerto de Valencia durante los citados sucesos del levantamiento republicano; *La Época*, 14 de octubre de 1869, 3; *La Discusión*, 17 de octubre de 1869, 3; *La Correspondencia de España*, 18 de octubre de 1869, 2.

<sup>58</sup> Navarro (1870), 101-103; Saralegui (1907), 293-297; Baldasano (1870), 34.

<sup>59</sup> Saralegui (1907), 293-297. Este dato también en el *Diario de Barcelona*, 4 de diciembre de 1869, 12121.

<sup>60</sup> Nacida en Granada, María Eugenia Portocarrero Palafox y KirkPatrick había contraído matrimonio con el Emperador de los Franceses en 1853.

<sup>61</sup> Baldasano (1870), 43-44; Saralegui (1907), 293-297; *La Época*, 30 de noviembre de 1869, 2.

<sup>62</sup> *Ibidem*.

<sup>63</sup> *Diario de Barcelona* 4 de diciembre de 1869, 12121.

<sup>64</sup> Navarro, 1870, 36-41; Baldasano, 1870, 45-52; *La Época*, 8 de diciembre de 1869, 2.

El crucero del *Pelayo* terminó el 8 de diciembre, día de su llegada al puerto de Barcelona. Los expedicionarios se mostraron «muy satisfechos» de la experiencia vivida<sup>65</sup>. El pequeño buque mercante volvió a las operaciones de cabotaje por la costa de Cataluña, sin efectuar ningún otro viaje de placer. En febrero de 1871, el vapor fue vendido por 30.000 pts. a dos «vecinos de la Barceloneta», y posteriormente convertido en un bergantín-goleta de tres palos<sup>66</sup>.

---

<sup>65</sup> *Diario de Barcelona*, 9 de diciembre de 1869, 12333.

<sup>66</sup> MMB, Registro de Marina, Fichero Vapores Españoles; AHPB, Pablo Cardellach, 11 de marzo de 1872, fols. 217-219.



## Capítulo 3. Excursionismo popular y cruceros elitistas a las puertas de la Gran Guerra

El tercer capítulo consta de cuatro apartados y aborda el desarrollo del turismo marítimo desde finales del siglo XIX hasta la primera guerra mundial. A lo largo de este transcurso, los cruceros de larga duración empiezan a fomentarse en el extranjero. En un contexto de fuerte expansión del tráfico marítimo de pasaje, algunas navieras transatlánticas promueven esta práctica especialmente en las temporadas de menor actividad de los servicios de línea, con el fin de hacer frente a los excesos de tonelaje. Este escenario se configura en el Reino Unido, Francia, Alemania y, sobre todo, en Estados Unidos. Muy diferente fue lo que se produjo en España, donde la reiterada falta de clientela disuadió la puesta en marcha de esta novedosa modalidad de turismo elitista. La cancelación de un crucero a Italia en verano de 1882, según se relata brevemente a continuación, es un ejemplo de ello. El turismo marítimo español, por lo tanto, fue consolidándose como una actividad de carácter excursionista, especialmente en Baleares y Cataluña.

### 3.1 EL CRUCERO GARIBALDI

A principios de julio de 1882, la prensa de Barcelona se hizo eco de los preparativos de un largo crucero por el Mediterráneo. Promotora de la iniciativa fue la naviera Valéry Frères et Fils, una veterana compañía de línea francesa<sup>1</sup>. El propósito principal de este proyecto, según remarcan los anuncios, residía en el «natural interés» por conocer los lugares donde había vivido los últimos años Giuseppe Garibaldi, el célebre «comandante» italiano recién fallecido en la isla de Caprera, al norte de Cerdeña<sup>2</sup>. La gran conmoción del suceso, unida a la simpatía que el «héroe de los dos mundos» suscitaba entre ciertos sectores de la población, eran los factores en los que se confiaba para atraer la clientela. La muerte de Garibaldi había tenido una amplia resonancia en España. El diario madrileño *El Globo*, por ejemplo, le había dedicado gran parte de la edición del 10 de junio de 1882, publicando un amplio retrato del dirigente político italiano en el centro de la portada:

Ni un número entero de *El Globo*, ni un mediano libro bastarían para contener la biografía del hombre ilustre, muerto en la tarde del dos de los corrientes; así como ningún historiador concienzudo y austero sería capaz de desentrañar sin considerables esfuerzos el lado real y el fantástico de una vida cien veces más adaptable a la novela [...]. El héroe de la camisa roja y el

<sup>1</sup> La naviera corsa empezó a expandirse a mitad del siglo XIX, tras adjudicarse el servicio oficial de conducción del correo entre la península francesa y Córcega. A mediados de los años sesenta, la compañía operaba con más de 20 buques de vapor. Su máximo esplendor lo alcanzó en la década siguiente, cuando dispuso también del servicio de transporte de la correspondencia a Argelia. La pérdida de esta explotación en 1880 significó el comienzo de una rápida crisis, que implicó la venta de muchos de sus barcos y la posterior disolución de la empresa en 1883. A este propósito Jouham (1878), 122-127, y el estudio monográfico de Finidori (2009).

<sup>2</sup> El primer aviso en *La Correspondencia Ibérica. Diario democrático de anuncios y noticias*, 3 de julio de 1882, 2553. El mismo texto en *La Vanguardia*, 4 de julio de 1882, 4246. Sucesivamente, la noticia fue divulgada también por la prensa madrileña; por ejemplo, *El Globo*, 13 de julio de 1882, 2; *El Día*, 13 de julio de 1882, 2; *Diario oficial de avisos de Madrid*, 14 de julio de 1882, 3.

manto blanco, el ser invulnerable y dotado de segunda vista, constituirá ahora y siempre el símbolo de las antiguas emancipaciones y de las modernas democracias<sup>3</sup>.

Con el fin de «rendir un tributo de admiración» a Giuseppe Garibaldi, la compañía francesa dispuso que el vapor *Vannina* habría transitado por la pequeña isla del archipiélago de la Magdalena, dando la oportunidad a los viajeros de «visitar la casa y el sepulcro» del «ilustre» general<sup>4</sup>. El itinerario circular de la expedición, con salida desde Barcelona el 30 de julio, incluía también el aliciente de las escalas en Marsella, Génova, Livorno, Nápoles y Civitavecchia, por una duración total de 20 días<sup>5</sup>. Sobre esta base, la naviera distribuyó la acomodación en tres clases de servicio, siendo los precios respectivamente de 325, 275 y 225 pesetas por persona. Se garantizaba, en todo caso, la misma manutención para la totalidad del pasaje, así como el «correspondiente» servicio sanitario.

Pero, finalmente, el proyecto de la Valéry Frères et Fils no dio ningún resultado. La empresa organizadora no consiguió reunir el mínimo de participantes, lo que supone la enésima cancelación de un crucero de larga duración en España.

### 3.2 EL EXCURSIONISMO BALEAR

En el último tercio del siglo XIX, el excursionismo marítimo creció de manera considerable en las Islas Baleares. La organización de breves paseos en barco se convirtió en un recurso cada vez más difuso, a la vez que la respuesta del público fue generalmente muy favorable. Detrás de este fenómeno están, en primer lugar, las nuevas compañías de vapor que fueron creándose a lo largo de ese transcurso. La formación de la Sociedad Trasatlántica Mallorquina o de la Isleña Marítima, entre otras empresas, significó la incorporación de unos buques de nueva tecnología a la flota de la marina mercante insular. A mediados de los años ochenta, la matrícula balear contaba con un total de 13 barcos de vapor, frente a los 5 de finales de los cincuenta. De éstos, 10 pertenecían a la provincia marítima de Mallorca, mientras que el resto figuran inscriptos a la provincia de Mahón<sup>6</sup>. La apertura y consolidación de nuevas líneas regulares con la península e interinsulares, así como la mayor frecuencia de servicio, propiciaron la generalización del nuevo medio de transporte entre los residentes baleares.

Las excursiones que se llevaron a cabo en esta etapa siguieron, básicamente, el modelo originario que tan buenos resultados había dado en Palma de Mallorca. Se trataba, al fin y a al cabo, de realizar una breve escapada a una población vecina para asistir a un determinado acontecimiento,

---

<sup>3</sup> *El Globo*, 10 de junio de 1882, 1. La noticia apareció en la primera página de varios periódicos nacionales, especialmente de los diarios más cercanos a los ambientes republicanos y anticlericales.

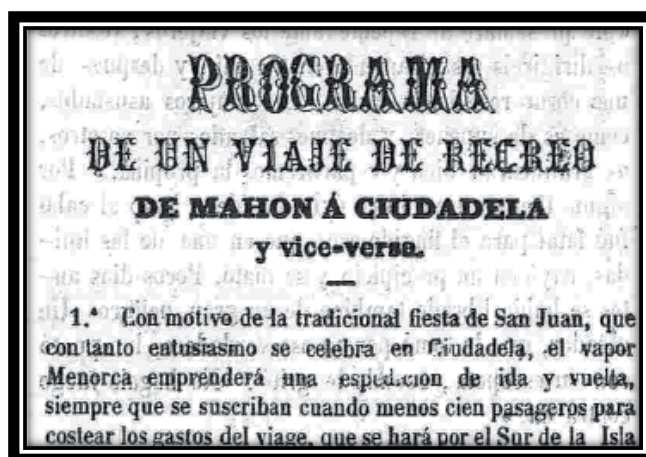
<sup>4</sup> *La Correspondencia Ibérica. Diario democrático de anuncios y noticias*, 3 de julio de 1882, 2553; *El Globo*, 13 de julio de 1882, 2.

<sup>5</sup> Si los primeros anuncios informaban que la duración del crucero era de dos semanas, finalmente la naviera decidió ampliarlo a 20 días, *La Vanguardia*, 21 de julio de 1882, 4445.

<sup>6</sup> *Anuario Estadístico de España*, 1858, 1888. En 1885, la provincia marítima de Ibiza contaba con 5 barcos mayores de 50 TRB, pero todos ellos eran veleros.

generalmente de índole festivo, o en alternativa para visitar algún lugar de interés turístico. Con respecto a las décadas anteriores, no obstante, se fueron incorporando algunas significativas novedades. Ante todo, se aprecia una mayor difusión a nivel geográfico. El turismo marítimo empezó, por ejemplo, a hacer prosélitos también en la cercana isla de Menorca. Una de las primeras iniciativas tuvo lugar en Mahón en junio de 1870, «con motivo de la tradicional fiesta de San Juan» en la localidad de Ciudadela (figura 3.1). La propuesta de la Sociedad Mahonesa de Vapores refleja el esquema tradicional que se vio en el primer capítulo de este libro: excursión de breve duración los fines de semana o días festivos, condición del número mínimo de inscritos, clase única de acomodación, música a bordo, buque empavesado, etc. A todo ello, la empresa añadió la posibilidad de disponer de los camarotes durante las 24 horas de «permanencia» en Ciudadela. De esta forma, los organizadores garantizaban el alojamiento a un limitado número de viajeros, a cambio de un suplemento.

**Figura 3.1 Anuncio del viaje marítimo de recreo de Mahón a Ciudadela (1870)**



Fuente: *La Crónica de Menorca*, 21 de junio de 1870

Según las crónicas de prensa, la expedición a Ciudadela del 24 y 25 de junio de 1870 fue «concurridísima», además de «variada» y «divertida». Un «considerable» número de pasajeros viajó a bordo del vapor *Menorca*, un pequeño buque de hélice de construcción británica de 245 toneladas que solía operar en la línea Mahón-Barcelona<sup>7</sup>.

Debido a los «gratos recuerdos» y a las «reiteradas instancias» recibidas, la Sociedad Mahonesa de Vapores repitió la experiencia el año siguiente. El programa quedó invariado. Se confirmaban la elección del barco (el vapor *Menorca*), el precio de venta por persona (5 pts.), así como los días y horarios de operación (salida a las 4 de la madrugada del 24 de junio y regreso por la mañana del día

<sup>7</sup> La descripción del viaje en *La Crónica de Menorca*, 28 de junio de 1870, 2-3; *El Menorquín*, 26 de junio de 1870, 2-3. Si bien ninguna de las dos largas narraciones hace referencia al exacto número de participantes, ambas destacan la elevada asistencia de público. Véase también *La Crónica de Menorca*, ediciones del 25 y 26 de junio de 1870, respectivamente páginas 2 y 3.

siguiente). Asimismo, los organizadores renovaron la posibilidad de reservar una litera en uno de los camarotes de primera o segunda clase, por un suplemento de 2,5 pts. La única variante fue el hecho de no fijar un mínimo de participantes, lo que evidencia el convencimiento de lograr una elevada participación de público<sup>8</sup>. La prensa local, en efecto, informa que un «centenar» de expedicionarios tomaron parte en la salida, si bien «muchos» de ellos llegaron «mareados» a Ciudadela a causa del mal tiempo<sup>9</sup>. La alta afluencia se vio favorecida por el precio relativamente económico de la excursión. Este último dato no es casual. En un contexto de crecimiento de la navegación a vapor, el precio de los pasajes fue gradualmente reduciéndose. No en vano, la tarifa que aplicó la Sociedad Mahonesa de Vapores resulta incluso inferior al importe cobrado por realizar el mismo trayecto en carruaje, siendo este último de 6 pesetas<sup>10</sup>.

Durante las últimas décadas del siglo XIX, se registran otros dos cambios significativos. El primero reside en la tendencia cada vez más generalizada de ampliar la duración de los viajes, incluyendo una o más pernoctaciones a bordo o en el destino. El segundo se refiere a la participación de algunos periódicos locales en las labores organizativas. Este último suceso aportó mayor dinamismo y promoción a la práctica recreativa. El principal aliciente de estos nuevos proyectos, que se materializaban mediante el flete del medio de transporte, consistía en ofrecer la oportunidad de viajar, por primera vez, más allá de los confines de la propia isla. Un ejemplo de esta evolución se dio en verano de 1888, cuando el diario mallorquín *La Almudaina* emprendió el «primer viaje de recreo» a la isla de Ibiza. El «gran» reclamo de la expedición fue la visita a las «riquísimas» salinas de la isla, donde los viajeros pudieron «admirar» una de las industrias «más productivas» de la provincia. Durante los cinco días de estancia en Ibiza, la entidad organizadora puso en marcha, entre otras actividades, una excursión a Formentera y al islote del Espalmador<sup>11</sup>.

De la misma duración, el viaje que había promovido unos meses antes el periódico menorquín, *El Anunciador*. De la lectura del programa, se desprende que los «primordiales atractivos» de la expedición «instructiva» de Mahón a Alcudia eran los «restos» del teatro romano, las «famosísimas» cuevas de Artá y del Drach (Manacor), así como las «magníficas» obras hidráulicas de la Albufera<sup>12</sup>. Esta última iniciativa, sin embargo, no cumplió con las expectativas. La comisión organizadora tuvo que suspender finalmente sus preparativos. El diario alegó inconvenientes relacionados con el mal tiempo y la «baja temperatura», pero quizás influyeron razones de otra índole. Por ejemplo, es probable que los 5 días de duración no fueran tan «compatibles con toda suerte de ocupaciones», tal y como habían confiado los organizadores. Además, el precio total del viaje —entre 40 y 50 pts. por

---

<sup>8</sup> *El Constitucional*, 18 de junio de 1871, 2-4.

<sup>9</sup> Por ejemplo, *La Crónica de Menorca*, 20 de junio de 1871, 4.

<sup>10</sup> *El Menorquín*, 27 de junio de 1871, 2; *El Constitucional*, 27 de junio de 1871, 3.

<sup>11</sup> *La Almudaina*, 24 de junio de 1888, 2.

<sup>12</sup> *El Anunciador*, 5 de abril de 1888, 6-7.

persona— quizás restringía la demanda de manera excesiva, y por lo tanto no resultó tan «módico» como se suponía<sup>13</sup>.

Siempre en ese transcurso, aparecieron los primeros viajes circulares alrededor de la isla de Mallorca. En verano de 1887, la recién constituida Isleña. Empresa Mallorquina de Vapores puso en marcha una expedición de estas características a bordo del buque *Mallorca*, un vapor de ruedas de palas de 505 toneladas. Al amanecer del domingo 26 de junio, el buque zarpó del puerto de Palma para efectuar su primera parada en Puerto Colom, en el término municipal de Felanitx. Antes, los pasajeros habían asistido «con mucha devoción» a una misa celebrada a bordo del barco, según destaca el diario católico *El Áncora*<sup>14</sup>. Las siguientes escalas se verificaron en la bahía de Artá y en el puerto de Alcudia. La jornada siguiente se dedicó a completar la «vuelta a toda la isla», llevando a cabo la visitas de la cala de Sa Calobra, en el pequeño municipio de Escorca, así como las del Torrent del Pareys y Sóller. Del «muy feliz» viaje de junio de 1886, cuyos precios por persona fueron de 20, 15 y 10 pesetas en función de la acomodación elegida, «solamente» hubo que lamentar el reducido número de pasajeros. Según las crónicas de prensa, «apenas» setenta participaron en esta primera iniciativa de la naviera mallorquina<sup>15</sup>.

Muy diferente la respuesta del público a las excursiones de un solo día. La participación llegaba a ser incluso multitudinaria. Los viajes de recreo de Palma a Sóller, que se realizaban anualmente a principio de mayo en ocasión de las fiestas patronales, son una muestra de ello. Unos 530 pasajeros participaron, por ejemplo, en el viaje de recreo a Sóller de 1888 a bordo del *Rey Don Jaime II*<sup>16</sup>. Y dos años antes, la naviera Isleña tuvo que emplear dos vapores para esta excursión. El regreso de los buques *Mallorca* y *Don Jaime I* al puerto de Palma, donde «miles de curiosos los esperaban en el muelle», se convirtió en un momento de júbilo:

Al fondear, la música tocó varios animosos paso dobles para avivar las fuerzas de los expedicionarios, y la elevación de dos hermosos globos salidos de ambos vapores fue el fin de fiesta del viaje<sup>17</sup>.

Varios años más tarde, *La Vanguardia* destacaba la «gran afición» por el «turismo» que estaban demostrando los mallorquines «de algún tiempo a esta parte»<sup>18</sup>. El diario catalán hacía especial hincapié en la elevada participación de público que solían obtener las excursiones marítimas organizadas en la isla balear, no última la expedición de Palma a Argel en 1909. En efecto, fueron no menos de 600 los «excursionistas» que respondieron a la iniciativa del periódico *La Almudaina*<sup>19</sup>. Cuando el vapor *Miramar* atracó en el puerto de Argel el 30 de mayo de 1909, la cubierta aparecía

<sup>13</sup> *El Anunciador*, 12 de abril de 1888, 5.

<sup>14</sup> «Viaje alrededor de esta isla», *El Áncora. Diario Católico Popular de las Baleares*, 28 de junio de 1887, 2.

<sup>15</sup> *Ibidem*.

<sup>16</sup> Pou Muntaner (1977), 121.

<sup>17</sup> *El Áncora. Diario Católico Popular de las Baleares*, 11 de mayo de 1886, 3.

<sup>18</sup> *La Vanguardia*, 24 de mayo de 1909, 5.

<sup>19</sup> *La Almudaina*, 2 de junio de 1909. Sobre este suceso también *El Liberal*, 7 de junio de 1909, 1.

«totalmente abarrotada» de pasajeros (figura 3.2). Y tan sólo unas semanas después, exactamente el 10 de julio, el mismo barco condujo un contingente de 300 excursionistas a la Exposición de Valencia, de acuerdo con el programa de un nuevo viaje organizado por el diario mallorquín *La Almudaina*<sup>20</sup>

**Figura 3.2 Llegada del buque *Miramar* al puerto de Argel (1909)**



Fuente: *Actualidades*, 09 de junio de 1909, 19

### **3.3 EL TURISME MARÍTIM EN CATALUÑA**

A comienzos del siglo XX, el turismo marítimo experimentó una importante evolución también en Cataluña. Se observa el creciente protagonismo de algunas asociaciones culturales y deportivas, lo que aportó un nuevo matiz a la práctica excursionista. Lejos de fomentar los largos cruceros elitistas, la labor de estas entidades se dirigió a promover breves escapadas a las comarcas cercanas, con el fin de conocer el medio natural y urbano del propio entorno. El carácter instructivo y marcadamente catalanista de estos viajes fueron sus principales rasgos diferenciales, de acuerdo con los valores del llamado *excursionisme català*. Este movimiento pionero de inspiración romántica, que fue generándose en el último cuarto del siglo XIX, propugnaba el viaje como instrumento básico de conocimiento de todos los aspectos conformadores de la realidad del país<sup>21</sup>.

Pero en un artículo publicado por el diario *La Vanguardia*, Josep Elías argumentaba que hubo también «razones de patriotismo» en la decisión de constituir la asociación Turisme Marítim en mayo de 1909<sup>22</sup>. Además de calificar el turismo marítimo «tan interesante o más aún que el turismo

<sup>20</sup> Algunos detalles del viaje en *El Imparcial*, 11 de julio de 1909, 3; *La Época*, 10 de julio de 1909, 2.

<sup>21</sup> Sobre las primeras organizaciones de excursionistas en España, Cal y Correyero (2008), 44-46.

<sup>22</sup> «Turismo marítimo», *La Vanguardia*, 30 de mayo de 1910, 9. Miembro de varias federaciones y clubes deportivos, Josep Elías i Juncosa desempeñó su profesión de periodista principalmente por *La Veu de Catalunya*, el órgano de información

terrestre», el presidente de la entidad resaltaba la necesidad de «mostrar a propios y extraños las innumerables bellezas de nuestra tierra». Se trataba de enseñar los «encantos» del litoral catalán y las vecinas Baleares, cuyos atractivos no tenían «nada que envidiar» a los lugares turísticos foráneos más afamados:

¿Dónde han tan gran número de calas poéticas, de belleza inconmensurable como en nuestra costa catalana? ¿Dónde se sienten emociones tan verdaderas y difícilmente superables como en nuestra hermana isla de Mallorca, tan bien llamada la Illa Daurada, la Perla del Mediterráneo? Y en cambio vamos a gastar nuestro dinero en la Côte d'Azur por el sólo hecho de haber sabido hacer un buen reclamo de sus bellezas, que nosotros mismos ponderamos a cada instante porque no las hemos comparado con las nuestras<sup>23</sup>.

Sin ánimo de despreciar el viaje al extranjero, porque éste «ensancha los horizontes» y «fecunda el espíritu nacional con la levadura de las emulaciones», este tipo de experiencia estaba en todo caso reservada a «pocas fortunas». Por el contrario, se consideraba que el excursionismo era «asequible» para «muchas personas», además de representar una «obra de positiva educación social»<sup>24</sup>.

Turisme Marítim organizó un sinfín de escapadas por las costas catalanas o hacia las Islas Baleares. Sus iniciativas solían cosechar un «gran éxito» de público, de acuerdo con las reseñas de prensa<sup>25</sup>. Una de las «más instructivas», según los propios organizadores, se realizó a mediados de junio de 1909. Su «sugestivo» programa incluyó la visita a las «típicas» poblaciones del Alto Ampurdán, junto a la posibilidad de apreciar las «notables» excavaciones arqueológicas de Ampurias.

La accidentada costa cautivó con sus bellezas sorprendentes a los excursionistas. A cada momento, a partir de Blanes y Lloret, las puntas y cabos, ensenadas, bahías, isletas y rocas presentaban nuevos y fantásticos aspectos. Los pasajeros, desde cubierta, provocaban no perder detalle del panorama<sup>26</sup>.

La excursión se benefició de las «oportunas» explicaciones históricas que hizo el presidente de la Junta de Museos de Barcelona, quien se encontraba, junto a otras «conocidas personalidades intelectuales y políticas» de Barcelona, entre el «numeroso» concurso de excursionistas que ocuparon «por completo» las plazas del vapor *Balear*<sup>27</sup>.

En varias ocasiones, Turisme Marítim realizó su cometido en colaboración con otras asociaciones culturales, como el caso del veterano Centre Excursionista de Catalunya. Desde su creación en 1876, el CEC fomentó el excursionismo en Cataluña con «con fin de conocer, estudiar y conservar todo lo que ofrezcan de notable la naturaleza, la historia, el arte y la literatura»<sup>28</sup>. Además de disponer de una fornida biblioteca y editar varios boletines y publicaciones especializadas, la labor del Centre

---

cercano a la Lliga Regionalista de Cataluña, la formación política representante de los intereses de la burguesía industrialista catalana, en cuyas filas él mismo militó. Es autor de muchos ensayos sobre los valores educativos del deporte.

<sup>23</sup> *Ibidem*.

<sup>24</sup> *La Vanguardia*, 24 de junio de 1909, 6; *Ilustració Catalana. Revista Setmanal Ilustrada*, junio 1909, nº 316, 366.

<sup>25</sup> Por ejemplo, *La Vanguardia*, 15 de junio de 1909, 2; *La Vanguardia*, 8 de julio de 1909, 4.

<sup>26</sup> *La Vanguardia*, 25 de junio de 1909, 4.

<sup>27</sup> *Ibidem*.

<sup>28</sup> Villanova (2006).

Excursionista de Catalunya se centró en la organización de numerosas charlas y ciclos de conferencias de carácter formativo, ejerciendo así una importante función social y educativa.

Objetivos similares, si bien con matices políticos, fueron los que persiguió la Sección de Excursiones del Ateneo Enciclopédico Popular. Esta última entidad nació en 1903 gracias al impulso de un grupo de intelectuales de simpatías izquierdistas, que se dedicaron a popularizar el excursionismo entre las clases obreras con el fin de favorecer su emancipación. Sus numerosas escapadas consiguieron una muy elevada participación, como el caso de los 760 pasajeros que se desplazaron en barco de Barcelona a Tarragona el domingo 17 de mayo de 1908. El propósito del viaje fue visitar la catedral, el museo y otros monumentos históricos de la ciudad<sup>29</sup>. Cinco años después, la misma institución organizó también un viaje de 3 noches a la isla de Ibiza, en cuya programación se resaltaba la oportunidad de conocer sus «innumerables detalles arqueológicos»<sup>30</sup>.

Pero la apasionada labor de estas entidades, que promovieron viajes educativos y de contacto con el paisaje, se vio gradualmente eclipsada por una visión quizás menos noble pero más pragmática, que fijaba la práctica turística en una óptica esencialmente económica. Es bien sabido que el turismo no tardó en considerarse, también en España, como una actividad potencialmente capaz de generar importantes ingresos, así como una fuente de oportunidad para impulsar el desarrollo y la modernidad del país. Por medio del Real Decreto del 6 de octubre de 1905, el gobierno central señalaba que la «creciente afición a viajar», que practicaban «especialmente» las clases sociales «más acomodadas», estaba aportando grandes beneficios a la «balanza económica» de aquellos países que habían conseguido atraer a este tipo de visitante, como el caso de Italia y Suiza. Por ello, el decreto con el que se instituyó la Comisión Nacional Permanente –el organismo encargado de proponer «los medios adecuados» para «impulsar y desarrollar» el turismo– reiteraba una y otra vez «el propósito de favorecer la excursión a España de público extranjero»<sup>31</sup>.

En esta dirección iban también los Sindicatos de Iniciativas y las Sociedades de Atracción de Forasteros (en adelante SAF) que fueron apareciendo en varias ciudades españolas en los primeros años del siglo pasado. Fruto de la iniciativa privada, y siguiendo el ejemplo adoptado en otras naciones, estas entidades no eran sino un reflejo del creciente interés por estimular la naciente industria del turismo, si bien desde una perspectiva eminentemente receptiva. Su prioridad no era otra que atraer visitantes procedentes (sobre todo) del extranjero. Una de las más activas fue la SAF de Barcelona, que se constituyó en abril de 1908 bajo el impulso de influyentes exponentes del mundo político y empresarial de la ciudad<sup>32</sup>. Desde sus comienzos, demostró mucho interés en situar la ciudad

---

<sup>29</sup> *La Vanguardia*, 18 de mayo de 1908, 4.

<sup>30</sup> El programa detallado del viaje en el diario republicano *La voz de Menorca*, 12 de julio de 1913, 1.

<sup>31</sup> El Real Decreto del Ministerio de Fomento del 6 de octubre de 1905 en la *Gaceta de Madrid*, nº 280, 7 de octubre de 1905, 79. Sobre las primeras instituciones turísticas en España, Cal (1997), 125-134.

<sup>32</sup> Blasco (2005), 9-16; Vidal (2005), 227-233. El embrión de la entidad fue una subcomisión municipal (Turismo y Atracción de Forasteros) que fue nombrada por el alcalde Domingo J. Sanllehy, primer presidente de la sociedad. Entre sus



condal en los itinerarios crucerísticos internacionales, consciente de la creciente importancia que asumía la novedosa modalidad recreativa entre las clases elitistas. Una de sus primeras actuaciones fue solicitar a las autoridades competentes que se permitiera atracar a los vapores de recreo en los muelles más cercanos a la ciudad. Dos años más tarde, en 1910, la propia entidad comunicaba que gracias a sus gestiones se empezaría con urbanizar un muelle especialmente dedicado a los cruceros<sup>33</sup>.

En cualquier caso, es oportuno señalar que a principios del siglo XX el tráfico de los cruceros por el puerto de Barcelona, y los demás puertos españoles, era prácticamente irrelevante. Las grandes navieras y agencias de viajes extranjeras, de hecho, solían optar por las estaciones marítimas cercanas, como Lisboa, Gibraltar, Argel, Marsella, Niza o Génova. La exclusión de España de los circuitos turísticos internacionales está en la base esta situación. La arraigada carencia en infraestructuras, unida a la total ausencia de promoción turística en el extranjero, dificultaba la llegada de los contingentes de turistas extranjeros. Pero en cuanto al tráfico de los cruceros, había una razón añadida. Según apuntaba la SAF de Barcelona, en la normativa estatal sobre los «elevados» impuestos para los pasajeros que hacían escala en los puertos españoles, no se hacía ninguna distinción entre los viajeros que desembarcaban definitivamente y aquellos que lo hacían sólo por algunas horas en calidad de turistas<sup>34</sup>. En virtud de la ley del 20 de marzo de 1900, en efecto, también estos últimos tenían que abonar el Impuesto de Transporte. Y las tarifas no eran nada despreciables. En el caso de los pasajeros transoceánicos de primera clase, por ejemplo, el importe ascendía a 25 pesetas<sup>35</sup>.

Que fuera una razón también económica la que obstaculizaba la llegada de los cruceros extranjeros, parece confirmarse por un hecho del todo fortuito que ocurrió en agosto de 1913. El vapor holandés *Wilis*, con a bordo un «centenar de turistas», se quedó encallado en un banco de arena a cerca de media milla de la costa de Barcelona, entre los términos municipales de Calella y Pineda de Mar. Si bien el accidente no tuvo como mayor consecuencia que retrasar de un par de días la llegada del buque al puerto de Marsella –siguiente parada del viaje de recreo tras una escala en Tánger– el suceso reavivó la cuestión a raíz de unas declaraciones del cónsul holandés en Barcelona. Éste afirmó que los impuestos que se pagaban en el puerto de la ciudad condal eran tan «crecidos» que la naviera *Rotterdamsche Lloyd* había «tenido que prescindir de esta escala». En su opinión, las tarifas portuarias vigentes en España alejaban «seguramente» las «expediciones de turistas»<sup>36</sup>. La SAF de Barcelona

---

impulsores, destaca un importante exponente de la Lliga Regionalista de Cataluña, Luis Durán y Ventosa, futuro senador y diputado del parlamento catalán.

<sup>33</sup> Blasco (2005), 413-414.

<sup>34</sup> *Ibidem*, 130-131.

<sup>35</sup> *Gaceta de Madrid*, 25 de marzo de 1900, n° 84, 1053-1055.

<sup>36</sup> «La varadura del vapor *Wilis*», *La Vanguardia*, 21 de agosto de 1913, 4.

manifestaba su malestar por este tipo de «trabas», comentando lacónicamente que «no basta[ba] hacer propaganda llamando al forastero», si finalmente no se le permitía «entrar»<sup>37</sup>.

### 3.4 LÍNEAS TRANSATLÁNTICAS Y GRANDES CRUCEROS

Para cerrar este capítulo se considera pertinente enmarcar los sucesos relatados en el contexto general de la evolución del transporte marítimo, a raíz del prodigioso incremento que experimentó la demanda de pasaje internacional en los años previos a la primera guerra mundial. Sirvan como ejemplo estos datos. El principal desplazamiento de españoles hacia el extranjero por vía marítima se produjo a partir de 1905, si se exceptúan los años puntuales 1889, 1895 y 1896 (gráfico 3.3). El mayor flujo se registró en 1912, cuando el número de embarcados en los puertos españoles superó el cuarto de millón<sup>38</sup>. Gran parte de este crecimiento se debe a la fuerte expansión del tráfico de emigración, que hacia el año 1910 representaba casi del 85% del total de las salidas de los españoles hacia el exterior (gráfico 3.4)<sup>39</sup>. Muy destacado fue el aumento de la emigración transoceánica. Se estima que alrededor de tres cuartas partes del total de la emigración española hacia el continente americano, entre 1857 y 1914, tuvo lugar a partir del año 1900<sup>40</sup>. Tras la independencia de Cuba, buena parte de este tráfico se dirigió hacia Argentina; más del 60% entre 1905 y 1914<sup>41</sup>.

Como es notorio, la meta principal de la masiva ola emigratoria europea fue Estados Unidos. Este dato se refleja en los informes anuales de la Secretaría del Comercio y Trabajo del gobierno norteamericano. Más de 8.100.000 emigrantes europeos llegaron a Estados Unidos en la primera década del siglo XX, exactamente el doble que en la década anterior<sup>42</sup>. La misma fuente pone en evidencia la preminencia del contingente europeo. De los 12.483.000 inmigrantes que entraron a Estados Unidos entre 1891 y 1910, más del 93% se había desplazado del viejo continente<sup>43</sup>. El puerto de Nueva York concentró gran parte del tráfico de pasajeros de tercera clase o acomodación equivalente; más del 73%, por ejemplo, en 1911. El puerto neoyorquino se había convertido en un verdadero hervidero. Siempre en 1911, registró un movimiento total de 1.487.285 pasajeros, esto es, casi tres veces la población de Madrid<sup>44</sup>.

---

<sup>37</sup> *La Vanguardia*, 23 de agosto de 1913, 6.

<sup>38</sup> Nicolau (2005), 92-93, 111-112, 139-143. Los datos hacen referencia al total de los pasajeros de nacionalidad española que embarcaron en los puertos españoles.

<sup>39</sup> *Anuario Estadístico de España*, 1916, 59. Clasificados por provincias marítimas, los datos relativos al 1910 señalan que más del 43% del total de pasajeros procedían de las provincias marítimas gallegas de Pontevedra y La Coruña.

<sup>40</sup> Nugent (1995), 101-105.

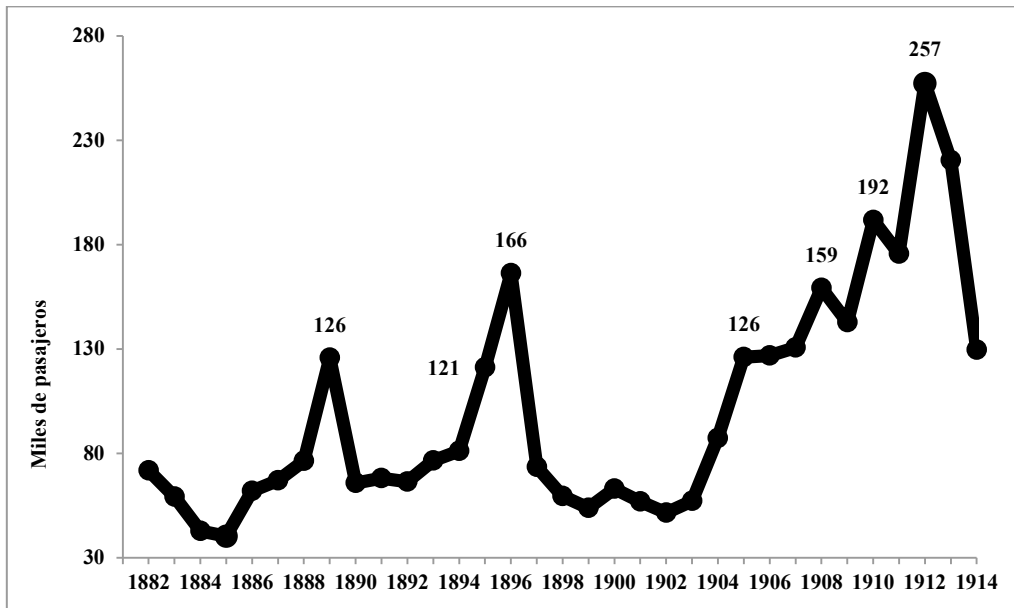
<sup>41</sup> *Ibidem*. Sobre este fenómeno también Legrain (2008), 54-62.

<sup>42</sup> Elaboración sobre datos del *Annual Report of the Commissioner General of Immigration to the Secretary of Commerce and Labour*, 1911.

<sup>43</sup> Elaboración sobre datos *Annual Report of the Commissioner General of Immigration to the Secretary of Labour*, 1930.

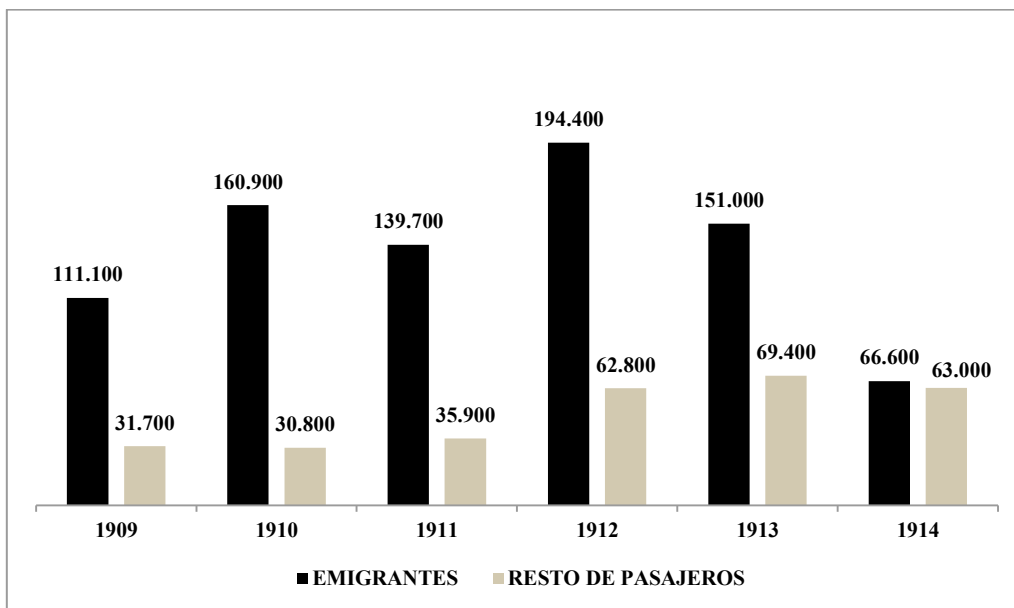
<sup>44</sup> *Annual Report of the Commissioner General of Immigration to the Secretary of Commerce and Labour*, 1911. El dato se refiere al año fiscal estadounidense de 1911 (01/07/1910 - 30/06/1911) e incluye el número de llegadas y salidas de pasajeros estadounidenses y extranjeros. Según el censo de 1910, la población de Madrid era de 581.823 personas.

**Gráfico 3.3 Evolución del tráfico marítimo de pasajeros españoles al extranjero  
Total salidas (1882-1914)**



Fuente: datos de Nicolau (2005)

**Gráfico 3.4 Distribución del tráfico marítimo de españoles al extranjero  
según tipo de pasajeros. Salidas (1909-1914)**



Fuente: datos de Nicolau (2005)

La elevada demanda de pasaje implicó unos profundos cambios en el transporte marítimo, principalmente en el tráfico transoceánico. En un contexto de expansión del sector naviero, el transporte de pasajeros se convirtió en un negocio primordial. La perspectiva de grandes beneficios atrajo nuevos capitales, con la consecuentes ampliación y modernización de las flotas. La «época

dorada» del transporte marítimo significó la aparición de una nueva generación de buques, especialmente diseñados para el desplazamiento de pasajeros<sup>45</sup>. Su rasgo más representativo fue sin duda alguna el aumento de las dimensiones con respecto a las décadas anteriores. Un ejemplo de ello procede de la flota de la Cunard, la compañía inglesa que absorbió parte del flujo de emigración entre Europa y Norte de América desde mediados del siglo XIX<sup>46</sup>. La comparación de los datos relativos al tonelaje y eslora entre cuatro de sus barcos –los más grandes de la compañía a la hora de su incorporación– muestra la evolución que experimentó este medio de transporte entre finales del siglo XIX y principio del siglo XX (tabla 3.5). La longitud se había más que duplicado, mientras que el tonelaje bruto se multiplicó por más de ocho veces. Entre otros avances tecnológicos, cabe destacar la introducción del motor de triple expansión, que produjo una sensible reducción del consumo de combustible. Por otra parte, se fue generalizando el uso del acero como material de construcción de los cascos de las embarcaciones en sustitución del hierro. En las primeras décadas del siglo XX, además, la aplicación de la turbina de vapor a la propulsión de los barcos garantizó una mayor velocidad y la consecuente reducción de las distancias.

**Tabla 3.5 Tonelaje y eslora de los barcos más grandes de la Cunard (1862, 1879, 1893, 1907)**

BUQUE (Año de incorporación)	Scotia (1862)	Gallia (1879)	Campania (1893)	Mauretania (1907)
TRB	3.871	4.809	12.500	31.938
ESLORA (metros)	116	131	183	241

Fuente: *Lloyd's Register of Shipping*, 1897, 1919

La aparición de los buques transatlánticos conlleva la primera aproximación de las grandes navieras transoceánicas hacia el incipiente mercado del turismo. A finales del siglo XIX, empiezan a fomentarse las expediciones de placer de larga duración, incluyendo los viajes alrededor del mundo. En la base de este proceso había una lógica empresarial. Las compañías transatlánticas trataban de compensar los períodos de menor actividad de sus tráficos de línea para hacer frente a los excesos de tonelaje. Por ejemplo, las primeras iniciativas de la compañía Orient Line a finales de la década de los ochenta se llevaron a cabo en primavera, esto es, durante la temporada baja de sus servicios de línea entre Reino Unido y Australia<sup>47</sup>.

La evolución de la oferta cruceística de la Hamburg Amerika Line (Hapag) es otra evidencia de esta estrategia. Los transatlánticos de la «poderosa» empresa alemana solían efectuar sus largas expediciones de placer en los meses de otoño e invierno, ya que en esa época disminuía la frecuencia de las operaciones de transporte en el Atlántico Norte. Uno de los primeros viajes de recreo se llevó a

<sup>45</sup> De Goey (2005).

<sup>46</sup> Chalkiti y Sigala (2006).

<sup>47</sup> Williams (2000).

cabo en invierno de 1891 a bordo del *Augusta Victoria*, un transatlántico que solía operar en la línea Hamburgo-Southampton-Nueva York. Un corresponsal del diario alemán *Berliner Börsen-Courier*, da un precioso testimonio de este suceso en el diario de viaje *Die Orient-Reise der "Augusta Victoria"* (figura 3.6).

**Figura 3.6** Portada del diario de viaje *Die Orient-Reise der "Augusta Victoria"* (1891)



Fuente: Weth (1891)

Su lectura aporta mucha información sobre los cruceros de la época. Ante todo se desprende el carácter elitista de este tipo de evento. Entre los «ilustres» participantes de la expedición al Mediterráneo de 1891, que no incluyó ninguna escala en España, había senadores, diplomáticos, oficiales del ejército, banqueros e «influyentes» aristócratas alemanes. Todos ellos embarcaron el 22 de enero en Cuxhaven (noroeste de Hamburgo). A lo largo del viaje se unieron otras «personalidades» extranjeras, quienes aprovecharon el tránsito del transatlántico alemán por Southampton y Génova, entre otros puertos<sup>48</sup>. Uno de los principales alicientes de este largo viaje –60 días y casi 9000 millas– fue la oportunidad de visitar «detenidamente» algunas de las principales ciudades del Mediterráneo Oriental: 5 noches en Alejandría, 4 en Jaffa, 4 en Beirut y 3 noches en Istanbul. De este modo, los turistas pudieron «apreciar los encantos» de El Cairo, Jerusalén y Damasco<sup>49</sup>. Mucho más breves, por el contrario, fueron las escalas en los puertos occidentales y atlánticos: Lisboa (16 horas), Gibraltar

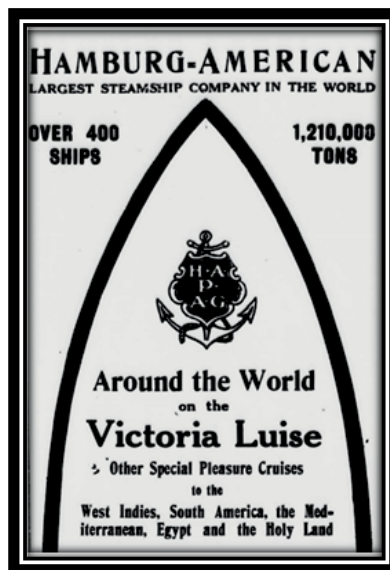
<sup>48</sup> El itinerario completo y detallado del viaje en Weth (1891), 240. En cuanto al número de pasajeros, éste varió constantemente en función de las distintas escalas. Según el relato del reportero alemán, el buque empezó su travesía con 120 pasajeros, que llegaron a ser 150 tras la primera parada en Inglaterra. Sin embargo, dado que el periodista especifica que en Southampton se habían agregado unos 40 viajeros, se deduce que en esta escala desembarcó una pequeña parte del pasaje procedente de Alemania. El número de clientes a bordo aumentó significativamente después de la escala en Génova, pasando de 150 a 230, y se mantuvo prácticamente invariado hasta la escala en Nápoles, tras completar todo el recorrido por el Mediterráneo Oriental. Finalmente, después de efectuar la última escala nuevamente en Southampton, 137 pasajeros desembarcaron en Cuxhaven el 22 de marzo, con un día de retraso a causa de las pésimas condiciones meteorológicas. Se agradece a Mario Castillo Dmoch su ayuda y colaboración en la traducción del texto.

<sup>49</sup> Sobre el «magnetismo» que ejercían estos destinos sobre la élite viajera del siglo XIX, Lavour (1977), 32-39.

(24 horas), Palermo (24 horas), Malta (10 horas), Génova (8 horas), con la única excepción en Nápoles (4 noches).

Antes del conflicto bélico, la compañía alemana se dirigió sobre todo hacia el mercado norteamericano. El análisis de los anuncios de prensa evidencia el predominio de los viajes en los meses de otoño e invierno. Los puertos cabecera solían ser San Francisco y sobre todo Nueva York. Desde éste último, por ejemplo, emprendió el 12 de noviembre de 1912 el crucero vuelta al mundo de 110 días de duración a bordo del *Victoria Luise* (figura 3.7).

**Figura 3.7 Anuncio de un crucero vuelta al mundo de la Hapag Line (1912)**



Fuente: *The Sun*, 14 de enero de 1912, 11

Otra compañía transatlántica que fomentó el crucerismo fue la Peninsular and Oriental Steam Navigation Company (P&O). Su nota más destacable fue la decisión de reservar una de sus embarcaciones para uso exclusivamente turístico. En 1904 la naviera inglesa llevó a cabo una completa renovación del *Rome*, un buque de línea que operaba desde 1881 en la «ruta australiana»<sup>50</sup>. Una de las grandes novedades fue la creación de una única clase de servicio, en lugar de las dos clases anteriores. La capacidad de alojamiento pasó de 233 a 160 plazas<sup>51</sup>. Adaptado a las nuevas exigencias, el antiguo vapor correo se transformó en un «*cruising yacht*». La nueva unidad de transporte, rebautizada *Vectis*, operó principalmente por el Norte de Europa (figura 3.8). En su primer año de actividad, el barco efectuó un total de 10 cruceros de entre 14 y 30 días de duración<sup>52</sup>.

En una investigación histórica sobre la génesis del crucerismo, no puede dejar de mencionarse el papel que desempeñaron las agencias de viajes. En un principio su labor organizativa se limitó a la puesta en marcha de las excursiones en tierra, actuando en calidad de representantes de las empresas

<sup>50</sup> Poole y Sassoli-Walker (2014), 22. Los datos técnicos del *Rome* en el *Lloyd's Register of Shipping*, 1883.

<sup>51</sup> Howarth and Howarth (1987), 52; Dawson (2000), 14.

<sup>52</sup> Poole y Sassoli-Walker (2014), 26.

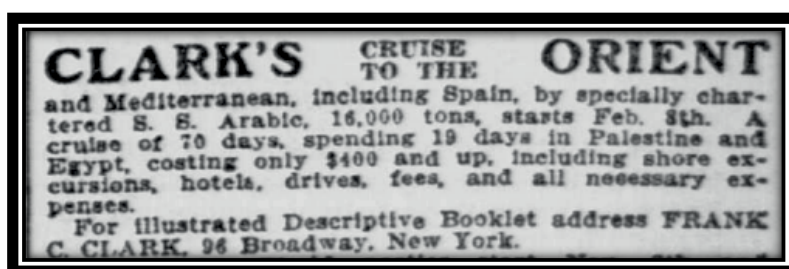
navieras. Pero los anuncios de prensa también evidencian que algunas de éstas no tardaron en lanzarse en la organización de los cruceros, especialmente en el mercado norteamericano. La agencia Frank C. Clark, por ejemplo, emprendió en febrero de 1906 una expedición de 70 días hacia el Mediterráneo y Oriente Medio por medio del chárter del transatlántico *Arabic* (figura 3.9).

**Figura 3.8 Anuncio de un crucero de la P&O a bordo del buque *Vectis* (1904)**



Fuente: *The Courier*, 11 de julio de 1904

**Figura 3.9 Anuncio de un crucero organizado por la agencia de viajes Frank C. Clark (1906)**



Fuente: *New York Daily Tribune*, 5 de enero de 1906

Y tres años antes, la agencia Thos. Cook & Son había fletado un «nuevo y magnífico ejemplo de los modernos transatlánticos» para efectuar un crucero de igual duración y destino. Saliendo de Nueva York a bordo del *Moltke* el 4 de febrero, la agencia brindaba la posibilidad de «huir» del invierno y «disfrutar» del «soleado» Mediterráneo, según destaca uno de sus folletos promocionales<sup>53</sup>. A tal efecto, se limitaba en 500 plazas la capacidad de acomodación del buque de la Hapag Line, ofreciendo una amplia gama de precios por persona (desde 300\$) en función de la ubicación, tamaño y capacidad de la cabina. Una «red permanente» de guías, agentes y personal receptivo atendían en «exclusiva» las necesidades de la clientela, proporcionando todo tipo de actividades durante la larga estancia en los puertos de tránsito. La agencia planteaba, por ejemplo, cinco diferentes excursiones de 6 o 7 días durante la escala de Alejandría, y un largo tour de 8 noches por 60\$ desde Haifa, visitando los lugares bíblicos de la Galilea y Samaria<sup>54</sup>. Al igual que la gran mayoría de los cruceros de la época, el *Moltke* no transitó por ningún puerto español. En esta ocasión, la entidad organizadora incluyó en el itinerario

<sup>53</sup> *Cook's Cruise to the Mediterranean, the Orient and Bible Lands*, (traducción del autor). Un anuncio del viaje también en el *New York Daily Tribune*, 6 de enero de 1903, 10.

<sup>54</sup> *Cook's Cruise to the Mediterranean, the Orient and Bible Lands*.

las escalas de Funchal, Argel, Gibraltar y Villefranche, lo que le permitió evitar las elevadas tarifas portuarias españolas (figura 3.10). No obstante, durante la escala en Gibraltar (40 horas), se sugería una «interesante» excursión en tren especial hacia Granada para visitar sobre todo la Alhambra, «whose beauties have been celebrated by all travellers, especially Washington Irving»<sup>55</sup>.

**Figura 3.10 Itinerario de un crucero organizado por la agencia Thos. Cook & Son (1903)**



Fuente: *Cook's Cruise to the Mediterranean, the Orient and Bible Lands*

---

<sup>55</sup> *Ibidem*.



## Capítulo 4. La época dorada de entreguerras

El cuarto capítulo trata de reconstruir el proceso de expansión que experimentó el crucero marítimo en las décadas de 1920 y 1930. En la base de este proceso está el notable descenso del tráfico de emigración, que perjudicó principalmente el negocio de las compañías de línea que operaban entre Europa y América. El capítulo empieza con un breve análisis de los cambios que se producen en el ámbito de transporte marítimo, centrándose en las razones que motivaron el despegue de turismo de cruceros en Estados Unidos. Después la atención se dirige hacia el mercado europeo. Finalmente el análisis se desplaza a nuestro ámbito nacional, en la doble vertiente receptiva y emisora. El manejo combinado de fuentes archivísticas y publicaciones de ámbito local, debería dar una idea de la magnitud que alcanzó el crucerismo en los años previos a la guerra civil.

### 4.1 EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJE

El comienzo de la primera guerra mundial implicó la total interrupción del turismo marítimo. Incluso en España, país neutral, se registra una suspensión de la práctica excursionista durante el transcurso bélico. De hecho, cuando en julio de 1919 la Compañía Trasmediterránea hizo pública la puesta en marcha de un «viaje de recreo por las costas de Menorca», la recién constituida empresa hacía hincapié en la voluntad de rescatar este tipo de actividad, «reanudando con ello las expediciones marítimas que en otros tiempos se organizaban»<sup>1</sup>. Las repercusiones del conflicto sobre el transporte marítimo fueron desde luego mucho más allá de este aspecto. Muy pocos acontecimientos tuvieron un impacto tan determinante en el conjunto del sector, tanto en la oferta como en la demanda<sup>2</sup>. Un análisis de estos cambios, si bien ceñido, reviste una especial importancia para explicar la prodigiosa expansión de la actividad crucerística, señalando, de partida, que ésta tuvo su origen en el nuevo orden que asumió la industria naviera a raíz de la primera guerra mundial.

Durante la coyuntura bélica, se produjo una reducción generalizada de los servicios de línea, sobre todo en el transporte doméstico. Las principales navieras españolas se dirigieron al tráfico internacional, tratando de aprovechar la disminución de la actividad de los buques mercantes de los países beligerantes que se encontraban al servicio de los respectivos gobiernos. Al igual que otros pabellones neutrales, la marina mercante española trajo importantes ventajas económicas. Entre los años 1914 y 1918, el peso de los buques nacionales en el comercio exterior de España registró un aumento total del 45% en términos de importaciones (gráfico 4.1). Parte de los beneficios, que se habían conseguido gracias también al aumento generalizado de los precios, fue utilizado para reconstruir las respectivas flotas. Con ello se compensaba la fuerte disminución que había registrado la

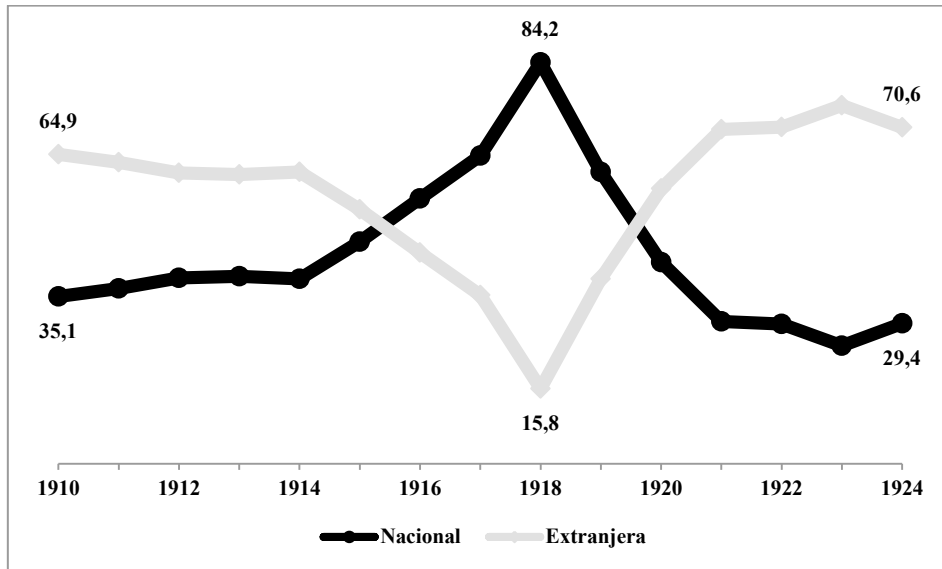
---

<sup>1</sup> *La Voz de Menorca*, 2 de julio de 1919, 2.

<sup>2</sup> Valdaliso (1991), 128-131.

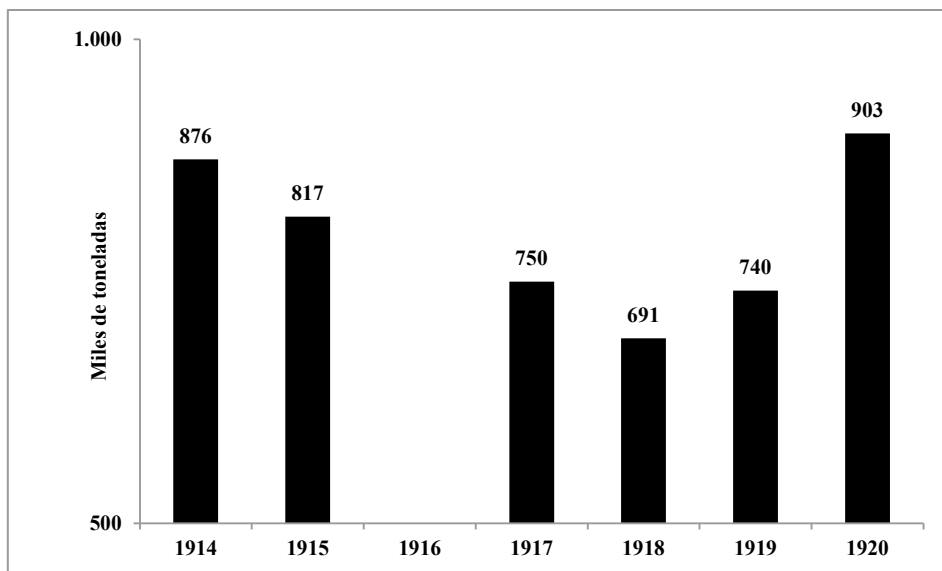
marina mercante española durante la guerra<sup>3</sup>. En cualquier caso, el tonelaje mercante español de vapor superó muy pronto los valores de 1914 (gráfico 4.2).

**Gráfico 4.1 Distribución del comercio marítimo exterior de España según bandera  
Porcentaje de las importaciones (1910-1924)**



Fuente: Gómez y San Román (2005)

**Gráfico 4.2 Evolución de la marina mercante española  
Tonelaje bruto de la flota de vapor (1914-1920)\***



\* No se dispone del dato relativo al año 1916

Fuente: datos del *Anuario Estadístico de España*, 1923

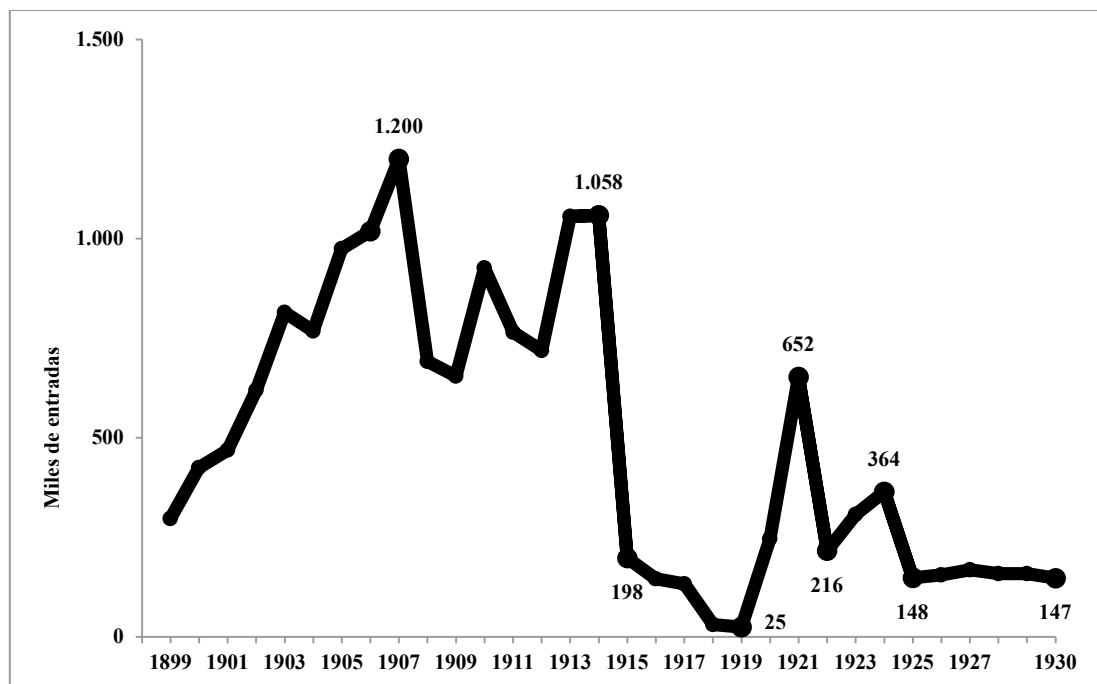
<sup>3</sup> *Ibidem*, 137-140. Se estima que la marina mercante española perdió por choques con minas y torpedeamientos unos 67 buques mayores de 250 TRB, por un total de unas 146.000 toneladas brutas.

La primera guerra mundial tuvo importantes consecuencias también en el lado de la demanda. El tráfico de pasaje internacional bajó considerablemente. La masiva emigración de Europa a Estados Unidos, por ejemplo, registró una caída anual del 81% en 1915 (gráfico 4.3). Algo muy similar ocurrió en Canadá, donde se estima que llegaron cerca de 11.800 emigrantes europeos, frente a los más de 293.000 que lo habían hecho en 1913<sup>4</sup>. El tránsito descendió a niveles mínimos, según la Agencia de Inmigración estadounidense.

*During the World War and especially after the United States entered the conflict, the number of aliens who came here for permanent residence was only a fraction of the great influx which had come in times of peace<sup>5</sup>.*

La disminución afectó principalmente a los contingentes que procedían de los países beligerantes, con una oscilación máxima del 93% de los pasajeros austriacos (de 134.800 a 9.200) y del 90% de los rusos (de 255.700 a 26.200)<sup>6</sup>. Pero los elevados riesgos de navegación, la disminución de los servicios de línea y la subida de los precios del transporte marítimo, hicieron que el descenso en la demanda de pasaje en el viejo continente fuera generalizado, perjudicando también, aunque en menor medida, la corriente migratoria de los países neutrales.

**Gráfico 4.3 Evolución de la entrada de inmigrantes europeos en EEUU (1899-1930)\***



\* Los años indicados en esta tabla hacen referencia a los años fiscales estadounidenses (1 de julio-30 de junio)

Fuente: elaboración propia sobre datos del *Annual Report of the Commissioner General of Immigration*, 1921, 1930

<sup>4</sup> Oficina de Estadísticas del Gobierno de Canadá, <http://www.statcan.gc.ca> (última consulta: 1 oct. 2016)

<sup>5</sup> *Annual Report of the Commissioner General of Immigration*, 1924, 2.

<sup>6</sup> *Annual Report of the Commissioner General of Immigration*, 1921.

Finalizada la primera guerra mundial, todo parecía indicar una rápida activación del tráfico de pasajeros. Las cifras sobre la emigración europea a Estados Unidos, que acaparaba gran parte de esta demanda, son muy elocuentes (gráfico 4.3). Más de 245 mil europeos llegaron a los puertos estadounidenses durante el año (fiscal) 1920, un 900% más que en los doce meses anteriores. Aún más llamativo el número registrado el año siguiente: 652 mil, esto es, alrededor del 23% más que todos los emigrantes europeos que habían entrado en Estados Unidos entre 1914 y 1919<sup>7</sup>. La emigración europea había recuperado en 1921 su elevado peso, alcanzando el 81% del total de las entradas, un porcentaje muy parecido al de los años anteriores al conflicto.

Pero el desplazamiento hacia Estados Unidos se detuvo prontamente (gráfico 4.3). La causa de este nuevo cambio reside en la decisión de las autoridades de Washington de poner fin a la llamada política de las «puertas abiertas», que había caracterizado el proceso inmigratorio en Estados Unidos hasta entonces<sup>8</sup>. Con este propósito, y en línea con la política aislacionista adoptada por el nuevo gobierno republicano, el Congreso aprobó dos distintas leyes entre 1921 y 1924, que establecían una cuota máxima de entradas anuales en función del país de origen<sup>9</sup>. En virtud de la primera disposición del 19 de mayo de 1921, *An Act to limit the immigration of aliens into United States*, se decretaba que el cupo anual de admitidos procedentes de cada país no tenía que superar el 3% de la población de la respectiva nacionalidad que ya residía en Estados Unidos según el censo de 1910. Así planteada, no era de extrañar que la entrada de europeos se redujera en un 67% en tan sólo doce meses. Pues la medida restringía, por ejemplo, en 912 la cuota máxima anual de los españoles, respecto a los 23.818 que habían obtenido el permiso de entrada en 1921<sup>10</sup>.

A raíz del nuevo aumento de entradas que se había registrado en 1923 (gráfico 4.3), el gobierno norteamericano refrendó un nuevo y decisivo recorte el 26 de mayo de 1924, endureciendo considerablemente la normativa inmigratoria. Además de ampliar su ámbito territorial y abarcar los contingentes procedentes de todas las regiones del planeta (excepto los países americanos), el *Johnson-Reed Act* recortaba los cupos de entrada del 3 al 2%, y los fijaba además en función del censo de 1890, cuando las poblaciones extranjeras residentes eran muy inferiores. El reajuste penalizó principalmente a los países cuya emigración había empezado a desarrollarse después de aquel año, como el caso de Italia, cuyo recorte significó pasar de una cuota anual de 42.057 a otra de 3.845. Este último dato asume mayor trascendencia si se tiene en cuenta que los ciudadanos italianos que

---

<sup>7</sup> *Annual Report of the Commissioner General of Immigration*, 1924.

<sup>8</sup> Guerrero Yoacham y Guerrero Lira (1998), 161-165; Coleman (1976), 123.

<sup>9</sup> En un primer momento, la Cámara de los Representantes había votado el 13 de diciembre de 1920 una resolución con la que se exigía el cierre total temporáneo de la inmigración en el país; sólo una enmienda del Senado evitó la drástica medida; *Annual Report of the Commissioner General of Immigration*, 1921.

<sup>10</sup> *Annual Report of the Commissioner General of Immigration*, 1922.

obtuvieron el permiso de entrada en 1921 habían sido 222.260<sup>11</sup>. Las autoridades de Washington consiguieron el doble objetivo de reducir y estabilizar la llegada de inmigrantes:

*For the first time since immigration became a Federal question, its regulation is now on a satisfactory and permanent basis from a legislative and administrative standpoint. For the first time in the history of the United States, we have a well-rounded and a well-considered set of laws relating to immigration, which, while not shutting us off from a reasonable contribution of Old-World peoples, are at the same time responsive to the demand of the American people for an effective immigration control*<sup>12</sup>.

Aunque se excluía de forma expresa a «quienes viajaban por negocios o por placer», no cabe duda de que esta medida representó un duro golpe para las numerosas compañías transatlánticas que operaban en los puertos estadounidenses. La nueva normativa las obligaba, además, al pago de una multa de 200\$ por cada emigrante que había viajado desprovisto del visado de entrada, amén de imponerles la devolución del pasaje.

Como es notorio, la crisis de 1929 acabó por reducir el fenómeno de la inmigración en EEUU en una cuestión secundaria, y con ello el transporte de emigrantes hasta 1945. El número total de entradas en los años treinta descendió a 528.000, frente a los 4.107.000 que lo hicieron en la década anterior y a los 8.795.000 que habían llegado en la primera década del siglo XX<sup>13</sup>.

Además de los recortes en la admisión de inmigrantes en Estados Unidos y Argentina –otro de los destinos preferentes de la emigración europea– las compañías navieras se vieron también perjudicadas por la nueva política emigratoria que fueron adoptando algunos países europeos<sup>14</sup>. En Italia, por ejemplo, la instauración del régimen fascista supuso un freno a la salida de mano de obra excedente. En virtud de varias medidas restrictivas que el gobierno de Mussolini dictó por obvias razones propagandísticas, la emigración italiana hacia el extranjero se redujo drásticamente<sup>15</sup>.

Esta fuerte caída en la demanda de pasaje contrasta con el crecimiento que mientras tanto experimentaba la oferta mundial de buques mercantes. La construcción naval operó a pleno ritmo durante la guerra y en los primeros años posteriores a ésta, lo que permitió superar enseguida los niveles de 1914. De hecho, entre 1917 y 1922, se botaron más de 9.400 buques, equivalente a unos 28 millones de toneladas<sup>16</sup>. A pesar de las graves pérdidas sufridas durante la guerra, la marina mercante mundial ostentaba más de 62 millones de toneladas brutas en 1923, con un incremento cercano al 37% respecto a los valores de 1914<sup>17</sup>. En definitiva, y aunque se trate de estimaciones relativas al conjunto

---

<sup>11</sup> *Annual Report of the Commissioner General of Immigration*, 1921.

<sup>12</sup> *Annual Report of the Commissioner General of Immigration*, 1925, 1.

<sup>13</sup> *Annual Report of the Commissioner General of Immigration*, 1955.

<sup>14</sup> Carmagnani (1989), 158.

<sup>15</sup> Meroni (2009), 88-90.

<sup>16</sup> *Anuario Estadístico de España*, 1925, 604-605.

<sup>17</sup> *Anuario Estadístico de España*, 1932, 779, que cita información del *Lloyd's Register of Shipping*.

de la flota mercante, el sector marítimo se caracterizaba a mediados de los años veinte por una elevada sobrecapacidad de transporte<sup>18</sup>.

## **4.2 EL *BOOZE CRUISE* Y LA EXPANSIÓN DEL TURISMO DE CRUCEROS EN ESTADOS UNIDOS**

Para tratar de paliar esta grave situación, especialmente destacada en el tráfico de pasaje, las compañías transatlánticas decidieron apostar por el negocio de los viajes turísticos. Su implicación fue aumentando a medida que el tráfico de emigración se reducía. Las iniciativas ocasionales que se registraron en los primeros años veinte dejaron el paso a una frenética actividad en la década siguiente, cuando el crucero se convirtió en un verdadero mercado de sustitución<sup>19</sup>. Las primeras muestras de interés se dieron en Estados Unidos. Al espectacular crecimiento que había experimentado su flota mercante, con un incremento aproximado en términos de tonelaje bruto superior al 500% entre 1914 y 1920, se unía el auge económico que vivió el país después del conflicto<sup>20</sup>. El Producto Interior Bruto registró un aumento del 63% entre 1913 y 1929, a la vez que el dólar se reforzaba considerablemente respecto a las principales monedas europeas<sup>21</sup>.

El afán de las compañías marítimas se materializó en una doble dirección: línea regular y cruceros. En el primer caso, dada la creciente disminución de los flujos emigratorios, se llevó a cabo una generalizada restructuración de los espacios entrepuentes, tradicionalmente destinados a los emigrantes. Mediante la incorporación de nuevas instalaciones y facilidades hasta la fecha desconocidas, se creó la tercera clase turista. Además, las navieras adoptaron un mayor enfoque hacia el pasaje de primera clase en los servicios de línea, ampliando su capacidad de transporte o añadiendo nuevos detalles de lujo, tanto en el espacio público como en el área de la acomodación<sup>22</sup>. La presencia constante de todo tipo de celebridades a bordo de los modernos transatlánticos, unida a la hábil promoción llevada a cabo por las respectivas navieras, facilitó la captación de nueva clientela entre las clases acomodadas<sup>23</sup>. Éstas últimas, por otra parte, mostraban un vivo interés por visitar Europa y especialmente los principales escenarios de la primera guerra mundial. En uno de los primeros editoriales periodísticos dedicados al turismo marítimo en España, se hacía hincapié en que los «viajes turísticos» hacia el viejo continente habían empezado como «expediciones colectivas profesionales a los campos de batalla».

---

<sup>18</sup> Valdaliso (1991), 142-144.

<sup>19</sup> Fernández (1991), 240-242.

<sup>20</sup> *Anuario Estadístico de España*, 1922, 457. La marina mercante estadounidense contaba en 1925 con 3.921 buques de motor superiores a 100 TRB, incluidas 46 unidades con un porte superior a las 10.000 toneladas; *Anuario Estadístico de España*, 1926, 673.

<sup>21</sup> Aldcroft (2003), 45-69.

<sup>22</sup> Maxtone-Graham (1978), 165-189.

<sup>23</sup> Coleman (1976), 110-140.

Una Europa empobrecida por la guerra y presa de profundo malestar económico, no era campo propicio para la fácil recluta de pasajeros por placer. En cambio, más allá del Atlántico, una población rica, ávida de curiosidad por conocer el teatro de la tragedia y favorecida por la depreciación de las divisas monetarias de los pueblos europeos de abolengo, constituía una masa de gente transportable, a la que no era difícil imponer una contribución naviera, en forma de tentadores viajes<sup>24</sup>.

La mayor parte de la historiografía especializada está de acuerdo en señalar que el fomento del turismo marítimo en Estados Unidos se vio favorecido de manera decisiva por un suceso del todo ajeno al sector. Con ello se hace referencia a la aprobación de la célebre decimoctava enmienda de la constitución en enero de 1920, que prohibió la fabricación, circulación y venta de las bebidas alcohólicas en todos los territorios sujetos a la jurisdicción del gobierno norteamericano<sup>25</sup>. La llamada ley seca acabó por convertir al barco en un salvoconducto legal para el consumo de alcohol, siempre y cuando éste navegara fuera de las aguas territoriales estadounidenses. Además de añadir un nuevo aliciente a las travesías trasatlánticas de línea, durante las cuales empezó a prestarse el servicio de bar incluso en tercera clase, la nueva legislación prohibicionista dio lugar a la aparición de una nueva modalidad recreativa, más conocida como *booze cruise*. Con el pretexto de hacer una excursión marítima hacia las costas canadienses, mexicanas, o alguna isla caribeña,

*these booze cruises were in effect "cruises to nowhere". The costumers undertook the cruises to party and to drink. For the first time there was a considerable market that went on a ship not to go from A to B, but purely to simple the facilities that the ship offered<sup>26</sup>.*

Se trataba, por lo tanto, de una actividad muy diferente del excursionismo marítimo que prosperaba en Cataluña o las Islas Baleares. Sin rehusar el entretenimiento y la diversión, éstos últimos destacaban más bien por su carácter instructivo. El único aspecto quizás en común residía en la viabilidad de acercarse a otras capas de la población, con menores recursos pero mucho más amplia numéricamente. En cualquier caso, y lejos de entrar en valoraciones éticas, el *booze cruise* reviste una especial importancia en la evolución del crucerismo porque ponía por primera en evidencia no sólo las inmensas oportunidades empresariales, sino la posibilidad de valorar el desplazamiento del barco como una parte fundamental del viaje, más allá de ser el trámite para llegar al destino en tierra.

Mientras que el excursionismo hacía prosélitos entre las clases medias, se reanudaban prontamente los cruceros elitistas. El análisis del sinfín de anuncios y avisos publicitarios que empezaron a editarse desde finales de 1919, así como el estudio de otras fuentes primarias que se han utilizado para corroborar y completar esta información, ofrecen la oportunidad de destacar cuáles fueron los

---

<sup>24</sup> «Turismo Marítimo», *La Vanguardia*, 19 de septiembre de 1928, 3. Sobre este tema, Dickinson y Vladimir (2008), 15; Hernández (2010), 39.

<sup>25</sup> Maxtone-Graham (1978), 170; Cartwright y Baird (1999), 24-25; Branchik (2011), 28; Coleman (1976), 126; Dickinson y Vladimir (2008), 15. La 18ª enmienda de la constitución fue el resultado de la definitiva aprobación por parte del Congreso, a finales de octubre de 1919, del *National Prohibition Act*, popularmente conocido como el *Volstead Act*, en virtud de uno de sus principales partidarios, el congresista Andrew Volstead. Las resoluciones de Cámara y Senado invalidaba el veto puesto a la ley por el Presidente Wilson, dando vía libre a la entrada en vigor de la nueva legislación prohibicionista en enero de 1920.

<sup>26</sup> Cartwright y Harvey (2004) 16.

principales rasgos distintivos del turismo de cruceros norteamericano. El primero fue la amplísima duración de algunos de estos proyectos, al estilo del crucero *Around the World* de la agencia Thomas Cook & Son. La travesía del buque *Samaria* duró más de 4 meses, entre el 24 de enero y el 31 de mayo de 1923 (figura 4.4)<sup>27</sup>. Según el testimonio de algunos afortunados participantes, fueron 366 los viajeros que embarcaron en el puerto de salida de Nueva York<sup>28</sup>. Sin embargo, es muy probable que otros clientes europeos se sumaran en las primeras escalas europeas de Funchal, Gibraltar o Nápoles. La agencia organizadora editó varios anuncios promocionales en la prensa inglesa, informando sobre la posibilidad de reservar tanto el crucero como el desplazamiento hacia uno de los puertos europeos de tránsito<sup>29</sup>.

Figura 4.4 Anuncio del crucero vuelta al mundo del buque *Samaria* de 1923



Fuente: *Evening Public Ledger*, 3 de mayo de 1922

Aún más largo fue el *Round the World Cruise* que emprendió la compañía Cunard en octubre de 1925. Navegando a bordo del «moderno» *Carinthia*, la compañía ofrecía la oportunidad de visitar Australia,

<sup>27</sup> El *Samaria* era un buque de moderna construcción que había efectuado su primera operación de transporte en la ruta Liverpool-Nueva York en abril de 1922. Con porte estimado en 19.600 toneladas brutas, disponía de tres clases de acomodación y una capacidad máxima superior a los 2.000 pasajeros; Cartwright y Harvey (2004), 105; *Lloyd's Register of Shipping*, 1923.

<sup>28</sup> Véase la breve reseña del semanal *Oak Park Oak Leaves*, 26 de mayo de 1923, 112, y el artículo «*Local Man finds many wonders in circling globe*» en el diario *The Evening Independent*, 23 de mayo de 1923, 1-2. Una parte de los expedicionarios estadounidenses concluyeron el viaje a mediados de mayo, aprovechando el tránsito del barco por el puerto de San Francisco.

<sup>29</sup> Por ejemplo, *The Western Morning News and Mercury*, 05 de julio de 1922, 7.



Japón, Java, Nueva Zelanda y Singapur, entre otros destinos. El viaje duró exactamente 149 días y abarcó un total de 51 escalas turísticas (figura 4.5).

Para este tipo de iniciativas, la naviera británica utilizó a menudo el *Franconia*, homónimo del buque torpedeado en octubre de 1916<sup>30</sup>. Además de prestar el servicio de línea entre Europa y EEUU, el nuevo *Franconia* fue ante todo un barco de crucero. Su actividad principal en el período entreguerras fue la realización de largos viajes de recreo para la clientela estadounidense y europea, junto a expediciones de menor recorrido por el Caribe y el Mediterráneo. En la edición vuelta al mundo de 1923, cuya salida se efectuó el 15 de noviembre desde Nueva York, este buque contó con la presencia a bordo de Vicente Blasco Ibáñez, cuyo viaje plasmó la célebre obra *La vuelta al mundo de un novelista*<sup>31</sup>.

Figura 4.5 Anuncio del crucero vuelta al mundo del buque *Carinthia* de 1925

**ROUND THE WORLD  
CRUISE**

Sails from New York, October 10, 1925; from Los Angeles, October 25; from San Francisco, October 27; visits Cuba, Panama, Hawaii, Japan, China, the Philippines, New Guinea, New Zealand, Australia, Java, Singapore, India, Egypt, Italy, France, England; European termination March 1, 1926; New York, March 10; on the new 20,000-ton Cunarder "Carinthia."

**The Route:** The admittedly superior Westbound course—Sailing from the 51st degree north of the Equator to the 45th degree south—38,000 miles—149 days of cruising—Visiting 51 ports and places of prime interest in 21 countries and colonies.

**The Ship:** The brand-new 20,000-ton "Carinthia" finest of Cunarders—Launched 1925—Unique equipment—Instantaneous running hot water in every room used—Beds six inches wider than on other ships—Exceptional deck space—squashcourt, pool.

No other cruise sails as many miles, visits as many places, spends as many days ashore.

No other cruise-ship going round the world next winter can claim all of these features.

Fuente: *New York Daily Tribune*, 6 de agosto de 1925

El predominio del puerto base de Nueva York fue otro de los rasgos diferenciales. Incluso en los cruceros vuelta al mundo con dirección oeste, los organizadores establecían la salida en el puerto de la Gran Manzana. Una vez cruzado el recién construido Canal de Panamá, los buques efectuaban por lo menos una escala en un puerto estadounidense del Pacífico, generalmente Los Ángeles o San

<sup>30</sup> Hurd (1920), 39-40. Con un porte de 20.175 TRB, el *Franconia* había entrado en servicio a finales de 1922; *Lloyd's Register of Shipping*, 1925.

<sup>31</sup> La prensa estadounidense destacó la participación del literato español en el crucero del *Franconia*. Unos días antes de la llegada del buque a la costa de California, se señalaba: «The Cunard liner *Franconia*, is on her way from New York to San Francisco with 368 passengers aboard, including Vicente Blasco Ibañez, the famous Spanish author»; *Oakland Tribune*, 25 de noviembre de 1923, 56.

Francisco, con el fin de embarcar otros clientes. En cuanto a las expediciones hacia el este, se solían recoger nuevos pasajeros en las primeras escalas europeas, siendo por ejemplo el puerto de Gibraltar el lugar de mayor confluencia de la clientela británica. Por este motivo, a medida de que el crucerismo fue restableciéndose en Europa desde mediados de los años veinte, la oferta de este tipo de itinerario en el mercado norteamericano fue disminuyendo en beneficio de los cruceros *westboard*.

La expansión del turismo de cruceros en Estados Unidos se plasmó a bordo de los buques extranjeros. Ésta fue otra de las consecuencias de la ley seca en el ámbito del transporte marítimo, ya que la prohibición sólo afectaba a las compañías marítimas nacionales, o mejor dicho, a las embarcaciones con bandera estadounidense<sup>32</sup>. Por este motivo, un importante consorcio naviero estadounidense, el United American Lines, se apresuró en registrar dos de sus barcos en Panamá a finales de 1922. Sus directivos eran conscientes de la «necesidad» de brindar a la propia clientela «los mismos servicios y privilegios que ofrecían los buques extranjeros», asumiendo la propia «incapacidad de competir» con éstos<sup>33</sup>. En una nota oficial, el presidente de la compañía explicaba que la decisión de modificar el registro de los transatlánticos *Reliance* y *Resolute* se debía «exclusivamente» a la legislación prohibicionista y a las cancelaciones que se estaban produciendo a este efecto en las reservas de los cruceros:

*Early last summer we arranged to charter the Resolute to Raymond & Whitcomb Company for a cruise around the world, and the Reliance for a cruise to the West Indies and South America. Following the publication of the Attorney General's opinion as to the application of the Federal prohibition law to American ships on the high seas, more than fifty passages were canceled on the Resolute alone, which could be attributed to this ruling<sup>34</sup>.*

En los nuevos avisos promocionales, la empresa estadounidense hacía bien hincapié en que ambos buques disponían del «registro extranjero». Por ello destacaba su capacidad de combinar el «total conocimiento de los deseos de los viajeros americanos» con «todos los «privilegios» que podían ofrecer los barcos extranjeros, con la evidente alusión al consumo legal de bebidas alcohólicas<sup>35</sup>.

Otra peculiaridad del crucerismo norteamericano hace referencia a la notable labor organizativa de las agencias de viajes. Aparte de las ya citadas Thos. Cook & Son y Frank C. Clark, se mostraron muy activas American Express, Raymond & Whitcomb y la agencia neoyorkina Frank Tourist. Todas éstas emprendieron la organización de los viajes mediante el flete de las embarcaciones. La agencia Raymond & Whitcomb puso en marcha no menos de nueve cruceros «de lujo» por las islas caribeñas tan sólo durante el año 1920. Por su parte, la agencia Frank Tourist organizó a partir de 1923 un viaje

<sup>32</sup> «Liquor on American Vessels», *Pacific Marine Review. The National Magazine of Shipping*, agosto de 1922, 463-465.

<sup>33</sup> «Dry Act loses 2 big liners to U.S. flag», *New York Daily Tribune*, 10 de noviembre de 1922, 1-2 (traducción del autor). Si bien las leyes federales prohibían a las navieras estadounidenses llevar el registro de sus barcos al extranjero, la misma legislación permitía esta operación siempre y cuando se efectuara no más tarde de un año después de su matriculación.

<sup>34</sup> *New York Daily Tribune*, 10 de noviembre de 1922, 2. Una mención del cambio de registro a Panamá de esos dos buques en Paniagua (1998), 23; Cartwright y Baird (1999), 24.

<sup>35</sup> *New York Daily Tribune*, 3 de diciembre de 1922 (traducción del autor).

anual hacia el Mediterráneo durante la época invernal. El primero empezó en Nueva York el 30 de enero de 1923 a bordo del transatlántico *Scythia* (figura 4.6)<sup>36</sup>.

Figura 4.6 Anuncio de un crucero por el Mediterráneo de la agencia Frank Tourist (1923)



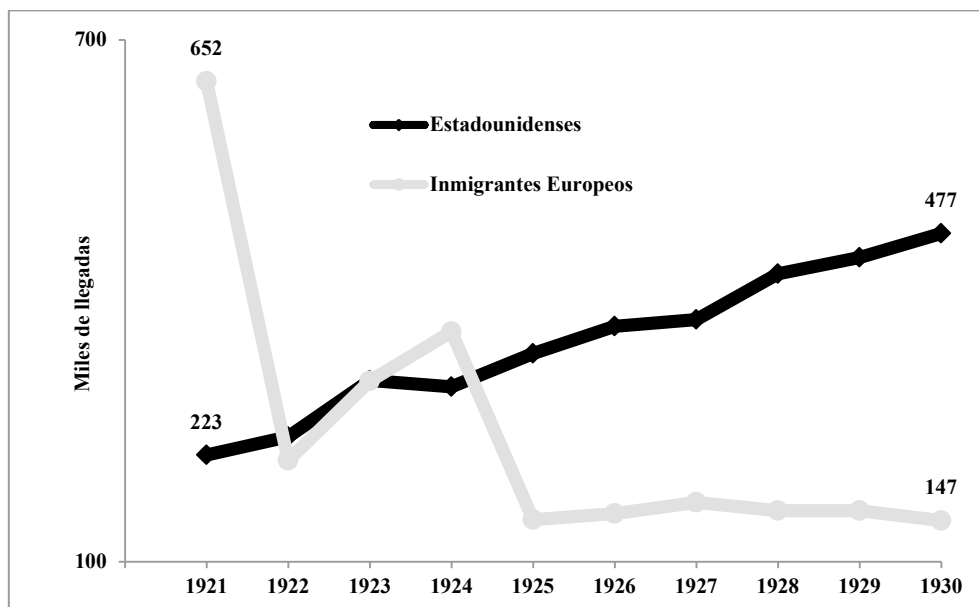
Fuente: New York Daily Tribune, 3 de diciembre de 1922

Fuera cual fuera la entidad organizadora, agencia de viajes o compañía naviera, el *modus operandi* preveía la reducción generalizada de la capacidad de acomodación de los transatlánticos. Cabe reiterar que se trataba de embarcaciones construidas para el transporte de pasaje de línea. Aunque algunas de éstas acabaron por ser utilizadas principalmente para la navegación de placer, su espacio estaba diseñado para embarcar un elevado número de pasajeros, especialmente en las clases inferiores. En los cruceros de larga duración, los organizadores solían fijar el límite entre 400 y 600 plazas, esto es, muy por debajo de su capacidad máxima.

En definitiva, el tráfico marítimo de los pasajeros estadounidenses fue creciendo considerablemente en los años veinte. Su trayectoria fue bien diferente a la de la inmigración europea. Los datos sobre el movimiento portuario en Estados Unidos son muy elocuentes, y evidencian el profundo cambio que registró la demanda de pasaje marítimo en ese transcurso (gráfico 4.7). En términos de llegadas, los viajes de los estadounidenses aumentaron a un ritmo anual de poco inferior al 9%.

<sup>36</sup> El *Scythia* era un buque de nueva construcción con un porte de 19.730 TRB, *Lloyd's Register of Shipping*, 1923.

**Gráfico 4.7 Evolución del tráfico de pasajeros en los puertos estadounidenses Miles de llegadas (1921-1930)\***



\* Los años indicados hacen referencia a los años fiscales estadounidenses (1 de julio-30 de junio)  
 Fuente: *Annual Report of the Commissioner General of Immigration, 1921-1930*

### 4.3 EUROPA VUELVE A BORDO

Al otro lado del Atlántico, los primeros años de la posguerra no ofrecían las condiciones más propicias para el fomento del turismo marítimo. La situación económica en Europa era muy diferente, sino opuesta, a la estadounidense. La inflación, el elevado desempleo y la depreciación de las respectivas monedas fueron la tónica general durante los primeros años veinte. El proceso de recuperación fue «largo y dificultoso». Hubo que esperar hasta mediados de la década de 1920 para alcanzar los niveles de actividad y producción anteriores a 1914<sup>37</sup>. Para las naciones beligerantes, como en el caso de Alemania, el camino fue aún más arduo. El país se vio involucrado en una grave crisis política, económica y social. A los costes de la reconstrucción y deudas de guerra, hay que añadir las «severas» sanciones establecidas por el Tratado de Versailles, que implicaron la cesión de todos los buques mercantes con más de 1.600 toneladas, así como la mitad de aquellos que medían entre 1.000 y 1.600 TRB<sup>38</sup>.

Las naciones vencedoras tampoco se libraron de las repercusiones del conflicto. En Gran Bretaña, la posguerra significó el comienzo del declive de su hegemonía marítima. A comienzos de los años veinte, además, se padecieron en las islas británicas los efectos de una contracción económica. En

<sup>37</sup> Aldcroft (2003), 45-84.

<sup>38</sup> Coleman (1976), 106; Valdaliso (1991), 130.

cuanto a Francia, el país salió «casi en estado de quiebra». Un diez por cien de su territorio estaba prácticamente «devastado»<sup>39</sup>.

Ante ese escenario, no es de extrañar que la oferta de cruceros fuera más bien escasa en ese transcurso. Ni las compañías marítimas, ni las grandes agencias de viajes, mostraron un especial interés para los mercados europeos. De hecho, antes de reanudar la práctica recreativa, las empresas europeas ya habían emprendido muchos proyectos en el mercado norteamericano. La White Star Line, por ejemplo, organizó varios cruceros desde Nueva York con destino las islas caribeñas o el Mediterráneo, a bordo de los buques *Adriatic*, *Arabic* y *Megantic*. Según información de prensa, el primero de sus tres transatlánticos salió hacia Funchal el 7 de enero de 1921, y posteriormente transitó por Gibraltar, Nápoles, Atenas y Alejandría, entre otras escalas<sup>40</sup>. La compañía italiana Navigazione Generale hizo algo parecido. Sus primeros cruceros, a bordo de los barcos *Duilio* y *Giulio Cesare*, se dirigieron a la clientela estadounidenses<sup>41</sup>. A falta de iniciativas específicas, las élites europeas que deseaban realizar un largo crucero no tenían otra opción que desplazarse hacia algún puerto del Mediterráneo para enlazar con uno de los transatlánticos que había salido de Estados Unidos.

El cambio de tendencia se produjo no antes de la mitad de los años veinte, en un contexto de mejora de las economías europeas. Antes de ello, los únicos proyectos destacables se dieron en el Reino Unido. El primero en orden cronológico fue un «viaje de placer» de la Royal Mail Steam Packet (RMSP), una veterana compañía en activo desde 1838 (figura 4.8). El crucero desde Southampton a las Islas Canarias y Madeira se efectuó en otoño de 1921 a bordo del *St. Margaret of Scotland*, un pequeño vapor que había desempeñado la función de buque hospital durante la guerra<sup>42</sup>. En mayo de 1922, la naviera inglesa llevó a cabo otro viaje de recreo, en esta circunstancia con destino el Mediterráneo<sup>43</sup>.

Las expediciones veraniegas hacia los fiordos y las capitales bálticas se reanudaron en 1922. Algunas compañías británicas establecieron un programa de salidas bisemanales desde varios puertos de la costa oriental. La Orient Line emprendió sus operaciones por medio del *Osterley*, un buque mercante de 12 mil toneladas en servicio desde 1909. El verano siguiente utilizó el *Ormonde*, más moderno y de mayores dimensiones (14.850 TRB), siendo promocionado como «*the largest steamer cruising to Norway*»<sup>44</sup>.

La Ellerman's Wilson Line, una compañía que prestaba servicio de línea entre Reino Unido, Escandinavia y varios puertos del norte de Europa, organizó en verano de 1923 un viaje de «infinito

---

<sup>39</sup> Aldcroft (2003), 53.

<sup>40</sup> Véase la sección *Movements Liners* del diario de Bristol, *Western Daily Press*, 18 de enero de 1921, 9. Dos anuncios del crucero del buque *Adriatic* en el *New York Daily Tribune*, 11 de diciembre de 1921, 7 y 22.

<sup>41</sup> «Tourist travel to Italy breaks all records», *Biddeford Journal*, 11 de diciembre de 1923, 6.

<sup>42</sup> Construido en 1909, el vapor *Balantia* fue rebautizado *St. Margaret of Scotland* a la hora de incorporarse a la marina militar en 1916; Bowser (2003), 289.

<sup>43</sup> *Daily Mail*, 26 de abril de 1922, 2.

<sup>44</sup> Los avisos promocionales en *Western Daily Press*, 03 de mayo de 1922, 4; *Daily Mail*, 22 de junio de 1922, 2; *Western Daily Press*, 02 de agosto de 1923, 4; *The Western Times*, 10 de agosto de 1923, 11.

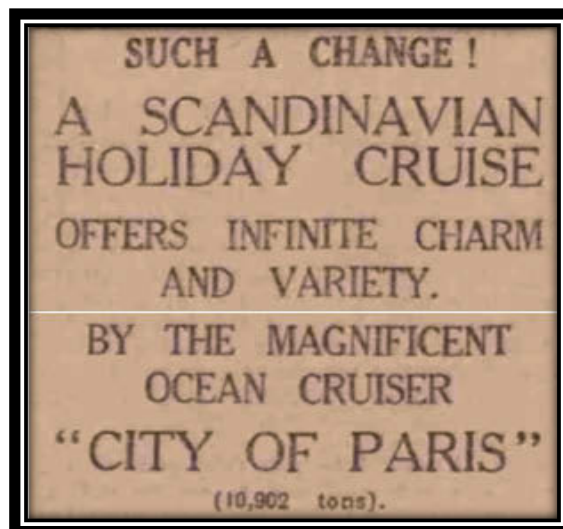
atractivo» desde el puerto de Immingham, con excursiones en las ciudades de Estocolmo, Goteburgo, Copenhague y sus alrededores (figura 4.9). De acuerdo con el anuncio, se trataba de «salir de la rutina» y disfrutar de dos semanas de vacaciones poco «convencionales». Para ello, la naviera prometía un «excelente» servicio de «cocina francesa» y «elección de vinos» a bordo del recién botado *City of Paris*<sup>45</sup>.

**Figura 4.8 Anuncio de un crucero de la Royal Mail Steam Packet (1921)**



Fuente: *The Devon and Exeter Gazette*, 27 de septiembre de 1921

**Figura 4.9 Anuncio de un crucero de la Ellerman's Wilson Line (1923)**



Fuente: *Western Daily Press*, 13 de julio de 1923

<sup>45</sup> *Western Daily Press*, 13 de julio de 1923, 4 (traducción del autor).

#### 4.4 LOS CRUCEROS LLEGAN A ESPAÑA

*Felicitémonos de que España haya entrado de modo tan resuelto en la corriente turística que tantos beneficios además nos está reportando.*

*(La Época, 19 de marzo de 1928)*

En los primeros años posteriores al conflicto, el tránsito de los cruceros extranjeros por los puertos españoles fue un suceso más bien ocasional. Si exceptuamos el desembarque de unos contingentes en el puerto de Cádiz, poco o nada había cambiado respecto al pasado. Los *ocean cruisers* se limitaban a bordear las costas españolas, efectuando sus escalas en los puertos extranjeros cercanos. Funchal, por ejemplo, absorbía todo el tráfico en detrimento de las Islas Canarias, que quedaban prácticamente apartadas del nuevo negocio. A principios de 1923, el diario *La Prensa* de Tenerife hacía el siguiente análisis:

Continúan pasando frente a nuestra isla sin que ni uno sólo haga un alto en ella, los grandes transatlánticos norteamericanos cargados de turistas (...). Como se ve, ha empezado a cumplirse el vasto programa de turismo ideado por las agencias de Nueva York, llevando a la Madera, Cádiz y principales puertos del Mediterráneo a una gran parte de la población adinerada de los Estados Unidos. Lo único lamentable para nosotros al acoger estas noticias es la circunstancia de que todos esos buques pasen constantemente a la altura de Tenerife, sin hacer la escala que parecía obligada en nuestros puertos<sup>46</sup>.

La normativa española sobre las tasas portuarias perjudicaba la captación de los buques de recreo extranjeros, tal como se vio en el capítulo anterior. Se señaló el Impuesto de Transporte del 20 de marzo de 1900 como el principal causante de la situación, debido a que la aplicación de los derechos de desembarque se extendía íntegramente a los viajeros en tránsito, no contemplando ninguna distinción con los pasajeros que finalizaban su viaje. Según sus detractores, el impuesto encarecía considerablemente los precios de los pasajes de los cruceros, induciendo a navieras y agencias organizadoras a prescindir de las escalas en territorio español<sup>47</sup>.

La situación empeoró a raíz de dos seguidas reformas tributarias. La primera, que fue aprobada el 29 de abril de 1920, representó un incremento mínimo del 100% de las tarifas de 1900. Además, junto a las tradicionales acomodaciones de primera, segunda y tercera clase, se estableció una nueva y costosa clase de lujo, en línea con los avances que había experimentado el transporte marítimo (tabla 4.10)<sup>48</sup>. Y tan sólo dos años después, las «necesidades del presupuesto» obligaron al Ministerio de Hacienda a reconsiderar «en la medida más equitativa posible» las tarifas portuarias de pasajeros<sup>49</sup>. Mientras los importes relativos al tráfico con los países europeos quedaban invariados, el Real Decreto

<sup>46</sup> *La Prensa*, 21 de febrero de 1923, 1. El término *Madera*, hoy en desuso, se empleaba para indicar a las islas de Madeira, siendo la traducción literal del idioma portugués.

<sup>47</sup> En un breve informe interno de la compañía Trasatlántica de 1903, *Estudio comparativo de los derechos de puerto en España y en el extranjero*, se comentaba que los impuestos en los puertos españoles «en general» eran «más caros que los extranjeros» también en lo referente a las mercancías. En cuanto al pasaje, se indicaba que los únicos puertos con impuestos parecidos eran los italianos; MMB, Fondo Trasatlántica, caja 103.

<sup>48</sup> *Gaceta de Madrid*, 30 de abril de 1920, 374.

<sup>49</sup> *Gaceta de Madrid*, 6 de septiembre de 1922, 948-950.

del 2 de septiembre de 1922 establecía una subida muy elevada en la navegación transoceánica: 200% para el pasaje de lujo (de 100 a 300 pts.), 150% en primera clase (de 50 a 125 pts.) y del 100% para los pasajeros que viajaban en las demás acomodaciones. Si la reforma de 1920 reemplazaba unas tarifas que estuvieron en vigor dos décadas, y podía por tanto considerarse acorde al aumento generalizado de los precios del transporte marítimo, fue la resolución de 1922 la que provocó en realidad el mayor descontento. Ésta última, de hecho, afectaba al tráfico procedente de Estados Unidos, el único y verdadero mercado emisor de turismo en los primeros años de la posguerra. «Sólo de América se pueden esperar por ahora los grandes núcleos de viajeros que enriquecen con su oro los países visitados», según se comentaba por aquel entonces<sup>50</sup>.

Junto a otras asociaciones, la SAF de Barcelona emprendió varias «gestiones» ante el Ministerio de Hacienda y la Comisaría Regia del Turismo, el organismo público creado en 1911. Para ello solicitó una «modificación» de los derechos de desembarque «en un sentido más favorable a los intereses del turismo»<sup>51</sup>. La entidad catalana censuraba los «duros golpes» que el gobierno central «acaba[ba] de asestar» a la naciente industria, y tildaba de «extraordinariamente onerosos» los nuevos impuestos, ya que éstos «casi anula[ba]n» el tránsito de los «pasajeros americanos»<sup>52</sup>.

Ante las «numerosas reclamaciones», el Ministerio de Hacienda decidió finalmente dar marcha atrás. El Real Decreto del 14 de mayo de 1923 reconocía la situación «anormal» que se había creado en los puertos españoles a causa del «considerable» incremento de las tarifas de los pasajeros, si bien justificándolo con las «imperiosas necesidades de refuerzo en el presupuesto de ingresos»<sup>53</sup>. Los «hechos» habían «venido a demostrar» que «cuando el incremento de un tributo disminuye el número de unidades a que afecta», puede ocurrir que «la recaudación calculada queda muy distante de la efectiva»<sup>54</sup>. En cuanto a los pasajeros,

éstos rehúyen el embarque y desembarque en los puertos nacionales, dirigiéndose a los extranjeros inmediatos, que por exigir tarifas más moderadas, absorben un movimiento marítimo encaminado en su origen a aquéllos, y cuyo destino directo produce utilidades de todo orden al conjunto de la riqueza pública<sup>55</sup>.

Dada la «convicción de hacerse necesaria una reducción» de los impuestos portuarios en la navegación transoceánica, el gobierno resolvió anular todos los aumentos aplicados desde 1920, a la vez que el importe relativo a la clase de lujo pasaba de 300 a 35 pesetas (tabla 4.10). La disminución en esta clase de acomodación fue absoluta. En el tráfico de pasaje con el Norte de Europa, en efecto, se redujo en un 75% (de 40 a 10 pts.).

<sup>50</sup> *La Correspondencia de España*, 19 de febrero de 1923, 6.

<sup>51</sup> *La Vanguardia*, 8 de noviembre de 1922, 7. Heredera de la Comisión Nacional, la nueva institución turística se fundó en 1911 mediante un Real Decreto del 19 de junio. Dependiente de la Presidencia del Consejo de Ministros, el ente desarrolló su función bajo la dirección de Benigno de la Vega-Inclán hasta 1928, esto es, hasta la creación del Patronato Nacional del Turismo; sobre este tema Cal y Correyero (2008), 73-105; Moreno (2005), 31-41; Pellejero (2004), 269-271.

<sup>52</sup> Blasco (2005), 130-131; *La Vanguardia*, 8 de febrero de 1923, 8.

<sup>53</sup> *La Gaceta de Madrid*, 17 de mayo de 1923, nº 137, 663-664.

<sup>54</sup> *Ibidem*.

<sup>55</sup> *Ibidem*.



**Tabla 4.10 Tarifas de desembarque en los puertos españoles para los pasajeros procedentes del extranjero (1900-1923)\***

PUERTO DE SALIDA	CLASE DEL PASAJE															
	LUJO				PRIMERA				SEGUNDA				TERCERA			
	1900	1920	1922	1923	1900	1920	1922	1923	1900	1920	1922	1923	1900	1920	1922	1923
Mediterráneo	//	25	25	8	3	7	7	6	1,5	4	4	4	0,75	2	2	2
Resto de Europa	//	40	40	10	4	8	8	8	2	5	5	5	1	2	2	2
Otros países	//	100	300	35	25	50	125	25	15	30	60	15	5	10	20	5

\*Importes en pesetas

Fuente: elaboración propia sobre información de la *Gaceta de Madrid* (eds. 30/04/1920 y 06/09/1922)

Si bien se carece de datos oficiales que podrían ayudar a aclarar en qué medida repercutió esta última disposición sobre el tráfico de los cruceros, todo apunta a que la reducción de las tarifas fue favorable<sup>56</sup>. El puerto de Cádiz, por ejemplo, se consolidó como la puerta de entrada a España para las expediciones procedentes de Nueva York. A diferencia del pasado, las agencias de viajes Thomas Cook y Frank Tourist incluyeron en 1924 una escala en el puerto gaditano. En los dos primeros meses del año –los de mayor afluencia de cruceros norteamericanos– el puerto andaluz recibió la visita de 7 buques de recreo, esto es, 4 más que en las mismas fechas de 1923 (tabla 4.11)<sup>57</sup>. El primero en orden cronológico fue el *Empress Of Scotland*. A las 6 de la mañana del 25 de enero de 1924 recaló el «hermoso» transatlántico de la Canadian Pacific, de acuerdo con el programa de un crucero de 68 días por el Mediterráneo. Según las reseñas de prensa, «más» de 40 coches «esperaban» a los 333 pasajeros que habían embarcado en Nueva York. Una parte del pasaje aprovechó la escala de dos días para hacer una breve escapada a Sevilla en un «tren especial»<sup>58</sup>. Y tan sólo cuatro días después, llegaron 466 turistas a bordo del buque *Belgenland*. Muchos de ellos se desplazaron a Sevilla y Granada, para posteriormente embarcar en la siguiente escala de Gibraltar<sup>59</sup>. La decisión de estos últimos pasajeros – aprovechar las escalas de Cádiz y Gibraltar para poder visitar Sevilla y Granada– no fue un suceso aislado, sino una práctica muy difusa, según reconocía el Comisario Regio del Turismo, el Marqués de la Vega-Inclán, quien en los últimos años de su mandato trató de fomentar la llegada de visitantes norteamericanos<sup>60</sup>. La inclusión de Cádiz en los circuitos marítimos procedentes del otro lado del

<sup>56</sup> En términos generales, el movimiento de los buques de vapor extranjeros por los puertos nacionales experimentó un incremento del 38% entre 1922 y 1924. Esta información procede de las ediciones de los *Anuarios Estadísticos de España* de 1923-1924 y 1925-1926.

<sup>57</sup> En los primeros dos meses de 1923, el puerto de Cádiz registró la llegada de los buques *Empress of Scotland*, *Mauretania* y *Rotterdam*, todos procedentes de Nueva York.

<sup>58</sup> «Turistas en Cádiz», *El Noticiero Gaditano*, edición de la tarde del 25 de enero de 1924, 2; *Diario de Cádiz*, edición de la tarde del 25 de enero de 1924, 3. El aviso promocional del crucero en *The Washington Post*, 2 de diciembre de 1923, 13.

<sup>59</sup> *Diario de Cádiz*, 29 de enero de 1924, 2-3. Paniagua (1998), 25, informa que en realidad este buque pertenecía a un consorcio estadounidense, aunque navegara «con los colores de una compañía belga».

<sup>60</sup> Cal y Correyero (2008), 110-115; Moreno (2007), 78; Fernández (1991), 281. Entre las actividades del ente turístico, destaca la participación a las Exposiciones Internacionales de Turismo de Nueva York (1922-1923) y sobre todo a la de Filadelfia en 1926.

Atlántico se había hecho efectiva. Hasta finales de la década, el puerto gaditano fue, salvo raras excepciones, la única escala de los norteamericanos en los puertos peninsulares españoles.

**Tabla 4.11 Movimiento de cruceros estadounidenses en el puerto de Cádiz (Enero y febrero de 1924)**

BARCO	Entidad organizadora	Día de llegada	Pasajeros en tránsito	TRB	Destino del crucero
Empress of Scotland	Canadian Pacific Line	25/01	333	24.581	Mediterráneo
Belgenland	Red Star Line	29/01	466	24.547	Mediterráneo
Samaria	Thomas Cook & Son	09/02	¿?	19.602	Vuelta al mundo
Scythia	Frank Tourist	09/02	¿?	19.730	Mediterráneo
Baltic	Frank C. Clark	11/02	¿?	23.786	Mediterráneo
Rotterdam	Holland America Line	16/02	466	24.149	Mediterráneo
Reliance	Raymond & Whitcomb	18/02	450	19.582	Mediterráneo

Los datos sobre el tonelaje proceden del *Lloyd's Register of Shipping*, 1925

Fuente: elaboración propia sobre información del *Diario de Cádiz* (eds. enero-febrero de 1924)

Muy diferente la situación que empezó a delinarse a raíz de la reanudación del tráfico crucerístico en Europa. La nueva corriente turística se hizo notar de inmediato en otras áreas del país. Barcelona, Mallorca y las Islas Canarias recibieron la visita de los nuevos contingentes, al igual que los puertos gallegos de La Coruña, Villagarcía y Vigo. El mercado británico, como se vio en el apartado anterior, fue el primero en dar muestras de una verdadera recuperación. La salida de un *ocean cruiser* desde Southampton, Londres y Liverpool fue una práctica cada vez más difusa. La RMSP, entre otras empresas, habilitó los transatlánticos *Orbita*, *Araguaya* y *Arcadian* para organizar varios y seguidos viajes de placer por el Mediterráneo, así como a las Canarias y Madeira<sup>61</sup>. Las fuentes periodísticas españolas corroboran la realización de estos proyectos, dando amplio espacio al tránsito de los barcos extranjeros. A primeras horas de la mañana del 19 de enero de 1924, según refrendan las crónicas portuarias de *La Vanguardia*, el «buque de recreo» *Órbita* atracó en la estación marítima de Barcelona para realizar una escala de aproximadamente 24 horas<sup>62</sup>. Una nota de la SAF informa que de los 327 pasajeros, unos 120 fueron «distribuidos en coches y automóviles» para visitar «algunas cosas notables» de la capital, incluyendo una excursión al Tibidabo<sup>63</sup>. Un número parecido de turistas ingleses, exactamente 330, formó parte de otro crucero del *Orbita* a las Islas Canarias en febrero de 1924. De éste se hizo eco *La Prensa*, reseñando su llegada al puerto de Las Palmas<sup>64</sup>. Y poco más de tres semanas después, el mismo barco volvió a recalar en Barcelona en su segundo viaje de recreo por el Mediterráneo, tras efectuar una escala en Palma de Mallorca<sup>65</sup>. En el camino de vuelta a

<sup>61</sup> Un anuncio de varios cruceros de la RMSP en la temporada de 1924 en *Western Daily Press*, ediciones del 26 de octubre y 16 de noviembre de 1923.

<sup>62</sup> *La Vanguardia*, ediciones del 20 y 22 de enero de 1924, 1 y 19. Una mención del suceso también en *El Sol*, 20 de enero de 1924, 3.

<sup>63</sup> *La Vanguardia*, 23 de enero de 1924, 8.

<sup>64</sup> *La Prensa*, 24 de febrero de 1924, 1.

<sup>65</sup> *La Vanguardia*, 21 de marzo de 1924, 19.

Southampton, el transatlántico efectuó una escala en Vigo. Según informa *El Orzán*, «muchos» de los 345 turistas «recorrieron» la ciudad gallega, mientras que el resto optaron por hacer unas «excursiones en automóvil en los pueblos cercanos»<sup>66</sup>.

Mientras tanto, el buque *Araguaya* seguía la estela del *Orbita*. La segunda unidad de transporte de la RMSP hizo su crucero por el Mediterráneo entre marzo y abril de 1924. La naviera optó por el tránsito en Barcelona y Vigo, prefiriendo éste último puerto al de La Coruña, donde el barco solía efectuar una parada en el servicio de línea entre Europa y América. Los 260 pasajeros del *Araguaya* se llevaron «unánimemente» una impresión «agradable» de Barcelona, mientras que en Vigo pudieron contemplar «las bellezas del panorama desde el monte del Castro», además de hacer sus «compras en muchos establecimientos»<sup>67</sup>.

El mismo transatlántico, que disponía de una primera clase de acomodación con capacidad para 285 pasajeros, había hecho su primer «viaje de recreo» en septiembre de 1923, en concomitancia con el golpe de estado de Primo de Rivera. En aquella circunstancia, efectuó tres escalas en España: Tenerife, Cádiz y Villagarcía. A su llegada, la pequeña localidad gallega presentaba un «animadísimo aspecto». Un centenar de cruceristas hicieron también una breve excursión en «tren especial» a Santiago<sup>68</sup>. En cuanto al número exacto de los pasajeros, *La Prensa* de Tenerife confirma la información del diario gallego *El Orzán*. Ambas publicaciones anotaron 313 personas. En la mañana del 22 de septiembre de 1923, según añade el diario tinerfeño,

los viajeros del Araguaya bajaron a tierra, recorriendo gran parte de la población (...), y luego visitaron algunos pintorescos lugares de la isla. También recorrieron la vecina ciudad de La Laguna, La Orotava, Puerto de la Cruz y otros pueblos<sup>69</sup>.

Y tan sólo ocho días después, el mismo periódico celebraba la llegada de otro «hermosísimo» buque inglés «dedicado exclusivamente al transporte de turistas». En ese caso, se trataba del vapor *Arcadian*. Después de hacer escala en Villagarcía y Cádiz, la tercera unidad de la RMSP condujo a la isla un total de 486 «pasajeros de tránsito»<sup>70</sup>.

A mediados de los años veinte, las crónicas portuarias registran la visita de los primeros cruceristas de otros países europeos. El tránsito de estos barcos confirma que el negocio que se había generado en Estados Unidos iba desarrollándose también en el viejo continente, siendo un reflejo de esa influencia ascendiente que se manifestó en distintos ámbitos económicos y sociales. Juan Robert, el autor de algunos interesantes reportajes sobre el transporte marítimo de la época, escribía lo siguiente:

---

<sup>66</sup> *El Orzán*, 06 de abril de 1924, 1.

<sup>67</sup> *La Vanguardia*, 25 de marzo de 1924, 11; *El Pueblo Gallego*, 09 de abril de 1924, 4.

<sup>68</sup> *El Orzán*, 11 de septiembre de 1923, 2.

<sup>69</sup> «El Araguaya en Tenerife», *La Prensa*, 23 de septiembre de 1923, 1.

<sup>70</sup> *La Prensa*, 30 de septiembre de 1923, 1-2.

Como América del Norte está dando la pauta de la moda mundial en tantas cosas, merced al prestigio del dólar, el afán por los viajes de turismo marítimo ha ido extendiéndose, poco a poco al principio, y después rápidamente por todos los países europeos<sup>71</sup>.

Éste fue el caso también de las navieras transatlánticas italianas, que se vieron especialmente perjudicadas por la disminución del tráfico de emigración. A principios de 1926, la Società Italiana di Servizi Maritimi (Sitmar) emprendió tres seguidos cruceros por el Mediterráneo, con dos escalas en Barcelona, una en Málaga y otra en Palma de Mallorca. La llegada del «hermoso» *Neptunia* al puerto de la ciudad condal fue un verdadero acontecimiento de gala, según las reseñas de prensa del 24 de enero. «Con motivo de su primer viaje», la naviera transalpina invitó a bordo a los cónsules de Italia y Estados Unidos, entre otras «distinguidas personalidades», mientras que una «caravana» de turistas italianos recorría la «ciudad y sus alrededores»<sup>72</sup>.

Siempre en el mismo transcurso, se produce la llegada de los primeros buques de recreo alemanes. El 21 de febrero de 1926, las autoridades de Alicante brindaron un fastuoso recibimiento a «unos» 80 turistas alemanes que llegaron a bordo del *Lutzow*, un pequeño vapor de la Nord-Deutscher Lloyd. La novedad del acontecimiento congregó en los muelles del puerto a un «gran gentío», que recibió a los viajeros con «nutridos aplausos y hurras», al mismo tiempo que la banda municipal tocaba el himno alemán. El barco había salido de Bremen para un largo crucero por el Mediterráneo, que incluyó también las escalas de Vigo, Málaga, Palma de Mallorca y Barcelona<sup>73</sup>.

En cuanto a las primeras iniciativas francesas, éstas se dirigieron sobre todo hacia el Mediterráneo Oriental. Siendo el puerto de Marsella el principal punto de salida, los destinos españoles quedaron por tanto apartados de este naciente tráfico. No obstante, hubo excepciones. La Compagnie Française de Navigation à Vapeur Cyprien Fabre organizó a partir de 1926 varios cruceros de turismo por Italia, Grecia, Egipto y Turquía, abarcando también una parada en el puerto de Barcelona. El 17 de marzo de 1926, el vapor *Canadá* condujo una «expedición» de 115 turistas que se dirigieron al Monasterio de Montserrat<sup>74</sup>. El mismo barco volvió a transitar el 30 de marzo de 1927. Antes de emprender el rumbo hacia la siguiente escala de Nápoles, «muchos» de los 160 pasajeros optaron por la «obligada» excursión al Tibidabo<sup>75</sup>. En los años siguientes, la empresa francesa amplió el programa turístico. En los primeros meses de 1928, por ejemplo, puso en marcha cinco cruceros por el Mediterráneo Oriental (figura 4.12).

La organización de otras expediciones desde los puertos del atlántico francés se tradujo en una mayor afluencia de turistas franceses hacia los destinos españoles. En septiembre de 1930, un «crucero

<sup>71</sup> «Turismo Marítimo», *La Vanguardia*, 19 de septiembre de 1928, 3.

<sup>72</sup> *La Vanguardia*, 24 de septiembre de 1926, 17. Sobre la actividad de la Sitmar véase «El fomento del turismo en España», *ABC*, 21 de mayo de 1926, 6.

<sup>73</sup> *Diario de Alicante*, 22 de febrero de 1926, 3; *El Luchador. Diario Republicano*, 22 de febrero de 1926, 1-2. Más informaciones en Cerchiello (2016), 327.

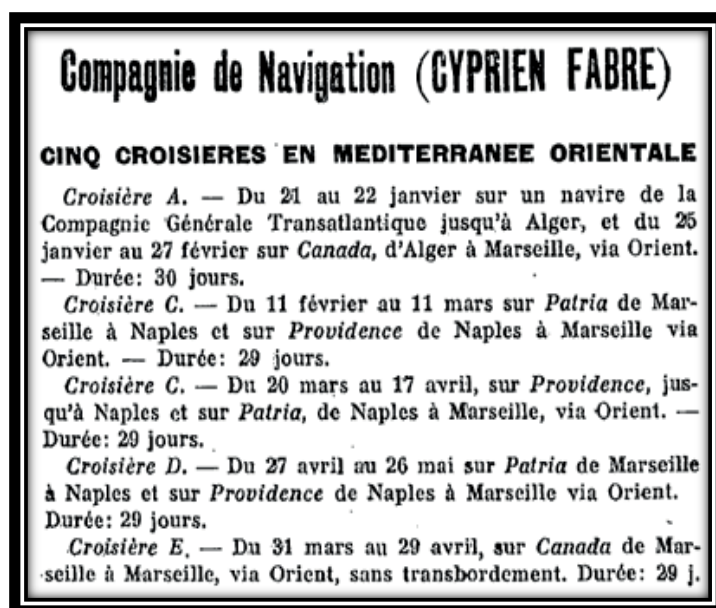
<sup>74</sup> *La Vanguardia*, 18 de marzo de 1926, 10 y 21.

<sup>75</sup> *La Vanguardia*, 31 de marzo de 1927, 7 y 25.

de turismo» de Burdeos a Marsella por la Compagnie de Chargeurs Reunis implicó las escalas del buque *Desirade* en Santander, La Coruña, Cádiz, Mahón y Barcelona. A su llegada a La Coruña, a las nueve de la mañana del 13 de septiembre, un centenar de turistas salieron «directamente» hacia Santiago, para hacer su regreso «en las primeras horas de la noche»<sup>76</sup>.

Las operaciones de este último transatlántico son un claro reflejo de las dificultades que padecieron las navieras de línea a causa del declive de la emigración transoceánica. Construido en 1921, el *Desirade* fue acomodado para el servicio regular entre Europa y América del Sur. Los anuncios promocionales de su tránsito por los puertos de Bilbao, Vigo y La Coruña, llenaron las secciones comerciales de muchos diarios locales, dirigiéndose principalmente al pasaje en tercera clase. Desde finales de la década, sin embargo, el buque prestó servicio esencialmente en el naciente mercado de los cruceros turísticos, tanto por iniciativa de la propia naviera como de las agencias de viajes. No en vano, su nombre aparece a menudo en las crónicas marítimas de varios puertos españoles. Las crónicas portuarias de Santa Cruz de Tenerife, por ejemplo, registran el paso del «buque de recreo» *Desirade* los días 3 de abril de 1932 y 15 de abril de 1933. En ambos casos, realizaba en un crucero entre Burdeos y Marsella<sup>77</sup>.

Figura 4.12 Aviso promocional de unos cruceros de la naviera francesa Cyprien Fabre (1928)



Fuente: *Correspondance d'Orient. Politique, Économique y Financière*, n° 360, diciembre de 1927, 284

<sup>76</sup> *El Orzán*, 14 de septiembre de 1930, 1. Según la prensa balear, la escala en Mahón fue finalmente anulada; *La Voz de Menorca*, 16 de septiembre de 1930, 3; *El Bien Público*, 16 de septiembre de 1930, 2.

<sup>77</sup> *La Prensa*, 04 de abril de 1932, 1; *La Prensa*, 16 de abril de 1933, 2 y 4.

#### 4.5 LOS AÑOS TREINTA: UNA PRIMERA CUANTIFICACIÓN

Sobre la base de las fuentes consultadas, todo indica que el tráfico cruceístico aumentó de manera significativa en la primera mitad de los años treinta. Sin embargo, es preciso puntualizar que la falta de cifras oficiales impide corroborar plenamente esta afirmación. Como es notorio, sólo a partir de 1929 se recopilaron los primeros datos sobre el turismo receptivo español, a raíz de la creación del Patronato Nacional de Turismo (PNT), la «primera» administración turística pública española<sup>78</sup>. Entre las principales novedades que incorporó la nueva entidad, con la que se ampliaba «considerablemente la presencia estatal en asuntos turísticos», destaca precisamente la puesta en marcha de un servicio de estadísticas, a partir de la labor de las distintas oficinas locales de información turística que fueron distribuyéndose en todo el territorio nacional<sup>79</sup>. Con ello, el Estado venía a subsanar una laguna que ya por entonces se advertía. En un interesante editorial periodístico publicado en julio de 1929, bajo el título de «Labor necesaria. El turismo y las estadísticas», se consideraba que

las estadísticas, cuidadosamente formadas, permitirán conocer con toda exactitud el número de extranjeros que vienen a nuestro país, la nacionalidad de los mismos, el tiempo de su permanencia en España y los lugares que, preferentemente, visiten. Nos indicarán cuáles son las fronteras y puertos que reciben ese contingente y en qué proporción [...]. Nos documentarán acerca de las épocas del año en que preferentemente se visita nuestra patria y podrán presentar cuadros completos climatológicos referidos a las distintas regiones y ciudades españolas. Si semejantes estadísticas serán de grandísima utilidad para el público, la misma servirá de punto en favor ante todo y sobre todo, de la obra del Patronato, y especialmente de sus trabajos de propaganda<sup>80</sup>.

Pero en cuanto a la información sobre el tráfico de cruceros, el asunto se complica extremadamente. De la documentación conservada en el Archivo General de la Administración, se desprende que las delegaciones locales del PNT no contemplaron por lo menos hasta 1933 la diferencia entre los extranjeros que llegaban en «crucero de turismo» y aquellos que viajaban en «línea regular». A menudo se clasificaba un viaje de crucero como una operación de línea regular o viceversa. Además, buena parte de la documentación de estas oficinas se ha lamentablemente extraviado, quedando disponibles sólo algunas fragmentadas notificaciones que hacen referencia casi exclusivamente a la temporada de 1935. Todo esto dificulta cualquier análisis comparativo —excepto en los casos de Mallorca y Barcelona, cuyos datos proceden de otras fuentes— e impide evaluar en la justa medida cómo evolucionó el sector en el período temporal comprendido en este capítulo.

Una primera muestra de la magnitud que se alcanzó a mediados de los años treinta, procede del puerto de Tenerife. La Oficina de Información y Turismo de Santa Cruz tenía en previsión para el año 1935 un total de 34 escalas de «cruceros de turismo». La propia delegación del PNT también

<sup>78</sup> En este sentido, Moreno (2007), 117; Esteve y Fuentes (2000), 29.

<sup>79</sup> Moreno (2007), 121-125; Cal y Correyero (2008), 136. En febrero de 1929 el PNT contaba con 18 delegaciones en varios puntos del país, situadas «principalmente para controlar todos los importantes puertos españoles de llegada y salida de turismo, la frontera con Francia y las capitales interiores más turísticas». Todas ellas estaban «centralizadas» con Madrid e «intercomunicadas por el teléfono o el correo».

<sup>80</sup> «Labor necesaria: el turismo y las estadísticas», *La Vanguardia*, 10 de julio de 1929, 19.

especificaba que en la estimación faltaban las operaciones de otros «varios» buques, «no teniendo de ellos fecha fija»<sup>81</sup>. Tras un laborioso análisis de las crónicas marítimas diarias del puerto de Santa Cruz, se deduce que las escalas en 1935 fueron en efecto no menos de 45, por un movimiento aproximado de más de 22.000 pasajeros de tránsito (tabla 4.13).

A finales de año, *La Prensa* celebraba la «extraordinaria» corriente turística que había «inundado» la isla canaria. Tenerife había conseguido asentarse en los circuitos marítimos de las grandes navieras y agencias de viajes extranjeras, «principalmente» las inglesas y alemanas<sup>82</sup>. La elevada participación de algunas de estas iniciativas, como el caso de los 1.234 pasajeros que condujo el *Monte Rosa* a principios de marzo, es uno de los aspectos más llamativos, al igual que su escasa estacionalidad. Si bien presenta sus ápices en la temporada veraniega, el puerto de Santa Cruz registró operaciones de tránsito a lo largo de todo el año, con la única excepción del mes de noviembre.

Gracias a la labor organizativa de las primeras agencias de viajes tinerfeñas, desaparecieron también las «grandes dificultades» que habían caracterizado las excursiones al interior de la isla en los primeros años veinte<sup>83</sup>. En calidad de «delegaciones» de las empresas extranjeras, la función receptiva de estas «agencias de turismo», como por aquel entonces solían denominarse, consistía en ocuparse de la organización de las diferentes excursiones terrestres, siendo la más solicitada la visita al Valle de la Orotava (figura 4.14). Incluso el príncipe Jorge de Inglaterra se dirigió a ese paraje el 30 de enero de 1935, durante un exclusivo crucero que los duques de Kent efectuaron junto a otros 384 pasajeros. A pesar del «estado desapacible del tiempo», que entorpeció la llegada del *Duchess of Richmond* a las Islas Canarias, el príncipe declaró que le había «satisfecho mucho» la breve escala en Tenerife, especialmente «encantándole el Valle de la Orotava»<sup>84</sup>.

El creciente tráfico de cruceros no sólo benefició a la economía tinerfeña. Siempre en 1935, el puerto de Cádiz registró el tránsito de 39 buques de recreo, por un movimiento aproximado de 17.000 pasajeros. Un informe detallado de la delegación local del PNT destaca el claro predominio de los barcos ingleses (19) y alemanes (7)<sup>85</sup>. Pero según se observa en la tabla 4.15, es evidente que el negocio de los cruceros se había expandido también en otros países del continente europeo, permitiendo la llegada de turistas polacos, suecos, belgas, italianos, así como holandeses, yugoslavos y noruegos. Dos de las escalas en el puerto andaluz las efectuó el *Stella Polaris*, uno de los primeros buques construidos «específicamente para cruceros». En servicio desde 1927, la pequeña unidad de transporte de la naviera Bergen Line disponía de una capacidad máxima de alojamiento para 169

<sup>81</sup> Archivo General de la Administración (en adelante AGA), Sección Cultura, legajo 11996.

<sup>82</sup> *La Prensa*, 03 de noviembre de 1935, 1.

<sup>83</sup> «Dificultades para el Turismo», *La Prensa*, 27 de septiembre de 1923, 1.

<sup>84</sup> «La llegada a Tenerife de los Duques de Kent», *La Prensa*, 31 de enero de 1935, 1.

<sup>85</sup> AGA, Sección Cultura, legajo 11996.

pasajeros, distribuidos en 105 camarotes. Lo más destacable del «exclusivo» buque noruego es que la mayoría de sus camarotes contaban con baño privado, algo poco común para la época<sup>86</sup>.

**Tabla 4.13 Movimiento de buques de cruceros en el puerto de Santa Cruz de Tenerife (1935)**

BARCO	Puerto de Salida	Día de llegada	TRB	Pasajeros en tránsito
Viceroy of India	Southampton	11/01	19.627	268
Duchess of Richmond	Southampton	30/01	20.022	386
Homeric	Southampton	30/01	34.351	700
Arandora Star	Southampton	31/01	15.305	304
Monte Rosa	Hamburgo	07/02	13.882	635
Atlantis	Southampton	20/02	15.135	404
General Von Steuben	Bremen	25/02	14.690	241
Milwaukee	Hamburgo	26/02	16.699	326
Monte Rosa	Hamburgo	07/03	13.882	1.234
Duchess of Richmond	Southampton	31/03	20.022	415
Columbus	Bremen	11/04	32.565	893
Kerguelen	Burdeos	25/04	10.123	112
Moldavia	Londres	09/05	16.556	500
Milwaukee	Génova	23/05	16.699	400
Doric	Londres	01/06	16.484	660
Moldavia	Londres	06/06	16.556	556
General Von Steuben	Génova	07/06	14.690	314
Montclare	Liverpool	22/06	16.314	630
Orama	Southampton	06/07	19.819	266
Strathnaver	Southampton	11/07	22.283	779
Montrose	Southampton	12/07	16.402	664
Doric	Londres	12/07	16.484	656
City of Nagpur	Southampton	20/07	10.136	204
Empress of Australia	Southampton	26/07	21.833	448
Voltaire	Southampton	02/08	13.248	449
Amerique	Burdeos	05/08	8.396	246
Lancastria	Liverpool	15/08	16.243	634
Voltaire	Southampton	16/08	13.248	449
Montclare	Liverpool	17/08	16.314	820
Strathnaver	Southampton	22/08	22.283	1.022
Homeric	Southampton	31/08	34.351	694
Lancastria	Liverpool	13/09	16.243	669
Montclare	Liverpool	14/09	16.314	600
Montrose	Southampton	20/09	16.402	795
Stella Polaris	Oslo	27/09	5.020	171
Amerique	Burdeos	07/10	8.396	173
St. Louis	Hamburgo	07/10	16.723	284
Monte Rosa	Hamburgo	11/10	13.882	400
General Von Steuben	Génova	14/10	14.690	296
Atlantis	Southampton	26/10	15.135	339
Atlantis	Southampton	25/12	15.135	¿?
Voltaire	Southampton	28/12	13.248	370
Cap Arcona	Hamburgo	29/12	27.561	433
Milwaukee	Hamburgo	30/12	16.699	496
Monte Rosa	Hamburgo	30/12	13.882	700

\* Los datos sobre el tonelaje proceden del *Lloyd's Register of Shipping*, 1935  
Fuente: AGA, Sección Cultura, legajo 11996; *La Prensa*, ediciones diarias de 1935

<sup>86</sup> Dawson (2000), 21-22; Paniagua (1998), 16-18. El buque *Stella Polaris* media aproximadamente 5.000 TRB.



Figura 4.14 Aviso promocional de los servicios receptivos de cruceros en Tenerife (1932)

**Camacho's Excursions** Agencia de Turismo

AGENTE DE THOS. COOK & SON LTD., LONDRES

Relación de los vapores de recreo que hasta la presente fecha tienen anunciada su visita a este puerto para la temporada del año presente, y que están a cargo de esta Agencia:

Febrero, 19.—PARIS	34.569 t.—French Line.
Marzo, 25.—PARIS	34.569 t.—French Line.
Marzo, 27-28.—MEXIQUE	12.200 t.—French Line.
Abril, 3.—DESIRADE	9.645 t.—Chargeurs Reunis.
Abril, 15.—LACONIA	19.695 t.—Cunard Line.
Mayo, 6.—STELLA POLARIS	6.000 t.—B. y N. Line.
Mayo, 30.—ARANDORA STAR	14.694 t.—Blue Star Line.
Junio, 10.—ATLANTIS	15.135 t.—Royal Mail Line.
Junio, 24.—ORFORD	19.942 t.—Orient Line.
Agosto, 8.—BRAZZA	10.193 t.—Chargeurs Reunis.
Octubre 13.—STELLA POLARIS	6.000 t.—B. y N. Line.
Octubre, 30.—ATLANTIS.	15.135 t.—Royal Mail Line.

Oficinas de información: Bethencourt Alfonso, 15.—Teléfono, núm. 685.  
SANTA CRUZ DE TENERIFE

Fuente: *La Prensa*, 20 de febrero de 1932

La europeización de los cruceros compensaba la sensible reducción de las escalas norteamericanas. En la temporada de 1935, el puerto gaditano registró la llegada de tan sólo 4 buques que habían salido de Nueva York. Este último dato tiene una doble interpretación. Bien es cierto que durante los años treinta la llegada a Europa de los turistas estadounidenses experimentó un claro retroceso como lógica consecuencia de la crisis económica<sup>87</sup>. No obstante, en el caso específico del puerto de Cádiz, la disminución parece también debida a un cambio que se produjo en los circuitos turísticos. En ese transcurso, se aprecia una creciente predilección por las localidades del Mediterráneo español, especialmente Barcelona y Palma de Mallorca.

En el caso de Barcelona, la década se abrió con el cierre de la Exposición Internacional. La resonancia de este gran acontecimiento, que tuvo lugar entre mayo de 1929 y julio de 1930, generó una gran afluencia de turistas<sup>88</sup>. A falta de datos oficiales, la revista *Barcelona Atracción* cuantificó el número de visitantes en 345.000 durante el año 1929 y 357.000 en 1930 (gráfico 4.16). La información que aporta la revista de la SAF muestra un notable aumento con respecto al 1928 (181.000). En los años de la exposición, los turistas de nacionalidad extranjera fueron respectivamente 82.500 y 89.000, «correspondiendo el mayor contingentes de visitantes a los franceses [18.000 y 19.600] y norteamericanos [17.800 y 18.500]»<sup>89</sup>. Estas cifras, que procedían de la Jefatura de Policía, sólo incluyen los viajeros que habían pernoctado en uno de los hoteles, fondas y pensiones de la capital, «quedando aún por contar los millares que no causaron estancias en los establecimientos

<sup>87</sup> Fernández (1991), 240-242, 277-279.

<sup>88</sup> Sobre este suceso, Blasco (2005), 243-283. Si bien el certamen terminaba oficialmente el 15 de enero de 1930, el Ayuntamiento decidió prorrogar los actos hasta finales de julio de 1930.

<sup>89</sup> *Barcelona Atracción*, nº 237, marzo de 1931, 72.

hoteleros, por tener en Barcelona parientes, deudos o amigos en cuyas casas se alojaron»<sup>90</sup>. Al mismo tiempo, no se contabilizaron a los «otros miles» de turistas que habían llegado a bordo de los «vapores de turismo» (gráfico 4.17). Hasta hacía «algunos años hubiera parecido un sueño» todo esto, comentaban en la SAF, ya que «Barcelona lo era todo menos una ciudad de turismo»<sup>91</sup>.

**Tabla 4.15 Movimiento de buques de cruceros en el puerto de Cádiz (1935)**

BARCO	Puerto de Salida	Día de Llegada	TRB	Pasajeros en tránsito
Samaria	Nueva York	12/02	19.597	285
Monte Rosa	Hamburgo	13/02	13.882	626
Statendam	Nueva York	17/02	28.291	537
Milwaukee	Hamburgo	02/03	16.699	416
Monte Rosa	Hamburgo	09/03	13.882	1.244
Oceania	Génova	12/04	19.507	238
Kraljica Marija	Susak	18/04	10.196	273
Moldavia	Londres	22/04	16.556	339
Gripsholm	Gotemburgo	29/04	17.944	475
Cap. Saint Jacques	Burdeos	29/05	8.009	84
Stella Polaris	Bergen	07/06	5.020	112
Vandyck	Southampton	11/06	13.241	323
Voltaire	Southampton	11/06	13.248	332
Monte Rosa	Hamburgo	13/06	13.882	870
Doric	Londres	19/06	16.484	707
Moldavia	Londres	25/06	16.556	239
Vandyck	Londres	30/06	13.241	286
City of London	Southampton	08/07	8.956	85
Volendam	Nueva York	13/07	15.434	420
Strathnaver	Southampton	14/07	22.283	783
Resolute	Nueva York	20/07	19.703	308
City of Nagpur	Southampton	30/07	10.136	282
Drottningholm	Gotemburgo	01/08	11.055	825
Esperance Bay	Southampton	11/08	14.176	605
Vandyck	Southampton	21/08	13.241	474
Cap. Tourane	Burdeos	22/08	8.009	475
Strathnaver	Southampton	25/08	22.283	1.052
Esperance Bay	Southampton	25/08	14.176	594
Carthage	Londres	29/08	14.182	350
City of Nagpur	Southampton	03/09	10.136	274
Milwaukee	Hamburgo	04/09	16.699	217
Albertville	Amberes	07/09	10.769	175
Strathnaver	Southampton	18/09	22.283	821
Kościuszko	Gdynia	18/09	6.522	500
Albertville	Amberes	25/09	10.769	176
Stella Polaris	Bergen	01/10	5.020	171
Strathmore	Southampton	10/10	24.000	360
Monte Rosa	Hamburgo	16/10	13.882	434
Voltaire	Southampton	18/10	13.248	234

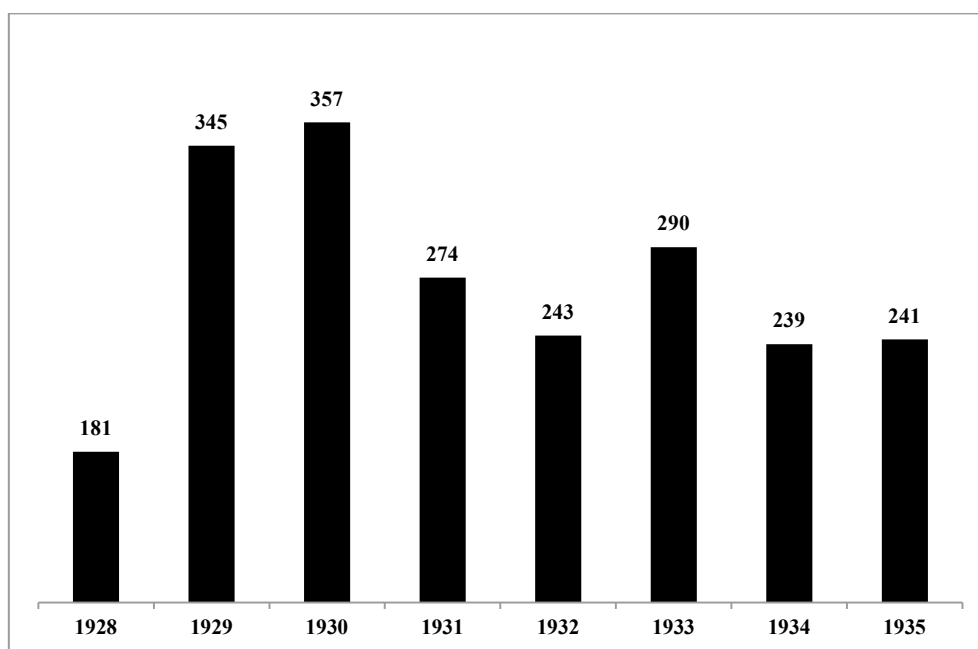
\* Los datos sobre el tonelaje proceden del *Lloyd's Register of Shipping*, 1935

Fuente: AGA, Sección Cultura, legajo 11996

<sup>90</sup> *Ibidem*.

<sup>91</sup> *Barcelona Atracción*, n° 249, marzo de 1932, 71.

**Gráfico 4.16 Movimiento de viajeros alojados en los establecimientos hoteleros de Barcelona  
Miles de personas (1929-1935)**



Fuente: elaboración propia sobre datos de la revista mensual *Barcelona Atracción* (ediciones 1929-1936)

El auge del turismo en Barcelona no tiene una sino varias explicaciones. Ante todo pone de manifiesto el trabajo de promoción y fomento de la SAF. Hacia 1930, la organización turística contaba con cerca de 200 delegados en el extranjero, distribuidos de la siguiente forma: 83 en Europa, 95 en América y 20 representantes entre África, Asia y Oceanía<sup>92</sup>. A la labor de la SAF, hay que añadir la implicación del PNT, que se encaminó especialmente hacia la puesta en escena de la Exposición Internacional. Además de la apertura de una propia oficina de información en el centro de Barcelona y otras 5 delegaciones en el resto de Cataluña, el Patronato llevó a cabo una amplia y variada campaña de propaganda en el extranjero, promocionando tanto el certamen de Barcelona como la simultánea Exposición Iberoamericana de Sevilla<sup>93</sup>. Entre los cometidos propagandísticos que emprendió la entidad pública, destaca la «feliz iniciativa» de invitar un amplio y selecto contingente de periodistas y redactores de la prensa internacional<sup>94</sup>. Entre octubre y noviembre de 1929, tres diferentes grupos de representantes de la prensa inglesa, francesa, alemana y estadounidenses, entre otras nacionalidades, fueron recibidos con todo tipo de obsequio en diferentes ciudades españolas, pero especialmente en Sevilla y Barcelona. En ésta última, varias «autoridades» acompañaron a los periodistas en la visita de los diferentes pabellones de la exposición, además de organizarles unas excursiones por la costa de Cataluña. Algunos medios extranjeros publicaron en los meses siguientes «largos artículos» y

<sup>92</sup> Un extracto de la *Memoria* en *Barcelona Atracción*, nº 237, marzo de 1931, 72-73

<sup>93</sup> La exposición de Sevilla abrió oficialmente sus puertas el 9 mayo de 1929, día de la solemne inauguración, y se prolongó hasta finales de junio de 1930.

<sup>94</sup> Cal y Correyero (2008), 149-152.

«crónicas suficientemente propagandísticas» sobre los recursos turísticos locales<sup>95</sup>. Con este proceder, por así decirlo, los responsables del PNT habían puesto en práctica una de las máximas más ciertas sobre el turismo receptor. El presidente de la SAF de Barcelona, Mariano Rubió y Bellvé, lo resumía perfectamente en un artículo titulado «El Rendimiento del Turismo»: «todas las formas de reclamo pueden ser útiles para atraer al extranjero, pero la más esencial de las maneras de conseguirlo es que el visitante quede satisfecho de su estancia»<sup>96</sup>.

El fomento del turismo en Barcelona, y Cataluña en general, también se vio beneficiado por los cambios que se adoptaron en el seno del Patronato tras la llegada de la República, lo que garantizó una mayor autonomía para la administración local. Dichos cambios pueden ser considerados como el primer caso de descentralización administrativa en materia turística, ya que implicó la transferencia de competencias a favor de la *Generalitat* para la «organización y desarrollo del turismo»<sup>97</sup>. En junio de 1932, Cataluña ya contaba con su propia oficina de turismo, facilitando en su primer mes de actividad un total de 556 informaciones al público<sup>98</sup>. Con la nueva ordenación se creó también una más estrecha relación entre la administración estatal y los entes locales. Por el contrario, en opinión del presidente de la SAF de Barcelona,

con la organización primitiva del Patronato, éste aparentaba desconocer la existencia, en diversas ciudades de la nación, de instituciones especiales dedicadas a fomentar el turismo en la zona de su acción peculiar<sup>99</sup>.

Y finalmente, aunque no sea la última razón en orden de importancia, se encuentran los efectos de la propia Exposición Internacional. Más bien que la afluencia de «forasteros» durante el certamen, el mejor legado que ésta dejó a la ciudad fue la imagen de «modernidad» y «eficiencia» hacia el exterior, convirtiéndose en un poderoso reclamo turístico para los años siguientes. Salvando las distancias, no parece descabellado afirmar que la Exposición de 1929 fue para la ciudad lo que muchas décadas después significó la celebración de las Olimpiadas. Un reportero estadounidense, de visita a la Exposición, hacía la siguiente descripción:

*Barcelona is by far the most beautiful and progressive city in all of Spain. I might even go so far as to assert it is one of the most beautiful and progressive city in all Europe (...). Barcelona is still a Spanish city with all the color and atmosphere combined with the novelty and gaiety of the most up-to-date continental metropolis*<sup>100</sup>.

Cinco años después, una reseña promocional sobre un crucero estadounidense la definía como «*the modernistic city of Old Spain*»<sup>101</sup>. Este último crucero fue precisamente el que dio lugar a la «inauguración de la temporada de turismo marítimo de 1935» en Barcelona. Tras efectuar una escala

---

<sup>95</sup> *Ibidem*.

<sup>96</sup> *La Vanguardia*, 17 de abril de 1932, 6.

<sup>97</sup> Sobre este tema, Moreno (2007), 128-130.

<sup>98</sup> *La Vanguardia*, 08 de julio de 1932, 7.

<sup>99</sup> «El Rendimiento del turismo», *La Vanguardia*, 17 de abril de 1932, 6.

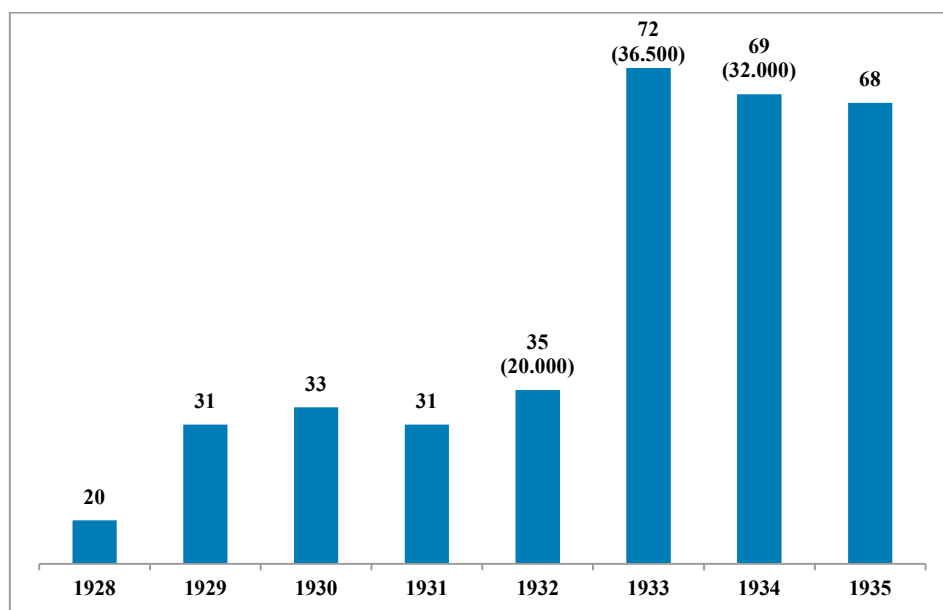
<sup>100</sup> «A Broadwayite abroad. Barcelona days and nights», *Syracuse Herald*, 20 de agosto de 1929, 15.

<sup>101</sup> «Resolute world tour», *Oakland Tribune*, 29 de noviembre de 1934, 14.

en Palma de Mallorca, el buque *Resolute* recaló en la estación marítima «a primeras horas» de la mañana del 24 de enero, con a bordo 224 pasajeros<sup>102</sup>. En menos de un mes, el puerto de Barcelona recibió la visita de otras 3 expediciones estadounidenses (tabla 4.18). Muy celebrada fue especialmente la primera llegada del *Aquitania*, el mayor buque que había transitado por Barcelona hasta la fecha<sup>103</sup>. Debido a sus dimensiones –275 m. de eslora, 11 m. de calado y 45.000 TRB– el famoso barco de la Cunard no pudo entrar en la estación marítima aquel sábado 9 de febrero, quedando «fondeado en la rada, a una media milla al sur del rompeolas». Esta circunstancia no impidió que fueran «muchos los curiosos» que se acercaron al puerto para «admirar la belleza de la imponente mole británica»<sup>104</sup>. En 1935, la SAF contabilizó un total de 68 escalas. El tráfico de cruceros había crecido mucho a mediados de la década. El mayor movimiento se alcanzó en 1933, con un total de 72 operaciones de escala. El espectacular incremento asume una mayor trascendencia si tenemos en cuenta que los cruceristas en 1933 fueron aproximadamente 36.500, esto es, un 25% más que el total de los viajeros extranjeros que habían pernoctado ese mismo año en la capital catalana.

Debemos felicitarlos de ello muy sinceramente ya que antes, desgraciadamente, en la mayoría de los cruceros que organizaban las grandes compañías de navegación por el Mediterráneo, no figuraba la escala de Barcelona<sup>105</sup>.

**Gráfico 4.17 Evolución de las escalas de cruceros en el puerto de Barcelona (1929-1935)\***



\* Entre paréntesis, el total de pasajeros

Fuente: elaboración propia sobre datos de la revista mensual *Barcelona Atracción* (eds. 1929-1936)

<sup>102</sup> *La Vanguardia*, 25 de enero de 1935, 20.

<sup>103</sup> El buque inglés superaba al buque *France* de la Compagnie Générale Transatlantique, que había hecho escala en Barcelona el 22 de enero de 1930, y al buque alemán *Columbus* que fondeó en marzo de 1932; éste último había desplazado 2.198 pasajeros; *Barcelona Atracción*, n.º 251, mayo de 1932, 148.

<sup>104</sup> *La Vanguardia*, 10 de febrero de 1935, 12.

<sup>105</sup> *La Vanguardia*, 05 de marzo de 1930, 20.

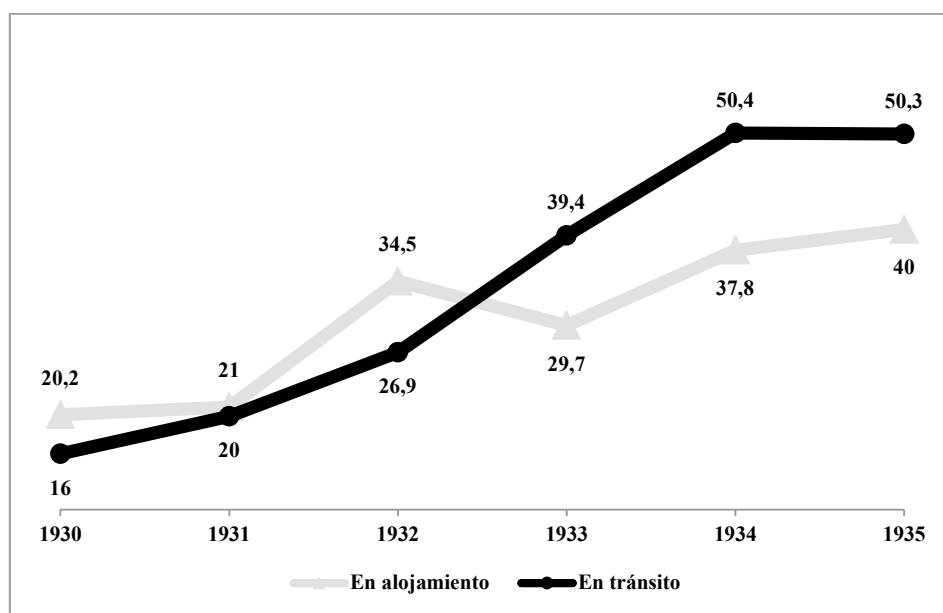
Tabla 4.18 Movimiento de buques de cruceros en el puerto de Barcelona (1935)\*

BARCO	Puerto de Salida	Día de llegada	Pasajeros en tránsito
Resolute	Nueva York	24/01	224
Empress of Australia	Nueva York	30/01	209
Aquitania	Nueva York	09/02	594
Samaria	Nueva York	19/02	238
Laconia	Liverpool	07/03	285
Aquitania	Nueva York	18/03	645
Monte Rosa	Hamburgo	29/03	791
Duchess of Atholl	Liverpool	07/04	162
Duchess of Richmond	Liverpool	12/04	361
Vandyck	Liverpool	24/04	227
Atlantis	Southampton	09/05	208
Mariette-Pacha	Marsella	10/05	400
Milwaukee	Génova	16/05	414
Moldavia	Southampton	24/05	¿?
Montclare	Liverpool	25/05	521
Mariette-Pacha	Marsella	26/05	400
Kraljica Marija	Susak	27/05	¿?
Arandora Star	Southampton	29/05	229
General Von Steuben	Génova	29/05	¿?
Montclare	Liverpool	07/06	539
Orford	Southampton	09/06	300
Sidi-Bel-Abbès	Marsella	10/06	172
Strathaird	Southampton	19/06	958
Moldavia	Southampton	21/06	263
Strathnaver	Southampton	26/06	¿?
Moldavia	Southampton	05/07	
Mongolia	Londres	12/07	¿?
City of London	Southampton	15/07	¿?
Resolute	Nueva York	17/07	¿?
Voltaire	Southampton	19/07	¿?
Moldavia	Southampton	19/07	¿?
Montrose	Londres	26/07	¿?
Augustus	Génova	27/07	¿?
Mongolia	Southampton	29/07	¿?
Montclare	Southampton	02/08	¿?
Britannia	Belfast	09/08	180
Esperance Bay	Southampton	09/08	605
Montrose	Londres	09/08	¿?
Asturias	Southampton	14/08	600
Esperance Bay	Southampton	23/08	594
Tuscania	Liverpool	23/08	700
Montrose	Southampton	23/08	805
Asturias	Southampton	29/08	524
Voltaire	Southampton	30/08	1.134
Doric	Liverpool	30/08	
Lancastria	Londres	31/08	716
General Von Steuben	Génova	03/09	400
Orontes	Southampton	09/09	451
Atlantis	Southampton	13/09	¿?
Arandora Star	Liverpool	26/09	¿?
Montclare	Liverpool	27/09	¿?
Atlantis	Southampton	04/10	225
General Von Steuben	Génova	05/10	¿?
Montclare	Liverpool	11/10	¿?
Kraljica Marija	Susak	11/10	¿?
Arandora Star	Southampton	17/10	161

\* Faltan los datos relativos a 12 operaciones de escala  
Fuente: ediciones diarias de *La Vanguardia* (año 1935)

En los años treinta, también Mallorca vivió su primer auge turístico. El turismo se convirtió en «la industria quizás más próspera y de más rendimiento» de la isla<sup>106</sup>. En una época en la que la economía local sufría más que otras las consecuencias de la crisis económica internacional –el movimiento de mercancías en el puerto de Palma descendió un 44% en el primer lustro de la década– el negocio turístico constituyó el mejor contrapeso, garantizando una «saneada fuente de riqueza»<sup>107</sup>. Según algunas estimaciones relativas al año 1933, los ingresos procedentes del turismo se calculaban en torno a los 30 millones de pts., frente a los 87 millones que producía la totalidad del sector agrario<sup>108</sup>. Como se observa en el gráfico 4.19, la afluencia turística experimentó una constante expansión, tanto en el número de cruceristas como para los viajeros alojados en los establecimientos hoteleros, excepción hecha para éstos últimos en la temporada de 1933. De acuerdo con estas cifras, el crucero se convirtió en la modalidad turística predominante, con un movimiento que llegó incluso a cuantificarse por encima de los 50.000 pasajeros en los años 1934 y 1935.

**Gráfico 4.19 Evolución del movimiento de turistas en Mallorca**  
Miles de personas (1930-1935)



Fuente: datos de Barceló (1966)

El espectacular incremento era la lógica consecuencia del mayor número de escalas. La estación marítima de Palma de Mallorca registró la visita de 234 buques de recreo en la temporada de 1934, frente a las 83 operaciones de tránsito que se habían realizado en 1930 (gráfico 4.20). Pese a un ligero descenso en 1935, el puerto mallorquín se posicionaba como el más importante en su género en España, superando con gran diferencia a los demás puertos del país. A su llegada a la isla, los

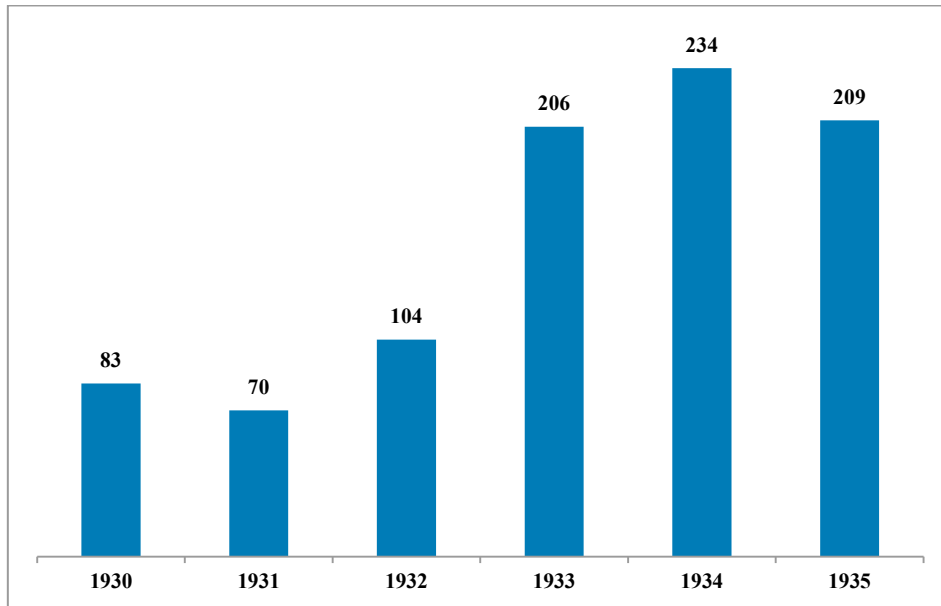
<sup>106</sup> Barceló (1966), 47-61; Lavour (1980a), 75 y Lavour (1980b), 59.

<sup>107</sup> Barceló (1966), 49.

<sup>108</sup> Barceló y Frontera (2000), 24.

cruceros se encontraban con la oportunidad de elegir entre una amplia oferta de excursiones organizadas, tanto hacia el interior como por la zona costera. En tren o en autocares, el personal receptivo los acompañaba en las respectivas visitas. Pollença, Formentor, la Serra de Tramuntana o incluso el campo de golf de Alcudia, éste último desde 1934, eran los destinos terrestres más solicitados por los visitantes extranjeros<sup>109</sup>.

**Gráfico 4.20 Evolución del tráfico de cruceros en Palma de Mallorca  
Número de escalas (1930-1935)**



Fuente: datos de Barceló (1966)

Entre los factores que concurrieron a estos resultados, destaca la «magnífica» labor de la sociedad Fomento del Turismo<sup>110</sup>. La actividad del sindicato de iniciativa turística de Palma de Mallorca, que se había constituido en 1905, se desarrolló en dos vertientes principales. Por un lado, la promoción en el extranjero. Por el otro, reivindicó «tenazmente» la mejora de las comunicaciones marítimas con la península, así como la eliminación de toda barrera que pudiera entorpecer la llegada de los grandes buques extranjeros. Una de éstas era el llamado Impuesto de Obras del Puerto, cuyo gravamen seguía afectando a los turistas marítimos en tránsito por España. A los cruceros se les cobraba «indebidamente» un doble impuesto de desembarque, si bien lo hicieran «tan sólo por unas horas». En la segunda asamblea del FESIT (Federación Española de Sindicatos e Iniciativa del Turismo), que

<sup>109</sup> Barceló (1966), 59; Buades (2004), 64-65. Éste último señala que los itinerarios de la época reflejaban aún una cierta «primacía del paisatge muntanyenc», y que las agencias locales «seguien promovent les visites als vells valors muntanyencs por sobre de la platja».

<sup>110</sup> Barceló y Frontera (2000), 20-24; Serra y Company (2000), 73, Buades (2004), 62-63.



tuvo lugar en Barcelona en julio de 1933, el delegado mallorquín avanzó la propuesta de solicitar al gobierno la «supresión» del impuesto<sup>111</sup>.

Desde la creación del Patronato Nacional de Turismo, la administración estatal se mostraba más receptiva a escuchar este tipo de reivindicaciones. En julio de 1929, por ejemplo, ante la «solicitud» de las «entidades que representa[ba]n las fuerzas vivas» de las Islas Baleares y Barcelona para el fomento de las «comunicaciones marítimas», un decreto del gobierno autorizó a la compañía concesionaria del servicio, la Transmediterránea, a efectuar tres nuevas expediciones semanales entre los puertos de Barcelona y Palma hasta finales de año<sup>112</sup>. Aunque fuera «con carácter temporal», y condicionada por tanto a la duración de la Exposición de Barcelona, la decisión del gobierno de «acceder a tan justa pretensión» estaba finalizada expresamente a «favorecer el turismo tanto nacional como extranjero», que en proporciones «cada día más considerables» se dirigía hacia Mallorca<sup>113</sup>.

El flujo de visitantes a la isla recibió un impulso decisivo con el Real Decreto 2674 del 4 diciembre de 1930, que convocó un nuevo concurso para los servicios marítimos entre la península y el puerto de Palma (entre otras líneas)<sup>114</sup>. En virtud de la nueva disposición, el servicio de transporte de la Transmediterránea aumentó tanto en frecuencia como en capacidad de los barcos, estableciendo un total de 6 servicios semanales con Barcelona, dos con Valencia, uno con Alicante y otro con el puerto de Tarragona<sup>115</sup>. Y unos meses más tarde, «vista la comunicación del Patronato Nacional del Turismo», fue adoptada una orden para facilitar las operaciones de «cambio de moneda» para los pasajeros que viajaban a bordo de los buques extranjeros, «con el fin de ganar la considerable pérdida de tiempo»<sup>116</sup>. A este efecto, la nueva medida autorizaba que dichas operaciones pudieran hacerse previamente «a bordo» de los barcos, anulando la obligación de que el cambio de divisas tuviera que realizarse exclusivamente «en tierra»<sup>117</sup>.

El intento de la administración central por desenredar cualquier obstáculo que pudiera entorpecer la atracción de turistas extranjeros resulta evidente en otra disposición emanada a principio de 1934, en cuyo preámbulo el gobierno manifestaba la voluntad de «prestar decidido apoyo a cuanto se refiere al fomento del turismo»<sup>118</sup>. Si bien el decreto del Ministerio de la Gobernación del 23 de enero de 1934 estaba dictado para reglamentar un cierto «movimiento irregular de inmigración de extranjeros en las islas Baleares», endureciendo por tanto las formalidades burocráticas en tema de pasaportes y visados, al mismo tiempo se establecían las «máximas facilidades» para «aquellos extranjeros que

---

<sup>111</sup> AGA, Sección Cultura, legajo 12201. El FESIT se había constituido en enero de 1932 durante la primera asamblea que se había celebrado en Valencia.

<sup>112</sup> *Gaceta de Madrid*, 18 de julio de 1929, 426.

<sup>113</sup> *Ibidem*.

<sup>114</sup> *Gaceta de Madrid*, 05 de diciembre de 1930, 1450-1460. El decreto hacía referencia a cinco diferentes rutas: de la península al archipiélago; de la península con el norte de África, de la península con las islas Canarias; de la península a Fernando Poo, y finalmente los servicios interinsulares de Canarias.

<sup>115</sup> *Ibidem*; *Gaceta de Madrid*, 31 de enero de 1931, 563-564. Sobre este tema, Barceló (1966), 57.

<sup>116</sup> *Gaceta de Madrid*, 03 de julio de 1931, 76-77.

<sup>117</sup> *Ibidem*.

<sup>118</sup> *Gaceta de Madrid*, 24 de enero de 1934, 614-616. Sobre ambas disposiciones, Esteve y Fuentes (2000), 28-29.

visit[as]en el territorio insular con el sólo objeto de poder admirar las bellezas que encierra en sus aspectos panorámicos, arquitectónico, climatológico, etcétera». Para ello, la nueva ley facultaba incluso el desembarco a «todo extranjero» que formaba parte en un «viaje colectivo de turismo», si bien estuviera desprovisto del «referido pasaporte o permiso». En este caso, la norma prescribía la única obligación por parte del capitán del buque o de la casa consignataria de «facilitar a los funcionarios de servicio» una «relación nominal» de estos pasajeros, «con expresión de la documentación que ha[bía]n ostentado al embarcar y [el] motivo del viaje»<sup>119</sup>.

Otro puerto mediterráneo que fue tomando protagonismo es el de Málaga. Los primeros buques de cruceros empezaron a transitar a mediados de los años veinte, en línea con el despegue turístico que experimentó la ciudad andaluza<sup>120</sup>. En 1935, se contabilizan no menos de 31 operaciones de escalas, por un total aproximado de 15.000 pasajeros<sup>121</sup>. Los datos de la oficina local del PNT confirman la supremacía de los barcos de bandera inglesa (15) y alemana (6), así como el tránsito de 2 buques procedentes de Nueva York, el *Statendam* y el *Samaria*. La ruta que siguió éste último refleja el cambio que se había producido en las programaciones de los cruceros estadounidenses. El paso del *Samaria* abarcó también las escalas en Barcelona y Palma de Mallorca, en detrimento del puerto de Cádiz.

En cuanto a las ciudades del norte de España, la mayoría de las escalas se concentraron sobre todo en Vigo y La Coruña. Debido a su localización, los puertos del Cantábrico oriental quedaron apartados de las rutas crucerísticas hacia el Mediterráneo y las Islas Canarias. Aunque no se disponga de los datos definitivos, la delegación del PNT de Vigo tenía anunciadas 31 escalas durante la temporada de 1935<sup>122</sup>. De este movimiento portuario, que se repartía entre los meses de abril y octubre, hay que resaltar la llegada del transatlántico alemán *Milwaukee*, con a bordo 400 pasajeros. Su travesía entre Génova y Hamburgo supuso otras 6 escalas en España: Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Ceuta, Tenerife y Las Palmas<sup>123</sup>. También mereció una breve reseña en la prensa local el tránsito del «hermoso» *Strathnaver*, otro transatlántico que recalaba a menudo en los puertos españoles (figura 4.21). El desembarco de 854 «turistas ingleses» a finales de verano dio una «nota de colorido en la vida local».

El movimiento portuario de La Coruña presenta muchas analogías con el del Vigo. Entre mayo y octubre se verificaron 27 escalas, por un total de 14.850 pasajeros de tránsito (tabla 4.22). De acuerdo con la información del Patronato de Turismo, todos los buques que transitaron en La Coruña en 1935 habían salido de un puerto británico.

---

<sup>119</sup> *Gaceta de Madrid*, 24 de enero de 1934, 614-616.

<sup>120</sup> Barke, Mowl y Shields (2010), 202.

<sup>121</sup> AGA, Sección Cultura, legajo 11996. Es muy probable que el número de las escalas efectuadas en el puerto andaluz fuera mayor, ya que entre las notas de la delegación malagueña del PNT falta la carpeta relativa al mes de agosto.

<sup>122</sup> El informe fechado el día 3 de abril de 1935 en AGA, Sección Cultura, legajo 11996.

<sup>123</sup> *El Pueblo Gallego*, 30 de mayo de 1935, 3.

Figura 4.21 Noticia de prensa sobre una escala de un crucero en Vigo (1935)



Fuente: *El Puego Gallego*, 21 de septiembre de 1935

Tabla 4.22 Movimiento de buques de cruceros en el puerto de La Coruña (1935)

BARCO	País de procedencia	Día de llegada	TRB	Pasajeros en tránsito
Duchess of Richmond	Reino Unido	08/04	20.022	361
Moldavia	Reino Unido	01/05	16.556	614
Moldavia	Reino Unido	15/05	16.556	502
Strathaird	Reino Unido	29/05	22.284	1.007
Moldavia	Reino Unido	29/05	16.556	418
Empress of Australia	Reino Unido	09/06	21.833	437
Doric	Reino Unido	11/06	16.484	571
Moldavia	Reino Unido	12/06	16.556	486
Montclare	Reino Unido	26/06	16.314	637
Strathaird	Reino Unido	27/06	22.284	975
Moldavia	Reino Unido	10/07	16.556	437
Mongolia	Reino Unido	17/07	16.600	504
Strathnaver	Reino Unido	17/07	22.283	791
Mongolia	Reino Unido	22/07	16.600	659
Viceroy of India	Reino Unido	24/07	19.627	334
Montrose	Reino Unido	31/07	16.402	747
Montclare	Reino Unido	06/08	16.314	795
Lancastría	Reino Unido	07/08	16.243	456
Alca	Reino Unido	15/08	3.712	81
Montclare	Reino Unido	21/08	16.314	820
Strathnaver	Reino Unido	28/08	22.283	1.022
Alondra	Reino Unido	29/08	3.445	67
Montclare	Reino Unido	03/09	16.314	649
Alca	Reino Unido	12/09	3.712	65
Montrose	Reino Unido	23/09	16.402	796
Alondra	Reino Unido	26/09	3.445	56
Montrose	Reino Unido	05/10	16.402	565

\* Los datos sobre el tonelaje proceden del *Lloyd's Register of Shipping*, 1935

Fuente: AGA, Sección Cultura, legajo 11996

Este mismo rasgo se aprecia en la información relativa al puerto de Santander, aunque en este último caso se registraron solamente 6 escalas. El tránsito de los buques ingleses generó una afluencia de

3.350 pasajeros de tránsito (tabla 4.23). Pese a su estatus de reconocido centro turístico internacional, la ciudad cántabra no consiguió afianzarse en las rutas cruceísticas. En un informe enviado al Secretario General del Turismo, la oficina local del PNT hacía entrever que la «causa de ello» podía estar relacionada con la «campaña que en el extranjero se vino haciendo sobre el orden público en España», y entre cuyas secuelas cabía destacar la cancelación de «cuatro visitas de vapores que estaban anunciadas para el verano de 1935»<sup>124</sup>. Las observaciones de la delegación cántabra no tuvieron que representar una novedad para la administración central del Estado. La memoria del Patronato señalaba que el número de visitantes extranjeros a España había sufrido un sensible retroceso ya el año anterior, pasando de 200.346 de 1933 a los 190.830 viajeros contabilizados en 1934.

**Tabla 4.23 Movimiento de buques de cruceros en el puerto de Santander (1935)**

BARCO	Bandera	Puerto de Salida	Día de llegada	TRB	Pasajeros en tránsito
Empress of Australia	Inglesa	Londres	08/06	21.833	439
Doric	Inglesa	Londres	12/06	16.484	566
Empress of Australia	Inglesa	Southampton	07/07	21.833	437
Lancastria	Inglesa	Liverpool	16/08	16.243	466
Montrose	Inglesa	Londres	08/09	16.402	642
Montrose	Inglesa	Southampton	24/09	16.402	799

\* Los datos sobre el tonelaje proceden del *Lloyd's Register of Shipping*, 1935

Fuente: AGA, Sección Cultura, legajo 11996

Esteve y Fuentes han incidido en que esta sensible reducción podría atribuirse al «clima de inseguridad que se respiraba en España tras la sublevación de Asturias» en octubre de 1934<sup>125</sup>. Sus observaciones parecen muy acertadas. Si echamos mano de los datos relativos al flujo de viajeros en Barcelona (gráfico 4.16), resulta que éstos bajaron sensiblemente respecto al año 1933 (-18%). Los dirigentes de la SAF no dudaron en motivar esta incidencia a los «luctuosos sucesos ocurridos», ya que la disminución se había producido principalmente en el último trimestre<sup>126</sup>. A finales de 1934, habían dejado de llegar

varios vapores de turismo y de línea, y [se] paró en seco el contingente de pequeños grupos y de las caravanas. A no ser por esa causa fortuita, el total de turistas y pasajeros habría superado al del año 1933<sup>127</sup>.

<sup>124</sup> El escrito fechado 1 de junio de 1936, que detallaba las «circunstancias de los vapores que en crucero de turismo han tocado en este puerto durante el año 1935» en AGA, Sección Cultura, legajo 11996.

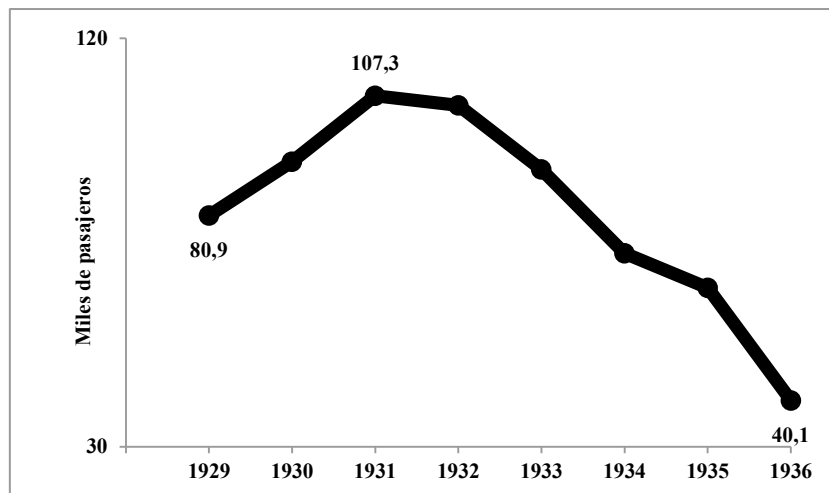
<sup>125</sup> Esteve y Fuentes (2000), 48. En un marco de elevado conflicto social y político, los acontecimientos se desencadenaron a partir de la entrada de la CEDA (Confederación Española de Derechas Autónomas) en el gobierno presidido por Alejandro Lerroux el 4 de octubre de 1934, y la consiguiente proclamación de una huelga general «revolucionaria» que tomó forma de una insurrección armada en las cuencas mineras de Asturias. El trágico desenlace y la «brutal» represión se saldaron con la muerte de aproximadamente 1.300 personas.

<sup>126</sup> *Barcelona Atracción*, n° 286, marzo de 1935, 119.

<sup>127</sup> *Ibidem*.

Siempre en ese transcurso, se aprecia un significativo retroceso en las cifras relativas a los pasajeros de entrada a España por vía marítima, si bien la tendencia a la baja ya resulta muy patente desde 1933, cuando se produjo una disminución anual superior al 20% (gráfico 4.24). Los efectos de la crisis económica mundial, unidos a los problemas de orden público e inestabilidad generalizada que arrastraban a España, son los factores que suelen relacionarse con esta tendencia a la baja<sup>128</sup>. Pero el verdadero declive se refleja, desde luego, en los datos relativos al año 1936. El golpe de estado franquista truncó la afluencia turística, con la excepción de las Islas Canarias. Los puertos de Tenerife y Las Palmas siguieron recibiendo cruceros durante la guerra civil. La agencia Camacho desempeñó su labor receptiva en Santa Cruz de Tenerife, prestando asistencia a los pasajeros de 11 «vapores de recreo» durante el segundo semestre de 1938 (figura 4.25). Uno de éstos, el *Lancastria*, transitó por Las Palmas y Tenerife a finales de septiembre con a bordo unos «500 turistas»<sup>129</sup>. En junio de 1940, el buque inglés fue hundido por la aviación alemana en proximidad del puerto francés de Saint-Nazaire.

**Gráfico 4.24 Movimiento de pasajeros llegados a España por vía marítima (1929-1936)**



Fuente: datos del *Anuario Estadístico de España*, 1943

**Figura 4.25 Aviso promocional de los servicios receptivos de cruceros en Tenerife (1938)**



Fuente: *La Prensa*, 1 de septiembre de 1938

<sup>128</sup> Fernández (1991), 277-278.

<sup>129</sup> *La Prensa*, 26 de septiembre de 1938, 3.

#### 4.6 LOS CRUCEROS ESPAÑOLES: ÉXITOS Y FRACASOS DE LA COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA

En los últimos apartados se ha analizado la actividad crucerística desde la perspectiva receptora. Para completar este capítulo, es importante ahora detenerse en las experiencias que se llevaron a cabo en España. En este sentido, se incluyen en el lado emisor tanto las iniciativas de las empresas nacionales como las propuestas que plantearon las entidades extranjeras. Esta distinción resulta obligada, porque mientras en el primer caso se trata de proyectos específicos para el público español, en el segundo se hace referencia a los barcos extranjeros que transitaban por los puertos españoles o cercanos, y por tanto a un producto destinado principalmente hacia otros mercados. Empezaremos brevemente con el segundo grupo de cruceros, que representan una de las novedades más significativas de ese transcurso.

De acuerdo con la operativa propia del transporte marítimo de línea, el tráfico de los cruceros por los puertos turísticos de escala brindó a las entidades organizadoras la oportunidad de rentabilizar las propias operaciones con la captación de más clientes. Gracias a una amplia red de agencias y delegacionales locales, estas empresas se dirigieron también a las élites españolas, ofreciéndoles la posibilidad de participar en una experiencia novedosa y atractiva. Sirvan algunos ejemplos como muestra de este recurso. El 19 de enero de 1921, el periódico madrileño *El Sol* publicó un anuncio de la naviera Cunard sobre la oportunidad de hacer un «viaje de recreo» a bordo del «suntuoso» buque *Caronia* por los principales puertos del *Mare Nostrum*. Según se observa en la figura 4.26, la salida de Gibraltar era en realidad la segunda escala de un crucero transatlántico con origen en Nueva York.

La agencia de viajes American Express adoptó el mismo *modus operandi* para la venta de otro crucero por el Mediterráneo. Por medio de su delegación de Barcelona, este producto se comercializó también en el mercado español. Un anuncio del diario *La Vanguardia* informaba de la realización de un «viaje de recreo» a bordo del «rápido y lujoso» *Mauretania* (figura 4.27). La agencia brindaba la oportunidad de embarcar en Cádiz, así como en Gibraltar, Argel o Mónaco. Se trataba también en este caso de una expedición turística que había empezado en Nueva York, exactamente el 7 de febrero de 1923<sup>130</sup>. Diez días después, y en medio de una gran expectación, el barco de la Cunard llegó al puerto gaditano con a bordo «550 turistas», ofreciendo el servicio de embarque para otros pasajeros<sup>131</sup>.

Este tipo de operativa se aprecia también en las compañías transatlánticas italianas. La Sitmar, por ejemplo, se dirigía a la clientela española con un gran despliegue publicitario, tanto en las travesías por el Mediterráneo como en las expediciones al Norte de Europa. Para ello solía beneficiarse de las escalas turísticas de Málaga y sobre todo Barcelona<sup>132</sup>. La figura 4.28 muestra el anuncio sobre un «crucero turístico» a los «pintorescos» fiordos noruegos, Cabo Norte y Spitsbergen, con servicio de embarque en el puerto de la ciudad condal. Pues en realidad el viaje se había iniciado en Génova.

---

<sup>130</sup> *Western Daily Press*, 15 de febrero de 1923, 15.

<sup>131</sup> *La Libertad*, 18 de febrero de 1923, 5.

<sup>132</sup> Un anuncio sobre los cruceros de la Sitmar en la temporada de 1926 en el diario *La Stampa*, 12 de mayo de 1926, 5.

Figura 4.26 Avisos promocionales de un crucero por el Mediterráneo en 1921

**CUNARD LINE**  
**VIAJE DE RECREO AL MEDITERRANEO**  
 El suntuoso y popular trasatlántico **CARONIA**, de 26.000 toneladas, saldrá de Gibraltar el 25 de enero, haciendo escala en los puertos siguientes:  
**ALGER — MONACO — NAPOLES — ALEJANDRIA**  
**ATENAS — NAPOLES y PALERMO**  
 regresando a Gibraltar el 23 de febrero, de donde saldrá directo para Nueva York el mismo día.

**R. M. S. "CARONIA"**  
**Sailing from New York January 15**  
 Itinerary includes visits to **MADEIRA, GIBRALTAR, ALGIERS, MONACO (CIVIERA), NAPLES, ALEXANDRIA, PIRAEUS (ATHENS)**, returning to New York via **NAPLES and GIBRALTAR**  
 A 7-day trip replete with interesting and comprehensive programs of shore excursions including a full week's stay at **ALEXANDRIA** —permitting of a visit to **CAIRO** and the interior of **EGYPT** or of a short trip to the Holy Land.

**WINTER CRUISE TO THE MEDITERRANEAN**

Fuente: *El Sol*, 19 de enero de 1921; *New York Daily Tribune*, 01 de diciembre de 1920

Figura 4.27 Avisos promocionales de un crucero por el Mediterráneo en 1923

**-Viaje de recreo por el MEDITERRANEO**  
 a bordo del rápido y lujoso vapor **"Mauretania"**  
 organizado por **The American Express Company Inc.**  
 Visitando:  
 «Argel, Mónaco, Nápoles, Roma, Pompeya, Constantinopla, Atenas, Haifa, Tierra Santa, Gairo y el Nilo, Luxor, Tebas, Ajaccio y Lisboa».  
 Los pasajeros pueden embarcar en los siguientes puertos y fechas indicadas:  
**CADIZ: Febrero 18.**  
**GIBRALTAR: Febrero 19.**  
**ARGEL: Febrero 22.**  
**MONACO: Febrero 23.**  
 Precios e informes serán facilitados gratuitamente por cualquier oficina de **THE AMERICAN EXPRESS COMPANY**

**TO THE SUNNY MEDITERRANEAN**  
 66 Days and Nights Enchantment on Land and Sea  
**Mauretania**  
 Sails from New York, February 7th—Returning April 11  
 For all the fascinating attractions for travel the Winter Cruise is made to coincide with the approaching Lenten Cruise, under the aegis of the American Express Travel Department. The itinerary is made of some of the most interesting, historic and scenic ports and is especially planned for joyous land and sea travel. The itinerary includes: Cadiz, Algiers, Monte Carlo, Naples, The Duchies, Palermo, Genoa, Athens, Palermo, Alexandria, The Nile, Suez, Constantinople, Athens, Palermo, Alexandria, The Nile, Haifa, Jerusalem, Gairo, Luxor, Thebes, Ajaccio, and Lisbon. For full details, call, phone or write American Express, Travel Dept., New York, N.Y., and 416 Broadway, New York, N.Y., 110 W. 42nd St., New York, N.Y., 110 W. 42nd St., New York, N.Y.

**AMERICAN EXPRESS**

Fuente: *La Vanguardia*, 01 de febrero de 1923; *New York Daily Tribune*, 31 de diciembre de 1922

Figura 4.28 Aviso promocional de un crucero italiano por el Norte de Europa en 1926

**Crucero Turístico a los pintorescos "FJORDS" de Noruega, Cabo Norte y al Spitzbergen**  
 (Océano Glacial Ártico)  
 Saliendo de **BARCELONA**  
**EL 3 DE JUNIO**  
 con el gran vapor **DE LUJO**  
**"NEPTUNIA"**  
 15.000 toneladas :: 2 hélices  
 De la **SOC. SITMAR**, expresamente adaptado para viajes turísticos.

Fuente: *La Vanguardia*, 21 de mayo de 1926

En cuanto a la respuesta de público, resulta difícil establecer si estas propuestas encontraron un efectivo respaldo. Obviamente no hay estadísticas sobre el número de ciudadanos españoles que adhirieron a este tipo de proyectos, así como en línea general no se dispone de datos cuantitativos oficiales sobre cualquier actividad relacionada con el turismo emisor en España de ese transcurso. Además, hay que tener en cuenta que las crónicas portuarias indicaban sólo, y no siempre, el número de los pasajeros de llegada o de tránsito, mientras solían omitir la cuantía de los pasajeros de salida.

Sin embargo, hay alguna excepción. Por ejemplo, sabemos que en junio de 1926 el «gran vapor» italiano *Neptunia* «continuó su crucero de recreo hacia los puertos del mar del Norte» después de embarcar «otros 13 turistas» en Barcelona, que se agregaron a los «70 clientes que vinieron en él desde Génova»<sup>133</sup>. Y siempre en la ciudad catalana, tres meses antes, «otros 22 turistas» se habían incorporado en el viaje por el mediterráneo de la naviera francesa Fabre Line, cuyo buque *Canadá* había salido de Marsella con a bordo 115 pasajeros<sup>134</sup>. Es evidente, por lo tanto, que el negocio de los cruceros había adquirido un elevado grado de internacionalización. La presencia de varios puertos de embarque en un mismo itinerario cruceístico era una práctica ya ampliamente difusa en los años de entreguerras.

En medio de un sinfín de cruceros extranjeros, y en un contexto de expansión del negocio turístico, se encuadra la actividad de la Compañía Trasatlántica, la única naviera española que apostó por el turismo marítimo. Antes de abordar el estudio de sus iniciativas, cabe señalar que dicha empresa se dedicaba esencialmente al tráfico transoceánico de línea, siendo concesionaria de 7 servicios de comunicaciones marítimas (cuadro 4.29). Para ello, la antigua firma de Antonio López disponía, a mediados de los años veinte, de una flota de 20 buques mixtos para el transporte de carga y pasajeros, además de otros 5 barcos dedicados a diferentes tráficos, por un total aproximado de 123.000 TRB<sup>135</sup>. La entidad catalana se situaba como la segunda compañía española en términos de tonelaje, sólo detrás de la Naviera Sota y Aznar de Bilbao<sup>136</sup>. La flota de la Trasatlántica, sin embargo, era relativamente vieja, siendo ésta una de las principales debilidades de la marina mercante española de la época<sup>137</sup>. Buena parte de sus unidades de transporte se habían en efecto construido a finales del siglo XIX.

---

<sup>133</sup> *La Vanguardia*, 04 de junio de 1926, 17.

<sup>134</sup> *La Vanguardia*, ediciones del 18 y 19 de marzo de 1926, 21 y 21.

<sup>135</sup> En virtud de la Ley de Comunicaciones Marítimas de 1909 (RD del 14 de junio de 1909), la Trasatlántica se adjudicó el contrato y las consecuentes subvenciones estatales a partir del 1 de junio de 1910, siendo éste prorrogado en 1925 tras la aprobación de un Real Decreto del 6 de abril. A petición de la naviera, una sucesiva Real Orden del Ministerio de Marina del 9 de junio de 1926 reorganizaría los servicios, tal como se resumen en el cuadro 4.29, con el fin de intensificar las operaciones en las líneas «de mayor tráfico» y restringir las de «menor importancia social y económica»; Gaceta de Madrid, 11 de junio de 1926, 1480.

<sup>136</sup> Valdaliso (1993), 6-8. A finales de la década, la Trasatlántica seguía siendo la segunda compañía española en términos de tonelaje por delante de la Transmediterránea, que si bien disponía de un mayor número de buques (55), la mayoría operaban en el tráfico de cabotaje, y por lo tanto eran de menores dimensiones.

<sup>137</sup> Valdaliso (1991), 144. En 1922, el 41,3% de la flota mercante española estaba integrado por buques mayores de 25 años, mientras que la media mundial de esos buques era del 11,5%.



El «programa turístico» de la Trasatlántica se puso en marcha en mayo de 1926, y se dirigió esencialmente al mercado estadounidense (figura 4.30). Pero en lugar de emprender la actividad crucerística y seguir el ejemplo de otras navieras, la compañía española apostó por el tráfico de línea. Para ello, se destinó el buque *Manuel Arnús*. Las expediciones anuales de la línea 7 entre España y Nueva York aumentaron de 4 a 9. La iniciativa se gestionó con el acuerdo del gobierno, según las directivas convenidas en una Real Orden del Ministerio de Marina<sup>138</sup>. A finales de año, la junta directiva de la Trasatlántica destacaba el «perfecto acuerdo» y la «cooperación muy satisfactoria» de la administración estatal<sup>139</sup>.

**Cuadro 4.29 Líneas regulares marítimas de la Compañía Trasatlántica (1926)**

Línea	Itinerarios	Número de expediciones anuales
1	Norte de España a Cuba y México	16
2	Mediterráneo a Argentina	14
3	Mediterráneo a EEUU (vía Habana y Canarias)	14
4	Mediterráneo a Venezuela, Colombia y Pacífico	11
5	Norte de España a Filipinas (vía Mediterráneo)	3
6	Cádiz a Fernando Poo	12
7	España a Nueva York	9

Fuente: Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1926; *Gaceta de Madrid*, 11 de junio de 1926, 1480-1483

**Figura 4.30 Aviso promocional del servicio Nueva York–Sevilla de la Trasatlántica (1926)**



Fuente: MMB, Fondo Trasatlántica, caja 237, *Libro de información, tarifas e itinerarios 1926*

La primera salida del «vapor de turismo» *Manuel Arnús* fue acompañada por unas amplias y pomposas reseñas periodísticas de carácter muy patriótico, que hacían especial hincapié en el «paso

<sup>138</sup> *Gaceta de Madrid*, 11 de junio de 1926, 1482.

<sup>139</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1926.

gigantesco que el turismo español ha[bía] dado con motivo de estos viajes». El diario *ABC* se prodigaba en elogios hacia la «primera» naviera española, y más aún para su «ilustre» presidente, el «influyente» Conde de Güell y Marqués de Comillas, quien habría alcanzado la presidencia del PNT dos años después.

De acontecimiento puede calificarse en los anales del turismo español la entrada en el puerto de Sevilla por la nueva Corta de Tablada del transatlántico Manuel Arnús, que como es sabido (...) realiza el crucero turístico Sevilla-Nueva York, por un nuevo acierto de la Compañía Trasatlántica que preside el señor Conde de Güell (...). Cuando el Manuel Arnús zarpó para América del Norte muchos corazones jóvenes latieron con fuerza al unísono de una ilusión fugaz: la de viajar en el encantado palacio flotante de nuestra más importante flota nacional, en cuyas cubiertas se celebrarán fiestas nocturnas que se asemejan a las que nos describían los cuentos de nuestra niñez<sup>140</sup>.

Del mismo corte, la edición del 25 de mayo de 1926 del diario *La Época*:

La Compañía Trasatlántica Española, que en tantas provechosas empresas ha tomado parte, demostrando su patriotismo al seguir los impulsos del ilustre Marqués de Comillas, inaugura hoy un servicios especial directo desde Sevilla a Nueva York, de la Torre del Oro a la Estatua de la Libertad, como si dijéramos, para contribuir al fomento del turismo norteamericano en nuestra patria»<sup>141</sup>.

Con este propósito, la compañía llevó a cabo una vasta campaña de promoción a través de la oficina de la Cámara de Comercio Español de Nueva York. «Ya comprenderéis que no hemos omitido medio alguno de propaganda para asegurar el éxito de este servicio, que ha de basarse principalmente en el turismo»<sup>142</sup>. Además de la travesía de ida y vuelta, el viaje del *Manuel Arnús* abarcaba un circuito terrestre por España de entre 10 y 12 días. De este modo, según aclaraban los folletos promocionales, se ofrecía a los turistas norteamericanos la «oportunidad para conocer mejor un país de como habitualmente se hace en los viajes donde sólo se permite la estancia de unas pocas horas en los puertos de escala».

Nuestras excursiones por mar y tierra permitirán no sólo conocer las más bonitas ciudades andaluzas: Sevilla, Granada y Córdoba, con sus gemas de arte morisco que no tienen rivales ni en Europa, ni incluso en Oriente, sino también visitar Madrid, la capital del Reino, así como El Escorial y Toledo, donde se guardan los más preciados tesoros conservados desde los tiempos de la reconquista<sup>143</sup>.

La Trasatlántica trató de cuidar cada detalle. Los menús a bordo parecen adecuados, y la carta de vinos se presentaba amplia y variada (figura 4.31). Como elemento añadido de captación y muestra de la «elevada calidad» de los servicios, se hacía hincapié en que las excursiones terrestres se llevarían a cabo «bajo la supervisión» de la agencia Thomas Cook & Son, con personal receptivo propio de la reconocida firma<sup>144</sup>. De esta forma, se ampliaba la comercialización del producto en el mercado estadounidense, en virtud de los numerosos puntos de venta que la agencia Cook disponía al otro lado

<sup>140</sup> *ABC*, 02 de junio de 1926, 6.

<sup>141</sup> *La Época*, 25 de mayo de 1926, 3.

<sup>142</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1926.

<sup>143</sup> MMB, Fondo Trasatlántica, caja 237, *Libro de información, tarifas e itinerarios 1926*.

<sup>144</sup> *Ibidem*.

del Atlántico. Para las temporadas veraniegas, se consideró oportuno desviar la llegada a los puertos del norte de España, porque «coincidiendo dichos viajes con el verano, entendimos hubieran sido un fracaso de haber venido al Mediterráneo»<sup>145</sup>. El cambio de itinerario se hacía posible en virtud de las disposiciones de la Real Orden del Ministerio de Marina del 09 de junio de 1926. Éstas establecían que «si las circunstancias aconsejaban variar los puertos de arribada en la península», la naviera tenía la facultad «para hacerlo conforme mejor convenga a los fines a que principalmente se atiende con este servicio»<sup>146</sup>. Durante los viajes de ida, se organizaron a bordo «conferencias e ilustraciones cinematográficas» sobre los principales recursos turísticos de España, a manera de «preparación del recorrido» que harían los turistas.

Y todo ello dentro de ese ambiente de decoración española del buque y de la ilustración, caballeridad y nobleza de sus tripulantes, tan representativas de nuestra patria. Es decir, que un tráfico como el del turismo necesita encauzarse, y esta labor lenta pero de seguros resultados, pues contribuye a que vaya en aumento, solamente se consigue dando al turista, desde un principio, toda clase de facilidades para que, tanto el viaje por mar como por tierra, y los alojamientos en ésta, sean adecuados y respondan a los sitios que se van a visitar<sup>147</sup>.

Figura 4.31 Cartas de menú y vinos a bordo del buque de línea *Manuel Arnús* (1928)\*

<b>D I N N E R</b>		<b>Vapor correo "MANUEL ARNUS"</b>	
<i>Consomme Madrilenne</i>		VINOS DE CHAMPAGNE	
<i>Crema d'Asparagus</i>			Botella    Copa
<i>Fllet of Sole white wine sauce</i>		<i>Veuve Clicquot</i> . . . . .	Dollars 4.00
<i>Egg-plants Romain</i>		<i>Pommery</i> . . . . .	€ 4.25
<i>Roast-beef boiled Potatoes</i>		<i>Moët Chandon</i> . . . . .	€ 3.20
<i>Salad</i>		<i>Codorniu</i> . . . . .	€ 2.70
<i>Ice-cream</i>		VINOS TINTOS ESPAÑOLES	
<i>Pastry</i>		<i>Garríf</i> . . . . .	Dollars 0.25
<b>Cheese</b>	<b>Fruit</b>	<i>Castell del Bosch</i> . . . . .	€ 0.25
<b>WINES</b>		<i>Marqués de Riscal</i> . . . . .	€ 1.10
<b>White</b>	<b>Red</b>	<i>Marqués de Murrieta</i> . . . . .	€ 1.35
<i>Sherry Solera</i>	<i>Champagne</i>	<i>Valdespino</i> . . . . .	€ 0.70
	<b>Coffee Tea</b>	VINOS BLANCOS ESPAÑOLES	
		<i>Manso Carreras</i> . . . . .	Dollars 0.25
		<i>Garraf</i> . . . . .	€ 0.50
		<i>Blanco Diamante estilo Sauternes</i> . . . . .	€ 1.25
		VINOS GENEROSOS	
		<i>Jerez Solera 1.ª Marqués de Comillas</i> . . . . .	Dollars 1.20 — 0.10
		<i>Amontillado D. Pancho</i> . . . . .	€ 2.00 — 0.15
		<i>Manzanilla Pasada</i> . . . . .	€ 1.35 — 0.10
		<i>Jerez Dulce Viejo</i> . . . . .	€ 1.50 — 0.10
		<i>Moscatel Viejo</i> . . . . .	€ 1.85 — 0.10
		<i>Pedro Ximenez Solera</i> . . . . .	€ 2.50 — 0.20

\* La cotización dólar-peseta en 1928 era aproximadamente de 1 dólar = 6 pts.  
Fuente: MMB, Fondo Trasatlántica, caja 237

Los directivos se mostraban confiados y optimistas sobre el futuro de la Línea 7. Hablaban de un «gran porvenir»<sup>148</sup>. De cara a los accionistas, se trazaba un balance positivo. Se hacía constar que el

<sup>145</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1926.

<sup>146</sup> Gaceta de Madrid, 11 de junio de 1926, 162.

<sup>147</sup> «El enlace New York-Sevilla por el vapor *Manuel Arnús*», *ABC*, 23 de junio de 1926, 11.

<sup>148</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1926.

barco seguía «atrayendo el turismo», a la vez que iba «aumentando el transporte de pasajeros»<sup>149</sup>. Los resultados de los ejercicios de 1926 y 1927 se consideraban prometedores, si bien no se aportaron cifras reveladoras. Únicamente se hacía público que en los primeros ocho viajes se habían contabilizado «más de» 1.100 pasajeros, «lo que resulta notable por tratarse de un servicio que apenas puede llamarse regular por sus pocas expediciones anuales»<sup>150</sup>.

Por el contrario, se daban muchos más detalles sobre las continuas muestras de apoyo de la Casa Real. El consejo de administración de la Trasatlántica destacaba que las llegadas del *Manuel Arnús* a España solían constituir un «acontecimiento». Con motivo de su primera visita al puerto de Pasaje, el buque

fue visitado por S.M. la Reina Doña María Cristina y por un numeroso público, organizándose una expedición a Bilbao, en donde, los que de ella formaban parte pudieron visitar nuestro vapor *Cristóbal Colón*, en el que fueron obsequiados<sup>151</sup>.

En el puerto de Santander, recibió la visita de Sus Majestades los Reyes de España, «quienes manifestaron quedar muy complacidos de la misma, felicitando a la Compañía y a su Presidente»<sup>152</sup>. Siempre a bordo del *Manuel Arnús*, exactamente en abril de 1927, subió el infante Carlos para «dar la bienvenida» a los turistas norteamericanos en la ciudad de Sevilla<sup>153</sup>. La familia real hizo su presencia también en las ceremonias de botadura de otros barcos de la Trasatlántica. La infanta Isabel actuó como madrina del *Marqués de Comillas*, mientras que el vapor *Magallanes* fue «lanzado también con toda felicidad» bajo la protección de la reina<sup>154</sup>.

Pero si el respaldo de la Casa Real fortalecía el prestigio de la empresa en un ámbito nacional, y en especial de su presidente, no parece que tuvo el mismo efecto sobre la demanda norteamericana. A finales de 1928, la propia compañía admitía que los resultados económicos «no eran satisfactorios», razón por la cual ya «no [se] precisa[ba] la continuación del servicio especial». A partir del 1 de enero de 1929, y de acuerdo con una Real Orden del Ministerio de Marina, las expediciones turísticas se vieron sustituidas con otras «de carácter más modesto» y «con predominio del transporte de carga»<sup>155</sup>. Con la perspectiva de muchos años de distancia, se considera que el factor clave del fracaso de la Línea especial 7 reside en las características técnicas de la unidad de transporte<sup>156</sup>. El *Manuel Arnús* no reunía las condiciones necesarias de comodidad y velocidad para competir en ese mercado. Se llega a esta conclusión, ante todo, en base a unas breves consideraciones que la propia compañía aportó a finales de 1928. La disminución del número de pasajeros en «todas» las clases de acomodación se atribuía «principalmente» a la «competencia cada vez mayor» de las líneas extranjeras, que operaban

---

<sup>149</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1927.

<sup>150</sup> *Ibidem*.

<sup>151</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1926, 9.

<sup>152</sup> *Ibidem*.

<sup>153</sup> *La Vanguardia*, 16 de abril de 1927.

<sup>154</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1927.

<sup>155</sup> Gaceta de Madrid, 1 de septiembre de 1928, 1252-1252; Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1928.

<sup>156</sup> Los planos de distribución y más características del barco en MMB, Fondo Trasatlántica, cajas 36 y 44.

«con su material moderno de gran tonelaje y marcha»<sup>157</sup>. Aunque fuera de recién construcción, el *Manuel Arnús* era al fin y al cabo un buque mixto de poco más 7.500 TRB, esto es, muy por debajo de los grandes transatlánticos ingleses, franceses o italianos que también hacían escala en los puertos españoles. A pesar de algunas reformas que conllevaron el incremento del número de cabinas de las tres clases superiores (de 53 a 67), la acomodación seguía distribuyéndose básicamente en los espacios de entrecubiertas para el pasaje emigrante (unas 920 plazas). Sobre estas bases, y teniendo en cuenta que solamente las dos suites disponían de baño propio, mientras que el resto de los pasajeros tenían que utilizar las instalaciones compartidas, resultaba muy difícil cumplir con las esperanzadoras previsiones de traer en un único viaje a «varios millares» de turistas pudientes norteamericanos<sup>158</sup>. Por otra parte, aunque el diario *ABC* escribía que el *Manuel Arnús* efectuaba el trayecto de Nueva York a España «a mayor velocidad» que los «barcos extranjeros», la realidad era bien distinta<sup>159</sup>. Según los datos oficiales de la propia compañía, su velocidad máxima era de aproximadamente 16 nudos, mientras que el promedio alcanzado en los viajes transoceánicos era de poco superior a los 12 nudos, esto es, muy por debajo de la velocidad que alcanzaban la gran mayoría de los buques de turismo extranjeros<sup>160</sup>. Esta última característica, que se considera muy importante sino decisiva en los servicios de línea, representa la verdadera debilidad del barco español. Al otro lado del Atlántico, esa lentitud no pasó inadvertida. En una carta enviada al Comisario Regio de Turismo, un ciudadano estadounidense de origen español hacía la siguiente reflexión:

bien es verdad que en los últimos meses ha aparecido en estas aguas el *Manuel Arnaus* [sic] con bandera española, pero este barco tiene muy poca marcha y a pesar de ser moderno, emplea diez días en cubrir la distancia (...), o sea casi el doble del tiempo que emplearía un barco moderno<sup>161</sup>.

Antes de poner fin a la Línea especial 7, la compañía marítima Trasatlántica había abierto una ruta turística entre España e Inglaterra. La noticia fue dada en diciembre de 1926:

Siguiendo el programa turístico que pensamos desarrollar, nos proponemos establecer durante los meses de julio, agosto y septiembre un servicio quincenal entre Southampton y Santander, en combinación con otro de autobuses que recorrerá dicha provincia<sup>162</sup>.

El esquema adoptado, por tanto, seguía siendo el mismo, pero con la diferencia de restringir las operaciones de transporte a la temporada de verano. El barco elegido para el servicio turístico Southampton-Santander fue el *Reina María Cristina* (en adelante, *RMC*), una de sus unidades más veteranas. En servicio desde 1889, el *RMC* tuvo que ser «convenientemente» reformado antes de

<sup>157</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1928.

<sup>158</sup> *La Época*, 21 de junio de 1927, 1.

<sup>159</sup> *ABC*, 23 de junio de 1926, 11.

<sup>160</sup> MMB, Fondo Trasatlántica, cajas 36, *Datos técnicos del vapor Manuel Arnús*.

<sup>161</sup> Una copia de la carta enviada por Francisco Piñol al Marqués de la Vega en Cal y Correyero (2008), 112. El tiempo de la travesía solía ser en efecto de 10 días, tal como testimonian las crónicas portuarias. En la citada misiva, el autor criticaba además el estado de otro barco de la Trasatlántica, el *Buenos Aires*: «aunque modernizado y en condiciones de hacer la travesía tolerable, está tan sucio y hay sobre todo tal hedor y tal descuido en la tercera, que no puede recomendarse a nadie».

<sup>162</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1926.

emprender la nueva tarea<sup>163</sup>. La principal novedad fue la creación de una única clase de acomodación, en lugar de las tres clases de servicio anteriores. El cambio supuso una drástica reducción de la capacidad de alojamiento, que finalmente se quedó en 140 plazas. La nueva medición dio un espacio interior de 5.000 TRB<sup>164</sup>. La naviera no escatimó en gastos para que el viejo vapor se convirtiera en un «lujoso hotel flotante». Se reemplazó todo el mobiliario, a la vez que se instalaba una pequeña piscina en la cubierta superior. Además se dotó el barco de una cocina eléctrica, una refrigeradora y una máquina eléctrica para limpiar alfombras, sofás reclinatorios, sillones, etc. Los nuevos clientes dispondrían, entre otras diversiones, de unos «juegos variados» y una colección de discos «adquiridos» en Nueva York<sup>165</sup>.

El primer uso turístico se dio en Sevilla, durante las fiestas de Semana Santa y la Feria de Abril de 1927. El *RMC* recaló en el puerto andaluz para dar alojamiento a los «muchos forasteros que por esas fechas» llegan a la ciudad. Su presencia no pasó inadvertida en los medios de prensa. Con ello, escribía *La Época*, la «patriótica compañía» prestaba un gran servicio al Estado, contribuyendo a solucionar la falta de alojamiento turístico.

La Compañía Trasatlántica Española continúa por todos los medios su meritísima campaña en favor del turismo, que tantos beneficios han de reportar al país, prestando el concurso de los más modernos y confortables buques de su importante flota<sup>166</sup>.

Pero la estancia del *RMC* en Sevilla tuvo un elevado coste económico. El total de los ingresos recaudados por el «servicio hotel» ascendió a 63.368 pts. De esta cifra, 58.054 se obtuvieron por la venta de camarotes, las entradas para las corridas de toros y la reserva de sillas para las procesiones. El restaurante y el bar del barco reunieron el resto (5.314 pts.)<sup>167</sup>. Mucho más amplios los conceptos de los gastos, que incluyeron la organización de una «fiesta andaluza en honor de SS.MM. los Reyes de Suecia y España» y otros apartados relativos a varias invitaciones. Todo ello produjo un desembolso de 209.192 pts., lo que significó un «saldo en contra» de 145.824 pesetas<sup>168</sup>. Las pérdidas, sin embargo, no parecían preocupar al consejo de administración. Los servicios del *RMC* constituían, en todo caso, un «buen reclamo para esta compañía»<sup>169</sup>.

Finalizada la experiencia, y antes de emprender el servicio de línea, la Trasatlántica organizó un viaje de recreo de España a Inglaterra, con salida de Cádiz el día 30 de junio de 1927 (fig. 4.32). Además de promocionar la nueva línea marítima, el crucero sirvió para trasladar el barco a Southampton, lo que en la terminología moderna se define como un crucero posicional o crucero

---

<sup>163</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1927.

<sup>164</sup> *Lista oficial de los buques*, 1930, 94-95.

<sup>165</sup> MMB, Fondo Trasatlántica, Caja 106.

<sup>166</sup> «La Compañía Trasatlántica y el Turismo», *La Época*, 01 de abril de 1927, 1.

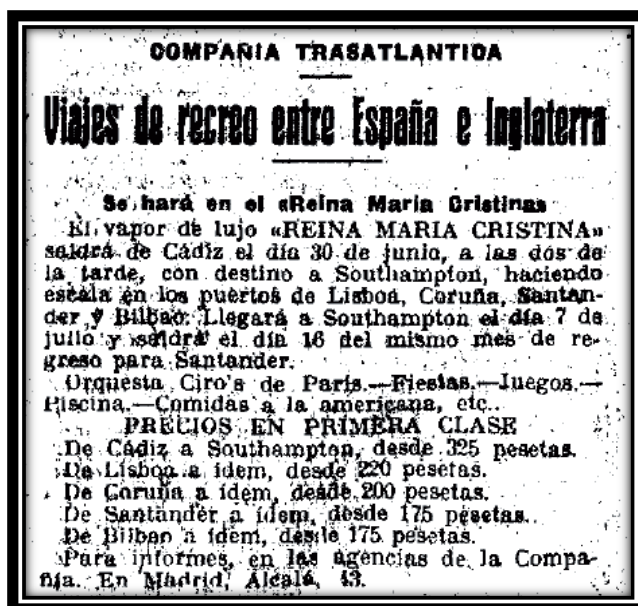
<sup>167</sup> MMB, Fondo Trasatlántica, Caja 106.

<sup>168</sup> *Ibidem*.

<sup>169</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1927.

cambio de ruta<sup>170</sup>. Después de hacer escala en Lisboa, La Coruña, Santander y Bilbao, recogiendo un total de 60 pasajeros, el «vapor de lujo» español finalizó su travesía el día 7 de julio.

Figura 4.32 Aviso promocional del primer crucero de la Trasatlántica (1927)



Fuente: *La Época*, 27 de junio de 1927

En cuanto a la línea turística, fue inaugurada con todos los honores el 16 de julio de 1927. La Trasatlántica contó con la presencia a bordo de varios «ilustres invitados», empezando por el Rey Alfonso XIII. El monarca aprovechó la travesía del «hermoso buque de turismo» para elogiar sobradamente la «nueva iniciativa» de la naviera española. Vale la pena reproducir parte de las declaraciones hechas a varios reporteros de prensa, que figuran como invitados del «poderoso» Conde de Güell. Sus palabras ponen de manifiesto el respaldo a la actividad de la naviera.

Mis impresiones de este viaje no pueden ser ni más halagüeñas ni más optimistas. Creo que estos viajes constituyen la única forma práctica de conseguir para España esas corrientes de turismo que son a la vez corrientes de incalculables riquezas, que otras naciones tienen sin los atractivos ni las bellezas de España. Toda propaganda me parecería poca para fomentar este turismo, y como reconozco que para quienes en la actualidad acometen la empresa tiene que ser forzosamente con grandes sacrificios económicos, he querido sumarme a ella (...) haciendo como pasajero de este viaje que inaugura la línea Southampton-Santander, establecida por la compañía Trasatlántica<sup>171</sup>.

Los directivos de la empresa no faltaron en remarcar las palabras de Alfonso XIII. En especial, se subrayaba el hecho de que el Rey de España «había usado de toda su influencia para que la compañía estableciera esa línea». Con su presencia a bordo, quería «dar el ejemplo».

Tuvimos el alto honor de que S.M. el Rey embarcase en dicho vapor en su primer viaje de Southampton a Santander, y todos debéis conocer por la prensa las manifestaciones hechas por el

<sup>170</sup> Se suelen definir así aquellos cruceros que en función de la estacionalidad se realizan con el propósito principal de desplazar un barco de una región a otra, y así emprender una nueva programación.

<sup>171</sup> *ABC*, 21 de julio de 1927, 6-7; *La Época*, 22 de julio de 1927, 1-2. Sobre este suceso, Cal y Correyero (2008), 143; Lavour (1980a), 77.

monarca con respecto a nuestro servicio, lo que constituye una honrosa página para esta Compañía<sup>172</sup>.

Una vez llegados al puerto de Santander, donde el barco se detenía durante un período de 8 días, los pasajeros podían elegir entre dos opciones. En el primer caso, se ofrecía el alojamiento a bordo con «todo tipo de confort», incluyendo piscina, orquesta y la «más exquisita cocina anglo-francesa». En el caso de que los clientes prefirieran el alojamiento en tierra, la compañía brindaba la posibilidad de acomodarse en el «prestigioso» Hotel Real, en la bahía de la ciudad. Durante la estancia, se sugerían excursiones diarias a varias localidades cercanas, entre ellas, Santillana, Covadonga o los Picos de Europa. Como alternativa, se abrían las puertas del «excelente» Real Club de Golf de Oyambre, recién inaugurado por Alfonso XIII<sup>173</sup>. La segunda opción se presentaba igual de «sugestiva». En lugar de alojarse en Santander, los viajeros podían emprender un largo circuito terrestre, que comprendía las visitas de Burgos, Madrid y Toledo, entre otras localidades, a un precio total por persona y día de 34 libras (alrededor de 990 pts.)<sup>174</sup>.

Durante el verano de 1927, el *RMC* verificó un total de 5 viajes redondos entre Inglaterra y España, cosechando una pérdida económica muy importante. En el análisis de finales de año, el Conde de Güell y sus colaboradores reconocían que la afluencia de pasaje «no fue grande» en los primeros viajes, aunque se matizaba que el vapor llegó «a llenarse por completo» en las últimas expediciones, pero sin aportar ninguna cifra sobre la participación del público.

Estamos haciendo todo lo que conceptuamos necesario para que en el próximo año los citados viajes, con la preparación y propaganda convenientes, produzcan un resultado mucho mejor que el de este primer año<sup>175</sup>.

Un documento contable del 12 de marzo de 1928, relativo al cuadro de los ingresos y gastos correspondientes a los cinco viajes de 1927, refleja un «saldo en contra» de 607.196 pesetas. En esta cifra, además, no se incluían varios conceptos relativos a los gastos de habilitación del buque, que finalmente ascendieron a más de 130.000 pts. Resulta especialmente llamativo el hecho de que la recaudación total (140.456 pts.) no llegase a cubrir ni siquiera los gastos de la fonda. La manutención del pasaje y los «banquetes» para autoridades e invitados sumaron, de hecho, un desembolso de 147.458 pts. En cuanto al material de propaganda (anuncios, folletos, impresos varios, etc.), la compañía abonó alrededor de 73.000 pts., mientras que los gastos de manutención de la tripulación ascendieron a 71.918 pts. Por lo tanto, si tenemos en cuenta que el *RMC* había sido tasado en 869.000 pts. antes de ser reformado, resulta que el déficit procedente de las 5 expediciones turística alcanzó el 70% del valor del buque<sup>176</sup>.

---

<sup>172</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1927.

<sup>173</sup> MMB, Fondo Trasatlántica, caja 106, *Libro de información, tarifas e itinerarios 1927*.

<sup>174</sup> *Ibidem*.

<sup>175</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1927.

<sup>176</sup> MMB, Fondo Trasatlántica, Caja 106.



En los primeros meses de 1928, la Trasatlántica emprendió la organización de tres cruceros, dirigiéndose para ello al público español. Estas expediciones representan un «acierto patriótico», escribía *La Vanguardia*, porque «hasta hace poco parecía exclusivo de las compañías navieras extranjeras la organización de [los] viajes de turismo»<sup>177</sup>. El aviso promocional llenó las páginas de los principales diarios nacionales (figura 4.33).

Figura 4.33 Aviso promocional de tres cruceros de la Trasatlántica (1928)



Fuente: *El Imparcial*, 19 de enero de 1928

La primera iniciativa fue un viaje de 10 noches con salida de Barcelona. Su principal atractivo eran las fiestas de Carnaval de Niza. El itinerario circular abarcó el paso por los puertos de Villefranche, Ajaccio y Palma de Mallorca. De acuerdo con el programa, el *RMC* salió el 18 de febrero de 1928, «llevando en dicha excursión 128 pasajeros»<sup>178</sup>. La asistencia de público fue por tanto muy considerable, dada la pequeña capacidad del vapor español. Sin embargo, es oportuno remarcar que varios clientes a bordo eran de hecho familiares o invitados del Conde de Güell. Algunos de los participantes formarían parte, poco tiempo después, del Comité Directivo del Patronato Nacional de Turismo, entre ellos, dos de los futuros vicepresidentes: el Marqués de Pons y Joaquín Santos Suárez<sup>179</sup>. También viajaron en calidad de invitados algunos corresponsales de prensa. Más allá de las alabanzas a la «patriótica» naviera y su «ilustre» presidente, las reseñas periodísticas aportan datos interesantes sobre el desarrollo del crucero, tanto a bordo como en tierra. Se desprende, ante todo, el carácter ultra elitista de la expedición. «Parece la cubierta una fiesta de beneficencia o un té del Ritz»,

<sup>177</sup> *La Vanguardia*, 21 de febrero de 1928, 8.

<sup>178</sup> «Vida Marítima», *La Vanguardia*, 19 de febrero de 1928, 21.

<sup>179</sup> Breves reseñas sobre algunos de los participantes en las ediciones de *La Vanguardia*, 18 de febrero de 1928, 21; 21 de febrero de 1928, 8; 8 de marzo de 1928, 23.

reseñaba con cierto orgullo el reportero de *La Época*<sup>180</sup>. La «mayoría» de los pasajeros era «gente conocida» de la nobleza, sobre todo miembros de familias aristocráticas de Bilbao, Zaragoza, y especialmente Barcelona y Madrid.

Las crónicas de prensa informan que durante las «noches de mar» se organizaron numerosas fiestas de bailes, aunque también tuvieron éxito los juegos de cartas, siendo el bridge y el póker los más preferidos por la selecta clientela<sup>181</sup>. Tras llegar al puerto de Villefranche, la «mayoría» de los cruceristas fueron a presenciar el «artístico carnaval» de Niza, beneficiándose de una tribuna «precisamente reservada» para los pasajeros del *RMC*. Durante los tres días de estancia en la Costa Azul, los pasajeros «se dividieron» en taxis o en autocares para hacer las excursiones a las principales localidades de la ribera francesa. Una parte optó por las «elegancias» de Cannes, «con sus tiendas bien surtidas y sus joyerías deslumbradoras». Otros se desplazaron a San Rafael o Menton, aunque la mayoría prefirió los «juegos de ruleta» de los casinos de Monte Carlo. En cuanto a la escala en Ajaccio, el barco se detuvo a lo largo de 48 horas, el tiempo necesario para efectuar algunas excursiones «en los coches dispuestos por la compañía». A causa del mal tiempo, la última parada en Palma de Mallorca duró más de lo previsto. Las condiciones meteorológicas no impidieron la realización de una «fiesta brillantísima» en honor de los cruceristas, a cuyo baile «concurrieron las autoridades de Palma y distinguidas familias de la sociedad mallorquina»<sup>182</sup>.

Menos éxito de público logró el segundo viaje con motivo de la Semana Santa en Sevilla. Si bien se desconoce cuántos pasajeros embarcaron en las escalas de Palma de Mallorca y Málaga, resulta que en Barcelona y Marsella subieron a bordo un total de 54 pasajeros<sup>183</sup>. La naviera trató de fomentar las ventas mediante una fuerte reducción de las tarifas. Unos días antes de la salida del «yacht de lujo» *RMC*, el importe mínimo por persona con salida de Barcelona había bajado a 995 pts., frente a las 1.680 pts. del precio publicado inicialmente (figura 4.34).

En cuanto al tercero y último viaje de recreo de 1928, no hay constancia de su realización. De acuerdo con la programación, el barco tenía que salir de Barcelona el 15 de abril con destino la Feria de Sevilla, reproduciendo el esquema adoptado el año anterior: estancia en la ciudad andaluza y posterior desplazamiento del barco al puerto de Southampton. No hay ninguna operación de salida del *RMC* en las crónicas portuarias de Barcelona, así como no se han hallado noticias sobre su estancia en el puerto de Sevilla. Por el contrario, las «notas marítimas» de *La Vanguardia* señalan que el barco salió directamente de Barcelona con rumbo a Southampton el día 4 de julio.

---

<sup>180</sup> *La Época*, 27 de febrero de 1928, 2.

<sup>181</sup> «El crucero por el Mediterráneo del *Reina María Cristina*», *La Época*, 28 de febrero de 1928, 1.

<sup>182</sup> *La Época*, 27 de febrero de 1928, 2.

<sup>183</sup> *La Vanguardia*, 30 de marzo de 1928, 27.

Figura 4.34 Aviso promocional de un crucero a Sevilla de la Trasatlántica (1928)



Fuente: *La Vanguardia*, 24 de marzo de 1928

En la temporada veraniega 1928, el *RMC* efectuó otros 5 viajes redondos entre Inglaterra y España. La principal novedad fue alternar el puerto de Santander con el de Pasajes, donde finalmente el barco recaló en dos ocasiones. A finales de año, la dirección de la compañía seguía mostrándose satisfecha de los «servicios de turismo» del *RMC*, por lo menos de cara a los accionistas. Subrayaba que iban «atrayendo» un «mayor número» de pasajeros, aun reconociendo que «todavía» no se habían producido «beneficios» económicos. La Junta reiteraba, una vez más, que el objetivo prioritario era otro bien distinto, ya que los viajes turísticos «redunda[ba]n en prestigio de la compañía, constituyendo un reclamo muy eficaz»<sup>184</sup>.

El crucero de mayor duración del *RMC* tuvo lugar a principios de 1929. Como se observa en la figura 4.35, el itinerario elegido se diferencia claramente de las expediciones realizadas hasta la fecha. La naviera decidió llevar a cabo una larga expedición «muy sugestiva» por el Mediterráneo, que recalaba los itinerarios de las grandes navieras extranjeras. En concreto, el crucero circular abarcó los siguientes puertos: Barcelona, Niza, Nápoles, Atenas, Istambul, Beirut, Haifa, Alejandría, Malta, Túnez, Argel, Palma de Mallorca y Barcelona. Los pasajeros que efectuaron «tan bonita expedición» fueron 85, según refrenda la crónica portuaria relativa al día de regreso (15 de marzo)<sup>185</sup>. Se trata de un número elevado, teniendo en cuenta no sólo la larga duración del viaje (35 días de navegación), sino la sobrevenida de un suceso luctuoso ocurrido sólo dos días antes de la salida. Es muy verosímil pensar

<sup>184</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1928.

<sup>185</sup> *La Vanguardia*, 16 de marzo de 1928, 31.

que la muerte de la ex regente de España, María Cristina de Habsburgo, a quien por otra parte se debía el nombre de la embarcación, provocó alguna baja de última hora entre la aristocrática clientela<sup>186</sup>.

**Figura 4.35 Aviso promocional de un crucero por el Mediterráneo del RMC (1929)**



Fuente: La Vanguardia, 23 de enero de 1929

En dos largas crónicas de prensa, tituladas «Impresiones de un Crucero a Oriente» y «Crucero a Oriente», que publicaron respectivamente *La Vanguardia* y *La Época*, se describe minuciosamente el desarrollo del viaje, a pesar de «los enormes bandazos» que dio a menudo el pequeño vapor<sup>187</sup>. A los ojos de dos turistas españoles de la época, llamaba la atención el «gran movimiento comercial» de algunos puertos, en especial el de El Pireo. «Cientos y cientos de buques de todas las nacionalidades», así como autocares, coches europeos y sobre todo estadounidenses, «éstos últimos en gran proporción»<sup>188</sup>. Pero lo más extravagante resultaba el «sinnúmero de vendedores ambulantes» que ofrecían sus mercancías a los neófitos viajeros, aclarando el precio de cada objeto «en toda clase de monedas»<sup>189</sup>. En el Gran Bazar de Istanbul, los comerciantes daban amplia muestra de su capacidad de venta, y conseguían captar los clientes gracias a la cantilena: «entrad, entrad, aunque no compréis, hablaremos español». Entre los pasajeros a bordo, destaca la presencia de Zita Polo, cuñada del general Francisco Franco, y la del escritor cántabro Arturo Casanueva, quien meses después publicaría el diario de viaje *Crucero a Oriente*<sup>190</sup>. A título de anécdota, se menciona que durante la travesía por el Marmara, algunos viajeros propusieron «una colecta» para los componentes de la orquesta de a bordo, que habían resistido «impertérritos» a las inclemencias de los temporales de viento y nieve que

<sup>186</sup> *La Época*, 16 de febrero de 1929, 1.

<sup>187</sup> El artículo de *La Vanguardia* fue publicado en dos partes: 20 de marzo de 1929, 12-13; 17 de abril de 1929, 14-15. En cuanto a la crónica de *La Época*, véase la página 1 de las siguientes ediciones: 16 de febrero de 1929; 18 de febrero de 1929; 23 de febrero de 1929; 06 de marzo de 1929; 09 de marzo de 1929; *ABC*, 12 de mayo de 1929, 15-17.

<sup>188</sup> *La Vanguardia*, 20 de marzo de 1929, 12.

<sup>189</sup> *Ibidem*.

<sup>190</sup> Hermana menor de Carmen, Ramona Zita Polo contrajo matrimonio unos años después con Ramón Serrano Suñer, pluriministro del régimen franquista, más conocido como el cuñadísimo.

afectaron la marcha del buque por el Mar Egeo. Con este propósito se organizó una subasta en el comedor del barco, con las pertinentes ofertas en dinero. Tras escuchar una llamada de «cinco francos», se relata que el mencionado escritor dijo en tono bromista: «en España no tenemos más que dos francos, y nos bastan, ¿no es verdad, Zita encantadora?»<sup>191</sup>.

El crucero por el Mediterráneo de 1929 fue la última expedición turística del *RMC*. Si bien la naviera avanzó otras dos propuestas en la primavera de aquel año, ninguna de la dos logró materializarse. La idea inicial era aprovechar el aliciente de las dos exposiciones internacionales, con el fin de llevar a la clientela a Barcelona y Sevilla. En el primer caso, la salida de Barcelona estaba programada para el 20 de marzo, con escalas también en los puertos de Ceuta y Tetuán; la segunda, de idéntico recorrido, entre el 6 y el 28 de abril de 1929<sup>192</sup>. De acuerdo con la información de las crónicas portuarias, el *RMC* estuvo amarrado en el puerto de Barcelona hasta el día 2 de abril. Ese día salió «en lastre» hacia la Factoría Naval de Matagorda (Cádiz) para someterse a una limpieza de los fondos<sup>193</sup>. La compañía organizadora había decidido mientras tanto modificar sus planes, ofreciendo una única «excursión combinada» en el mes de mayo, según refleja la figura 4.36. El *RMC* se posicionaba en Sevilla en calidad de buque-hotel, a la vez que los clientes llegarían a la capital andaluza a bordo del buque *Reina Victoria Eugenia*.

**Figura 4.36** Aviso promocional de un viaje combinado a Sevilla de la Trasatlántica (1929)



Fuente: *La Vanguardia*, 23 de enero de 1929

A finales de septiembre de 1929, después de efectuar algunas expediciones de línea entre Southampton y el Norte de España, con la única nota destacable de la incorporación de una escala en La Coruña, el *RMC* fue trasladado al puerto de Barcelona. Allí quedó amarrado ininterrumpidamente hasta abril de 1931, cuando fue vendido «para su demolición» a una empresa italiana por un valor total

<sup>191</sup> *La Época*, 09 de marzo de 1929, 1. Crítico opositor del régimen de Primo de Rivera, el abogado y escritor Arturo Casanueva González había sido detenido unos años antes en Santander y luego confinado en las Islas Chafarinas. Murió trágicamente durante la guerra civil en 1936.

<sup>192</sup> *La Vanguardia*, 03 de marzo de 1929, 14.

<sup>193</sup> *La Vanguardia*, 03 de abril de 1929, 27.

de 5.800 libras (alrededor de 250.000 pts.)<sup>194</sup>. El destino quiso que la cesión del *Reina M<sup>a</sup> Cristina*, el barco que había protagonizado los viajes de recreo de la élite aristocrática española, se materializara formalmente el 14 de abril de 1931, el día de la proclamación de la República<sup>195</sup>.

La decisión de poner fin a los viajes turísticos del *RMC* podría parecer sorprendente, teniendo en cuenta las elevadas inversiones que se habían hecho para reformar el viejo buque. Además, la medida se tomó en un momento muy favorable para el turismo en España, y en plena celebración de las dos exposiciones internacionales. Podemos descartar, por una parte, la hipótesis de una grave avería u otro tipo de percance del barco. En la memoria económica de 1929, la entidad no hace ninguna mención del *RMC*, salvo señalar que había hecho «varios viajes de turismo» durante el año. Asimismo, en el apartado dedicado a detallar los «accidentes ocurridos a nuestros vapores», el *RMC* no figura entre los buques que tuvieron alguna incidencia. Por todo ello se considera que la decisión de poner fin a los viajes del *RMC* responde a otras razones. Por ejemplo, la económica. En este sentido, la experiencia fue un verdadero revés, como acabamos de ver. Los gastos desenfrenados y las consecuentes pérdidas resultaban cada vez más difícil de justificar de cara a los accionistas. En un contexto de crisis del transporte marítimo, la Trasatlántica había empezado a adoptar una política de «economías en los gastos» de «explotación y administración» de su negocio. Desde finales de la década, el número y la frecuencia de varios servicios de línea fue disminuyendo, lo que motivó, entre otras medidas, el amarre de otros dos buques: el *Alicante* y el *Claudio López*<sup>196</sup>. A la justificación económica, hay que sumar otra no menos importante. La compañía, o mejor dicho sus máximos dirigentes, habían alcanzado el verdadero objetivo que se perseguía con los viajes turísticos del *RMC*. Su prestigio se había ampliamente reforzado. El Conde de Güell se había convertido en el «hombre fuerte» del PNT, a la vez que otros altos cargos de la recién constituida administración turística eran ocupados por hombres de su entorno.

### *Postdata*

En 1931, después de la proclamación de la República, el Director General del Turismo señaló la «actuación tan personal y tan poco desligada de estímulos familiares y amistosos» del Presidente de la Trasatlántica, «en quien culmina[ba] el criterio de distribuir cargos y cometidos entre sus relaciones». Entre éstas, se citan textualmente las representaciones del PNT «a personal de la Trasatlántica» en las delegaciones de Nueva York y París, así como la subdelegación de Cataluña a su hijo, el Conde de Ruiseñada<sup>197</sup>.

---

<sup>194</sup> MMB, Fondo Trasatlántica, caja 38. Véase también *Vida Marítima*, nº 956, 15 de junio de 1932, 208. En la misma operación también se dieron de baja los vapores *Leon XIII* y *Legazpi*.

<sup>195</sup> MMB, Fondo Trasatlántica, caja 38, carta enviada al Secretario del Lloyd's Register of Shipping de Londres.

<sup>196</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1929. Véase también *Vida Marítima*, nº 966, 15 de noviembre de 1932, 405-407; Valdaliso (1991), 166-173.

<sup>197</sup> Cal y Correyero (2008), 179.

## Capítulo 5. El turismo de cruceros en la época franquista

Este capítulo cubre la tercera etapa cronológica, desde el fin de la segunda guerra mundial hasta la crisis del transporte marítimo en la década de 1970. En un contexto de profundos cambios políticos, sociales y económicos, el crucero experimenta una importante evolución, aun manteniendo en todo caso su carácter elitista. El capítulo se estructura alrededor de siete apartados, y comienza con un análisis sobre la reanudación del tráfico crucerístico a finales de los años cuarenta. Posteriormente, se ha tratado de esclarecer cuáles fueron las causas estructurales que favorecieron su notable desarrollo a lo largo de los años sesenta. A partir del tercer apartado, el estudio se centra en la actividad de las empresas españolas y su creciente implicación en el negocio turístico. Finalmente, se analiza el declive del crucerismo durante los años setenta.

### 5.1 TURISMO Y PROPAGANDA DE LOS CRUCEROS ESTADOUNIDENSES

La segunda guerra mundial supone un duro golpe para la marina mercante mundial. Muchos de los transatlánticos que habían protagonizado las travesías turísticas en los años de entreguerras, como el *Carinthia*, el *Lancastria*, el *Viceroy of India* o el *Montrose*, sólo por citar algunos barcos ingleses, fueron hundidos o sufrieron graves daños mientras se encontraban al servicio de la respectiva marina de guerra. En Europa se destruyó aproximadamente el 40% del tonelaje mercante existente en 1939, al margen de los daños a las infraestructuras portuarias<sup>1</sup>. Al finalizar el conflicto, la nota predominante era sin duda alguna la insuficiencia de tonelaje para cubrir las necesidades del tráfico, especialmente el de pasaje. Además, la gran mayoría los barcos que se habían salvado del desastre necesitaban amplias reformas para recuperar su vieja función. La falta de materiales, principalmente el acero, dificultaba esa labor. No es de extrañar por tanto, que a finales de 1949 la flota de pasaje sólo había alcanzado a nivel mundial el 65% del tonelaje registrado en septiembre de 1939<sup>2</sup>. La incidencia de las pérdidas fue muy desigual, siendo mucho más severa desde luego en los pabellones de las potencias beligerantes. Alemania sólo contaba con tres unidades con más de 1.000 TRB, frente a los 125 buques mixtos que disponía en 1939, a la vez que la flota mercante italiana operaba aproximadamente con un tercio de los niveles de tonelaje de antes de la guerra<sup>3</sup>.

La escasez de medios de transporte se hacía sentir incluso en Estados Unidos, causando verdadera «inquietud» incluso en «los turistas hambrientos que soñaban con volver a los glamurosos cruceros» de los años treinta<sup>4</sup>. Según revelan algunas fuentes periodísticas, la actividad recreativa no se reanudó

---

<sup>1</sup> Aldcroft (2003), 141-142. Paniagua (1998), 27.

<sup>2</sup> U.S. Department of Commerce Maritime Administration (1958), 26. El porcentaje hace referencia al total del tonelaje de los buques mixtos (pasaje y carga) mayores de 1.000 toneladas de registro bruto.

<sup>3</sup> *Ibidem*, 17-18.

<sup>4</sup> «Lack of ships blast Caribbean travel hopes», *The Daily Gleaner*, 25 de marzo de 1946, 1 (traducción del autor).

en el mercado estadounidense hasta finales de 1947. En un breve reportaje titulado «*U.S. Tourists go to sea again*», que se publicó en diciembre de 1947, se resaltaba que el «viejo espíritu» de la navegación de placer «hacia su regreso» después de una «larga espera» de ocho años<sup>5</sup>. El artículo hacía hincapié en la puesta en marcha de los primeros viajes de recreo a bordo de algunos barcos supervivientes, como el *Mauretania* de la Cunard o los transatlánticos *Veendam* y *Nieuw Amsterdam* de la Holland America. El principal destino de estas primeras iniciativas fueron las islas caribeñas, a las que se añadieron algunas expediciones a Suramérica en el invierno siguiente.

En cuanto a la «triste» Europa, que había sido «La Meca del turismo americano» en los años de entreguerras, hubo que esperar hasta febrero de 1950 para recibir la llegada de los primeros contingentes de cruceristas<sup>6</sup>. Procedente de Nueva York, el primero llegó a bordo del *Britannic*, el barco de la Cunard que había protagonizado varias de estas expediciones en los años treinta. El crucero reproducía un clásico itinerario por el Atlántico Norte, antes de atracar en varios puertos del Mediterráneo, incluido el de Barcelona<sup>7</sup>. Mucho más sugestiva y novedosa la segunda iniciativa. En esta circunstancia el buque *Caronia* se dirigió primeramente hacia las cálidas aguas del Caribe y Brasil, para luego cruzar el Atlántico Sur y circunnavegar el continente africano con rumbo hacia el Canal de Suez y el Mediterráneo, efectuando escalas en Barcelona y Málaga. Aproximadamente 80 días de recreo a bordo del nuevo buque de la Cunard, uno de los primeros transatlánticos de gran porte que se habían construido tras el fin de la guerra<sup>8</sup>.

Desde la perspectiva de este trabajo, el hecho más significativo de estos dos primeros cruceros, al margen de la gran participación de público, fue que ambos hicieron escala en España<sup>9</sup>. Este dato reviste especial importancia si tenemos en cuenta el contexto histórico-político en el que se produjeron los acontecimientos. A principios de 1950, la normalización de las relaciones diplomáticas entre España y la comunidad internacional aún no se había materializado del todo, si bien la evolución de la guerra fría había contribuido enormemente a reducir el aislacionismo del régimen franquista, y enmendar su imagen en el extranjero. Sólo a finales de aquel año, de hecho, la Asamblea General de las Naciones Unidas votaría a favor del regreso de los embajadores a Madrid<sup>10</sup>. Por este motivo, la llegada de estas primeras expediciones turísticas organizadas recibió una amplia cobertura de la prensa nacional. Para el aparato propagandístico del régimen, se trataba de transmitir a los españoles un mensaje de normalidad en las relaciones con las principales potencias occidentales. Al mismo tiempo

---

<sup>5</sup> Entre otros, *Lawton Constitution*, 7 de diciembre de 1947, 8; *Cumberland Evening Times*, 8 de diciembre de 1947, 2; *Council Bluffs Iowa Nonpareil*, 19 de diciembre de 1947, 18 (traducción del autor).

<sup>6</sup> *Ibidem*. Del mismo corte una breve crónica de *The Daily Gleaner*, 29 de diciembre de 1947, 1.

<sup>7</sup> «Want to cruise in the sun», *Long Beach Independent*, 7 de agosto de 1949, 17.

<sup>8</sup> Sobre el *Caronia*, Paniagua (1998), 28.

<sup>9</sup> En cuanto al viaje del *Caronia*, la agencia de viajes Bakumar informa que el buque había salido de Nueva York con a bordo 556 clientes, mientras que las fuentes periodísticas señalan que el *Britannic* transitó en Barcelona con cerca de 520 pasajeros. Estas informaciones en AGA, Sección Cultura, legajo 16067; *La Vanguardia Española*, 12 de marzo de 1950, 13.

<sup>10</sup> Pack (2006), 69-75. Suárez y Espadas (1987), 299-312. La misma Asamblea había emitido en diciembre de 1946 una clara condena al régimen «fascista» español.



se hacía imprescindible cuidar cualquier detalle, de modo que los visitantes pudieran llevarse una impresión agradable de España. *La Vanguardia Española*, por ejemplo, dedicó numerosos artículos al tránsito del *Britannic* y del *Caronia* por Barcelona. Sus reseñas destacan no sólo la llegada de «personalidades de potencia económica sólo posible en los Estados Unidos», sino la organización de banquetes y convites a bordo<sup>11</sup>. Entre el «numeroso» concierto de autoridades, el diario catalán resalta la presencia de Luís Antonio Bolín. El máximo responsable de la Dirección General de Turismo (DGT), el organismo que había tomado el relevo del Patronato en 1939, llegó «expresamente desde Madrid para recibir el buque» *Caronia*, y así «acompañar a los turistas» hasta la siguiente escala de Málaga<sup>12</sup>. Allí, dada «la importancia que desde el punto de vista turístico significa[ba]» este suceso, y según un «plan acordado» entre la Oficina de Información Turística y Viajes Bakumar (la agencia encargada de organizar las excursiones en calidad de agentes consignatarios de la naviera), todo estaba predispuesto para que una parte de los cruceristas hicieran «un extenso recorrido por la ciudad con visita de los monumentos artísticos, lugares de mayor interés y principales bodegas de vinos». El resto de los viajeros, mientras tanto, podían optar por una excursión organizada a Nerja. A su regreso les sería «servido» un té en un prestigioso hotel de la ciudad andaluza<sup>13</sup>.

Todos estos detalles, y más aún la presencia de Luis Bolín, eran una clara muestra de la trascendencia que desde el principio le atribuyó la DGT al paso de los buques extranjeros por los puertos españoles, y en especial a los que operaban en la línea de Estados Unidos. Ya un año antes, según consta de unas correspondencias privadas que se conservan en el Archivo General de la Administración, el propio Luis Bolín había intervenido directamente para que el barco *Atlantic* de la compañía Home Lines incluyera una «escala regular» en el puerto de Barcelona en la línea Génova-Nueva York<sup>14</sup>. El establecimiento de un servicio directo de pasaje con el puerto neoyorquino se calificaba como una «propaganda positiva» para el «fomento del turismo americano que desea[ba] visitar España». Con motivo de la primera escala en Barcelona, el 2 de junio de 1949, se había considerado oportuno organizar una «comitiva para visitar la ciudad». Según la empresa consignataria, la excursión causó una «excelente impresión» entre los 350 pasajeros de tránsito, quienes habrían manifestado «textualmente que no tenían idea que las ciudades españolas fueran así»<sup>15</sup>.

Más aún determinadas fueron las gestiones llevadas a cabo con American Export, siendo ésta la principal compañía marítima de pasaje que unía América del Norte con el Mediterráneo. En un

---

<sup>11</sup> En línea general, cualquier noticia sobre la presencia de extranjeros en España en ese transcurso fue objeto de información por parte de los medios de prensa; Cal y Correyero (2008), 421; Pack (2006), 95.

<sup>12</sup> *La Vanguardia Española*, 21 de marzo de 1950, 12.

<sup>13</sup> AGA, Sección Cultura, legajo 16067, carta de Viajes Bakumar a la Oficina de Información de la DGT de Málaga del 21 de febrero de 1950.

<sup>14</sup> AGA, Sección Cultura, legajo 16067, carta dirigida a Luis Antonio Bolín por la oficina de Hijos de Condeminas de Barcelona, agentes generales de Home Lines, del 7 de abril de 1949. Si bien sus barcos estuvieran registrados en Panamá por razones fiscales, la Home Lines era una sociedad anónima de recién constitución con sede social en Génova. Al final de los años 1980, fue adquirida por la Holland America Line.

<sup>15</sup> AGA, Sección Cultura, legajo 16067, carta dirigida a la DGT de Madrid por la oficina de Hijos de Condeminas de Barcelona del 7 de junio de 1949.

informe redactado a principios de 1950, la DGT juzgaba de «gran interés» el hecho de «inducir» a esta empresa a modificar los itinerarios de sus barcos, incluyendo el paso por los puertos españoles en lugar de Gibraltar<sup>16</sup>. Las ventajas que se manejaban en este sentido eran «enormes». Además de beneficiarse «automáticamente» de la «acción publicista» que desarrollaba esta empresa, había que añadir la posibilidad de que otras compañías marítimas siguieran el ejemplo. Luis Bolín, quien estuvo al frente de la DGT entre 1939 y 1952, hacía especial mención a la Società Anonima di Navigazione Italia, la «gran» naviera italiana que se había constituido a raíz de la fusión de varias compañías en los años treinta. A principios de los años 1950, ésta ya contaba con varios trasatlánticos de gran porte en servicio con Estados Unidos<sup>17</sup>. De tal manera, se garantizaría el paso por las costas españolas de un «servicio de buques de lujo» varias veces al mes, lo que «induciría a muchos turistas americanos en camino para Italia a desembarcar en España y seguir el camino a Italia por tierra». Asimismo, de cara a los turistas interesados en visitar España, este proceder evitaría la «molestia» del visado británico que exigían las autoridades de Gibraltar, así como las «inconveniencias del doble paso de la frontera».

El objetivo que perseguía es evidente: canalizar la corriente turística de estadounidenses a España. En esta dirección se sitúa el viaje que el propio Bolín había emprendido a Estados Unidos en enero de 1950, durante el cual se inauguraron las oficinas españolas de turismo de Chicago y San Francisco, que se unían así a la de Nueva York. Según información de la DGT, el número de informaciones facilitadas a ciudadanos no españoles en esta última delegación pasó de 1.895 de 1947 a 28.402 del año 1950, lo que hacía suponer una muestra del interés creciente de los ciudadanos estadounidenses por viajar a España<sup>18</sup>. Y siempre en Estados Unidos, la DGT activó para el año 1951 varias campañas de promoción turística mediante anuncios en revistas y periódicos locales, por un gasto total estimado en 1.200.000 pesetas, esto es, más del 15% de todo el presupuesto en propaganda turística que se habría invertido en aquel año<sup>19</sup>.

La naviera American Export se mostró dispuesta a tomar en consideración la posibilidad de incluir algún puerto español en sus itinerarios. No obstante, fijaba dos condiciones básicas para la puesta en marcha de las operaciones. La primera era de carácter eminentemente económico y hacía referencia a los impuestos portuarios, exigiendo de que éstos obviamente no fueran más elevados que los que pagaban en Gibraltar. La segunda condición estaba en cambio relacionada con los trámites de embarques y desembarque. Se instaba a que las operaciones fueran lo más rápidas posibles, y que los

---

<sup>16</sup> AGA, Sección Cultura, legajo 16067.

<sup>17</sup> AGA, Sección Cultura, legajo 16067, carta de Bolín a Antonio Grosso, Presidente de la Junta de Obras del puerto de Cádiz del 11 de junio de 1952.

<sup>18</sup> *Anuario de Estadísticas de Turismo de España*, 1951, 107. Sobre el viaje de Bolín a Estados Unidos, Cal y Correyero (2008), 429-430

<sup>19</sup> *Estudios para un Plan Nacional de Turismo*, 153-155. El interés por promocionar la marca España en el ámbito turístico se refleja también en una Orden que adoptó el Ministerio de Información y Turismo en marzo de 1953, por la que se convocaba un «concurso de frases publicitarias para el turismo». Según establecía la base primera del concurso, abierto a todo ciudadano español o hispanoamericano, se trataba de seleccionar una «breve frase publicitaria» o «eslogan» que pudiera «sustituir con ventaja a la sola palabra España» en los carteles de propaganda turística; BOE, nº 124 del 4 de mayo de 1953, 2550.

viajeros no tuvieran que «enfrentarse con unas dificultades de índole puramente burocrático»<sup>20</sup>. En resumen, según explicaba el propio Bolín, siendo

el tiempo factor vital para los norteamericanos, lo que ellos quieren es reducir el tiempo a perder a un mínimo absoluto. Y por eso pretenden reducir las operaciones de las escalas regulares a las que sean inherentes a fondear el buque en lugar adecuado en las proximidades del puerto, exactamente como lo hacen en Gibraltar, a fin que apenas haya dado fondo suban los pasajeros o las autoridades distintas del puerto y desembarquen aquellos que hayan de quedar<sup>21</sup>.

Así planteada, estaba claro que la cuestión sobrepasaba las competencias de la administración turística, afectando por el contrario a diferentes entidades privadas y públicas, como las empresas consignatarias, las autoridades portuarias y aduaneras, y hasta varios ministerios. En cualquier caso, el máximo dirigente de la DGT tomó el asunto en sus manos. Hasta los últimos días de su mandato (junio de 1952) e incluso posteriormente, cuando desempeñó el cargo de Consejero de Información en la embajada de España en Washington, Bolín trató de cumplir con las peticiones de la naviera<sup>22</sup>. Los resultados de las gestiones fueron, sin duda alguna, positivos. Ante todo, Barcelona se convirtió en escala regular de los buques de la American Export Lines<sup>23</sup>. La casa consignataria de la naviera estadounidense en Barcelona recibió un escrito de la DGT «con objeto de facilitar los trámites de desembarque de los pasajeros extranjeros»<sup>24</sup>. Se sugería de seguir el patrón ya adoptado por la agencia representante de la Cunard en marzo de 1950, que había editado unas «tarjetas de identidad» a entregar a los pasajeros antes de que éstos desembarcaran, «de acuerdo» con las indicaciones de la Jefatura de Policía. El procedimiento debía de consistir en efectuar el control de pasaportes y visados a bordo del mismo barco, donde los pasajeros recibirían ese nuevo documento para canjearlo con el pasaporte al finalizar el tránsito. La nueva operación necesitaba «muy escaso tiempo» y agilizaba «los trámites propios de estas ocasiones»<sup>25</sup>.

El empeño de la DGT se alargó en los meses siguientes con el fin de conseguir que otra escala española se incluyera en los itinerarios de la compañía estadounidense, arrebatándole esa condición a Gibraltar. Éste último, en efecto, seguía siendo el puerto de tránsito del sur de la península. Las negociaciones se intensificaron a raíz de la puesta en servicio de dos nuevos transatlánticos de la compañía americana, los buques gemelos *Independence* y *Constitution*, en cuyos itinerarios de línea no figuraba ningún puerto español. En un escrito enviado al Subsecretario de Economía Exterior y Comercio, Jaime Alba Delibes, Bolín instaba a «solucionar favorablemente las peticiones» de la compañía estadounidense, teniendo en cuenta que sus dos nuevas unidades, que emprendieron sus primeras travesías respectivamente en febrero y abril de 1951, estaban mejor adaptadas para el

<sup>20</sup> AGA, Sección Cultura, legajo 16067.

<sup>21</sup> *Ibidem*, carta de Bolín a Antonio Grosso, Presidente de la Junta de Obras del puerto de Cádiz, del 11 de junio de 1952.

<sup>22</sup> Véase la correspondencia entre Bolín y José González, agente general para España y Portugal de American Export Lines, del 28 y 31 de marzo de 1950, y la del Consejero de Información de la embajada española en Washington al Director General de Turismo, Mariano de Urzaiz del 25 de mayo de 1955, en AGA, Sección Cultura, legajo 16067.

<sup>23</sup> *La Vanguardia Española*, 29 de noviembre de 1950, 19.

<sup>24</sup> AGA, Sección Cultura, legajo 16067, carta de Bolín a José Carrascal.

<sup>25</sup> *Ibidem*.

transporte de pasajeros de alto poder adquisitivo. El director general subrayaba lo «decisivo» de la cuestión para el futuro turístico de España:

Te ruego le hagas saber a tu ministro de mi parte que hay que prestarle una importancia excepcional al asunto (...), con lo que se daría un impulso extraordinario al turismo norteamericano, que es el que más nos conviene recibir<sup>26</sup>.

Si bien hubo que esperar hasta enero de 1956 para que un puerto español reemplazara al de Gibraltar en los servicios de línea de los buques *Independence* y *Constitution*, tanto Cádiz, Málaga como sobre todo Barcelona y Palma de Mallorca, habían ya recibido con mucha frecuencia la llegada de las «dos joyas» de la flota mercante estadounidense en calidad de cruceros. La primera operación turística se efectuó el 19 de febrero de 1951, cuando el *Independence* llegó al puerto gaditano repleto de todo tipo de autoridades y en medio de una gran expectación. El motivo de tanto interés se debía a la presencia a bordo del recién nombrado embajador de Estados Unidos, Stanton Griffis, quien había aprovechado la primera travesía del nuevo «rascacielos sobre el agua» para desplazarse a España. Se restablecían así las relaciones diplomáticas entre los dos países, después de la resolución de la ONU del noviembre anterior. Al momento de desembarcar, el nuevo embajador enfatizaba en los «lazos de comprensión, de cultura y de comercio entre la gran madre patria de todas las Américas y su hija más fuerte»<sup>27</sup>.

De los aproximadamente 500 pasajeros que embarcaron en Nueva York, 5 de ellos terminaron su viaje en Cádiz, incluido el embajador. Los cruceristas, por el contrario, optaron por tres distintas excursiones. La primera, a la que participaron un centenar de ellos, consistía en visitar Sevilla y regresar a Cádiz la misma noche. El segundo contingente, unos 120 pasajeros, se trasladó en autocares de la DGT para visitar las poblaciones de Jerez de la Frontera, Sevilla, Córdoba y Granada, antes de embarcar en el mismo buque en el puerto de Málaga, la siguiente parada del crucero. El resto de los viajeros prefirió pasar el día recorriendo la ciudad gaditana, y asistir a una fiesta folklórica en el Palacio de la Diputación Provincial<sup>28</sup>.

El año siguiente, los dos barcos estadounidenses hicieron un total de 4 cruceros, además de 12 viajes redondos en la línea regular Nueva York-Nápoles. Los transatlánticos *Independence* y *Constitution* hicieron tres escalas turísticas en Barcelona (dos de ellas con motivo del Congreso Eucarístico de 1952), dos en Cádiz, y una en Palma de Mallorca y Málaga (figura 5.1). Con vista a estos acontecimientos, la Dirección General de Turismo exhortó a las distintas autoridades portuarias a «facilitar por todos los medios posible» estas operaciones, «rodeándolas de alicientes de todas clases», con el fin de conseguir su repetición «en la forma más frecuente posible»<sup>29</sup>. Entre dichos alicientes, destaca la organización de una novillada en la Monumental de Barcelona «para una feliz recepción de

<sup>26</sup> AGA, Sección Cultura, legajo 16067, carta de Bolín a Jaime Alba Delibes del 10 de noviembre de 1951.

<sup>27</sup> ABC, 20 de febrero de 1951, 10; La Vanguardia Española, 20 de febrero de 1951, 4.

<sup>28</sup> *Diario de Cádiz*, 20 de febrero de 1951, 1-2. En octubre de 1951, Cádiz recibió la llegada de otro crucero de la naviera estadounidense. En esta circunstancia fue el *Constitution* el que hizo escala; *Diario de Cádiz*, 02 de octubre de 1951, 1.

<sup>29</sup> AGA, Sección Cultura, legajo 16067, carta de Luis Bolín al Presidente de la Junta de Obras del puerto de Barcelona del 7 de diciembre de 1951.

los pasajeros» del *Independence*, que había llegado a la ciudad condal el 26 de marzo de 1952 (figura 5.2)<sup>30</sup>.

Las manifestaciones taurinas en honor de los cruceristas extranjeros fueron una constante en los años cincuenta. Siempre en Barcelona, ya se habían organizado en 1951 no menos de tres corridas. La primera con motivo de la presencia de los pasajeros ingleses del buque *Orcades*, el 15 de julio, y las otras dos para los pasajeros italianos de los buques *Pace* y *Giulio Cesare*, respectivamente el 11 de abril y el 12 de octubre<sup>31</sup>.

Figura 5.1 Programación de los cruceros de los buques *Independence* y *Constitution* (1952)

Itinerarios para los viajes especiales de 1952		
<b>Crucero de lujo por el Mediterráneo</b>		
<b>Buque INDEPENDENCE - Viaje N.º 14</b>		
Puerto	Llegada	Salida
Nueva York		Feb. 8, 17 h. V.
Madeira	Feb. 14, 7 h. J.	Feb. 14, 17 h. J.
Casablanca	Feb. 15, 16 h. V.	Feb. 16, 22 h. S.
Cádiz	Feb. 17, 7 h. D.	Feb. 18, 1 h. L.
Tanger	Feb. 18, 7 h. L.	Feb. 19, 4 h. M.
Gibraltar	Feb. 19, 7 h. M.	Feb. 19, 24 h. M.
Málaga	Feb. 20, 7 h. M.	Feb. 20, 22 h. M.
Argel	Feb. 22, 7 h. V.	Feb. 23, 4 h. S.
Nápoles	Feb. 24, 7 h. D.	Feb. 24, 22 h. D.
El Pireo	Feb. 26, 7 h. M.	Feb. 28, 1 h. J.
Dardanelos	Feb. 29, 10 h. V.	En tránsito
Estambul	Feb. 29, 16 h. V.	Mar. 2, 10 h. D.
Dardanelos	Mar. 2, 16 h. D.	En tránsito
Haifa	Mar. 4, 7 h. M.	Mar. 7, 1 h. V.
Beirut	Mar. 8, 7 h. S.	Mar. 10, 24 h. L.
Alejandro	Mar. 11, 14 h. M.	Mar. 16, 14 h. D.
Nápoles	Mar. 19, 14 h. M.	Mar. 21, 21 h. V.
Genova	Mar. 22, 14 h. S.	Mar. 24, 1 h. L.
Cannes	Mar. 24, 7 h. L.	Mar. 25, 20 h. M.
Barcelona	Mar. 26, 8 h. M.	Mar. 26, 24 h. M.
Palma	Mar. 27, 7 h. J.	Mar. 27, 18 h. J.
Gibraltar	Mar. 28, 14 h. V.	Mar. 28, 16 h. V.
Lisboa	Mar. 29, 7 h. S.	Mar. 30, 3 h. D.
Nueva York	Abril 4, 14 h. V.	
<b>Crucero con motivo del Congreso Eucarístico</b>		
<b>Buque CONSTITUTION - Viaje N.º 15</b>		
Puerto	Llegada	Salida
Nueva York		May 16, 12 h. V.
Pta. Delgada	May. 21, 7 h. M.	May. 21, 18 h. Mi.
Lisboa	May. 23, 7 h. V.	May. 24, 14 h. S.
Cádiz	May. 25, 7 h. D.	May. 25, 22 h. D.
Barcelona	May. 27, 7 h. Mi.	Junio 1, 20 h. D.
Cannes	Junio 2, 8 h. L.	Junio 2, 24 h. L.
Genova	Junio 3, 8 h. M.	Junio 3, 14 h. M.
Nápoles	Junio 4, 7 h. Mi.	Junio 8, 20 h. D.
Gibraltar	Junio 10, 14 h. M.	Junio 10, 15 h. M.
Nueva York	Junio 16, 14 h. L.	
<b>Crucero por Grecia y Oriente Medio</b>		
<b>Buque INDEPENDENCE - Viaje N.º 15</b>		
Puerto	Llegada	Salida
Nueva York		Abril 8, 12 h. M.
Gibraltar	Abril 14, 17.30 h. L.	Abril 14, 19.30 h. L.
Cannes	Abril 16, 8 h. Mi.	Abril 16, 9.30 h. Mi.
Genova	Abril 16, 16.30 h. Mi.	Abril 16, 22 h. Mi.
Nápoles	Abril 17, 15 h. J.	Abril 17, 24 h. J.
Pireo	Abril 19, 7 h. S.	Abril 19, 22 h. S.
Haifa	Abril 21, 7 h. L.	Abril 21, 15 h. L.
Nápoles	Abril 23, 20 h. Mi.	Abril 24, 14 h. J.
Genova	Abril 25, 8 h. V.	Abril 25, 13 h. V.
Cannes	Abril 25, 18.30 h. V.	Abril 25, 20.30 h. V.
Gibraltar	Abril 27, 7 h.	Abril 27, 8.30 h. D.
Nueva York	May. 3, 9 h.	
<b>Crucero por Levante</b>		
<b>Buque INDEPENDENCE - Viaje N.º 16</b>		
Puerto	Llegada	Salida
Nueva York		May 7, 12 h. Mi.
Gibraltar	May. 13, 17.30 h. M.	May 13, 19.30 h. M.
Cannes	May. 15, 8 h. J.	May. 15, 9.30 h. J.
Genova	May. 15, 16.30 h. J.	May. 15, 22 h. J.
Nápoles	May. 16, 15 h. V.	May. 16, 24 h. V.
Pireo	May. 18, 7 h. D.	May. 18, 22 h. D.
Haifa	May. 20, 7 h. M.	May. 21, 24 h. Mi.
Beirut	May. 22, 7 h. J.	May. 22, 24 h. J.
Nápoles	May. 25, 7 h. D.	May. 25, 24 h. D.
Barcelona	May. 27, 7 h. M.	Junio 2, 8 h. L.
Gibraltar	Junio 3, 9 h. M.	Junio 3, 14 h. M.
Nueva York	Junio 9, 14 h. L.	

Fuente: AGA, Sección Cultura, legajo 16067

<sup>30</sup> AGA, Sección Cultura, legajo 16067, carta de José González a Luis Bolín 25 de marzo de 1952.

<sup>31</sup> *La Vanguardia Española*, ediciones del 11 de abril, 17 de julio y 10 de octubre de 1951, respectivamente páginas 12, 14 y 17. Sobre este tema, Vizcaíno (1978), 370.

Figura 5.2 Anuncio de una novillada en Barcelona para los cruceristas del *Independence* (1952)



Fuente: *La Vanguardia Española*, 25 de marzo de 1952, 16

La celebración de estos actos estaba en plena sintonía con las directivas de la administración estatal, que veía en las costumbres tradicionales «una de las apetencias más acusadas del turismo extranjero». En la memoria titulada *Estudios para un Plan Nacional de Turismo*, editada por la Presidencia del Gobierno en 1952, se hacía hincapié en la necesidad de «revalorizar» todo lo que «a tradición» se refería en sus «muchos y variados aspectos», en base al convencimiento de que el turista buscaba «el rasgo típico de un país con mucho mayor interés que un monumento arquitectónico o una obra de arte»<sup>32</sup>. Junto a ello, se dedicaba una breve atención a los cruceros, señalando que

a fin de aumentar este tránsito de indudable interés, sería conveniente concertar acuerdos con las agencias extranjeras dedicadas a la organización de cruceros de turismo, a fin de que incluyan en sus itinerarios de manera regular los puertos españoles<sup>33</sup>.

A pesar de la «brevedad» de la estancia, los turistas en tránsito marítimo implicaban un «evidente interés económico», no sólo por la industria artesanal y la venta de «todo género de objetos de lujo», sino por el «beneficio que se deriva[ba] del cambio de moneda». El escrito no especificaba qué tipo de convenios había que suscribir con las grandes agencias extranjeras, si bien resulta importante señalar que ya un año antes la DGT había llevado a cabo una campaña conjunta en EEUU con American Express para la promoción turística de España, cuyo coste rondaba las 200.000 pesetas<sup>34</sup>.

El tránsito de los viajeros estadounidenses por los puertos españoles fue registrando un significativo incremento durante los primeros años 1950, pasando de poco más de 7.000 personas en 1950 a un movimiento estimado de casi 115.000 pasajeros en 1955. De la observación del gráfico 5.3,

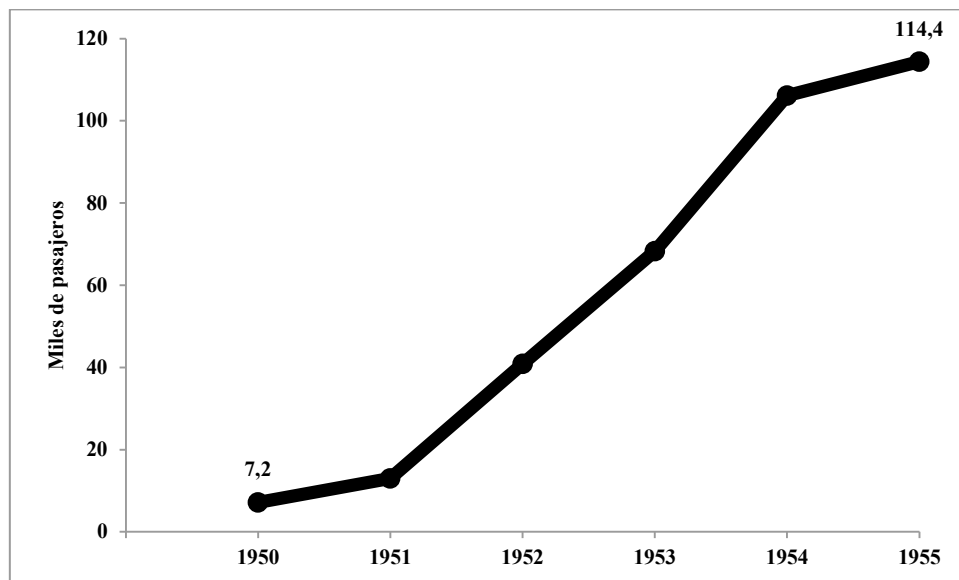
<sup>32</sup> *Estudios para un Plan Nacional de Turismo*, 31. Sobre este documento, Moreno (2007), 199-201; Esteve y Fuentes (2000), 57-59.

<sup>33</sup> *Estudios para un Plan Nacional de Turismo*, 78.

<sup>34</sup> *Ibidem*, 155. El mismo escrito informa también de una campaña publicitaria conjunta con la compañía aérea TWA.

se puede apreciar que el aumento más significativo se experimentó en 1952, alrededor del 215% respecto al año anterior. Una de las explicaciones más plausibles puede ser la decisión adoptada en enero de 1952 de simplificar integralmente el trámite de concesión del visado para los turistas estadounidenses, convirtiéndolo en una simple gestión administrativa. La disposición, que entró en vigor a partir del mes de marzo y hacía referencia tanto al visado ordinario (de entrada) como al permiso de tránsito, significaba una verdadera excepción en la rígida legislación vigente en España en materia de visados, siendo otra muestra del trato especial concedido no sólo al turismo norteamericano, sino en general al gobierno de Washington<sup>35</sup>. Muchos rotativos estadounidenses se hicieron eco de la noticia difundida por la agencia Associated Press. En las ediciones del 22 de enero de 1952, publicaron un breve artículo titulado «*Spain to admit US tourists without Visa Requirement*», especificando que la medida se hacía efectiva para las estancias inferiores a los seis meses<sup>36</sup>.

**Gráfico 5.3 Tránsito de los pasajeros estadounidenses por los puertos españoles (1950-1955)\***



\* Los datos incluyen tanto a los viajeros que llegaron en los servicios de línea como aquellos que lo hicieron en los cruceros de turismo, ya que las estadísticas de la DGT no contemplaban ninguna distinción entre los dos tipos de tráficos. De hecho, tal como especificaba la propia entidad, la expresión *pasajeros en tránsito* indicaba a aquellas «personas que sin estar provistas del correspondiente visado para entrar en España, fueron autorizadas para visitar la población durante todo el tiempo en que el barco en que viajaban, con destino a otro país, permaneció anclado en un puerto español».

Fuente: *Anuario de Estadísticas de Turismo de España*, 1954, 1963

Volviendo al tema de la American Export, Luis A. Bolín centró su atención especialmente hacia el puerto de Cádiz. Lo consideraba como el más adecuado para formar parte de los itinerarios de los

<sup>35</sup> España había empezado a recibir las primeras ayudas financieras desde 1949, esto es, mucho antes de la firma del tratado con los Estados Unidos (septiembre de 1953); Esteve y Fuentes (2000), 53-55.

<sup>36</sup> Véase por ejemplo *Saint Joseph Herald Press*; *Syracuse Herald Journal*; *Big Spring Daily Herald*. De acuerdo con las informaciones de los Anuarios de Estadísticas de España, el visado fue suprimido «a partir de marzo de 1952». La misma fuente señala que la concesión de los visados a los estadounidenses había aumentado de manera muy significativa en los años anteriores, pasando de 12.780 en 1949 a 30.420 en 1951.

buques de dicha compañía, y convertirse así en un «verdadero puerto de Europa»<sup>37</sup>. En los últimos meses de su mandato, el dirigente político mantuvo varias conversaciones con altos directivos de la naviera. Una de éstas la mantuvo con el vicepresidente ejecutivo a bordo del buque *Constitution*, durante el trayecto entre Cádiz y Barcelona en mayo de 1952. Antes de embarcar y alojarse en una de las suites de lujo, Bolín había informado de estas gestiones a José León de Carranza, preguntándole a éste último acerca del crucero que había hecho a título personal el año anterior a bordo del mismo barco<sup>38</sup>. El histórico alcalde de Cádiz no ocultaba su satisfacción y asombro sobre las instalaciones modernas de estos «hoteles flotantes», así como en lo referente al desarrollo turístico que habían impulsado países como Italia, Francia y Grecia, entre otros.

Mi viaje ha sido realmente espléndido, encontrando por lo que se refiere al turismo, en los países que he visitado un deseo de superación en la concesión del máximo de facilidades (...). Cuanto te diga es poco de la perfecta organización y magnífica comida servida a bordo. He quedado tan animado que pienso repetir a fines de julio<sup>39</sup>.

En cuanto a las gestiones de Bolín, el dirigente gaditano se mostraba muy confiado. «A poco que apretemos conseguiremos que estos barcos toquen de modo permanente Cádiz», cerrando su escrito con un más que significativo: «creo que esta batalla hay que darla y tenemos que ganarla»<sup>40</sup>. Sin embargo, esa batalla no se ganó. A pesar del atractivo turístico de la ciudad y su cercanía con Sevilla, el puerto gaditano deparaba dos graves inconvenientes con respecto al de Gibraltar. El primero hacía referencia a la ubicación. A diferencia del puerto británico, los barcos tenían que efectuar un «desvío» en la ruta Estados Unidos-Mediterráneo, lo que implicaba una consecuente pérdida de tiempo, y por tanto en contra de las exigencias de la naviera. El segundo radicaba en la «falta de calado». Según un informe de la Autoridad Portuaria de Cádiz de enero de 1952, éste era su verdadero punto débil, no permitiendo la «entrada» de los «grandes» trasatlánticos extranjeros<sup>41</sup>.

La poca profundidad del puerto gaditano se puso claramente de manifiesto a mediados de aquel año, exactamente el 6 de mayo de 1952, con motivo de la llegada del *Caronia*. Procedente de Nueva York, el buque de 34.000 TRB y 9,6 metros de calado estaba efectuando un nuevo crucero por Europa, siendo Cádiz la tercera escala de su itinerario. Según la versión del director de Wagons-Lits, la agencia encargada de llevar a cabo las excursiones terrestres, las operaciones portuarias no se desarrollaron según lo establecido<sup>42</sup>. El empresario especificaba que a raíz de las instrucciones del práctico –el encargado de dirigir el camino de las embarcaciones en un puerto o en la costa– el *Caronia* se había

<sup>37</sup> AGA, Sección Cultura, legajo 16067, carta de Bolín a Antonio Grosso, 11 de junio de 1952.

<sup>38</sup> AGA, Sección Cultura, legajo 16067, carta de Bolín a José León de Carranza, 28 de febrero de 1952. Hijo de Ramón de Carranza, alcalde durante los años de la dictadura de Primo de Rivera, José León estuvo al frente de la alcaldía de la ciudad entre 1948 y 1969.

<sup>39</sup> AGA, Sección Cultura, legajo 16067, carta de José León de Carranza a Bolín del 03 de marzo de 1952.

<sup>40</sup> *Ibidem*.

<sup>41</sup> El escrito del Ingeniero Director del puerto de Cádiz del 28 de enero de 1852 en AGA, Sección Cultura, legajo 16067. A esto, según este informe, había que añadir la «falta de obras de abrigo» del que carecía el puerto andaluz.

<sup>42</sup> AGA, Sección Cultura, legajo 16067, carta de Luis López, Director para España de Wagons-Lits, a Luis Bolín del 7 de mayo de 1952.



visto finalmente obligado a quedar a «mucha distancia del dique». Por este motivo, los 570 pasajeros tuvieron que desembarcar lentamente y de forma escalonada en las lanchas del propio barco, «invirtiendo cada chalupa cerca de una hora en llegar a tierra»<sup>43</sup>. El accidente «descompuso» todas las excursiones. Los autobuses que esperaban a los viajeros salieron con un retraso de más de 3 horas. Las «protestas de los americanos» no se hicieron esperar<sup>44</sup>. La reconstrucción de los hechos del director de la agencia coincide en parte con la del *Diario de Cádiz*. En la edición del día siguiente, se informaba que el buque *Caronia*, «uno de los más grandes que ha surcado nuestras aguas», había efectivamente fondeado «fuera de la bahía», y que los turistas habían desembarcado en las lanchas del barco. Sin embargo, el diario gaditano evitaba de mencionar el malestar de la compañía y los propios pasajeros. Por el contrario, sí señalaba que los autobuses salieron «poco después» y que los turistas pudieron disfrutar de las excursiones, «elogiando» en especial «lo hermoso de la temperatura»<sup>45</sup>. En cualquier caso, ese contratiempo demostraba que el puerto de Cádiz no ofrecía las oportunas garantías para el tránsito de los grandes trasatlánticos, no cumpliendo por tanto con los requisitos exigidos por los directivos de la American Export. Éstos solicitaban unas «facilidades idénticas o superiores» a las que sus barcos disponían en Gibraltar para el «embarque y desembarque rápido de pasajeros»<sup>46</sup>. Finalmente, el puerto de Cádiz no fue incluido en los servicios de línea de la compañía estadounidense.

El verdadero cambio significativo se produjo solamente en 1955. Aquel año, la compañía American Export resolvió cambiar la escala de Gibraltar por la de Algeciras en los itinerarios crucerísticos de los buques *Independence* y *Constitution*. A finales de mayo, el Consejero de Información de la Embajada de España en Washington, Luís Bolín, escribía a su sucesor al frente de la DGT, Mariano de Urzaiz. En la carta se hacía hincapié en que el «proyecto» de la empresa naviera abría «perspectivas interesantes» no sólo con vista a un «aumento» en el número de turistas norteamericanos a España, sino por la posibilidad de que el puerto de Algeciras sustituyera en el futuro a Gibraltar también en los servicios de línea<sup>47</sup>. El puerto español tenía la ventaja de no conllevar un desvío en las rutas, además de no albergar ningún inconveniente en cuanto a la entrada de los grandes trasatlánticos. Por el contrario, el antiguo director general era consciente del escaso atractivo

---

<sup>43</sup> *Ibidem*.

<sup>44</sup> *Ibidem*. Las exposiciones del director de la agencia a la DGT motivaron un escrito inmediato del propio Bolín al presidente de la Junta de Obras del puerto de Cádiz, en el que se expresaba un profundo malestar por lo ocurrido y exigiendo las oportunas explicaciones: «no le oculto cuanto me preocupa lo que me comunica el director de Coches-Camas en España. A pesar de nuestros buenos deseos, si estas cosas ocurren tengo motivo fundados para temer que Cádiz sea eliminado en la ruta de los grandes trasatlánticos»; AGA, Sección Cultura, legajo 16067, carta de Luis Bolín a Antonio Grosso del 10 de mayo de 1952.

<sup>45</sup> «El *Caronia* desembarcó ayer una crecida expedición de turistas», *Diario de Cádiz*, 07 de mayo de 1952, 2.

<sup>46</sup> AGA, Sección Cultura, legajo 16067, carta de Luis Bolín a Antonio Grosso del 11 de junio de 1952.

<sup>47</sup> AGA, Sección Cultura, legajo 16072, carta de Luis Bolín a Mariano de Urzaiz del 25 de mayo de 1955. La primera escala en Algeciras se registró el 16 de marzo de 1955, cuando el buque *Constitution* hizo su entrada con a bordo el nuevo embajador estadounidense, John Davis Lodge; *ABC*, 17 de marzo de 1955, 28. El mismo periódico confiaba que esta «primera escala» pudiera llegar a ser «fija» en la línea transatlántica, «como símbolo y reflejo de la honda amistad hispanoamericana».

turístico de la ciudad de Algeciras: «como sabemos hay poco que interese o atraiga a los turistas, a diferencia de lo que sucede en Gibraltar, donde las tiendas de indios y otras bastan para entretenerlos durante sus breves visitas»<sup>48</sup>. Por este motivo, Bolín planteaba la organización de una «pequeña» fiesta flamenca, «lo bastante para entretener a los viajeros» y al estilo de los espectáculos folklóricos que se habían llevado a cabo en las primeras escalas en Cádiz. Este tipo de entretenimiento, añadía, había dejado «muy grato recuerdo» en los directivos de «esta gran naviera», quienes «desearían se repitiese algo parecido para amenizar y aumentar el atractivo»<sup>49</sup>. El escrito de Bolín ponía claramente de manifiesto que la elección de Algeciras había sido una iniciativa de la American Export, más bien que de la DGT. De hecho, la respuesta de Mariano de Urzaiz fue muy poco entusiasta. En un principio, según explicaba el Duque de Luna, quien estuvo al frente de la DGT hasta 1961, «no habría inconveniente» en darle un «aliciente mayor» a la escala de Algeciras. No obstante, ponía bien claro que la DGT no podía organizar «sistemáticamente en todas sus escalas una fiesta», porque «con la misma razón nos lo pedirían otras compañías, y nos veríamos en la obligación de hacer diferencias entre unas y otras». Además, todos los gastos había que compartirlos,

corriendo la bebida, naturalmente, a cargo de cada uno [de los turistas]. Pues, con las notorias capacidades de los americanos, no podemos arriesgarnos a darles “free drinks” sin correr el riesgo de dejar exhausto nuestro escaso presupuesto<sup>50</sup>.

A la empresa estadounidense, por el contrario, no se le escapaba la gran ventaja que suponía el paso por Algeciras. De cara a los clientes interesados en visitar España, esta solución evitaba los trámites burocráticos del doble paso de frontera que se producían durante el tránsito por Gibraltar. De tal manera, el 26 de octubre de 1955, el propio presidente de la naviera anunciaba la decisión de incluir la escala de Algeciras en el servicio de línea de ambos transatlánticos. En una declaración difundida por la agencia EFE, y ampliamente recogida por la prensa española, explicaba que el paso por Algeciras eliminaba una «serie» de problemas «molestos y engorrosos»:

España es un país encantador, repleto de grandes obras de arte, embellecido por magníficos paisajes, importantes lugares religiosos, clima agradable y atmósfera hospitalaria (...). Creemos que este nuevo servicio hará más fácil que nunca con anterioridad, los viajes a España y estamos seguros de que hará de España la principal atracción turística de Europa<sup>51</sup>.

Otra ventaja de la nueva línea, según reflejan los anuncios promocionales de la naviera, residía en la posibilidad de enlazar Algeciras con Madrid per medio de un tren especial<sup>52</sup>. El informe anual de 1956 de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles destaca que el servicio de ida y vuelta entre Algeciras y

<sup>48</sup> AGA, Sección Cultura, legajo 16072, carta de Luis Bolín a Mariano de Urzaiz del 25 de mayo de 1955.

<sup>49</sup> *Ibidem*.

<sup>50</sup> AGA, Sección Cultura, legajo 16072, carta de Mariano de Urzáiz a Luis A. Bolín del 31 de mayo de 1955. Por indicación de Bolín, se contactó el Hotel Reina Cristina de Algeciras como lugar para celebrar los espectáculos durante el tránsito de los cruceros del *Constitution e Independence*, respectivamente el 28 de septiembre y el 24 de noviembre de 1955. El director del establecimiento aconsejó, en una carta a la DGT del 06 de junio, la necesidad de traer un «cuadro flamenco» desde Sevilla, debido a que en Algeciras no había «nada decente». En cualquier caso, estimaba que los gastos totales para la DGT no habrían superado las 5.000 pts., teniendo en cuenta que el hotel se haría cargo de la mitad de los costes de las fiestas.

<sup>51</sup> *La Vanguardia Española*, 27 de octubre de 1955, 11; *ABC*, 28 de octubre de 1955, 45.

<sup>52</sup> *ABC*, 14 de enero de 1956, 4.

Madrid fue «destinado principalmente a establecer enlace con los barcos de la American Export Lines que antes hacían escala en Gibraltar», y que posteriormente «cambiaron su ruta para rendir viaje en aquel puerto español»<sup>53</sup>. El *Castellano-Expreso*, como se denominó el nuevo tren de la RENFE, entró en función el 17 de enero, con ocasión de la primera escala de línea del buque *Constitution*<sup>54</sup>. El proyecto de la empresa naviera había finalmente encontrado el respaldo de la administración estatal, plasmándose de esa forma las gestiones de la embajada en Washington. «Altos funcionarios» de la DGT acudieron a la primera llegada del tren a Madrid, que fue seguida muy de cerca por los medios de información, incluyendo el Noticiario y Documentales (NO-DO). Los dirigentes españoles, entre ellos el Duque de Luna, «dieron la bienvenida» a los aproximadamente 130 turistas, varios reporteros y periodistas americanos<sup>55</sup>.

Hacia 1956, año en el que la American Export puso en marcha el servicio de línea por Algeciras, el turismo procedente de Estados Unidos había alcanzado una importancia muy significativa, incluso desde una perspectiva meramente numérica. A lo largo de una década, entre 1947 y 1956, los turistas estadounidenses en España habían aumentado considerablemente (gráfico 5.4). Si se analizan los datos globales relativos a la entrada en España de todos los extranjeros, se desprende que había crecido a un ritmo superior (39% frente al 31%). Este dato asume mayor importancia si se tiene en cuenta que, a mediados de los años 1950, alrededor del 45% del total de los visitantes eran franceses, y que su ritmo anual de crecimiento fue cercano al 60%<sup>56</sup>.

El despertar del turismo en España era un hecho bien tangible. La rápida recuperación de las economías occidentales por una parte, así como la baratura de los precios españoles por la otra, han sido justamente considerados como los dos principales factores que activaron el fenómeno turístico en este país, al margen de la ya mencionada «rotura del cerco internacional» sobre el régimen franquista tras el comienzo de la guerra fría. El propio gobierno no ocultaba una cierta satisfacción en definir a España como «el país más barato del mundo», a la vez que destacaba el «valor extraordinario» del

---

<sup>53</sup> Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, *Memoria*, 1956. Martínez (1998), 65; Fernández (1991), 633. Éste último autor fija erróneamente el establecimiento del nuevo servicio ferroviario en 1954.

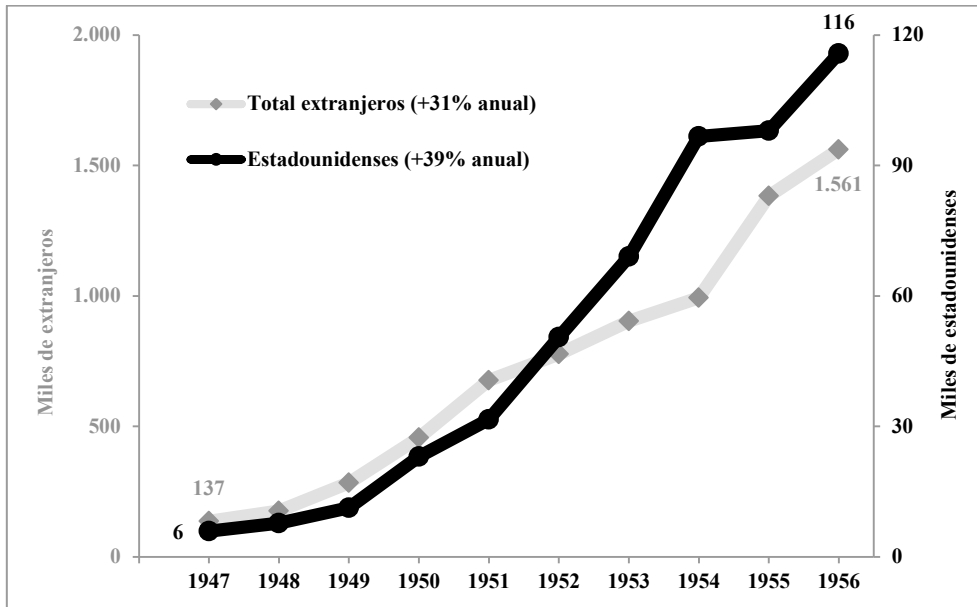
<sup>54</sup> Renfe se creó en 1941 a raíz de la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los transportes por carretera del 24 de enero de 1941, por la que se unían en una única empresa estatal las distintas compañías nacionalizadas de transporte ferroviario; BOE, núm. 28 de 28 de enero de 1941, 634-643.

<sup>55</sup> <http://www.rtve.es/filmoteca/no-do/not-682/1486153> (última consulta: 12 sep. 2016). De la prensa escrita, véase *ABC*, 19 de enero de 1956, 43; «Breve crucero mediterráneo a bordo del Independence», *La Vanguardia Española*, suplemento gráfico del 04 de marzo de 1956. En este último artículo, el reportero escribió que «al doblar en ambos sentidos el famoso Peñón [de Gibraltar], se ha podido percibir algún guiño irónico, porque no hace mucho, este mismo fenomenal galgo del Atlántico hacía escala regular allí, antes de que unas cuantas buenas voluntades, españolas y norteamericanas, decidieran trocársela por la de Algeciras, suprimiendo una frontera inútil para los viajeros».

<sup>56</sup> En 1947, la DGT contabilizaba una entrada de 6.310 extranjeros de nacionalidad francesa, mientras que en 1956 ese movimiento ascendía a 690.838. El «vertiginoso» incremento se vio favorecido tras la reapertura de las fronteras, que se materializó oficialmente el 10 de febrero de 1948. A finales de ese año, el número de viajeros franceses «provistos de pasaporte» entrados en España fue de 59.397. Sobre la cuantificación del turismo en España de esa etapa, Esteve y Fuentes (2000), 87-95.

turismo como «procedimiento de aportación de divisas», convirtiéndose éste último en el verdadero objetivo a conseguir<sup>57</sup>.

**Gráfico 5.4 Evolución del movimiento de viajeros extranjeros y estadounidenses en España (1947-1956)\***



\* No se incluyen los viajeros en tránsito

Fuente: *Anuario de Estadísticas de Turismo de España*, 1963

## 5.2. LAS LÍNEAS TRANSATLÁNTICAS DE PASAJE: APOGEO, CRISIS Y CAMBIO ESTRATÉGICO

*Para atravesar los océanos, ahora y por mucho tiempo, no faltarán pasajeros sin obligación de viajar con prisa*

Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1959

A los primeros cruceros estadounidenses, le sucedieron muy pronto otras iniciativas de ámbito europeo. Ya en 1951, por ejemplo, el puerto de Barcelona registró la llegada de no menos de nueve buques de cruceros, además de los que salieron de Nueva York. Esta primera muestra destaca el protagonismo que asumieron desde el principio los barcos italianos (tabla 5.5). Tras el paso del *Conte Grande* y *Giulio Cesare*, llegaron en los años siguientes otras unidades de nueva construcción, como el *Augustus*, el *Cristoforo Colombo* y sobre todo el célebre *Andrea Doria*, que habría protagonizado en 1956 una de las peores desgracias en la historia de la marina mercante italiana<sup>58</sup>.

<sup>57</sup> *Estudios para un Plan Nacional de Turismo*, 17-19.

<sup>58</sup> La noche entre el 25 y 26 julio de 1956, el *Andrea Doria* chocó con el barco *Stockholm* a unas 150 millas del puerto de Nueva York, a causa de una intensa niebla. A bordo viajaban unos 1.700 pasajeros, la mayoría de ellos emigrantes italianos. El «orgullo» de la renaciente flota mercante italiana se hundió irremediamente, causando la muerte de 51 personas; sobre este suceso Eliseo (2006).

En su viaje inaugural, el «soberbio» transatlántico efectuó un crucero de 15 días, que abarcó las escalas en Palma de Mallorca, Las Palmas y Cádiz. Su llegada al puerto andaluz, el 3 de enero de 1953, recibió una amplia cobertura de la prensa local, cuyos reporteros fueron invitados a visitar el barco para destacar la «magnificencia» y «modernidad» de sus instalaciones<sup>59</sup>. A pesar de su gran mole (29.000 TRB), el barco italiano pudo atracar en uno de los muelles del puerto, dando modo a los pasajeros de subir «cómodamente» en los autobuses dispuestos para las excursiones. Según las crónicas, entre los aproximadamente 800 turistas que participaron en este primer crucero, unos 350 eligieron la expedición organizada a Sevilla, a la vez que otro centenar se desplazaba en autocares a Jerez de la Frontera. Por la noche, antes de la salida, se celebró a bordo una típica fiesta de «carácter flamenco» en honor de los viajeros<sup>60</sup>.

Estas primeras iniciativas eran el reflejo de la recuperación de los pabellones europeos. Entre 1950 y 1955, la flota mercante italiana registró un aumento del 87% en términos de tonelaje, lo que significaba disponer de 81 buques mixtos mayores de 1.000 TRB, frente a los 46 existentes en 1950<sup>61</sup>. El caso italiano es quizá el más significativo en términos numéricos, pero no el único. Entre otros, se aprecia un «afán de renovación» en la marina mercante francesa, que a lo largo de la primera parte de década incorporó 37 buques mixtos de nuevas construcción, incluyendo el *Antilles* y el *Flandre* de la Compagnie Générale Transatlantique. A todo ello, habría que sumar los abanderamientos de «conveniencia» en los pabellones de Liberia y Panamá, cada vez más acusados<sup>62</sup>.

**Tabla 5.5 Movimiento de los cruceros europeos por el puerto de Barcelona (1951)**

Barco	Procedencia	Día de llegada	Año de construcción*	TRB*	Número aproximado de pasajeros
Pace	Italia	10/04	1921	4.013	300
Orcades	Reino Unido	15/07	1948	28.164	1.000
Himalaya	Reino Unido	21/07	1949	27.955	1.045
Chusan	Reino Unido	11/08	1950	24.215	1.025
Orcades	Reino Unido	19/08	1948	28.164	1.226
Kairouan	Francia	23/08	1942	8.601	500
Pace	Italia	02/09	1921	4.013	292
Conte Grande	Italia	17/09	1928	23.842	834
Giulio Cesare	Italia	12/10	1951	27.078	¿?

\* Tonelaje y año de construcción proceden del *Lloyd's Register of Shipping*, 1952  
Fuente: crónica marítima diaria de *La Vanguardia Española* (eds. 1951)

En la segunda mitad de la década, la construcción naval experimentó las mayores tasas de crecimiento, siendo el 1957 el año de máxima producción<sup>63</sup>. Las fuentes de la época destacan, por ejemplo, el

<sup>59</sup> «El *Andrea Doria* llegó ayer a Cádiz», *Diario de Cádiz*, 04 de enero de 1953, 3.

<sup>60</sup> *Ibidem*.

<sup>61</sup> *U.S. Department of Commerce Maritime Administration* (1958), 18. En cuanto a la flota mundial, el incremento experimentado fue aproximadamente del 25%. Sólo en 1954, fueron botados en Gran Bretaña un total 253 buques mercantes, por un total de más 1.400.000 toneladas de registro bruto; *Fairplay Weekly Shipping Journal*, Vol. 184, 1958, 522.

<sup>62</sup> *U.S. Department of Commerce Maritime Administration* (1958), 23, 71-81.

<sup>63</sup> *Ibidem*. En 1957, la flota mundial registró un incremento anual superior a los 7 millones de TRB, esto es, más del 7,3%.

«récord de botadura» en Alemania Occidental, donde en tan sólo 12 meses los astilleros habían construido 174 buques de más de 1.000 TRB, a la vez que armadores «tan avezados» como los escandinavos habían contratado en 1954 la fabricación de buques con plazos de entrega de media docena de años<sup>64</sup>. A finales de la década, se estimaba que estuvieran en servicio unos 236 buques transatlánticos, en su mayoría por encima de las 15.000 TRB.

Los directivos de la naviera española Trasatlántica consideraban que la actividad de los astilleros había alcanzado a nivel internacional un «momento de verdadero paroxismo». Resaltaban en especial la frenética construcción de buques de pasaje, que vivía un «auge sin precedentes» desde la década de los años veinte.

Nuestra compañía sigue muy de cerca este desarrollo prodigioso de las grandes compañías de pasaje, paralelo y no opuesto al desarrollo del transporte aéreo, y proyecta se nueva pareja de transatlánticos [*Begoña y Montserrat*] sobre la experiencia de casi una decena de buques de tipo y características análogas a las puestas en servicio en los últimos cuatro años en todo el mundo<sup>65</sup>.

En otras palabras, el sector daba muestras de una recuperada confianza. Los argumentos que respaldaban el optimismo no faltaban. Las cifras sobre la demanda de pasaje eran más que alentadoras. En la ruta del Atlántico Norte –la más traficada e importante a nivel internacional– los datos que se manejaban eran inequívocos: el tráfico marítimo de pasajeros no sólo no daba señales de debilidad, sino mostraba una constante tendencia ascensional. Todo esto a pesar del «despegue imparable» del transporte aéreo de largo recorrido, que a la altura de 1957 había prácticamente alcanzado el mismo volumen de negocio en los servicios de línea entre Europa y América del Norte (gráfico 5.6). Estos datos eran la confirmación, según señalaba *Vida Marítima*, que los «temores» acerca de un «decaimiento» del negocio a causa del «progreso» del tráfico aéreo «carecían de fundamento real»<sup>66</sup>.

Aunque esta última aseveración resultó ser del todo errónea, como los acontecimientos del futuro habrían demostrado, reflejaba en buena parte cuál era la opinión mayoritaria sobre el futuro del negocio. El constante aumento de la demanda de pasaje, así como la intensa actividad de los astilleros, eran claros indicadores de que ambos medios de transportes continuarían «coexistiendo», incluso cuando el tráfico aéreo alcanzara su «máximo desarrollo»<sup>67</sup>. Desde luego, a nadie se le escapaba que las empresas navieras se verían obligadas a repartirse con las líneas aéreas el pasajero de alto poder adquisitivo, y que la tendencia era claramente favorable para éstas últimas. Muy significativa, a este propósito, la reflexión de un reportero de la época. Antes de la guerra,

el hombre de negocios, que tenía prisa por cruzar el Atlántico, tomaba su pasaje en un buque de la serie de los rápidos de lujo que navegaban bajo diferentes pabellones nacionales. Pero uno de los efectos de la guerra ha sido hacer del vuelo transatlántico un sistema regular de viajes, y a medida

<sup>64</sup> *Vida Marítima*, n° 339, 1 de febrero de 1958, 81; *Vida Marítima*, n° 343, 1 de abril de 1958, 183.

<sup>65</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1956, 10-11. El Consejo de Administración hacía referencia a la adquisición de los barcos de segunda mano *Castel Blanco* y *Castel Verde*, rebautizados posteriormente *Begoña* y *Montserrat*.

<sup>66</sup> «El transporte marítimo y el aéreo coexistirán en todas las rutas mundiales», *Vida Marítima*, n° 340, 15 de febrero de 1958, 123.

<sup>67</sup> *Vida Marítima*, n° 352, 15 de agosto de 1958, 517.

que entraban en servicios más aviones de mayor tamaño y velocidades más rápidas, el viajero de primera clase con prisa podía economizar bastante tiempo con un gasto en pasaje ligeramente mayor<sup>68</sup>.

Los pasajeros con mayores recursos económicos se iban inclinando por el nuevo medio de transporte. Ya en 1954, por ejemplo, los visitantes extranjeros que entraron en España a bordo del avión eran más de los que eligieron el barco (gráfico 5.7). Según las estimaciones de la DGT, ambos flujos crecieron entre 1951 y 1956, pero el transporte aéreo lo hizo con un ritmo muy superior. Al final de ese período la diferencia se hizo muy considerable. Por lo tanto, lo que inspiraba confianza en el sector era el convencimiento de que una parte de estos pasajeros, si bien minoritaria, seguiría optando por el transporte marítimo, al priorizar la «comodidad» y «sensación de seguridad» frente a la velocidad del servicio. Pero en realidad, el optimismo se basaba en la suposición de que la clientela con menores recursos económicos seguiría desplazándose única y exclusivamente a bordo del barco, debido a los elevados precios de venta que ofrecía el transporte aéreo.

Con la perspectiva de más de cinco décadas de distancia, y conocedores de los profundos cambios tecnológicos, sociales y económicos que se produjeron posteriormente, estos argumentos resultan hoy en día fácilmente refutables, e incluso podrían parecer ingenuos. No obstante, es indudable que en aquellos años hubo circunstancias que alteraron las perspectivas y alimentaron falsas expectativas. En especial, fue la reactivación de los flujos emigratorios lo que hizo presagiar un escenario bien diferente. En esta línea se posicionaban también los dirigentes de la compañía Trasatlántica.

En España, país de necesaria emigración, tenemos la permanencia del transporte de emigrantes, quienes por viajar a menudo con su familia y no contar con más patrimonio que la inseparable compañía de su abigarrado ajuar, escapan a la atracción de las compañías aéreas<sup>69</sup>.

El transporte de los emigrantes había recobrado el pleno ritmo. El gráfico 5.8 destaca el enorme crecimiento que experimentó, por ejemplo, la emigración transoceánica italiana, cuya mayoría se dirigió hacia América del Sur. En la primera década posterior al conflicto, el aumento medio anual fue cercano al 40%, pese a un ligero descenso entre 1949 y 1953. Muy parecida la evolución de la emigración transoceánica española, si bien lejos de los valores que se alcanzaron en Italia. La demanda española registró un notable incremento desde finales de los años cuarenta (gráfico 5.8). Los puertos de Vigo, Barcelona, Cádiz, Santa Cruz de Tenerife y Bilbao se convirtieron en los principales puntos de salida de los emigrantes españoles<sup>70</sup>.

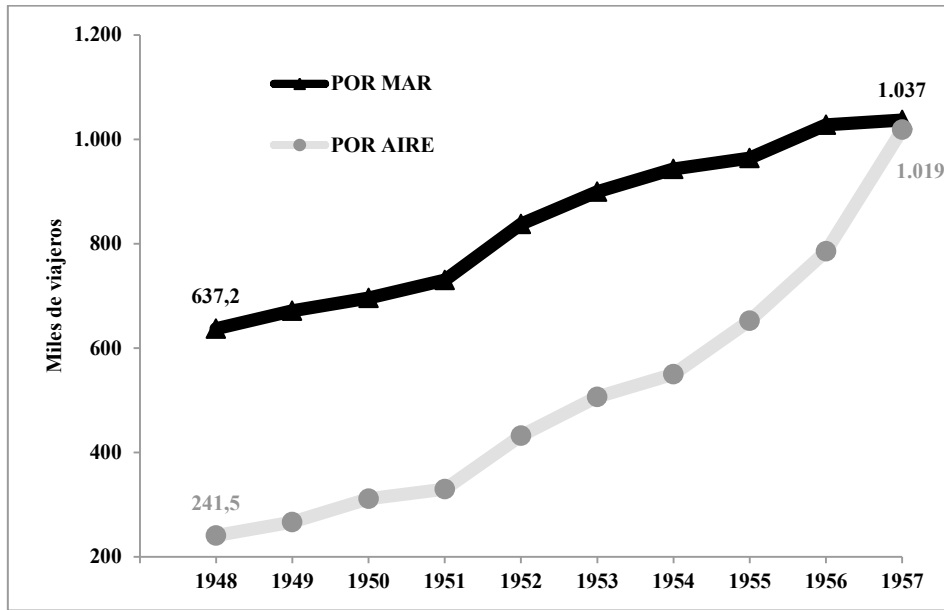
---

<sup>68</sup> «Competencia del tráfico aéreo turístico», *Vida Marítima*, nº 221, 01 de marzo de 1953, 177-178.

<sup>69</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1959, 7.

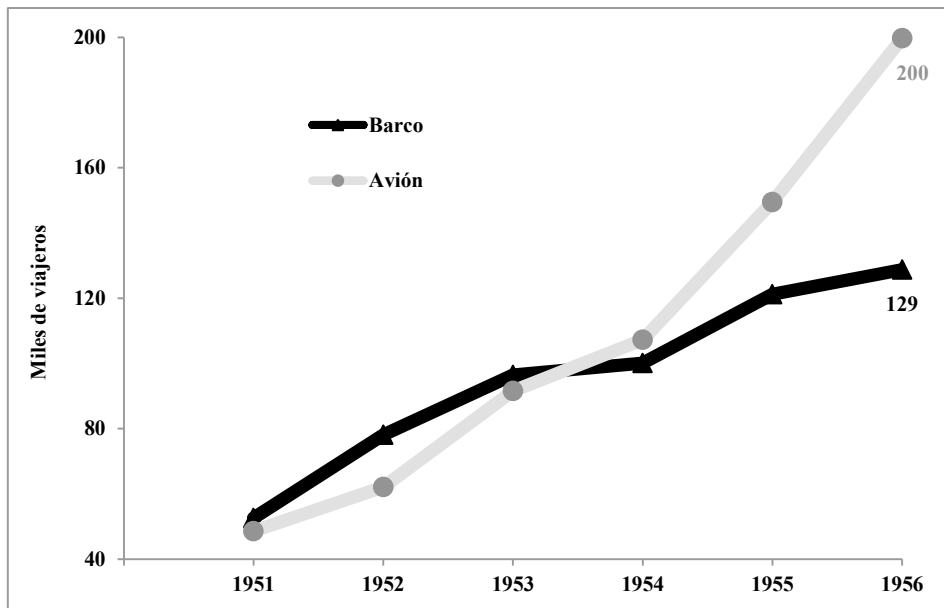
<sup>70</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1955.

**Gráfico 5.6 Evolución de la demanda de pasaje por el Atlántico Norte (1948-1957)**



Fuente: *Vida Marítima* (ediciones varias 1950-1958)

**Gráfico 5.7 Evolución de la entrada de extranjeros en España por vía marítima o aérea Miles de viajeros (1951-1956)\***

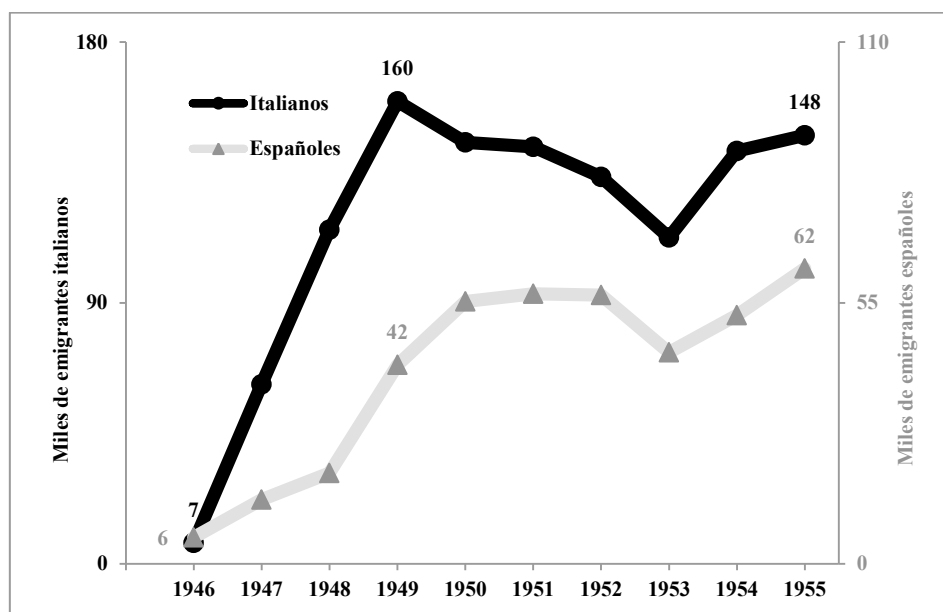


\* No se incluyen los viajeros en tránsito

Fuente: *Anuario de Estadísticas de Turismo de España*, 1963



Gráfico 5.8 Evolución de la emigración transoceánica italiana y española (1946-1955)



Fuente: Istituto Nazionale di Statistica (2011); Nicolau (2005)

A razón de ello, las tres navieras españolas que explotaban los servicios de línea con el continente americano (Aznar, Trasatlántica e Ybarra) se implicaron en el creciente negocio de la emigración. La normalización de las relaciones diplomáticas con los países de América Latina, y en especial con Venezuela, principal destino de los emigrantes españoles junto con Argentina, favoreció la tendencia ascendente de esta demanda hasta mediados de la década, a pesar de un descenso puntual que se produjo en 1953<sup>71</sup>. Más de 400 mil españoles embarcaron en tercera clase o acomodación equivalente para trasladarse a un destino transoceánico entre 1946 y 1955, con un aumento medio anual superior al 30%. Ante este escenario, la compañía Aznar consideró «conveniente» habilitar una «mayor acomodación» en varios barcos designados para este servicio<sup>72</sup>. La decisión de efectuar en 1948 las «obras necesarias» en los buques *Monte Albertia*, *Monte Ayala*, *Monte Udala* y *Monte Urbasa*, se demostró un verdadero «acierto». Ya el año siguiente, se habían completado «todas» las plazas en «casi todos los viajes de inmigración para Centro y Sud-América»<sup>73</sup>. Para la empresa vasca, que a mediados de siglo destacaba como la primera naviera española en términos de tonelaje, la situación de «máximo rendimiento de estos servicios» se mantuvo a lo largo de buena parte de la década. En todos los informes anuales, el propio consejo de administración incidía repetidamente en el «sensible»

<sup>71</sup> Yáñez (1994), 108; Nicolau (2005), 92-94. El «cambio» experimentado en la política internacional no afectó por el contrario a las relaciones con Argentina, cuyo gobierno mantuvo siempre «óptimas» relaciones con el régimen franquista.

<sup>72</sup> Naviera Aznar, *Memoria*, 1948.

<sup>73</sup> Naviera Aznar, *Memoria*, 1949.

aumento tanto en el «promedio de pasajeros» como en el «promedio de sobordo». Y más aún, resaltaba las «buenas perspectivas» para el futuro del transporte marítimo de pasaje<sup>74</sup>.

Muy parecidas las informaciones que proceden de Ybarra y Trasatlántica. En cuanto a la primera, que explotaba la línea Mediterráneo-Brasil-Plata con los buques *Cabo de Hornos* y *Cabo de Buena Esperanza*, se señalan «incrementos constantes en el número de pasajeros transportados», y «singularmente en los viajes de ida»<sup>75</sup>. Ante la «avalancha» de clientes, la compañía Ybarra tuvo que «saca[r] del ostracismo» a uno de sus viejas unidades, el buque *Juan de Garay*, para incorporarlo en la línea transatlántica<sup>76</sup>. La naviera Trasatlántica, por su parte, hablaba de perspectivas «francamente halagüeñas» en el tráfico de pasaje. Señalaba que los propios barcos operaban en los viajes de ida en «abarrote de pasaje», tratando de satisfacer las «cada día más numerosas solicitudes» de viajes hacia América<sup>77</sup>. La compañía catalana se había visto especialmente favorecida por la reanudación de las relaciones diplomáticas entre España y Venezuela. Este suceso, que había implicado la reapertura de los puertos del país suramericano a los buques del pabellón español, permitió la inclusión de la escala en La Guaira a partir de 1949, tanto en los servicios procedentes del Norte de España (línea 2), como para aquellos barcos de la compañía que salían del Mediterráneo (línea 3). En total, entre 1949 y 1957 (años incluidos), la naviera Trasatlántica transportó alrededor de 142.000 pasajeros en las tres líneas regulares. La absoluta mayoría eran viajeros de las «clases modestas»<sup>78</sup>.

Toda esta información sobre los flujos emigratorios quizás podría parecer fuera de contexto, o en el mejor de los casos excesiva, teniendo en cuenta que este trabajo analiza la evolución del crucerismo, es decir, un tema fundamentalmente turístico del negocio naviero. Sin embargo, es oportuno reiterar que el transporte de emigrantes se había convertido en un factor de vital importancia para las líneas marítimas transoceánicas, en cuyos barcos, no olvidemos, se desarrolló la actividad crucerística de ese transcurso. Ante esta evidencia, varias compañías extranjeras fueron adoptando una estrategia bien diferente respecto al pasado. Básicamente, se orientaron a simplificar la diversidad de clases. En otras palabras, se redujo de manera significativa el espacio dedicado a los camarotes de lujo para dar una «preponderancia amplia» a la clase turista. Al aumentar la capacidad de acomodación, los armadores optaron decididamente por atraer categorías de pasajeros con menor poder adquisitivo mediante tarifas más competitivas, tratando de hacer frente a la «intensa» competencia de las líneas aéreas.

Como factor que influye en esta nueva orientación, se señala la conveniencia de poner los buques en condiciones de poder ser explotados con tarifas económicas que puedan competir con la de la clase turista del pasaje aéreo<sup>79</sup>.

<sup>74</sup> La entidad vasca contaba en 1950 con 41 buques, por un total algo superior a las 168.000 TRB; Valdaliso (1998), 132.

<sup>75</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1956.

<sup>76</sup> Castillo e Ybarra (2004), 224.

<sup>77</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1950.

<sup>78</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1949-1957.

<sup>79</sup> «Orientaciones en los nuevos buques de pasaje», *Vida Marítima*. n° 265, 1 de enero de 1955, 11; «El auge de la clase turista en la travesía del Atlántico Norte», *Vida Marítima*, n° 225, 1 de mayo de 1953, 326. En la Conferencia de Cannes de la

Los ejemplos más evidentes proceden del Reino Unido, a raíz de la botadura de los transatlánticos *Arcadia* e *Iberia* de la naviera P&O y el *Saxonia* propiedad de la Cunard. Los dos primeros eran buques gemelos de poco más de 29.000 TRB, cuya capacidad de acomodación superaba las 1.400 plazas. Algo más pequeño era el *Saxonia*, que entró en servicio en 1954. Éste medía unas 21.600 TRB, y disponía alojamiento para casi mil pasajeros. En todos ellos había un claro predominio de las instalaciones de la clase turista, muy por encima de los trasatlánticos tradicionales. Pero el modelo «más extremo» de esta nueva tendencia, según informaba la revista *Fairplay*, estaba representado por el buque *Southern Cross* de la compañía Shaw Savill and Albion. Además de algunas novedades técnicas y su diseño «revolucionario», su rasgo más peculiar residía en la ausencia de las bodegas de carga, siendo el barco diseñado «exclusivamente» al servicio de pasaje de largo recorrido<sup>80</sup>. Además, todas sus plazas (1.160) se distribuían en una única clase turista, hecho insólito en aquella época. Esta última característica no le impidió que fuera utilizado asiduamente en la actividad crucerística. Todas las instalaciones de las cinco cubiertas de pasajeros estaban de hecho provistas de aire acondicionado, además de contar con piscinas y una sala de cine<sup>81</sup>.

En este cambio estratégico, cabe incluir también la «modificación fundamental» que introdujo la compañía Trasatlántica en los transatlánticos *Satrústegui* y *Churruca*. Aunque las obras se realizaron en 1960, es decir unos años después con respecto a los barcos ingleses, la remodelación de los dos buques gemelos seguía en buena medida los parámetros anteriormente citados. Con vista a las «necesidades de los tiempos», los directivos de la naviera habían procedido a reducir de tres a dos las clases de servicio, lo que suponía un aumento del 10% de la capacidad de acomodación de cada embarcación (de 214 a 236 plazas). A razón de ello, la primera clase disponía de un total de 44 plazas, mientras que la nueva acomodación turista tenía espacio para 192 pasajeros. Ésta última, que era el resultado de la unión de las dos clases anteriores (la segunda y la tercera), fue «debidamente ampliada», ofreciendo nuevas «comodidades» como el servicio de aire acondicionado en «todos» los espacios comunes<sup>82</sup>.

Este proceso de estandarización en el ámbito del transporte marítimo de pasaje no era sino una consecuencia del «impacto» del avión. En 1958, el tráfico aéreo entre Europa y América del Norte efectuó el temido adelanto, registrando un mayor número de pasajeros respecto a su competidor. Pero el dato más preocupante radicaba en que la progresión ascendente del pasaje marítimo, que se había manifestado ininterrumpidamente desde el fin de la guerra (gráfico 5.6), había llegado a su fin. En la ruta del Atlántico del Norte, se desplazaron en barco a lo largo de 1958 unos 960.000 pasajeros, con

---

IATA (International Air Transport Association) de finales de 1952, las líneas aéreas adoptaron una nueva clase de acomodación en las rutas de medio y largo recorrido, lo que implicó una primera sustancial reducción de los precios de ventas del pasaje aéreo.

<sup>80</sup> *Fairplay Weekly Shipping Journal*, vol. 183, 1954, 599; *Fairplay Weekly Shipping Journal*, vol. 184, 1955, 90-91. El buque operó prevalentemente en la ruta Europa-Oceanía; Plowman (2006), 107-108; Paniagua (1998), 32.

<sup>81</sup> Cartwright y Harvey (2004), 30-31, 190.

<sup>82</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1960.

un descenso anual del 7,5%. Dos años después, el número se había reducido a 865 mil, frente a más de 1.700.000 pasajeros que eligieron el avión.

En la base de esta evolución, se encuentran dos hechos de distinta naturaleza, pero ambos de importancia capital para comprender los cambios irreversibles que se produjeron posteriormente en el negocio naviero. El primero fue el «rápido» progreso tecnológico que experimentó su gran competidor, lo que posibilitó el desarrollo de nuevos modelos de mayor seguridad y capacidad<sup>83</sup>. Por una parte, la generalización de las cabinas presurizadas garantizó una mayor confortabilidad a los viajes aéreos. Por la otra, las aerolíneas empezaron a adoptar una diferente política de distribución de la cabina de pasajeros. Al disponer de mayor espacio, se introdujo en 1958 la clase económica en los vuelos de largo recorrido, que iba a añadirse a las clases de primera y turista. Gracias a ello, el transporte aéreo abrió una ulterior brecha en el mercado. Los viajeros que eligieron la nueva clase de servicio en la ruta del Atlántico Norte en 1958 fueron unos 660.000, esto es, más del 55% del total del pasaje transportado. El resto se repartió entre la acomodación turista (275.000) y la primera clase (256.000)<sup>84</sup>.

Pero a la vez que el avión mejoraba su competitividad en perjuicio del tráfico marítimo, hubo un importante cambio de coyuntura en las corrientes de emigración. Siempre desde finales de los años 1950, y a raíz de una mejora generalizada de las economías europeas, se asiste a un desvío de los flujos emigratorios hacia otras regiones del continente. El proceso tuvo un efecto nefasto sobre las líneas marítimas transatlánticas<sup>85</sup>. Como referencia, sirva nuevamente lo que ocurrió en Italia entre los años 1958-1962 (gráfico 5.9). Los emigrantes italianos que salieron del país para establecerse fuera de Europa fueron poco más de 354.000, esto es, aproximadamente el 45% menos respecto al lustro anterior. Por el contrario, la emigración con destino Suiza, Alemania Occidental, Francia, Bélgica u otros países europeos, aumentó de manera muy relevante, alcanzando su máximo en 1961 con alrededor de 330.000 personas. Todo ello sin contabilizar a los miles y miles de ciudadanos que se trasladaron desde el sur hacia el norte de la península, durante los años del llamado *miracolo italiano*. En los años siguientes, se experimentó una constante disminución en ambas direcciones, a pesar de un ligero repunte en el flujo transoceánico con rumbo a Australia a mediados de la década. A principios de los años setenta, el fenómeno de la emigración en Italia había vuelto a los valores previos a la segunda guerra mundial.

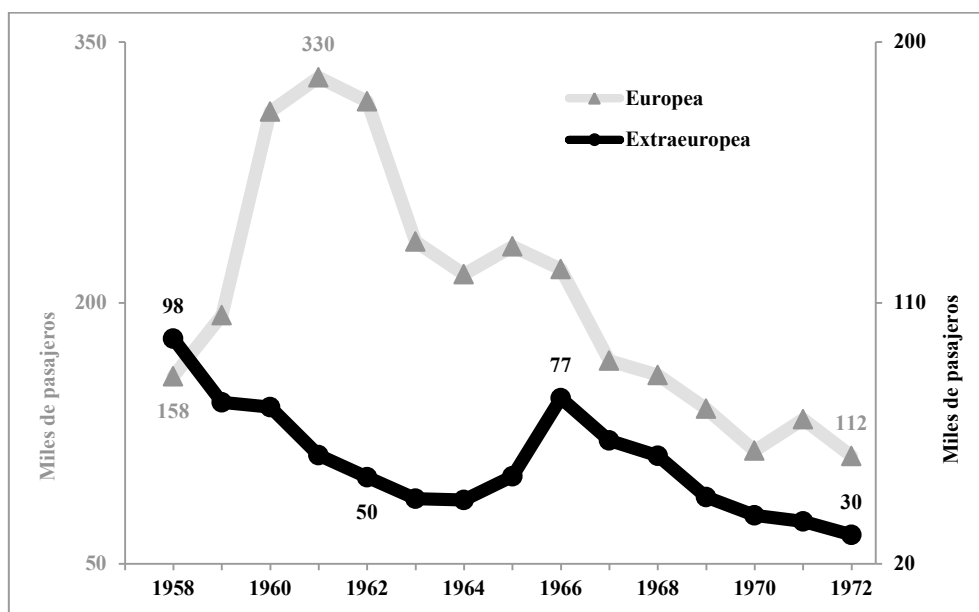
---

<sup>83</sup> Vidal (2008), 30-31, Martínez (2005), 118-129. El ejemplo más conocido de la nueva generación de aviones fue el Boeing 707, cuyo primer vuelo comercial fue efectuado por la Pan American en octubre de 1958, en la línea Nueva York-París.

<sup>84</sup> La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) contabilizó un total de 1.191.853 pasajeros transportados entre Europa y América del Norte a lo largo de ese fatídico año. El éxito de la nueva clase de servicio asume mayor significado si se tiene en cuenta que ésta hizo su aparición a partir del segundo trimestre de 1958; de hecho, ya en el primer trimestre de 1959, su porcentaje ascendía al 65%. Todos los datos en *Vida Marítima*, n° 376, 15 de agosto de 1959, 516.

<sup>85</sup> Para el caso español, Nicolau (2005), 93-94.

Gráfico 5.9 Evolución de la emigración italiana según destino (1958-1972)



Fuente: Istituto Nazionale di Statistica (2011)

El daño para las líneas marítimas transatlánticas fue enorme. La naviera Aznar estimaba que el desvío en la corriente emigratoria española, junto a la mejoría de las condiciones económicas, habían supuesto una reducción del 32,7% del pasaje entre España y Suramérica en tan sólo 12 meses, entre 1962 y 1963. Los directivos de la compañía vasca, que a la altura de 1963 efectuaba un servicio regular de carga y pasaje entre España y América del Sur, por un total de 10 salidas anuales, manifestaban su preocupación:

La disminución de la emigración a los países de Sud-América ha afectado desfavorablemente a esta línea. La preferencia del emigrante español por los países europeos y el aumento en los puestos de trabajo que el creciente desarrollo económico de España está creando, han causado una disminución de una tercera parte de la emigración española a los puertos tradicionalmente servidos por nuestra línea de Sud-América<sup>86</sup>.

Del mismo tenor las valoraciones de los dirigentes de Ybarra, quienes advertían sobre el «cambio de países de destino preferido por la emigración europea»<sup>87</sup>. Estos testimonios son sólo un reflejo de la grave situación en la que se encontraron las navieras transatlánticas. A diferencia del pasado ya no se trataba de hacer frente a un cambio coyuntural –rasgo típico de los flujos migratorios– sino más bien a un escenario irreversible, debido al contemporáneo desarrollo del transporte aéreo.

De acuerdo con este escenario, a partir de finales de los años cincuenta se asiste en el ámbito del transporte marítimo a una gradual pero decidida transición del tráfico de emigrantes al tráfico de turistas, en la doble modalidad de línea regular y cruceros de turismo<sup>88</sup>. La primera alternativa, sin

<sup>86</sup> Naviera Aznar, *Memoria*, 1963.

<sup>87</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1962.

<sup>88</sup> Valdaliso (2001), 67.

embargo, tuvo una corta existencia. Una tras otra, las líneas transatlánticas fueron reduciendo su actividad hasta la suspensión total de los últimos servicios en la década de los setenta, cómplice también la crisis petrolera. El crucerismo, por el contrario, se demostró una opción válida y eficaz. De actividad complementaria fue adquiriendo una importancia creciente. Numerosas navieras transatlánticas trataron, con mayor o menor fortuna, de posicionarse en el nuevo mercado y competir con otras empresas de nueva constitución. Sirvan tres ejemplos relativos solamente al año 1963. La Società di Navigazione Italia, que «aspira[ba] a ponerse a la cabeza de todos en esa moderna preocupación por los cruceros», estableció un amplio programa de «travesías turísticas» a bordo de cinco transatlánticos: *Leonardo Da Vinci*, *Cristoforo Colombo*, *Donizetti*, *Verdi* y *Rossini*. La misma «dedicación al viaje-recreo» se entrevé en la estrategia adoptada por la American Export Lines, que decidió destinar sus buques insignias *Constitution* e *Independence* para la realización de un mayor número de cruceros por el Caribe y Mediterráneo. Consecuentemente, y «porque el turismo manda y fija sus preferencias», los servicios de líneas entre mayo y noviembre fueron atendidos por otros barcos de la naviera estadounidense. Y finalmente, la compañía inglesa P&O llevó a cabo 22 cruceros en los primeros nueve meses del año, alcanzando una cifra de ventas cercana al 93% de las plazas disponibles<sup>89</sup>.

En cuanto a las líneas españolas, fueron Aznar e Ybarra las navieras que siguieron este camino, si bien con diferentes matices, como se tratará de explicar a continuación. La actividad turística de la Trasatlántica destacó más bien en la primera mitad de los años '50, y sus iniciativas fueron reduciéndose gradualmente en los años siguientes. A manera de conclusión de este apartado, parece idóneo señalar un breve fragmento de un artículo publicado por *Vida Marítima* en abril de 1962. No sin nostalgia, el autor presagia el destino de las líneas transatlánticas y opina con cierta ironía sobre el cambio estructural del transporte marítimo:

El buque de pasaje va quedando para los turistas que no tienen ninguna prisa y aprovechan el tiempo de la misma manera que lo harían en un balneario de moda, y así vemos a menudo que, de momento, se sacan buques de la línea regular que sirven para dar unas excursiones a las que se pone un nombre atractivo para atraer a esta clase de turistas, como se hace con algunos espectáculos que funcionan en las verbenas<sup>90</sup>.

### 5.3 LOS PRIMEROS PASOS DEL CRUCERISMO ESPAÑOL

El primer crucero de la posguerra organizado en España se llevó a cabo el verano de 1952. Promotora de la iniciativa fue la Compañía Trasatlántica Española, que contó con la colaboración de la agencia de viajes Marsans. Antes de entrar en detalles sobre este suceso, resulta oportuno aportar algunas

---

<sup>89</sup> Más detalles en *Vida Marítima*, n° 463, 1 de abril de 1963, 11-12; *Vida Marítima*, n° 462, 15 de marzo de 1963, 15; *Vida Marítima*, n° 475, 01 de octubre de 1963, 10.

<sup>90</sup> Timoteo Olondo, «El buque y el avión», *Vida Marítima*, n° 439, 1 de abril de 1962, 7.

informaciones sobre la entidad organizadora. El 1952 fue un año importante en la historia de la centenaria naviera. Al finalizar el ejercicio, su consejo de administración daba por terminada la «primera etapa» del plan de renovación y crecimiento de la propia flota<sup>91</sup>. Esa labor se había considerado «necesaria» e «imprescindible» para reponerse de las «enormes» pérdidas sufridas durante la guerra civil, y situarse en «condiciones de hacer frente a la cada día más fuerte competencia extranjera». Siempre ese año, se asentó la gestión de las tres líneas regulares que la empresa tenía contratadas con el Estado:

**Línea Transatlántica 1**

Norte de España - Nueva York - Cuba - Golfo de México

**Línea Transatlántica 2**

Norte de España - Puerto Rico - República Dominicana - Venezuela - Cuba - Golfo de México

**Línea Transatlántica 3**

Mediterráneo - Puerto Rico - República Dominicana - Venezuela - Colombia - Cuba - Golfo de México

Una parte de las aspiraciones se habían materializado el 25 de octubre de 1951, a raíz de la firma del contrato de compraventa de dos «modernas» motonaves, el *Monasterio de la Rábida* y el *Monasterio de Covadonga* (posteriormente rebautizadas *Guadalupe* y *Covadonga*). Las nuevas embarcaciones se incorporaron a la vez que se procedía a dar de baja al vapor *Manuel Calvo*, siendo la explotación de éste último «totalmente inadecuada» para los intereses de la empresa<sup>92</sup>. A principios de 1952, la Trasatlántica disponía de una flota de cinco buques, por un total aproximado de 50.000 TRB, muy por debajo por tanto de los niveles de los años veinte. A lo largo del año, la empresa armadora adquirió también la propiedad del *Conde de Argelejo*, que ya explotaba en régimen de fletamento desde 1949, rebautizándolo *Virginia de Churruca* (tabla 5.10). El plan de expansión finalizó con la compra de su buque gemelo, el *Explorador Iradier* (*Satrústegui*)<sup>93</sup>.

**Tabla 5.10 Flota de la Compañía Trasatlántica Española  
Buques de propiedad al 31 de diciembre de 1952**

Nombre	Año de incorporación	TRB
Habana	1923	10.069
Marqués de Comillas	1928	9.922
Magallanes	1928	9.689
Guadalupe	1951	10.226
Covadonga	1951	10.226
Conde de Argelejo (Virginia de Churruca)	1952	6.518
Explorador Iradier (Satrústegui)	1952	6.518

Fuente: Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1952; *Lista oficial de los buques*, 1954

<sup>91</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1952.

<sup>92</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1951.

<sup>93</sup> Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, *Memoria*, 1951-1952. Las adquisiciones de las cuatro embarcaciones, por un total de 509 millones de pesetas, se realizaron a través de la Empresa Elcano.

Esta última operación, que se formalizó oficialmente mediante la entrega del barco en el puerto de Bilbao en agosto de 1952, fue la que motivó la organización del citado crucero: «el primero que en España se ha organizado desde el año 1936», como subrayaban con cierto orgullo los directivos de la naviera<sup>94</sup>. El acontecimiento tuvo un marcado carácter de celebración, amén del objetivo promocional, como demuestra la presencia a bordo de los máximos representantes de la compañía, incluyendo el presidente de la compañía, Juan Claudio Güell y Churruca, Conde de Ruiseñada, y el director general, Luis García Fernández. Un total de 195 pasajeros (sobre un total de 214 plazas) participaron finalmente al «gran» crucero turístico entre Bilbao y Barcelona, que tuvo lugar del 12 de agosto al 2 de septiembre de 1952. En la configuración del itinerario, que fue diseñado bajo la necesidad de trasladar el buque al puerto catalán e incorporarlo al servicio regular de la línea 3, los organizadores abarcaron un total de 9 escalas turísticas, 5 en territorio extranjero (Southampton, Lisboa, Funchal, Casablanca y Tánger) y el resto en puertos nacionales (figura 5.11). Aunque la acomodación del *Explorador Iradier* se repartía en tres clases, la Trasatlántica y Viajes Marsans informaron que el régimen general a bordo en esta circunstancia sería «exclusivamente» y «sin excepciones» de primera clase. En cualquier caso, los precios de venta variaban de manera muy significativa, entre 5.000 y 11.000 pesetas<sup>95</sup>. Entre los «adelantos» que disponía la «moderna motonave de lujo», que anteriormente había prestado servicio por la Trasmediterránea en régimen de arrendamiento, los organizadores se apresuraron en destacar la sala de cine, los «lujosos» salones y los juegos de cubierta. Pero el «principal aliciente» fue una pequeña piscina, que se instaló en la zona de popa en los días previos a la salida.

Esta última noticia procede de un largo opúsculo que la propia naviera editó como «recordatorio» del suceso, bajo el título *A bordo de una nave española. Rutas del Explorador Iradier*. Redactado por Esteban Calle Iturrino, un periodista vasco que participó en varios cruceros de la época, el escrito constituye el principal testimonio sobre el desarrollo del viaje, a pesar de las innumerables alabanzas a los promotores de la iniciativa y el excesivo énfasis del estilo. Gracias a ello, tenemos ante todo constancia de que la «pintoresca» piscina tenía que medir no más de dos metros de ancho y tres de largo, y que los menús del viaje eran abundantes y bien surtidos. Uno de éstos se componía de los siguientes platos: consomé o crema castellana, merluza molinera, espárragos en salsa remolada; escalope de ternera; helado de chocolate, pastas, fruta surtida, café o té. En cuanto a las actividades en tierra, cuyo importe no se incluía en el precio del pasaje, el autor señala que la mayoría del pasaje se desplazó a Londres durante la escala de Southampton. Para ello contrataron la excursión en autocares que organizó Viajes Marsans, aunque esto significó embarcarse en otro viaje de ocho horas entre ida y vuelta. Un traslado parecido se produjo en la escala de Lisboa, cuyo principal atractivo fue la

---

<sup>94</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1952.

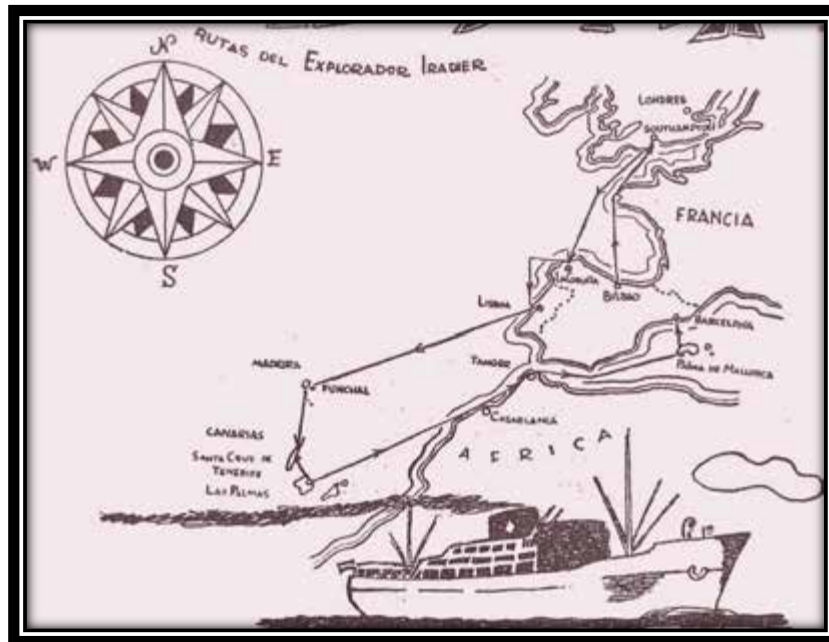
<sup>95</sup> Uno de los anuncios del crucero en *La Vanguardia Española*, 13 de julio de 1952, 16.



expedición organizada a Nazaré, Alcobaça, Batalha y Fátima. De la lectura del escrito se deduce también que la visita a la plaza Djemaa El Fna de Marrakech, representó uno de los momentos más emocionantes del viaje:

Ni bastan unas horas para saciarse contemplándola y recorriéndola, ni mi mal cortada pluma podría describir lo que allí vimos. Aquella filas de esteras empinadas, tras las cuales se resguardan de un sol achicharrante mercaderes, sacamuelas, barberos, y toda suerte de artesanos, aquel pululeo de indígenas ataviados abigarradamente, destacándose los blancos jaiques y algunas decorosas chilabas, aquellos vehículos vetustos y semidesvencijados, aquella actividad mercantil primigenia<sup>96</sup>.

Figura 5.11 Itinerario del crucero del *Explorador Iradier* (12 de agosto - 2 de septiembre de 1952)



Fuente: Calle Iturrino (1952)

El «éxito» logrado con esta primera experiencia impulsó a la Compañía Trasatlántica a repetir con otros viajes de «esta clase»<sup>97</sup>. El año siguiente la empresa llevó a cabo un crucero de «15 días de placer», aprovechando la celebración de un importante evento mundano: la coronación de la Reina Isabel II de Inglaterra<sup>98</sup>. En esta ocasión, la embarcación elegida fue el *Guadalupe*, que desde hacía unos meses había entrado en servicio en la Línea 1. El viaje se dividió en dos fases. La primera, con salida el 29 de mayo, abarcaba el trayecto de Bilbao a Londres y el amarre del buque en el Támesis hasta el día 4 de junio<sup>99</sup>. De tal manera, se ofrecía a la clientela la posibilidad de asistir a los festejos que culminaron el día 2 de junio con la ceremonia de coronación. Más propio de un crucero de placer

<sup>96</sup> Calle Iturrino (1952), 88-89.

<sup>97</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1952. Este crucero se cita en el informe económico de 1952, ya que éste fue sometido a la aprobación de la junta general ordinaria de los accionistas en junio de 1953, después por tanto de la realización del viaje.

<sup>98</sup> *La Vanguardia Española*, 26 de abril de 1953, 13.

<sup>99</sup> *ABC*, 02 de junio de 1953, 7. El barco amarró «junto al puente de la Torre de Londres» y recibió la visita de la representación oficial española invitada a la ceremonia, encabezada por el embajador español.

fue el trayecto de vuelta, ya que la travesía incluyó las escalas de Rotterdam, Amberes y Le Havre, junto a la posibilidad de efectuar las excursiones facultativas para visitar las ciudades de Ámsterdam, Utrecht, Bruselas, Gand, Brujas y París. Las crónicas de prensa señalan que los «turistas» que acudieron a la nueva cita de la Compañía Trasatlántica fueron unos 130, un número por tanto inferior a la anterior iniciativa y muy por debajo de la capacidad de alojamiento del barco<sup>100</sup>. Después de las reformas, éste último tenía espacio para alojar «holgadamente» 349 pasajeros (105 de primera clase y 244 de segunda)<sup>101</sup>. Detrás de la baja participación, hay dos razones que incidieron de manera determinante. La primera de carácter general y por tanto extensible a todos los cruceros de ese transcurso, reside en los elevados precios de venta al público. En el contexto de un país aún sumergido en la «penuria económica», y cuyo Producto Interior Bruto apenas alcanzaba los niveles anteriores a la guerra civil, el precio mínimo del pasaje por persona (8.000 pts.) sólo estaba a la portada de una muy restringida élite nacional. Más bien, se situaba por encima de la remuneración bruta anual de muchos españoles<sup>102</sup>.

Si la Trasatlántica no obtuvo el resultado esperado, parte de la culpa la tuvo el *Crucero a Londres y Mar del Norte* de Viajes Marsans (figura 5.12). La similitud entre las dos iniciativas resulta cuanto menos llamativa: mismo puerto base, misma fecha de salida, mismos días de estancia en Londres y mismos puertos de escala en el trayecto de vuelta, con la única excepción de una sugestiva extensión al puerto escocés de Leith<sup>103</sup>. El proyecto de Viajes Marsans introduce dos nuevos elementos en la evolución del crucerismo español. Por un lado, representa la primera experiencia organizativa en España por parte de una agencia de viajes, si exceptuamos el caso de los paseos dominicales u otras excursiones de breve duración. Hasta la fecha, la actividad de estas empresas se había en efecto limitado a una colaboración técnica en el ámbito de las excursiones en tierra, al margen de la tradicional labor de comercialización y venta del producto. Por el otro lado, se produce el estreno de la Naviera Aznar en la modalidad crucerística, aunque de modo indirecto, siendo ésta la armadora y propietaria del buque arrendado. Una amplia e interesante correspondencia entre las dos entidades, que se conserva en el Archivo Foral de Bizkaia, pone de manifiesto que el proyecto empezó a plasmarse en otoño de 1952, implicando la intervención de los dos máximos dirigentes: Enrique Marsans, director general de Viajes Marsans, y Eduardo Aznar, director gerente de la naviera vasca desde marzo de 1951<sup>104</sup>. De una carta del 10 de diciembre de 1952, se desprende que los dos empresarios habían

---

<sup>100</sup> *La Vanguardia Española*, 02 de junio de 1953, 13.

<sup>101</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1952; Calle Iturrino (1955), 33.

<sup>102</sup> A título de ejemplo, se señala que la retribución anual de los profesores universitarios adjuntos en 1953 era de 13.000 pesetas, mientras que las telefonistas de la Compañía Telefónica Nacional de España percibían poco más de 8.000 pts. anuales; estas estimaciones proceden respectivamente del BOE, nº 198 del 16 de julio de 1952, 3267, y *La Vanguardia Española*, 2 de septiembre de 1952, 9.

<sup>103</sup> Un folleto promocional del crucero en AFB, FSA, signatura 2725/04.

<sup>104</sup> Sobre el nombramiento de Eduardo Aznar al frente de la compañía marítima, Naviera Aznar, *Memoria*, 1951; Valdaliso (2006), 162. Este último autor recuerda que la naviera era la «empresa estandarte» del llamado Grupo Aznar, un conglomerado de empresas dirigidas o participadas por la familia Aznar. Eduardo se convirtió en gerente de la naviera tras la

mantenido una «entrevista» en Madrid, donde ambos residían. Durante el encuentro, se avanzó una «oferta» para el alquiler de uno de los nuevos barcos de la naviera para hacer un viaje turístico al Norte de Europa, «coincidiendo con la coronación de S.M. la Reina Isabel de Inglaterra»<sup>105</sup>.

**Figura 5.12 Itinerario del crucero del *Crucero a Londres y Mar del Norte* de Viajes Marsans (29 de mayo - 14 de junio de 1953)**



PUERTOS	LLEGADA	SALIDA
Bilbao		29/05 (17.00 hrs.)
Londres	31/05 (13.00 hrs.)	04/06 (08.00 hrs.)
Leith	05/06 (07.00 hrs.)	06/06 (08.00 hrs.)
Rotterdam	07/06 (08.00 hrs.)	08/06 (14.00 hrs.)
Amberes	08/06 (20.00 hrs.)	10/06 (18.00 hrs.)
El Havre	11/06 (08.00 hrs.)	12/06 (20.00 hrs.)
Bilbao	14/06 (08.00 hrs.)	

Fuente: AFB, FSA, signatura 2725/04

La solicitud encontró la conformidad inmediata de Eduardo Aznar, quien por otra parte se mostraba partidario de introducir la propia compañía en el tráfico de pasaje turístico<sup>106</sup>. Los términos del

muerte de su padre José Luís en febrero de 1951. A estas alturas, el grupo se componía de varias empresas relacionadas sobre todo con el negocio marítimo, si bien figuraban otras en los sectores de la minería, química, maquinaria y material eléctrico, seguros, etc.

<sup>105</sup> AFB, FSA, signatura 2725/04, carta de Viajes Marsans a la Naviera Aznar del 10 de diciembre de 1952. Durante los años del régimen franquista, muchas empresas trasladaron la propia sede social a Madrid, debido a la «necesidad de estar cerca de los elementos del gobierno que concedían las subvenciones y los contratos»; Castillo e Ybarra (2006), 224-225.

<sup>106</sup> Valdaliso (2006), 163; AFB, FSA, signatura 4049/045. Hasta la fecha la compañía había sido casi exclusivamente una empresa de transporte de mercancía; sólo a finales de los años cincuenta se produjo una importante diversificación de su

acuerdo quedan muy claros. La agencia abonaba 600 pts. por pasaje y día, siempre y cuando se vendiera un mínimo de 160 plazas; en caso contrario, el coste subiría a 650 pts. Por su parte, la empresa transportista se hacía cargo de todas las obligaciones económicas procedentes del viaje, incluyendo los gastos de navegación, impuestos portuarios, prácticos, remolcadores y manutención del pasaje<sup>107</sup>.

En cuanto al barco, la elección recayó finalmente sobre el *Monte Ulía*, el último de los cuatro buques de nueva construcción que habían entrado a formar parte de la flota de la naviera vasca<sup>108</sup>. Se trataba de un buque mixto de 10.123 TRB, que prestaba servicio en la línea regular Mediterráneo-Centro América desde su incorporación en 1952. Gracias a un plano detallado del barco, sabemos que tenía una capacidad máxima de alojamiento de 210 plazas distribuidas en 70 cabinas de pasajeros, de las cuales 68 eran exteriores y 2 interiores<sup>109</sup>. Durante los viajes de línea, el pasaje de primera y segunda clase se acomodaba en tres distintas cubiertas. En la parte superior o cubierta de paseo, estaban los 16 camarotes de primera clase especial, con camas de matrimonio y baño propio, junto a las 2 cabinas de lujo situadas en la zona más cercana a la proa. En la cubierta intermedia, se disponían un total de 25 camarotes, 14 de ellos de primera clase con acomodación para dos personas y baño propio. Para las 11 cabinas de doble o triple capacidad de segunda clase, que contaban con lavabo y agua corriente, sus ocupantes tenían que compartir el uso de los baños ubicados en la zona de popa. El resto del pasaje de 2ª clase se alojaba en la cubierta inferior, que se repartía en 27 camarotes, 4 de ellos con capacidad de hasta seis personas. Con motivo del crucero, no obstante, la agencia organizadora se apresuró en aclarar que «todos» los viajeros, fuera cual fuera la acomodación elegida, recibirían el «mismo servicio», ya que el viaje se realizaría en «clase única de primera». En otras palabras, cualquier pasajero tenía acceso a «todas las dependencias» del barco, como el bar, el salón de primera clase de la cubierta superior, las peluquerías de señoras y caballeros, la pequeña piscina exterior y la omnipresente capilla. En lo referente a los precios de venta por persona, Viajes Marsans estableció un amplio sistema tarifario en función de la cabina elegida y el número de ocupantes. Éste variaba entre un mínimo de 10.000 pts., para quienes se acomodaron en un camarote de la cubierta inferior ocupado por seis personas, a un máximo de 20.000 pts. para los pasajeros alojados en las cabinas de primera clase. Todo cliente tenía también que abonar un importe fijo de 300 o 350 pts. en concepto de impuestos portuarios.

---

actividad. Hacia 1953, sobre un total de 35 buques, sólo 20 tenían espacio para la acomodación, con una capacidad total de alojamiento de poco superior a las 1.650 plazas.

<sup>107</sup> AFB, FSA, signatura 2725/04, carta de Viajes Marsans a la Naviera Aznar del 24 de febrero de 1953.

<sup>108</sup> Naviera Aznar, *Memoria*, 1953. Las otras tres embarcaciones eran el *Monte Urbasa*, *Monte Udala* y *Monte Urquiola*, que habían entrado en servicio entre abril de 1948 y noviembre de 1949. Sobre las vicisitudes en la entrega del *Monte Ulía* por parte de la compañía Elcano, Valdaliso (1998), 81-96.

<sup>109</sup> AFB, FSA, signatura 2725/04. La preponderancia de las cabinas exteriores se debe desde luego a la relativa estrechez del barco; la manga del *Monte Ulía* medía menos de 19 metros.

En el proceso de venta no se incluían las dos suites, que quedaban a disposición del armador. Esta práctica fue una constante en los cruceros a bordo de los buques de Aznar. La naviera vasca solía destinar las mejores cabinas del barco a favor de «pasajeros especiales», generalmente personalidades del Gobierno y la Administración. Por ejemplo, con motivo de un crucero en verano de 1960, Eduardo Aznar impartió claras instrucciones para que se cediera gratuitamente el camarote de lujo a favor de Jesús María Rotaeché, ya Subsecretario de la Marina Mercante, añadiendo un más que elocuente: «si algo ha de abonarse (manutención, impuestos, etc.), que lo pague la naviera»<sup>110</sup>. Siempre el mismo año, el gerente escribió una carta con una «recomendación» a favor de los dos hijos del embajador belga en España, quienes participaron en el *Segundo Crucero a Marruecos, Islas Canarias y Madeira*<sup>111</sup>.

Volviendo al primer viaje de 1953, finalmente se vendieron sólo 124 pasajes, sobre un total de 206 plazas disponibles. La primera iniciativa de Viajes Marsans no cumplió con las expectativas de sus directivos, que habían considerado «improbable» que no se alcanzara un «mínimo» de 170 clientes<sup>112</sup>. El magro resultado, sin embargo, no les disuadió de seguir intentándolo. Sólo unas semanas después, y dirigiéndose nuevamente a la compañía Aznar, la entidad catalana presentó un nuevo proyecto de crucero, «que podríamos llamar Viajes a los Santos Lugares»<sup>113</sup>. La idea inicial de la agencia era la de efectuar un viaje por el Mediterráneo que tocara los principales destinos religiosos, añadiendo «breves» escalas en varias localidades de interés turístico, como Cannes, Nápoles, Istanbul y Alejandría. Se hacía sobre todo hincapié en que la travesía no debía prolongarse más allá de los veinte días, porque una duración mayor no se adecuaba a la «disponibilidad de tiempo de los españoles». En opinión de los directivos de Marsans, un crucero de estas características durante el mes de septiembre, y con salida en Bilbao y escala en Barcelona, tendría un «éxito asegurado». Por una parte, cabía la posibilidad de captar pasaje en dos puertos, y por la otra significaba operar en una época del año en la que los precios podían ser «verdaderamente económicos»<sup>114</sup>.

Pero el plan de la agencia chocaba con los intereses de la empresa transportista. En las oficinas de Aznar se inclinaban por retrasar el viaje hasta el mes de octubre, aprovechando una época de menor actividad del tráfico de línea. Sus dirigentes se mostraban además partidarios de transitar por menos puertos y no propiamente turísticos. Es evidente que la compañía naviera perseguía el objetivo de efectuar también operaciones de carga y/o descarga de mercancías, aunque esto implicaría una mayor duración del viaje. Para Viajes Marsans un crucero así estructurado habría constituido un «fracaso»,

---

<sup>110</sup> AFB, FSA, signatura 2725/02, carta de Eduardo Aznar a Juan Antonio Velilla del 10 de marzo de 1960. Sobre este tema, Valdaliso (2006), 144.

<sup>111</sup> AFB, FSA, signatura 2725/01, carta de Eduardo Aznar a Juan Antonio Velilla del 29 de abril de 1960.

<sup>112</sup> AFB, FSA, signatura 2725/04, carta de Marsans a Aznar del 24 de febrero de 1953. A los 124 clientes de Viajes Marsans, hay que añadir los 4 pasajeros invitados por Eduardo Aznar que se alojaron en las dos cabinas de lujo.

<sup>113</sup> AFB, FSA, signatura 2725/04, carta de Marsans a Aznar del 7 de julio de 1953.

<sup>114</sup> *Ibidem*.

sobre todo porque a partir de finales de septiembre se producía una «baja general» de los viajes turísticos<sup>115</sup>.

Si se analiza la programación final del crucero (figura 5.13), se deduce que una parte de las pretensiones de la naviera se vieron satisfechas. El *Monte Ulía* hizo también escalas en Marsella y Génova, donde el barco solía transitar en sus servicios de línea, a la vez que la duración del viaje se amplió hasta los 30 días. En compenso, el crucero se fijó para el mes de septiembre. Los precios de venta al público oscilaron entre 5.000 y 10.000 pts., esto es, muy por debajo de los importes del crucero de 1953<sup>116</sup>. A pesar de ello, tan sólo 110 pasajeros respaldaron la iniciativa<sup>117</sup>. La participación se vio especialmente afectada por una importante alteración de última hora. El crucero finalmente no empezó en Bilbao. Debido a un retraso de las operaciones de línea, el *Monte Ulía* llegó de La Habana directamente al puerto de Barcelona, haciendo imposible la extensión a Bilbao. Además, de acuerdo con la información de las crónicas marítimas de *La Vanguardia*, el crucero comenzó el 13 de septiembre, es decir, una semana después de lo establecido<sup>118</sup>.

**Figura 5.13 Anuncio del Primer Crucero por el Mediterráneo de Viajes Marsans (1954)  
(01 de septiembre – 30 de septiembre)**



Fuente: *La Vanguardia Española*, 08 de agosto de 1954

Siempre en 1954, tuvo lugar el primer crucero transatlántico español. El proyecto fue el resultado de la colaboración de tres distintas entidades: la naviera Trasatlántica, propietaria del buque *Guadalupe*, la

<sup>115</sup> AFB, FSA, signatura 2725/04, carta de Marsans a Aznar del 16 de febrero de 1954.

<sup>116</sup> Un folleto del viaje en AFB, FSA, signatura 2725/04. Los importes hacen referencia al precio por persona en ocupación doble.

<sup>117</sup> *La Vanguardia Española*, 09 de octubre de 1954, 17.

<sup>118</sup> *La Vanguardia Española*, 14 de septiembre de 1954, 14.

agencia Ultramar Express, responsable de la organización, y el semanario *Destino*, que ideó y patrocinó la iniciativa «al objeto de brindar» a los propios lectores «una fórmula agradable, cómoda y económica de conocer América»<sup>119</sup>. Editada desde 1937, la revista catalana se distinguía desde hacía tiempo en la promoción de viajes y excursiones, tanto al extranjero como por Cataluña y el resto de España. Siempre en 1954, por ejemplo, promovió unas *Vacaciones en Suiza* en coincidencia con el mundial de fútbol, que ofrecían la oportunidad de presenciar incluso la final en Berna, con «entrada y asiento garantizado». Pero como el propio semanario anunciaba, el *Crucero a Cuba y Nueva York* representaba la «culminación» de todas sus iniciativas<sup>120</sup>. La «tan compleja» tarea organizativa fue encomendada a Ultramar Express, la agencia de viajes cuyo director general no era otro que el presidente de la Trasatlántica, Juan Claudio Güell<sup>121</sup>. Del crucero a América de 1954, cabe destacar tres cosas. El primero se refiere al elevado número de escalas en otros puertos españoles (cuadro 5.14).

**Cuadro 5.14 Itinerario del *Crucero a Cuba y Nueva York* del buque *Guadalupe* de 1954 (29 de julio – 02 de septiembre)**

PUERTOS	LLEGADA	SALIDA
Bilbao	====	29/07
Santander	29/07	30/07
Gijón	30/07	30/07
Vigo	31/07	31/07
Lisboa	01/08	01/08
Cádiz	02/08	03/08
La Habana	13/08	16/08
Nueva York	19/08	23/08
La Coruña	01/09	01/09
Santander	02/09	02/09
Bilbao	02/09	====

Fuente: *Destino*, nº 879, 12 de junio de 1954; Calle Iturrino (1955)

El *Guadalupe* hizo escala en Santander, Gijón, Vigo y Cádiz a la ida, así como en La Coruña y Santander en el trayecto de vuelta. Se trataba de combinar el embarque de otros pasajeros con el transporte de mercancías. De hecho, el itinerario reproduce en gran parte el servicio de la línea 1 de la Trasatlántica. Además de los 150 cruceristas que embarcaron el 29 de julio en el muelle de Santurce (Bilbao), y «otros» que lo hicieron en las siguientes escalas, hubo quien aprovechó la iniciativa para desembarcar en La Habana u otro puerto del itinerario<sup>122</sup>. En su diario de viaje, Calle Iturrino narra que la noche antes de llegar a Cuba se organizó a bordo del barco una «fiesta de despedida a los pasajeros que iban a abandonarnos en la Habana». Además señala que una «joven viajera» navarra

<sup>119</sup> *Destino*, n 879, 12 de junio de 1954, 13.

<sup>120</sup> Más detalles sobre el crucero transatlántico y el viaje en autocar a Suiza también en las ediciones semanales de *Destino* nº 877 y 878, respectivamente 29 de mayo y 5 de junio de 1954.

<sup>121</sup> La Orden del Ministerio de Información y Turismo del 10 de octubre de 1953 confirió a la sociedad limitada Ultramar Express el título-licencia de agencia de viajes del grupo A, de acuerdo con el decreto regulador del sector de las agencias del 19 de febrero de 1942. La misma entidad ejercía como delegación de la Trasatlántica en varios países.

<sup>122</sup> *Destino*, nº 892, 11 de septiembre de 1954, 15;

consiguió superar, gracias al visado de turista, la férrea vigilancia de las autoridades estadounidenses para quedarse definitivamente en Nueva York<sup>123</sup>. El segundo detalle hace referencia a los precios de venta. A diferencia de los cruceros anteriores, el viaje a América de 1954 incluía una única tarifa, siendo ésta de 14.143 pts. por persona en acomodación doble<sup>124</sup>. En tercer lugar, resulta llamativo que el tránsito por América se redujo a tan sólo dos escalas, por un total de 7 noches de estancia. Desde esta perspectiva, el crucero español se diferenciaba de manera muy significativa de los cruceros estadounidenses hacia Europa. Éstos se caracterizaban por un elevado número de visitas, sobre todo en los puertos del Mediterráneo.

Los testimonios del acontecimiento coinciden en remarcar que el «aliciente supremo» del primer crucero a América fue la oportunidad de visitar la ciudad de Nueva York, en cuyo puerto el *Guadalupe* amarró a «primeras horas de la tarde» del 19 de agosto<sup>125</sup>. Con el fin de hacer más placentera e interesante la estancia en la ciudad de la «prodigiosa abundancia», la agencia Ultramar organizó dos «expediciones aéreas» facultativas desde el aeropuerto de Newark: la primera a Washington y la otra a las cataratas del Niágara. Una vez terminado el viaje, el semanario *Destino* trazaba un balance «muy positivo» de la experiencia, destacando sobre todo los días transcurridos en Estados Unidos. Siendo un pequeño reflejo de la evolución que se había producido en la política exterior del régimen español, se enfatizaba en que la estancia en Nueva York había sido

la clave maestra para comprender tantas cosas actuales y futuras del mundo y de la política modernos. Esta visita justifica el viaje totalmente. Es una experiencia humana de un valor incalculable y además, tiene el valor de demostrar que nuestra información sobre Norteamérica es singularmente incompleta y equívoca en la mayoría de los casos<sup>126</sup>.

La «feliz» iniciativa de la revista catalana dio lugar a otros proyectos. De acuerdo con la fórmula del patrocinio de las publicaciones periodísticas, que aseguraba una divulgación más directa y eficaz del producto, se cuentan otras tres experiencias de este tipo tan sólo en 1955. El semanario *Destino* promovió otro crucero a Norteamérica, entre el 09 de julio y el 15 de agosto<sup>127</sup>. La ruta de navegación se presenta más atractiva y variada, en virtud del añadido de las escalas de Funchal, Nassau y Miami (figura 5.15). La revista madrileña *Dígame* proponía una similar experiencia con la variante de una estancia turística en México<sup>128</sup>. Ambos semanarios colaboraron con la compañía Trasatlántica y la agencia Ultramar Express. Los dos viajes se llevaron a cabo respectivamente en los buques *Guadalupe* y *Covadonga*.

---

<sup>123</sup> Calle Iturrino (1955), 6 y 36.

<sup>124</sup> *Destino*, nº 879, 12 de junio de 1954, p. 14.

<sup>125</sup> Para más detalles sobre la estancia en Nueva York véase los largos reportajes de José Pla en *Destino*, ediciones nº 892 y 893, respectivamente 11 y 18 de septiembre de 1954, y Calle Iturrino (1955), 85-199.

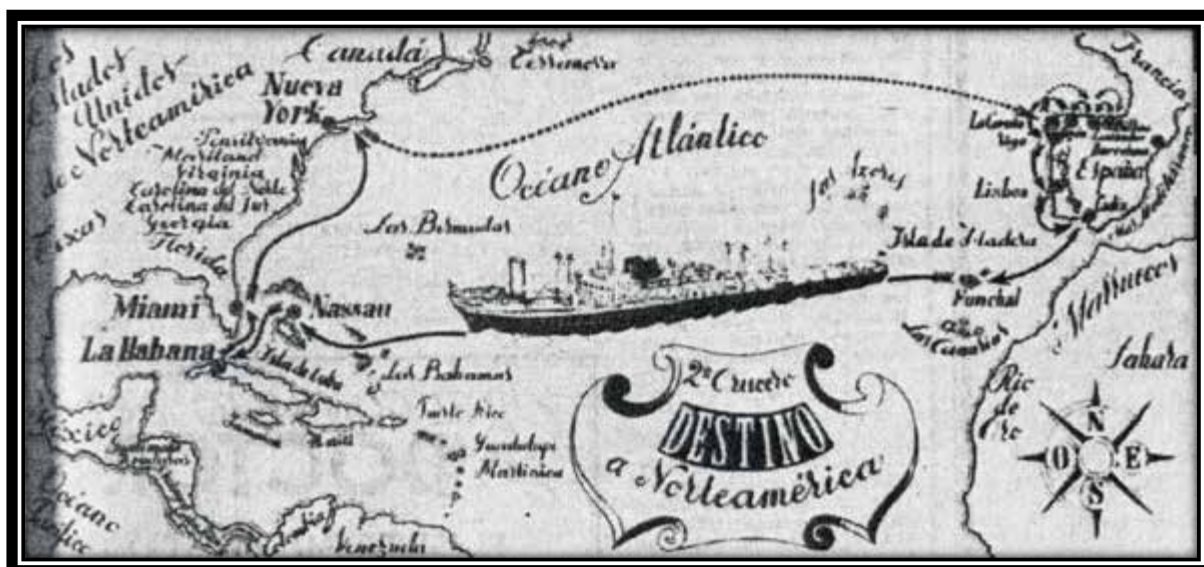
<sup>126</sup> *Destino*, nº 892, 11 de septiembre de 1954, 15.

<sup>127</sup> Más detalles en las ediciones de *Destino* nº 927 y 930 del 14 de mayo y 4 de junio de 1955, respectivamente páginas 23 y 13. Varias reseñas periodísticas narran el paso del *Guadalupe* en su segundo crucero transatlántico. El diario *ABC*, Madrid, 04 de agosto de 1955, 21, publicó un largo reportaje sobre la escala en Nueva York, titulado «Cien españoles, casi todos catalanes visitan la ciudad en viaje colectivo».

<sup>128</sup> El anuncio promocional en *ABC*, Madrid, 5 de junio de 1955, 66.



Figura 5.15 Itinerario del II crucero a América del semanario *Destino* (1955)  
(09 de julio – 15 de agosto)



Fuente: *Destino*, nº 927, 14 de mayo de 1955

El tercer proyecto se materializó gracias al apoyo de *La Vanguardia Española*, que patrocinó otra iniciativa conjunta de Marsans y Aznar. El mensaje que el diario catalán dirigió a sus lectores el 5 de abril de 1955, el día de inicio de la campaña promocional, parece muy eficaz. El «crucero de ensueño» prometía constituir un suceso «sin precedentes en esta especialidad», así como un «recuerdo imperecedero» para quienes tuvieran el «acierto» de participar.

Si una característica de la época en que vivimos puede considerarse agradable, es ésta la afición al viaje, al turismo, que se ha despertado en todos nosotros de un tiempo a esta parte (...). Y si el turismo, en general, ha entrado ya en nuestra vida como una ilusión más que todos algún día deseamos ver convertida en realidad, la realización de un crucero marítimo podemos considerarlo, casi, como la aspiración máxima, el sùmmum, la quintaesencia del turismo organizado, que muchos consideran inaccesible y no pocos casi como un sueño, como un cuento de hadas irreal (...). Pero si la fantasía existe, también existe la realidad y para demostrarlo aquí tenemos este magnífico crucero (...) que nos va a dar ocasión para convertirnos en actores, en personajes vivientes de las narraciones que en tantas ocasiones nos han cautivado<sup>129</sup>.

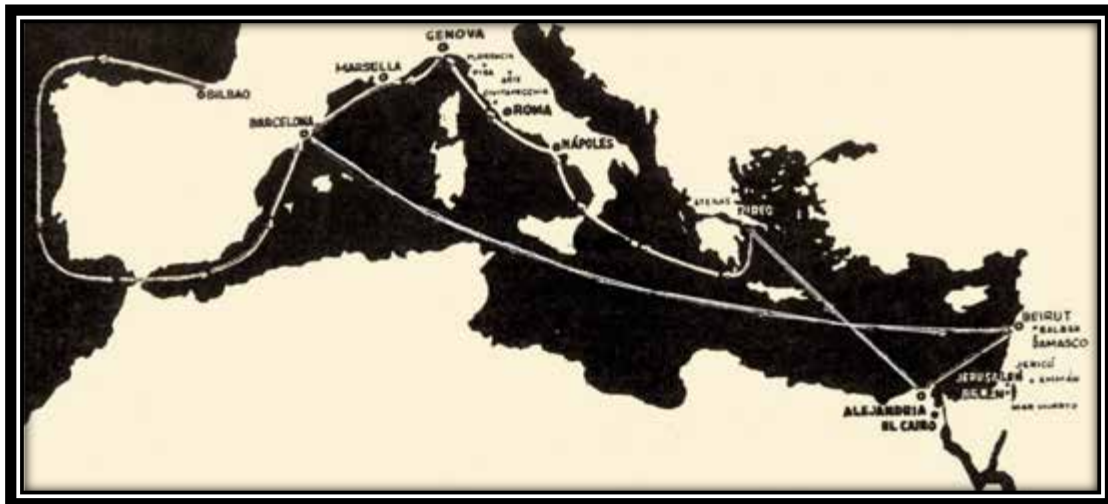
Sin embargo, si analizamos con detalle los principales elementos concurrentes del segundo crucero por el Mediterráneo de Viajes Marsans (figura 5.16), se deduce que muy pocos cambios se adoptaron con respecto al proyecto del año anterior. La naviera Aznar seguía imponiendo el tránsito por Génova y Marsella, así como una larga estancia en el puerto «de descarga» de Beirut<sup>130</sup>. A los pasajeros no les

<sup>129</sup> «Un crucero de ensueño», *La Vanguardia Española*, 05 de abril de 1955, 13.

<sup>130</sup> En la primera edición del folleto promocional, el tránsito por Beirut estaba fijado entre el 9 y el 15 de junio. Pero gracias a los testimonios del reportero de *La Vanguardia* y de Calle Iturrino (1956), sabemos que el *Monte Ulía* salió del puerto libanés con unos días de retraso, más precisamente la tarde-noche del 19 de junio.

cautivó en especial la escala de Marsella, donde transcurrieron un día «bastante aburrido»<sup>131</sup>. La necesidad de la compañía transportista puso en serio entredicho el carácter turístico del viaje. Además del trayecto sin interrupciones entre Bilbao y Barcelona, destacan los 5 «largos» días sin escalas hasta el puerto de Beirut. Por este motivo, tanto los representantes de Viajes Marsans como los tripulantes del barco, tuvieron que emplearse a fondo para entretener a los 158 huéspedes del *Monte Ulía*<sup>132</sup>. Las actividades a bordo fueron de lo más variado, algunas de ellas organizadas y muchas otras espontáneas. Por ejemplo, el domingo 5 de junio, primer día de navegación tras la escala de Barcelona, una de las radios de a bordo fue puesta a disposición de algunos pasajeros con el fin de captar «las ondas» de Radio Nacional. No había que «perder detalle» de la final de la Copa del Generalísimo entre el Athletic de Bilbao y el Sevilla, «con inclinación manifiesta de la mayoría» a favor del equipo vasco<sup>133</sup>.

**Figura 5.16 Itinerario del II Crucero por el Mediterráneo de Viajes Marsans (1955)  
(30 de mayo – 04 de julio)**



PUERTOS	LLEGADA	SALIDA
Bilbao	==	30/05 (tarde)
Barcelona	03/06 (mañana)	04/06 (tarde)
Beirut	09/06 (tarde)	19/06 (tarde)
Alejandro	21/06 (mañana)	23/06 (tarde)
El Pireo	25/06 (mañana)	25/06 (tarde)
Nápoles	27/06 (mañana)	28/06 (tarde)
Génova	29/06 (tarde)	02/07 (tarde)
Marsella	03/07 (mañana)	03/07 (tarde)
Barcelona	04/07 (mañana)	==

Fuente: AFB, FSA, signatura 2725/08; Calle Iturrino (1956)

<sup>131</sup> Calle Iturrino (1956), 94. Si bien muy velada, este tipo de crítica no era muy frecuente en los diarios y crónicas de viaje de la época. Generalmente sólo había halagos y elogios para los organizadores. Por este motivo, la apreciación del entonces secretario de la Junta de Cultura de Vizcaya asume un mayor significado.

<sup>132</sup> Más detalles en las citadas crónicas de Horacio Sáenz, reportero de *La Vanguardia*, y Calle Iturrino (1956).

<sup>133</sup> *Ibidem*. Tras un «disputado choque», el Athletic ganó el partido por 1-0; *El Mundo Deportivo*, 06 de junio de 1955.

Con el paso de los días, el salón del bar de la cubierta superior se convirtió en un casino «elegante», a la vez que en la zona de popa algunos viajeros seguían «tirando al plato». Todo ello al margen de que la piscina fue una vez más el lugar de mayor congregación. Por la noche, después de la cena y antes de las habituales fiestas de bailes, se impartían charlas y conferencias sobre algunos de los destinos a visitar. En cuanto a la clientela a bordo,

un buen número de los expedicionarios son fieles adeptos de estos cruceros, unas veces por el puro placer turístico, como excelente inversión de las vacaciones, y otras con finalidad entre recreativa y mercantil, porque no faltan quienes aprovecharán varias de las escalas del viaje para trabajar o proseguir relaciones comerciales sobre la base fundamental (...) de los tejidos, la cerámica y los muebles. Es más, algunos repiten ahora el mismo crucero que hicieron el año pasado<sup>134</sup>.

El segundo crucero por el Mediterráneo del *Monte Ulía* presenta dos novedades con respecto al año anterior, además de cambiar la escala de Civitavecchia por la de Nápoles. La primera fue la de anticipar el viaje al mes de junio, siendo una época mucho más idónea para la práctica turística, según la agencia organizadora. La segunda hace referencia a la incorporación de dos atractivos puertos de tránsito: El Pireo y sobre todo Alejandría. Éste último dio lugar a una estancia en tierra de tres días, lo que brindó la oportunidad de elaborar una excursión facultativa a la ciudad de El Cairo y sus alrededores, con dos noches de hotel incluidas. La excursión abarcaba, entre otras, las visitas a Memphis y la Necrópolis de Sakkara, por un precio total por persona de 2.400 pts<sup>135</sup>.

En la siguiente edición, que tuvo lugar a finales de verano de 1955, Marsans y Aznar incorporaron otras variantes en la ruta de navegación (figura 5.17). El planteamiento básico, no obstante, seguía siendo el mismo: juntar turistas y mercancías en una única operación de transporte. Sobre esta base, el *Tercer Crucero por el Mediterráneo* presentaba, por una parte, las atractivas escalas de Istanbul, Atenas (El Pireo) y Nápoles, y por otra una parada de 10 días en Haifa, siendo éste el tiempo «calculado» para efectuar «la descarga del [*Monte*] *Ulía*»<sup>136</sup>. Con el fin de ocupar «cómodamente» esta larga estancia, los directivos de Marsans sugerían la posibilidad de efectuar una extensión aérea a Beirut, «con lo que se podría visitar la parte árabe y judía de los Santos Lugares y toda Tierra Santa»<sup>137</sup>. La idea, si bien sugestiva, resultaba en la práctica de difícil aplicación. El precio de venta de la excursión de 8 días, avión y hoteles incluidos, ascendía a 7.750 pts. por persona, esto es, más de lo que llegó a pagar una parte del pasaje por la compra del crucero. Como puede observarse en la figura 5.17, los organizadores tenían programado llevar a cabo el viaje entre el 20 de agosto y el 21 de septiembre, optando en esta ocasión por Barcelona como único puerto base. Las crónicas portuarias, sin embargo, indican que el tercer crucero de Marsans y Aznar se desarrolló con varios días de retraso. El *Monte Ulía* salió de la ciudad condal el 30 de agosto e hizo su regreso el 3 de octubre<sup>138</sup>. Otra

<sup>134</sup> «Frente a las tierras sicilianas», *La Vanguardia Española*, 22 de junio de 1955, 19.

<sup>135</sup> El programa completo de las ocho excursiones organizadas del crucero de 1955 en AFB, FSA, signatura 2725/08.

<sup>136</sup> AFB, FSA, signatura 2725/05, informe sin fecha enviado por Viajes Marsans a la Naviera Aznar.

<sup>137</sup> *Ibidem*.

<sup>138</sup> *La Vanguardia Española*, 31 de agosto y 04 de octubre de 1955, respectivamente 14 y 8.

información de prensa señala que la llegada al puerto de Istanbul se produjo el 19 de septiembre, esto es, 12 días después de lo que informaban los anuncios promocionales (figura 5.17)<sup>139</sup>.

**Figura 5.17 Anuncio e itinerario del III Crucero por el Mediterráneo de Viajes Marsans (1955) (20 de agosto - 21 de septiembre)**



PUERTOS	LLEGADA	SALIDA
Barcelona	===	20/08 (12 hrs.)
Lárnaca	25/08 (09 hrs.)	25/08 (18 hrs.)
Haifa	26/08 (08 hrs.)	05/09 (08 hrs.)
Istanbul	07/09 (20 hrs.)	09/09 (24 hrs.)
El Pireo	11/09 (07 hrs.)	11/09 (20 hrs.)
Nápoles	13/09 (11 hrs.)	15/09 (19 hrs.)
Génova	16/09 (19 hrs.)	19/09 (18 hrs.)
Marsella	20/09 (08 hrs.)	20/09 (20 hrs.)
Barcelona	21/09 (08 hrs.)	===

Fuente: AFB, FSA, signatura 2725/05; *La Vanguardia Española*, 21 de julio de 1955

En este apartado se ha tratado de aportar información sobre los cruceros organizados en España en la primera mitad de los cincuenta. Con menor o mayor acierto, tanto las navieras como las agencias de viaje e incluso las publicaciones periodísticas, trataron de fomentar esta modalidad turística entre las élites españolas. Junto a estos proyectos, es oportuno señalar que siempre en estos años se promovió otro tipo de crucero bien distinto. Se trata del llamado *crucero de bolsillo*, una iniciativa que consiste básicamente en un viaje de placer de breve duración por puertos y parajes nacionales, y por tanto con precios «sumamente moderados» e inferiores. La promotora fue la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, la compañía pública perteneciente al Instituto Nacional de Industria que fue creada en 1943 con el objetivo de promover la «reconstrucción» y el «crecimiento» de la flota mercante

<sup>139</sup> *La Vanguardia Española*, 9 de octubre de 1955, 13.

española<sup>140</sup>. El primero de sus cruceros empezó el 19 de agosto de 1954, con motivo de la inauguración del *Huesca*, un buque mixto de poco más de 2.000 TRB. Con una duración de 4 noches, el viaje redondo desde Barcelona incluyó dos escalas en la isla de Mallorca y otra en Ibiza (figura 5.18). La iniciativa se repitió consecutivamente los días 23 y 27 de agosto, obteniendo una «gran aceptación» de público<sup>141</sup>.

**Figura 5.18 Anuncio del crucero del buque *Huesca* de la Empresa Nacional Elcano (19 de agosto – 23 de agosto de 1954)**



Fuente: *La Vanguardia Española*, 14 de agosto de 1954

El año siguiente, en ocasión de la incorporación de otras dos embarcaciones, Elcano llevó a cabo otros tres cruceros, todos ellos durante el mes de abril. Los dos primeros se efectuaron desde Barcelona a bordo del *Playa de Formentor*, a la vez que el buque *Teruel* salía de Vigo rumbo a Sevilla, vía Lisboa y Tánger, para asistir a las festividades de la Semana Santa<sup>142</sup>.

El interés de estos proyectos reside en su fuerte componente propagandístico. De un análisis de los innumerables artículos y reportajes de prensa, se deduce claramente que los «atravesados» cruceros de Elcano tenían que contribuir a transmitir la idea de que el «incremento» y la «modernización» de la marina mercante española seguían «imparables»<sup>143</sup>. A través de un argumento objetivamente válido como la celebración de unos viajes de placer por España a bordo de las nuevas unidades de la Empresa Nacional Elcano, se trataba de dar un ulterior impulso a la propaganda sobre el programa de

<sup>140</sup> Sobre la compañía Elcano, Valdaliso (1998). La empresa pública desarrolló sus actividades básicamente en «dos frentes»: por una parte, desempeñaba la actividad propia de un armador y explotaba los buques de su propiedad, bien directamente o bien fletándolos a las otras navieras españolas; por otra parte, centralizó el programa de construcciones navales, encargando esta tarea a los «principales» astilleros nacionales.

<sup>141</sup> Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, *Memoria*, 1954; <http://www.rtve.es/filmoteca/no-do/not-609/1482994> (última consulta: 30 de junio de 2016).

<sup>142</sup> *El Pueblo Gallego*, ediciones del 2 y 5 de abril de 1955, respectivamente páginas 10 y 5. El periódico de Vigo no dio noticia sobre el número de personas a bordo, limitándose en señalar la presencia de «pasajeros que realizan un crucero de turismo a Sevilla». Ambos buques fueron cedidos a la Compañía Trasmediterránea para prestar servicio en las llamadas «líneas de soberanía»; Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, *Memoria*, 1955.

<sup>143</sup> *ABC*, Madrid, 16 de febrero de 1955, 7; *La Vanguardia Española*, 23 de febrero de 1955, 29.

construcción naval puesto en marcha por el Estado. A pesar de los proclamas de la prensa, según los cuales la entidad pública seguía «cumpliendo sus previsiones», el programa de nuevas construcciones procedía en realidad con enorme dificultad. Sólo en 1953, y cómplice la prohibición de adquirir tonelaje extranjero, la flota mercante española consiguió superar los niveles anteriores a la guerra civil<sup>144</sup>. Una de las notas constantes de esos años fue el «retraso» en las entregas de los nuevos buques, lo que dificultó enormemente la actividad de las compañías marítimas.

La insuficiencia de la siderurgia y de elementos indispensables encarecen y dilatan a un largo período la construcción de una nave, consideración ésta que ha de tenerse muy en cuenta cuando se trata de adquirir buques que han de realizar navegaciones de altura, y que han de competir con los construidos en el extranjero, con facilidad de elementos y sin que su precio se vea agravado por los intereses de un largo período de construcción<sup>145</sup>.

Junto al propósito propagandístico, los cruceros de bolsillo perseguían también un objetivo económico. En el ya mencionado informe *Estudios para un Plan Nacional de Turismo*, se consideraba que este tipo de iniciativa podía convertirse en una «estimable fuente de ingreso de divisas», ya que de cara a los turistas extranjeros el precio del pasaje les habría resultado «sumamente económico». Además, se hacía hincapié en que los viajes de «corta duración y precios reducidos» representaban al mismo tiempo «un motivo de recreo» para los españoles<sup>146</sup>.

A modo de conclusión, se incluye a continuación un cuadro-resumen de los cruceros españoles que se efectuaron en la primera mitad de los años 1950 (tabla 5.19). Uno de los datos quizás más significativo hace referencia al absoluto predominio de Barcelona y Bilbao como puertos base de las operaciones, si bien con una diferencia sustancial entre los dos. La actividad del puerto vizcaíno se limitaba a un ámbito puramente nacional. Debido a su localización geográfica, se mantuvo alejado de las rutas cruceísticas internacionales, desempeñando por tanto una función exclusivamente emisora. Muy diferente el caso de Barcelona. A la vez que protagonizó las salidas de los buques españoles, el puerto catalán recuperó el protagonismo de los años de entreguerras, y se configuró de inmediato como una de las principales escalas de los cruceros extranjeros.

---

<sup>144</sup> Valdaliso (1998), 8-10. Según datos de la Subsecretaría de la Marina Mercante, el tonelaje bruto relativo a los buques mayores de 100 toneladas alcanzó en 1953 la cifra de 1.243.415 toneladas, superando de poco más de 18.000 toneladas los niveles máximos que se habían registrado en 1932. Este hecho adquiere mayor importancia si tenemos en cuenta que las pérdidas de tonelaje durante la guerra civil fueron aproximadamente de un 20%, esto es, muy por debajo de la media europea durante el segundo conflicto mundial.

<sup>145</sup> Compañía Trasatlántica, *Memoria*, 1948. Años más tarde, el Consejo de Administración de Ybarra informaba a sus accionistas que el retraso en la entrega de los buques *Cabo San Roque* y *Cabo San Vicente* repercutía «no sólo en la marcha» de los «negocios», sino «también en el coste» de los citados barcos. El «ritmo» de construcción estaba siendo «más lento del previsto» y «no necesitamos subrayar ante vosotros la decisiva importancia que tiene para la Empresa la terminación de los dos nuevos transatlánticos», y «mientras ésta se consigue, nos vemos obligados a mantener una situación estacionaria en nuestra línea Mediterráneo-Brasil-Plata, con dificultades para competir, con elevados gastos en reparaciones y sostenimiento de la flota», y «con importantes sumas inmovilizadas, ocasionando cargas financieras de consideración sin contrapartida alguna», Naviera Ybarra, *Memoria*, 1956. Sobre un cálculo aproximado de los costes precedentes del retraso en la entrega de los buques a la Naviera Aznar, Valdaliso (2006), 193.

<sup>146</sup> *Estudios para un Plan Nacional de Turismo*, 79-80.

Tabla 5.19 Datos principales de los cruceros organizados en España (1951-1955)

Año	Entidad organizadora	Barco (Naviera)	Duración (noches)	Puerto de salida	Puertos de tránsito	Puerto de llegada	Pax.	PVP (pts.) desde
1952	Trasatlántica	<i>Explorador Iradier</i> (Trasatlántica)	21	Bilbao	Southampton, La Coruña, Lisboa, Funchal, Santa Cruz, Las Palmas, Casablanca, Tánger, Palma de Mallorca	Barcelona	195	5.000
1953	Trasatlántica	<i>Guadalupe</i> (Trasatlántica)	15	Bilbao	Londres, Rotterdam, Amberes, El Havre	Bilbao	130	8.000
1953	Viajes Marsans	<i>Monte Ulía</i> (Aznar)	16	Bilbao	Londres, Leith, Rotterdam, Amberes, El Havre	Bilbao	124	10.000
1954	Destino / Ultramar Express	<i>Guadalupe</i> (Trasatlántica)	35	Bilbao	Santander, Gijón, Vigo, Lisboa, Cádiz, La Habana, Nueva York, La Coruña, Santander	Bilbao	150	14.143
1954	Viajes Marsans	<i>Monte Ulía</i> (Aznar)	25	Barcelona	Beirut, Trípoli (Libano), Civitavecchia, Génova, Marsella	Barcelona	110	5.000
1954	Elcano	<i>Huesca</i> (Elcano)	4	Barcelona	Alcudia, Palma de Mallorca, Ibiza	Barcelona	¿?	1.000
1954	Elcano	<i>Huesca</i> (Elcano)	4	Barcelona	Alcudia, Palma de Mallorca, Ibiza	Barcelona	¿?	1.000
1954	Elcano	<i>Huesca</i> (Elcano)	4	Barcelona	Alcudia, Palma de Mallorca, Ibiza	Barcelona	¿?	1.000
1955	Elcano	<i>Playa de Formentor</i> (Elcano)	6	Barcelona	Alcudia, Palma de Mallorca, Cannes	Barcelona	¿?	1.750
1955	Elcano	<i>Playa de Formentor</i> (Elcano)	12	Barcelona	Alcudia, Palma de Mallorca, Málaga, Sevilla, Tánger, Barcelona	Barcelona	¿?	4.000
1955	Elcano	<i>Teruel</i> (Elcano)	7	Vigo	Lisboa, Tánger	Sevilla	¿?	¿?
1955	Destino / Ultramar Express	<i>Guadalupe</i> (Trasatlántica)	37	Bilbao	Santander, Gijón, Vigo, Lisboa, Cádiz, Funchal, Nassau, La Habana, Miami, Nueva York, La Coruña, Santander	Bilbao	100	16.633
1955	Dígame / Ultramar Express	<i>Covadonga</i> (Trasatlántica)	41	Bilbao	Santander, Gijón, Vigo, Lisboa, Cádiz, Funchal, La Habana, Veracruz, Nueva York, La Coruña, Santander	Bilbao	¿?	18.810
1955	La Vanguardia / Viajes Marsans	<i>Monte Ulía</i> (Aznar)	36	Bilbao	Barcelona, Beirut, Alejandría, El Pireo, Nápoles, Génova, Marsella	Barcelona	158	5.000
1955	Viajes Marsans	<i>Monte Ulía</i> (Aznar)	34	Barcelona	Lárnaca, Haifa, Istanbul, El Pireo, Nápoles, Génova, Marsella	Barcelona	¿?	5.000

Fuente: AFB, FSA, signatura 2725; *La Vanguardia Española* (ediciones diarias 1951-1955); Calle Iturrino (1952) y (1955)

#### 5.4 LA «MARCHA ASCENDENTE» DE LA NAVIERA YBARRA

Los primeros cruceros españoles de la posguerra son un ejemplo, en pequeña escala, de lo que se produjo en otros países europeos con mayor proyección turística. Las iniciativas fueron muy puntuales y en todo caso supeditadas al servicio de línea. La situación empezó a dar las primeras muestras de cambio solamente a finales de los años cincuenta. La disminución de la demanda de pasaje transoceánico y la mejora de las economías europeas, junto a la creciente importancia del negocio

turístico, fueron los factores que favorecieron el desarrollo de la actividad, implicando una innovación en las estrategias de las líneas transatlánticas. El número y la frecuencia de los cruceros fueron aumentando considerablemente, si bien los cambios no se limitaron al aspecto meramente cuantitativo. En especial, se aprecia una cierta diversificación en los itinerarios y rutas de navegación, con un claro incremento de los viajes de menor duración. Éste último es el rasgo de mayor relevancia, porque demuestra el propósito de las empresas de ampliar el propio mercado y fomentar el crucero entre la clase media, cuyos recursos en tiempo y dinero eran obviamente más limitados que la clientela tradicional. Desde esta perspectiva, la aspiración de las compañías marítimas encontró una respuesta efectiva especialmente en el mercado estadounidense. El producto crucero mantuvo en Europa un carácter más bien elitista, aunque el incremento de la oferta originó una cierta disminución de los precios de venta en algunos mercados de ámbito nacional, como en el Reino Unido e Italia<sup>147</sup>.

En cuanto a España, si por un lado es evidente que la situación económica y la tradición turística hacían imposible cualquier planteamiento de este tipo, por otro, es indudable que el crucerismo experimentó una interesante evolución. En el lado de la oferta, se asiste a la entrada en escena de nuevas entidades organizadoras, como las agencias de viajes Meliá y sobre todo Wagons-Lits Cook, más conocida en aquella época como la Compañía Internacional de Coches Camas<sup>148</sup>. El creciente interés de las agencias de viajes se resume en el siguiente testimonio de prensa:

Durante la época en que desmayan las líneas oficiales de América, suelen las navieras dedicar sus servicios al turismo, por medio de empresas ajenas al negocio del resto del año, y estos nuevos armadores miran el asunto como una diversión para el cliente. Ahí aparece el panorama seductor de unos cuantos nombres enlazados que constituyen una solidaridad geográfica o histórica, y con tal pretexto organizase la visita a los países favoritos<sup>149</sup>.

La otra gran impulsora del negocio crucerístico fue la compañía marítima Ybarra. Los años cincuenta fueron cruciales en la historia de la naviera vasco-andaluza<sup>150</sup>. Además de la «obligada» conversión en sociedad anónima en 1952, la empresa encargó la construcción de dos nuevas unidades mixtas para incorporarlas en la línea regular Mediterráneo-Brasil-Plata<sup>151</sup>. Esta inversión se justificaba con el propósito de cumplir con el «programa de renovación» de la propia flota transatlántica, que en

---

<sup>147</sup> En el caso italiano, véase los reportajes periodísticos: «Oggi tutti possono partecipare ad una crociera», *Stampa Sera*, 8 de marzo de 1966, 9; «A ciascuno la sua crociera», *La Stampa*, 6 de junio de 1969, 12.

<sup>148</sup> La sociedad anónima Viajes Meliá, con sede en Valencia, tenía el título-licencia número 8 de las agencias viajes del grupo A, según indica la Orden del Ministerio de la Gobernación del 12 de enero de 1943; BOE, nº 190, del 08 de julio de 1944, 5.286; *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*, 1967-1968. En cuanto a la empresa Wagons-Lits Cook, tenía en España su sede central en Madrid, además de numerosas delegaciones en el resto del país. Poseía el título-licencia número 5 de las agencias de viajes del grupo A, en virtud de la Orden del Ministerio de la Gobernación del 15 de diciembre de 1942; BOE, nº 357 del 23 de diciembre de 1942, 10.449.

<sup>149</sup> «Hablemos del mar y sus cosas... Cruceros», *La Vanguardia Española*, 07 de septiembre de 1960, 7.

<sup>150</sup> El origen de la naviera remonta a la actividad abierta en el cabotaje nacional por José María Ybarra Gutiérrez a mediados de la década del siglo XIX. De familia bilbaína, el primer conde de Ybarra se había trasladado a Sevilla, donde se constituyó la Compañía de Navegación Vasco Andaluza en febrero de 1863. Posteriormente, en 1885, 7 años después de su muerte, la empresa pasó a llamarse Ybarra y Compañía, y siguió controlada por sus hijos, si bien una parte del capital seguía procediendo de Bilbao; Díaz (2002), 129-136.

<sup>151</sup> Sobre los efectos de la Ley del Régimen Jurídico de las Sociedades Anónimas del 17 julio de 1951, Naviera Ybarra, *Memoria*, 1952, 3; Castillo e Ybarra (2004), 224-227.



aquellos años se componía exclusivamente del *Cabo de Hornos* y el *Cabo de Buena Esperanza*, dos viejos buques que realizaban sus travesías «con apenas las reparaciones obligadas»<sup>152</sup>. Sus dirigentes habían considerado necesario reforzar los servicios de la línea sudamericana, ya que ésta se había convertido en el «eje principal» de su negocio. Con la compra de los dos nuevos transatlánticos, que llevarían los nombres de *Cabo San Roque* y *Cabo San Vicente*, el consejo de administración manifestaba la intención de ofrecer al pasaje de ambas clases –primera y turista– unas condiciones de acomodación y servicio

inmejorables, prescindiendo de las aglomeraciones de personas y haciendo compatibles las comodidades más refinadas que se ofrecerán a los pasajeros que las deseen, con la estancia digna y grata a bordo de todos cuantos hayan de cruzar el Atlántico bajo la bandera de España en nuestros buques<sup>153</sup>.

Sin embargo, entre el 25 de octubre de 1951, día de la firma del contrato de adquisición de los dos barcos, y el 10 de junio de 1959, fecha de la entrega oficial del segundo de éstos (el *Cabo San Vicente*), la situación había cambiado «en medida tan importante como imprevisible». La explotación del citado servicio de comunicaciones marítimas ya no marchaba según los deseos de sus directivos. La línea subvencionada de Sud-América mostraba evidentes señas de estancamiento y atravesaba un «período de menor volumen de tráfico», además de enfrentarse a una «grande y dura» competencia extranjera<sup>154</sup>. Por este motivo, y previo consentimiento de la administración pública competente, esto es, la Subsecretaría de la Marina Mercante, la compañía optó por reducir los servicios de línea transatlánticos, lo que se compensaría con la planificación de algunos viajes de placer. El propósito que se perseguía en estos primeros años lo resume claramente su consejo de administración, que por otra parte veía en esta ocupación «secundaria» la oportunidad de «contribuir a la propaganda» de las dos nuevas embarcaciones:

Hemos aprovechado la ordenación de los servicios de esta línea [Mediterráneo-Brasil-Plata] para realizar algunos cruceros turísticos con el Cabo San Roque y el Cabo San Vicente. Es ésta una actividad nueva de la que podemos decir que parece presentar atractivo, combinada con la línea y sin perjuicio de ella, de modo que, al par que ayude a su mejor ordenación, pueda proporcionarnos algunos rendimientos<sup>155</sup>.

Como venía siendo habitual en estas circunstancias, el *Cabo San Roque* y el *Cabo San Vicente* se estrenaron con un crucero turístico en medio de una gran expectación. Tanto para la compañía como para las autoridades de gobierno, era la ocasión idónea para lucirse ante la opinión pública y a la par ostentar los adelantos y el prestigio de la flota mercante española. El 8 de agosto de 1957, el día antes de la salida de la primera travesía del *Cabo San Roque* –un viaje de placer de Bilbao a Barcelona con escalas en Vigo, Lisboa, Cádiz, Tánger y Ceuta– la prensa escrita informaba en caracteres cubitales de

<sup>152</sup> El *Cabo de Hornos* y *Cabo de Buena Esperanza* eran dos buques de construcción estadounidense de principios de los años veinte. En aquella época de hecho se llamaban respectivamente *Presidente Wilson* y *Presidente Lincoln*.

<sup>153</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1959.

<sup>154</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1958. En el informe anual del ejercicio de 1959, se añadía que «los volúmenes de tráfico en la misma» seguían «sin alcanzar los que pudieran y deberían alcanzarse».

<sup>155</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1959; Castillo e Ybarra (2004), 241.

la visita oficial que realizó Francisco Franco a bordo del nuevo transatlántico<sup>156</sup>. El noticiario NO-DO, por su parte, destacaba las «manifestaciones de afecto» del pueblo vasco hacia el Jefe de Estado, además de recalcar la construcción «totalmente nacional» del buque, que disponía de «toda clase de elementos para hacer grata y distraídas las largas travesías»<sup>157</sup>.

Pero a diferencia de otras embarcaciones, el *Cabo San Roque* no se limitó en hacer un único viaje inaugural de placer. Antes de incorporarse al servicio regular, se llevaron a cabo otras dos expediciones desde Barcelona (figura 5.20). Entre el 15 y el 21 de agosto, el barco tránsito por los puertos de Palma de Mallorca, Pollensa, Mahón, Ajaccio y Palamós, antes de volver a la ciudad condal con a bordo «numerosos» pasajeros<sup>158</sup>. La tercera y última iniciativa tuvo al mismo tiempo una función posicional del buque. De hecho, una de las escalas era la de Génova, el puerto cabecera de la línea regular. Por lo tanto, después del paso por Cannes, Bastia, Cagliari, Palermo y Nápoles, el *Cabo San Roque* llegó al puerto de la ciudad ligure, donde el día 6 de septiembre emprendió sus servicios de línea tras embarcar pasajeros de línea y carga. De este modo, el paso por Barcelona al día siguiente (y por tanto con unos días de antelación con respecto al anuncio de la figura 5.20), significó al mismo tiempo la conclusión del tercer crucero del *Cabo San Roque*<sup>159</sup>.

Un largo crucero marcó la entrada en servicio del *Cabo San Vicente*, que al igual de su buque gemelo medía aproximadamente 14.500 TRB. En esta ocasión, la naviera organizó una travesía transatlántica que reproducía en buena parte el itinerario de la línea regular, salvo que la salida se produjo desde Bilbao en lugar de Barcelona. El viaje de 39 días finalizó en el puerto de la ciudad condal a las 22 horas del 20 de julio de 1959, tras efectuar un total de 10 escalas, incluyendo Lisboa, Tenerife, Rio de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires<sup>160</sup>.

En verano de aquel año, se llevaron a cabo otros dos cruceros por el Mediterráneo. El primero fue un viaje circular de 9 días «de grato recuerdo» con salida de Barcelona. El *Cabo San Roque* efectuó unas «atractivas» escalas en Cannes, Nápoles, Palermo y Palma de Mallorca, conduciendo un total de 466 pasajeros, entre ellos, el secretario general del Ministerio de Información y Turismo, Eduardo del Río<sup>161</sup>. Unas horas después de efectuar el desembarco, el mismo buque zarpó «con rumbo a los puertos del Mediterráneo oriental», con el «propósito último» de que sus huéspedes pudieran asistir a una conferencia internacional sobre la tuberculosis en Istanbul. La realización de este evento había impulsado a la naviera a planificar un nuevo crucero de 20 días. Con el fin de darle un «rasgo

---

<sup>156</sup> Por ejemplo, *La Vanguardia Española*, 08 de agosto de 1957, 3. Algunos detalles sobre el paso por Lisboa en Castillo e Ybarra (2004), 239.

<sup>157</sup> <http://www.rtve.es/filmoteca/no-do/not-763/1486381> (última consulta: 13 sep. 2016).

<sup>158</sup> *La Vanguardia Española*, ediciones del 20 de agosto de 1957, 14, y del 21 de agosto de 1957, 12. El diario catalán cifra en 500 el número de pasajeros que habían embarcado el día 15 en Barcelona.

<sup>159</sup> Algunos detalles del tercer crucero, del que se citó la participación de unos 600 pasajeros con ocasión del paso por Cannes, en *La Vanguardia Española*, ediciones del 23 de agosto de 1957, 10, y 8 de septiembre de 1957, 19 y 22.

<sup>160</sup> *ABC*, Madrid, 16 de junio de 1959, 39; *La Vanguardia Española*, 21 de julio de 1959, 18.

<sup>161</sup> *La Vanguardia Española*, 10 de septiembre de 1959, 7. Eduardo del Río Iglesia había sido nombrado al frente de la Secretaría Técnica de dicho Ministerio, que por aquel entonces presidía Gabriel Arias-Salgado.

placentero» a la travesía, se añadieron sendas escalas en Nápoles, El Pireo, Beirut y Alejandría. Se trataba al fin y al cabo de captar otro tipo de clientela, al margen de médicos y científicos. Aun sin aportar cifras concretas sobre los resultados económicos de estos primeros viajes de placer, el consejo de administración de Ybarra los calificó de «satisfactorios», teniendo en cuenta que su «finalidad principal» era «aprovechar mejor los momentos oportunos» de la línea de Sudamérica<sup>162</sup>.

Figura 5.20 Anuncio de los cruceros inaugurales del *Cabo San Roque* (1957)

**3 CRUCEROS**  
inaugurales  
del nuevo  
transatlántico español  
«CABO SAN ROQUE»

CRUCERO «A». - GALICIA, PORTUGAL Y MARRUECOS. Salida 9 AGOSTO de Bilbao, regresando a Barcelona el 15 agosto.

CRUCERO «B». - BALEARES y CORCEGA Salida 15 AGOSTO de Barcelona y regreso 21 agosto a Barcelona.

CRUCERO «C». - COSTA AZUL e ITALIA incluido PALERMO (Sicilia) y CERDEÑA. Salida 21 AGOSTO de Barcelona y regreso a Barcelona el 13 septiembre.

Solicite folleto especial de cada viaje. Inscripciones:

**WAGONS-LITS // COOK**

Paseo de Gracia, 8 y 10, y Avda. Generalísimo, 578 bis

Fuente: *La Vanguardia Española*, 21 de julio de 1957

## 5.5 LAS AGENCIAS DE VIAJES Y LA COMPAÑÍA AZNAR

El 1959 fue un año especial en la historia del crucerismo español. Al margen del estreno *Cabo San Vicente*, se produjo otro suceso muy importante. Tras varios años de retraso y esperas, la compañía Aznar pudo por fin incorporar a la propia flota el *Monte Umbe*, un nuevo buque mixto que protagonizaría las iniciativas turísticas de la naviera vizcaína<sup>163</sup>. Con un porte de poco menos de 10.000 TRB, el transatlántico contaba con una acomodación máxima para 580 personas. Tres clases de servicios se repartían un total de 234 camarotes ubicados en las cuatro cubiertas de pasajeros. Para la compañía vasca, la incorporación del *Monte Umbe* significó aumentar «al doble» el pasaje a Sudamérica, lo que equivalía al 25% de los pasajeros emigrantes que transportaban el conjunto de las navieras pertenecientes a la South American Passenger Traffic Conference. Su cuota de tráfico era muy similar a la que alcanzó la naviera Ybarra tras la adscripción de los buques *Cabo San Roque* y *Cabo San Vicente*<sup>164</sup>.

<sup>162</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1960.

<sup>163</sup> Algunas referencias sobre el retraso en la construcción y entrega del buque en Naviera Aznar, *Memoria*, 1951 y Naviera Aznar, *Memoria*, 1954.

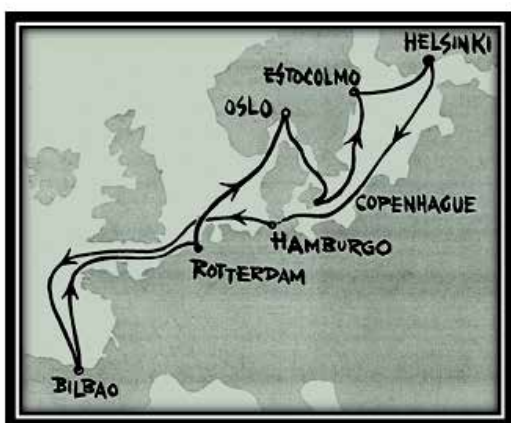
<sup>164</sup> Naviera Aznar, *Memoria*, 1959; Valdaliso (2006), 165-166.

Pero a diferencia de éstos, los cruceros que se efectuaron a bordo del *Monte Umbe* llevaban la firma de las agencias de viajes, siguiendo la fórmula del arrendamiento del barco. A principios de 1959, Aznar recibió una oferta de Wagons-Lits para hacer un viaje de 16 días por el Atlántico durante el mes de agosto, siendo Bilbao el puerto base de la expedición<sup>165</sup>. El acuerdo tuvo que satisfacer ambas partes. El año siguiente, la Compañía Internacional de Coches Camas volvió a fletar el *Monte Umbe* para una «sugestiva» excursión por el norte de Europa entre el 1 y el 18 de agosto de 1960. A continuación, el mismo barco se desplazó hacia Marruecos y Canarias, reproduciendo el proyecto del año anterior. La figura 5.21 muestra los itinerarios de los dos cruceros que puso en marcha Wagons-Lits en verano de 1960.

**Figura 5.21 Itinerarios de los cruceros de Wagons-Lits Cook a bordo del *Monte Umbe* (1960)**

*I Crucero a los Mares del Norte*  
(01 de agosto - 18 de agosto)

*II Crucero a Marruecos, Islas Canarias y Madeira*  
(23 de agosto - 07 de septiembre)



PUERTOS	LLEGADA	SALIDA
Bilbao	===	01/08 (18 hrs.)
Rotterdam	03/08 (17 hrs.)	04/08 (20 hrs.)
Oslo	06/08 (06 hrs.)	06/08 (21 hrs.)
Copenhague	07/08 (13 hrs.)	08/08 (18 hrs.)
Estocolmo	10/08 (10 hrs.)	11/08 (16 hrs.)
Helsinki	12/08 (07 hrs.)	12/08 (22 hrs.)
Hamburgo	14/08 (18 hrs.)	15/08 (21 hrs.)
Bilbao	18/08 (14 hrs.)	===

PUERTOS	LLEGADA	SALIDA
Bilbao	===	23/08 (18 hrs.)
Lisboa	25/08 (06 hrs.)	26/08 (13 hrs.)
Tánger	27/08 (06 hrs.)	27/08 (22 hrs.)
Casablanca	28/08 (08 hrs.)	28/08 (21 hrs.)
Las Palmas	30/08 (07 hrs.)	30/08 (24 hrs.)
Tenerife	31/08 (06 hrs.)	01/09 (15 hrs.)
Funchal	02/09 (07 hrs.)	02/09 (24 hrs.)
Vigo	04/09 (20 hrs.)	06/09
Bilbao	07/09	===

Fuente: AFB, FSA, signaturas 2725/01, 2725/02

De la «colaboración» entre Aznar y las agencias de viajes se guarda una valiosa documentación en el Archivo Foral de Bizkaia. Su contenido resulta de gran interés para conocer otros rasgos de los

<sup>165</sup> En un primer momento, la petición hacía referencia a la posibilidad de efectuar «una excursión entre puertos del Mediterráneo» a mediados de julio y con salida desde Barcelona, según señala una carta enviada por dicha agencia a Aznar, en AFB, FSA, signatura 2725/09. El anuncio del «Primer Crucero a Marruecos, Islas Canarias y Madeira» por Wagons-Lits Cook en *ABC*, 22 de mayo de 1959, 30.

cruceros españoles de ese transcurso. En primer lugar, se aclaran los términos del convenio entre las partes. El acuerdo solía materializarse por medio de un contrato de «fletamento a tiempo», en base al cual el armador ponía el barco a disposición de la agencia para la realización de un viaje por un tiempo determinado, a cambio del pago de un canon<sup>166</sup>. Por ejemplo, en el caso de los dos cruceros de 1960 de Wagons-Lits (figura 5.21), el flete del buque se fijó en 130.000 pts. diarias, quedando a cargo de la agencia todos los gastos inherentes a la explotación del barco: combustible, manutención (75 pts. por persona y día), así como «el importe de todos los derechos, impuestos y gastos portuarios»<sup>167</sup>.

Aparte de los aspectos técnico-jurídicos, la colaboración conllevó una importante evolución con respecto a los proyectos anteriores. A partir de este momento, la planificación del itinerario iba a ser prerrogativa de la agencia. El resultado fue la puesta en marcha de un viaje exclusivamente turístico, esto es, ya no supeditado a las operaciones de línea o carga<sup>168</sup>. Desaparecían las largas escalas, y el tránsito por los puertos se adaptaba más bien a las exigencias de la clientela. Así estructurados, los itinerarios se ajustaban mucho más al modelo de los cruceros extranjeros, es decir, más escalas y menos tiempo de estancia.

En cuanto al medio de transporte, y «con el fin de que sus instalaciones result[as]en más cómodas», se procedió a disminuir la capacidad de ocupación. Esta medida se adoptó por primera vez por indicación de Wagons-Lits en ocasión del *Primer Crucero a los Mares del Norte* de 1960. Según se deduce de una carta enviada a la compañía Aznar, la agencia informaba sobre la decisión de «acondicionar sus cabinas para una ocupación máxima de 450 personas», en lugar de las 580 plazas que disponía el *Monte Umbe*<sup>169</sup>. A partir de este momento, los contratos firmados con las agencias de viajes fijaron el «cupos total» de venta en 450 plazas, más un «margen del 5% sobre este número en caso de necesidad»<sup>170</sup>. La reducción consistió básicamente en acondicionar algunos camarotes de las cubiertas inferiores para destinarlos a no más de dos personas, en lugar de los cuatro pasajeros que podían ocuparlos en los viajes de línea. De tal modo, a la vez que atenuar las incomodidades de estas pequeñas cabinas sin baño propio, se trataba de reducir las aglomeraciones en los espacios públicos:

---

<sup>166</sup> En la terminología marítima, un contrato de fletamento a tiempo, más conocido como *time-charter*, podría definirse aquél por el cual el fletante (armador) pone a disposición del fletador un determinado buque, obligándose por cierto periodo de tiempo a realizar uno o más viajes mediante el pago de un precio, denominado flete. El acuerdo entre Aznar y las distintas agencias de viajes (Wagons-Lits, Marsans, Viajes Meliá, Exprinter) reproducía en línea general ese tipo de contrato, si bien con algunos matices. De hecho, en una carta enviada desde las oficinas de Bilbao de la compañía a una empresa aseguradora inglesa, se lee lo siguiente: «todos los años hacemos unos cruceros con este buque [Monte Umbe] en unas condiciones especiales; no es un típico contrato en time-charter, ni tampoco de que explotamos el buque por nuestra cuenta», AFB, FSA, signatura 2479/11.

<sup>167</sup> AFB, FSA, signaturas 2725/01, 2725/02, 2725/10.

<sup>168</sup> *Ibidem*. A mediados del mes de enero de 1960, la naviera envió una carta modelo a los consignatarios y agencias que operaban en los varios puertos que habían sido previamente indicados por Wagons-Lits Cook. En dicha misiva, se solicitaba «una cuenta proforma de los gastos» que se originarían en cada escala, especificando que se trataría de operaciones relativas a un «crucero turístico».

<sup>169</sup> AFB, FSA, signatura 2725/10.

<sup>170</sup> A esta cifra, hay que añadir un total de 12 pasajeros que se alojarían en las 6 cabinas que la naviera solía reservarse para su uso. La única excepción hace referencia a los contratos firmados con la agencia Exprinter en Argentina, en los que el cupo se ampliaba a 480 plazas; varias copias o borradores de los distintos contratos en AFB, FSA, signaturas 2726/02, 2726/05, 2733/02, 2766/01, 2749/011.

salón, piscina, sala de cine, dos comedores, dos salas de estar, cuatro bares y la capilla que estaba ubicada en la cuarta y última cubierta, frente a las peluquerías de caballeros y señoras. Aunque resulte difícil establecer en qué medida estos cambios afectaron al proceso de venta, lo cierto es que la participación del público en ese transcurso fue muy elevada. De los 17 cruceros que hizo el buque de Aznar entre los años 1959 y 1964, por lo menos 11 superaron el 85% de ocupación, según se muestra en la tabla 5.22.

En la base de estos resultados «alentadores» está la eficaz acción comercial de las agencias organizadoras, cuyo rastro se puede encontrar en los espacios publicitarios de los principales diarios de la época. A diferencia del pasado, la campaña de promoción de las expediciones veraniegas arrancó con muchos meses de antelación, incluso desde el año anterior. En noviembre de 1960, por ejemplo, Marsans comunicaba la puesta en marcha de su primer *Crucero Estrella del Norte*, cuya salida se efectuó 8 meses después, a mediados de julio de 1961 (figura 5.23). Es evidente el elevado grado de planificación que habían alcanzado estas entidades. No fue por tanto una casualidad que los organizadores del *Segundo crucero a los Mares del Norte*, que tuvo lugar en agosto de 1961, colgasen el cartel de «todo vendido» casi cuatro meses antes de la salida; pues los primeros anuncios de Wagons-Lits habían empezado a publicarse en noviembre del año anterior (figura 5.24).

Las grandes agencias de viajes disponían a estas alturas de una amplia red de delegaciones a lo largo del territorio nacional, lo que garantizaba un soporte eficaz a la distribución de sus productos<sup>171</sup>. Prueba de ello el hecho de que a los puertos base de Bilbao y Barcelona empezaron a acudir clientes desde varias provincias de España, incluso las más lejanas. El gráfico 5.25 es una concisa muestra de este nuevo escenario. Los datos que se presentan a continuación se han elaborado con la información contenida en las respectivas listas de pasajeros, y hacen referencia a los cruceros del *Monte Umbe* de los años 1963-1964, el único espacio de tiempo del que se dispone de una serie homogénea de esa valiosa fuente primaria. Si bien es cierto que la gran mayoría de los clientes del *Monte Umbe* residían en Madrid, Cataluña y País Vasco, lo que se veía favorecido en estos dos últimos casos por la contigüidad geográfica con los puertos de operación, también es evidente que las 8 iniciativas recibieron un cierto respaldo en otras áreas del país. Asimismo, se observa la presencia de varios turistas extranjeros, que embarcaron casi exclusivamente en Barcelona o Bilbao.

---

<sup>171</sup> A estas alturas Wagons-Lits Cook disponía de oficinas propias en Madrid, Badajoz, Cádiz, Jerez de la Frontera, Sevilla, Córdoba, Málaga, Granada, Algeciras, Cartagena, Valencia, Alicante, Palma de Mallorca, Barcelona, Zaragoza, Irún, San Sebastián, Bilbao, Gijón, Oviedo, Vigo y La Coruña.

Tabla 5.22 Datos principales de los cruceros del Monte Umbe (1959-1964)

Año	Agencia organizadora	Fecha de salida Fecha de llegada	Duración (noches)	Puertos Salida-Llegada	Crucero Escalas	Pax.	Índice de ocupación
1959	Wagons-Lits	12/08 - 28/08	16	Bilbao Bilbao	<b>Crucero a Marruecos, Islas Canarias y Madeira</b> Lisboa, Tánger, Casablanca, Las Palmas, Tenerife, Funchal, Cádiz	¿?	¿?
1960	Wagons-Lits	01/08 - 18/08	17	Bilbao Bilbao	<b>Primer Crucero a los Mares del Norte</b> Rotterdam, Oslo, Copenhague, Estocolmo, Helsinki, Hamburgo	476	103
1960	Wagons-Lits	23/08 - 07/09	15	Bilbao Bilbao	<b>Segundo Crucero a Marruecos, Islas Canarias y Madeira</b> Lisboa, Tánger, Casablanca, Las Palmas, Tenerife, Funchal, Vigo	454	98,3
1961	Marsans	14/07 - 02/08	19	Bilbao Bilbao	<b>Estrella del Norte</b> Londres, Oslo, Copenhague, Estocolmo, Helsinki, Hamburgo	¿?	¿?
1961	Wagons-Lits	05/08 - 24/08	19	Bilbao Bilbao	<b>Segundo crucero a los mares del norte</b> Amberes, Oslo, Copenhague, Estocolmo, Helsinki, Kiel, Hamburgo	¿?	¿?
1961	Wagons-Lits	28/08 - 14/09	17	Bilbao Bilbao	<b>Islas Británicas, Bergen y Países Bajos</b> Londres, Edimburgo, Bergen, Ámsterdam, Amberes	422	91,3
1962	Marsans	15/07 - 04/08	20	Bilbao Bilbao	<b>II crucero Estrella del Norte</b> Londres, Oslo, Copenhague, Estocolmo, Helsinki, Hamburgo	407	88,1
1962	Wagons-Lits	07/08 - 26/08	19	Bilbao Bilbao	<b>Irlanda, Islandia e Islas Faeroes</b> Dublín, Reikiavik, Islas Feroe, Bergen, Copenhague, Hamburgo	460	99,6
1962	Meliá	29/08 - 15/09	17	Bilbao Bilbao	<b>Islas del Sol</b> La Coruña, Vigo, Lisboa, Funchal, Tenerife, Casablanca, Cádiz, Oporto	¿?	¿?
1963	Meliá	28/06 - 13/07	15	Bilbao Bilbao	<b>Viking</b> El Havre-Hamburgo-Kiel-Estocolmo-Copenhague-Gotemburgo-Oslo-Stavanger	349	75,5
1963	Marsans	15/07 - 03/08	19	Bilbao Bilbao	<b>III Estrella del Norte</b> Rotterdam, Hamburgo, Estocolmo, Copenhague, Oslo, Bergen, Londres	445	96,3
1963	Wagons-Lits	07/08 - 31/08	24	Bilbao Barcelona	<b>Mare Nostrum</b> Barcelona-Nápoles-El Pireo-Rodas-Beirut-Alejandro-Messina-Palma	470	101,7
1963	Wagons-Lits	01/09 - 15/09	14	Barcelona Bilbao	<b>Islas del Sol</b> Palma de Mallorca, Ibiza, Cagliari, Ajaccio, Cannes, Barcelona	277	60
1964	Marsans	14/06 - 14/07	30	Bilbao Barcelona	<b>Nuevo Mundo</b> Nueva York, Miami, Nassau, Funchal, Tánger	471	101,9
1964	Marsans	15/07 - 02/08	18	Barcelona Barcelona	<b>Ulises</b> Nápoles, Atenas, Beirut, Alejandría, Túnez	432	93,5
1964	Wagons-Lits	03/08 - 23/08	20	Barcelona Barcelona	<b>Mare Nostrum</b> Nápoles-El Pireo-Rodas-Beirut-Alejandro-Messina.-Palma de Mallorca	461	99,8
1964	Wagons-Lits	24/08 - 12/09	19	Barcelona Bilbao	<b>Neptuno</b> Ibiza-Túnez-Palermo-Nápoles-Génova-Cannes-Ajaccio-Palma-Barcelona	411	89

Fuente: elaboración propia sobre datos de AFB, FSA, firmas 2725/01; 2725/02; 2725/09; 2725/10; 2726/01; 2726/02; 2726/04; 2726/05; 2733/01; 2733/02; 2733/03; 2766/01; 2766/02

La fuerza comercial y el amplio radio de acción de estas entidades fueron las verdaderas razones que llevaron a la compañía marítima Aznar a suscribir este tipo de colaboración. Se prefirió evitar, por el momento, la gestión directa del tráfico de los cruceros, donde por otra parte su experiencia era más bien escasa<sup>172</sup>. Los directivos de la naviera vasca tenían claro cuál era la política a seguir sobre el tema

<sup>172</sup> Valdaliso (2006), 178.

de los cruceros: «nosotros tenemos que valernos de agencias de viajes importantes, que tengan pasajeros para contratarlos»<sup>173</sup>.

Figura 5.23 Anuncio del crucero *Estrella del Norte* de Viajes Marsans (1960)



Fuente: *La Vanguardia Española*, 20 de noviembre de 1960

Figura 5.24 Anuncios de Wagons-Lits sobre los cruceros del *Monte Umbe* (1960-1961)



Fuente: *La Vanguardia Española*, 09/11/1960



Fuente: *La Vanguardia Española*, 13/04/1961

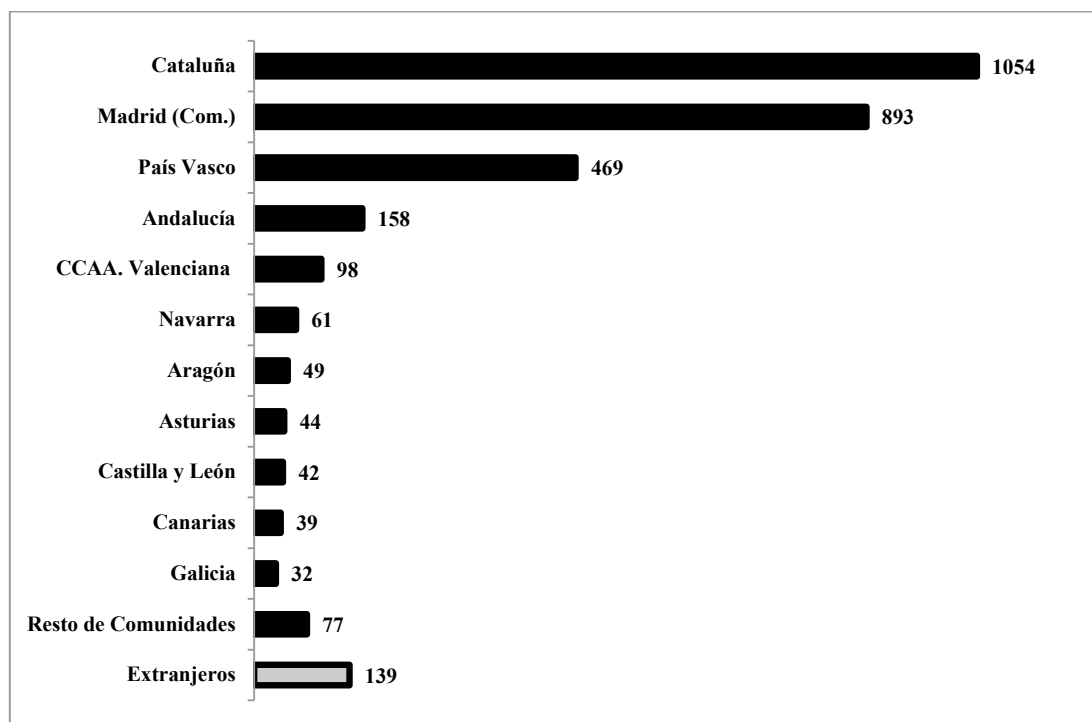
El acuerdo de fletamento aseguraba una reducción de los riesgos, a la vez que mejoraba la explotación del buque. De hecho, los ingresos brutos procedentes de los cuatro cruceros de 1963 ascendieron a poco menos de 20 millones de pts., lo que representa más del 27% de toda la recaudación del barco a

<sup>173</sup> Carta privada enviada desde las oficinas de Bilbao a una compañía aseguradora inglesa del 19 de diciembre de 1969, en AFB, FSA, signatura 2749/11.



lo largo de aquel año, incluyendo las subvenciones estatales. Se trata de un porcentaje muy relevante, si tenemos en cuenta que los cuatro viajes tuvieron una duración total de 66 días<sup>174</sup>. El *Monte Umbe* se había convertido en el buque que proporcionaba los mayores ingresos para el armador vasco a principios de la década, llegando a alcanzar en 1962 el 15% de las «recaudaciones de fletes y pasajes» de toda la flota, que aquel año se componía de 33 buques<sup>175</sup>.

**Gráfico 5.25 Cruceros del *Monte Umbe* (1963-1964)  
Distribución del pasaje según región de residencia (número de pasajeros)\***



\* Faltan los datos de los pasajeros que embarcaron en el puerto de El Havre en el crucero *Viking* de Viajes Meliá

Fuente: elaboración propia a partir de AFB, FSA, firmas 2733/01, 2733/03, 2766/01, 2766/02

Los cruceros turísticos brindaban la oportunidad de llenar los períodos cada vez más largos de baja actividad, en una época en la que el tráfico de línea empezaba a mostrar claros indicios de decadencia. Los días de navegación del *Monte Umbe* en la modalidad de crucero fueron aumentando constantemente, llegando a ocupar la práctica totalidad de la temporada veraniega en 1964. Un reflejo de esta evolución se puede apreciar en el gráfico 5.26.

En línea con las experiencias de la década anterior, el puerto de Bilbao mantuvo una supremacía casi absoluta, configurándose como el principio y fin en la gran mayoría de las operaciones. Las salidas del *Monte Umbe* tenían como destino preferencial el norte de Europa, que ofrecía el indudable atractivo de conocer «paisajes diferentes»<sup>176</sup>. Las escalas en las ciudades de «renombre mercantil» se

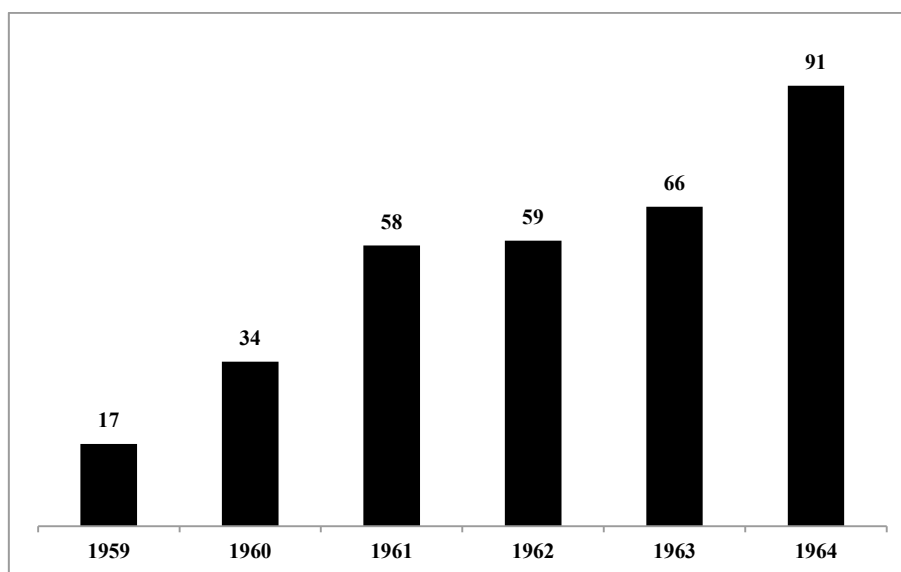
<sup>174</sup> Datos y cifras obtenidos de la información contenida en AFB, FSA, firmas 3577/09 y 2733/01.

<sup>175</sup> *Ibidem*.

<sup>176</sup> AFB, FSA, firma 2479/11, carta de Aznar a Marsans sin fecha.

convertían también en una excelente excusa para comprar todo tipo de objeto, pese a los inconvenientes que podrían surgir posteriormente en la aduana del puerto de Bilbao<sup>177</sup>.

**Gráfico 5.26 Días de cruceros del *Monte Umbe* (1959-1964)**



Fuente: elaboración propia sobre datos de AFB, FSA, firmas 2725/01, 2725/02, 2725/09, 2725/10, 2726/01, 2726/02, 2726/04, 2726/05, 2733/01, 2733/02, 2733/03, 2766/01, 2766/02

Al tránsito habitual por Hamburgo, Copenhague, Oslo, Estocolmo o Helsinki, las agencias de viajes trataron de introducir algunas variantes que fueran de agrado para la clientela. El caso más evidente fue la expedición de Wagons-Lits a Islandia y las Islas Feroe en verano de 1962 (figura 5.27). La iniciativa pretendía dejar un «recuerdo imborrable» entre los participantes, y la respuesta del público no se hizo atender. El 7 de agosto, el barco salió «abarroto» de pasajeros (460) del puerto de Santurce hacia la primera y novedosa escala de Dublín. Pero una vez tomado el rumbo hacia Islandia, las condiciones meteorológicas se volvieron «muy en contra». Según consta de un despacho del capitán del barco, Antonio Bengoechea, el «desarrollo» del viaje de placer se convirtió en una experiencia «nada agradable»<sup>178</sup>. En la navegación a estas latitudes y en mares muy abiertos, observaba el comandante, el «factor tiempo es lo más importante». Si éste no acompaña, y aunque sea verano, el «éxito» de un crucero puede considerarse «muy aventurado». Los vientos «muy duros» y la mar «muy gruesa» provocaron los «correspondiente mareas, y sobre todo asustó a mucha gente». La bahía del puerto de Reikiavik se presentó «fría y ventosa». Sólo el auxilio «de un par de remolcadores para el servicios de traslado de viajeros a tierra, pudo hacer factible el desarrollo de las excursiones programadas». Y en los días siguientes, la situación fue a peor. La travesía de Islandia a Tórshavn (Islas Feroe) fue

<sup>177</sup> «Hablemos del mar y sus cosas: Cruceros», *La Vanguardia Española*, 07 de septiembre de 1960, 7.

<sup>178</sup> Comunicación enviada desde Bergen a las oficinas de Aznar el 17 de agosto de 1962, en AFB, FSA, firma 2726/02.

nuevamente mala y desagradable para el pasaje. Vientos duros del este y nordeste con mar gruesa. Ello me obligó a suprimir la escala (...), considerando a dicha bahía o rada abierta, inadecuada para la seguridad del buque con vientos en esa dirección. La supresión citada quizá no ha gustado a algunos, pero la verdad es que no otra cosa podía hacerse<sup>179</sup>.

Figura 5.27 Itinerario del *Crucero a Irlanda, Islandia e Islas Faeroes* de Wagons-Lits (1962)



Fuente: AFB, FSA, signatura 2726/02

A la hora de planificar los itinerarios, los gastos portuarios jugaban un papel no menos importante. Antes de establecer el recorrido final, las agencias de viajes pedían informaciones detalladas al armador sobre el coste aproximado de cada proyecto, con especial indicación de los gastos que supondrían las respectivas escalas. Tras recibir el encargo, Aznar se ponía en contacto con las agencias consignatarias locales para obtener una «cuenta pro forma» de los todos los «gastos portuarios» que pudiera «ocasionar el buque mixto *Monte Umbe*» en una operación de «crucero turístico»<sup>180</sup>. Este trámite se hacía necesario debido a las diferencias más que notables entre los gastos de una escala u otra, si bien los conceptos de pago hacen referencias a los mismos servicios que solían prestarse durante las estancias en un puerto: vigía, uso general de las instalaciones, despachos de aduana, sanidad y comandancia de marina, remolcadores y practicaaje, siendo éste último generalmente el más costoso. Como ejemplo sirva la tabla 5.28, que detalla el desglose de los gastos portuarios relativos a los dos cruceros de Wagons-Lits de 1960. Un crucero por el norte de Europa, pese al menor número de

<sup>179</sup> *Ibidem*.

<sup>180</sup> Véase por ejemplo la correspondencia que precedió la puesta en marcha del primer crucero *A los Mares del Norte* por Aznar y Wagons-Lits de 1960 en AFB, FSA, signatura 2725/10.

escalas, podía implicar casi el doble de los costes portuarios que generaba el tránsito por Portugal, Marruecos, y las islas atlánticas de Canarias y Madeira.

**Tabla 5.28 Importes de los gastos portuarios de dos cruceros de Wagons-Lits (1960)**

1º Crucero a los Mares del Norte		2º Crucero a Marruecos, Canarias y Madeira	
Puerto de escala	Gastos portuarios (pts.)	Puerto de escala	Gastos portuarios (pts.)
Rotterdam	84.247	Lisboa	55.765
Oslo	67.272	Tánger	28.896
Copenhague	71.018	Casablanca	113.291
Estocolmo	143.566	Las Palmas	8.994
Helsinki	110.641	Tenerife	14.507
Hamburgo	127.415	Funchal	29.804
Bilbao	67.373	Vigo	23.394
====	====	Bilbao	71.142
<b>TOTAL</b>	<b>671.532</b>	<b>TOTAL</b>	<b>345.793</b>

Fuente: AFB, FSA, signatura 2725/10

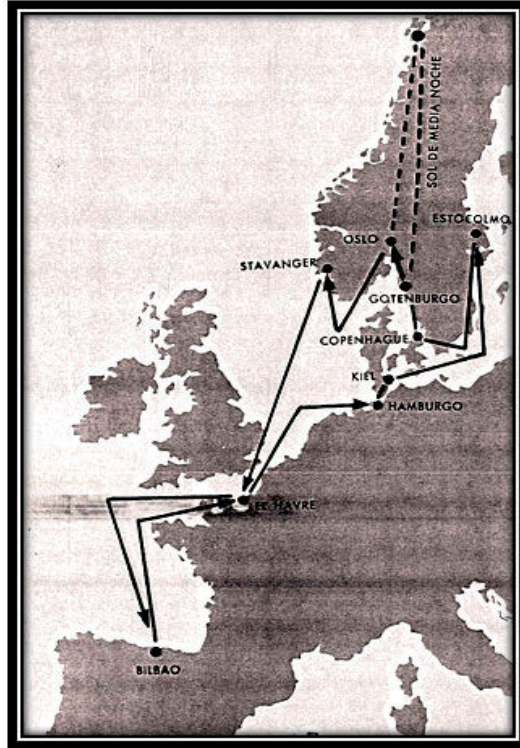
Pero el peso de los gastos portuarios no era el más relevante. Otras partidas, como la manutención del pasaje y sobre todo el alquiler del barco, tenían una incidencia muy superior. Como ejemplo se expone el caso del crucero *Viking* de Viajes Meliá en verano de 1963. La iniciativa de la agencia valenciana destaca por una novedosa excursión aérea opcional al Norte de Noruega para contemplar el llamado Sol de Medianoche (figura 5.29). A pesar del elevado número de escalas (9) y el tránsito por el puerto de Estocolmo, que supuso un desembolso de más de 200.000 pts., los gastos portuarios representan tan sólo el 14% del coste total del viaje, frente al 24% de la manutención y el 50% del flete del buque a razón de 150.000 pts. diarias (gráfico 5.30).

## 5.6 LAS « MODERNAS CONCEPCIONES» DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

A principios de los años 1960, la compañía Ybarra se volcó de manera definitiva por el mercado turístico. El porqué de este cambio lo explica breve y claramente la propia naviera en sus informes anuales. En la primera mitad de la década, los negocios primarios –el cabotaje nacional y la línea regular a Sudamérica– se desarrollaban con evidentes «dificultades». Preocupaban «especialmente» la «competencia» del ferrocarril por una parte, y el «cambio persistente de orientación en la emigración española» por la otra, y más aún si los resultados económicos correspondientes mostraban un saldo negativo<sup>181</sup>.

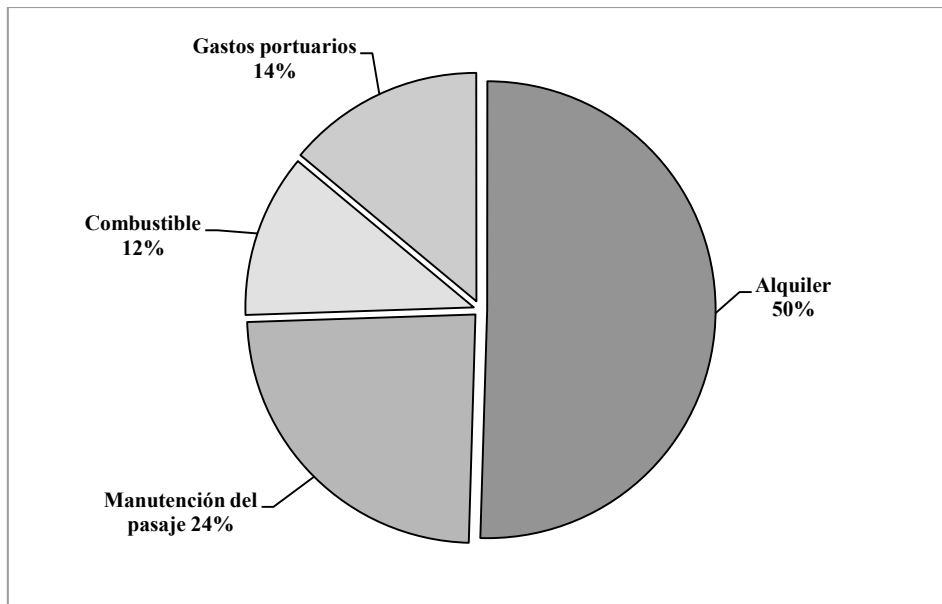
<sup>181</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1963; Castillo e Ybarra (2004), 250.

Figura 5.29 Itinerario del crucero *Viking* de Viajes Meliá (1963)



Fuente: AFB, FSA, signatura 2725/10

Gráfico 5.30 Estructura de costes del crucero *Viking* de Viajes Meliá (1963)  
Porcentajes inherentes a la explotación del barco



Fuente: elaboración sobre datos de AFB, FSA, signatura 2733/03

De signo totalmente contrario las noticias que procedían del tráfico de cruceros. La actividad «secundaria y reguladora» continuaba su «marcha ascendente». Su rendimiento «favorable» permitía, «en parte al menos», minimizar las pérdidas. Sobre estas bases, resulta lógico que se adoptaran algunos importantes «reajustes» y «modificaciones», a la vez que se procedía a formular un «nuevo plan de evolución». En primer lugar, la compañía reducía sensiblemente la flota de los buques dedicados a los servicios de cabotaje, ya que los resultados de ese tráfico seguían «sin ser satisfactorios». A lo largo de 1963, se procedió a la venta «para desguace» de algunas viejas unidades de transporte, como los buques *Cabo Huertas*, *Cabo Menor* y *Cabo Cervera*, lo que significaba el principio del abandono del que había sido el negocio originario de la empresa. Una vez comprobada la imposibilidad de competir con el transporte terrestre, sobre todo con RENFE, la «liquidación» se produjo de manera definitiva a principios de 1968 a raíz del desprendimiento de las últimas embarcaciones adscritas a ese servicio<sup>182</sup>. Por otro lado, se reabría una línea carguera entre Europa y América del Sur. El servicio se cubrió con buques «aptos para este fin» para poder «dedicar a las operaciones portuarias un tiempo que el servicio de pasaje» no permitía<sup>183</sup>. Y finalmente, de acuerdo con las «modernas concepciones» del tráfico marítimo, la compañía naviera creó un Departamento de Cruceros, eligiendo Madrid como sede de la nueva estructura. En la Memoria de 1961, el consejo de administración subrayaba por primera vez el propósito de explotar el nuevo tráfico con independencia de la línea trasatlántica, a la par que advertía sobre los inconvenientes que implicaba el hecho de subordinar los viajes de placer a las «necesidades» del servicio de línea:

Los tiempos libres que se producen así para los buques transatlánticos son los que han sido ocupados en cruceros turísticos. Esta modalidad ofrece perspectivas muy atractivas, pero se desarrolla con dificultades que se reflejan en los resultados cuando, como es el caso, ha de supeditarse a las posibilidades que resulten de la ordenación de otros tráficos, en vez de adaptarse a las exigencias de la demanda<sup>184</sup>.

Por este motivo, se había llegado incluso a plantear a los accionistas la posibilidad de encargar la construcción de un «nuevo buque especialmente apto para cruceros turísticos» y «utilizable eventualmente» en la línea de Sudamérica. Esta última opción, no obstante, fue finalmente descartada. La nueva estrategia suponía un cambio radical con respecto al pasado, lo que evidencia la ambición de apostar decididamente por el negocio turístico. La especialización en ese tráfico se concretó en la puesta de marcha de iniciativas con un indudable atractivo. En julio de 1961, por ejemplo, el *Cabo San Vicente* efectuó el *Crucero Cabo Norte y Sol de Medianoche* de 18 días de duración, por un total de 15 escalas (figura 5.31). De acuerdo con el nombre comercial del viaje, el itinerario proponía la navegación hasta el extremo norte de Noruega, junto al tránsito por la bahía del Sognefjord y los fiordos de Bergen.

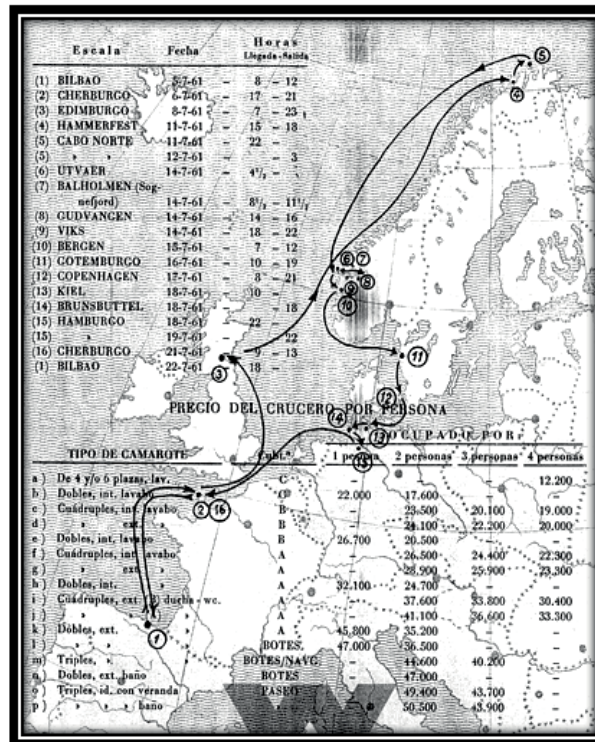
---

<sup>182</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1964 y 1968.

<sup>183</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1961 y Castillo e Ybarra (2004).

<sup>184</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1961.

Figura 5.31 Itinerario y precios del *Crucero Cabo Norte y Sol de Medianoche* de Ybarra (1961)



Fuente: AFB, FSA, signatura 2725/10

Las expediciones de Ybarra trataban de distinguirse también en otros aspectos. En cuanto al servicio, los huéspedes del *Cabo San Roque* y *Cabo San Vicente* recibían cada mañana en sus camarotes una copia del *Maripez*. El diario de a bordo ofrecía una información detallada sobre el programa del día, con indicación de las actividades organizadas. El folleto promocionaba también los servicios extras de pago, como tiendas, excursiones y servicio radiotelegráfico, dando incluso un repaso a las noticias nacionales e internacionales más destacadas. Por ejemplo, en la edición del 12 de julio de 1961, día de navegación entre Cabo Norte y la Isla de Utvaer, los pasajeros del *Cabo San Vicente* se percataron de la actuación de los ciclistas españoles en la 15ª etapa del *Tour de France* (figura 5.32).

Fuera cual fuera el destino elegido, los cruceros de Ybarra fueron acogidos generalmente con «satisfacción». La clientela «aumenta[ba]» y con ello la frecuencia de las salidas. De los 68 días de navegación que los dos *Cabos* cumplieron como buques de crucero en el año 1959, se pasó a los 147 de 1963, mientras que en 1964 se alcanzó la cifra de 168 días (gráfico 5.33). Por este motivo, los dirigentes de la empresa decidieron dar otro paso en esa dirección. A mediados de 1964, se emprendieron las negociaciones con la naviera Aznar para fletar el *Monte Umbe*. Con esta medida, Ybarra perseguía el siguiente objetivo: se emplearía esta unidad en la línea regular Mediterráneo-Brasil-Plata, para cumplir con la obligación contractual de efectuar un número mínimo de viajes

redondos al año<sup>185</sup>. Por consiguiente, la compañía obtendría «la mayor utilización posible de días en cruceros» por medio de los buques *Cabo San Roque* y *Cabo San Vicente*. A diferencia de la línea de pasaje, el tráfico turístico continuaba «desarrollándose favorablemente».

Figura 5.32 Maripez, diario de a bordo en los cruceros de Ybarra (edición del 12/07/1961)



Fuente: Fundación Sancho el Sabio, fondos, signatura 291709

El contrato de «fletamento por tiempo» del buque mixto *Monte Umbe* fue firmado el 29 de enero de 1965 por los dos máximos dirigentes. Por un lado Eduardo Aznar, por el otro José María Ybarra Lasso de la Vega, el cuarto conde de Ybarra, recién llegado a la presidencia de la compañía sevillana tras la muerte de su predecesor, José María Ybarra Gómez-Rull. Con una validez de tres años a partir del 12 de febrero de 1965, día de la entrega del barco, el convenio establecía que el «precio del alquiler» a cargo del fletador fuera de 208.000 pts. diarias, esto es, 3.000 pts. más o 4.000 pts. menos de los importes que las dos partes habían manejado en los primeros tanteos<sup>186</sup>.

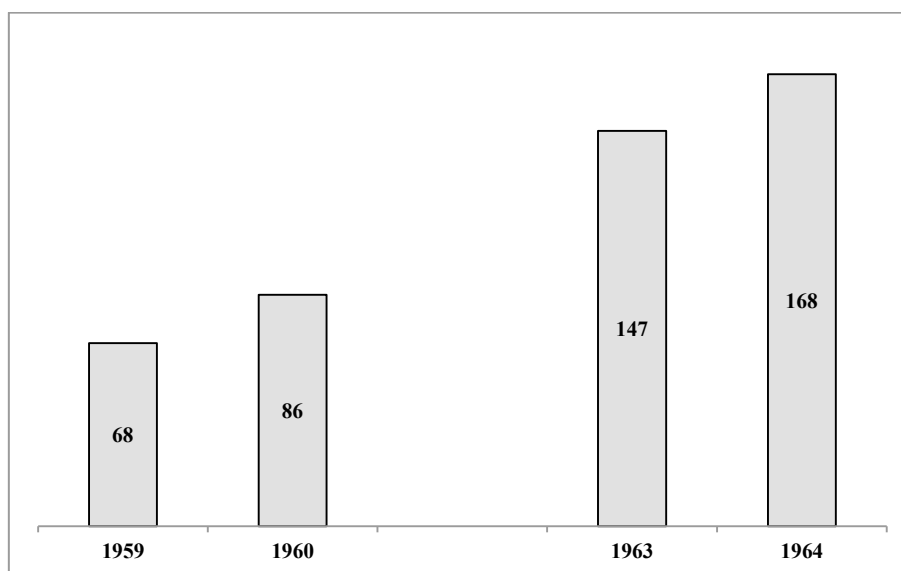
<sup>185</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1965. Aunque el Decreto del 10 de febrero de 1956 establecía un mínimo de 16 viajes redondos, a partir del 1 de enero de 1961, la compañía había obtenido la autorización de las autoridades competentes de rebajar a 12 el número mínimo de salidas subvencionadas; BOE, nº 267 del 08 de noviembre de 1961, 15955. Pero en 1965, Ybarra consiguió una nueva «reducción» del número de viajes en la línea de pasaje de Sudamérica, sin que esto repercutiera en la «cantidad global» de las subvenciones del Estado por la prestación de ese servicio. El nuevo mínimo fue rebajado en esa ocasión a diez operaciones de ida y vuelta; Naviera Ybarra, *Memoria*, 1965.

<sup>186</sup> Correspondencia entre Eduardo Aznar y José María Ybarra del 22 de septiembre de 1964 y del 15 de octubre de 1964 en AFB, FSA, signatura 3577/09. Si bien la duración inicial del contrato era de dos años, la cláusula *adendum dos* fijaba la prórroga automática de un año más, siempre y cuando una de las partes no manifestaba la intención de rescindir el acuerdo.



Desde la perspectiva de la compañía Aznar, las «condiciones económicas» del contrato eran efectivamente «buenas»<sup>187</sup>. El alquiler había sido una sabia decisión. En un informe interno elaborado en octubre de 1965, se estimaba que el acuerdo había significado una «utilidad» de más de 9.150.000 pts. en poco más de 7 meses. Tras «un somero examen de los resultados» de los barcos explotados directamente, se hacía hincapié que en ese período –entre el 12 de febrero y el 30 de septiembre de 1965–, «en el mejor de los casos» se habían cubierto «escasamente» los gastos<sup>188</sup>. Detrás de esta decisión, se hallaban sobre todo las dificultades que padecía la línea trasatlántica en la que operaba el *Monte Umbe*. En tan sólo dos años, entre 1962 y 1964, el pasaje transportado por Aznar había disminuido más del 36% en el tramo de ida, lo que en términos de capacidad de utilización significaba pasar del 97 al 70%. A pesar de las subvenciones estatales y los ingresos puntuales generados por el flete de las agencias de viajes, la explotación del barco había generado repentinamente un saldo negativo en 1963. Por lo tanto, el hecho de conservar únicamente el *Monte Udala* en el servicio regular no implicaba ningún serio inconveniente para la compañía vasca<sup>189</sup>.

**Gráfico 5.33 Días de actividad crucerística de la naviera Ybarra (1959, 1960, 1963, 1964)**



Fuente: Naviera Ybarra, *Memoria*, 1959-1964

Desde una perspectiva turística, el acuerdo entre las dos navieras tuvo consecuencias muy significativas. Liberados en parte del servicio regular, el *Cabo San Roque* y el *Cabo de San Vicente* fueron empleados con más eficacia en el tráfico de los cruceros. En 1965, primer año de vigencia del

<sup>187</sup> AFB, FSA, signatura 2479/10, Naviera Aznar, *Memoria*, 1965 A partir del segundo año, por acuerdo de las partes, el importe del alquiler pasó a ser de 202.000 pesetas diarias, si bien en un primer momento se había establecido que esa cifra se aplicaría a partir de febrero de 1967; AFB, FSA, signatura 3594/06.

<sup>188</sup> Carta de Vicente Izaguirre a Eduardo Aznar del 5 de octubre de 1965 en AFB, FSA, signatura 3577/09. En febrero de 1966, Aznar accedió a fletar a la compañía sevillana también el buque de carga *Monte Urbasa* por un precio diario de 65.000 pts., siendo éste incorporado a la citada línea carguera de Sudamérica en los dos años siguientes; Naviera Ybarra, *Memoria*, 1966 y AFB, FSA, signatura 3594/06.

<sup>189</sup> Naviera Aznar, *Memoria*, 1963-1964.

arrendamiento del *Monte Umbe*, los dos buques de Ybarra hicieron un total de 24 viajes de placer, frente a los 18 del año anterior<sup>190</sup>. El incremento se vio reflejado también en una ampliación del período de actividad. Con una frecuencia cada vez más asidua, hubo cruceros incluso en las temporadas de otoño y primavera. Al viaje habitual de Semana Santa, se añadieron otros proyectos cuya programación se hacía coincidir con algún importante acontecimiento. En 1966, por ejemplo, el *Cabo de San Vicente* llevó a cabo desde Barcelona el *Primer crucero a las Fallas de Valencia*, vía Alicante e Islas Baleares<sup>191</sup>. Dos años después, el Departamento de Cruceros de Madrid puso en marcha una expedición trasatlántica entre octubre y noviembre, que comprendía una larga escala de 6 días en Veracruz para poder presenciar en directo los Juegos Olímpicos de México<sup>192</sup>.

La mayor actividad cruceística significó una ulterior evolución de la propia estrategia, debido a la necesidad de dirigirse a un mercado geográficamente más amplio. La reducida demanda española resultaba insuficiente para absorber el elevado incremento de la oferta, lo que impulsó a la naviera a comercializar sus servicios más allá de los confines nacionales. Las nuevas áreas fueron los mercados portugués, italiano y francés, con especial mención de los dos últimos. La nueva política conllevaba la comercialización de dos tipos de cruceros. En el primer caso, de acuerdo con la operativa propia del servicio de línea, se trataba de aprovechar el tránsito por los puertos extranjeros, de modo que una escala fuera al mismo tiempo una operación de embarque para otros pasajeros. Por este motivo, en el caso de los viajes por el Mediterráneo, resulta frecuente encontrar tanto a la ida como a la vuelta el paso por Cannes y Génova, así como Lisboa en las expediciones hacia el Atlántico. Lo mismo solía ocurrir en los desplazamientos desde Bilbao hacia el norte de Europa, ya que el buque efectuaba a menudo una doble parada en los puertos de Cherburgo o El Havre. Gracias a este sistema, que estaba muy consolidado en el cruceísmo extranjero, la naviera tenía la oportunidad de confeccionar otro viaje a medida para la clientela extranjera. Un ejemplo de ello se refleja en la figura 5.34. El viaje del *Cabo San Roque* del 1 al 21 de agosto de 1968 con salida y regreso a Bilbao, se convierte además en un crucero del 3 al 19 de agosto, siendo El Havre el puerto base del itinerario. El nuevo producto se comercializó principalmente en el mercado francés. Se acaba de utilizar el adverbio principalmente, porque el ‘nuevo’ crucero se vendió también en otros áreas geográficas, lo que a la par favorecía el crecimiento de la demanda. En Italia, por ejemplo, entre la abundante oferta de *vacanze in crociera* para el verano de 1968, las agencias de viajes promocionaron la «alternativa» de navegar por el Norte de Europa a bordo del *Cabo San Roque*, con servicio de embarque y desembarque en el puerto de El Havre<sup>193</sup>.

---

<sup>190</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1965.

<sup>191</sup> *ABC*, 10 de marzo de 1966, 80.

<sup>192</sup> *ABC*, 14 de marzo de 1968, 85.

<sup>193</sup> «Vacanze in crociera sul mare», *La Stampa*, 31 de mayo de 1968, 13.

En cuanto al segundo tipo de crucero, se trataba de iniciativas que no contemplaban su comercialización en el mercado español. Sobre todo en épocas de baja temporada, solía ocurrir que los dos transatlánticos españoles transportaran únicamente pasajeros de nacionalidad extranjera, incluso cuando el itinerario incluía el tránsito por un puerto nacional. En mayo de 1968, por ejemplo, el *Cabo San Roque* hizo escala en Málaga a lo largo de un viaje organizado por el touroperador Italnord Lloyd, siendo Génova el único puerto base de la operación<sup>194</sup>.

**Figura 5.34 Itinerario del VIII Crucero al Cabo Norte del Cabo San Roque (1968)**

PUERTOS	MILLAS	FECHAS	Llegada Salida	
BILBAO ... ..	—	1 agosto 1968	—	24,00
EL HAVRE ... ..	566	3 » »	8,00	12,00
BERGEN ... ..	699	5 » »	8,00	20,00
OLDEN (Nordfiord) ... ..	167	6 » »	8,00	16,00
SVARTISSENFJORD ... ..	440	7 » »	16,30	20,00
NARVIK ... ..	183	8 » »	7,30	13,00
HAMMERFEST ... ..	260	9 » »	7,00	12,00
SKARVAAR (C. NORTE) ... ..	69	9 » »	17,00	23,00
LYNGENFIORD ... ..	191	10 » »	10,00	10,00
TRÖMSÖ ... ..	80	10 » »	15,00	21,00
SVOLVAER (I. Lofoten) ... ..	150	11 » »	7,00	12,00
TRONDHEIM ... ..	349	12 » »	10,00	18,00
GEIRANGERFIORD ... ..	203	13 » »	8,00	17,00
SOGNEFIORD ... ..	243	14 » »	8,00	20,00
COPENHAGUE ... ..	550	16 » »	8,00	—
»		17 » »	—	20,00
CANAL DE KIEL ... ..	215	18 » »	8,00	15,00
EL HAVRE ... ..	465	19 » »	17,00	22,00
BILBAO ... ..	566	21 » »	8,00	—

Fuente: Ybarra y Cía., *Cruceros Ybarra 1968. Complemento a la guía del pasajero*

Pero el proceso de internacionalización de la entidad sevillana se materializó «especialmente» por un incremento de los viajes de placer por el continente americano. Dada las «favorables perspectivas» que ofrecía este mercado, y aprovechando la operatividad del servicio de línea, los dos transatlánticos de Ybarra se desempeñaron también en Sudamérica. Con salida de Buenos Aires, donde la compañía disponía de una propia delegación, los primeros proyectos se desarrollaron por el sur de Brasil, a los que muy pronto se fueron sumando otras iniciativas mucho más atrevidas<sup>195</sup>. Entre enero y febrero de 1968, por ejemplo, a la vez que el *Cabo San Vicente* salía de Buenos Aires para el *Primer Crucero al África*, con escalas en Ciudad del Cabo, Durban y la Isla Mauricio, el *Cabo San Roque* hacía tres viajes seguidos. Dos de ellos eran el *VIII* y *IX Crucero a los Canales Fueguinos*, mientras que el tercero tuvo como principal atractivo el Carnaval de Río<sup>196</sup>.

Los llamados «cruceros suramericanos», que se realizaban durante la temporada veraniega del hemisferio austral, se vieron respaldados por la demanda local. El diario *La Prensa Austral* de Punta

<sup>194</sup> *La Stampa*, 08 de mayo de 1968, 5.

<sup>195</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1967.

<sup>196</sup> *Life en Español*, vol. 30, 1967, 303 y 321.

Arenas, por ejemplo, informó que había «más de setecientos turistas» a bordo del *Cabo San Vicente* en la primera expedición desde Buenos Aires hacia el sur de la Patagonia en 1963<sup>197</sup>. Para este novedoso proyecto, que incluyó el paso por el Canal de Beagle y el Estrecho de Magallanes, la empresa Ybarra tomó algunas importantes precauciones. Por una parte se incrementó la tripulación del barco en un 12%, a la vez que dos prácticos de la zona, uno chileno y el otro de nacionalidad argentina, se alternaron en la conducción del buque a lo largo de todo el periplo. No menos de tres tripulantes iban a bordo de las lanchas a motor que se utilizaron para el desembarque en algunas de las escalas, como Ushuaia y la Bahía de Garibaldi<sup>198</sup>.

Y siempre en ese transcurso, los cruceros de Ybarra hicieron su presencia en las aguas del Caribe. El tránsito *Cabo San Roque* por el puerto de Miami le valió incluso la entrega de las «Llaves de Oro» de la ciudad en 1965. No se trató de la única distinción honorífica. Ese año, uno de los ventisqueros del Canal de Beagle pasó a llamarse oficialmente Ventisquero España, «a consecuencia de la repetida» realización de los cruceros de los dos *Cabos* por el sur de la Patagonia<sup>199</sup>. En julio de 1967, el Ministro de Información y Turismo, Manuel Fraga, concedió a la naviera la *Placa de Oro al Mérito Turístico* en «reconocimiento de la labor de los cruceros a favor del turismo» español<sup>200</sup>.

En la oferta cruceística de la entidad sevillana, hay que incluir también los viajes de placer que realizó el *Monte Umbe* durante los tres años de vigencia del contrato de arrendamiento. Al margen de los 21 viajes redondos que efectuó en el servicio de línea a Sudamérica, el transatlántico vasco llevó a cabo un total de 10 expediciones turísticas en los períodos de alta temporada de ambos hemisferios. La respuesta del público fue muy significativa en términos numéricos, según se muestra en la tabla 5.35.

En definitiva, los cruceros se habían convertido en el tráfico primordial de la naviera Ybarra. De acuerdo con las «tendencias mundiales» del transporte marítimo, y en línea con la política adoptada por otras compañías transatlánticas europeas, la empresa dio una prioridad absoluta al negocio turístico. El respaldo de la clientela a las iniciativas de Ybarra y Cía. fue indudable, más allá de los proclamas entusiastas de sus directivos o de las crónicas de prensa. El nuevo negocio hacía presagiar un «porvenir brillante». Las cifras de recaudación son un claro reflejo del peso que alcanzaron los cruceros en la economía de la empresa andaluza. En 1966, tan sólo los viajes de placer organizados en Europa generaron unos ingresos brutos de 187 millones de pesetas, es decir, casi el 60% de toda la recaudación de aquel ejercicio (gráfico 5.36). El resto de los otros tráficos –el cabotaje nacional, el

---

<sup>197</sup> «Visitas y el turismo», *La Prensa Austral*, 2 de febrero de 1963.

<sup>198</sup> Una copia del informe detallado de este proyecto en AFB, FSA, signatura 3657/06. El hecho de que ese informe se encuentre entre la documentación de la Naviera Aznar, hace pensar que éste sirvió de guía para la primera expedición a la Tierra del Fuego que efectuó el *Monte Umbe* el año siguiente, del 10 al 25 de enero de 1964. Al igual que los otros cruceros que hizo el *Monte Umbe* en Sudamérica en la primera mitad de los años 1960, el viaje a la Tierra del Fuego fue organizado por la agencia de viajes argentina Exprinter; AFB, FSA, signatura 3143/04.

<sup>199</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1965.

<sup>200</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1967. Cabe aclarar que la concesión de este último premio no constituía un evento excepcional; sólo aquel año el ministro Fraga concedió otras nueve placas a empresas e instituciones turísticas españolas, BOE, nº 175 del 24 de julio de 1967, 10520.

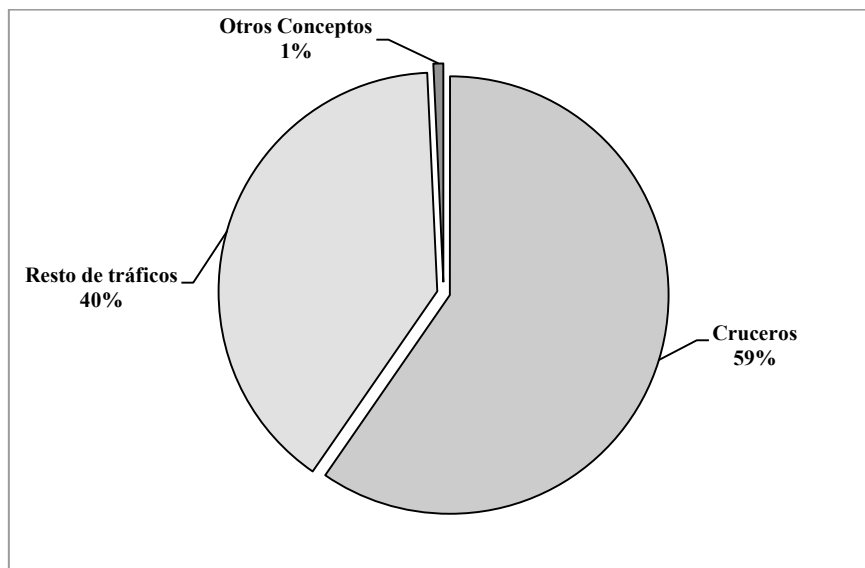
servicio transoceánico de pasaje y la línea de carga con Sudamérica– sumaron el 40% de los ingresos. Pero detrás de ese «futuro prometedor», había debilidades y amenazas que no tardaron en salir a flote.

**Tabla 5.35 Cruceros del Monte Umbe por cuenta de Ybarra (1965-1967)**

Año	Fecha de salida Fecha de llegada	Duración (noches)	Puertos Salida-Llegada	Crucero Escalas	Pax.	Índice de ocupación
1965	25/07 - 30/07	5	Barcelona	<i>Crucero Firestone</i> Cannes - Ajaccio - Palma de Mallorca	472	102,2
1965	31/07 - 18/08	18	Barcelona	<i>III Crucero Mare Nostrum</i> Nápoles - El Pireo - Alejandría - Beirut - Haifa - Palermo	363	78,6
1965	19/08 - 03/09	15	Barcelona	<i>Primer Crucero Barbarroja</i> Civitavecchia-Nápoles-El Pireo-Istambul-Rodas-Heraklion-Messina	462	100
1966	19/07 - 07/08	19	Bilbao	<i>Crucero Rey Arturo - Mundial de Fútbol</i> Dublín - Edimburgo - Londres (6 noches) - Copenhague - Hamburgo	427	92,4
1966	08/08 - 16/08	8	Bilbao	<i>Crucero Westinghouse</i> Londres - Amberes	387	83,8
1967	17/01 - 31/01	14	Buenos Aires	<i>Crucero Brasil</i> Montevideo - Rio de Janeiro - Montevideo - Rio de Janeiro	457	98,9
1967	01/02 - 13/02	12	Buenos Aires	<i>Crucero Carnaval Carioca</i> Montevideo - Rio de Janeiro - Montevideo	479	103,7
1967	29/07 - 04/08	7	Barcelona	<i>Baleares y Costa Blanca</i> Mahón - Palma de Mallorca - Ibiza - Alicante	418	90,5
1967	05/08 - 24/08	19	Barcelona	<i>Festival Mediterráneo</i> Cannes-Livorno-Nápoles-Istambul-Corfu-Venecia-Dubrovnik-Palermo-Cannes	421	91,1
1967	24/08 - 03/09	10	Barcelona	<i>Crucero Roma</i> Livorno- Civitavecchia (4 noches)-Nápoles	508	110

Fuente: elaboración propia sobre datos de AFB, FSA, signatures 3143/04; 3149/01; 3149/02; 3149/04

**Gráfico 5.36 Distribución de los ingresos brutos de Ybarra y Cía. Porcentajes (1966)**



Fuente: elaboración sobre datos de Naviera Ybarra, *Memoria*, 1966-1967

## 5.7 EL DECLIVE DE LOS AÑOS SETENTA

El 16 de mayo de 1964 se constituye oficialmente en Bilbao la Naviera de Cruceros S.A., la primera empresa de transporte marítimo española creada con el propósito de dedicarse al nascente negocio de los cruceros. Fruto de la iniciativa de varios «hombres de negocios» vascos, sus directivos se pusieron en contacto con la compañía Ybarra a mediados de 1966, con el propósito de ofrecerle una participación en la nueva sociedad. Las negociaciones fueron «rápidas». En octubre de 1966 el contrato ya estaba firmado<sup>201</sup>. Ambas partes tenían interés en concretar un acuerdo. Los fundadores de la empresa se beneficiarían de la experiencia de Ybarra en el tráfico turístico, amén de su fuerza comercial, mientras que ésta dispondría de una nueva embarcación para poder desarrollar su negocio. Además de adquirir un 25% del capital (equivalente a 12,5 millones de pesetas), los términos del acuerdo establecían que la compañía Ybarra se haría con «la gerencia de la explotación» del *Cabo Izarra*, el «buque de turismo» en fase de construcción en los astilleros de Matagorda<sup>202</sup>. De ese modo, se ocuparía de la programación y gestión de los cruceros, además de dotar el barco de la tripulación necesaria. La compañía sevillana no tardó en anunciar la nueva «incorporación», a la vez que destacaba la inminente entrada en servicio del «gran yate de cruceros»<sup>203</sup>. El *Cabo Izarra*, en efecto, no era una unidad de gran porte, pero estaba «especialmente concebida para los cruceros de turismo»<sup>204</sup>. Disponía de poco más de 4.400 TRB y una capacidad máxima de acomodación para 268 pasajeros (tabla 5.37).

**Tabla 5.37 Principales datos técnicos del buque de crucero *Cabo Izarra***

TRB	Eslora (m.)	Manga (m.)	Cubiertas	Capacidad de alojamiento	Tripulación	Cabinas interiores	Cabinas exteriores
4.438	105	15,8	3	268	110	37	66

Fuente: *Lloyd's Register of Shipping*, 1968, Paniagua (2008)

En un primer momento, todo parecía ir por el buen camino. El proyecto se había beneficiado de la promoción de los medios de información, recibiendo también la cobertura del NO-DO, tanto del acto de botadura (15 de noviembre de 1966) como del primer viaje inaugural en junio de 1967. Pero al margen de informar sobre los «adelantos modernos» y el «elevado nivel de lujo y confort», el célebre noticiero evitó de mencionar los retrasos que caracterizaron la puesta en escena del «barco turístico» de la flota española<sup>205</sup>. Tras descartar la posibilidad de inaugurar las operaciones en el mes de abril, con motivo de la Feria de Sevilla, se había resuelto empezar el 24 de mayo de 1967 con el *Primer*

<sup>201</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1966; *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*, 1967-1968; *Marina Mercante en el País Vasco...* (1996), 125-126; Castillo e Ybarra (2004), 275, Paniagua (2008), 47-48.

<sup>202</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1966.

<sup>203</sup> *ABC*, ed. Sevilla, 27 de octubre de 1966, 43.

<sup>204</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1966.

<sup>205</sup> <http://www.rtve.es/filmoteca/no-do/not-1244/1486130> y <http://www.rtve.es/filmoteca/no-do/not-1276/1487009> (últimas consultas: 18 sep. 2016). Sobre las pruebas oficiales en mayo de 1967, véase «El *Cabo Izarra* construido en los astilleros de Matagorda de la S.E. de C.N. realizó sus pruebas oficiales», *La Hoja del Lunes*, 15 de mayo de 1967.

*Crucero a Italia*<sup>206</sup>. Incluso la revista *Fairplay* se hacía portavoz del evento<sup>207</sup>. No obstante, a última hora hubo que renunciar también a esa segunda opción. Los organizadores se vieron obligados a modificar nuevamente el guion y anular todas las reservas de pasaje. Las operaciones arrancaron finalmente el 3 de junio con el *Primer Crucero a Grecia*, que incluía la doble escala de Civitavecchia para permitir el embarco de otros pasajeros en el puerto de la localidad italiana<sup>208</sup>.

Pero los contratiempos no acabaron allí. Mientras el barco efectuaba su primera travesía, estalló la Guerra de los Seis Días en Oriente Medio. El conflicto «desarticuló» el resto de la programación de Ybarra y las demás compañías, afectando especialmente a los viajes por el Mediterráneo (figura 5.38). La «natural alarma» que produjo en el turismo internacional el enésimo conflicto arabo-israelí, provocó un «retraimiento» de los clientes y con ello unas graves pérdidas económicas. Los directivos de Ybarra resumían lo sucedido, haciendo hincapié en el desajuste de la planificación de la temporada de verano:

La guerra en Oriente Medio trastornó todo el plan de nuestros cruceros turísticos en el Mediterráneo, provocando por causa de fuerza mayor la anulación de casi todos los que teníamos programados, obligándonos a cambios forzosos e improvisados de itinerarios<sup>209</sup>.

En cuanto al daño económico, se estimaba que sólo en lo referente a los cruceros del *Cabo San Roque* y *Cabo San Vicente*, se había producido una disminución de los ingresos de unos 44 millones de pts. con respecto al ejercicio de 1966.

Figura 5.38 Anuncio de Ybarra sobre el cambio de itinerarios de varios cruceros (1967)

**CRUCEROS YBARRA 1967**  
*...el hotel también viaja*

Los recientes acontecimientos en el Oriente Medio nos obligan a modificar los itinerarios de nuestros Cruceros en la forma siguiente:

**Crucero a Oriente**  
● En el Transatlántico "Cabo San Vicente"  
Del 22 de Julio al 7 de Agosto  
● BILBAO, LA CORUÑA, CADIZ, HAIFA, ESTAMBUL, PIREO, BARCELONA.  
Precios: Desde 12.600 ptas.

**VII Crucero a Tierras Santas y Paganas**  
● En el Transatlántico "Cabo San Roque"  
Del 2 al 24 de Agosto  
● BARCELONA, MARSELLA, GENOVA, CORFU, HERAKLION, HAIFA, ANTALYA, ALANYA, RODAS, KUSADASI, ESTAMIR, THASOS, MONTE ATHOS, PIREO, CAPRI, MARSELLA, BARCELONA.  
Precios: Desde 20.500 ptas.

**VII Crucero de Verano**  
● En el Transatlántico "Cabo San Vicente"  
Del 7 de Agosto al 22 de Agosto  
● BARCELONA, GENOVA, ESMIRNA, YALTA, ODESSA, CONSTANZA, VARNA, ESTAMBUL, GENOVA, MARSELLA, BARCELONA.

Fuente: *La Vanguardia Española*, 27 de junio de 1967

El hecho de que la actividad crucerística resultara «muy sensible a circunstancias extraordinarias», se puso otra vez de manifiesto en 1968. En esta ocasión, fueron los «sucesos del mes de mayo» en

<sup>206</sup> *ABC*, ed. Sevilla, 12 de mayo de 1967, 37.

<sup>207</sup> *Fairplay international shipping journal*, 1967, vol. 223, 79.

<sup>208</sup> «Actividad Portuaria», *La Vanguardia Española*, 04 de junio de 1967, 31; *La Stampa*, 26 de mayo de 1967, 11.

<sup>209</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1967; *Marina Mercante en el País Vasco...* (1996), 125.

Francia los que originaron la cancelación de dos cruceros. Los organizadores tuvieron que asumir la «imposibilidad de los pasajeros franceses de acudir desde sus puntos de residencia al puerto de embarque». De cara a los accionistas, había que justificar el «perjuicio» económico. El consejo de administración remarcaba que los cruceros había que entenderlos como

una actividad esencialmente turística (...), muy sensible ante cualquier alteración política que se produzca no sólo en los países de donde parten los pasajeros, sino también en aquellos que se programan en el itinerario<sup>210</sup>.

Volviendo al caso específico del *Cabo Izarra*, y a pesar de las primeras «vicisitudes», el barco efectuó en verano de 1967 tres expediciones al Norte de Europa con base en Bilbao. Posteriormente se trasladó a Génova, poniendo en marcha algunos viajes de breve duración por el Mediterráneo Occidental con a bordo pasaje especialmente italiano. Una vez terminada la temporada alta en Europa, y siendo un buque diseñado «exclusivamente» para el negocio turístico, la gerencia decidió desplazarlo hacia el Caribe, estimando que sus condiciones se adaptarían «muy bien» a la demanda de este mercado<sup>211</sup>. Pero la realidad fue bien distinta. Tan sólo dos años después, se puso fin a la breve experiencia del primer buque español de cruceros. El 3 de enero de 1970, la Naviera de Cruceros S.A. procedió a la venta del barco a una empresa naviera estadounidense, siendo posteriormente registrado en Liberia con el nuevo nombre de *West Star*<sup>212</sup>.

Resulta difícil explicar el porqué de este desenlace. Las fuentes que se manejan son muy fragmentadas y a veces incluso contradictorias. Para los gerentes de Ybarra, la razón principal residió en la competencia «muy fuerte y cerrada» que caracterizaba la oferta de cruceros en el área del Caribe. La explicación es muy plausible. Desde hacía años que armadores de distintas nacionalidades, ante todo noruegos y griegos, se habían posicionado firmemente en esa región. Allí operaban no sólo las líneas transatlánticas europeas que buscaban una salida a la crisis, sino también empresas de reciente creación, en muchos casos filiales de las navieras tradicionales o más bien *joint ventures*. La absoluta mayoría se crearon en Estados Unidos, como se verá en el capítulo siguiente, y tenían verosímelmente un mejor conocimiento del mercado local.

No obstante, parece evidente que hubo también errores de gestión. La compañía Ybarra, a cuyo cargo corría la explotación del barco, había decidido encomendarlo a una empresa estadounidense mediante la fórmula del arrendamiento. En julio de 1967, mientras el *Cabo Izarra* realizaba su primer viaje al Norte de Europa, *Fairplay* daba noticia que el buque español había sido fletado a una empresa estadounidense para efectuar cruceros en el Caribe entre enero y septiembre de 1968<sup>213</sup>. Si esta decisión puede considerarse válida, teniendo en cuenta la falta de experiencia en ese mercado, fue

---

<sup>210</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1968.

<sup>211</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1967.

<sup>212</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1969. La nueva propietaria del barco fue la West Line, una naviera con sede en Seattle; Castillo e Ybarra (2004), 277 y 349; *Marina Mercante en el País Vasco...* (1996), 126.

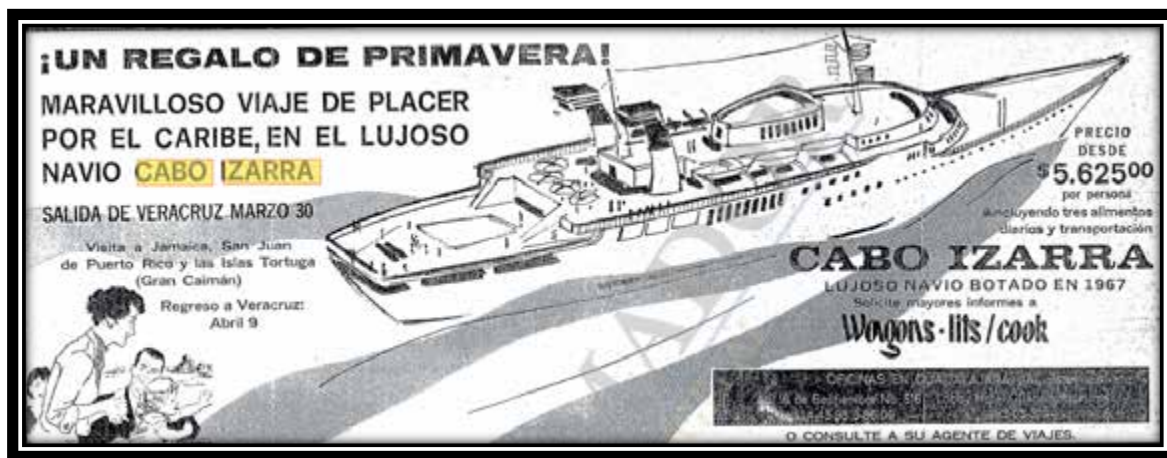
<sup>213</sup> *Fairplay international shipping journal*, 1967, vol. 224. 39-40. *Marina Mercante en el País Vasco...* (1996), 125.



equivocada la elección de la compañía fletadora. El buque fue entregado a la Gulf Caribbean, una compañía de dudosa reputación. Además de no pagar el precio concertado, convirtió el barco en un casino flotante ilegal<sup>214</sup>. Sus cruceros por las costas de Yucatán, con salida del puerto tejano de Galveston, se caracterizaron más bien por las actividades ilícitas que se desarrollaban a bordo. A menudo hubo incluso problemas con la policía federal. El arrendamiento resultó «ruinoso». Después de rescindir el contrato en febrero de 1968, el buque estuvo amarrado en el puerto de Miami durante varias semanas<sup>215</sup>.

A pesar de ello, Ybarra se mostraba confiada en poder reconducir la situación y «situar» el *Cabo Izarra* en una «explotación consolidada»<sup>216</sup>. Con este fin se optó por delegar el negocio a una empresa de garantía, firmando un nuevo acuerdo de alquiler con Wagons-Lits Cook. De un análisis de los anuncios promocionales se concluye que la agencia de viajes aportó dos cambios sustanciales en las rutas de navegación. Por un lado, se estableció un calendario «regular» de cruceros de 7 noches con base en Miami, alternándolo con otras iniciativas de mayor duración que incluyeron el tránsito por las islas más orientales del Caribe, especialmente Grenada, Barbados y Dominica. Por el otro, al disponer de una tripulación de habla hispana, la agencia trató de vender sus productos también en México, mediante una escala por el puerto de Veracruz (figura 5.39).

Figuras 5.39 Anuncio de un crucero del *Cabo Izarra* en la prensa mexicana (1968)



Fuente: *El Informador*. Diario de Guadalajara, 17 de marzo de 1968

A las «dificultades» que entorpecieron la operativa del buque, hay que añadir las «discrepancias» que surgieron en el seno de la Naviera de Cruceros. Los demás socios accionistas mostraron no compartir el camino emprendido. La situación precipitó con las dimisiones del presidente, José Luis Tejada, a la vez que Ybarra decidió adquirir la totalidad de las acciones. Sus dirigentes reconocían que los cruceros

<sup>214</sup> Castillo e Ybarra (2004), 277-278.

<sup>215</sup> Paniagua (2008), 51.

<sup>216</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1968.

americanos del *Cabo Izarra* habían sido «deficitarios» también durante el ejercicio de 1969, lo que «aceleró» a la propia filial a tramitar la venta del buque<sup>217</sup>.

El fracaso del *Cabo Izarra* en América fue sólo el preludio a las complicaciones que se presentaron poco después en el otro lado del Atlántico. En una «coyuntura de recesión» del transporte marítimo, tanto Ybarra como Aznar no consiguieron hacer frente a las repercusiones de la crisis económica de los años setenta. La «escalada de precios» del petróleo afectó a los suministros del carburante desde finales de 1973, antes en el extranjero y posteriormente en España. El continuo incremento de los precios supuso una «espiral inflacionista» que acabó por repercutir gravemente en los demás costes de las empresas<sup>218</sup>. Eduardo Aznar escribía que la crisis había arrastrado al negocio naviero «a cifras, circunstancias y cotizaciones que no se esperaban». El entonces Director-Gerente destacaba que el ejercicio de 1974 había sido «quizá el peor» desde la segunda guerra mundial<sup>219</sup>. Los administradores de Ybarra se mostraban igual de contundentes:

El año 1974, recientemente transcurrido, se caracteriza sobre todo por un incremento de los costos de explotación que jamás habíamos experimentado anteriormente en cuantía tan elevada. A dicho incremento contribuye, en primer lugar, el del combustible, que a su vez, arrastra tras sí una inflación de costos vertiginosa en todos los conceptos de gastos, sin excepción, trátase de reparaciones, salarios, gastos de puerto, etc.<sup>220</sup>.

La coyuntura desfavorable se hizo sentir también en la actividad crucerística. Los buques españoles se encontraron un entorno cada vez más competitivo. A causa del «desbordante» incremento de los costes de explotación, las líneas transatlánticas fueron abandonando de manera definitiva los servicios regulares. Parte de sus flotas se orientaron a tiempo completo hacia la «solución» de los cruceros<sup>221</sup>. La competencia empezó a ser reñida incluso en el mercado nacional. En los anuncios de prensa, se detecta con mayor frecuencia la promoción de los cruceros extranjeros con salida desde España. La compañía italiana Lauro estableció un calendario regular de cruceros por el Mediterráneo entre mayo y octubre de 1975, que incluía el tránsito del *Achille Lauro* por el puerto base de Barcelona<sup>222</sup>. La crisis económica tuvo un efecto nefasto también en la demanda europea. El movimiento de cruceristas en los puertos británicos disminuyó más del 21% durante la primera mitad de la década<sup>223</sup>. La compañía

---

<sup>217</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1968-1969; Valdaliso (2006), 309. Castillo e Ybarra (2004), 279, escriben que la decisión de Ybarra de hacerse con el control total de la empresa se tomó para evitar que ésta cayera en manos de la compañía Aznar, que había mostrado interés en adquirir un paquete mayoritario de las acciones.

<sup>218</sup> Se estima que «bajo el impacto» del alza de los precios de los crudos, los precios del combustible en Europa durante el bienio 1973-1974, aumentaron en término medio cerca del 300% «o más», mientras que los precios de los productos primarios aumentaron en promedio un 160%; Aldcroft (2003), 248-251.

<sup>219</sup> Naviera Aznar, *Informe ampliatorio a la memoria del ejercicio* de 1974, AFB, FSA, signatura 2825/09.

<sup>220</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1974, 3. Los costes del personal de Ybarra registraron un incremento del 142% en tan sólo 5 años, entre 1972 y 1977. Pero su peso relativo en la estructura de costes sólo aumentó el 9,3%; Naviera Ybarra, *Memoria*, 1972 y Naviera Ybarra, *Memoria*, 1977. Sobre la estructura de costes de la naviera Aznar, Valdaliso (2006), 300.

<sup>221</sup> Fernández (1991), 737-738.

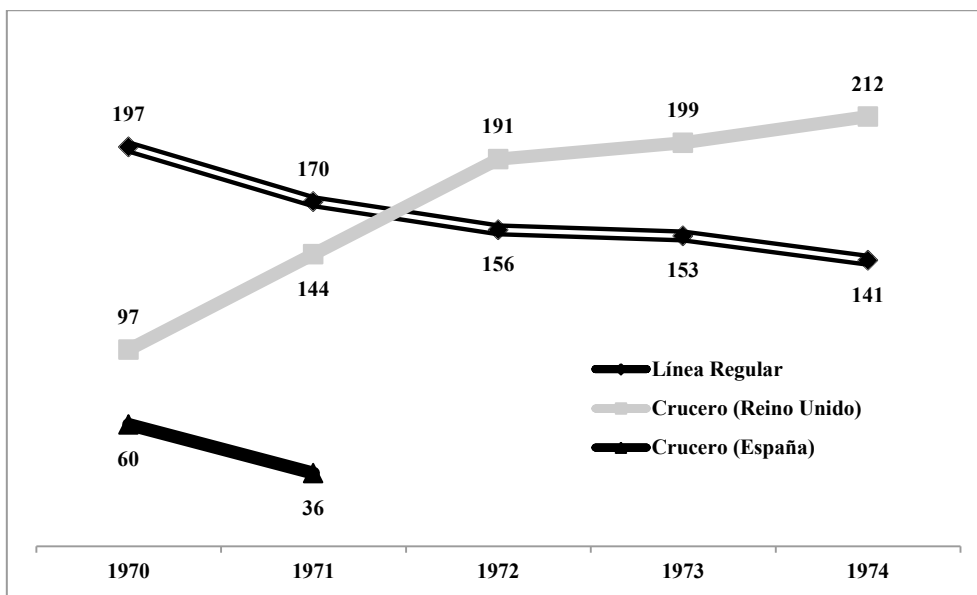
<sup>222</sup> *La Vanguardia Española*, 26 de abril de 1975, 39.

<sup>223</sup> U.K. *Department of Transport* (2003), 111. Las cifras hacen referencia al movimiento total de pasajeros (embarque, desembarque y tránsito).

P&O perdió un tercio de su clientela a lo largo de 7 años. Sus barcos transportaron alrededor de 100 mil pasajeros en 1981, frente a los 150 mil de 1974<sup>224</sup>.

La contracción de la demanda en el Reino Unido afectó especialmente a la naviera Aznar. Este mercado se había convertido desde hacía años en el eje principal de su actividad turística. Después de su reincorporación en 1868, el *Monte Umbe* había pasado a formar parte de las unidades de transporte que operaban en la llamada Línea Frutera, es decir, la línea regular de carga y pasaje que unía las Islas Canarias con los puertos ingleses de Liverpool y Londres. La «fuerte estacionalidad» de este servicio, orientado principalmente al transporte de frutas y hortalizas al Reino Unido, había impulsado a la naviera vasca a compaginarlo con la actividad crucerística<sup>225</sup>. Según se evidencia en el gráfico 5.40, los viajes turísticos del *Monte Umbe* con salida y llegada a los puertos ingleses aumentaron de forma considerable en la primera mitad de los años setenta. Por el contrario, disminuyeron los habituales cruceros para la clientela española. Las expediciones elitistas desde Bilbao o Barcelona fueron definitivamente abandonadas en 1972. Sobre esta decisión influyeron los escasos resultados de los años anteriores. Las dos únicas iniciativas de 1971 –un viaje a Polonia y Rusia y otro a Alemania, Dinamarca e Inglaterra– habían registrado respectivamente 350 y 229 pasajeros, muy por debajo de las cifras de los años sesenta<sup>226</sup>.

**Gráfico 5.40 Días de navegación del *Monte Umbe* según modalidad de tráfico y mercado (1970-1974)\***



\* Quedan excluidos los días que se destinaron a otras tareas (visitas técnicas, manutención, etc.)

Fuente: elaboración propia sobre datos de AFB, FSA, signatura 3577/14; Naviera Aznar, *Memoria*, 1970-1974

<sup>224</sup> Cartwright y Harvey (2004), 37-44.

<sup>225</sup> Valdaliso (2006), 174-175.

<sup>226</sup> AFB, FSA, signatura 2749/011. El primer crucero se efectuó del 31 de julio al 20 de agosto de 1971 siguiendo el siguiente itinerario: Bilbao-Amsterdam-Kiel-Copenhague-Leningrado-Estocolmo-Gdynia-Hamburgo-Bilbao; el segundo empezó el 20 de agosto y terminó el 4 de septiembre siempre en Bilbao, tras efectuar las escalas de Hamburgo, Copenhague, Edimburgo y Londres.

La nueva estrategia no dio, en todo caso, los resultados esperados. Los cruceros habían producido en 1970 un beneficio de 975 mil pesetas. El año después, los ingresos procedentes de los 180 días de navegación turística estuvieron muy por debajo de las expectativas y las pérdidas relativas a este tráfico ascendieron a casi 10.760.000 pesetas<sup>227</sup>. Las cosas fueron incluso peor en 1973, cuando los cruceros ingleses del *Monte Umbe* dieron un saldo negativo de 15.832.000 pts., sin contar las correspondientes amortizaciones<sup>228</sup>.

La recesión del tráfico turístico sobrevino, por otra parte, en una fase de «plena modernización» de la flota. A mediados de la década, Aznar tenía 6 buques «en fase avanzada de construcción»: *Monte Contés*, *Monte Castillo*, *Monte Corona*, *Monte Banderas*, *Monte Bustelo* y *Monte Buitre*<sup>229</sup>. No sin «demora» con respecto a los planes iniciales, la compañía incorporó dos nuevas unidades, el *Monte Toledo* y el *Monte Granada*, a la vez que se procedía a la baja del *Monte Umbe*<sup>230</sup>. En las temporadas de octubre a mayo, los dos nuevos ferries se alternaron para efectuar toda una serie de cruceros y «mini-cruceros» desde Inglaterra con rumbo a las «afortunadas Islas del Sol» de Canarias y Madeira. La compañía se dirigía también al mercado español, aprovechando las escalas en los puertos de Vigo y La Coruña. Por medio de un gran despliegue promocional, se prometía un «viaje inolvidable a bordo de un hotel de cinco estrellas»<sup>231</sup>. El resto del año, los barcos operarían en la nueva línea mixta Southampton-Santander, que se inauguró en mayo de 1974 con el propósito de absorber la corriente turística de verano entre Inglaterra y España<sup>232</sup>.

El desarrollo de los negocios de Aznar presenta varias analogías con la situación en la que se encontró Ybarra. Cuando llegó la crisis, la empresa andaluza estaba involucrada en el transporte regular de turistas, a raíz de la inauguración de la línea marítima Génova-Barcelona en febrero de 1968. La llamada Autopista sobre el Mar, con la que se pretendía abrir una «nueva puerta» de entrada para los turistas extranjeros, estaba servida por Canguros Iberia, una sociedad mixta hispano-italiana en la que Ybarra participaba al 50% del capital social<sup>233</sup>. El «rápido éxito» de la apuesta –en los primeros 10 meses de actividad se habían contabilizado unos 46.000 pasajeros– había estimulado un ulterior «esfuerzo de financiación» para la construcción de dos nuevas unidades de transporte, los buques gemelos *Cabo San Sebastián* y *Cabo San Jorge*. Además, se había considerado oportuno abrir una línea propia entre Barcelona y Mallorca y coordinarla con la de Génova-Barcelona. El nuevo servicio marítimo se inauguró el 1 de septiembre de 1972, es decir, varios meses después de la fecha

<sup>227</sup> AFB, FSA, signaturas 3577/14; estos datos incluyen las correspondientes amortizaciones.

<sup>228</sup> El dato de 1973 en Valdaliso (2006), 173.

<sup>229</sup> Naviera Aznar, *Memoria*, 1974-1975.

<sup>230</sup> *Ibidem*. Siempre en ese transcurso se procedió también a la venta del *Monte Urquiola* y *Monte Saja*. Sobre los problemas que surgieron con los Astilleros de Levante en la entrega de los dos buques, Valdaliso (2006), 299-300.

<sup>231</sup> AFB, FSA, signaturas 3594/03 y 2791/05.

<sup>232</sup> En la primera temporada (21 de mayo – 28 de septiembre de 1974), se desplazaron un total de 22.039 pasajeros en la línea Southampton-Santander, además de 5.826 vehículos. En cambio, los pasajeros transportados en la modalidad de crucero aquel año fueron 3.063; AFB, FSA, signatura 2825/09 y Naviera Aznar, *Memoria*, 1974.

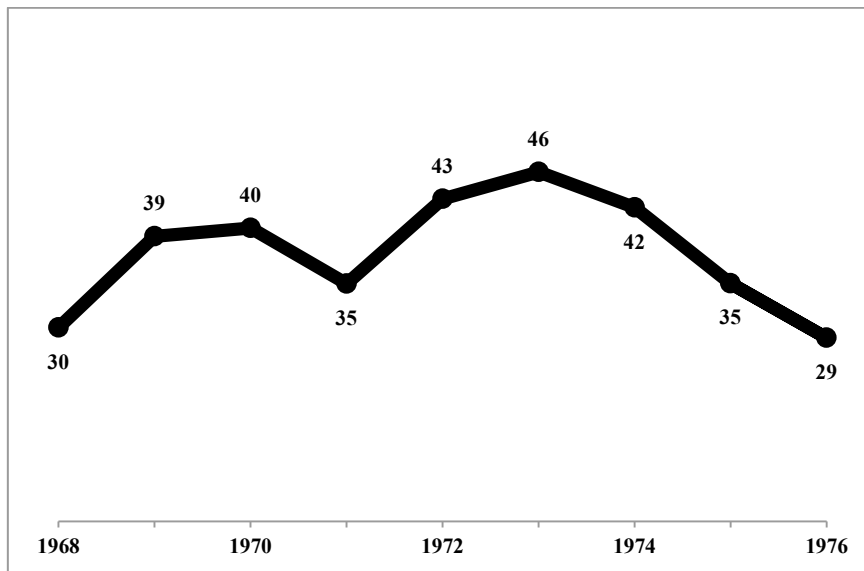
<sup>233</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1968. La sociedad mixta se creó oficialmente en noviembre de 1967 con un capital social de 100 millones de pts.

prevista. El habitual retraso en la entrega de los barcos –en esta circunstancia, el *Cabo San Sebastián*– alteró los planes de la compañía.

Por un lado perdimos la alta temporada del verano, y por el otro la incertidumbre de fechas impidió totalmente la promoción, lanzamiento publicitario y contratación anticipada de pasajes, por lo que hubimos de actuar de forma improvisada, con las consecuencias económicas que esta improvisación implica en nuestro negocio<sup>234</sup>.

La disminución del tráfico turístico de mediados de la década fue especialmente acusada en el puerto de Barcelona, el centro neurálgico de las líneas de pasaje de Ybarra. El movimiento de pasajeros extranjeros registró una disminución de poco inferior al 40% entre los años 1973 y 1976 (gráfico 5.41).

**Gráfico 5.41 Movimiento de pasajeros extranjeros en el puerto de Barcelona  
Miles de llegadas (1968-1976)**



Fuente: *Anuario de Estadísticas de España, 1968-1976*

Todos estos factores, junto al «clima de incertidumbre» sobre el proceso de transición política, perjudicaron irremediamente a las dos empresas españolas. Sus dirigentes optaron por desprenderse de los medios y servicios más deficitarios, no sin antes haber intentado llegar a un acuerdo con el Gobierno para que se hiciera cargo de una parte de sus flotas. En cuanto a la naviera Ybarra, su negocio abarcaba cuatro tipos de tráfico: el transporte de pasajeros, automóviles y carga en las líneas Génova-Barcelona-Mallorca; la línea de carga con Sudamérica; los cruceros turísticos; el transporte transoceánico de pasaje. Éste último acarrea los peores resultados, además de no tener «ninguna perspectiva favorable de futuro». La venta de sus dos transatlánticos se hizo inevitable. El *Cabo San Vicente* fue traspasado en noviembre de 1975 a una empresa estatal india, a la vez que un armador

<sup>234</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1972, 4. En cuanto al *Cabo San Jorge*, su adscripción tuvo lugar en junio de 1976, más de 15 meses después de lo establecido.

chipriota adquiriría el *Cabo San Roque* en abril de 1977<sup>235</sup>. La solución conllevó el fin de los cruceros de Ybarra y Cía. A lo largo de dos décadas, entre el 5 de agosto de 1957 –fecha de salida del primer crucero por Galicia, Portugal y Marruecos desde el puerto de Bilbao– y el 30 de septiembre de 1976 – día de llegada a Barcelona de la *XI Peregrinación a Tierra Santa*– las dos embarcaciones protagonizaron juntamente alrededor de 450 viajes de placer, incluyendo algunas expediciones por el Antártida.

En lo referente a la Naviera Aznar, el final fue incluso peor. Debido a la «difícil» situación financiera de la empresa, se procedió a la venta de los «cruceros de lujo» *Monte Toledo* y *Monte Granada* al Gobierno de Libia. Pero la cesión de los dos buques, y otros de reciente incorporación, no fue suficiente para sanear las cajas de la compañía. En verano de 1979 se declaró la suspensión de pagos, a la que siguió cuatro años después la quiebra definitiva de la empresa<sup>236</sup>.

Resumiendo, la crisis económica de los años setenta, que afectó especialmente a la industria del transporte marítimo, implicó una profunda reestructuración del mercado de los cruceros, especialmente en el ámbito nacional. A partir de 1977, y hasta mediados de la década siguiente, la comercialización del producto se centró exclusivamente en los barcos extranjeros. Ante el nuevo escenario, Ybarra firmó a comienzos de 1976 un convenio con la compañía armadora Costa. En base al acuerdo, se convertía en «agente general» para España de la entidad italiana. La naviera andaluza empezó a comercializar la venta los servicios de la Línea C, tal como se conocía por aquel entonces a Costa Crociere<sup>237</sup>. Además, las agencias Meliá, Marsans y Wagons-Lits, junto a la naviera Ybarra, promovieron «por cuartas partes iguales» la constitución de la primera mayorista de ventas de cruceros en España: la sociedad anónima Central de Cruceros<sup>238</sup>. Con sede en Madrid, la nueva entidad asumió la representación de varias compañías extranjeras, como Lauro, Chandris y Carnival.

---

<sup>235</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1975-1976; Castillo e Ybarra (2004), 310-311. Antes de desprenderse de los dos transatlánticos, Ybarra trató de encontrar el apoyo de la Administración para obtener una «actualización» del precio de las subvenciones que se recibían por la prestación del servicio de pasaje a Sudamérica; la solicitud fue finalmente rechazada.

<sup>236</sup> Naviera Aznar, *Memoria*, 1975-1978; Valdaliso (2006), 316. En 1978 se procedió a la venta de los ferries *Monte Castillo*, *Monte Contés* y *Monte Corona*, que se habían incorporado a la flota entre 1975 y 1976.

<sup>237</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1977-1978. Una mención sobre el acuerdo entre las dos entidades en González (2000), 19.

<sup>238</sup> Naviera Ybarra, *Memoria*, 1977-1978. La entidad obtuvo el 10 de agosto de 1977 el título-licencia «16-M» relativo a las agencias de viajes del grupo A (mayoristas); BOE, nº 196, 17 de agosto de 1977, 18390-18391. En los años siguientes, Viajes Ecuador adquirió la participación de Ybarra y Meliá, convirtiéndose en socio mayoritario de la sociedad, cuya disolución se produjo en 1996. Una breve cita sobre Central de Cruceros en Garay y Cànoves (2012), 261.

## **Capítulo 6. Popularización, internacionalización y globalización de los cruceros**

El sexto y último capítulo se ha concebido con el objetivo de investigar la evolución del turismo de cruceros a lo largo de las últimas cuatro décadas, abarcando por tanto el período que va desde la formación de la industria moderna hasta la actualidad. Manteniendo la estructura cronológica de los capítulos anteriores, su contenido se configura en torno a siete apartados. Los cuatro primeros se dedican enteramente al análisis del sector en un ámbito internacional. Más bien que a una elección personal, esto responde a la necesidad de aportar una visión más amplia del objeto de estudio de este trabajo, a la luz de la internacionalización y globalización del negocio crucerístico. Todo ello ayuda a destacar los rasgos distintivos de la realidad española. En el quinto apartado la atención se desplaza al ámbito nacional, para profundizar en las iniciativas empresariales que se producen al final del siglo pasado. En esa época, el producto crucero empieza a asumir una dimensión y participación popular también en España. Y finalmente, los dos últimos apartados se ocupan de la situación actual, en la doble perspectiva receptiva y emisora. Se tratará de evidenciar los cambios que se han producido en los últimos años, amén de las tendencias que parecen perfilarse en el futuro.

### **6.1 EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA EN LOS AÑOS OCHENTA: UNA PERSPECTIVA MUNDIAL**

El principal problema que plantea el estudio de la evolución de la industria moderna de los cruceros reside en la escasez de datos estadísticos relativos a los primeros años. Como se vio en el anterior capítulo, las fuentes disponibles no permiten llevar a cabo una completa cuantificación del movimiento durante las décadas de 1960 y 1970, tanto en el lado de la oferta, como especialmente de la demanda. No obstante, y dejando a un lado el caso específico de España del que nos ocuparemos detenidamente más adelante, desde finales de los años setenta empiezan a publicarse en Estados Unidos los primeros informes estadísticos, siendo una clara señal de la creciente importancia que iba adquiriendo el crucero turístico en ese mercado. Estos primeros estudios proceden de la Cruise Line International Association, más conocida con la sigla CLIA, la asociación empresarial que se había constituido oficialmente en julio de 1975<sup>1</sup>. Dicha entidad, que hoy en día se compone de unas 60 compañías navieras, estimaba que el tráfico de cruceros se situaba en 1980 en torno a unos 1.430.000 pasajeros, esto es, cerca de 400.000 más de los que habían viajado en 1977 y 900.000 más que en 1970<sup>2</sup>. En lo referente a la oferta, señalaba que la capacidad total de acomodación de los buques de

---

<sup>1</sup> Sobre las principales asociaciones de navieras de cruceros, Dowling (2006), 16.

<sup>2</sup> CLIA, *Cruise market overview*, 2000; Peisley (1992), 9; Esteve (1996), 531-534.

cruceros a principios de los años ochenta ascendía a cerca de 38.600 plazas<sup>3</sup>. En cualquier caso, es oportuno aclarar que estas cifras se basan en la elaboración de los datos proporcionados por las compañías asociadas a CLIA. Por lo tanto, aun siendo una valiosa fuente de información, conllevan el inconveniente de no incluir a las demás navieras, y en especial aquellas que operaban fuera del mercado norteamericano<sup>4</sup>.

Al margen de los informes de CLIA, siempre en Estados Unidos se editan en ese transcurso otros estudios dignos de mención. La revista *Steamboat Bill*, una «acreditada» publicación trimestral sobre el transporte marítimo, incluyó desde 1978 una sección titulada «A guide to cruise ships», que centraba su atención en la oferta crucerística a escala mundial<sup>5</sup>. De la meritoria labor de su autor, Peter Eisele, se hizo portavoz la revista, *Cruise Travel*, una de las primeras publicaciones especializadas sobre el sector, cuyo primer número había salido a la venta en enero de 1979<sup>6</sup>. La importancia de la investigación de Eisele estriba en que, por primera vez, se aporta una información completa sobre el conjunto de la oferta. El trabajo abarca no sólo las navieras que comercializaban sus productos en Estados Unidos, sino también las empresas que operaban en el resto de los mercados emisores. El laborioso manejo de este estudio, sometido a una constante comprobación con otras fuentes –ante todo los informes del *Lloyd's Register of Shipping*– permite extraer resultados de gran interés, y asimismo ser un punto de partida para evaluar la posterior evolución del sector. No obstante, es conveniente tomar con una buena dosis de prudencia las cifras que se aportan a continuación. Al fin y al cabo, como el mismo autor precisaba, siguen siendo ni más ni menos que «estimaciones». Por otra parte, no habría que olvidar que el propio concepto de crucero turístico –viaje de recreo a bordo de una embarcación– resulta tan genérico que cualquier barco destinado a este fin podría ser considerado como tal. Por este motivo, Eisele redujo de manera muy acertada el ámbito de investigación, incluyendo solamente «*all major cruise ships marketed by travel agents in both the United States and abroad*». Desde esta perspectiva, el autor siguió un procedimiento muy similar al que adoptaron posteriormente otras publicaciones, como la *Complete handbook to cruising*, más conocida como la *Guía Berlitz*<sup>7</sup>.

Pues bien, tras esta necesaria premisa, sabemos que en 1981 había en actividad cerca de 150 buques de cruceros, con un porte total estimado en poco menos de 2.250.000 TRB. La distribución por edad de la flota indica que la actividad se desarrollaba en buena parte con buques de vieja

---

<sup>3</sup> CLIA, *Cruise market overview*, 2000. Según esta entidad, la capacidad total en términos de camas en el mercado norteamericano, incluyendo por tanto también a las navieras no afiliadas a la asociación, era de 41.073.

<sup>4</sup> En su informes anuales, esa entidad sigue especificando que sus datos proceden «*by CLIA member cruise lines only*», y que por tanto hacen referencia exclusivamente a los «pasajeros transportados» por sus compañías. Sobre esta problemática, Esteve (1999), 627.

<sup>5</sup> Editada por la Steamship Historical Society of America, una «prestigiosa» organización que se había constituido en 1935, el primer número de la revista se publicó en abril de 1940.

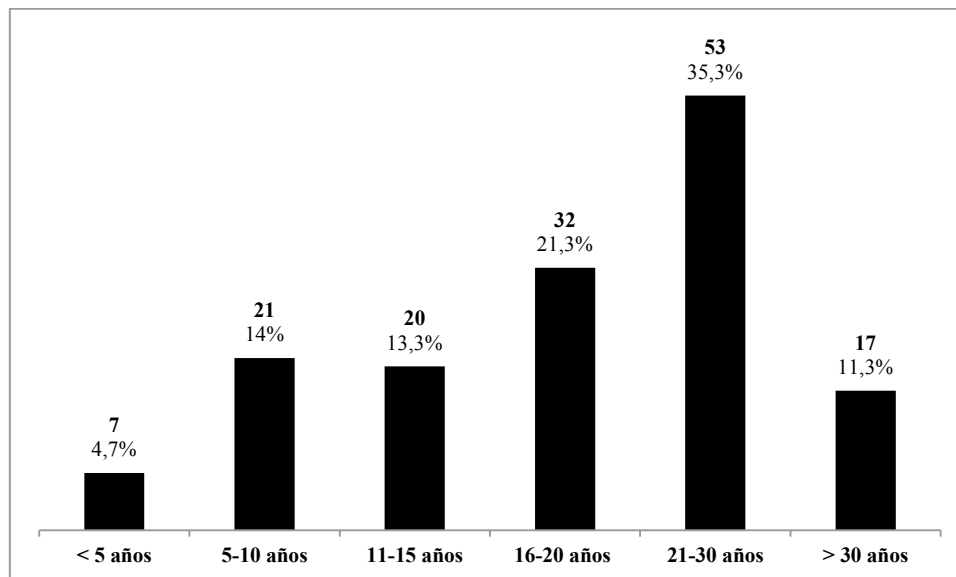
<sup>6</sup> *Cruise Travel Magazine* empezó a editarse en enero de 1979 con una frecuencia mensual, pero ya en 1980 se convirtió en una publicación bimensual.

<sup>7</sup> En su primera edición relativa al año 1986, la *Guía Berlitz* especifica que «*only ocean-going cruise ships are listed*».



construcción (gráfico 6.1). En su gran mayoría, se trataba de antiguos transatlánticos o incluso ferries que se habían reformado y adaptado para la modalidad turística<sup>8</sup>. Casi la mitad de los barcos de cruceros, alrededor del 47%, había entrado en servicio incluso antes de los años 1960. Entre éstos, por ejemplo, estaban las cuatro unidades de transporte de la Holland America Line, es decir, los viejos buques de línea transoceánica *Statendam* (1957), *Veendam* (1958), *Volendam* (1958) y *Rotterdam* (1959)<sup>9</sup>. Por el contrario, eran muy pocas las embarcaciones construidas *ex-profeso* para la actividad turística. La mayoría de éstas habían salido de los astilleros entre finales de los sesenta y primeros años de los setenta, y por tanto antes de los «efectos devastadores» de la crisis petrolífera. De hecho, si se exceptúan algunos barcos de las empresas estatales de la antigua URSS –las compañías Estonian Shipping, Soviet Danube y Black Sea Shipping– había tan sólo tres unidades que se habían estrenado en la segunda mitad de los años setenta: los buques *Countess* (1976) y *Conquest* (1977) de la naviera Cunard, y el pequeño *Berlin* de la compañía de la Alemania Occidental, Deilmann Reederi.

**Gráfico 6.1 Estructura por edad de la flota mundial de cruceros  
Número de unidades y porcentajes (31 de diciembre de 1981)**



Fuente: elaboración sobre datos de *Cruise Travel*, 1981-1982; *Lloyd's Register of Shipping*, 1980-1983

Sólo a comienzos de la década de 1980, empiezan a darse muestras de una renovada confianza, a raíz de la entrega de los buques de cruceros, *Europa* y *Tropicale*<sup>10</sup>. Éste último asume una especial importancia en la historia de la industria, siendo el primer barco de nueva construcción adquirido por Carnival Cruise. Con un porte de poco menos de 37.000 TRB, diez cubiertas de pasajeros y una

<sup>8</sup> Sobre este tema, el reportaje «*Re-Born to cruise*», en *Cruise Travel*, nº 1, 1992, 32-38.

<sup>9</sup> La antigua línea trasatlántica, hoy en día propiedad del grupo Carnival, había cambiado su nombre por Holland America Cruises para posteriormente recuperar su antiguo nombre, Holland America Line, en la segunda mitad de los años ochenta; *Cruise Travel*, nº 1, 1989, 50.

<sup>10</sup> El buque *Europa* fue adquirido por la compañía alemana Hapag Lloyd y sustituyó al viejo *Europa* (anteriormente *Kungholm*); éste último había entrado en servicio en 1953.

capacidad de alojamiento distribuida en 511 camarotes, el *Tropicale* emprendió sus operaciones en enero de 1982 con viajes de duración semanal por el Caribe Occidental. Posteriormente se desplazó a Seattle para dar comienzo a una regular programación por Alaska durante la temporada de verano<sup>11</sup>. La aparición del *Tropicale* significó el arranque de la «espectacular» expansión de la compañía estadounidense, que había iniciado su actividad en 1972 por medio del buque fletado *Mardi Gras*<sup>12</sup>. En la segunda mitad de los setenta, la empresa de la familia Arison había incorporado otros dos buques de segunda, o mejor dicho, tercera mano. El primero fue el *Carnivale* (anteriormente *Empress of Britain* y *Queen Anna Maria*), mientras que el segundo fue el viejo buque de línea *Festivale*. Ambos fueron reformados en su totalidad, llegando a doblar el número de sus cabinas<sup>13</sup>.

Volviendo al trabajo de Eisele, también podemos sacar algunas conclusiones sobre la capacidad de transporte. Como es sabido, ésta suele medirse en función de dos criterios. El primero es el Tonelaje de Registro Bruto (TRB), que indica el volumen del espacio público interior de las embarcaciones, siendo 1 tonelada igual a 100 pies cúbicos (poco más de 2,83m<sup>3</sup>)<sup>14</sup>. El segundo parámetro es la capacidad de acomodación o capacidad de alojamiento, que equivale al número de camas (plazas) destinadas a los pasajeros, siguiendo así una metodología propia de la industria turístico-hotelerera. A su vez, esta segunda medida tiene dos vertientes. Por un lado está la capacidad en ocupación doble, que se obtiene al computar dos plazas por cada cabina; lógicamente, si un barco dispone también de camarotes individuales, lo que en el pasado era mucho más frecuente que en la actualidad, se contabiliza una única plaza. Por el otro lado, tiene mucha importancia en la industria de los cruceros también la capacidad máxima de ocupación, que se calcula incluyendo también las camas (plazas) extra disponibles. La capacidad máxima, por lo tanto, equivale al número máximo de pasajeros que pueden alojarse en una embarcación<sup>15</sup>.

Pues bien, en esta primera reseña de la oferta crucerística relativa al año 1981, no se tendrá en cuenta la capacidad de acomodación. El motivo de esta omisión reside en la poca fiabilidad de las cifras sobre el número de camas. Durante la elaboración de los datos, se ha detectado que a veces la información hace referencia a las plazas en ocupación doble, mientras que otras veces se indica el total de las plazas. Por el contrario, los datos sobre el tonelaje, que es una medida propia del sector naviero, se han podido corroborar y corregir gracias al *Lloyd's Register of Shipping*. Así las cosas, sobre un total de 150 buques de cruceros, 88 tenían un porte de entre 10.000 y 30.000 TRB, mientras que tan sólo 9 unidades de transporte superaban esta última medida (gráfico 6.2). Por lo tanto, de acuerdo con

---

<sup>11</sup> *Cruise Travel*, nº 5, 1982, 34-30, 54.

<sup>12</sup> Sobre los comienzos de Carnival, Cartwright y Baird (1999), 29-30; Peisley (1992), 44, y el reportaje «*The growing Carnival fleet. Affordable and fun*», *Cruise Travel*, nº 4, 1982, 28-30.

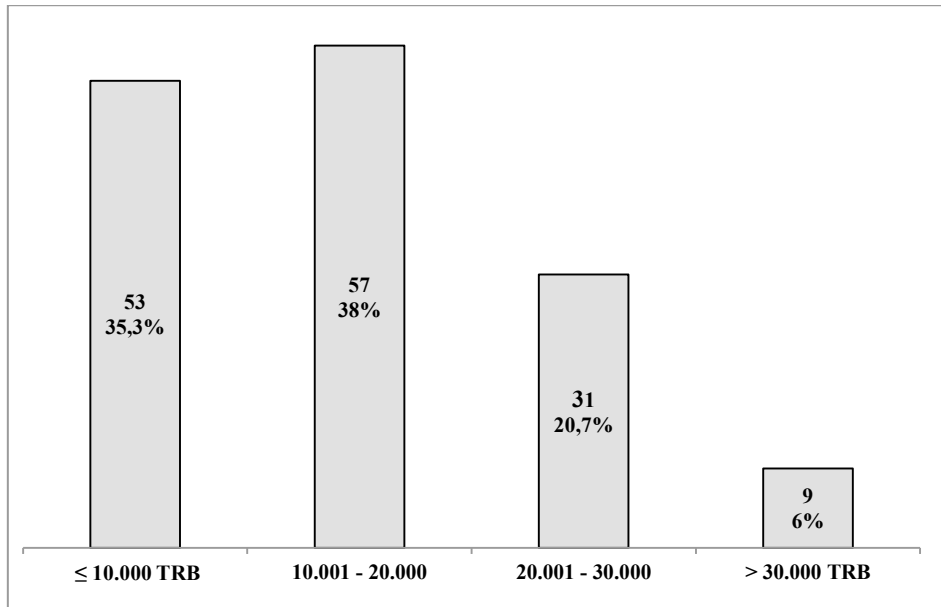
<sup>13</sup> Paniagua (1998), 78-82.

<sup>14</sup> Swain (2006), 117-118.

<sup>15</sup> En las publicaciones en idioma inglés, la capacidad de acomodación en base doble o *basis two* también suele expresarse con la locución *lower beds* o *lower berths*, mientras que las camas extras se definen *upper beds* o *upper berths*. Sin embargo, la traducción literal al castellano, camas bajas y camas altas, puede generar alguna equivocación, dado que en las cabinas de muchos barcos también se dispone de sofás camas en lugar de las tradicionales literas; Cartwright y Baird (1999), 107-108.

la clasificación que se publicó en la primera edición de la *Guía Berlitz* relativa al año 1986, había 57 buques pequeños, 31 medianos y 9 de gran tamaño, mientras que el resto de la capacidad de transporte se repartía entre 53 barcos *intimate* o *boutique*, esto es, de muy pequeñas dimensiones (cuadro 6.3)<sup>16</sup>.

**Gráfico 6.2 Estructura de la flota mundial de cruceros según tonelaje  
Número de unidades y porcentajes (31 de diciembre de 1981)**



Fuente: elaboración sobre datos de *Cruise Travel*, 1981-1982; *Lloyd's Register of Shipping*, 1980-1983

**Cuadro 6.3 Clasificación de los buques de cruceros según TRB (años 1980)**

TIPO DE BUQUE	TRB
INTIMATE (BOUTIQUE)	Hasta 10.000
SMALL	Entre 10.001 y 20.000
MEDIUM	Entre 20.001 y 30.000
LARGE	Más de 30.000

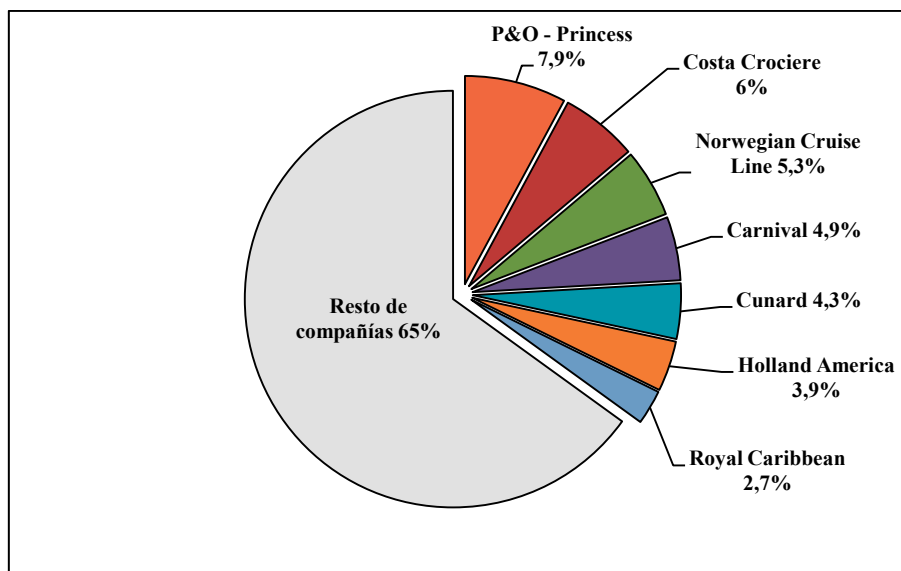
Fuente: *Guía Berlitz*, 1986

<sup>16</sup> *Guía Berlitz*, 1986. En los últimos años, el término *intimate* ha sido sustituido por *boutique*, reduciendo asimismo el margen superior de la categoría a 5.000 toneladas. La *Guía Berlitz* mantuvo la clasificación del cuadro 6.3 y los correspondientes márgenes de las categorías hasta mediados de los años noventa. En la edición de 1996, a raíz de la construcción de buques cada vez más grandes, decidió añadir la categoría *very large*, que incluiría todas aquellas embarcaciones con más de 60.000 TRB. Sobre una aclaración de la metodología de esa guía, Swain (2006), 115-123.

## 6.2 LA ESTRUCTURA EMPRESARIAL: DE LA ATOMIZACIÓN A LA CONCENTRACIÓN

Uno de los rasgos más llamativo de la oferta cruceística de principio de los años ochenta hace referencia a la estructura empresarial. A diferencia de la situación actual, que se caracteriza por una «excepcional» concentración de los medios productivos en grandes grupos y compañías, la oferta de la época se presentaba muy fragmentada. Aunque durante los años 1970 ya se habían producido las primeras operaciones de compras, fusiones u otras prácticas de crecimiento externo, como la adquisición de Princess Cruises por parte de P&O en 1974, también es evidente que ninguna empresa ostentaba un excesivo peso en el sector (gráfico 6.4). Aun sumando sus flotas, P&O y Princess Cruises estaban por debajo del 8% del tonelaje mundial. El mismo gráfico destaca también la importancia que mantenían las antiguas líneas transatlánticas, Holland America, Cunard y sobre todo Costa Crociere. Ésta última seguía siendo una de las referencias del sector, tanto en el mercado norteamericano como en Europa<sup>17</sup>.

**Gráfico 6.4 Estructura empresarial de la flota mundial de cruceros  
Principales compañías en términos de TRB (31 de diciembre de 1981)\***



\* El listado no incluye las compañías estatales soviéticas. Más bien que navieras dedicadas a la actividad cruceística, estas empresas solían fletar sus barcos a operadores turísticos occidentales. Desde esta perspectiva, por lo tanto, se ha adoptado el mismo criterio que siguió la *Guía Berlitz* desde su primera edición.

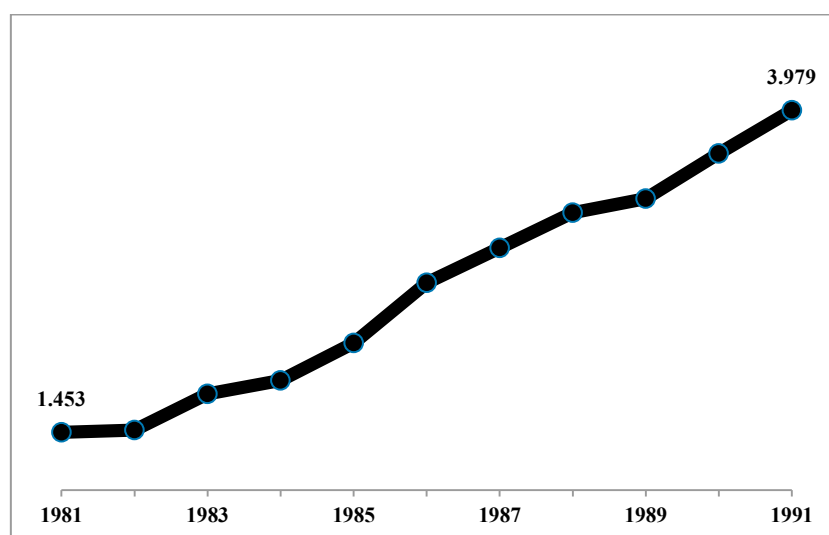
Fuente: elaboración propia sobre datos de *Cruise Travel*, 1981-1982; *Lloyd's Register of Shipping*, 1980-1983

A partir de la segunda mitad de los ochenta, la oferta dio muestras de un profundo cambio. Con vistas a las «magníficas» respuestas del público norteamericano –la demanda tuvo un crecimiento anual superior al 10% entre 1981 y 1991 (gráfico 6.5)– la política de algunas compañías se orientó hacia una expansión de la propia flota mediante la incorporación de unidades de transporte de nueva construcción y mayor porte. Royal Caribbean, Princess y Carnival fueron los ejemplos más evidentes

<sup>17</sup> Mucha información sobre la evolución de estas empresas en *Cruise Travel*, nº 1, 1989.

de esta tendencia. Ésta última estrenó cinco nuevos buques entre 1985 y 1991. El primero fue el *Holiday*, que entró en servicio en julio de 1985 con un crucero desde Miami<sup>18</sup>. Con nueve cubiertas de pasajeros y 726 camarotes, el nuevo barco de 46.000 TRB disponía de una «variada» selección de espacios comunes, como el *Gaming Club*, el casino flotante más grande hasta la fecha, con aforo para 250 personas<sup>19</sup>.

**Gráfico 6.5 Evolución de la demanda norteamericana de cruceros  
Miles de pasajeros (1981-1991)**



Fuente: datos de CLIA, 2000

Con la puesta en marcha del *Holiday*, al que le siguieron los buques gemelos *Jubilee* y *Celebration*, de tamaño y diseño parecidos, Carnival trataba de reforzar su filosofía del «Barco de la Diversión», más conocida como *Fun Ship*. Básicamente, su estrategia innovadora consistía en ofrecer un «gran número» de actividades y entretenimientos a bordo a precios muy competitivos, con el fin de captar clientes de «todas» las edades y clases sociales<sup>20</sup>. El análisis de Robert Kwortnik resulta muy clarificador:

*In contrast to the typical cruise customer, the Fun Ships theme attracted a relatively young, middle-class clientele. Carnival offered an entertainment experience, with the industry's first full casinos, live music, discos, and wild daytime activities (...), that were a complete change from the image of cruising as shuffleboard and afternoon tea. Carnival's hardware, in particular the new ships built in the 1980s, were visual bonanzas, with bright colors and neon lighting unlike anything before seen in a cruise ship (shocking to some ship traditionalists)*<sup>21</sup>.

Los mensajes promocionales de la compañía hacían especial énfasis en la abundante oferta de servicios y entretenimientos:

<sup>18</sup> *Cruise Travel*, nº 4, 1985, 56.

<sup>19</sup> *Cruise Travel*, nº 3, 1986, 34-39.

<sup>20</sup> Organización Mundial del Turismo (2008), 87, Zancudo y Álvarez (1997), 64-65.

<sup>21</sup> Kwortnik (2006), 291.

*You can indulge yourself with eight meals and snacks a day including two late-night buffets and round-the-clock stateroom service. And, the nightlife is fantastic with exciting entertainment in our clubs and lounges. Or enjoy a game of chance in our glittering full casino. During the day, you can choose from dozen of shipboard activities or just loll by the pool and work on a gorgeous tan*<sup>22</sup>.

Al margen de diarios y revistas, Carnival utilizó sobre todo la televisión para divulgar su filosofía del *fun ship*. En 1984 se estrenó una «estratégica» campaña publicitaria televisiva en todo el mercado norteamericano. En opinión de uno de sus promotores, el vicepresidente ejecutivo de la empresa, Robert Dickinson, la campaña promocional fue convirtiéndose rápidamente en «la mayor y más extensa en la historia de la industria cruceística»<sup>23</sup>. Hasta mediados de los años noventa, la protagonista y portavoz de los mensajes publicitarios fue la famosa actriz y presentadora televisiva, Kathie Lee Gifford, quien repetía continuamente el célebre eslogan: «*In the morning, in the evening, Carnival's got the fun*»<sup>24</sup>.

De acuerdo con el propósito de convertir el barco como un destino vacacional en sí mismo, la empresa incorporó entre marzo de 1990 y junio de 1991 sus primeros megabuques, los gemelos *Fantasy* y *Ecstasy*. Con un porte de más 70.000 TRB y capacidad máxima de acomodación superior a las 2.500 plazas, las dos embarcaciones disponían de unas instalaciones públicas más propias de un complejo hotelero todo incluido: tres piscinas, varios restaurantes y pizzerías, «enormes» discotecas, y un «moderno» spa de 1.100 metros cuadrados<sup>25</sup>. Con la aparición de estos primeros megabuques, los dirigentes de la compañía tenían claro cuál era su nuevo entorno competitivo: «*real competition came from outside the cruise industry in the form of land-based resorts and hotels in sightseeing destinations such as Las Vegas and Orlando*»<sup>26</sup>. Este tipo de barco empieza a delinarse como el «eje del cruceísmo» de masa, en detrimento del destino e itinerario del viaje. En un clarividente artículo publicado en el boletín oficial de la American Society of Travel Agents (ASTA), bajo el significativo título «*Ship or shore? Are vacationers taking cruises for the promenade deck or the port-of-call?*», se resumía así esta nueva tendencia:

*And the more a ship offers, the more attractive it becomes, especially to the mass market. The ports are still somewhat important, but we often hear people say that they will just stay on the ship when it's in Antigua or wherever*<sup>27</sup>.

A principio de los años noventa, la rejuvenecida flota de Carnival se había convertido en la más grande de la industria, con un aumento en términos de tonelaje cercano al 250% con respecto a la flota de 1981. En lo referente a Royal Caribbean Cruise Line (hoy en día, Royal Caribbean International), su evolución siguió un rumbo parecido, según refleja la tabla 6.6. La empresa se había constituido en

---

<sup>22</sup> *Cruise Travel*, nº 1, 1982, 68.

<sup>23</sup> Dickinson (1995), 1-6, (traducción del autor).

<sup>24</sup> Kwortnik (2006), 291.

<sup>25</sup> *Guía Berlitz* 1992.

<sup>26</sup> Kwortnik (2006), 289; Organización Mundial del Turismo (2003), 21.

<sup>27</sup> *Asta Agency Management*, nº 10, 1995, 34.

1968, fruto de la iniciativa de tres distintas compañías marítimas noruegas: Anders Wilhelmsen, Skaugen y Gotaas Larsen. Entre 1982 y 1991, la entidad agregó cinco barcos con dimensiones y características similares a los de Carnival. La principal sino única diferencia reside en que dos de las nuevas unidades de transporte –el *Nordic Empress* y el *Viking Serenade*– no eran de nueva construcción, sino que procedían de la flota de Admiral Cruise, una antigua naviera estadounidense que fue adquirida por la propia Royal Caribbean en 1988<sup>28</sup>. En cuanto al resto de los buques, destaca la entrada en servicio en enero de 1988 del ya célebre *Sovereign of the Seas*. Con poco menos de 74.000 TRB, 1.141 cabinas y capacidad máxima de alojamiento para 2.673 pasajeros, se convirtió en el buque de cruceros más grande de la época<sup>29</sup>.

**Table 6.6 Flotas de Carnival Cruise y Royal Caribbean Cruise Line (31 de diciembre de 1991)**

CARNIVAL CRUISE				ROYAL CARIBBEAN CRUISE LINE			
BUQUE	TRB	Año de incorporación	Año de construcción	BUQUE	TRB	Año de incorporación	Año de construcción
Mardi Gras	27.250	1972	1961	Song of Norway	23.005	1970	1970
Carnivale	27.250	1976	1956	Nordic Prince	23.200	1971	1971
Festivale	38.175	1977	1961	Sun Viking	18.556	1972	1972
Tropicale	36.674	1981	1981				
Holiday	46.052	1985	1985	Song of America	37.584	1982	1982
Jubilee	47.262	1986	1986	Sovereign of the Seas	73.192	1988	1988
Celebration	47.262	1987	1987	Nordic Empress	48.563	1990	1990
Fantasy	70.367	1990	1990	Viking Serenade	40.132	1990	1981
Ecstasy	70.367	1991	1991	Monarch of the Seas	73.941	1991	1991
<b>TOTAL 9 buques</b>	<b>410.659</b>	=====	=====	<b>TOTAL 8 buques</b>	<b>338.173</b>	=====	=====

Fuente: elaboración sobre datos de la *Guía Berlitz*, 1992

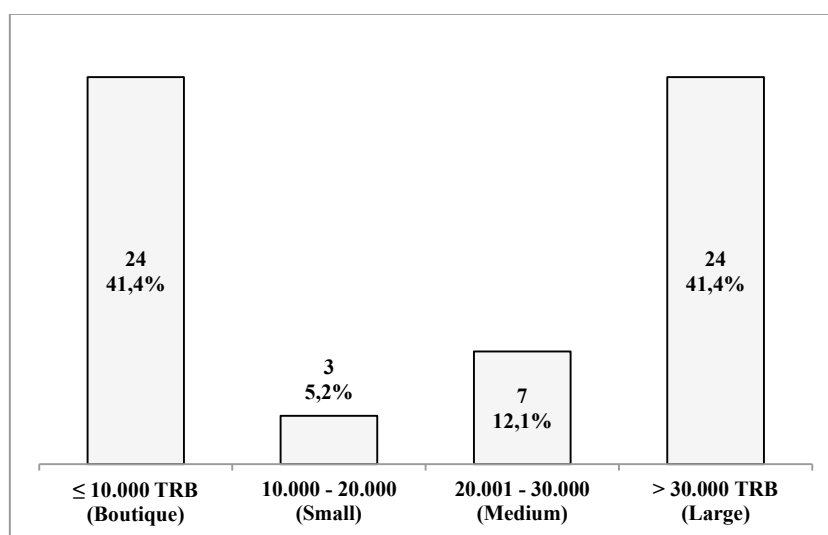
Pero no todas las empresas se caracterizaban por disponer de unidades de transporte de grandes dimensiones. Aunque es cierto que de los 58 nuevos buques de cruceros que entraron en servicios entre 1982 y 1991, más del 40% superaban las 30.000 toneladas, también se registra el mismo porcentaje con las embarcaciones inferiores a las 10.000 TRB (gráfico 6.7). El cambio que se produjo en ese transcurso resulta evidente. Hasta principios de los años ochenta, la actividad crucerística se había desarrollado a bordo de buques de pequeñas y medianas dimensiones. En los años siguientes, la construcción de este tipo de embarcación fue muy moderada, dirigiéndose por el contrario hacia los extremos: grandes o muy pequeñas.

<sup>28</sup> *Cruise Travel*, nº 1, 1989, 62 y *Cruise Travel*, nº 1, 1992, 58; Organización Mundial del Turismo (2008), 98-99. Siempre en 1988, se produjo un cambio importante en la estructura de Royal Caribbean, ya que dos de los tres socios fundadores noruegos (Skaugen y Gotaas Larsen) salieron de la empresa, a la vez que la Wilhelmsen SA reorganizaba la entidad creando una *joint venture*, participada en el otro 50% por la compañía estadounidense Cruise Associates. Estas informaciones proceden de Secretary of State for Trade and Industry of the United Kingdom (2002), 6 y 56.

<sup>29</sup> *Guía Berlitz*, 1990.

Este nuevo escenario se debe en buena parte a la estrategia de las navieras que apostaron por la explotación de los yates de lujo. Los operadores noruegos Sea Goddess, Renaissance y sobre todo Seabourn Cruise Line, son algunos de los ejemplos más destacables. Tras establecer su sede en San Francisco a finales de 1988, Seabourn se distinguió por ofrecer un «óptimo» promedio de espacio a bordo de sus embarcaciones<sup>30</sup>. A pesar de su reducido porte (9.975 toneladas), sus dos primeras embarcaciones –los yates gemelos *Seabourn Pride* y *Seabourn Spirit*– disponían de un «completo» spa, un «bien equipado» gimnasio y un «moderno» casino, entre otros espacios comunes. En cuanto al alojamiento, se distribuía en 106 cabinas exteriores, de las cuales 94 medían alrededor de 26 m<sup>2</sup>, y el resto entre 37 y 53<sup>31</sup>.

**Gráfico 6.7 Distribución por tonelaje de los buques de cruceros construidos entre 1982 y 1991. Número de unidades y porcentajes**



Fuente: elaboración sobre datos de la *Guía Berlitz*, 1992 y *Cruise Travel*, nº 1, 1992

Con el fin de medir la calidad de un buque de cruceros, se suelen tener muy en cuenta dos tipos de indicadores. El primero muestra la proporción entre la capacidad de acomodación y el número del personal de a bordo. Comúnmente conocido como la ratio pasajeros/tripulantes o ratio del servicio, este cociente señala cuántos pasajeros hay por cada tripulante, siendo por lo tanto un indicio, si bien teórico, sobre la calidad del servicio y atención al cliente. Siguiendo esta lógica, se deduce que a menor proporción corresponde una mayor calidad. El segundo indicador, la ratio tonelaje/pasajeros o ratio del espacio, se calcula al dividir el tonelaje bruto por la capacidad de acomodación, determinando de tal modo el promedio del espacio interior que dispondría cada cliente en una situación de máxima ocupación del barco. En el caso de la ratio del espacio, la relación por tanto se invierte: a menor cociente, menor calidad.

<sup>30</sup> Vladimir (1995), 7-8; *Cruise Travel*, nº 2, 1990, 7.

<sup>31</sup> *Guía Berlitz*, 1992.



Tabla 6.8 Datos técnicos y ratios de los buques de cruceros construidos entre 1982 y 1991\*

Buques	TRB	Capacidad (doble)	Tripulantes	Ratio servicio	Ratio espacio
Asuka	28.717	584	243	49,2	2,40
Celebration	47.262	1.486	670	31,8	2,22
Club Med I	14.745	386	178	38,2	2,17
Columbus Caravelle	7.560	250	120	30,2	2,08
Costa Marina	25.441	706	395	36,0	1,79
Crown Monarch	15.271	510	215	29,9	2,37
Crown Odyssey	34.242	1.052	470	32,5	2,24
Crown Princess	70.000	1.590	696	44,0	2,28
Crystal Harmony	48.261	960	545	50,3	1,76
Ecstasy	70.367	2.040	920	34,5	2,22
Fantasy	70.367	2.044	920	34,4	2,22
Fedor Dostoeyvsky	20.158	590	295	34,2	2,00
Frontier Spirit	6.752	164	115	41,2	1,43
Holiday	46.052	1.452	660	31,7	2,20
Horizon	46.811	1.354	645	34,6	2,10
Jubilee	47.262	1.486	670	31,8	2,22
Mikhail SholoKhov	9.878	412	168	24,0	2,45
Monarch of the Seas	73.941	2.354	822	31,4	2,86
Nieuw Amsterdam	33.930	1.210	542	28,0	2,23
Nippon Maru	21.903	408	160	53,7	2,55
Noordam	33.930	1.210	530	28,0	2,28
Nordic Empress	48.563	1.600	671	30,4	2,38
Oceanic Grace	5.218	120	70	43,5	1,71
Regal Princess	70.000	1.590	696	44,0	2,28
Renaissance I	3.990	100	72	39,9	1,39
Renaissance II	3.990	100	72	39,9	1,39
Renaissance III	3.990	100	72	39,9	1,39
Renaissance IV	3.990	100	72	39,9	1,39
Renaissance V	3.990	114	72	35,0	1,58
Renaissance VI	4.280	114	72	37,5	1,58
Renaissance VII	4.280	114	72	37,5	1,58
Royal Princess	44.348	1.200	520	37,0	2,31
Royal Viking Sun	37.845	740	460	51,1	1,61
Sea Goddess I	4.260	116	90	36,7	1,29
Sea Goddess II	4.260	116	90	36,7	1,29
Seabourn Pride	9.975	212	140	47,1	1,51
Seabourn Spirit	9.975	212	140	47,1	1,51
Seaward	42.276	1.534	630	27,6	2,43
Sky Princess	46.314	1.212	550	38,2	2,20
Song of America	37.584	1.414	500	26,6	2,83
Sovereign of the Seas	73.192	2.292	808	31,9	2,84
Star Flyer	9.500	180	60	52,8	3,00
Star Princess	63.524	1.470	600	43,2	2,45
Starship Atlantic	36.500	972	550	37,6	1,77
Viking Serenade	40.132	1.512	612	26,5	2,47
Vistamar	7.478	295	100	25,3	2,95
Westerdam	53.872	1.494	642	36,1	2,33
Wind Song	5.307	148	91	35,9	1,63
Wind Spirit	5.307	148	91	35,9	1,63
Wind Star	5.307	148	91	35,9	1,63

\* Por no disponer de una información completa y fiable, este listado no incluye los ocho buques siguientes: *Americana, Argosy Explorer, Birka Princess, Delphin Caravelle, Delphin Clipper, Fuji Maru, Orient Venus y Polar Circle*

Fuente: elaboración sobre datos de la *Guía Berlitz, 1992 y Cruise Travel, nº 1, 1992*

De acuerdo con la información de la tabla 6.8, los yates gemelos *Seabourn Pride* y *Seabourn Spirit* ostentaban una de las ratios de espacio más altas (47,1), junto a otros barcos lujosos construidos en aquel transcurso, como el *Royal Viking Sun*, el *Crystal Harmony* o el velero *Star Flyer*<sup>32</sup>. Su cociente de servicio (1,51), por el contrario, era uno de los más bajos del mercado.

La aparición de estas pequeñas embarcaciones de lujo no pasó inadvertida entre las grandes compañías. A tenor de la evolución de la estructura empresarial del sector, algunas no tardaron en posicionarse en este segmento de mercado. La compra del operador *Sea Goddess* por parte de Cunard en 1986 fue la primera de estas operaciones. A la hora de anunciar la adquisición, el entonces director ejecutivo de Cunard, Ralph M. Bahna, declaró que con la incorporación de los dos «*ultra-deluxe vessels*», la naviera británica iba a convertirse en

*the world's only cruise operator offering three completely different types of luxury from which to choose, ranging from the superliner Queen Elizabeth 2 to the highly personalized Sagafjord and Vistafjord, to the private yacht-like cruising of the Sea Goddess I and II. The addition of Sea Goddess into the Cunard family will help solidify Cunard's preeminence at the top end of the luxury cruise market*<sup>33</sup>.

A comienzos de los años noventa, la flota de Cunard se presentaba en efecto muy heterogénea en tipo, edad y tamaño de las embarcaciones, si bien enfocada principalmente al mercado de élite (tabla 6.9). Con la excepción de los buques gemelos *Countess* y *Princess*, el resto de los barcos solían ofrecer «cruceros exclusivos», como los viajes vuelta al mundo del *Queen Elizabeth 2*, el célebre buque que mantenía la tradicional diferencia de clases de las líneas transatlánticas. A raíz de la compra de la *Norwegian American Cruises* en 1983, la flota de la Cunard se valía también del *Sagafjord* y *Vistafjord*, dos «lujosos» barcos de medianas dimensiones que la *Guía Berlitz* evaluaba con la nota máxima de 5 estrellas plus<sup>34</sup>

**Tabla 6.9 Flota de la Cunard Line Ltd. (31 de diciembre de 1991)**

BUQUE	Año de incorporación	TRB	Capacidad (doble)	Tripulantes	Ratio TRB/PAX	Ratio PAX/TRIP.
<i>Countess</i>	1976	17.593	790	360	22,3	2,19
<i>Princess</i>	1977	17.496	804	350	21,8	2,30
<i>Queen Elizabeth 2</i>	1969	66.451	1.814	1.015	36,6	1,79
<i>Sagafjord</i>	1983	24.108	589	350	40,9	1,68
<i>Sea Goddess I</i>	1986	4.260	116	90	36,7	1,29
<i>Sea Goddess II</i>	1986	4.260	116	90	36,7	1,29
<i>Vistafjord</i>	1983	24.116	736	384	32,8	1,92
<b>TOTAL</b>	=====	<b>158.284</b>	<b>4.965</b>	<b>2.639</b>	=====	=====

Fuente: elaboración sobre datos de la *Guía Berlitz*, 1992 y *Cruise Travel*, nº 1, 1992

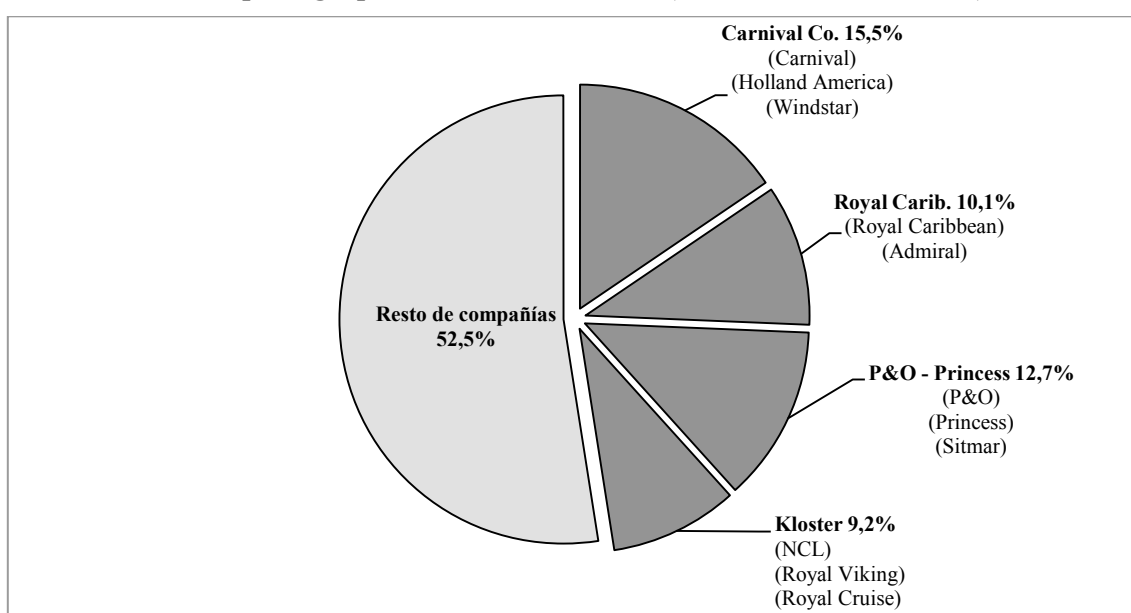
<sup>32</sup> Si bien el mayor promedio de espacio pertenecía al buque japonés *Nippon Maru*, hay que tener en cuenta que ese barco, a diferencia de los citados, disponía de un elevado número de camas extras (aproximadamente 199). Por lo tanto, su ratio tonelaje/pasajeros calculada en base a la capacidad máxima se reducía sensiblemente, pasando de 53,7 a 36.

<sup>33</sup> *Cruise Travel*, nº 6, 1986, 27.

<sup>34</sup> La revista puntúa los buques desde un mínimo de 1 estrella hasta un máximo de 5 estrellas plus, especificando que el plus (+) indica que «*a ship deserves just that little bit more than the number of stars attained*»; *Guía Berlitz*, 2016, 183.

La adquisición de Windstar Cruises por parte de Holland America en 1988 fue una iniciativa muy parecida. De este modo, cuando la empresa Carnival dio comienzo a su proceso de crecimiento externo con la adquisición de Holland America en 1989, también se hizo con el control de las tres «lujosas» embarcaciones de Windstar, esto es, los veleros *Wind Song*, *Wind Spirit* y *Wind Star*<sup>35</sup>. A raíz de éstas y otras operaciones, la estructura empresarial de principios de los años noventa presentaba un cuadro bien distinto al de 1981. Al margen de Carnival, había otros holdings que ostentaban una posición de fuerza, con unos porcentajes en términos de tonelaje mucho más elevados con respecto a la década anterior (gráfico 6.10).

**Gráfico 6.10 Estructura empresarial de la flota mundial de cruceros  
Principales grupos en términos de TRB (31 de diciembre de 1991)**



Fuente: elaboración sobre datos de la *Guía Berlitz*, 1992 y *Cruise Travel*, nº 1, 1992

### 6.3 EL RENACER DE LOS CRUCEROS EN EL VIEJO CONTINENTE

En la última década del siglo XX, la expansión del mercado de los cruceros fue «espectacular»<sup>36</sup>. Oferta y demanda aumentaron en «mutua interacción», con un ritmo de crecimiento muy sostenido. En cuanto a la demanda, las cifras que se presentan a continuación, y salvo excepciones, abarcan una etapa que se extiende entre los años 1990 y 2001, espacio de tiempo para el que se dispone, por primera vez, de una serie homogénea de información. Desde mediados de los ochenta, empezaron a publicarse los estudios de algunas entidades privadas, como los informes anuales de Cruise Industry News y las consultoras Ocean Shipping Consultants y G.P. Wild. Todo ello permite una aproximación

<sup>35</sup> Peisley (2002), 45-46. La denominación *Carnival Corporation & Plc* se estableció oficialmente en 1994.

<sup>36</sup> Esteve (1996), 535 y Esteve (1998), 577.

más completa sobre los principales mercados emisores, al margen del mercado norteamericano. Asimismo, cabe destacar la labor de la Passenger Shipping Association (PSA) y su valiosa información sobre la evolución del sector en el Reino Unido<sup>37</sup>. No obstante, es oportuno destacar que la ausencia de un organismo oficial que elabore las correspondientes estadísticas y la consecuente falta de criterios uniformes, conllevan algunas diferencias apreciables entre las distintas estimaciones. Uno de los casos más evidentes hace referencia a las estadísticas de la demanda europea. Antes de la creación en 2003 del European Cruise Council (hoy en día, CLIA Europe), se aprecian por ejemplo importantes diferencias entre los datos de la PSA y G.P. Wild. Por este motivo, y de acuerdo con Rafael Esteve, se recomienda tomar «con precaución cualquier información numérica», teniendo muy en cuenta «qué miden los datos que incluyen»<sup>38</sup>.

En cualquier caso, y salvadas las precisiones anteriores, todas las fuentes consultadas coinciden en señalar que el rasgo más significativo de los años noventa fue la tendencia «expansiva» y «generalizada» del mercado. En el gráfico 6.11, se observa la evolución de la demanda mundial y norteamericana. El ritmo de crecimiento de ambos volúmenes es patente. El incremento a escala mundial fue muy elevado. El pasaje engrosó con una tasa media anual del 7,8%. Hacia 2001, se estima que la demanda mundial superó los 10,2 millones de pasajeros, mientras que en 1990 estaba por debajo de los 4 millones y medio. En el caso de Estados Unidos y Canadá, se estima que los cruceros registraron un aumento total cercano al 90%, sumando casi 7 millones de viajes al principio del siglo XXI. Aun siendo muy elevado el peso del movimiento crucerístico norteamericano sobre el conjunto de la demanda, éste se situó alrededor del 67% a principio del siglo XXI, frente al 81% de 1990<sup>39</sup>. La tasa de crecimiento medio en esa región fue del 6%, a pesar de un «comportamiento singular» de la demanda a mitad de la década que conllevó una disminución del 2,1%. Este descenso tiene su explicación en un «estancamiento de la oferta puesta en el mercado por las compañías de cruceros», lo que por otra parte venía a confirmar la estrecha relación entre demanda y oferta<sup>40</sup>. Según valoraba la OMT en 2003, «una de las claves para entender la evolución de la demanda de cruceros es que ésta crece cuando aumenta la demanda»<sup>41</sup>. Dicho de otra manera, la caída del número de pasajeros a mediados de los años noventa es la prueba evidente que el producto crucero estaba muy lejos de alcanzar su fase de madurez, «ni siquiera en el más desarrollado mercado emisor estadounidense». La interacción entre las dos variables queda claro en el gráfico 6.12, donde se comparan las variaciones

---

<sup>37</sup> En representación de los intereses de las líneas marítimas de pasajeros, se creó en 1958 la Ocean Travel Development (OTD), que asumió el nombre de Passenger Shipping Association en 1976. Con el paso de los años, la entidad fue convirtiéndose en la principal asociación de las compañías de cruceros que operan en el mercado británico, con más de 40 navieras asociadas.

<sup>38</sup> Esteve (1999), 627-628 y Esteve (2001), 607.

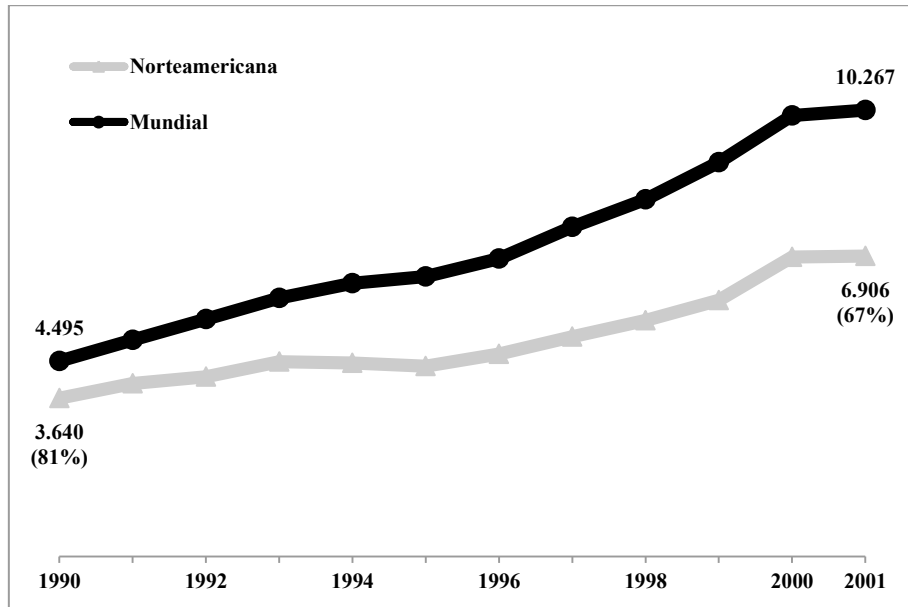
<sup>39</sup> La consultora G.P. Wild estima que la demanda mundial en 2001 alcanzaba los 9,92 millones de pasajeros, por lo que el porcentaje de la demanda norteamericana se situaba en torno al 70%; G.P WILD, *Cruise Industry Statistical Review 2005*, 45.

<sup>40</sup> Organización Mundial del Turismo (2003).

<sup>41</sup> Organización Mundial del Turismo (2003), 27-28, 50.

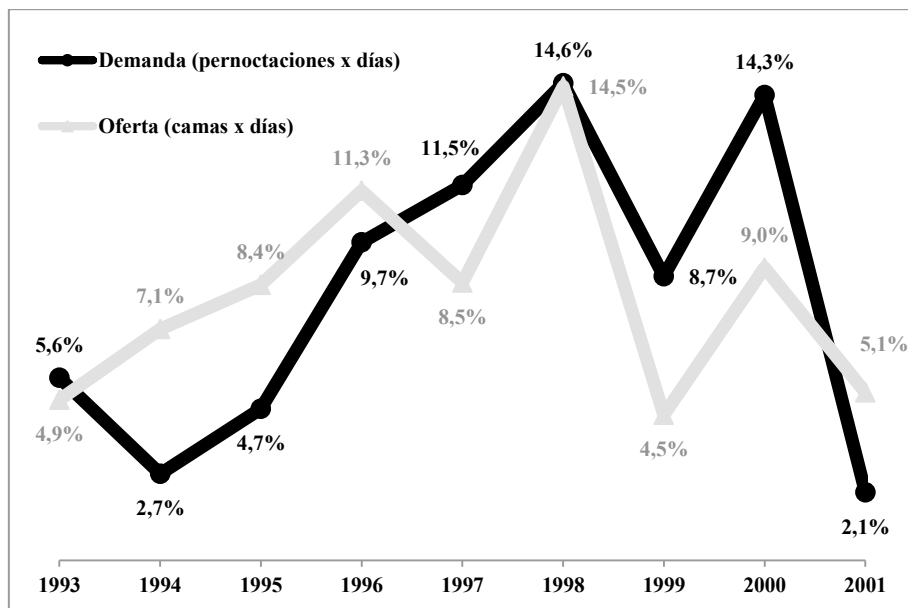
anuales entre 1993 y 2001. Por una parte se mide la oferta según el número de camas por días, y por la otra la demanda en función del número de pernoctaciones. Resulta cuanto menos llamativo que las dos variables registraron el mismo aumento global (101,8%), por una tasa anual del 8,1%.

**Gráfico 6.11 Evolución de la demanda mundial y norteamericana de cruceros  
Miles de pasajeros (1990-2001)\***



\* Entre paréntesis, el porcentaje de la demanda norteamericana sobre la demanda mundial  
Fuente: datos de Robbins (2006)

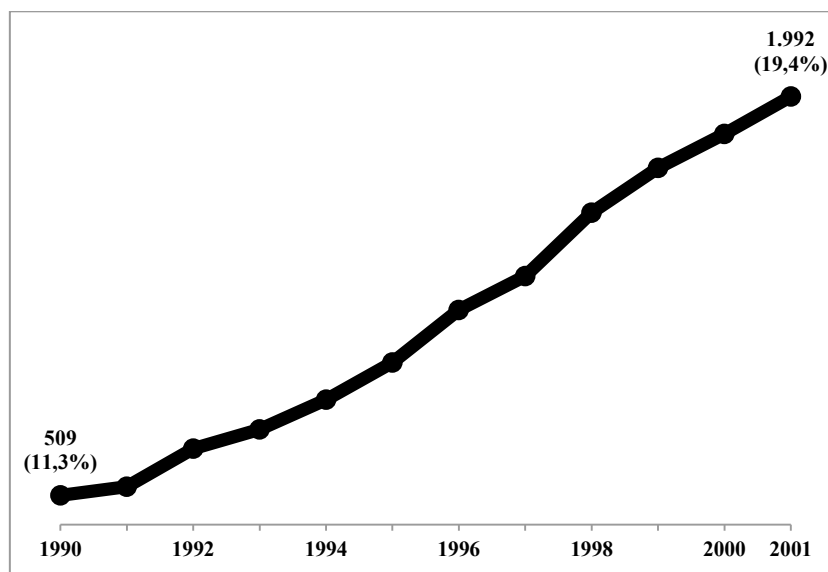
**Gráfico 6.12 Variación anual de la demanda y oferta mundial de cruceros  
Porcentajes (1993-2001)**



Fuente: Organización Mundial del Turismo (2003), 53

A finales del siglo pasado, el «incipiente» mercado europeo dio muestras de una «enorme pujanza». La demanda registró un incremento medio anual superior al 13% entre 1990 y 2001, rozando los dos millones de pasajeros a comienzos del siglo XXI (gráfico 6.13). En poco más de una década, la cuota europea en el mercado mundial pasó del 11,3% al 19,4%. La alta tasa de crecimiento de la demanda europea, muy por encima de la que se registró en ese período en Estados Unidos y Canadá, se explica básicamente por el hecho de partir desde bases absolutas muy diferentes. No habría que perder de vista que, en 1990, habían sido poco más de medio millón los viajes realizados por la clientela europea, frente a los más de 3,6 millones de norteamericanos.

**Gráfico 6.13 Evolución de la demanda de cruceros en Europa  
Miles de pasajeros (1990-2001)\***



\* El porcentaje hace referencia a la cuota europea en el mercado mundial

Fuente: Passenger Shipping Association, *Annual Cruise Holiday Market Digest*, 2001

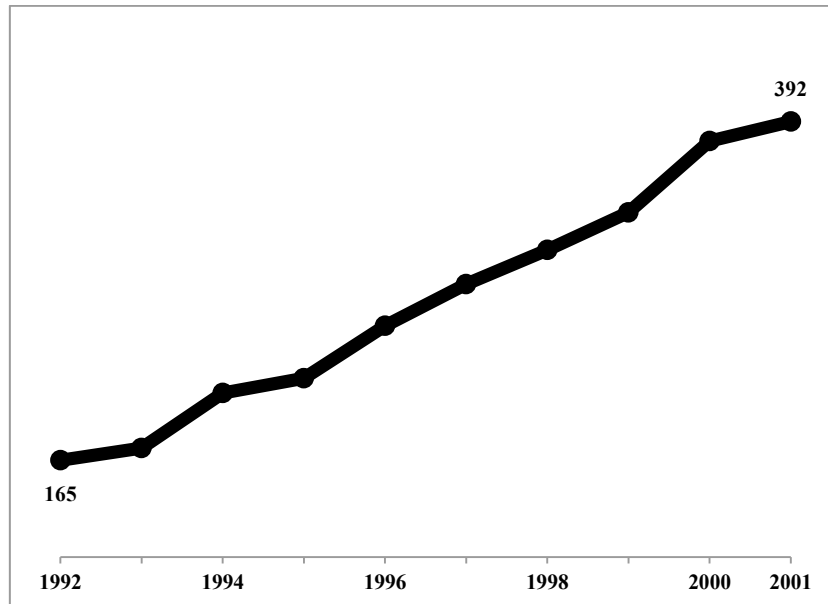
El «renacer de los cruceros» en el continente europeo, parafraseando el título de unas jornadas monográficas que se celebraron en Santander en 1999, se evidencia también si se analiza la evolución de la demanda de sus dos principales mercados emisores: Alemania y Reino Unido<sup>42</sup>. En el gráfico 6.14 se muestra el incremento del número de pasajeros de nacionalidad alemana, que empieza a asumir una cierta constancia a partir de la segunda mitad de los años noventa. La demanda «había quedado estable» durante los años ochenta, con un volumen anual cercano a los 160 mil pasajeros<sup>43</sup>. En opinión de Tony Peisley, el impulso registrado en los últimos años del siglo XX se vio favorecido por la puesta en servicio en junio de 1996 del buque de bandera alemana *Aida* (hoy en día, *Aida Cara*), que transportó cerca de 20.000 clientes en sus primeros seis meses de actividad y 40.000 a lo largo de

<sup>42</sup> *El Renacer de los Cruceros: la mundialización de los negocios turísticos y marítimos*, encuentro celebrado en el Palacio de la Magdalena en Santander del 7 al 9 de septiembre de 1999.

<sup>43</sup> Peisley (1992), 18, (traducción del autor).

1997<sup>44</sup>. En sintonía con la teoría anteriormente citada, según la cual los incrementos de la demanda en este transcurso respondían primeramente a un aumento de la capacidad de transporte, el autor destaca el «impacto» que tuvo este buque en el mercado nacional. La llegada del *Aida* y el posterior desarrollo de la homónima compañía implicaron una «importante reorganización» del sector<sup>45</sup>.

**Gráfico 6.14 Evolución de la demanda alemana de cruceros  
Miles de pasajeros (1992-2001)**



Fuente: Passenger Shipping Association, *Annual Cruise Holiday Market Digest*, 2001

Históricamente el mercado de los cruceros en la Alemania Occidental se había caracterizado por el imponente peso de sus poderosos touroperadores. A finales de los años ochenta, estas empresas, cuyas iniciativas solían realizarse a bordo de buques fletados a las compañías estatales de la Europa Oriental, controlaban alrededor de tres cuartas partes de la demanda interna. El resto de la clientela se repartía entre las navieras extranjeras y dos buques de bandera alemana, el *Berlín* y el *Europa*, propiedad respectivamente de las compañías alemanas Hapag Lloyd y Peter Deilmann. El papel secundario de las navieras extranjeras suele explicarse por las dificultades que entraña tanto la «barrera lingüística» como una legislación local «más reguladora» que la de otros países<sup>46</sup>.

La aparición de *Aida* marcó un cambio de tendencia, a la vez que algunas entidades extranjeras decidieron apostar firmemente por un mercado de elevado potencial de crecimiento<sup>47</sup>. Ya en 1996, la cuota de los touroperadores había bajado casi 20 puntos porcentuales con respecto a 1989 (gráfico 6.15). El mayor peso de las compañías navieras favoreció a su vez una variación significativa en los destinos de los cruceros alemanes en la segunda mitad de la década. En lugar de los tradicionales

<sup>44</sup> Peisley (1998), 6-11.

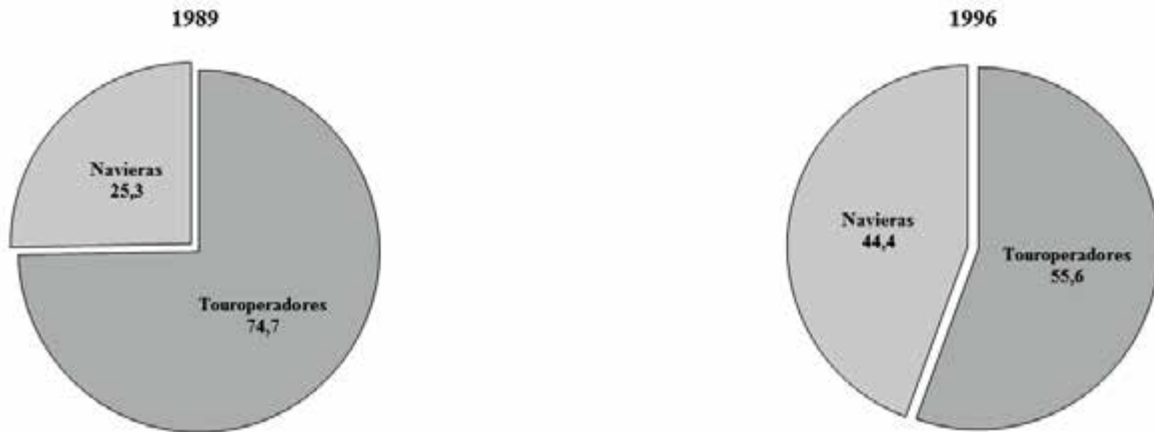
<sup>45</sup> *Ibidem*.

<sup>46</sup> Organización Mundial del Turismo (2008), 136; Peisley (1999), 51-52.

<sup>47</sup> Peisley (1998), 7.

viajes veraniegos por el Norte de Europa, el cliente alemán empezó a mostrar una mayor predilección por los cruceros de Aida y Costa por el Caribe y sobre todo el Mediterráneo.

**Gráfico 6.15 Distribución de la demanda alemana de cruceros según tipo de empresa  
Porcentajes (1989, 1996)\***



\* Los porcentajes de 1989 hacen referencia a la antigua Alemania Occidental  
Fuente: datos de Peisley (1992) y Peisley (1998)

La evolución de la demanda en el Reino Unido queda reflejada en el gráfico 6.16. El crucerismo había emprendido su recuperación a mediados de los ochenta, llegando a rondar la cifra de unos 179.000 pasajeros en 1990. En virtud de este primer despegue –la demanda aumentó casi el 70% entre 1986 y 1990– el Reino Unido se posicionaba como principal emisor europeo por delante de Alemania. Este dato asume mayor significación si tenemos en cuenta de que antes de la llegada del buque *Oriana* de la P&O en abril de 1995, ningún nuevo barco se había construido específicamente para el mercado británico desde 1976, año del estreno del *Cunard Countess*<sup>48</sup>. La definitiva progresión se registró en la segunda mitad de los 1990, con una tasa anual de crecimiento superior al 25% entre 1994 y 1998.

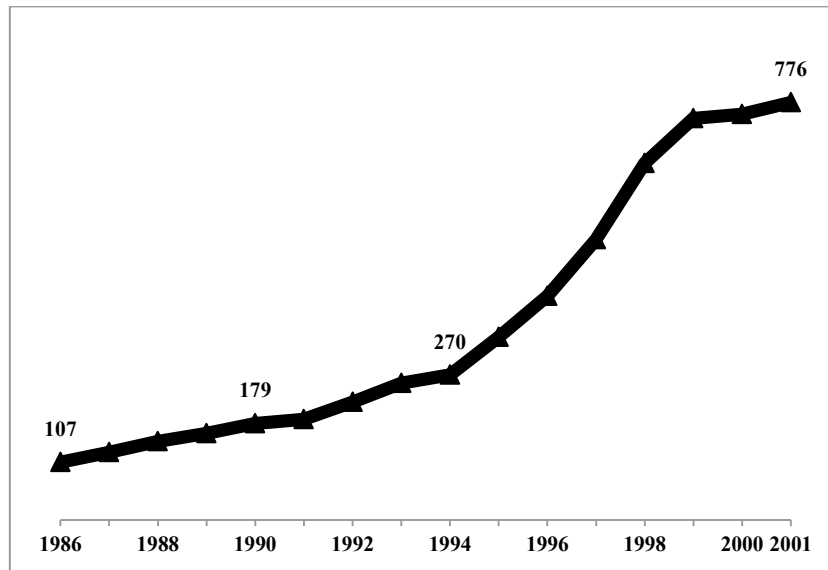
Varias fuentes coinciden en que ese «asombroso» progreso se debe sobre todo a un cambio significativo que se produjo en el lado de la oferta a raíz de la aparición de los touroperadores, lo que indica una situación opuesta a la del mercado alemán<sup>49</sup>. La «irrupción» de los grandes *touroperators* ingleses hubo lugar a mediados de los años 1990, si se exceptúa una breve experiencia a comienzos de los años setenta. Primeramente Airtours, luego Thompson, y por último First Choice en 1999, se orientaron de manera decidida hacia la producción de viajes marítimos propios, sumándose así a las líneas tradicionales. La respuesta del público fue inequívoca. En el año 2000, los barcos de estas tres entidades transportaron poco menos de una tercera parte de la clientela británica, por un total de cerca de 225.000 pasajeros (gráfico 6.17).

<sup>48</sup> Cartwright y Baird (1999), 42-44.

<sup>49</sup> Por ejemplo, Robbins (2006), 363-364, Peisley (1999), 47-50, Organización Mundial del Turismo (2003), 94-96; Secretary of State for Trade and Industry of the United Kingdom (2002), 16, 19, 33 y 42.

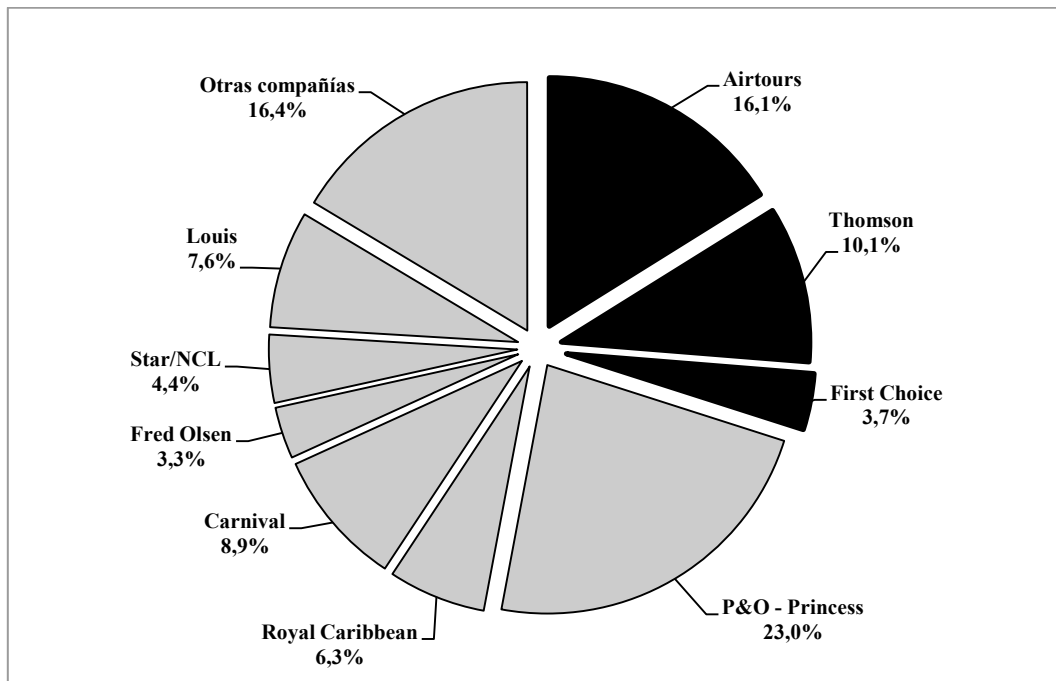


**Gráfico 6.16 Evolución de la demanda británica de cruceros  
Miles de pasajeros (1986-2001)**



Fuente: G.P WILD, *Cruise Industry Statistical Review*, 2005

**Gráfico 6.17 Distribución de la demanda británica de cruceros según empresas  
Porcentajes (2000)**



Fuente: Secretary of State for Trade and Industry of the United Kingdom (2002)

Los touroperadores tuvieron el acierto de diseñar un producto a medida de la propia clientela. La estrategia tenía dos distintas vertientes. Por un lado acudir al mercado con precios asequibles. Alejándose del modelo dominante del crucerismo elitista de las líneas tradicionales, ofrecieron una

«experiencia más informal», aunque fuera a bordo de embarcaciones de menor categoría. Por el otro, lograron comercializar el llamado *fly-cruise and stay holidays*, el paquete vacacional que incluye vuelo, crucero y estancia en hotel. Por este motivo, en lugar de Southampton, Dover, Harwich u otro puerto de embarque de las Islas Británicas, los cruceros de estas entidades solían emprenderse desde un puerto turístico del Mediterráneo, Islas Atlánticas o Caribe, es decir, allí donde se alojaba su propia clientela. No en vano, los principales puertos base de los tres buques de Airtours en 1998 fueron respectivamente Palma de Mallorca, Tenerife y Limassol<sup>50</sup>.

Siempre ese año, Airtours fue la compañía que más escalas efectuó en los puertos españoles. Sus buques *Carousel*, *Seawing* y *Sundream*, que operaban bajo la marca Sun Cruises, efectuaron un total de 176 operaciones, 9 más que Costa Cruceros<sup>51</sup>. La política de estas entidades, que logró ensanchar la demanda potencial de cruceros a finales del siglo pasado, se recoge claramente en un informe del Secretario de Estado de Comercio e Industria del Reino Unido en junio de 2002:

*Airtours, Thomson and First Choice are seeking to widen the appeal of cruising by focusing their offering less on the traditional cruising passenger and more on those to whom they have been selling land-based package holidays. They have achieved this by keeping down the average price paid for a cabin and by providing a more informal experience than is usual on ships of most of the more established cruise lines (...). They have also chosen to buy, or charter, older cruise ships rated as 3 star+, 3-star or 2-star+, as opposed to the 4-star-and-higher vessels that predominate (...). By making use of the charter airlines that they operate, and their existing relationships with hotel groups in the Mediterranean and elsewhere, they have been able to offer a range of fly-cruise holidays that have attracted large numbers of first-time passengers<sup>52</sup>.*

La ventaja desarrollada por estas entidades radicaba en la estructura vertical del grupo empresarial de pertenencia. Si analizamos por ejemplo la operativa de los cruceros de Airtours, que por aquel entonces estaba integrada en MyTravel Group, sus buques recibían el apoyo de Premiair, la compañía chárter que transportaba buena parte de sus pasajeros<sup>53</sup>. El proceso de promoción y ventas de sus productos se efectuaban a través de las delegaciones de Going Places, pero sin desdeñar la comercialización de las demás agencias de viajes.

*Tour operators offer attractive cost advantages, which cannot be matched by the traditional cruise lines, primarily due to the fact that the tour operators are almost all vertically integrated companies with their airlines and their ability to combine cruises with established resort holiday programmes. This brings that their cruises well within the reach of the mass market, the same people who book Airtours, Thomson and the other mainstream tour operators' land package holidays<sup>54</sup>.*

<sup>50</sup> Drysdale (2000), 33. Sobre la evolución de la flota de Airtours, Peisley (1999), 39.

<sup>51</sup> Gómez (2000), 69.

<sup>52</sup> Secretary of State for Trade and Industry of the United Kingdom (2002), 42. Sobre la aparición de los touroperadores en el sector de los cruceros, Esteve (2000), 611 y Cartwright y Baird (1999), 44-45 y 116-118.

<sup>53</sup> El grupo MyTravel nació oficialmente en 2002, mientras que antes de esta fecha, el nombre de la compañía era Airtours. En 2007 MyTravel se fusionó con Thomas Cook AG, dando vida a Thomas Cook Group Plc.

<sup>54</sup> Peisley (1999), 48. Según la OMT, la causa del crecimiento de la demanda británica había que «buscarla en el aumento de las capacidades ofrecidas, muy en especial debido a las activas políticas comerciales de los grandes touroperadores con bajos precios, que lo han revolucionado por completo»; Organización Mundial del Turismo (2003), 94-95.

Al margen de las sinergias entre las distintas filiales, John Drysdale, uno de los máximos responsables de Airtours, afirma que los touroperadores supieron también aprovechar los grandes avances tecnológicos en los procesos de reserva y compra, adelantándose a las compañías tradicionales. La oportunidad de disponer de los primeros sistemas informáticos «altamente eficientes» les permitió «presentarse al mercado de la forma más rápida y barata posible», reduciendo parte de los costes de distribución del producto.

Realmente, lo único que hicimos, fue sacar a la luz la forma ineficiente y costosa en la que se habían presentado los cruceros al mercado antes de nuestra llegada. No habíamos descubierto el modo de reducir los costes de capital de los buques, ni los costes de tripulación, ni del combustible, ni de la comida o los gastos de escala, sino simplemente habíamos identificado una forma más directa de presentar el mercado a muchas más personas, más rápidamente, más barato y más eficientemente. Los tour operadores pueden hacer que el proceso de realizar una reserva para un crucero sea más eficiente (...). Esto significa que un potencial pasajero podría coger un folleto en cualquiera de las 7.500 agencias de viajes del Reino Unido y reservar el crucero sin ni siquiera tocar el teléfono<sup>55</sup>.

De la labor de los touroperadores, así como su contribución a la popularización del producto, se hacía eco la publicación española *Hosteltur*. La revista alababa en especial la operativa de Thomson y la distribución de los paquetes mixtos de vacaciones tierra-mar a precios «muy asequibles». En la oferta turística de 1997, destaca un viaje combinado de 14 noches por el Mediterráneo, que incluía una semana de estancia en hotel y un crucero de la misma duración a bordo del buque fletado, *Island Breeze*.

Con una salida semanal desde Palma [de Mallorca] en su itinerario por el Mediterráneo, este verano ha tocado puerto en [La] Valeta (Malta), Messina, Nápoles, Ajaccio, Mahón, para terminar de nuevo en el puerto de Palma. La mayoría de los cruceristas del *Island Breeze* son de nacionalidad británica, turistas que han comprado el paquete en su país y son habituales clientes de Thomson. Normalmente están una semana en un hotel y en la segunda disfrutan del crucero<sup>56</sup>.

#### **6.4 EL GIGANTISMO Y OTRAS TENDENCIAS DE FINALES DEL SIGLO XX**

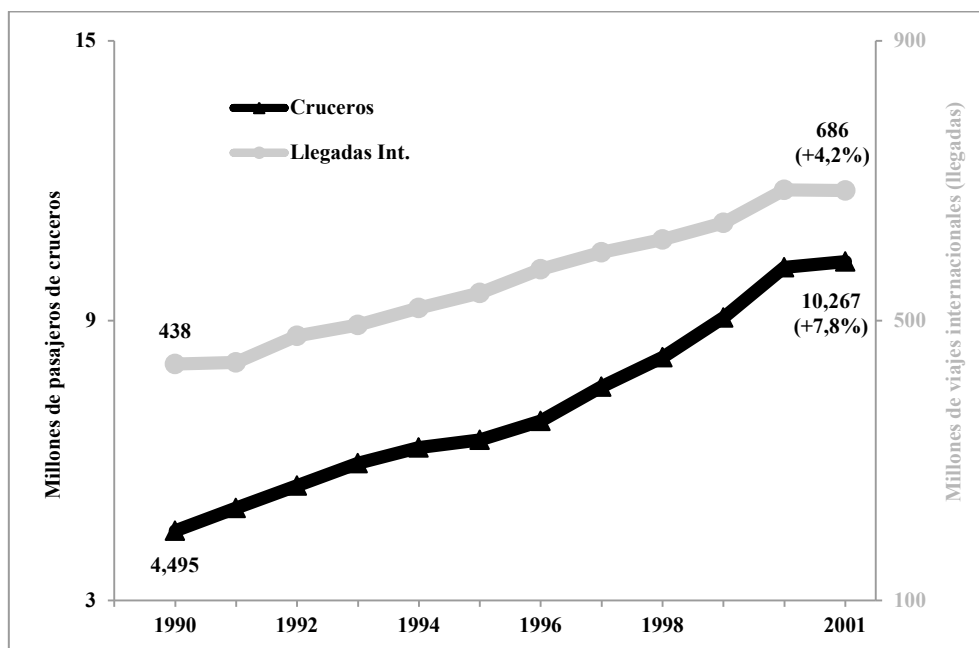
Antes de pasar a analizar los cambios en el lado de la oferta, es necesario hacer algunas aclaraciones sobre lo expuesto anteriormente. En estas últimas páginas se ha tratado de describir el desarrollo de la demanda de cruceros a finales del siglo XX, destacando reiteradamente el «imparable» aumento que tuvo lugar en ese período. Sin embargo, para valorar la magnitud de este proceso en sus justos términos hay que contextualizarlo en el marco general del sector turístico. Observando el gráfico 6.18, se constata que su crecimiento no fue un hecho aislado. Entre 1990 y 2001, la demanda mundial de viajes internacionales, medida en términos de llegadas, tuvo una tendencia ascendente similar, si bien con una tasa anual inferior a la de los cruceros (4,2% frente al 7,8%). Fue sobre todo en la segunda mitad de la década cuando se aprecia una mayor diferencia entre ambos volúmenes, siendo mucho más

<sup>55</sup> La cita en Drysdale (2000), 32.

<sup>56</sup> *Hosteltur*, nº 10, 1997, 6-14.

destacado el crecimiento del crucerismo. Otra lectura que se desprende hace referencia al escaso peso relativo de la demanda de cruceros dentro de la actividad turística en general. A pesar de los incrementos citados, en efecto, la cuota de los cruceros seguía siendo «relativamente pequeña»<sup>57</sup>. Su peso relativo había subido en 2001 del 1,03 al 1,5%, con poco más de 10.200.000 pasajeros frente a un total estimado de 686 millones de viajes internacionales.

**Gráfico 6.18 Evolución de las demandas mundiales de cruceros y los viajes internacionales (llegadas). Millones de pasajeros (1990-2001)\***



\* Entre paréntesis la tasa anual de crecimiento

Fuente: elaboración sobre datos de la Organización Mundial del Turismo (2003) y (2008)

De acuerdo con los informes de la OMT, la «importancia» del negocio crucerístico radicaba en su «magnitud económica y potencial de crecimiento, más que en su peso relativo en el sector turístico»<sup>58</sup>. A la vista de las cifras de los tres principales mercados emisores (Reino Unido, Alemania y Norteamérica), es evidente que el turismo de cruceros alcanzaba una cuota significativa sólo en éste último, con cerca del 9% sobre el conjunto de los viajes al extranjero (tabla 6.19). El porcentaje de la demanda británica y alemana era respectivamente del 1,3 y 0,5 por cien<sup>59</sup>.

A esta misma conclusión se llega si se utiliza la llamada Ratio de Penetración, que define el cociente porcentual entre la demanda real del producto y la población de un mercado. Hacia el año 2001, sólo en el Reino Unido se había superado el 1%, mientras que en el conjunto de Europa la media se situaba alrededor del 0,5%, muy lejos por tanto de la cuota alcanzada por el mercado

<sup>57</sup> Organización Mundial del Turismo (2003), 27.

<sup>58</sup> *Ibidem*, 19.

<sup>59</sup> Organización Mundial del Turismo (2003); Secretary of State for Trade and Industry of the United Kingdom (2002).

norteamericano (2,2%). En opinión de los expertos, estos datos eran claros indicadores del «enorme potencial» de crecimiento del negocio de los cruceros, lo que contribuía a consolidar el «clima de confianza» que se dio a finales del siglo pasado<sup>60</sup>.

**Tabla 6.19 Ratio de penetración de los cruceros en los principales mercados emisores (2001)**

PAÍS / REGIÓN	PASAJEROS (miles)	POBLACIÓN (millones)	RATIO DE PENETRACIÓN (%)
Norteamérica	6.906	316	2,2
Reino Unido	776	59.6	1,3
Alemania	392	83	0,5
Francia	274	59.6	0,5
Italia	255	57.7	0,4
Total Europa	1.992	378.6	0,5

Fuente: Secretary of State for Trade and Industry of the United Kingdom (2002)

Los argumentos que corroboran este optimismo no faltaban. Al aumento de la demanda en términos absolutos, hay que añadir los «elevados» índices de ocupación de los barcos. Como se observa en el gráfico 6.20, la respuesta del público se mantuvo con valores muy considerables. En términos generales, la ocupación del sector no se situó nunca por debajo del 90%, obteniendo un promedio por encima del 95% entre 1992 y 2001. Destacan en especial los resultados de las grandes navieras, Carnival y Royal Caribbean, cuyas flotas consiguieron una ocupación media anual superior al 100% entre los años 1996 y 2001<sup>61</sup>. Por todo ello, no era de extrañar que la oferta experimentase una fuerte expansión. La flota mundial se incrementó más del doble en términos de tonelaje entre 1991 y 2001 (gráfico 6.21). Más contenido fue el aumento de la capacidad de acomodación, aproximadamente el 77,6%, lo que supuso un incremento significativo en el promedio de espacio por pasajero del 31,6 al 36,8%.

Pero todos estos aumentos no derivaron de un crecimiento paralelo del número de barcos. La OMT contabilizaba a finales de 2001 un total de 183 embarcaciones de cruceros marítimos, esto es, dos menos que las que operaban diez años antes<sup>62</sup>. Esta situación se explica por dos causas diferentes. La primera fue la puesta en servicio de una nueva generación de buques de mayor porte. La segunda fue la baja generalizada de las unidades de antigua construcción, principalmente viejos ferries y

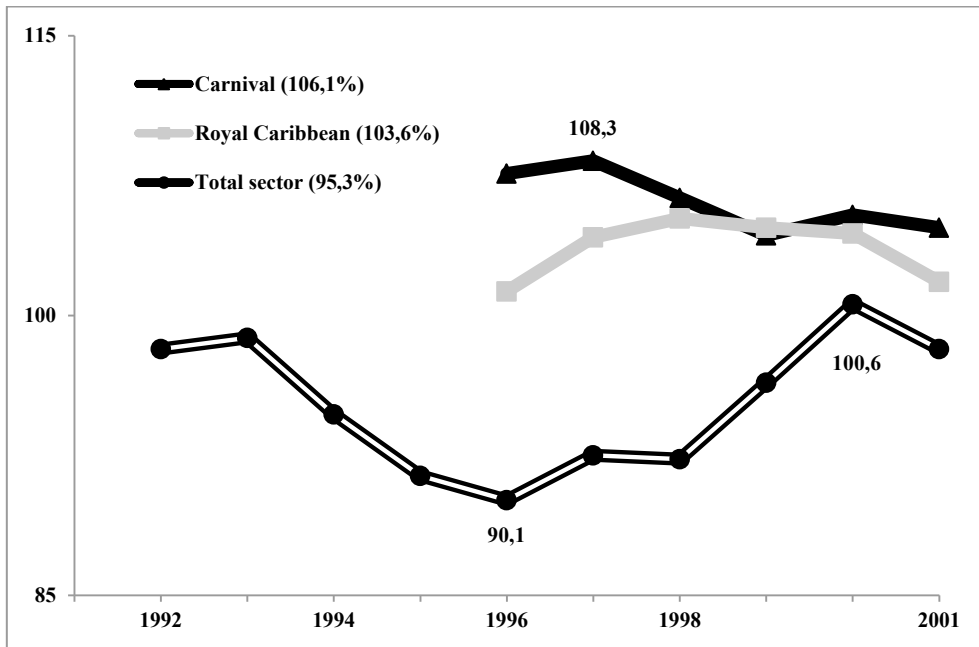
<sup>60</sup> Entre otros, Trippe (1997), Peisley (1999), Esteve (1999) y Kester (2003). En la misma dirección también Organización Mundial del Turismo (2003) y Secretary of State for Trade and Industry of the United Kingdom (2002).

<sup>61</sup> El hecho de que se supere el 100% de la capacidad de acomodación en el mercado de los cruceros, se debe a que «la oferta se calcula sin considerar las camas supletorias (...), mientras que la demanda contempla la ocupación real del buque»; Organización Mundial del Turismo (2008), 126

<sup>62</sup> Organización Mundial del Turismo (2003), 12. Existen discrepancias también en los estudios sobre la evolución de la oferta. Por ejemplo, si la OMT computaba un total de 183 buques de cruceros con capacidad para 212.900 pasajeros, para Cruise Industry News había 223 barcos de cruceros y alrededor de 237.000 camas en base doble a principios de 2002. Esta diferencia radica quizás en el diferente criterio que utilizan las dos fuentes. La primera sólo contempla los buques que efectúan «cruceros oceánicos o marítimos», excluyéndose por lo tanto los llamados «cruceros costeros»; Murias (2002), 86.

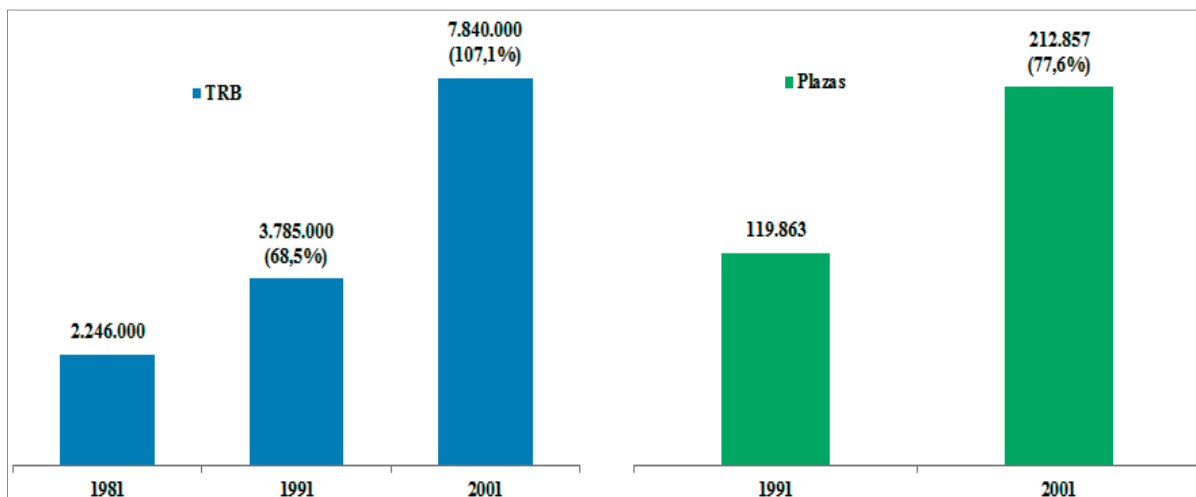
transatlánticos de línea. Ambos procesos provocaron, por primera vez, una disminución significativa de la edad media del conjunto de la flota. En tan sólo 10 años, entre 1991 y 2001, la flota mundial registró un descenso medio de 5 años, de 19,8 a 14,8 años<sup>63</sup>.

**Gráfico 6.20 Índices de ocupación de la flota mundial de los cruceros. Porcentajes (1992-2001)\***



\* Los porcentajes de Royal Caribbean y Carnival hacen referencia al período 1996-2001  
Fuente: Organización Mundial del Turismo (2003) y (2008)

**Gráfico 6.21 Evolución de la flota mundial de cruceros TRB (1981, 1991, 2001). Plazas (1991, 2001)\***

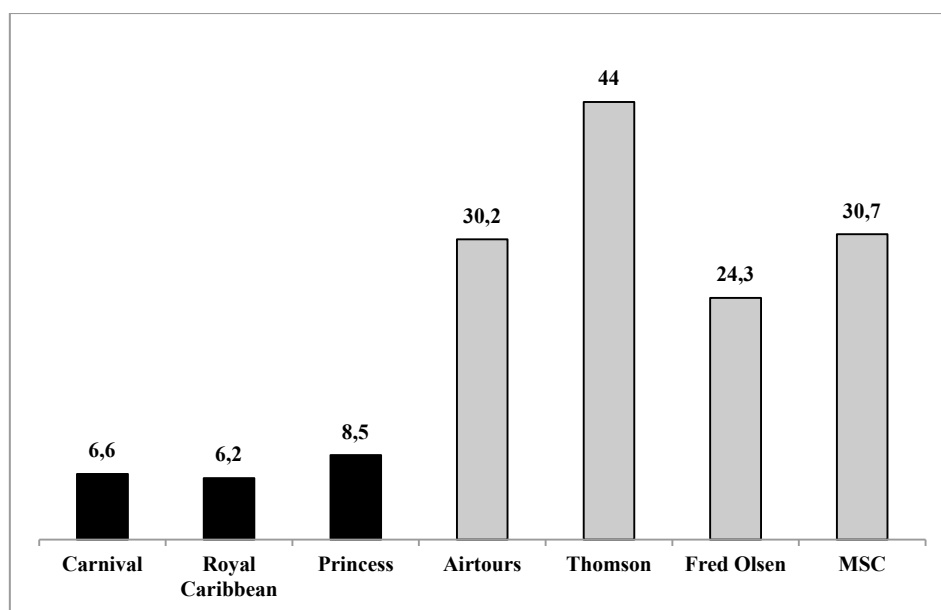


\* Entre paréntesis el aumento porcentual respecto a la década anterior  
Fuente: datos de *Cruise Travel*, 1981-2001; *Guía Berlitz*, 1986-2001; Organización Mundial del Turismo (2003)

<sup>63</sup> Elaboración sobre datos de *Guía Berlitz*, 1991-2001 y Organización Mundial del Turismo (2003).

Estas cifras esconden una realidad muy dispar, según se evidencia en el gráfico 6.22. Por un lado se situaban la mayoría de las compañías europeas, incluyendo los touroperadores británicos o las navieras Fred Olsen y MSC, cuyos barcos solían tener una edad muy avanzada<sup>64</sup>. Por el otro estaban las grandes navieras norteamericanas, Carnival, Royal Caribbean y Princess, que se caracterizaban por una constante modernización de las propias flotas. Como respuesta al crecimiento de la demanda, estas compañías optaron por la construcción de buques cada vez más grandes.

**Gráfico 6.22 Edad media de la flota de varios operadores de cruceros  
Número de años (31 de diciembre de 2001)**



Fuente: Kester (2003)

La llamada «fiebre del gigantismo», similar en algunos aspectos a lo ocurrido en el transporte de línea en la primera mitad del siglo XX, tiene su mejor ejemplo en la puesta en servicio del *Carnival Destiny* a finales de 1996. Siendo el primer buque de pasaje con porte superior a las cien mil toneladas, y el primero no apto para transitar por el Canal de Panamá a causa de sus excesivas dimensiones (buque *post-panamax*), su llegada significó el «comienzo de una nueva era» en la historia del crucerismo. En un amplio artículo publicado por la revista *Cruise Travel*, así se resumía el sentir general de los primeros pasajeros del buque estadounidense: «*the first thing one has to do is to try to forget, if possible, that the ship is so huge*»<sup>65</sup>. Unos pocos datos técnicos son por sí solo suficientes para corroborar esa impresión sobre el undécimo barco de nueva construcción de la compañía *Carnival*: 272 m. de eslora; más de 35 m. de manga, 12 cubiertas de pasajeros; 1.321 cabinas con cabida máxima para 3.400 clientes, al margen de unos 1.000 tripulantes (tabla 6.23). Pero el estreno del *Destiny*, al

<sup>64</sup> Organización Mundial del Turismo (2003), 90-97. Obviamente había excepciones a esta conducta generalizada; por ejemplo, la compañía alemana Hapag Lloyd, que había adquirido cuatro nuevos barcos (*Bremen, Hanseatic, Columbus y Europa*) entre 1990 y 1999.

<sup>65</sup> *Cruise Travel*, nº 2, 1997, 20-22.

que siguieron los gemelos *Triumph* y *Victory*, fue sólo el comienzo de esa peculiar competición entre los grandes operadores. En mayo de 1998, Princess Cruise estrenó el *Grand Princess*, que si bien tenía menor capacidad de acomodación, superaba al buque de *Carnival* tanto en tonelaje (108.800 TRB), como en eslora (290 m.), manga (36 m.) y número de cubiertas públicas (13). Y todas estas medidas se quedan incluso pequeñas si se comparan con las del *Voyageur of the Seas*, la nueva unidad de transporte que Royal Caribbean introdujo en noviembre de 1999. Más de 137.000 toneladas brutas, con capacidad de transporte para más de 5.000 personas, entre clientes y tripulación (tabla 6.23).

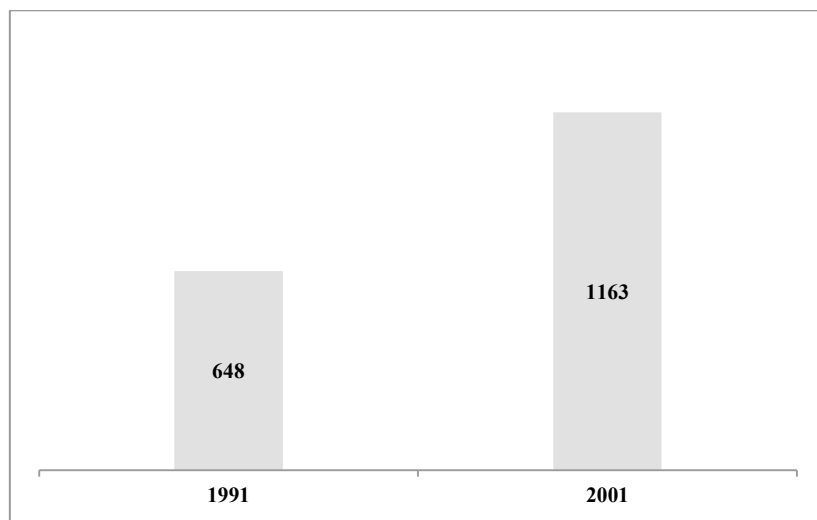
La aparición de este tipo de embarcación supuso un elevado crecimiento del promedio de la capacidad de ocupación de la flota mundial de cruceros. En tan sólo 10 años, entre 1991 y 2001, se produjo un aumento cercano al 80%, pasando de las 648 plazas de 1991 a las 1.163 plazas en ocupación doble de 2001 (gráfico 6.24).

**Tabla 6.23 Principales datos técnicos de los buques *Destiny*, *Gran Princess* y *Voyageur of the Seas* (1996, 1998, 1999)**

Barco	Naviera	TRB	Eslora (m.)	Manga (m.)	Cubiertas	Capacidad doble	Capacidad máxima	Tripulantes
<b>Destiny</b>	Carnival Cruise	101.353	272	35,3	12	2.642	3.400	1.000
<b>Grand Princess</b>	Princess Cruise	108.806	290	36	13	2.600	3.100	1.100
<b>Voyageur of the Seas</b>	Royal Caribbean	137.280	311	47,4	14	3.114	3.838	1.176

Fuente: ediciones de la *Guía Berlitz*, 1996-2000

**Gráfico 6.24 Capacidad media de ocupación de la flota mundial de cruceros  
Número de plazas en ocupación doble (1991, 2001)**



Fuente: ediciones de la *Guía Berlitz*, 1991,1992, 2001, 2002

Como justamente se ha señalado, detrás de este tipo de proyectos había un objetivo estrictamente económico. Las empresas persiguen la obtención de mejores «economías de escala en el segmento



medio-bajo del mercado»<sup>66</sup>. Las elevadas inversiones –el *Voyageur of the Seas* tuvo un coste de construcción de unos 500 millones de dólares– suelen compensarse con el considerable aumento de la capacidad de acomodación, lo que se traduce en una disminución del coste unitario por pasajero, y una política tarifaria mucho más competitiva. No obstante, la estrategia es mucho más compleja. Ross Dowling nos da una primera clave para su comprensión:

*The larger ships offer a greater choice of facilities and activities. The changeover from cruise ships to floating resorts can only be completed when the ships are large to accommodate the kind of leisure and entertainment facilities that are available in lavish hotels ashore*<sup>67</sup>.

Además de incrementar el número de camas, las grandes navieras se prodigan en ampliar, innovar y diversificar la oferta de ocio a bordo, siguiendo el ejemplo de los grandes complejos vacacionales. El modelo tiene que cumplir con dos requisitos clave. Ante todo ser de aliciente para la captación de los diferentes tipos de clientela, tratando de satisfacer sus gustos y aspiraciones. Una buena muestra de ello reside en el enfoque de Carnival para atraer a las familias con niños. El *Destinity* incorporó el *Children's Club*, un gran espacio que se distribuía en dos cubiertas<sup>68</sup>. Además, la empresa estadounidense puso en marcha el *Camp Carnival*, un «completo» programa de entretenimiento «para mantener ocupados a los chicos y proporcionar un inusual apoyo para los padres»<sup>69</sup>. El servicio abarca distintas actividades en función de la edad, separando a los niños en cuatro niveles, desde los dos hasta los quince años. Otra prueba palpable de esta estrategia procede de las novedosas instalaciones deportivas del *Voyager of the Seas*: un campo de golf de nueve hoyos, una pista de patinaje sobre hielo, e incluso un rocódromo de altura de 10 metros instalado en la parte exterior más alta del barco<sup>70</sup>.

Pero la ampliación de la oferta de ocio y entretenimiento responde al propósito de incrementar los ingresos a bordo, y con ello compensar la progresiva disminución de los precios de venta de los cruceros. Se trataba, por lo tanto, de incorporar el mayor número de servicios generadores de ingresos extra y fomentar su consumo<sup>71</sup>. Por ejemplo, si los servicios del *Camp Carnival* durante el día estaban incluidos en el precio del viaje, el programa también contemplaba la posibilidad de participar en una «fiesta de pijama» por las noches, por el «módico» precio de 5\$ por hora. Al mismo tiempo, la empresa ponía a disposición de los padres de los niños menores de dos años un servicio adicional de canguro, tanto por la noche como por el día, e incluso durante las escalas<sup>72</sup>. Por otra parte, la gratuidad del acceso a las pistas de hielo de los barcos de Royal Caribbean se compensa con el alquiler de los patines, que por aquel entonces tenía un coste de 5\$ por persona. De acuerdo con esa tendencia, se encuadra la ampliación y mejora del espacio destinado a los casinos. El *Millionaire's Club* del

<sup>66</sup> Organización Mundial del Turismo (2003), 50; Dowling (2006), 7; Esteve (2000), 610.

<sup>67</sup> Dowling (2006), 7-8.

<sup>68</sup> *Guía Berlitz*, 2001.

<sup>69</sup> *Cruise Travel*, nº 2, 2000, 39, (traducción del autor). El programa *Camp Carnival* se inauguró en 1992 a bordo de los buques *Fantasy* y *Ecstasy*.

<sup>70</sup> *Cruise Travel*, nº 3, 2000, 21.

<sup>71</sup> Klein (2006), 263.

<sup>72</sup> *Cruise Travel*, nº 2, 2000, 39.

*Carnival Destiny* simboliza a la perfección esta política. Entre otras diversiones, el buque contaba con más de 320 máquinas tragaperras<sup>73</sup>. En los barcos de la compañía Princess, en cambio, empezó a generalizarse a finales de los noventa el cobro de los helados de la Haagen Dazs, a pesar de las críticas de su clientela. Por todo ello, no es de extrañar que el buque *Sun Princess* alcanzara en 1997 una media de 6 millones de dólares semanales en concepto de ingresos a bordo<sup>74</sup>.

Todas estas medidas encarnan el fin de la fórmula *all-inclusive*, que era inherente al propio concepto de crucero turístico. Por el contrario, empezó a generalizarse el sistema *add-on*, es decir, el pago de los servicios adicionales. De este modo, según resumía el diario *The Times* en verano de 2001, «*time spent at sea is simply a matter of getting from A to B with an emphasis on cajoling those trapped inside into spending their money on shopping, drinks, and other extras*»<sup>75</sup>. La nueva estrategia supone la ubicación estratégica de bares, pubs, restaurantes a la carta, tiendas, casinos y demás puntos de servicios. Estos establecimientos deben «estar en zonas cercanas a las vías peatonales más utilizadas»<sup>76</sup>. Las apreciaciones de Dickinson y Vladimir sobre este aspecto resultan muy reveladoras:

Un buen diseño de los barcos incorpora muchos bares y puntos de servicio. La idea es que puedas conseguir una bebida donde quiera y cuando quiera que la desees. No menos importante, los diseñadores son conscientes de que la venta de bebidas suele responder tanto a una compra impulsiva como a una compra planificada, de ahí que los bares tengan que estar situados en zonas de mucho tráfico. En un barco con un diseño bien planteado, el camino más fácil entre tu cabina y el comedor te hace pasar por salones de algún tipo, donde puedes pararte a tomar una copa antes de cenar o después. Y debido a que la mayoría de los barcos navegan en aguas cálidas, también debe haber un bar bien visible junto a la piscina (¡o incluso dentro!). Algunas compañías llegan incluso a colocar camareros cerca de la biblioteca por si los pasajeros quieren tomar una copa mientras hojean los libros. El secreto, naturalmente, consiste en que los pasajeros no perciban que se espera a que consuman una bebida. Hay pasajeros quejándose que en algunos barcos no puedan sentarse «sin que alguien intente venderles alguna bebida». Por el contrario, existe el caso de quienes lamentan que «no hay alrededor un sitio para comprarla»<sup>77</sup>.

Es bien sabido que estas técnicas de ventas no son exclusivas del sector de los cruceros. Lo mismo ocurre en otros complejos vacacionales, así como en los grandes centros comerciales o las modernas estaciones aeroportuarias. Al fin y al cabo, los grandes buques de cruceros no son sino un reflejo de los «intereses y estilos» dominantes, tal como apuntaba la revista *Cruise Travel* en un breve artículo publicado en 1997 bajo el significativo título «*Bigger is Better*»<sup>78</sup>.

El crecimiento de Royal Caribbean y Carnival Cruise no se circunscribe al tamaño de sus unidades de transporte. La expansión de las respectivas flotas fue igual de «asombrosa», y siguió un ritmo casi paralelo en ese transcurso. A comienzos del nuevo siglo, disponían de unas flotas muy parecidas, tanto en tonelaje (gráfico 6.25) como en capacidad de alojamiento (gráfico 6.26). Juntas sumaban más de 66.000 plazas, esto es, poco menos de un tercio del total de la oferta mundial. La expansión de

---

<sup>73</sup> *Guía Berlitz*, 2001.

<sup>74</sup> Klein (2006), 264.

<sup>75</sup> La cita en Klein (2006), 263.

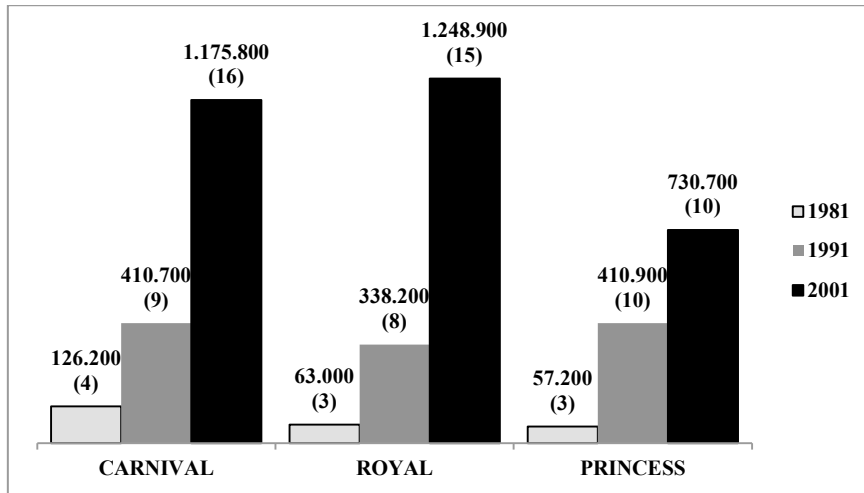
<sup>76</sup> Weaver (2005), 66.

<sup>77</sup> Dickinson y Vladimir (1997), 255; la traducción del texto en Weaver (2005), 74.

<sup>78</sup> *Cruise Travel*, nº 2, 1997, 66.

Princess Cruise siguió un rumbo diferente. Tras alcanzar las mayores tasas de crecimiento durante los años ochenta, el desarrollo de esta compañía fue a menos. Aunque su oferta de camas aumentó casi un 70% entre 1991 y 2001, el número de barcos seguía siendo el mismo.

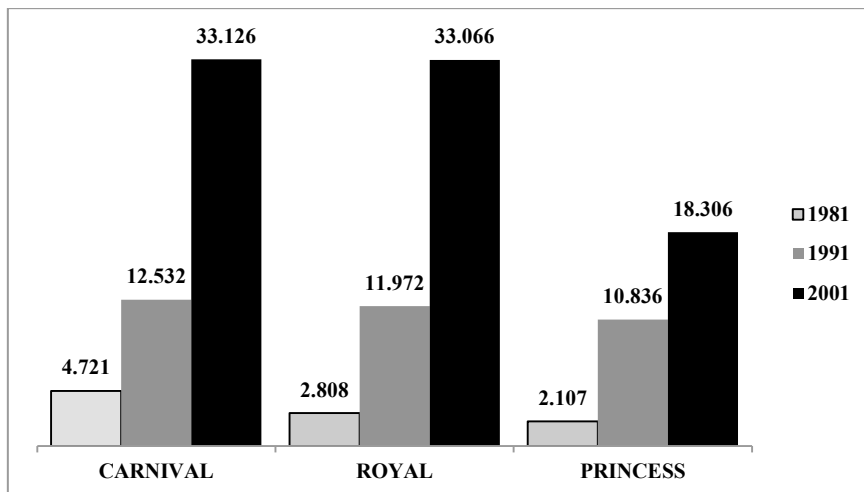
**Gráfico 6.25 Evolución de las flotas de Carnival Cruise, Royal Caribbean y Princess Cruise. TRB (1981, 1991, 2001)\***



\* Entre paréntesis, el número de embarcaciones

Fuente: datos de *Cruise Travel*, 1981-2001; *Guía Berlitz*, 1986-2001; Organización Mundial del Turismo (2003)

**Gráfico 6.26 Evolución de las flotas de Carnival Cruise, Royal Caribbean y Princess Cruise. Capacidad de alojamiento en ocupación doble (1981, 1991, 2001)**



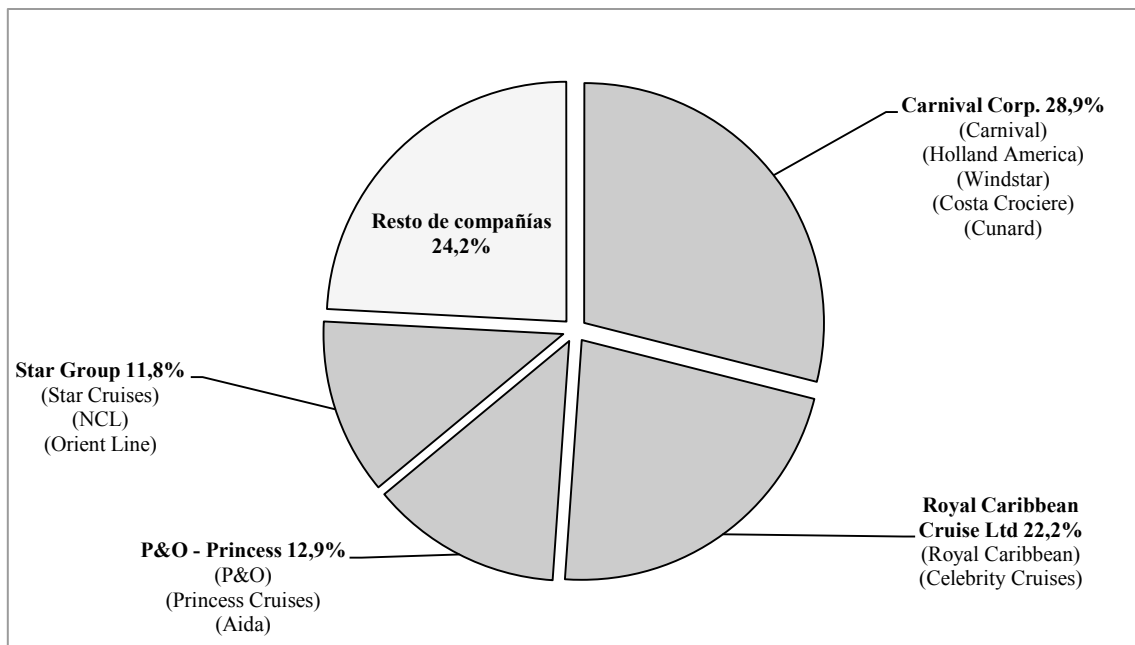
Fuente: datos de *Cruise Travel*, 1981-2001; *Guía Berlitz*, 1986-2001; Organización Mundial del Turismo (2003)

Al crecimiento de las flotas, hay que sumar la expansión de los respectivos grupos de pertenencia. En especial, destacan los movimientos empresariales que emprendieron. Tras la compra de la marca de lujo Seabourn en 1992, el grupo Carnival se orientó hacia el emergente mercado europeo. Entre 1997

y 1998, adquirió Costa Crociere y Cunard<sup>79</sup>. Y siempre con mira a reforzar su posición en el viejo continente, se encuadra el ingreso de Carnival Corporation en el accionariado del tour operador Airtours en abril 1996<sup>80</sup>. El efecto «catalizador» del mercado europeo, desde la doble perspectiva de emisor y destino, se hace visible también en las operaciones del grupo P&O-Princess. En 1999, el grupo británico se hizo con el control de la naviera alemana Aida y del touroperador Seetours<sup>81</sup>.

Por su parte, Royal Caribbean dio comienzo a su expansión externa con la compra de Celebrity Cruises en 1997. Ésta última acrecentó la propia flota hasta disponer de 8 embarcaciones en 2001. A todo ello, hay que añadir la entrada en escena de Star Cruises. Encabezado por la homónima naviera, que dio comienzo a sus actividades en la primera mitad de los años noventa, la compañía asiática adquirió Norwegian Cruise Line en el año 2000. En esta última operación incluyó también la incorporación de la marca Orient Lines y su buque *Marco Polo*<sup>82</sup>. En resumidas cuentas, la oferta cruceística ya se caracterizaba a comienzos del siglo XXI por una situación muy cercana a un oligopolio. La situación dominante de los cuatro grupos empresarial se puede observar en el gráfico 6.27. Juntos sumaban más del 75% de la oferta mundial de plazas.

**Gráfico 6.27 Estructura empresarial de la flota mundial de cruceros  
Principales grupos en términos de plazas (31 de diciembre de 2001)**



Fuente: Secretary of State for Trade and Industry of the United Kingdom (2002); Kester (2003)

<sup>79</sup> Peisley (1999), 12-18; Weaver (2007), 271.

<sup>80</sup> La participación inicial del 28% se redujo al 25% en junio de 2001; Secretary of State for Trade and Industry of the United Kingdom (2002).

<sup>81</sup> *Ibidem*.

<sup>82</sup> Organización Mundial del Turismo (2003), 80-83.

## 6.5 EL MERCADO ESPAÑOL: DE LOS «FRACASOS» DE LA TRASMEDITERRÁNEA A LOS «ÉXITOS» DE 2001

Cuando la revista *Cruise Travel* empezó a publicar los primeros datos sobre la oferta mundial de cruceros en 1981, no había ninguna naviera española que operaba en este tráfico. Tras el abandono de las compañías Ybarra y Aznar, hubo que esperar hasta mediados de los ochenta para poder encontrar otra iniciativa de ámbito nacional. La protagonista de esta nueva incursión fue la empresa pública Trasmediterránea, que implementó en verano de 1984 un programa regular de 7 noches de viajes por el Mediterráneo Occidental<sup>83</sup>. Con salida los sábados de Barcelona, el itinerario circular se componía de las siguientes escalas: Niza, Livorno, Civitavecchia, Ajaccio, Porto Torres y Palma de Mallorca (figura 6.28). A este fin, se consideró «oportuno» utilizar el *Las Palmas de Gran Canaria*, un buque mixto en actividad desde 1967 con capacidad de ocupación para un total de 750 pasajeros<sup>84</sup>.

Figura 6.28 Anuncio de cruceros a bordo del ferry *Las Palmas de Gran Canaria* (1984)



Fuente: *La Vanguardia*, 28 de junio de 1984

En la siguiente temporada invernal, la empresa española optó por trasladar el ferry a las Islas Canarias para dar inicio a una serie de cruceros de corta duración. Las nuevas operaciones se emprendieron el 28 de diciembre, no sin antes haber llevado a cabo un «importante despliegue publicitario» que incluyó varias reuniones promocionales con las agencias de viajes y «otras representaciones» locales<sup>85</sup>. A pesar de ello, el resultado no fue nada positivo. Debido a la «escasa respuesta del

<sup>83</sup> La nacionalización de la compañía se materializó en virtud del Real Decreto 2886/1977, BOE nº 278 del 21 de noviembre de 1977, 25423-25424.

<sup>84</sup> Compañía Trasmediterránea (1998), 182. Si bien la capacidad total de acomodación estaba estimada en 750 pasajeros, hay que tener en cuenta que al tratarse de un ferry, esta cifra incluía tanto el número de camas como el de las butacas, *Lloyd's Register of Shipping*, 1984-1985.

<sup>85</sup> Compañía Trasmediterránea (1998), 182. Sobre esta breve experiencia de la Trasmediterránea, Paniagua (2005), 137-139.

público», la Trasmediterránea se vio obligada a suspender esta segunda propuesta a mediados de enero, reemplazándola finalmente con una única travesía en la primera semana de abril con motivo de las vacaciones de Semana Santa<sup>86</sup>. Pero esto fue sólo el prelude. La experiencia turística duró tan sólo unos meses más. A principios de otoño, tras efectuar un último crucero entre Barcelona y La Coruña, y operar posteriormente como «hotel flotante» en Amberes durante la celebración de un festival de arte internacional, el ferry fue amarrado en el puerto de Palma de Mallorca «a la espera de acontecimientos»<sup>87</sup>.

Se ponía así fin a la primera aventura crucerística de la naviera pública española, con un balance más bien negativo. Las causas que llevaron a este desenlace son básicamente dos. Ante todo, cabe señalar que la iniciativa tuvo lugar en una época de crisis del negocio en el mercado europeo. Una prueba de ello procede de Barcelona, el puerto cabecera de la mayoría de las operaciones del buque español. De acuerdo con el gráfico 6.29, el tránsito de los cruceros recogió los peores registros a mediados de los años 1980. El movimiento portuario tocó fondo en 1985 con un mínimo de 114 escalas. Sólo a finales de la década se aprecia una efectiva recuperación. La evolución del puerto catalán es un reflejo de la coyuntura que vivían otras importantes estaciones marítimas del Mediterráneo. El tráfico portuario de Venecia, por ejemplo, muestra muy claramente cuál fue la tendencia general en la década de los ochenta: una fase de estancamiento en la primera mitad, y una constante recuperación en los últimos años (gráfico 6.30). La segunda razón que podría explicar el primer fracaso de la Trasmediterránea hay que buscarla en las características de la embarcación. La naviera española puso en marcha el proyecto por medio de un ferry, y sin haber efectuado las oportunas reformas para convertirlo en una unidad de crucero.

En otras palabras, el *Las Palmas de Gran Canaria* no reunía las condiciones necesarias para esta actividad. De hecho, después de su venta a la Marítima Albatros en 1986, los nuevos propietarios optaron por una «profunda remodelación» con el fin de transformarlo en una verdadera embarcación de crucero<sup>88</sup>. Integrado por la propia Trasmediterránea, la Unión Naval de Levante y la compañía Fletamentos Marítimos, el consorcio español llevó a cabo las reformas gracias a un «crédito oficial» de 1,9 millones de pesetas que fue concedido por el Banco de Crédito Industrial<sup>89</sup>. Entre otros cambios, se redujo la capacidad de acomodación del barco, a la vez que todas las cabinas dispondrían finalmente de un baño privado.

*After an extensive refurbishment, this former Spanish ferry sports a sleek new cruise ship look, new twin funnels, most public rooms set below accommodation decks (...). This ship will provide a very comfortable cruise experience*<sup>90</sup>.

<sup>86</sup> Un anuncio del viaje de Semana Santa en *La Vanguardia*, 12 de marzo de 1985.

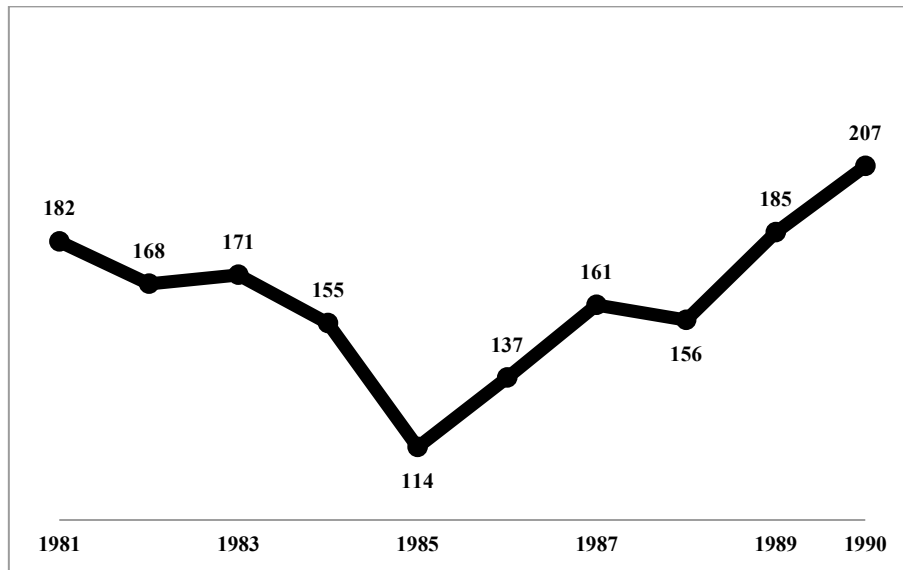
<sup>87</sup> Compañía Trasmediterránea (1998), 182.

<sup>88</sup> *Ibidem*. La sociedad anónima Marítima Albatros se constituyó oficialmente el 14 de febrero de 1986, día en que se produjo la baja definitiva del ferry *Las Palmas de Gran Canaria* de la flota de Trasmediterránea.

<sup>89</sup> BOCG, Serie D, n° 138 del 27 de septiembre de 1994, 50-51, y BOCG, n° 173 del 20 de diciembre de 1994, 172-173.

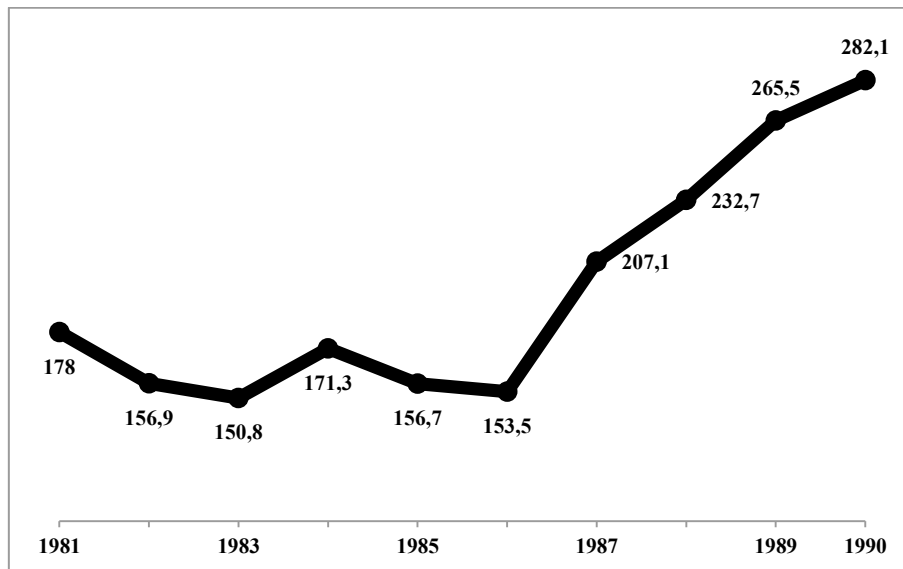
<sup>90</sup> *Guía Berlitz*, 1989.

**Gráfico 6.29 Evolución del tráfico de cruceros en el puerto de Barcelona  
Número de escalas (1981-1990)**



Fuente: G.P WILD, *Cruise Industry Statistical Review*, 2005

**Gráfico 6.30 Evolución del tráfico de cruceros en el puerto de Venecia  
Miles de pasajeros (1981-1990)\***



\* No se incluyen los pasajeros en tránsito

Fuente: datos de Peisley (1992)

Pero en lugar de ejercer la explotación directa del buque y apostar por el mercado nacional, el armador español optó por el fletamento a «casco desnudo» a favor de una compañía extranjera<sup>91</sup>. La gestión del

<sup>91</sup> El arrendamiento a casco desnudo de un barco o *bareboat charter* es el contrato por el cual una parte (el fletante) se obliga a poner a disposición de la otra (el fletador) una embarcación desarmada y sin tripulación por un tiempo determinado, transfiriendo con ello la tenencia, la explotación y por tanto la gestión náutica de la unidad cedida.

barco pasó a manos de la Crown Cruise Line, una empresa con base en Florida especializada en la oferta de viajes de corto recorrido por el Caribe y Bahamas. Bajo el nombre de *Crown del Mar*, el buque reanudó las operaciones desde el puerto de Palm Beach en diciembre de 1988, realizando cruceros de 2 noches a Nassau (de viernes a domingo) y 5 noches por Key West, Cancún y Cozumel (de domingo a viernes)<sup>92</sup>.

Tras la fugaz incursión a mediados de los ochenta, la compañía estatal Trasmediterránea regresó al mercado de los cruceros en 1994. En esta ocasión, lo hizo por medio de una de sus empresas filiales, la Agencia Schembri<sup>93</sup>. En ese transcurso, la industria había dado pasos de gigante, como se vio anteriormente. El negocio daba muestras de una gran vitalidad y enormes márgenes de crecimiento. Este último atributo se hacía especialmente aplicable al contexto español. España disponía del «mayor potencial» como mercado emisor de cruceros en Europa, junto a Alemania, Reino Unido, Francia e Italia<sup>94</sup>. A esta conclusión se llegaba básicamente por la convergencia de dos razones. En primer lugar, estaba el crecimiento económico del país, lo que se traducía en una mejora generalizada de la «capacidad de compra» de los españoles. Tras el ingreso en la Comunidad Económica Europea, la economía española había crecido a un ritmo anual por encima del 4% entre 1986 y 1991, a pesar de las primeras muestras de deceleración en los dos años siguientes. En segundo lugar, se valoraba positivamente el hecho de que la industria turística en España, tradicionalmente receptora, empezara a dirigir su atención hacia la demanda interna. En cualquier caso, según Tony Peisley, el proceso de expansión del crucerismo en España estaba supeditado a la creación de una compañía naviera autóctona o bien dirigida «específicamente» al público español<sup>95</sup>.

Bajo este propósito nació el proyecto Royal Hispania, la marca comercial de la división de cruceros de la Agencia Schembri. Uno de sus máximos directivos, Francisco Sainz, considera que el nuevo escenario de los años noventa brindaba varias «oportunidades de negocio»<sup>96</sup>. En el seno de la entidad, se divisaba la ausencia de un producto «creado y dirigido» a la demanda española, así como la posibilidad de «acercar» por primera vez el crucerismo a las clases medias: «nuestra política de precios ajustados tiene por objetivo llegar a un público más amplio, dándole acceso a un sistema de vacaciones distintas, sin barreras de idiomas, de moneda o de costumbre»<sup>97</sup>. Se hacía patente que el crucero estaba dando el «gran salto» también en Europa, al convertirse en un producto accesible al

---

<sup>92</sup> Un anuncio de los cruceros en *Cruise Travel*, nº 1, 1989, 99. Creada por iniciativa de un empresario noruego, la Crown Cruise Line empezó a operar en 1984 desde San Diego (California) con el buque *Viking Princess*. Un año después, trasladó su base operativa en Palm Beach; *Cruise Travel*, nº 2, 1989, 41-42.

<sup>93</sup> A comienzos de los años noventa, el conglomerado público *Trasmediterránea* estaba constituido, entre otras compañías, por la Agencia Schembri SA, de la que poseía el 100% de su capital social. Antes de entrar en el negocio de los cruceros turísticos, ésta última, que tenía su sede en Palma de Mallorca, desempeñaba principalmente las funciones de agencia de consignación y aduanas; Compañía Trasmediterránea (1998), 14-15; Sainz (2000), 77.

<sup>94</sup> Peisley (1992), 21.

<sup>95</sup> *Ibidem*.

<sup>96</sup> Sainz (2000), 77-91.

<sup>97</sup> Fragmento de una entrevista a Narciso de Foxà, entonces Director Comercial de Royal Hispania; *La Vanguardia*, 30 de julio de 1994, 48.



usuario medio. Los medios de prensa españoles, por su parte, destacaban el importante cambio cualitativo en el perfil socioeconómico del crucerista, poniendo énfasis en el nuevo «ambiente» que se respiraba a bordo de los barcos.

Lejos quedan pues aquellos tiempos en que hacían regularmente escalas en los puertos españoles los dos estupendos buques estadounidenses *Constitution* e *Independence*, llamados por algunos: los cruceros de las viudas. Pues abundaban las damas de ese estado civil, luciendo valiosas joyas y pieles magníficas, con muchos años sobre sus espaldas, entregadas al goce de los viajes turísticos por mar, posibilitados por la confortable situación económica que les habían deparado sus difuntos esposos<sup>98</sup>.

Los directivos de Royal Hispania confiaban en el «potencial» de la industria crucerística europea, cuyas tasas de crecimiento se mostraban «muy superiores a otros subsectores de la actividad turística». Hacían hincapié en el desarrollo que estaba registrando el negocio «en países de nuestro entorno», especialmente en los mercados italiano y francés<sup>99</sup>. Si se toma como referencia el año 1993 –el año anterior al estreno de la empresa española–, la demanda de cruceros marítimos en Francia e Italia ascendía respectivamente a 118.000 y 90.000 pasajeros. Esta situación estaba en «contraposición» a lo que ocurría en España, donde el tráfico emisor se había estancado en torno a los 18.000 cruceristas<sup>100</sup>. Pero al margen de los valores absolutos, lo más significativo reside en la evolución que había originado esta diferente realidad. El crecimiento de la demanda en Francia, por ejemplo, se atribuía en gran medida a los cambios que se habían producido en el lado de la oferta. Algunos importantes operadores turísticos nacionales, como Accor y Club Méditerranée, habían hecho su irrupción en el sector, aun siguiendo una diferente estrategia. El «poderoso» grupo hotelero había participado en el plan de expansión de la principal naviera francesa de cruceros, Paquet Croisieres, lo que se materializó principalmente con la compra de la naviera de lujo Ocean Cruise Line<sup>101</sup>. Por su parte, Club Méditerranée creó una propia división de cruceros. En 1990 dio comienzo a las operaciones con el velero *Club Med I*, al que siguió dos años después el buque gemelo *Club Med II*. Como resultado, el tráfico de cruceristas de nacionalidad francesa se situó en 1992 por encima de los 110.000 pasajeros, esto es, más del doble de la cifra registrada a mediados de los ochenta<sup>102</sup>. En cuanto al mercado italiano, el crecimiento más sostenido se produjo en los primeros años noventa. En ese transcurso empezó a asomar la Mediterranean Shipping Cruises (MSC), que tomaba el relevo de la antigua

---

<sup>98</sup> *Editur*, n° 1610, 1991, 20.

<sup>99</sup> Sainz (2000), 77-91.

<sup>100</sup> Estos datos de la Passenger Shipping Association en Esteve (1999), 631. La información de la PSA sobre el movimiento de cruceristas franceses no coincide con la que aporta la entidad francesa Croisimer, que cifra la demanda francesa en 129.000 pasajeros; Peisley (1998), 15. Éste último también estima que la demanda anual de los españoles en 1990 se situaba alrededor de 25.000 pasajeros, si bien añade que «la falta de una información fiable hacía de esta cifra una mera suposición»; Peisley (1992), 21, (traducción del autor).

<sup>101</sup> *Cruise Travel*, n° 1, 1992, 69. La compañía Ocean Cruise, una entidad de capital suizo, se había constituido en 1983 con el objetivo principal de fomentar el crucerismo de lujo en el Mediterráneo; *Cruise Travel*, n° 2, 1988, 24-25.

<sup>102</sup> Peisley (1992), 21.

naviera Lauro<sup>103</sup>. En definitiva, todo indicaba que las condiciones eran favorables. El momento parecía el más oportuno para la entrada de un operador español en el sector de los cruceros.

A lo largo de sus cinco años y medio de actividad, entre julio de 1994 y noviembre de 1999, la Royal Hispania empleó el buque *Don Juan*. Esta última decisión marcó sin duda alguna la trayectoria «negativa» de la compañía estatal. El barco de crucero español *Don Juan* era en realidad la nueva versión del antiguo *Crown del Mar*, esto es, del viejo ferry *Las Palmas de Gran Canaria* de la naviera Trasmediterránea. Con el fin de aportar una mejor comprensión de los hechos, es necesario a este punto dar un pequeño paso atrás. Como se dijo anteriormente, el barco había sido fletado en 1988 para su explotación como unidad de cruceros en el mercado estadounidense. Pero la operación puesta en marcha por su propietario y armador —el consorcio español Marítima Albatros—, no había dado los frutos esperados. El contrato de alquiler que se había firmado por un período de once años, tuvo una vigencia efectiva de tan sólo dos años. «Problemas societarios» de la compañía fletadora, así como la «caída» que sufrió el dólar estadounidense con respecto a la moneda española en ese transcurso —el flete se había fijado en pesetas— fueron las razones oficiales que motivaron el cese de las actividades del *Crown del Mar*, y con ello el fin del consorcio español<sup>104</sup>.

Tras hacer su regreso a España en enero de 1991, el buque fue embargado por el Banco Exterior de España por «impago de hipoteca». Durante más de tres años, el *Crown del Mar* permaneció «inactivo» en un muelle del puerto de Barcelona. Sólo a comienzos de 1994, como confirmaría el Ministro de Transporte en el Congreso ante las reservas de la oposición, la compañía pública Trasmediterránea volvió a hacerse con la propiedad de la embarcación. Por medio de una de sus filiales, la mencionada Agencia Schembri, se había finalmente decidido su «introducción en el incipiente mercado de cruceros en este país»<sup>105</sup>. El buque pasó a llamarse *Don Juan*, en honor al entonces Rey de España. El proceso de compraventa tuvo en esa circunstancia un coste de unos 700 millones de pesetas, al que hay que añadir una cantidad superior a los 1.000 millones para llevar a cabo el «segundo reacondicionamiento» del barco<sup>106</sup>. A raíz de las reformas, el *Don Juan* disponía de una capacidad de alojamiento en ocupación doble de 448 plazas<sup>107</sup>.

En su primera temporada, Royal Hispania presentó un programa muy variado, tanto en el diseño de los itinerarios como en su duración. El proyecto se plasmaba alrededor de dos puertos base. Por un lado Barcelona, punto de salida tanto de las expediciones por el Mediterráneo Occidental como de dos travesías puntuales hasta el Mar Egeo y el Mar Negro en el mes de agosto. Por el otro el puerto de

---

<sup>103</sup> Di Cesare (2000), 392-399.

<sup>104</sup> Declaración escrita del 24 de noviembre de 1994 del Ministro de Transporte, Turismo y Comunicación de España ante la pregunta del diputado Felipe Camisón Asensio, en BOCG, Serie D, n° 173 del 20 de diciembre de 1994, 172. Después de alcanzar el máximo histórico en 1985 (1 dólar = 170 pts.), la cotización de la moneda estadounidense empezó en efecto a disminuir en los años siguientes, tocando fondo en 1990 con un precio medio de compra de 102 pts. por cada dólar; Martín y Pons (2005), 706.

<sup>105</sup> BOCG, Serie D, núm. 173 del 20 de diciembre de 1994, 172.

<sup>106</sup> BOCG, Serie D, núm. 164, 22 de noviembre de 1994, 91.

<sup>107</sup> *Guía Berlitz*, 1996.

Málaga, de donde saldrían los cruceros invernales por el Atlántico, siendo las Islas Canarias su principal aliciente<sup>108</sup>.

Pero los viajes de placer del *Don Juan* empezaron con muy mal pie. En su primera travesía –un crucero de 7 noches con salida el 1 de julio– la respuesta del público estuvo muy por debajo de las expectativas. Sólo «unos» 70 pasajeros acudieron al puerto de Barcelona para efectuar el embarque, esto es, menos del 20% de la capacidad de acomodación del barco<sup>109</sup>. Pero el verdadero inconveniente no fue el reducido número de clientes. A lo largo de la travesía, el barco sufrió «averías» en determinados «servicios esenciales», incluyendo «inundaciones en las cabinas a través de los WC» y «fallos en el aire acondicionado». Todo ello al margen de los «desajustes» en uno de los motores<sup>110</sup>. Finalmente, el *Don Juan* llegó a Barcelona el 8 de julio con varias horas de retraso.

Aún peor fue la segunda expedición, a la que participaron 207 pasajeros. El crucero terminó incluso antes de que el barco regresara al puerto catalán. Los medios de información se hicieron portavoz de este segundo suceso, así como de las numerosas reclamaciones que se presentarían posteriormente ante las asociaciones de consumidores. El diario *El País* describió la «odisea» a través de las palabras de uno de los denunciantes:

Nos dijeron que el buque volvía de su primer crucero y que había que esperar (...). A las 21.30 vimos el barco. Estaban arreglando la cubierta con un soplete y vimos que la tripulación andaba a todo correr, como si estuvieran agobiados (...). Eran las 23.30 y aún no habíamos salido del puerto de Barcelona (...). Subimos arriba y vimos la cubierta sucia y los jacuzzis también. La tripulación, siempre agobiada, nos decía que les diésemos un poco de tiempo<sup>111</sup>.

Pero el problema más grave se produjo después de la salida, que tuvo lugar con casi 7 horas de retraso<sup>112</sup>. Rumbo a Túnez, primera etapa del segundo crucero *Fiesta Mediterránea*, el buque fue inclinándose sobre uno de los costados. «Por fin salimos al mar y notamos que el barco iba escorado, es decir, por un lateral se veía sólo mar, por el otro sólo cielo, y estaba realmente inclinado»<sup>113</sup>. Los fallos en el aire acondicionado persistieron, así como en el desgüe de los retretes de varios camarotes. Por un motivo o por otro, un total de 71 pasajeros optaron por desembarcar en el puerto tunecino y alojarse en un hotel, antes de ser repatriados por vía aérea. El resto de los «desafortunados» hicieron lo mismo en las siguientes escalas de Malta y Mesina. En este último puerto, la dirección de Royal Hispania decidió poner fin al viaje y emprender el regreso del barco a los astilleros Bazán de Cartagena para efectuar las oportunas «reparaciones»<sup>114</sup>.

Hasta mediados de agosto, fueron cancelados todos los cruceros, lo que supuso un grave daño para la imagen y reputación de la naviera española, amén del revés económico. La realidad se había

<sup>108</sup> Un resumen de la programación en *ABC* (Madrid), 30 de junio de 1994, 4.

<sup>109</sup> BOCG, Serie D, núm. 131 del 13 de septiembre de 1994, 198 y 236.

<sup>110</sup> *Ibidem*.

<sup>111</sup> «Cómo llegar a Túnez en un barco escorado», *El País*, 18 de septiembre de 1994.

<sup>112</sup> BOCG, Serie D, núm. 164 del 22 de noviembre de 1994, 93.

<sup>113</sup> «Cómo llegar a Túnez en un barco escorado», *El País*, 18 de septiembre de 1994.

<sup>114</sup> BOCG, Serie D, núm. 173 del 20 de diciembre de 1994, 172-173.

demostrado bien distinta a las expectativas creadas a través de los numerosos mensajes promocionales, con los que la compañía prometía llevar a sus huéspedes «de la manera más confortable y lujosa»<sup>115</sup>.

En un decidido proyecto de futuro, Royal Hispania ofrece al cliente español un atractivo abanico de cruceros por el Mediterráneo, con un servicio que ha sido específicamente pensado para él, y sabiendo que siempre será atendido en su propio idioma y con la hospitalidad a la que está acostumbrado (...); puede además ofrecer los precios más bajos del mercado, pero sin descuidar la alta calidad el servicio ofrecido<sup>116</sup>.

El barco pudo reanudar las actividades el 17 de agosto, a pesar de que una inspección efectuada por la Capitanía Marítima de Barcelona volviera a detectar «ciertas deficiencias», si bien añadiendo que «no afectaban a su seguridad»<sup>117</sup>. Ante las críticas de la oposición, el Gobierno reconocía y justificaba así los hechos:

Las razones fundamentales para dicha cancelación fueron las incomodidades a bordo, no acordes con un viaje de placer, producidas por averías en el aire acondicionado y sanitarios en cabinas, también el menor rendimiento de los motores, provocaron retrasos en las llegadas a los puertos e impidieron el desarrollo normal de las excursiones previstas. La escora fue debida a una mala distribución de lastres, aunque en ningún caso superó los mínimos exigidos por seguridad<sup>118</sup>.

Pero las contrariedades para la empresa española no acabaron allí. El *Don Juan* no tardó en verse involucrado en otro tipo de problemas. Exactamente un año después, el 17 de agosto de 1995, el diario *El Mundo* publicó un largo artículo titulado «Seis azafatas acusan a su jefe de inducir las a la prostitución»<sup>119</sup>. El escrito refería los detalles de un supuesto «abuso de autoridad» perpetrado por el capitán del barco en perjuicios de seis tripulantes de a bordo. El suceso se habría cometido a mediados de julio de 1995, durante un crucero semanal por el Mediterráneo. El capitán se habría dirigido supuestamente a las seis empleadas en los siguientes términos: «deberías ir con oficiales y pasajeros para que se vayan contentos y repitan el crucero, ¿acaso no aspiráis a ser algo más que a ser azafatas?». La «nueva incidencia» llegó también al Congreso. Dos diputados del Grupo Popular exigieron aclaraciones al gobierno sobre el suceso<sup>120</sup>. Verdaderas o falsas, y al margen de las instrumentalizaciones políticas, las acusaciones representaban otra publicidad negativa para el buque de cruceros español. Parte de la prensa se mostraba especialmente crítica con la compañía Trasmediterránea, poniendo en serias dudas la eficacia del proyecto turístico de la naviera estatal. Quedaban también en entredicho las garantías de seguridad del «antiguo ferry», a bordo del cual no se realizarían «los preceptivos ejercicios contra incendios y de abandono». En otras palabras, el buque «no esta[ba] adaptado para realizar cruceros de placer», tal y como se había demostrado en sus primeras travesías<sup>121</sup>.

---

<sup>115</sup> *ABC*, 30 de junio de 1994, 4.

<sup>116</sup> *ABC*, 02 de julio de 1994, 16.

<sup>117</sup> BOCG, Serie D, núm. 164 del 22 de noviembre de 1994, 91-94.

<sup>118</sup> BOCG, Serie D, núm. 173 del 20 de diciembre de 1994, 172-173.

<sup>119</sup> *El Mundo*, 17 de agosto de 1995, 18.

<sup>120</sup> BOCG, Serie D, núm. 266 del 12 de septiembre de 1995, 360-361.

<sup>121</sup> *El Mundo*, 17 de agosto de 1995, 18.

Resulta imposible deducir hasta qué punto estas incidencias influyeron en la andadura Royal Hispania. En cualquier caso, los resultados fueron muy negativos. Según datos del Ministerio de Transporte, el *Don Juan* desplazó un total de 14.556 pasajeros en los primeros 52 cruceros, entre 1994 y 1995, lo que se traduce en una media de 280 pasajeros por viaje<sup>122</sup>. Se trata de una cifra muy pobre, siendo el índice de ocupación de poco más del 60%, y por tanto muy por debajo de cualquier umbral de rentabilidad. En cuanto al ejercicio de 1996, las revistas *Expansión* y *Hosteltur* señalan que las pérdidas de la Agencia Schembri –la empresa responsable de la explotación del *Don Juan*– ascendían a unos 489 millones de pesetas<sup>123</sup>. En opinión de Arturo Paniagua, los resultados negativos se deben en gran parte a las temporadas de invierno por las Islas Canarias, que representaron un «completo fracaso» en términos de venta. La temporada de invierno 1995-1996 comenzó incluso con retraso, implicando la cancelación de varias salidas<sup>124</sup>. Por este motivo, la naviera decidió dar un cambio radical. Después de alcanzar un acuerdo comercial con la empresa Sol Meliá, el buque fue desplazado hacia las costas de Cuba en la siguiente temporada de otoño-invierno<sup>125</sup>. Pero tampoco la experiencia caribeña dio los frutos esperados. A lo largo de casi 6 meses, las travesías del buque *Melía Don Juan* por Cienfuegos, Cayo Largo, Santiago de Cuba y Montego Bay (Jamaica), entre otras escalas, fueron un enésimo «fracaso». El índice medio de ocupación fue incluso inferior al 40%<sup>126</sup>.

Un resultado similar se dio en el primer trimestre de 1998, cuando se puso en marcha una nueva programación semanal con base en Málaga<sup>127</sup>. En esta circunstancia, se diseñó un itinerario circular que incluía el tránsito por Cádiz, Portimão, Casablanca, Ceuta y el aliciente de un día completo en la ciudad de Lisboa, aquel año sede de la Exposición Universal. Posteriormente, el barco se desplazó a Barcelona para inaugurar un amplio programa de viajes de placer de 7 noches por el Mediterráneo Occidental. En 1998, el *Don Juan* fue el buque de crucero que más veces transitó por los puertos españoles, sumando un total de 97 escalas<sup>128</sup>. De acuerdo con el gráfico 6.31, se estima que unos 12.000 españoles eligieron viajar ese año con Royal Hispania, muy lejos por tanto de las ventas de su principal competidor, Costa Cruceros.

Tras cuatro años de actividad, estas cifras eran quizás la prueba más reveladora que la empresa española no había logrado el gran objetivo que se había planteado a la hora de forjar el proyecto, esto es, «liderar» el negocio de los cruceros en España y a la vez «establecer barreras a la entrada de otros operadores extranjeros»<sup>129</sup>. Todos estos resultados, por el contrario, no habían cogido de sorpresa a los analistas del sector. El informe «*The cruise market in Mainland Europe*», publicado en 1998 por

---

<sup>122</sup> BOCG, Serie D, núm. 291 del 7 de noviembre de 1995, 318.

<sup>123</sup> «Trasmediterránea en el punto de mira», *Hosteltur*, nº 2, 1998, 6-12; *Expansión*, 23 de septiembre de 1997, 9.

<sup>124</sup> Paniagua (2005), 139-140.

<sup>125</sup> *El País*, 24 de mayo de 1996; *ABC*, 21 de julio de 1996, 37.

<sup>126</sup> *Expansión*, 23 de septiembre de 1997, 9.

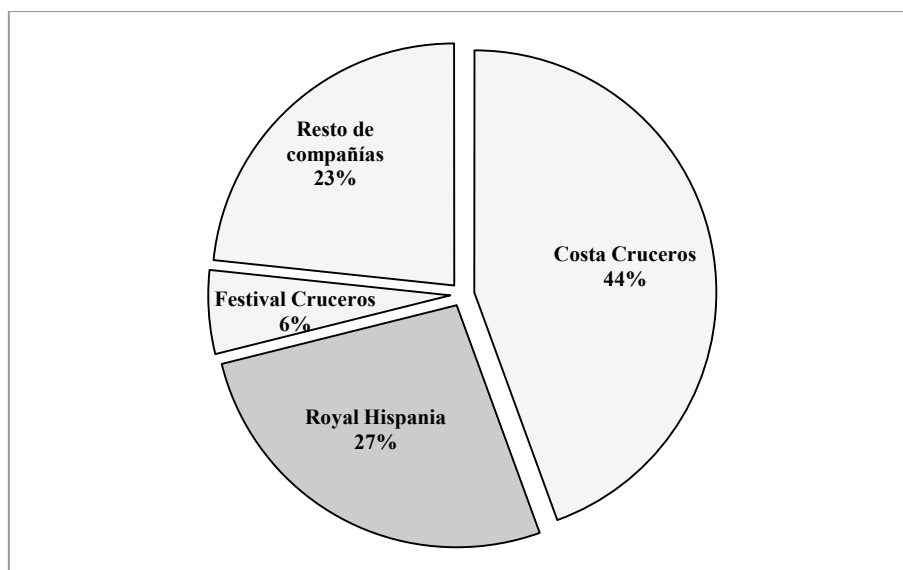
<sup>127</sup> Paniagua (2005), 139-140.

<sup>128</sup> Gómez (2000), 71.

<sup>129</sup> Sainz (2000), 78.

*Travel & Tourism Intelligence*, se mostraba muy escéptico sobre la capacidad del «viejo barco» de la Royal Hispania de «fomentar el crucerismo en España». El escrito se muestra muy contundente en este aspecto, y resume que «una sólida naviera española aún no había aparecido»<sup>130</sup>. Esta última valoración fue como un presagio. En otoño de 1999, se puso fin a la explotación del *Don Juan*. En plena expansión del producto crucero, Royal Hispania no había conseguido aprovechar las potencialidades del mercado nacional, ni la favorable coyuntura económica que atravesaba el país.

**Gráfico 6.31 Distribución de la demanda española de cruceros según empresas  
Porcentajes (1998)**



Fuente: Organización Mundial del Turismo (2003)

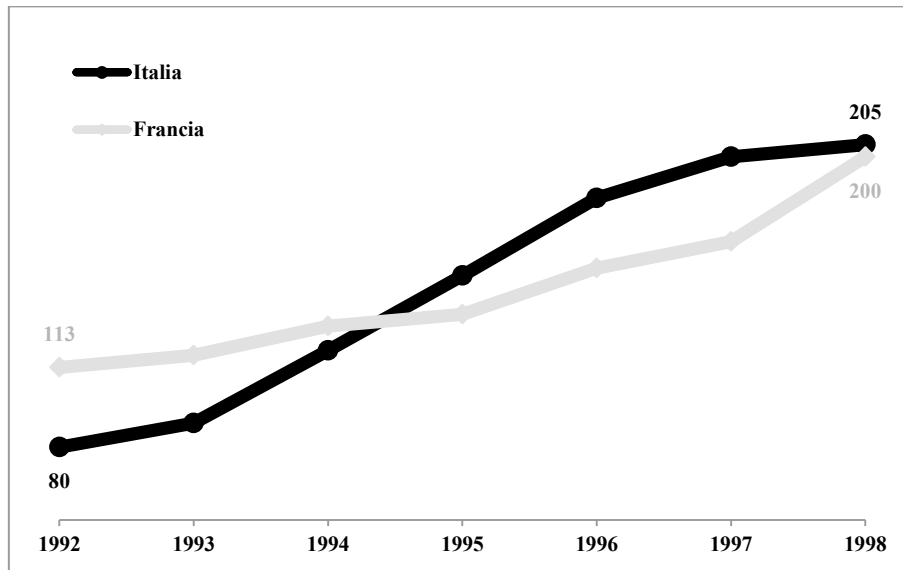
A finales del siglo pasado, el negocio de los cruceros creció de manera «imparable» y «sin freno». Y había válidos motivos para creer que la trayectoria seguiría el mismo patrón. «Salvo catástrofes por razones ajenas al sector, la tendencia expansiva va a continuar», escribía Rafael Esteve<sup>131</sup>. La demanda de cruceros por el Mediterráneo seguía aumentando. Entre 1996 y 1998, el crecimiento se situaba por encima del 30%<sup>132</sup>. Los mercados emisores de los países europeos registraban sendos incrementos. En especial, se expandía la demanda en Francia y más aún en Italia, donde se superaba la cifra de 200.000 pasajeros en 1998 (gráfico 6.32). Las estaciones marítimas españolas no permanecieron alejadas de este proceso. El tráfico de cruceros empezó a establecer cada año un nuevo récord (gráfico 6.33). En 1999, el movimiento total de pasajeros por los puertos españoles se quedó a las puertas de la barrera de los dos millones, con un crecimiento medio anual superior al 22% a partir de 1993. Estas cifras eran una prueba del éxito creciente que vivía el crucerismo en España, si bien desde una perspectiva meramente receptora.

<sup>130</sup> Peisley (1998), 23, (traducción del autor).

<sup>131</sup> Esteve (1999), 628; en este sentido también Gómez (2000), 73-74.

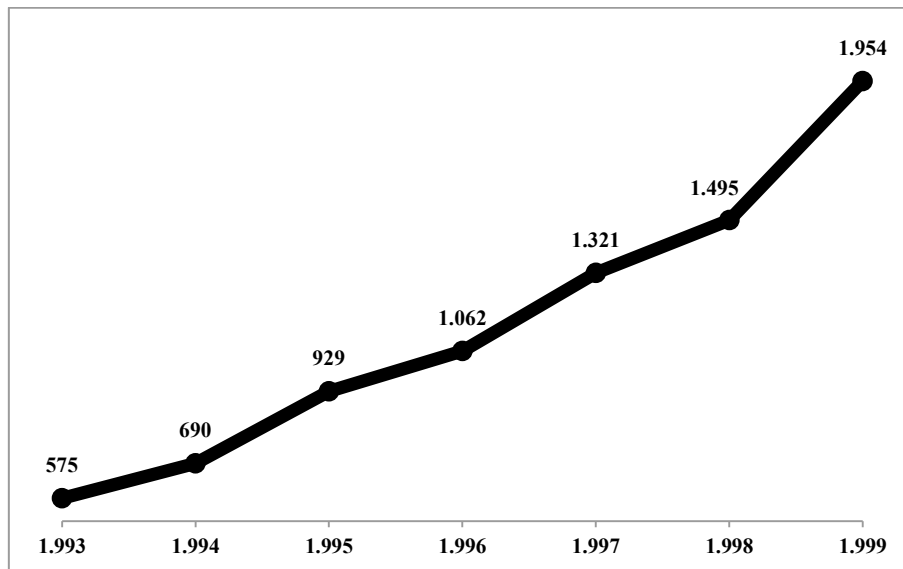
<sup>132</sup> Esteve (1999), 631.

**Gráfico 6.32 Evolución de la demanda de cruceros en Italia y Francia  
Miles de pasajeros (1992-1998)**



Fuente: Secretary of State for Trade and Industry of the United Kingdom (2002)

**Gráfico 6.33 Evolución del tráfico de cruceros por los puertos españoles  
Miles de pasajeros (1993-1999)**



Fuente: datos de Esteve (1999), (2000)

Siempre en ese transcurso, se produjeron otros cambios que a la postre propiciarían la futura expansión de la demanda nacional. En primer lugar, los operadores extranjeros empezaron a abrir sus propias delegaciones también en España. El primero fue Costa Crociere. A partir de 1993, la naviera italiana tomó en sus manos la gestión de la marca Costa Cruceros, poniendo fin al acuerdo comercial

con Ybarra<sup>133</sup>. Una de sus principales aportaciones fue establecer una política de «intensa colaboración» con las agencias de viajes, organizando cursos continuos de formación y viajes educativos para los empleados del sector intermediario<sup>134</sup>. Esta política respondía a una imperiosa necesidad. Se trataba de transmitir, de cara al consumidor, el «cambio de imagen» que se estaba produciendo con relación al propio concepto del crucero. Había que informar sobre el abaratamiento generalizado de los precios y poner fin a su imagen elitista, lo que facilitaría la captación de las clases medias<sup>135</sup>. El primer paso a dar era la formación de los agentes de viajes. En Costa Cruceros parecían compartir una opinión bastante difusa dentro del sector, según la cual «a las agencias de viajes les falta[ba] el conocimiento para transmitir al cliente los servicios y las características de un viaje de crucero»<sup>136</sup>. Para Francisco Asegurado, se trataba de un verdadero «problema» comercial. En lo referente a «la preparación del profesional que vende un viaje de crucero, tenemos ese hándicap», decía el entonces Director General de la mayorista Cruceros del Mundo. «Al vendedor le da un poco de miedo, [y] no sabe cómo vendérselo a la gente»<sup>137</sup>. La revista *Editur* hacía una valoración muy parecida:

El agente de viajes medio considera que la venta de cruceros constituye un ejercicio difícil porque para ellos se trata de un asunto “mitificado”, ya que parten de la base que solamente un segmento pequeñísimo de la clientela tiene capacidad económica para comprar este producto y que además se trata de gente muy exigente y sofisticada<sup>138</sup>.

En términos de ventas, el desembarco en el mercado español de Costa Crociere dio sus frutos. De los 2.000 pasajeros españoles que viajaron a bordo de sus barcos en 1992, se pasó a los cerca de 30.500 a lo largo del año 2000<sup>139</sup>. La compañía italiana no fue la única en adoptar esta estrategia. También Festival Cruceros implantó oficinas propias en España en diciembre de 1997. Y en tan sólo dos años, entre 1998 y 2000, vio cómo su clientela aumentaba de manera considerable (de 2.500 a 7.000 pasajeros)<sup>140</sup>.

De cara a la expansión de la demanda nacional, no menos importante fue la política que siguieron las principales navieras estadounidenses. Aún sin abrir sus propias filiales, Royal Caribbean, Princess y Celebrity, entre otras empresas, optaron por establecer en Barcelona la base de operaciones de varios cruceros por el Mediterráneo. Como algunos autores han justamente señalado, la captación de estas empresas y el consecuente crecimiento del tráfico por la ciudad condal, fue posible gracias a la convergencia de dos factores<sup>141</sup>. Por una parte, están las inversiones efectuadas en las infraestructuras portuarias. Por la otra, se destaca la «inteligente» política promocional que llevó a cabo *Turisme de*

---

<sup>133</sup> Uceda (2011), 43.

<sup>134</sup> *Hosteltur*, nº 10, 1997, 9.

<sup>135</sup> Sobre este aspecto, Esteve (1999), 627-628.

<sup>136</sup> *Hosteltur*, nº 10, 1997, 8.

<sup>137</sup> *Ibidem*.

<sup>138</sup> *Editur*, nº 1610, 1991, 20.

<sup>139</sup> *Hosteltur*, nº 10, 1997, 10, y Organización Mundial del Turismo (2003), 100.

<sup>140</sup> *Ibidem*. Un anuncio promocional de Festival Cruceros en *La Vanguardia*, 09 de diciembre de 1999, 45.

<sup>141</sup> Por ejemplo Esteve (2000), 612; Peisley (1999), 57; Castejón (1998), 8-21; Garay y Cànoves (2012), 263-264.



Barcelona, el organismo que logró «rentabilizar el impacto positivo» de los Juegos Olímpicos de 1992 y así prolongar la promoción turística de la ciudad<sup>142</sup>.

Tras la puesta en marcha del Plan Especial –un proyecto de colaboración entre la *Autoritat Portuària* y la Administración Municipal de Barcelona– el puerto catalán ya disponía de tres terminales específicas para el tráfico de los cruceros a mediados de los noventa<sup>143</sup>. Las primeras dos, que habían entrado en servicio entre 1994 y 1995, se ubicaron en el Muelle Adossat, mientras que la Miniterminal de Port Vell facilitó, desde el verano de 1995, el amarre de los pequeños buques en las inmediaciones del centro urbano<sup>144</sup>. Además, ya se encontraban en fase de construcción los edificios del World Trade Center, que de allí a poco tiempo habrían permitido el acceso simultáneo de nueve barcos, amén de posicionar a la ciudad entre los principales destinos del turismo marítimo<sup>145</sup>.

En cuanto a la labor promocional, se dirigió especialmente hacia el mercado norteamericano. En febrero de 1998, Barcelona acogió la reunión anual de los representantes de la industria turística estadounidense, que vio la participación de los directivos de Carnival, Holland America y Orient Lines, entre otros operadores<sup>146</sup>. Un informe de la OMT recuerda que ya en sus comienzos *Turisme de Barcelona* trató de «cuidar mucho» las relaciones con las compañías de cruceros y su clientela<sup>147</sup>. A razón de ello, el puerto catalán se convirtió durante la temporada de verano de 1998 en la base de las operaciones del *Enchantment of the Seas*, una de las «flamantes» unidades de Royal Caribbean con capacidad de alojamiento en ocupación doble para 1.950 pasajeros. Al mismo tiempo, Princess Cruises decidió posicionar el *Grand Princess*, que llegó por primera vez a Barcelona en mayo de 1998 para dar comienzo a una larga serie de viajes de placer por el Mediterráneo hasta principios de septiembre<sup>148</sup>. Barcelona «*was reaping the reward for investment in new cruise facilities and in promotion, with a number of lines including Princess, regularly basing ships there*»<sup>149</sup>. El año siguiente fue el turno del *Legend of the Seas*. El buque de Royal Caribbean puso en marcha un programa de viajes redondos que incluía el tránsito por Villefranche, Ajaccio, Civitavecchia, Messina y La Valeta, pudiendo así disfrutar de «vistas espectaculares, típicos pueblos mediterráneos, viñedos y ruinas de antiguas civilizaciones»<sup>150</sup>.

La llegada de estas embarcaciones es un reflejo de la nueva realidad de finales de siglo. El gráfico 6.34 muestra la evolución del tráfico de cruceros por el puerto de Barcelona según tipo de operaciones. Por una parte se muestra el volumen de los pasajeros de tránsito, y por la otra se evidencia el

---

<sup>142</sup> López (1995), 135-137. *Turisme de Barcelona* se creó oficialmente en julio de 1993, tras materializarse un acuerdo entre el sector público y privado de la ciudad; sobre esta entidad también Benach (1995), 13.

<sup>143</sup> Castejón (1998), 8-21; Yunta (2006), 217-218.

<sup>144</sup> Castejón (2000), 101-102.

<sup>145</sup> *Vivir en Barcelona*, suplemento de *La Vanguardia*, 27 de enero de 1998, 1.

<sup>146</sup> «Barcelona a velocidad de crucero», *La Vanguardia*, 25 de febrero de 1998, 71.

<sup>147</sup> Organización Mundial del Turismo (2008), 206.

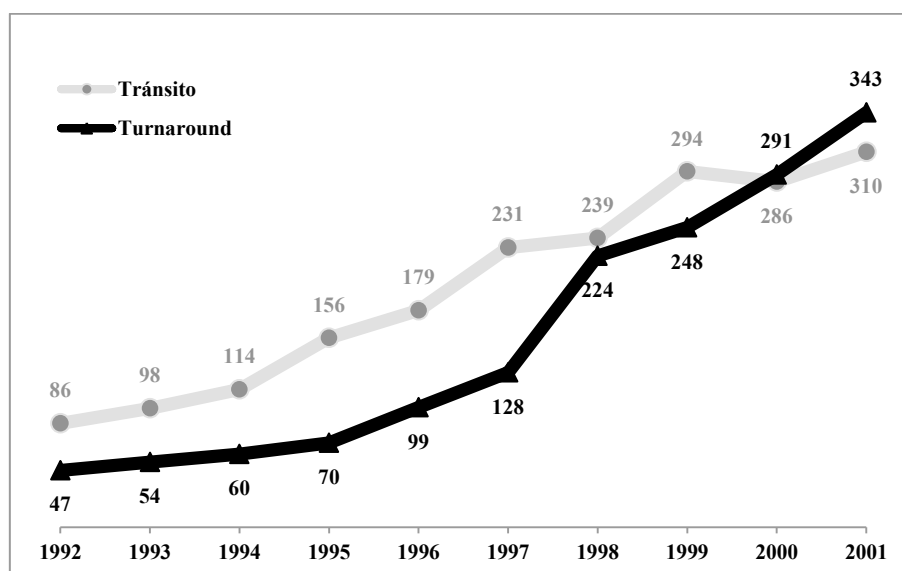
<sup>148</sup> *Vivir en Barcelona*, suplemento de *La Vanguardia*, 10 de mayo de 1998, 5.

<sup>149</sup> Peisley (1999), 57.

<sup>150</sup> «Surcando las aguas de los cinco continentes», *La Vanguardia*, 27 de mayo de 1999, 10.

movimiento de los pasajeros de salida y llegada, los dos últimos también conocidos como pasajeros *turnaround*. La trayectoria alcista es muy evidente en ambos casos, pero especialmente cuando el puerto opera como origen y destino de los viajes. Entre 1992 –primer año del que se dispone de este tipo de información– y 2001, el tráfico de embarque y desembarque creció a un ritmo anual de poco inferior al 25%. En ese mismo transcurso, el movimiento de tránsito creció en torno al 15,3%, a pesar de un descenso puntual en el año 2000. La consolidación del puerto base de Barcelona representaba un «buen cimiento» para el fomento del mercado nacional<sup>151</sup>. El crecimiento se producía en una coyuntura de «bonanza económica». Tras la recesión de los años 1992 y 1993, las economías occidentales vivían en términos generales un ciclo expansivo, que empezó «con fuerza» a partir de 1996<sup>152</sup>. En el caso de España, la evolución fue aún más favorable. Entre 1996 y 2000, la economía del país creció a un ritmo anual cercano al 4%, muy por encima de la media de la UE. En ese transcurso, se produjo además una disminución del desempleo de más de 6 puntos porcentuales<sup>153</sup>.

**Gráfico 6.34 Evolución del tráfico de cruceros por Barcelona según tipo de operaciones. Miles de pasajeros en tránsito y miles de pasajeros *turnaround* (1992-2001)**



Fuente: Port de Barcelona, Estadístiques de tràfic, 1996-2002; G.P WILD, *Cruise Industry Statistical Review*, 2005

En este contexto de confianza económica, se sitúa la iniciativa empresarial que condujo a la formación de la Spanish Cruise Line (SCL). La compañía fue el fruto de una larga serie de negociaciones y acuerdos, que incluyó la creación de una unión temporal de empresas (UTE) en septiembre de 1997 con el objetivo de «estudiar la viabilidad de la explotación de la actividad de cruceros marítimos en España»<sup>154</sup>. En ese proceso se produjo la entrada y salida de varios miembros participantes, como las

<sup>151</sup> Entre otros, Peisley (1999), 57, y Esteve (2000), 613.

<sup>152</sup> Aldcroft (2003), 381-384.

<sup>153</sup> *Ibidem*. El último porcentaje hace referencia al período 1997-2000.

<sup>154</sup> *Expansión*, 22 de septiembre de 1997, 5; *El Mundo*, 23 de septiembre de 1997, 36. Paniagua (2005), 141-145.

empresas turísticas Barceló, Viajes Iberia y Sol Meliá, la compañía aérea Air Europa, la Unión Naval de Levante y la Norwegian Cruise Line<sup>155</sup>. Cuando a comienzos de octubre de 2000 se fraguó la citada SCL, quedó finalmente integrada «a partes iguales» por Trasmediterránea, la agencia mayorista Iberojet y la naviera Festival Cruceros<sup>156</sup>. Desde el anuncio de su creación, se hizo público que la nueva *joint-venture* empezaría a «desarrollar su actividad» en abril de 2001 desde el puerto base de Barcelona<sup>157</sup>. Al mismo tiempo se comunicaba que los cruceros por el Mediterráneo de 7 noches de duración se llevarían a cabo a bordo del *Bolero*, uno de los tres buques propiedad de Festival Cruceros. Parece ser, por lo tanto, que los dirigentes de la Spanish Cruise Line tenían claro desde el principio cuál era el camino a seguir.

El proyecto contaba con varios puntos fuertes. Ante todo resultó acertada la elección del barco. Fletado por un período de tres años y medio, el *Bolero* era una unidad de medianas dimensiones. Según la *Guía Berlitz*, el barco contaba con un «tamaño ideal» para la práctica del crucero por el Mar Mediterráneo, siendo especialmente «adecuado» para clientes primerizos. Su acomodación se repartía en 802 plazas en ocupación doble, por una capacidad total para 984 pasajeros. Los camarotes se presentaban «moderadamente confortables» y «apropiados» para los viajes de placer de una semana<sup>158</sup>. La revista destacaba que la nueva compañía consiguió adaptar el barco a las aspiraciones y necesidades de su clientela, gracias también a unos precios de ventas «muy competitivos». La SCL imprimió un «toque español» en distintos aspectos del viaje, más allá del idioma de a bordo. Esta situación se hacía patente especialmente en la cocina, que estaba «totalmente orientada a los gustos españoles». No último los horarios de los dos turnos de cena, más tardíos con respecto a otros barcos.

*Spanish Cruise Line provides a totally Spanish shipboard life and cruise experience in rather crowded, though moderately comfortable (certainly not elegant or glitzy) surroundings, at a very modest price that translates to very good value for money*<sup>159</sup>.

Otra fortaleza del proyecto radica en la presencia de Iberojet en el seno de la empresa. La agencia mayorista garantizaba el oportuno respaldo comercial al lanzamiento del producto. La labor de distribución del producto se llevó a cabo con el tiempo necesario. Las agencias de viajes disponían de los folletos y demás material publicitario a principios de febrero de 2001, esto es, con más de dos meses de antelación a la primera salida del barco. Los responsables comerciales de Iberojet intensificaron sus visitas periódicas a las oficinas minoristas, tratando de aportar todo tipo de información y apoyo en las ventas. En otras palabras, todo procedió según los planes de la empresa

<sup>155</sup> *Expansión*, 11 de septiembre de 1999, 8; *El Mundo*, 23 de enero de 2000, 41;

<sup>156</sup> *Expansión*, 04 de octubre de 2000, 15; *El País*, 02 de noviembre de 2000. Una mención sobre la creación de la SCL en Organización Mundial del Turismo (2003), 101.

<sup>157</sup> Desde el comienzo de las negociaciones en 1997, las partes tenían claro que la ciudad de Barcelona habría sido la base de las operaciones. El entonces presidente de Trasmediterránea, José María Trías de Bes, había señalado la intención de «aprovechar» la oportunidad de que Barcelona se «ha[bía] convertido en el primer destino portuario del Mediterráneo»; *El Mundo*, 23 de septiembre de 1997, 36.

<sup>158</sup> *Guía Berlitz*, 2002, 177-178, (traducción del autor)

<sup>159</sup> *Ibidem*.

organizadora, lo que en el historial de las iniciativas españolas se podía considerar, salvo excepciones, como una verdadera novedad.

El 23 de abril de 2001, de acuerdo con el calendario establecido, el *Bolero* zarpó de Barcelona para efectuar su primer crucero. La salida se efectuó con «todas sus plazas cubiertas»<sup>160</sup>. Hasta principios de noviembre, el barco siguió el programa regular de viajes de 7 noches de duración, que preveía una escala diaria en varios puertos del Mediterráneo Occidental, incluyendo Nápoles, Civitavecchia y Niza<sup>161</sup>. Gracias a una política tarifaria acertada, el barco transportó en los primeros nueve meses de actividad cerca de 20.000 pasajeros, todos ellos embarcados en el puerto de Barcelona<sup>162</sup>. Se trata de un resultado importante, más aún teniendo en cuenta dos factores esenciales. El primero se refiere a los atentados del 11 de septiembre, que provocaron un «parón en las ventas en el último trimestre». Los trágicos sucesos forzaron a la compañía a prorrogar su actividad por el Mediterráneo en plena época de invierno, «en lugar de hacerlo por el Caribe, como tenía inicialmente previsto»<sup>163</sup>. El segundo factor reside en la competencia que ejerció otra empresa española, la mayorista Pullmantur. La agencia madrileña puso en marcha un programa regular de viajes de placer por el Mediterráneo Occidental a bordo del *Oceanic*, un viejo buque en servicio desde 1965<sup>164</sup>.

*Oceanic is best suited to young (and young at heart) Spanish-speaking couples, singles, and families with children of all ages who want a first cruise experience in a traditional (not new) ship, with plenty of public rooms and a lively atmosphere, food that is quantity rather than quality, at low cost*<sup>165</sup>.

Con capacidad para 1.124 pasajeros, que podían llegar a 1.800 gracias a una amplia disponibilidad de camas extras, el crucero *Brisas del Mediterráneo* arrancó el 21 de mayo de 2001 desde Barcelona, en abierta competencia con los *Viajes del Bolero*. La similitud es cuanto menos sorprendente, según se aprecia en la tabla 6.35. Ambos barcos salían de Barcelona, lo hacían el mismo día de la semana (los lunes), y el producto consistía en ambos casos en un crucero de 7 noches por el Mediterráneo Occidental. La principal sino única diferencia consistía en el número de escalas: 6 por el *Bolero* y 5 para el *Oceanic*. Ambos productos vacacionales estaban diseñados para la captación del turista español de poder adquisitivo medio-bajo. Y teniendo en cuenta cuál fue la respuesta del público, se deduce que ambas empresas alcanzaron su objetivo. En el caso de Pullmantur, los resultados estuvieron por encima de las expectativas. En poco más de siete meses de actividad, durante los cuales se proporcionaron un total de 31 cruceros, viajaron a bordo del *Oceanic* alrededor de 31.000 pasajeros,

<sup>160</sup> *Hosteltur*, ed. digital, 23 de abril de 2001, en <http://www.hosteltur.com/hemeroteca> (última consulta: 06 oct. 2016); *La Vanguardia*, 24 de abril de 2001, 7.

<sup>161</sup> Un anuncio en *ABC*, 11 de junio de 2001, 49.

<sup>162</sup> *Hosteltur*, ed. digital, 21 de mayo de 2002, en <http://www.hosteltur.com/hemeroteca> (última consulta: 06 oct. 2016).

<sup>163</sup> *Hosteltur*, eds. digitales, 12 de noviembre de 2001 y 21 de mayo de 2002, en <http://www.hosteltur.com/hemeroteca> (última consulta: 06 oct. 2016).

<sup>164</sup> La agencia madrileña comenzó su andadura en el negocio de los cruceros en 1997 a raíz de un acuerdo comercial con la Premier Cruise, que preveía la venta en exclusiva de algunas plazas de esa naviera. En verano de 2000, Pullmantur fletó el buque *Seawind Crown*, pero la actividad tuvo que suspenderse a mediados de septiembre a causa de la quiebra de Premier Cruise y al embargo de su buque. Sobre este suceso Paniagua (2005), 148-149.

<sup>165</sup> *Guía Berlitz*, 2004, 438.

con un índice medio de ocupación en torno al 90 por cien<sup>166</sup>. Los dos operadores cerraron su primera temporada sumando un total aproximado de 51.000 pasajeros, es decir, alrededor del 43% del total de la demanda española (gráfico 6.36).

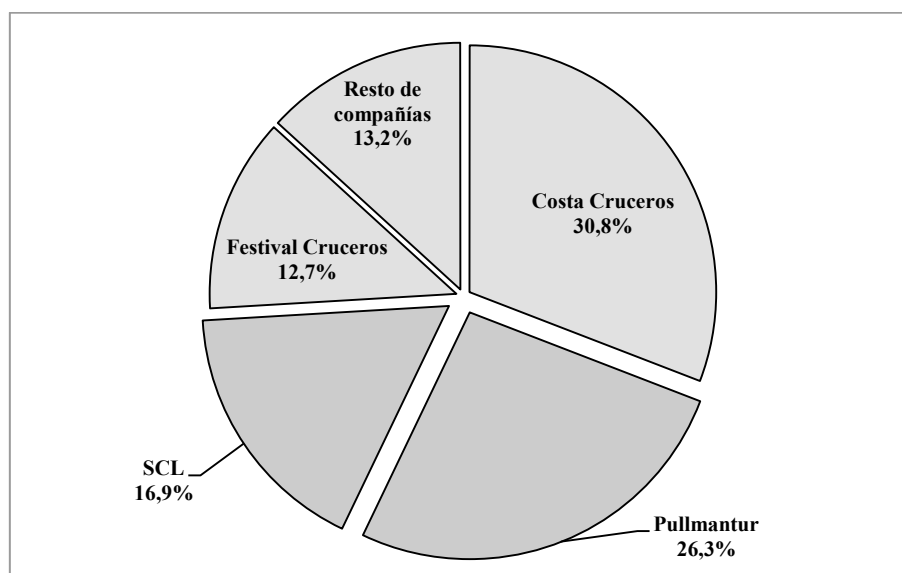
**Tabla 6.35 Principales características de los cruceros de la SCL y Pullmantur (2001)**

OPERADOR	SPANISH CRUISE LINE	PULLMANTUR
PUERTO BASE	Barcelona	Barcelona
DÍA DE EMBARQUE	Lunes	Lunes
DURACIÓN DEL VIAJE	8 días / 7 noches	8 días / 7 noches
ÁREA DE ACTIVIDAD	Mediterráneo Occidental	Mediterráneo Occidental
PERÍODO DE ACTIVIDAD	Abril-Diciembre	Mayo-Noviembre
ESCALAS	Alghero, Túnez, Malta, Nápoles, Civitavecchia, Niza	Villefranche, Livorno, Civitavecchia, Nápoles, Túnez
PVP MÍNIMO POR PERSONA	79.000 pts.	79.000 pts.
BUQUE	<b>BOLERO</b>	<b>OCEANIC</b>
CAPACIDAD DE ACOMODACIÓN*	802 pasajeros	1.124 pasajeros
AÑO DE CONSTRUCCIÓN	1968	1965

\* Capacidad de acomodación en ocupación doble

Fuente: elaboración sobre información de los folletos promocionales y anuncios varios de prensa y la *Guía Berlitz*, 2002

**Gráfico 6.36 Distribución de la demanda española de cruceros según empresas Porcentajes (2001)**



Fuente: estimaciones de *Hosteltur*, eds. digitales varias, 2002-2003

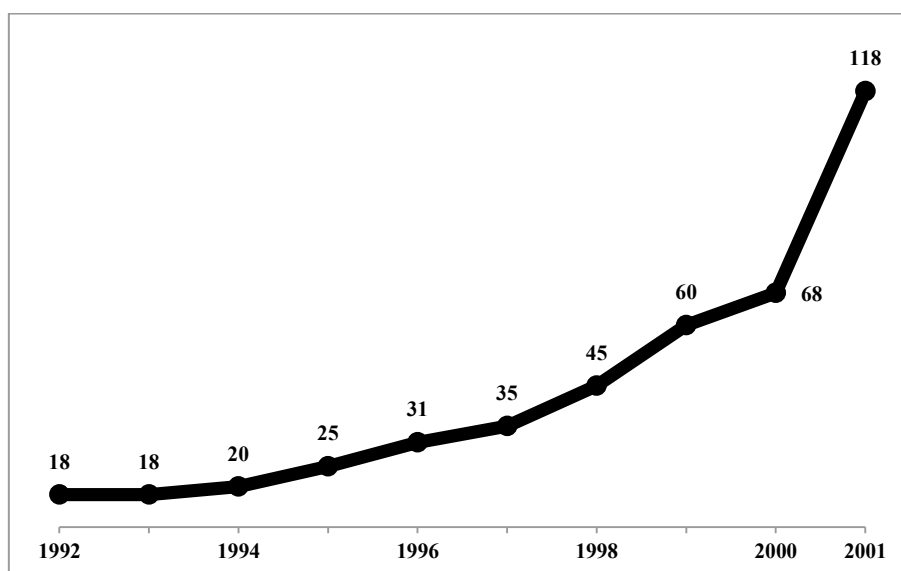
Las cifras adquieren una mayor significación si consideramos que ambas entidades habían emprendido la actividad en el ejercicio de 2001 respectivamente a finales de abril y finales de mayo. Además, es

<sup>166</sup> Estas cifras en *Hosteltur*, ed. digital, 25 de abril de 2003, en <http://www.hosteltur.com/hemeroteca> (última consulta: 06 oct. 2016). Paniagua (2005), 150, aporta otra cifra de 32.000 personas.

importante destacar que su capacidad de transporte era muy limitada con respecto a otros operadores. Costa Cruceros contaba por esas fechas con más de 10.200 plazas diarias. Al disponer de una flota de ocho buques, la naviera italiana podía ofrecer una gama de productos y destinos mucho más amplios y variados, más allá de un crucero de 7 noches desde Barcelona a bordo del *Costa Victoria*.

El 2001 fue en definitiva el año de «verdadera inflexión» para el mercado emisor español. La demanda de cruceros en España se disparó por encima del 70% (gráfico 6.37). En tan sólo un año, se produjo un aumento de 50.000 pasajeros, esto es, el mismo incremento que se había generado entre 1992 y 2000. A tenor de estos datos, se hace evidente que la entrada de las dos empresas españolas dio el primer empuje para la «popularización» del crucerismo en España, abriendo una nueva etapa de crecimiento y consolidación.

**Gráfico 6.37 Evolución de la demanda española de cruceros  
Miles de pasajeros (1992-2001)**



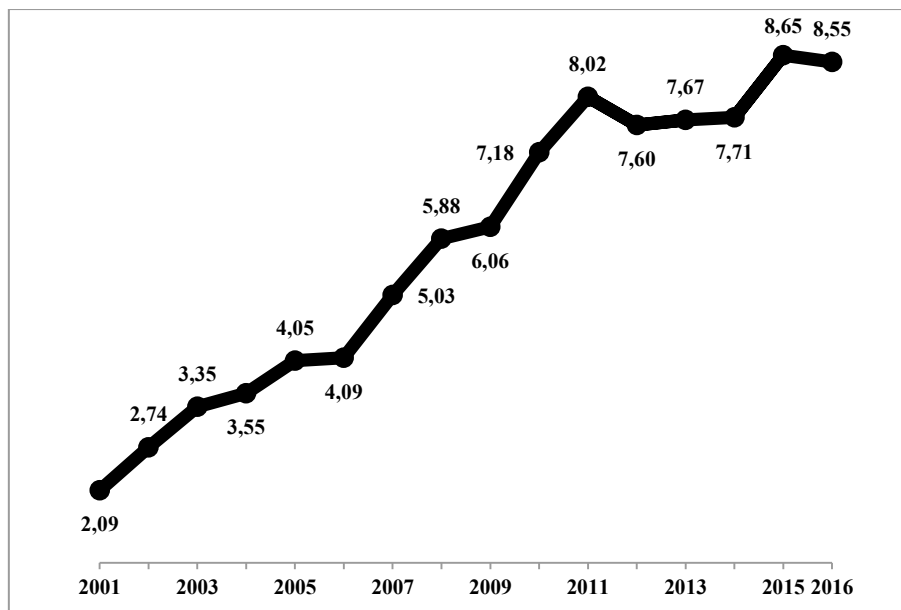
Fuente: Secretary of State for Trade and Industry of the United Kingdom (2002) y Esteve (1999)

## 6.6 SITUACIÓN, TENDENCIAS Y Matices DEL TRÁFICO PORTUARIO ESPAÑOL DE CRUCEROS

Crecimiento, avance, expansión, auge, son algunos de los términos que se repiten con mayor frecuencia en los escritos sobre el crucerismo, sean éstos informes oficiales, ensayos científicos o reportajes periodísticos. Los medios de prensa, en especial, están mostrando un creciente interés por este sector. A veces en tono triunfalista, como si de un mundial de fútbol se tratara, ponen mucha énfasis en el aumento «imparable» del tráfico de cruceros de los puertos españoles, haciéndose portavoces de las informaciones procedentes de Puertos del Estado, el ente público dependiente del Ministerio de Fomento. Algunos títulos son una muestra de ello: «España domina en el

Mediterráneo»; «España, potencia mundial en puertos de cruceros»; «Cruceros, puertos y destinos, un trío ganador»; «2016: el año del turismo de cruceros»<sup>167</sup>. Las cifras sobre la evolución del tráfico de pasajeros por el conjunto de los puertos españoles no dejan lugar a dudas (gráfico 6.38). Desde comienzos del nuevo siglo, el crecimiento ha sido constante, con la única excepción de un ligero descenso en 2012 y 2016, según las últimas estimaciones. El movimiento de pasajeros ha aumentado a un promedio anual de casi el 10%.

**Gráfico 6.38 Evolución del tráfico de cruceros por los puertos españoles  
Millones de pasajeros (2001-2016)\***



\* La cifra relativa al 2016 es una estimación sobre datos de <http://www.puertos.es> (última consulta: 29 ene. 2017)  
La cifra de 2015 en <http://www.puertos.es> (última consulta: 29 ene. 2017)  
Fuente: Puertos del Estado, *Anuario Estadístico*, 2002-2014

Para valorar en sus justos términos esta información, no obstante, es preciso matizar qué miden realmente los datos relativos al conjunto de los puertos nacionales. Pues bien, las cifras que recoge el gráfico 6.38 se obtienen sumando el tráfico de pasajeros de las 46 estaciones marítimas de «interés general» que integran el sistema portuario de titularidad estatal, en base a la información que proporcionan las 28 autoridades portuarias de competencia. De este modo, cada vez que un buque efectúa una operación de escala, se computa el correspondiente número de pasajeros, transite o no por otro puerto español. En otras palabras, si el itinerario de un crucero incluye dos o más escalas en España, se genera estadísticamente una repetición de los pasajeros registrados a nivel nacional, si bien «en sentido estricto son los mismos viajeros»<sup>168</sup>. Por ejemplo, en el caso de los datos relativos al año 2016, el crucero *Más allá de las columnas de Hércules* del *Costa Favolosa* genera una

<sup>167</sup> Respectivamente, *Cruises News. Publicación de la industria naval*, nº 6, 2008; *Hosteltur*, nº 3, 2011; *Hosteltur*, nº 12, 2011; *El Economista*, ed. digital, 20 de enero de 2016, en <http://www.economista.es> (última consulta: 07 oct. 2016).

<sup>168</sup> Esteve (2004), 627.

cuadruplicación de los pasajeros. La travesía, de hecho, incluye el paso por Barcelona, Valencia, Málaga y Cádiz. De acuerdo con Rafael Esteve, es difícil por tanto saber cuál es el número real de pasajeros a nivel nacional, y en todo caso éste no se corresponde a una simple suma<sup>169</sup>. Por otra parte, hay que tener presente que todas estas cifras se obtienen sobre la base de tres diferentes tipos de pasajeros: los de tránsito, los de salida y los de llegada. Eso implica que para todos los cruceros que inician y terminan en un determinado puerto, es decir, los que se conocen como cruceros circulares o cruceros cerrados, se computan tanto los cruceristas de embarque como los cruceristas que desembarcan, aun siendo básicamente los mismos. A razón de ello, es evidente que algunas informaciones de prensa no son del todo correctas. Por ejemplo, decir que «España recibió 7,6 millones de cruceristas en 2014»<sup>170</sup>. En definitiva, las estadísticas nacionales elaboradas sobre esta metodología conllevan varios inconvenientes, razón por la cual se considera más apropiado analizar la evolución de los movimientos portuarios por separado.

El cuadro 6.39 recoge las cifras correspondientes al movimiento de cruceristas en los principales puertos españoles entre 2001 y 2015. Su análisis comparativo pone de relieve varios aspectos interesantes. Como puede comprobarse, varias estaciones marítimas han experimentado un sensible estancamiento en los últimos años. Destacan en especial los retrocesos de Málaga, Alicante y Vigo, que aún no han recuperado los valores anteriores a la «crisis» de 2012. Otro puerto que parece haber entrado en una espiral negativa es el de Valencia. La estación levantina alcanzó su máximo histórico en 2012, llegando a las puertas del medio millón de usuarios. En los últimos tres años, no obstante, el movimiento ha disminuido notablemente. Esta dinámica parece haber puesto fin a su imparable crecimiento que había empezado en 2002. Ese año el puerto de Valencia acogió las primeras operaciones de embarque y desembarque de pasajeros, lo que supuso un incremento absoluto de la demanda del 375% en tan sólo 12 meses.

En cualquier caso, hay que remarcar que el tráfico portuario de cruceros está sujeto a una fuerte volatilidad. De hecho, ningún puerto español ha registrado un crecimiento ininterrumpido desde principios de siglo. Sin excepción alguna, todos han experimentado uno o más retrocesos. Este fenómeno se explica básicamente por la dificultad de fidelizar a largo plazo a las empresas navieras. Aunque la elección de una escala responde a factores técnicos y económicos muy objetivos (tiempo de navegación, infraestructura y tasas portuarias, oferta turística, rentabilidad de las excursiones, etc.), las compañías de cruceros tienen la necesidad de innovar con cierta frecuencia el propio producto de cara a la clientela. Todo ello provoca cambios constantes del itinerario y el desvío consecuente de los flujos

---

<sup>169</sup> Esteve (2007).

<sup>170</sup> *Hosteltur*, ed. digital, 12 de febrero de 2015, en <http://www.hosteltur.com/hemeroteca> (última consulta: 07 oct. 2016).

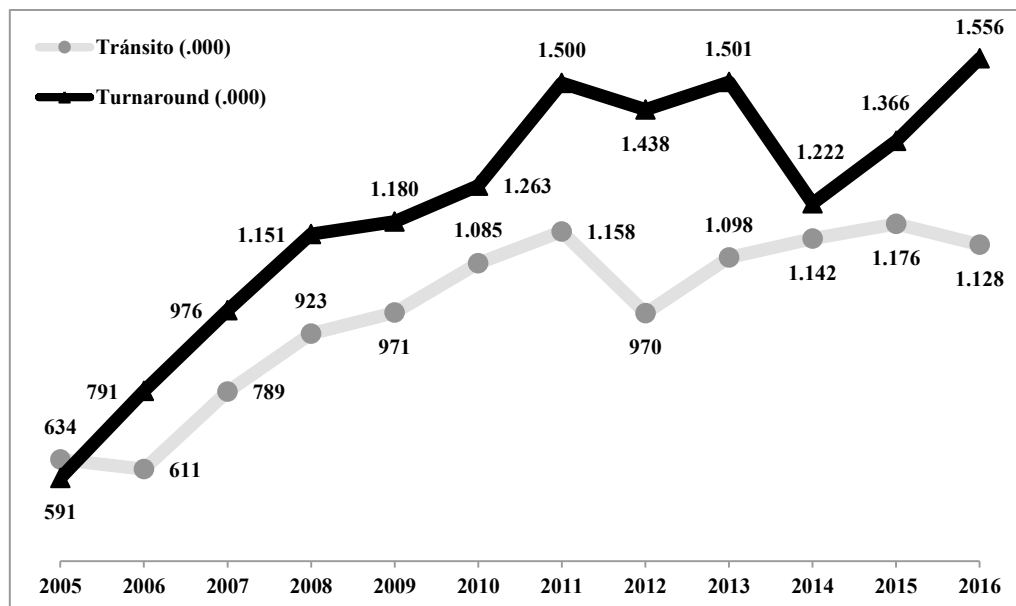




de pasajeros entre puertos cercanos, lo que a la postre explica las repentinas variaciones en las estadísticas portuarias. El puerto de Alicante, por ejemplo, parece haber recuperado la senda del crecimiento tras varios años de «caída libre». Este proceso se debe en buena parte a la vuelta de los buques de Costa y Pullmantur. Atraída por los «menores costes» portuarios, ésta última ha decidido modificar el itinerario del crucero *Leyendas del Mediterráneo*, reemplazando la escala de Valencia por la de Alicante<sup>171</sup>.

El cuadro 6.39 pone también en evidencia el peso predominante de los puertos de Palma de Mallorca y Barcelona. Juntos absorben alrededor de la mitad del total del tráfico en España. Barcelona sigue siendo la principal estación marítima de Europa en términos de pasajeros, pese a los retrocesos en los ejercicios de 2012 y 2014<sup>172</sup>. El movimiento de cruceristas *turnaround* se mantiene en el puerto catalán por encima del volumen de los pasajeros de tránsito (gráfico 6.40). Este matiz es importante de cara a la economía local, debido al diferente impacto que generan los dos tipos de tráfico. Según un estudio «promovido» por la Autoridad Portuaria y Turisme de Barcelona, los cruceristas en tránsito efectúan un gasto medio aproximado de 53 euros<sup>173</sup>. Por su parte, los pasajeros que pernoctan en la ciudad, antes y/o después del crucero, aportan una media de 202€. Éstos últimos representan alrededor del 24% del movimiento de cruceristas en Barcelona.

**Gráfico 6.40 Evolución del tráfico de cruceros por el puerto de Barcelona según tipo de operación. Miles de pasajeros (2005-2016)**



Fuente: Port de Barcelona, Estadístiques de tràfic, 2005-2016

<sup>171</sup> «Pullmantur lleva cruceros de Valencia a Alicante por los menores costes», *Expansión*, ed. digital, 10 de marzo de 2016, en <http://www.expansion.com/valencia.html> (última consulta: 17 oct. 2016).

<sup>172</sup> CLIA Europe, *Annual Report*, 2015; Garay, Cànoves y Prat (2014), 38-40.

<sup>173</sup> Port de Barcelona y Barcelona Turisme, *Actividad de cruceros en Barcelona. Impacto sobre la economía catalana y perfil socioeconómico del crucerista* (2014).

La expansión del turismo de cruceros en Barcelona ofrece otros datos de interés. A lo largo de 2016, por ejemplo, se han contabilizado un total de 2.683.594 pasajeros, esto es, el 14,3% más que en 2010. Este incremento no obedece a una mayor afluencia de buques, sino más bien al mayor tamaño de éstos. De hecho, el número total de las operaciones portuarias (embarque, desembarque y tránsito) disminuyó en ese período más del 10%, pasando de 843 a 758.

La presencia cada vez más asidua de las «grandes ciudades flotantes» genera muchos interrogantes sobre la sostenibilidad de este modelo<sup>174</sup>. Sus detractores destacan las graves repercusiones sociales, patrimoniales y medioambientales. La llegada a Barcelona en junio de 2016 del «último gigante» de Royal Caribbean, el buque *Harmony of the Seas*, provocó una de las primeras concentraciones de protesta ciudadana:

Los cruceros son la formulación más concentrada de la industria turística, así que los efectos tienen un grado particularmente intenso. Hablamos de saturación del espacio público durante las horas que pasan al día en zonas muy concretas (Sagrada Familia, Boquería, Park Güell...). El comercio se ha ido especializando y desaparecen las tiendas que utilizan los vecinos<sup>175</sup>.

Los defensores del turismo de cruceros, por el contrario, hacen hincapié en los beneficios económicos y sus efectos multiplicadores. *Port de Barcelona* recuerda que la actividad crucerística, según sus estimaciones, genera una facturación total de 796 millones de euros, lo que permite mantener alrededor de 6.760 puestos de trabajos<sup>176</sup>. El debate está servido. El nuevo escenario reproduce una dura controversia ya abierta en otras ciudades, como el caso de Venecia<sup>177</sup>.

## 6.7 EL MERCADO EMISOR ESPAÑOL EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL: SITUACIÓN Y PERSPECTIVAS

De acuerdo con el informe «Contribution of cruise tourism to the economies of Europe», que edita anualmente la asociación empresarial CLIA Europe, la demanda española en 2015 se cifra en 466.000 pasajeros. La estimación representa un ligero cambio de tendencia en la trayectoria decreciente de los últimos años (gráfico 6.41). Después de alcanzar el máximo histórico en 2011, el mercado español ha retrocedido a los niveles anteriores a la crisis económica. Pero el comportamiento de la demanda española no representa una excepción. Otros mercados europeos muestran una tendencia negativa o parecen haber entrado en una fase de estancamiento (gráfico 6.42). Destaca en especial el retroceso de la clientela italiana. En los últimos 4 años, entre 2011 y 2015, la demanda en el país transalpino ha registrado una disminución media anual del 3,2%,

<sup>174</sup> Garay (2015), 565; Legoupil (2013), 8-9; Vargas (2015), 50-51.

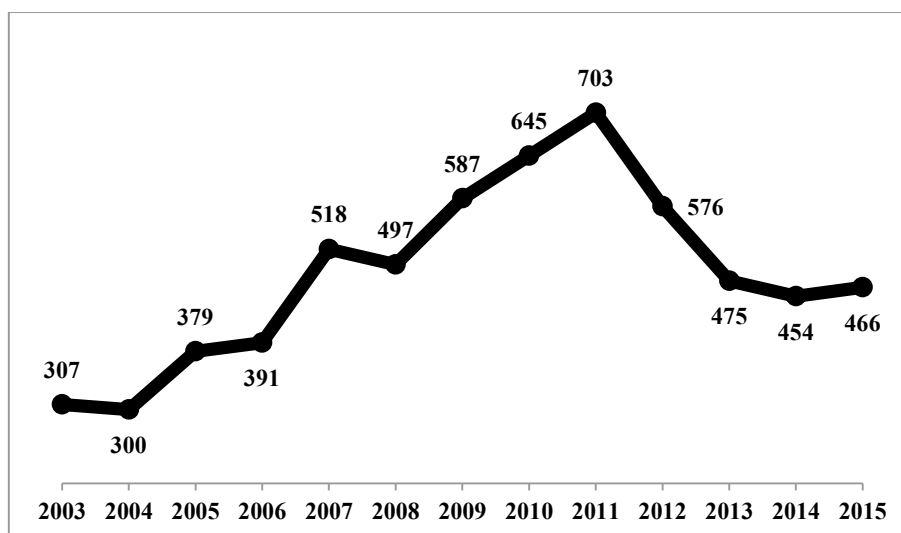
<sup>175</sup> «El dilema de la ciudad flotante», *El País*, ed. digital, 05 de junio de 2016, en <http://elpais.com/archivo>, (última consulta: 21 oct. 2016).

<sup>176</sup> Port de Barcelona y Barcelona Turisme, *Actividad de cruceros en Barcelona. Impacto sobre la economía catalana y perfil socioeconómico del crucerista* (2014).

<sup>177</sup> Bernardi, Forza y Rumiati (2014).

a pesar de una ligera recuperación a lo largo de 2013. La dinámica de crecimiento también parece interrumpirse en Austria y Suiza, después de haber tocado techo en el año 2013 (gráfico 6.42). Bien distinta se presenta la situación en Francia y Alemania, donde el producto crucero sigue a la alza (gráfico 6.42). Más de 1,8 millones de alemanes efectuaron un crucero a lo largo de 2015, según las estimaciones de CLIA, lo que equivale a una cuota de mercado del 27,5% en ámbito europeo<sup>178</sup>.

**Gráfico 6.41 Evolución de la demanda española de cruceros  
Miles de pasajeros (2003-2015)**



Fuente: CLIA Europe, *Annual Report*, 2012-2015; European Cruise Council, *Annual Report*, 2005-2011

A tenor de estas cifras, resulta espontaneo preguntarse cuál es la situación actual del mercado crucerístico europeo, siendo ésta la típica situación en la que los mismos datos pueden ser interpretados de manera totalmente distinta. Por una parte destaca que el crucero sigue haciendo adeptos a pesar de la crisis de consumo. El tráfico de cruceristas europeos, en efecto, se ha incrementado en la primera mitad de esta década a un ritmo anual del 3,4%. Por la otra es evidente que las tasas de crecimiento han bajado considerablemente. En el quinquenio anterior, el aumento se situaba por encima del 12%<sup>179</sup>. A todo ello hay que reiterar que varios mercados nacionales han entrado en recesión.

Para poder salir de este impasse se considera necesario acudir a otro tipo de indicadores, ya que el verdadero problema quizás radique en la tendencia generalizada de utilizar el volumen de cruceristas como único instrumento para medir el estado de salud del sector. No cabe duda de que aun siendo muy indicativo, el número de clientes puede a veces ser «engañoso»<sup>180</sup>. Por ejemplo, si al aumento de los pasajeros corresponde una disminución de la duración media de

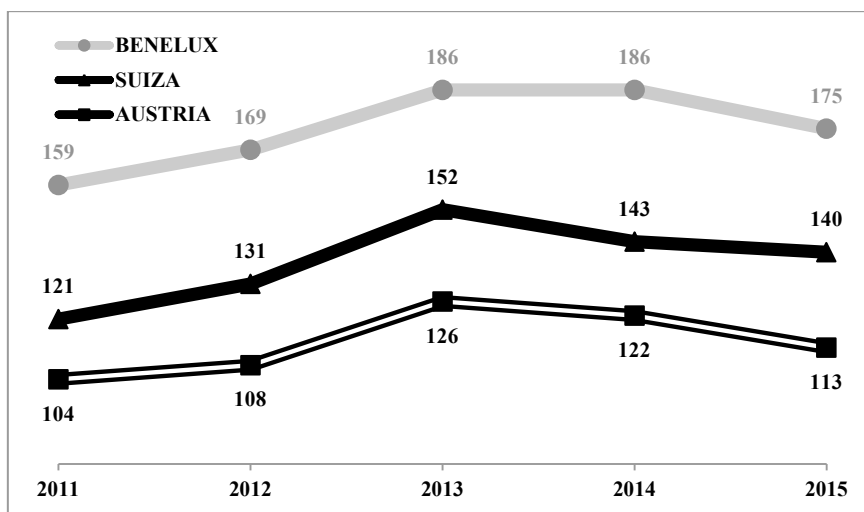
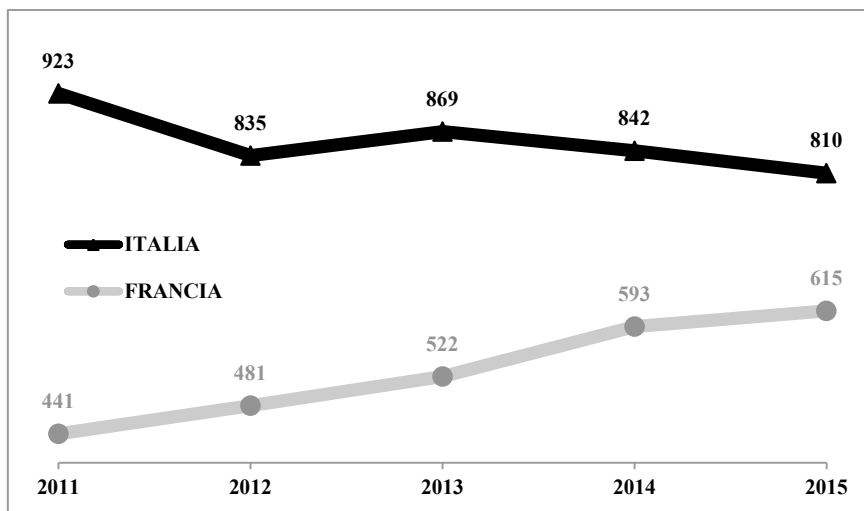
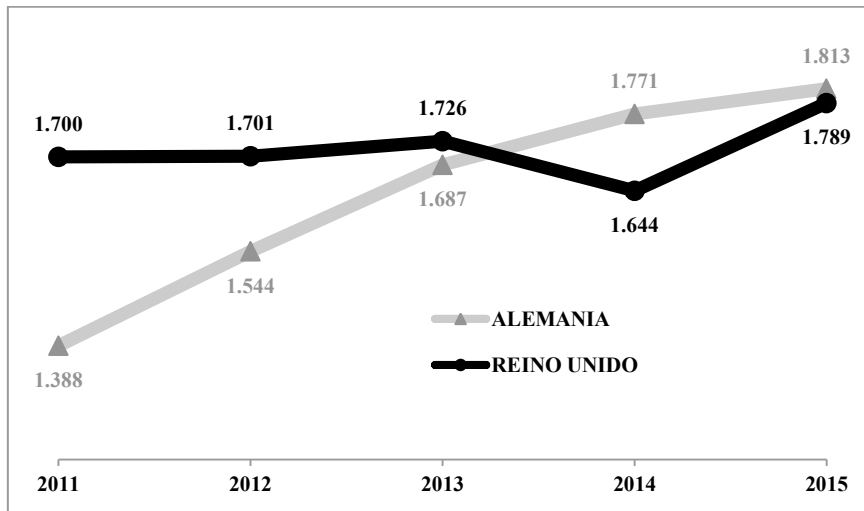
<sup>178</sup> CLIA Europe, *Annual Report*, 2015.

<sup>179</sup> *Ibidem*.

<sup>180</sup> Papathanassis y Vogel (2012), 253, (traducción del autor).

los viajes o viceversa, el total de las estancias a bordo puede variar sensiblemente. En otras palabras, el indicador volumen de pasajeros

**Gráfico 6.42 Evolución de la demanda de cruceros en algunos mercados europeos. Miles de pasajeros (2011-2015)**



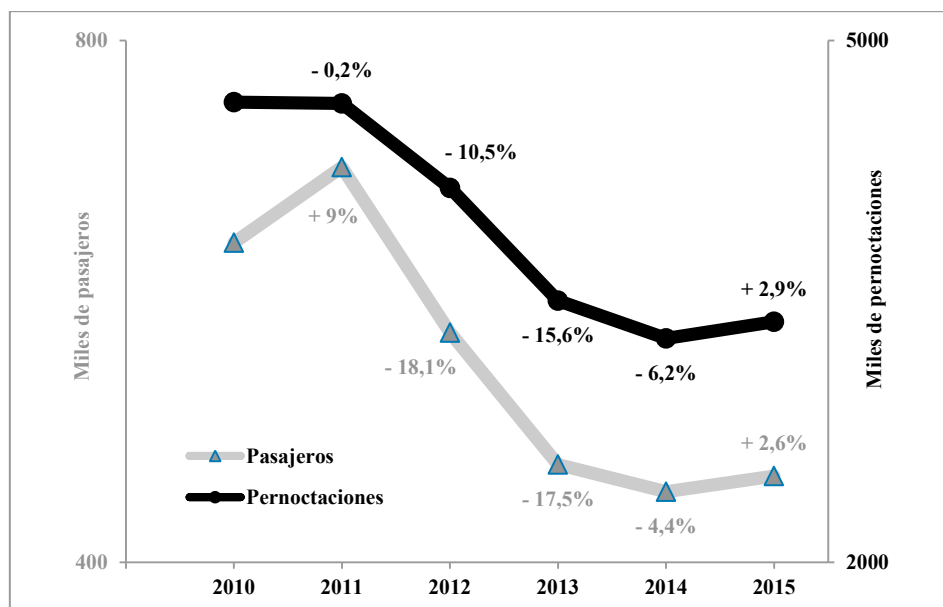
Fuente: CLIA Europe, *Annual Report*, 2012-2015; European Cruise Council, *Annual Report*, 2011

conlleva la desventaja de computar de la misma manera, por ejemplo, un crucero de fin de semana y un crucero vuelta al mundo, lo que desde una perspectiva empresarial tiene su gran diferencia.

A continuación, vamos a ver dos casos prácticos, utilizando por ello otro indicador, esto es, el número de pernoctaciones. En base a la información del gráfico 6.41, sabemos que el número de pasajeros españoles que efectuaron un crucero en 2011 fue de 703.000, frente a los 645.000 de 2010, lo que supone un incremento anual del 9%. Sin embargo, la duración media de los cruceros realizados por los españoles en el mismo período había disminuido de 7,2 a 6,6 noches. Por tanto, de acuerdo con la información del gráfico 6.43, resulta que el total de las pernoctaciones en 2011 no sólo no aumentó con respecto al año anterior, sino que fue incluso inferior (-0,2%). En otras palabras, la crisis del mercado emisor español había empezado en realidad un año antes, es decir, en 2011.

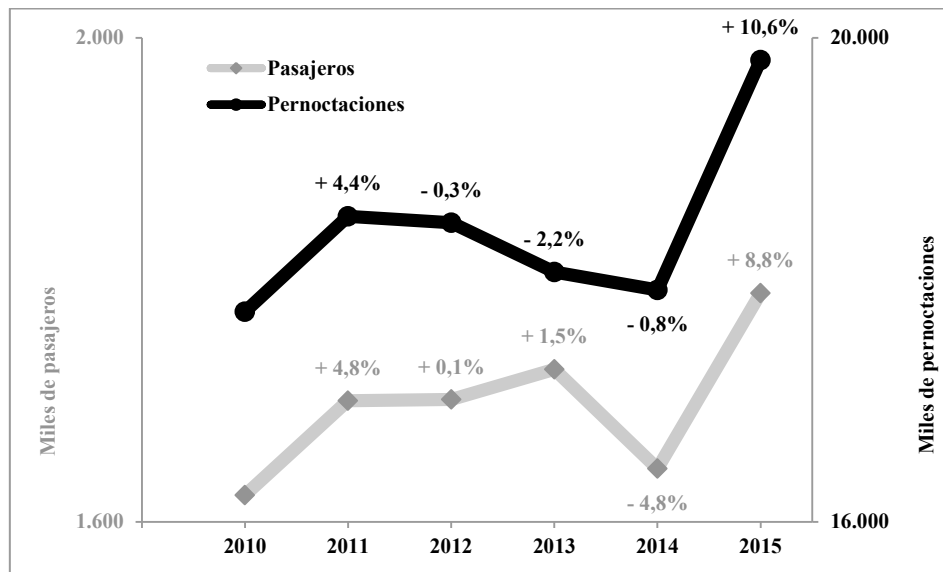
Una situación parecida se produce en las Islas Británicas (gráfico 6.44). Los dos indicadores muestran un escenario diferente con referencia al año 2012. Mientras que el volumen de pasajeros señala un supuesto aumento anual de la demanda (+0,1%), se estaba produciendo en realidad una disminución de las estancias a bordo de los barcos (-0,3%). La disparidad se aprecia más aún en la información relativa al año 2013. El número de clientes creció un 1,5%, a la vez que la reducción de la duración media de los viajes supuso un descenso anual de las pernoctaciones superior al 2%.

**Gráfico 6.43 Evolución de la demanda española de cruceros (2010-2015)**  
**Variaciones porcentuales anuales de pasajeros y pernoctaciones**



Fuente: elaboración sobre datos de CLIA Europe and IRN Research, *Statistics and Markets*, 2011-2015

**Gráfico 6.44 Evolución de la demanda de cruceros en el Reino Unido e Irlanda Variaciones porcentuales anuales de pasajeros y pernoctaciones (2010-2015)**



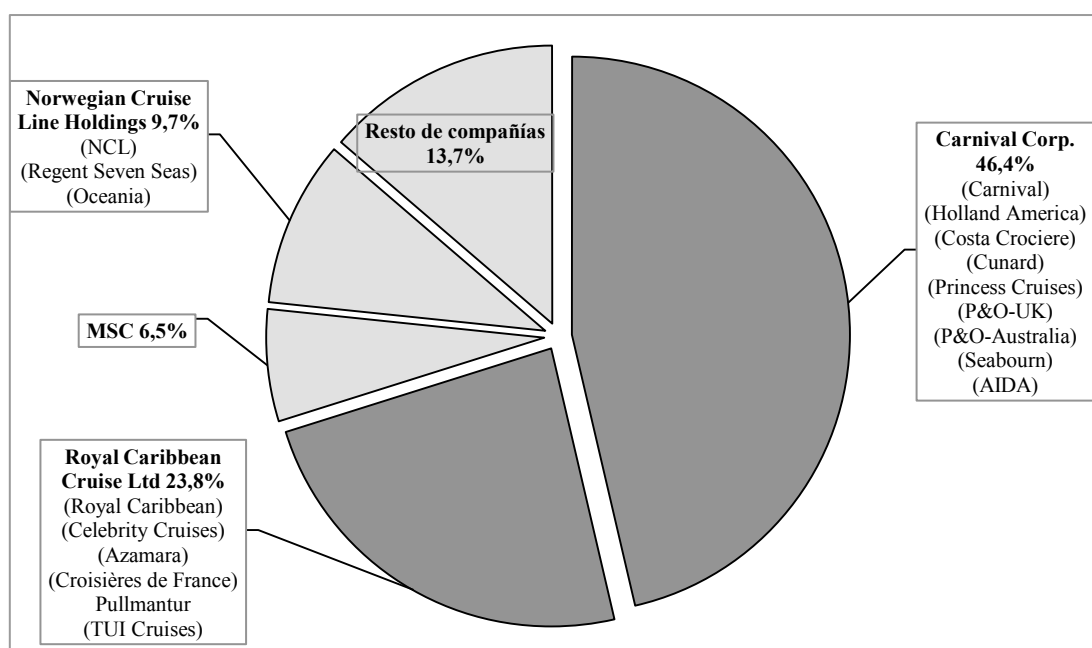
Fuente: elaboración sobre datos de CLIA Europe and IRN Research, *Statistics and Markets*, 2011-2015

Junto a pasajeros y pernoctaciones, hay un tercer indicador que nos ayuda en la labor de analizar la situación del sector: los precios de venta. Es bien sabido, y así se ha señalado al comienzo de este capítulo, que la popularización del crucerismo se debe en gran parte a la disminución generalizada de los precios, lo que favoreció el acceso al mercado de los segmentos de menor poder adquisitivo. En este apartado se tratará de analizar brevemente cuál ha sido la evolución de los precios en los últimos años, a la vez de mostrar su relación con el crecimiento de la demanda. A este fin, y siguiendo las sugerencias de Vogel y Oschmann, se ha elaborado la información publicada en los informes anuales de Carnival Corporation y Royal Caribbean Cruises Ltd, los dos grandes grupos multimarcas que suman alrededor del 70% del total de la oferta mundial de plazas de cruceros (gráfico 6.45)<sup>181</sup>. Según recoge la tabla 6.46, tanto Carnival como Royal han logrado un aumento muy considerable de su clientela. Entre 2004 y 2015, registraron respectivamente un incremento medio anual del 5 y 4,3 por cien. El crecimiento de ambas corporaciones también se puede apreciar en el volumen de las pernoctaciones, que incluso se ha producido con tasas superiores (5,3 y 4,9%). No obstante, es importante aclarar que el crecimiento de la demanda ha sido paralelo al aumento de la capacidad de transporte de ambas corporaciones, ya que en ese transcurso la oferta de plazas de Carnival y Royal progresó a un ritmo anual del 5,6 y 5 por cien. Todo ello indica una cierta estabilidad en los índices de ocupación de los propios barcos. En cualquier caso, es evidente que el crecimiento de la demanda no se ha producido a precios constantes. Pues el precio de venta de los cruceros de ambas compañías ha disminuido de manera muy significativa. En cuanto a Royal, los importes han bajado anualmente aproximadamente un 1,5%, a la vez que su competidora ha llevado a

<sup>181</sup> Vogel y Oschmann (2012), 5-7.

cabo una rebaja aún más pronunciada (3%). En 2004, el precio medio por persona y día de un crucero de las empresas del grupo Carnival era de aproximadamente 201\$. Once años más tarde, este importe ha bajado hasta los 143\$<sup>182</sup>. Además, la caída de las tarifas no se ha visto compensada por un incremento de la producción de los llamados «elementos generadores de ingresos a bordo». Ambas corporaciones han reducido sus ingresos por la venta de productos y servicios a lo largo de los viajes, con un descenso medio del 1,5% para Carnival y del 1,2% para el grupo Royal. Todo este escenario se recoge de forma más visible en el gráfico 6.47. Mientras la clientela de los dos grupos ha aumentado constantemente a pesar de la crisis, los precios de sus cruceros han registrado una significativa disminución.

**Gráfico 6.45 Estructura empresarial de la flota mundial de cruceros  
Principales grupos en términos de plazas (31 de diciembre de 2015)**



Fuente: Carnival Corporation & Plc, *Annual Report*, 2015; Royal Caribbean Cruises Ltd., *Annual Report*, 2015; Norwegian Cruise Line Holdings Ltd., *Annual Report*, 2015; *Guía Berlitz*, 2016

**Tabla 6.46 Carnival Corporation y Royal Caribbean Cruises Ltd (2004-2015)  
Evolución % anual de pasajeros, pernoctaciones, oferta de plazas, precios e ingresos a bordo**

	Pasajeros	Pernoctaciones	Plazas	Precios	Ingresos a bordo*
CARNIVAL CORP.	+5	+5,3	+5,6	-3	-1,5
ROYAL CARIB.	+4,3	+4,9	+5	-1,5	-1,2

Precios e ingresos reales por persona y día calculados en base al *US Consumer Price Index* (base 2015)

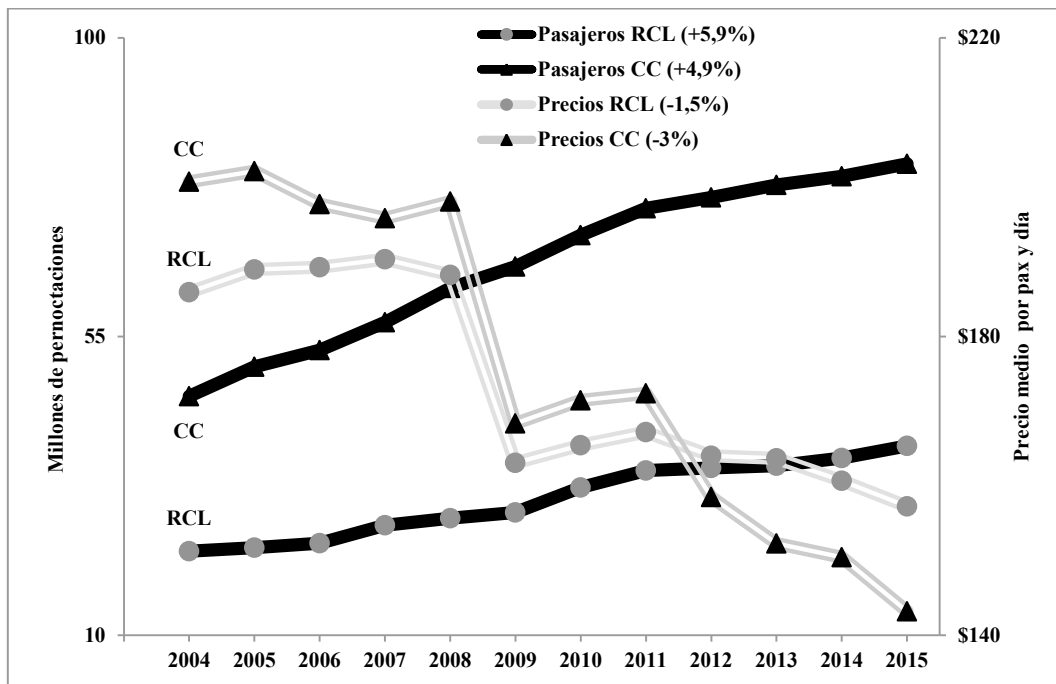
\*Los ingresos a bordo incluyen también la compra de las excursiones terrestres

Fuente: elaboración sobre Carnival Corporation & Plc, *Annual Report*, 2004-2015; Royal Caribbean Cruises Ltd., *Annual Report*, 2004-2015

<sup>182</sup> Precios reales por persona y día calculados en base al *US Consumer Price Index* base 2015, (última consulta: 31 oct. 2016).



**Gráfico 6.47 Carnival Corporation y Royal Caribbean Cruises Ltd (2004-2015)**  
**Evolución del número de pernoctaciones y precios de venta de los cruceros**



Precios reales por persona y día calculados en base al *US Consumer Price Index* base 2015, (última consulta: 31 oct. 2016)

Entre paréntesis la respectiva variación porcentual anual

Fuente: elaboración sobre Carnival Corporation & Plc, *Annual Report*, 2004-2015; Royal Caribbean Cruises Ltd., *Annual Report*, 2004-2015

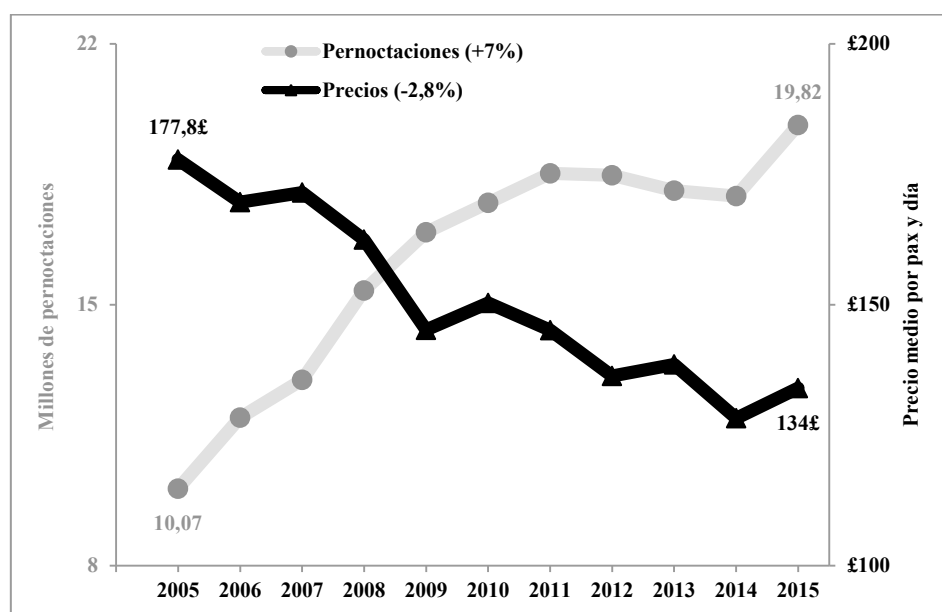
La caída de los precios también se puede apreciar desde la óptica de los mercados emisores. En la primera década del siglo XXI, la demanda de cruceros en Alemania creció a una media anual del 13,4%, mientras que los precios reales bajaban anualmente un 2,4%<sup>183</sup>. La tendencia de los últimos años ha sido muy similar en las Islas Británicas (gráfico 6.48). A pesar de varios descensos, el número de pernoctaciones ha subido en la última década a una media anual del 7%, mientras que los precios han disminuido un 2,8%. Todo ello ha supuesto una reducción de las tarifas superior a 40 libras por persona y día (de 178 a 134£).

Sobre la base de todos estos datos es posible hacer una doble lectura. La primera pone en evidencia la capacidad de adaptación y respuesta del sector en un entorno desfavorable. Es evidente que la crisis económica no ha logrado alejar el público de los cruceros marítimos. El producto sigue haciendo adeptos. La segunda representa la otra cara de la moneda. Ante la necesidad de mantener los elevados índices de ocupación, las compañías se han visto obligadas a fomentar «políticas de precios bajos» mediante el constante lanzamiento de ofertas y promociones, lo que está provocando una lógica merma en la rentabilidad sectorial.

<sup>183</sup> Vogel y Oschmann (2012), 7.

Esta tendencia se hace especialmente manifiesta en España, donde el producto crucero ha entrado en una «peligrosa espiral de descuentos»<sup>184</sup>. Si bien no se dispone de datos que permitan estimar su magnitud porcentual, es suficiente dar un paseo por los portales web de las compañías navieras y agencias de viajes para hacerse una idea de la «guerra de precios» que se ha desencadenado entre los operadores. «No podemos seguir vendiendo cruceros así; una cena para dos personas en Madrid o Barcelona es más cara que una noche de crucero», decía no hace mucho el director general de MSC España, Emiliano González<sup>185</sup>.

**Gráfico 6.48 Evolución de la demanda y precios de los cruceros en el Reino Unido e Irlanda**  
**Millones de pernoctaciones y precios por persona y día (2005-2015)\***



\* Precios reales por persona y día calculados en base al *UK Consumer Price Index* base 2015, (última consulta: 31 oct. 2016)

Entre paréntesis, la variación porcentual anual

Fuente: elaboración sobre Passenger Shipping Association, 2005-2012; CLIA UK & Ireland, 2013-2014

La proliferación de las ofertas de «última hora» sigue imparable. La venta por catálogo sobre la base de las tarifas oficiales se ha convertido en una verdadera excepción, incluso en época de alta temporada. La disminución de la oferta de plazas de los operadores españoles parece no haber contrarrestado este proceso. La capacidad de transporte ha descendido notablemente en los últimos cinco años (gráfico 6.49). Las 15.200 plazas diarias que se ofrecían a mediados de 2011 se han reducido a poco más de 4.700 en 2016. Todas ellas pertenecen a Pullmantur, la única naviera de cruceros con base en España a día de hoy<sup>186</sup>.

Esta involución empezó en septiembre de 2011, a raíz del cese de operaciones de los tres buques de Happy Cruises. Un breve análisis de la andadura de esta última compañía podría

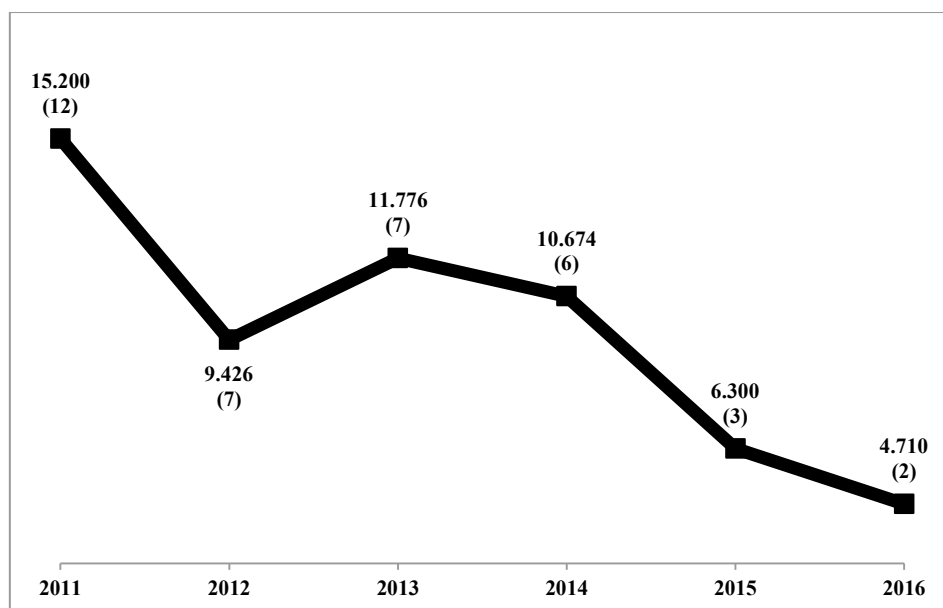
<sup>184</sup> *Hosteltur*, ed. digital, 27 de octubre de 2012, en <http://www.hosteltur.com/hemeroteca> (última consulta: 31 oct. 2016).

<sup>185</sup> *Ibidem*.

<sup>186</sup> Royal Caribbean Cruises Ltd., *Annual Report*, 2015, 7.

aportar otras claves para la comprensión de la actual coyuntura. Happy Cruises (anteriormente Quail Cruises) pertenecía al grupo empresarial turístico español Quail Travel Group, que se había constituido como sociedad anónima a finales de 2007 con sede central en Madrid<sup>187</sup>. En palabras de Fernando Mayordomo, el estreno de la nueva marca se produjo cuando el mercado nacional no sólo estaba en «pleno auge», sino que «demanda[ba] una compañía netamente española de cruceros»<sup>188</sup>.

**Gráfico 6.49 Evolución de la oferta de plazas de las navieras españolas de cruceros  
Capacidad de transporte en ocupación doble (2011-2016)\***



Entre paréntesis, el número de barcos

\* Datos relativos al 30 de junio

Fuente: elaboración sobre Carnival Corporation & Plc, *Annual Report*, 2011-2015; Royal Caribbean Cruises Ltd., *Annual Report*, 2011-2015; *Guía Berlitz*, 2011-2016

Si la primera parte de la reflexión del entonces director comercial de Quail Cruises es irrefutable, mucho menos parece ser la segunda. Bien es cierto que el crucero iba a «toda máquina» en esos años, así como titulaba la revista *Savia* en mayo de 2007. El gran interés que mostraban las compañías extranjeras por nuestro mercado es la mejor prueba de ello<sup>189</sup>. A finales de 2006, Royal Caribbean había llevado a cabo la compra del touroperador Pullmantur, que incluía la adquisición del 100% de su división de cruceros y sus cinco buques. Lo más significativo de este suceso, que es otro ejemplo del grado de globalización que estaba alcanzando el negocio, reside en que la primera operación de crecimiento externo del grupo norteamericano hacia Europa se materializó con la compra de una empresa española. El informe anual de 2006 explica la razón principal que impulsó esta operación:

<sup>187</sup> Sobre Quail/Happy Cruises, Paniagua (2013), 67-71.

<sup>188</sup> *Cruises News. Publicación de la industria naval*, nº 5, 2008, 68-70.

<sup>189</sup> *Savia. Revista de economía y gestión de viajes*, nº 4, 2007, 44-47.

*The acquisition of Pullmantur gives a real boost to our strategic ambitions in Europe, making us the largest operator in Spain and Portugal, one of the fastest-growing market regions in Europe. This is Royal Caribbean's first wholly owned European brand, and we look forward to growing Pullmantur to its full potential (...). Our strategic growth plan is truly global. We continue to increase our presence in Europe, a key focus of the company*<sup>190</sup>.

La respuesta de su gran competidor, Carnival Corporation, no se hizo esperar. A principios de 2007, este grupo promovió la creación de Ibero Cruceros mediante una participación del 75% del capital de la *joint-venture*. El touroperador Orizonia aportó el restante 25%, incluyendo los dos buques que hasta entonces habían integrado la flota de Iberojet Cruceros<sup>191</sup>. La apuesta de Carnival podría en parte extrañar, ya que una de sus marcas, Costa Cruceros, tiene una presencia más que consolidada en España. Pero el elevado y rápido crecimiento del mercado nacional representaba un gran aliciente para el «gigante» norteamericano, lo que justifica la formación de otra compañía «centrada enteramente» en España:

*Spain is another region primed for expansion and though our Costa Cruises brand already has a strong presence there, we believe huge potential for expansion exists as it is one of the fastest-growing areas of the European vacation industry*<sup>192</sup>.

Por lo tanto, y volviendo a la reflexión Fernando Mayordomo, ya había dos empresas españolas antes de la formación de Quail Cruises. O mejor dicho, había tres. En abril de 2007 había emprendido este negocio también Vision Cruises, que puso en marcha sus primeros cruceros desde el puerto base de Alicante<sup>193</sup>. Estas tres entidades se encontraban, por otra parte, en el mismo segmento de mercado donde finalmente se posicionó la nueva marca Quail Cruises, encontrando por ello una aguerrida competencia. El gráfico 6.50 pretende representar de forma esquemática la segmentación de la demanda de los cruceros, de acuerdo con la clasificación mayoritariamente aceptada hoy en día por los analistas del sector. Como puede observarse, este mercado se estructura alrededor de tres tipos de clientela: *Luxury*, *Premium* y *Standard*<sup>194</sup>. Sus principales rasgos diferenciadores se anotan en la parte inferior de la figura, según las indicaciones de la *Guía Berlitz*. De todo ello se desprende que cada segmento tiene una estrecha relación no sólo con las características del producto ofrecido, sino con el poder adquisitivo de la clientela a la que se dirige. Por ejemplo, las marcas que se sitúan en la cúspide de la pirámide (*luxury*) se distinguen por un «alto estilo de lujo» y la «exclusividad del ambiente» a bordo de sus yates. Sus cruceros se encaminan hacia las capas más elevadas de la demanda<sup>195</sup>. Por el

<sup>190</sup> Royal Caribbean Cruises Ltd., *Annual Report*, 2006.

<sup>191</sup> Carnival Corporation & Plc, *Annual Report*, 2007. Los dos barcos eran el *Grand Voyageur* y el *Grand Mistral*

<sup>192</sup> Carnival Corporation & Plc, *Annual Report*, 2006. A este propósito, véase también Paniagua (2013), p. 53, y el texto de una entrevista al presidente del grupo *Carnival*, Micky Arison, en *Savia. Revista de economía y gestión de viajes*, nº 54, 2008, 12-15.

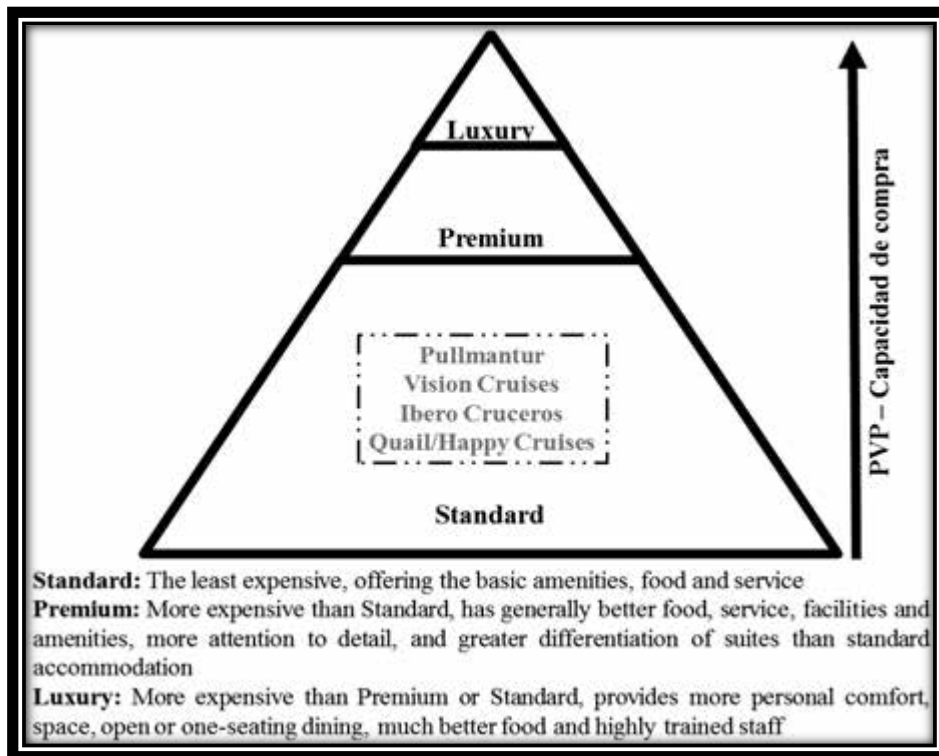
<sup>193</sup> *Cruises News. Publicación de la industria naval*, nº 2, 2007, 68-70.

<sup>194</sup> Obviamente hay diversas variantes. La propia *Guía Berlitz*, en la edición de 2008 añadía el segmento *exclusive* situándolo por encima del *luxury*; no obstante, la misma revista volvía a la tradicional clasificación en la edición de 2010. La OMT por su parte reparte la clase *standard* en dos segmentos: en la parte inferior de la pirámide se sitúa el *Budget* y por encima de éste el *Contemporary*.

<sup>195</sup> Organización Mundial del Turismo (2010), 66.

contrario, las empresas posicionadas en la parte inferior (*standard*) buscan la captación de una clientela que, si bien más amplia numéricamente, se caracteriza por su menor capacidad de compra, siendo por tanto mucho más sensible a cualquier variación de los PVP.

**Gráfico 6.50 Segmentación de la demanda de los cruceros  
Posicionamiento de las navieras con base en España (2007-2008)**

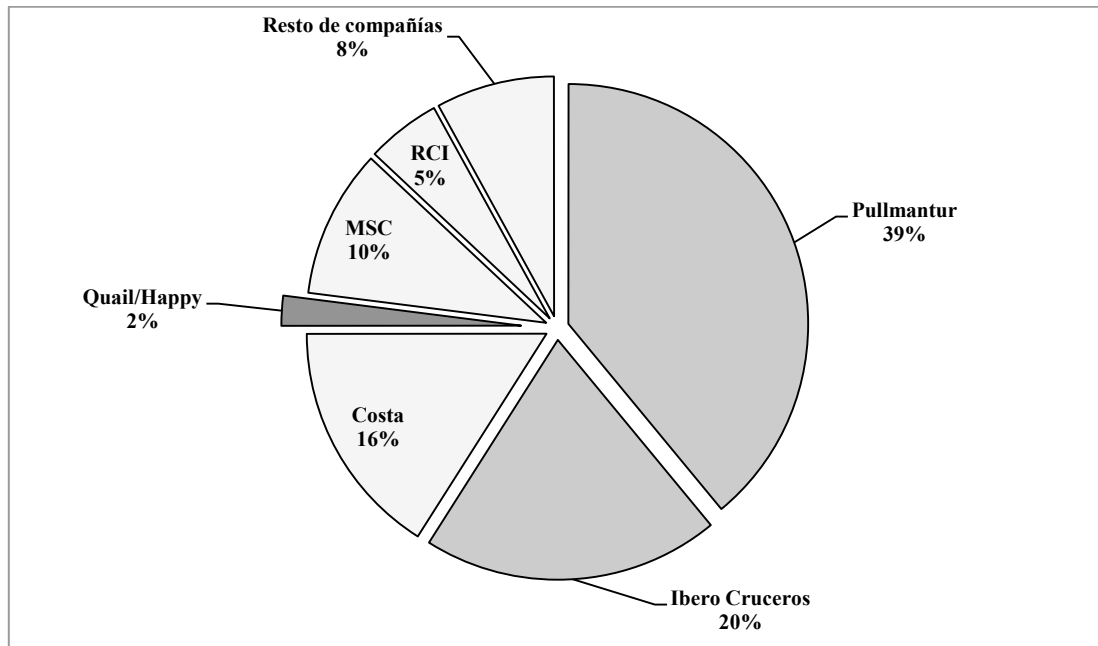


Fuente: elaboración sobre datos de la *Guía Berlitz*, 2016

Desde sus comienzos, se hizo evidente cuál iba a ser el patrón de conducta de Quail Cruises. Su primer crucero reproducía todos los ingredientes del modelo que había favorecido la popularización del sector en España: viaje semanal de 7 noches por el Mediterráneo Occidental; precios asequibles; tripulación de habla hispana, flete de un viejo buque y régimen alimenticio del todo incluido. Desde esta perspectiva, por lo tanto, el crucero *Tesoros del Mediterráneo* de poco o nada se diferenciaba de los *Viajes del Bolero*, el *Brisas del Mediterráneo* o incluso de los cruceros del *New Flamenco*, el barco fletado por el touroperador español Travelplan entre 2003 y 2007. A todo ello, hay que añadir que el buque *Pacific* de Quail Cruises ya no era el célebre *The Love Boat* que había fascinado a los millones de espectadores de la famosa serie *Vacaciones en el mar*. El barco sufrió «diversas» averías que acabaron por alterar la «realidad inolvidable» que se prometía en los anuncios promocionales. Quail Cruises alcanzó en el primer ejercicio tan sólo el 2% de la cuota del mercado español (unos 10.000 pasajeros), frente al 39 y 20 por cien que obtuvieron respectivamente Pullmantur e Ibero Cruceros (gráfico 6.51). El resultado estaba muy por debajo de las expectativas de sus directivos, quienes habían estimado

una participación mínima de 45.000 pasajeros<sup>196</sup>. Los inconvenientes del *Pacific* volvieron a repetirse en 2009, cuando la compañía tuvo que hacer frente incluso a un embargo del barco.

**Gráfico 6.51 Distribución de la demanda española de cruceros según empresas  
Porcentajes (2008)**



Fuente: European Cruise Council, 2010/2011 Report

La situación pareció mejorar en la temporada 2010. Las incorporaciones de otras unidades de transporte, unida a una amplia campaña promocional, permitieron conseguir una mejor respuesta del público. Bajo la nueva marca Happy Cruises, se convirtió en el tercer operador en España por número de pasajeros, incluso por delante de MSC y Costa<sup>197</sup>. La oportunidad de contar con dos buques facilitó la apertura de nuevos destinos y con ello ofrecer nuevos productos. La naviera operó en dos diferentes rutas del Mediterráneo. Mientras el buque *Ocean Pearl* ofrecía el viaje de 7 noches por el área occidental, el *Gemini* seguía el itinerario abierto entre Venecia y Atenas. Este último barco, además, se trasladó al Caribe a finales de 2010, mientras que en mayo del año siguiente se dirigió hacia el Norte de Europa.

Pero el aumento de clientela no siempre es sinónimo de beneficios. Esta máxima no se cumple, por ejemplo, si el primer objetivo se persigue por medio de unos precios irrisorios (figura 6.52). Tarifas promocionales desde 699€ por persona en los cruceros semanales por el Caribe (incluyendo los vuelos de ida y vuelta y hasta un televisor de regalo), o desde 238€ por un crucero de 7 noches por el Mediterráneo Occidental (más de 100€ menos que la tarifa mínima ofrecida en 2009), son sólo algunos ejemplos del rumbo que siguió Happy Cruises en los últimos meses de su actividad. El 23 de septiembre de 2011, mediante un breve comunicado

<sup>196</sup> Paniagua (2013), 67.

<sup>197</sup> European Cruise Council and IRN Research, *Statistics and Markets*, 2011.

enviado a las agencias de viajes, la compañía de los *cruceros felices* anunció la suspensión de las salidas de sus tres barcos por «problemas operativos», lo que significaba el fin de las operaciones<sup>198</sup>.

Figura 6.52 Anuncios promocionales de Quail/Happy Cruise (2010-2011)



Fuente: material propio de agencia de viajes

Fuente: *La Vanguardia*, 24 de mayo de 2011

El cierre de Quail/Happy Cruises no fue un hecho aislado. Al margen de algunas medidas de dudosa viabilidad que tomaron sus directivos, como la incorporación de un tercer buque tan sólo unos meses antes del cese de la actividad, su desenlace debe de interpretarse como una muestra generalizada de las dificultades que empezaron a surgir en el mercado español en ese transcurso. La desaparición de la marca Ibero Cruceros es otro ejemplo de este escenario. La decisión de los responsables de Carnival ha sido el punto final a un largo proceso que había empezado a finales de 2011, a raíz de la cesión del buque *Grand Voyager* a Costa Cruceros. Dos años más tarde, en noviembre de 2013, la compañía se desprendía también del *Grand Mistral*. Con este cambio de estrategia, Ibero Cruceros veía reducida su flota a tan sólo dos unidades de transporte, lo que suponía una disminución del 41% en términos de plazas. Durante el ejercicio económico de 2012, además, Ibero Cruceros recibía una provisión de 173 millones de dólares, a la que hubo que añadir otra de 13 millones que se efectuó en 2013<sup>199</sup>. Por otra parte se hacía pública la decisión de llevar a cabo la «integración» de su estructura operativa con la de Costa Cruceros, si

<sup>198</sup> *Hosteltur*, ed. digital, 24 de septiembre de 2011, en <http://www.hosteltur.com/hemeroteca> (última consulta: 6 nov. 2016). En mayo de 2012, la Consejería de Economía y Hacienda de la Comunidad de Madrid revocó el título-licencia a Quail Travel Group, tres meses después de que el Juzgado de lo Mercantil nº 10 de Madrid declarara al grupo turístico en concurso voluntario de acreedores; *Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid*, 22 de mayo de 2012, 3; BOE, nº 42, 18 de febrero de 2012, 7069.

<sup>199</sup> Carnival Corporation & Plc, *Annual Report*, 2012-2013; Paniagua (2013), 58.

bien manteniendo la independencia de cada marca. A pesar de las proclamas de su departamento comercial, según el cual esta medida implicaba «una decidida estrategia de crecimiento en España», es evidente que la adopción de ese «nuevo modelo» nacía más bien de la necesidad de reducir los costes y sanear las cuentas. En otras palabras, se trataba del primer paso de la definitiva absorción que se materializó finalmente a finales de 2014<sup>200</sup>.

En cuanto a la naviera Pullmantur, el análisis se hace un poco más complejo. Desde su incorporación en RCL en 2006, la entidad española se ha visto inmersa en un claro proceso de internacionalización. Según se ha señalado anteriormente, la entrada en España de la corporación estadounidense tuvo lugar en una época en la que el negocio gozaba de óptima salud. La demanda nacional estaba en constante crecimiento, y parecía por sí sola suficiente para garantizar la rentabilidad del negocio de Pullmantur. Ésta última, mientras tanto, se había afianzado como la marca líder del mercado. El «carácter español» de sus productos representaba su rasgo diferencial frente a la competencia extranjera, a la vez que su principal fortaleza. Las primeras medidas que se adoptaron a raíz de su adquisición se encaminaron esencialmente a ampliar y mejorar la estructura de su flota. Desde Royal Caribbean optaron por reemplazar parte del viejo tonelaje con barcos de mayor tamaño, todos ellos procedentes de las otras entidades del grupo<sup>201</sup>. Con esto se pretendía no sólo consolidar el negocio en el mercado español, sino dar comienzo a un principio de expansión hacia Sudamérica, dentro de un contexto de crecimiento de la propia actividad. Así se interpreta, por ejemplo, la decisión de los nuevos gestores de «posicionar en el mercado latinoamericano» el *Pacific Dream*, después de incorporar este buque en mayo de 2009<sup>202</sup>. En un principio, por lo tanto, RCL aspiraba a expandir el propio ámbito geográfico sin que ello implicara una menor actividad en el mercado español. Pero con la llegada de la crisis, la situación ha empezado a variar considerablemente, y con ella el rumbo de Pullmantur. A finales de 2012, el «gigante» Royal tuvo que efectuar una provisión de 414 millones de dólares con el fin de sanear las «maltrechas» cuentas de la entidad española<sup>203</sup>. Ante la obligación de «reducir su dependencia» de la demanda nacional, la distribución de sus cruceros en otros mercados se ha convertido en una verdadera necesidad. Y dado que el mercado español «no remonta», tal y como señalan los directivos de Royal, existe una «gran incertidumbre sobre el tiempo de su recuperación»<sup>204</sup>.

---

<sup>200</sup> *Hosteltur*, ed. digital, 20 de diciembre de 2012, en <http://www.hosteltur.com/hemeroteca> (última consulta: 6 nov. 2016).

<sup>201</sup> Royal Caribbean Cruises Ltd., *Annual Report*, 2008-2010. Entre mayo de 2007 y noviembre de 2008, Pullmantur recibió el *Zenith* de Celebrity Cruise y los buques *Empress of the Seas* y *Sovereign of the Seas* de Royal Caribbean International, a la vez que sus pequeños buques *Blue Moon* y *Blue Dream* pasaban a Azamara, la nueva marca del grupo estadounidense.

<sup>202</sup> Royal Caribbean Cruises Ltd., *Annual Report*, 2009. El *Pacific Dream* fue posteriormente rebautizado *Horizon*.

<sup>203</sup> *Royal Caribbean Cruises Ltd.* (2012), 27, 47 y 69. A este propósito véase: *El País*, edición digital del 4 de febrero de 2013 (consulta: 28 jul. 2015); *Hosteltur*, 11 de febrero de 2013.

<sup>204</sup> Royal Caribbean Cruises Ltd., *Annual Report*, 2012, (traducción del autor). «*Pullmantur and the difficult economic environment it operates in, has been our biggest challenge*», Royal Caribbean Cruises Ltd., *Annual Report*, 2013.



No hace mucho, Arturo Paniagua hacía esta interesante reflexión sobre la evolución de las dos marcas españolas, Pullmantur e Ibero Cruceros:

Nuestros operadores, que sólo hacía escasos meses seguían defendiendo el carácter español de sus buques, comenzaron a buscar pasajeros en otros mercados (...), y ahora destinan sus buques, algunas veces en exclusiva, a emisores distintos al español<sup>205</sup>.

El nuevo camino que ha emprendido Pullmantur no se presenta nada fácil. De cara a los mercados extranjeros es lógico pensar que el «carácter español» de la compañía ya no representa una fortaleza, sino más bien una debilidad. Muchos de sus competidores llevan décadas comercializando sus cruceros fuera de su ámbito nacional, lo que les ha garantizado no sólo afianzarse en otros países, sino desarrollar una fuerte imagen de marca internacional. Las compañías italianas Costa y MSC, por ejemplo, deben de considerarse a todos los efectos compañías paneuropeas. No en vano, no habría que olvidar que a bordo del *Costa Concordia*, aquel trágico 12 de enero de 2012, viajaban pasajeros de 62 nacionalidades diferentes.

---

<sup>205</sup> Paniagua (2013), 52.



## Conclusiones finales

Este último apartado se ha concebido con el objetivo de trazar un balance final de la investigación. Se trata de aportar una visión conjunta de la evolución de los cruceros, aunque por ello se hace inevitable reincidir en algunos aspectos y cuestiones que se han abordado anteriormente, pero que se consideran clave para la comprensión global del objeto de estudio. El cuadro I pretende reproducir una periodización histórica de la actividad crucerística. Como puede observarse, se delinean cuatro grandes etapas, cuyos puntos de ruptura son, respectivamente, los dos conflictos mundiales y la crisis del transporte marítimo en la década de 1970. De cada período se destacan los rasgos específicos del crucerismo español, en la doble vertiente receptiva y emisora. A continuación, se anotan las principales características que asume el viaje marítimo de placer fuera del marco territorial de este estudio. Y por último, se señalan aquellos aspectos turísticos o relativos al transporte marítimo que influyeron en su proceso evolutivo.

De acuerdo con este enfoque, cabe reiterar que el crucero nace a lo largo del siglo XIX como una actividad propia del negocio naviero. En la base de este suceso, está la profunda transformación que supuso la expansión de la tecnología del vapor en el ámbito del transporte marítimo, esto es: la mejora del medio de transporte; la elaboración de nuevas estrategias empresariales; el establecimiento de las primeras líneas regulares y el desarrollo del tráfico de pasaje como un nuevo y floreciente mercado. A lo largo de la primera etapa, el turismo marítimo se configura como una práctica de carácter excursionista. El viaje, que solía llevarse a cabo los sábados, domingos u otro día festivo, no incluía por tanto la pernoctación a bordo del barco o en el destino. En otras palabras, el crucero nace como una breve escapada hacia una localidad cercana con el fin de visitar algún lugar de interés turístico, o, en alternativa, para asistir a un determinado acontecimiento. Las excursiones obtuvieron en línea general una óptima respuesta del público, que llegó incluso a ser masiva en varias ocasiones. Por el contrario, los viajes de larga duración no pudieron materializarse por falta de clientela. Esta marcada diferencia no es contradictoria como podría parecer a primera vista. Si bien es cierto que ambos son viajes de placer, no menos lo es el hecho de que las dos modalidades son bien distintas, sobre todo si se aprecia desde la óptica de la demanda. Al aumentar la duración del viaje, éste se convierte en una actividad mucho más selectiva, un verdadero lujo que estaba al alcance solamente de quienes disponían, a la vez, de elevados ingresos y disponibilidad de tiempo. Por el contrario, estos factores no incidían –y no inciden– tan decisivamente a la hora de participar en una breve escapada.

Un caso aparte fue la expedición del buque *Pelayo* en 1869, el único crucero de larga duración que se dio en España antes de la primera guerra mundial. La clave del éxito de esta iniciativa fue la extraordinaria repercusión que tuvo en su momento la inauguración del Canal de Suez, un evento que por sí solo fue capaz de activar la participación de la reducida clientela de la época. Los afortunados

**Cuadro I Evolución histórica y periodización de la actividad crucerística**

ETAPAS HISTÓRICAS	PRINCIPALES RASGOS		RELACIONES Y EFECTOS EN TURISMO Y TRANSPORTE MARÍTIMO
	ESPAÑA	OTROS MERCADOS	
1850-1914	<b>Receptivo</b> ▶ Tráfico marginal	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Nacimiento del excursionismo marítimo en el Reino Unido (1820s)</li> <li>▶ Difusión de los viajes elitistas a finales del siglo XIX</li> <li>▶ Participación de las agencias de viajes en las labores organizativas</li> <li>▶ Elevada duración de las escalas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Expansión de la navegación a vapor</li> <li>▶ Instauration de las líneas regulares</li> <li>▶ Expansión del tráfico de emigración</li> <li>▶ Difusión de los transatlánticos</li> <li>▶ Expansión del turismo de élite</li> <li>▶ Implicación de entidades privadas en materia turística (España)</li> </ul>
	<b>Emisor</b> ▶ Modelo excursionista ▶ Carácter educativo (Cataluña) ▶ Fracasan los viajes de larga duración		
1920-1939	▶ Generalización del término <i>crucero</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Éxito del <i>booze cruise</i> en Estados Unidos</li> <li>▶ Fomento generalizado en Norteamérica y Europa</li> <li>▶ Disminución generalizada de la duración de las escalas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Notable reducción del tráfico transoceánico de emigración</li> <li>▶ Difusión de los motores de combustión interna</li> <li>▶ Creación del Patronato Nacional del Turismo (España)</li> </ul>
	<b>Receptivo</b> ▶ Reducción de las tasas portuarias ▶ Notable aumento del tráfico		
	<b>Emisor</b> ▶ Puesta en marcha de los primeros cruceros elitistas (Trasatlántica) ▶ Labor comercial de las agencias de viajes		
1946-1970s	<b>Receptivo</b> ▶ Tráfico escaso (años 1950) ▶ Implicación de la DGT por motivos político-económicos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Reanudación tiene lugar en Estados Unidos a finales de los años 1940</li> <li>▶ Creación primeras navieras de cruceros (años 1960)</li> <li>▶ Expansión de la actividad en el Caribe</li> <li>▶ Estancamiento y declive del mercado europeo (años 1970)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Competencia del transporte aéreo</li> <li>▶ Declive del tráfico transoceánico de emigración</li> <li>▶ Desarrollo del turismo de masas</li> <li>▶ Fin de las líneas transatlánticas (años 1970)</li> <li>▶ Crisis generalizada del sector naviero</li> </ul>
	<b>Emisor</b> ▶ Iniciativas aisladas (años 1950) ▶ Expansión de la actividad de Ybarra (años 1960) ▶ Participación de las AAVV en las labores organizativas ▶ Respuesta favorable del público ▶ Predominio de los puertos de Bilbao y Barcelona		
1980s-actualidad	<b>Receptivo</b> ▶ Primeras inversiones en infraestructuras portuarias ▶ Expansión generalizada del tráfico portuario español ▶ Liderazgo de los puertos de Barcelona y Palma de Mallorca	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Expansión del mercado norteamericano (años 1980)</li> <li>▶ Expansión del mercado europeo (años 1990)</li> <li>▶ Expansión del tráfico por el Mediterráneo (años 1990)</li> <li>▶ Gradual renovación de la flota mundial de cruceros</li> <li>▶ Fenómeno del gigantismo</li> <li>▶ Reducción generalizada de la duración y precios de los viajes</li> <li>▶ Cambio en la estructura empresarial: de la atomización a la concentración</li> <li>▶ Crecimiento y consolidación de los grupos multinarcas Carnival y Royal</li> <li>▶ Mundialización de la actividad crucerística</li> <li>▶ Estancamiento de varios mercados nacionales derivado de la crisis económica</li> </ul>	
	<b>Emisor</b> ▶ Fracaso de las iniciativas de la Trasmediterránea ▶ Implicación de los TTOO. españoles (Pullmantur, Travelplan, Iberojet) ▶ Fuerte expansión de la demanda en la primera década de 2000 ▶ Entrada de los grupos Royal y Carnival en el mercado español ▶ Descenso de la demanda (años 2010) ▶ Fin de la actividad de Ibero Cruceros		

Fuente: elaboración propia

pasajeros que embarcaron en Barcelona el 29 de octubre de 1869, lo hicieron con el propósito de formar parte de un momento histórico. Por ello aprovecharon la circunstancia del viaje organizado, y no viceversa. Dicho de otra manera, aquellos factores que hoy en día inciden en la decisión de realizar un crucero, como el itinerario, la oferta turística y especialmente las características del barco, no desempeñaron en esa circunstancia un papel decisivo.

A lo largo de las primeras tres etapas, es decir, antes de la crisis de los años 1970, el crucerismo se desarrolla en el ámbito del transporte marítimo como una actividad complementaria del tráfico de pasajeros de larga distancia. Los viajes de placer se fomentaron principalmente en las épocas de menor actividad de los servicios transatlánticos, con el fin de hacer frente a los excesos de tonelaje. El ejemplo más patente se dio en el período de entreguerras mundiales. La primera época dorada de los cruceros fue la consecuencia de la coyuntura depresiva que padecieron las líneas transatlánticas, debido a la drástica reducción de la demanda de pasaje entre Europa y América. Las compañías navieras se vieron obligadas a buscar un mercado de sustitución como alternativa al amarre de los barcos. En un contexto de crecimiento del turismo de élite, el tránsito de los cruceros fue generalizándose también en España. El proceso se vio beneficiado, en clave interna, por la adopción de algunas medidas legales «favorecedoras del desarrollo turístico». En especial, destaca el Real Decreto del 14 de mayo de 1923, que produjo una reducción notable de los elevados derechos portuarios. A raíz de ello, varios puertos españoles, tanto de la vertiente atlántica como mediterránea, consiguieron asentarse en las rutas internacionales. Este cambio del marco legislativo es el reflejo de la mayor implicación del Estado en materia turística, que tuvo su mejor expresión en la creación del Patronato Nacional del Turismo en 1928.

En cuanto a la iniciativa empresarial española de ese transcurso, se destaca únicamente la labor de la compañía Trasatlántica. Su incursión en el tráfico turístico se desplegó en una doble modalidad: línea regular y cruceros. Pero cualquier aproximación interpretativa a la actividad crucerística de la naviera catalana no puede no tener en cuenta el carácter marcadamente personalista de sus proyectos. Todos éstos, de hecho, giraron alrededor de la figura de su «poderoso» presidente, Joan Antoni Güell. Sólo así pueden entenderse los cruceros elitistas a bordo del *Reina María Cristina*, que aun revelándose como un completo fracaso económico, sirvieron al verdadero propósito de reforzar la imagen del Conde de Güell y favorecer su escalada a la presidencia del Patronato Nacional del Turismo. Siempre durante esta etapa, se percibe una significativa evolución terminológica. Las expresiones *viaje de recreo* y *viaje de placer*, que hasta la fecha se habían empleado para referirse a las expediciones marítimas con fines recreativos, cualesquiera que fuera su duración y país de procedencia, empezaron a dejar paso a otras locuciones como *crucero de turismo*, *crucero turístico* o, simplemente, a la palabra *crucero*. Asimismo, tanto en las crónicas de prensa como en la documentación del PNT, se generalizó la expresión *buque de crucero* en lugar de *buque de recreo*.

Todo ello evidencia una cierta adaptación a la lengua inglesa. En este sentido, todo el análisis histórico pone de manifiesto la enorme influencia que han ejercido los mercados británico y norteamericano en el proceso de evolución del turismo marítimo. Por ejemplo, es notorio que la concepción moderna del crucero nace en Estados Unidos en los años 1980, para trasladarse posteriormente a otras regiones del planeta. Del mismo modo, es bien sabido que siguen marcándose allí las pautas y tendencias dominantes. No es infrecuente observar, de hecho, que tanto Royal como Carnival suelen renovar las flotas de algunas de sus marcas europeas mediante la incorporación de los buques procedentes del mercado norteamericano, una vez que estas unidades de transporte se consideran inadecuadas de cara a esa clientela. Pero, en realidad, el predominio del mercado estadounidense en el sector crucerístico empezó a gestarse hace casi un siglo. Debido a la entrada en vigor de la famosa Ley Seca, varias navieras europeas encontraron en Estados Unidos el terreno propicio para desarrollar sus negocios. Con este empeño, optaron por establecer la base operativa de algunos de sus transatlánticos en los puertos estadounidenses, y así emprender con creciente periodicidad no sólo los largos viajes elitistas, sino también los breves *booze cruises*. A mediados del siglo pasado, la importancia de los cruceros estadounidenses trascendió en España los aspectos estrictamente turísticos y económicos. La llegada de los buques procedentes de Nueva York alcanzó incluso la esfera política. La correspondencia privada de Luis Bolín, entonces presidente de la Dirección General de Turismo, es un irrefutable testimonio de ello. Y en un contexto fuertemente propagandístico, fueron desarrollándose también las iniciativas de ámbito nacional. Al fin y al cabo, qué mejor pretexto para ostentar los supuestos avances de la marina mercante española y la modernidad de sus embarcaciones.

Pero al margen de este aspecto, las fuentes desvelan la existencia de una actividad emisora que alcanzó niveles muy considerables durante la década de los sesenta. Sobre este movimiento, lamentablemente, la historiografía del turismo no ha mostrado mucho interés, salvo algunas referencias aisladas. Por ejemplo, bien poco se sabe de los aproximadamente 450 cruceros que se efectuaron entre 1957 y 1976 a bordo del *Cabo San Roque* y *Cabo San Vicente*, los dos transatlánticos de la naviera Ybarra. La absoluta mayoría de estos viajes se emprendieron desde puertos españoles, esencialmente los de Bilbao y Barcelona. Otro rasgo destacable de esta actividad reside en la respuesta del público. En línea general, la clientela dio su respaldo a las iniciativas de la naviera española. Y gracias a la información procedente de las listas oficiales de pasajeros, también es indudable el éxito de los viajes de placer del *Monte Umbe* durante los años 1960. En varias ocasiones, se llegó incluso a superar el 100% de la capacidad de ocupación del barco propiedad de la compañía Aznar.

Buena parte del mérito se debe a la labor organizativa, y ya no sólo promocional, de las agencias de viajes. Las empresas de intermediación turística entraron en el negocio crucerístico –mediante la fórmula del arrendamiento del barco– tan sólo a mediados del siglo XX. Este proceso tuvo lugar tardíamente con respecto a otros países (Estados Unidos y Reino Unido, ante todos), allí donde su

ingreso se remonta incluso a los albores del turismo marítimo. La participación de estas empresas implica importantes cambios estructurales y de concepto, empezando por la mejor planificación de los itinerarios y la reducción del tiempo de las escalas. Las agencias de viajes aportaron, en resumen, un mayor grado de especialización y conocimiento del mercado turístico, lo que propició la elaboración de un producto más ajustado a los gustos y exigencias de la demanda. De cara a esta necesidad, se encuadran otros dos hechos que se producen en el lado de la oferta en la primera mitad de los años sesenta. El primero fue la aparición de un Departamento de Cruceros en el organigrama de la compañía Ybarra. El segundo fue la creación en Bilbao de la sociedad anónima Naviera de Cruceros, la primera entidad marítima española dedicada única y exclusivamente a la navegación turística. Ambos sucesos, y en particular éste último, dan muestra de la creciente importancia que alcanzó este negocio en España hace más de medio siglo.

La crisis petrolífera de los años setenta sentó las bases de la moderna industria de los cruceros. El transporte marítimo se vio inmerso en un proceso de profunda reestructuración, cuyo rasgo más dramático fue la quiebra de muchas navieras transatlánticas. La crisis implicó, en el ámbito del sector crucerístico, una modificación en las estrategias empresariales, así como el abandono de los modelos que habían regido hasta la fecha. El peso de las compañías tradicionales fue disminuyendo de forma progresiva a favor de las empresas de nueva creación. Princess, Royal y Carnival, en efecto, no tardaron en conseguir una importante cuota de participación en el mercado. Su estrategia implicó la comercialización de un nuevo tipo de producto, en el que la oferta de entretenimiento asumía una importancia crucial a costa del destino del viaje. Con el objetivo de atraer un público más heterogéneo y con menor capacidad adquisitiva, estas entidades emprendieron la puesta en servicio de nuevos buques de gran tonelaje, que permitían, a la vez, incrementar la capacidad de acomodación y ampliar la oferta de ocio y recreo a bordo.

El éxito del nuevo modelo, junto al incremento exponencial de la demanda, impulsó un proceso de crecimiento externo a finales del siglo pasado. Hacia el año 2003, los grupos Carnival y Royal ya sumaban alrededor del 65% de la oferta mundial de plazas, frente al 8% de principios de los años ochenta. El espectacular avance es buena parte consecuencia de las operaciones de compra de algunas navieras con base en Europa, lo que respondía al objetivo de reforzar la propia posición en el mercado europeo. Éste último, en efecto, ya había emprendido el camino hacia la definitiva expansión. El renacer del crucerismo en el viejo continente principia en el Reino Unido a finales de los años ochenta. No obstante, fue sólo a mediados de los noventa cuando se concreta un verdadero proceso de popularización, gracias también a la labor de algunos touroperadores. Airtours y Thomson, entre otros, accedieron al mercado con buques de calidad medio-baja, pero a precios asequibles para su amplia clientela. Uno de sus grandes aciertos fue elaborar un único producto vacacional, combinando el

crucero con el tradicional paquete turístico del vuelo más hotel. De esta política se beneficiaron los puertos canarios y baleares, especialmente el de Palma de Mallorca.

Y siempre en ese transcurso, se materializa el despegue del tráfico crucerístico del puerto de Barcelona. Son varias las causas que explican este proceso, tal y como se comentó anteriormente. Sólo cabe añadir que la acertada experiencia de Barcelona debería poner de manifiesto que las inversiones en infraestructuras portuarias son susceptibles de aportar resultados solamente si se combinan con una eficaz labor de promoción en los mercados emisores, y todo ello en un ámbito de colaboración entre administración local, entidades privadas y autoridad portuaria. Por otra parte, cabe reiterar que el proceso de expansión del turismo de cruceros en Barcelona de finales del siglo pasado tiene cierta similitud con lo ocurrido en la ciudad condal en la primera mitad de los años treinta. El gran impulso turístico se originó en ambos casos a raíz de la exitosa celebración de dos importantes eventos: la Exposición Universal de 1929 y los Juegos Olímpicos de 1992. En ambas ocasiones se consiguió no desperdiciar el valioso reclamo turístico que suelen entrañar este tipo de acontecimientos.

En cuanto al mercado emisor, el análisis se ha centrado especialmente en las iniciativas de las empresas españolas. Se considera que sus éxitos y fracasos han influido de manera determinante en la evolución de la demanda interna. Ésta última, en efecto, no ha dejado de mostrar su particular predilección por un producto típicamente nacional. Por este motivo se estima que el tardío desarrollo de la demanda española tiene gran parte de su explicación en el vacío que se generó en el lado de la oferta a finales del siglo XX, esto es, en el período que va desde la salida de Aznar e Ybarra hasta la entrada de Pullmantur e Ibero Cruceros. Si bien es cierto que en ese transcurso se plasmó el proyecto de la Royal Hispania, no menos lo fueron los muchos errores de gestión y estrategias que caracterizaron toda su trayectoria, y que a la postre provocaron el cierre de su actividad. La filial de la compañía estatal Trasmediterránea desaprovechó las condiciones favorables que se habían creado a finales de siglo, no última la favorable coyuntura económica que vivía el país. La aportación de Pullmantur e Ibero Cruceros ha sido crucial de cara a la difusión del producto en el mercado nacional. Las cifras relativas al 2001 son elocuentes. En su primer año de actividad, los viejos buques *Oceanic* y *Bolero* transportaron más de 50.000 pasajeros españoles, esto es, más del 40% del total de la demanda interna.

Y a partir de entonces, la historia es bien conocida. A lo largo de la primera década del nuevo siglo, el crucero se convirtió en un producto de consumo de masas también en España. En un clima de verdadera euforia empresarial, se sucedieron otros proyectos de ámbito nacional: Travelplan Cruise, Vision Cruises y Quail-Happy Cruises. Todas estas iniciativas, no obstante, no han tardado en poner de manifiesto las enormes dificultades que suelen encontrar los pequeños operadores en el llamado segmento *standard*. Los efectos de la crisis económica se hacen sentir especialmente en esta parcela del mercado, donde más difícil se hace competir con las grandes navieras, ya sea en precios o en



calidad de producto. En todo caso, las debilidades actuales no se limitan al ámbito específico del mercado español. Todo el sector, en general, empieza a mostrar indicios concretos de un cambio de tendencia. Es evidente, por ejemplo, que el tan declamado crecimiento de la demanda de los últimos años ha sido también el resultado de un descenso “forzoso” de los precios de venta, lo que ha provocado una merma generalizada en la rentabilidad del negocio. Las memorias anuales de los dos poderosos grupos multimarcas parecen corroborar esta última apreciación.



## **Fuentes y Bibliografía**

### **FUENTES ARCHIVÍSTICAS [DOCUMENTOS Y MATERIAL DE ARCHIVO]**

Archivo Foral de Bizkaia, Fondo Sota y Aznar, Signaturas: 2409, 2467, 2725, 2726, 2733, 2749, 2766, 2791, 2825, 3143, 3149, 3577, 3594, 3657, 4049.

Archivo General de la Administración, Sección Cultura, Legajos: 11996, 12201, 16067, 16072.

Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona, Escribanía de Marina, Notarios: Josep Falp, Josep Planas, Pere M. Fortuny.

Biblioteca Pública del Estado en Mahón, fondo MSS 96.

Fundación Juan March, Fondo Banco Urquijo, Secciones: Compañía Trasatlántica, Empresa Nacional Elcano, Naviera Aznar, Naviera Ybarra.

Fundación Sancho el Sabio, Fondos, Signatura 291709.

Museu Marítim de Barcelona, Centro de Documentación, Registro de Marina.  
Fondo Trasatlántica, Cajas: 20, 21, 36, 38, 103, 106, 237.

### **FUENTES PERIODÍSTICAS [AÑOS DE EDICIÓN]**

*ABC*: 1926, 1927, 1951-1956, 1959, 1960, 1966-1968, 1994, 1996, 2001

*ASTA Agency Managment. Official publication of the American society of travel agents*: 1995

*Barcelona Atracción*: 1929-1936

*Biddeford Journal*: 1923

*Big Spring Daily Herald*: 1952

*Correspondance d'Orient. Politique, Économique y Financière*: 1927

*Council Bluffs Iowa Nonpareil*: 1947

*Cruise News. Publicación de la industria naval*: 2007, 2008

*Cruise Travel*: 1981-2013

*Cumberland Evening Times*: 1947

*Daily Mail*: 1922

*Destino*: 1954, 1955

*Diario Constitucional de Palma*: 1848

*Diario de Alicante*: 1926

*Diario de Barcelona*: 1854, 1855, 1869

*Diario de Cádiz*: 1924, 1951-1953

*Diario de la Tarde*: 1854

*Diario de Menorca*: 1862

*Diario Oficial de Avisos de Madrid*: 1859, 1882

*Eco de Alicante*: 1869

*Editur*: 1991

*El Áncora. Diario Católico Popular de las Baleares*: 1886, 1887

*El Áncora. Periódico religioso-social y de avisos*: 1854, 1855

*El Anunciador*: 1888

*El Balear*: 1848, 1854, 1856

*El Bien Público*: 1930

*El Clamor Público*: 1848, 1856, 1860

*El Constitucional*: 1871

*El Correo de Mallorca*: 1863

*El Día*: 1882

*El Genio de la Libertad*: 1848, 1854, 1856

*El Globo*: 1882

*El Herald*: 1848, 1854

*El Imparcial*: 1869, 1909, 1928

*El Informador. Diario de Guadalajara*: 1968

*El Isleño*: 1860, 1862

*El Liberal*: 1909

*El Lloyd Español, diario marítimo de intereses mercantiles*: 1863

*El Luchador. Diario Republicano*: 1926

*El Menorquín*: 1870, 1871

*El Mundo Deportivo*: 1955

*El Mundo*: 1995, 1997, 2000

*El Museo Universal*: 1869

*El Noticiero Gaditano*: 1924

*El Orzán*: 1923, 1924, 1930

*El País*: 1994, 1996, 2000, 2016

*El Palmesano*: 1856

*El Pueblo Gallego*: 1924, 1935, 1955

*El Sol*: 1921, 1924

*Euscalduna*: 1863, 1865

*Evening Public Ledger*: 1922

*Expansión*: 1997, 1999, 2000, 2016

*Fairplay Weekly Shipping Journal*: 1954, 1955, 1958, 1967

*Fraser's Magazine*: 1856

*Gaceta de los Caminos de Hierro*: 1856

*Gazette de Lausanne*: 1869  
*Gil Blas*: 1869  
*Hosteltur*: 1997, 1998, 2001-2004, 2011-2016  
*Journal de Genève*: 1869  
*La Almudaina*: 1888, 1909  
*La Correspondencia de España*: 1860, 1863, 1869, 1923  
*La Correspondencia Ibérica. Diario democrático de anuncios y noticias*: 1882  
*La Crónica de Menorca*: 1870, 1871  
*La Discusión*: 1859, 1860, 1869  
*La Época*: 1856, 1859, 1863, 1865, 1869, 1909, 1926-1929  
*La España*: 1848, 1854, 1863  
*La Esperanza*: 1848, 1860  
*La Hoja del Lunes*: 1967  
*La Iberia*: 1860, 1863, 1869  
*La Ilustración. Periódico Universal*: 1856  
*La Libertad*: 1923  
*La Nazione*: 1869  
*La Prensa Austral*: 1963  
*La Prensa*: 1923, 1924, 1932, 1933, 1935-1938  
*La Stampa*: 1869, 1926, 1967-1969  
*La Vanguardia*: 1882, 1908-1910, 1922-1924, 1926-1930, 1932, 1933, 1935, 1936, 1950-1961, 1967, 1970-1977, 1984, 1985, 1994, 1998-2001, 2011  
*La Voz de Menorca*: 1913, 1919, 1930  
*Lawton Constitution*: 1947  
*Life en Español*: 1967  
*Long Beach Independent*: 1949  
*New York Daily Tribune*: 1903, 1906, 1920-1922, 1925  
*Oak Park Oak Leaves*: 1923  
*Oakland Tribune*: 1923, 1934  
*Pacific Marine Review. The National Magazine of Shipping*: 1922  
*Saint Joseph Herald Press*: 1952  
*Savia. Revista de economía y gestión de viajes*: 2007, 2008  
*Stampa Sera*: 1966  
*Syracuse Herald Journal*: 1929, 1952  
*The Courier*: 1904  
*The Daily Gleaner*: 1946, 1947

*The Devon and Exeter Gazette*: 1921

*The Evening Independent*: 1923

*The Sun*: 1912

*The Washington Post*: 1923

*The Western Morning News and Mercury*: 1922

*The Western Times*: 1923

*Vida Marítima*: 1932, 1950-1963

*Western Daily Press*: 1921-1924

## **OTRAS FUENTES**

*Annual Report of the Commissioner General of Immigration*: 1911, 1921-1930, 1955

*Anuario de Estadísticas de Turismo de España*: 1951, 1954, 1963, 1968-1976

*Anuario Estadístico de España*: 1858-1865, 1888, 1916, 1921-1926, 1932, 1994, 1995

*Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*: 1968-1969

*Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid*: 2012

*Boletín Oficial de las Cortes Generales*: 1994, 1995

*Boletín Oficial del Estado*: 1941, 1942, 1944, 1952, 1953, 1961, 1967, 1977, 2012

Carnival Corporation & Plc, *Annual Report*: 2004-2015

CLIA Europe and IRN Research, *Statistics and Markets*: 2011-2015

CLIA Europe, *Annual Report. Contribution of cruise tourism to the economies of Europe*: 2012-2015

CLIA UK & Ireland, *The Cruise Review*: 2013-2015

CLIA, *Cruise market overview*: 2000

Compañía Trasatlántica, *Memoria*: 1926-1928, 1939-1957, 1959, 1960

*Cook's Cruise to the Mediterranean, the Orient and Bible Lands*, Thos. Cook & Son, 1902

*Diario de Sesiones de las Cortes Constituyentes*, Tomo 7, 1870

Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, *Memoria*: 1951, 1952, 1954, 1955

*Estudios para una Plan Nacional de Turismo*, Madrid: Presidencia del Gobierno, 1952

European Cruise Council and IRN Research, *Statistics and Markets*: 2009-2010

European Cruise Council, *2010/2011 Report. Grow, develop, innovate, build, protect, health, people, communities, responsible, safe, environment, enjoyment, holidays*.

European Cruise Council, *Annual Report. Contribution of cruise tourism to the economies of Europe*: 2005-2011

G.P WILD, *Cruise Industry Statistical Review*: 2005

*Gaceta de Madrid*: 1845, 1860, 1869, 1900, 1905, 1920, 1922, 1923, 1926, 1928-1931, 1934

*Guía Berlitz*: 1986-2016

*Información sobre las consecuencias que ha producido la supresión del derecho diferencial de bandera y sobre las valoraciones y clasificaciones de los tejidos de lana formada con arreglo a los artículos 20 y 29 de la ley de Presupuestos del año 1878-79 por la Comisión Especial Arancelaria, creada por R.O. de 8 de septiembre de 1878, Tomo 1, Madrid: 1879.*

*Legislación Ultramarina, Tomo I, Madrid: 1865*

*Lista oficial de los buques de guerra y mercantes de la marina española: 1871, 1930, 1954*

*Lloyd's Register of Shipping. Register of Ships: 1883, 1897, 1919, 1923, 1925, 1935, 1952, 1968, 1980-1985*

*Naviera Aznar, Memoria: 1948, 1949, 1951, 1953, 1954, 1959, 1963, 1970, 1971, 1974-1978*

*Naviera Ybarra y Cía., Memoria: 1952, 1956, 1958-1969, 1972, 1974-1978*

*Norwegian Cruise Line Holdings Ltd., Annual Report: 2015*

*Passenger Shipping Association, Annual Cruise Holiday Market Digest: 2001*

*Passenger Shipping Association, The Cruise Review: 2005-2012*

*Port de Barcelona, Estadístiques de tràfic: 1996-2016*

*Puertos del Estado, Anuario Estadístico: 2002-2014*

*Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, Memoria: 1956*

*Royal Caribbean Cruises Ltd, Annual Report: 2004-2015*

*Secretary of State for Trade and Industry of the United Kingdom: P&O Princess Cruises plc. and Royal Caribbean Cruises Ltd. A report on the proposed merger, 2002*

*U.K. Department of Transport, Transport Statistics Report. Maritime Statistics 2003*

*U.S. Department of Commerce Maritime Administration, The handbook of merchant shipping statistics through 1958*

*Ybarra y Cía., Cruceros Ybarra 1968. Complemento a la guía del pasajero*

## BIBLIOGRAFÍA

AFINOQUÉNOVA, E. y RODRÍGUEZ, E. «Picturesque violence: tourism, the film industry, and the heritagization of 'bandoleros' in Spain, 1905–1936», *Journal of Tourism History*, 6, pp. 38-56, 2014.

ALDCROFT, D.H. *Historia de la economía europea 1914-2000*, Barcelona: Crítica, 2003.

ALONSO, L. «The value of the water: the origins and expansion of thermal tourism in Spain, 1750–2010», *Journal of Tourism History*, 4, pp. 15–34, 2012.

ARMSTRONG, J. y WILLIAMS D.M. «The steamboat and popular tourism», *Journal of Transport History*, 26, pp. 61-77, 2005.

ARTOLA, M. *Los ferrocarriles en España 1844-1943. El estado y los ferrocarriles*, Madrid: Banco de España, vol. I, 1978.

AZCÁRRAGA, J.L. «Régimen Jurídico del Canal de Suez», *Revista de Política Internacional*, 27, pp. 49-60, 1956.

BALDASANO, A. *De la Puerta del Sol a las Pirámides. Viaje al Istmo con escala en Jerusalem*, Madrid: Imprenta Fortanet, 1870.

- BARCELÓ, B. «El turismo en Mallorca en la época de 1925-1936». *Boletín de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Mallorca*, 651-652, pp. 47-61, 1966.
- BARCELÓ, B. y FRONTERA, G. «Historia del turismo en las Islas Baleares», en VV.AA. *Welcome! Un siglo de turismo en las Islas Baleares*, Barcelona: Fundación La Caixa, pp. 15-36, 2000.
- BARDÓN, L. *Viaje a Egipto con motivo de la apertura del canal de Suez y excursión al mediodía de Italia*, Madrid: Imprenta Labajos, 1870.
- BARKE, M., MOWL, G. y SHIELDS, G. «Málaga – a failed resort of the early twentieth century?», *Journal of Tourism History*, 2, pp. 187-212, 2010.
- BENACH, N. «La promoción de las nuevas actividades terciarias en la ciudad de Barcelona», *Revista de Geografía*, XXIX (2), pp. 7-18, 1995.
- BERNARDI, B., FORZA, A. y RUMIATI, R. *Venezia. Un'invisibile battaglia navale*, Venecia: Marsilio, 2014.
- BERNERON, M.F. *Les Messageries Maritimes. L'essor d'une grande compagnie de navigation*, París: Université Paris-Sorbonne, 2007.
- BERTRAND, A. y FERRIER, E. *Sa Vie, Son Œuvre*, París: Charpentier, 1887.
- BLASCO i PERIS, A. *Barcelona Atracción (1910-1936). Una revista de la Sociedad de Atracción de Forasteros*, tesis doctoral por la Universidad Pompeu Fabra, 2005.
- BOWSER, T. *The Story of British V. A. D. Work in the Great War*, Londres: Imperial War Museum, 2003.
- BRANCHIK, B.J. «Ship Ahoy: A History of Maritime Passenger Industry Marketing», en *15th Conference on Historical Analysis & Research in Marketing (CHARM)*, Quinnipiac University, 19-22 de mayo de 2011.
- BREITTMAYER, A. *L'Isthme de Suez. Note de voyages de la Inauguration du Canal Maritime*, Lyon: Storck, 1870.
- BRIDA, J.G., BUKSTEIN, D. y TEALDE, E. «Exploring cruise ship passenger spending patterns in two Uruguayan ports of call», *Current issues in tourism*, 18, pp. 684-700, 2015.
- BUADES, J. *On Brilla el Sol. Turisme a Balears abans del boom*, Ibiza: Res Pública, 2004.
- BUSWELL, R.J. *Mallorca and Tourism: History, Economy and Environment*, Bristol: Channel View, 2011.
- CAL, R. «La propaganda del turismo en España. Primeras organizaciones», *Historia y Comunicación Social*, 2, pp. 125-133, 1997.
- CAL, R. y CORREYERO, B. *Turismo, la mayor propaganda de Estado. España: desde sus inicios hasta 1951*, Madrid: Vision Net, 2008.
- CALLE ITURRINO, E. *A bordo de una nave española. Rutas del Explorador Iradier*, Bilbao: Compañía Transatlántica Española, 1952.
- . *Del Nervión al Hudson. Crónica del viaje a Cuba y a Estados Unidos a bordo del Guadalupe*, Bilbao: El Noticiero Bilbaíno, 1955.
- . *Un viaje a Oriente a bordo del Monte Ulía*, Bilbao: Gráficas Doré, 1956.
- CARMAGNANI, M. «Las migraciones europeas en su área de origen», en LEANDER, B. (coord.). *Europa, Asia y África en América Latina y el Caribe*, México D.F.: Siglo XXI, pp. 136-159, 1989.
- CARTWRIGHT, R. y BAIRD, C. *The development and growth of the cruise industry*, Oxford: Butterworth-Heinemann, 1999.



- CARTWRIGHT, R. y HARVEY, C. *Cruise Britannia. The story of the British cruise ship*, Brimscombe Port: Tempus, 2004.
- CASHMAN, D. «Brass bands, icebergs and jazz: music on passenger shipping 1880–1939», *Journal of Tourism History*, 6, pp. 1-15, 2014.
- CASTEJÓN, R. *El tráfico de los grandes cruceros en Barcelona. Un nuevo elemento de relación entre el puerto y la ciudad*, Le Havre: Association Internationale Villes & Ports, 1998.
- . «El auge del tráfico de cruceros en la Barcelona de los noventa», en CASTEJÓN, R. y CHARLIER, J. (dirs.). *El Renacer de los Cruceros: la mundialización de los negocios turísticos y marítimos*, Madrid: Fundación Portuaria, pp. 93-113, 2000.
- CASTILLO, A. e YBARRA, I. *La Naviera Ybarra*, Sevilla: Ybarra y Cía., 2004.
- CERCHIELLO, G. «Los albores del crucerismo en la España del siglo XIX (1848-1865)», *TST*, 20, pp. 158-186, 2011.
- . «Cruise market: a real opportunity for transatlantic shipping lines in the 1960s - the case of the Spanish company Ybarra», *Journal of Tourism History*, 6, 16-37, 2014.
- . «Turismo de eventos: los cruceros españoles en la inauguración del canal de Suez de 1869», *Cuadernos de Turismo*, 35, pp. 95-115, 2015.
- . «El turismo de cruceros en Alicante: pasado y presente», *Canelobre*, 66, pp. 326-333, 2016.
- CERCHIELLO, G. y VERA-REBOLLO, J.F. «Steamboats and pleasure travels: success and failure of the first Spanish initiatives in the mid-nineteenth century», *Journal of Tourism History*, 7, pp. 18-35, 2015.
- CHALKITI, K. y SIGALA, M. «Profiling Samuel Cunard: An Assessment of His Contributions to the Contemporary Cruise Sector», *Journal of Hospitality & Tourism Education*, 18, pp. 4-14, 2006.
- COLEMAN, T. *The Liners. A History of the North Atlantic Crossing*, Londres: Penguin Books, 1977.
- Compañía Trasmediterránea. *Historia de la flota*, Madrid: Compañía Trasmediterránea, 1998.
- Constitution de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez: pièces et documents officiels*, París: Chaix, 1873.
- COSSIO, F.D. *La Compañía Trasatlántica. Cien años de vida sobre el mar. 1850-1950*, Madrid: Rico, 1950.
- GUERRERO YOACHAM, C. y GUERRERO LIRA, C. *Breve historia de los Estados Unidos de América*, Santiago de Chile: Impresos Universitaria, 1998.
- DAWSON, P. *Cruise Ships. An evolution in design*, Londres: Conway Maritime Press, 2000.
- DE GOEY, F. «The cruise industry in the twentieth century», *TST*, 9, pp. 90-108, 2005.
- DE SANTOS, E. *Diario del viaje desde Madrid a Manila*, Madrid: Imprenta del Memorial de Ingenieros, 1851.
- DEADRICK, D. *The Tentacles of Progress. Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850-1940*, Oxford: Oxford University, 1988.
- DI CESARE, F. «L'evoluzione del turismo di crociera nel mondo ed in Italia», en BECHERI, E. (coord.). *Nono rapporto sul turismo italiano*, Florencia: Mercury, pp. 381-401, 2000.
- DI NOLFO, E. «Il problema delle comunicazioni tra India e Gran Bretagna prima dell'apertura del Canale di Suez: l'Overland Route», *Economia e Storia*, 2, pp. 164-182, 1959.
- DÍAZ, P. *Los Ybarra: Una Dinastía de Empresarios, 1801-2001*, Madrid: Marcial Pons, 2002.

- DICKINSON, R. «Fun Ship Marketing Philosophy», *Fiu Hospitality Review*, vol. XIII (1), pp. 1-6, 1995.
- DICKINSON, R. y VLADIMIR, A. *Selling the sea. An inside look at the cruise industry*, 1ª ed. New Jersey: Wiley and Sons, 1997.
- . A. *Selling the sea. An inside look at the cruise industry*, 2ª ed. New Jersey: Wiley and Sons, 2008.
- DOWLING, R.K. «The cruising industry», en DOWLING, R.K. (dir.). *Cruise ship tourism*, Wallingford: CABI, pp. 3-17, 2006.
- DRYSDALE, J. «La estrategia mundial de un operador europeo», en CASTEJÓN, R. y CHARLIER, J. (dirs.). *El Renacer de los Cruceros: la mundialización de los negocios turísticos y marítimos*, Madrid: Fundación Portuaria, pp. 29-34, 2000.
- DUMAS A. *De Paris à Cadix. Impressions de voyage*, Paris: Bourin, 1989.
- El Consultor. Nueva guía de Barcelona*, 1863.
- ELISEO, M. *Andrea Doria. Cento uno viaggi*, Milán: Hoepli, 2006.
- ESTEVE, R. «El turismo de cruceros», en *La actividad turística española en 1994*, Madrid: AECIT, pp. 531-543, 1996.
- . «El turismo de cruceros», en *La actividad turística española en 1997*, Madrid: AECIT, pp. 577-584, 1998.
- . «El turismo de cruceros», en *La actividad turística española en 1998*, Madrid: AECIT, pp. 627-636, 1999.
- . «El turismo de cruceros», en *La actividad turística española en 1999*, Madrid: AECIT, pp. 607-615, 2000.
- . «El turismo de cruceros», en *La actividad turística española en 2000*, Madrid: AECIT, pp. 607-610, 2001.
- . «El turismo de cruceros», en *La actividad turística española en 2003*, Madrid: AECIT, pp. 623-629, 2004.
- . «El turismo de cruceros», en *La actividad turística española en 2006*, Madrid: AECIT, pp. 619-630, 2007.
- ESTEVE, R. y FUENTES, R. *Economía, historia e instituciones del turismo en España*, Madrid: Pirámide, 2000.
- FERNÁNDEZ, L. *Historia general del turismo de masas*, Madrid: Alianza Editorial, 1991.
- FINIDORI, C. *La Compagnie Valéry Frères et Fils: Armateurs cap corsins 1840-1883*, Ajaccio: Piazzola, 2009.
- FRAX, E. «El arqueo de los buques en el siglo XIX: las series de navegación», *Revista de historia naval*, 47, pp. 7-20, 1994.
- FRAX, E. y MADRAZO, S. «El transporte por carretera, siglos XVIII-XX», *TST*, 1, pp. 31-53, 2001.
- FRAX, E. y MATILLA, M.J. «Transporte y comercio marítimo en los siglos XVIII y XIX», en VV.AA. *Puertos españoles en la historia*, Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, pp. 77-100, 1994.
- GARAY, L.A. «Luces y sombras del turismo de cruceros: el caso de Barcelona», *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, Vol. LXI (3), pp. 563-580, 2015.
- GARAY, L.A. y CÀNOVES, G. «Turismo de cruceros en Barcelona. De la marginalidad al liderazgo internacional», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 60, pp. 253-271, 2012.

- GARAY, L.A., CÀNOVES, G. y PRAT, J.M. «Barcelona, a leader destination in cruise-passenger tourism: keys, impacts and facts», *International Journal of Tourism Sciences*, 14, pp. 23-49, 2014.
- GARCÍA DEL CANTO, A. *Guía del viajero desde Madrid o Cádiz a Manila por el Istmo de Suez y por el Cabo de Buena Esperanza*, Madrid: Imprenta del Comercio, 1862.
- GARCÍA, J.R. «La marina mercante asturiana, 1849-1900», *TST*, 13, pp. 146-173, 2007.
- GÓMEZ, A. *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913)*, Madrid: Alianza, 1982.
- GÓMEZ, A. y SAN ROMÁN, E. «Transportes y Comunicaciones», en CARRERAS, A. y TAFUNELL, J. (coords.). *Estadísticas Históricas de España. Siglos XIX y XX*, Bilbao: Fundación BBVA, vol. I, pp. 509-572, 2005.
- GÓMEZ, M. «El mercado español de cruceros en cifras», en CASTEJÓN, R. y CHARLIER, J. (dirs.). *El Renacer de los Cruceros: la mundialización de los negocios turísticos y marítimos*, Madrid: Fundación Portuaria, pp. 63-74, 2000.
- GONZÁLEZ, M. *Guía práctica de Cruceros*, Madrid: Aguilar, 2000.
- HERNÁNDEZ, J. *Todo lo que debe saber sobre la primera guerra mundial. 1914-1918. Las batallas, las campañas militares, los personajes y los hechos históricos fundamentales para comprender el conflicto bélico que cambió la historia del siglo XX*. 2ª ed. Madrid: Nowtilus, 2010.
- HERNÁNDEZ, J.A., DEL CHIAPPA, G. y BATTINO, S. «Percepción de los residentes de Las Palmas de Gran Canaria ante el turismo de cruceros», *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 15, pp. 287-316, 2015.
- HERNÁNDEZ, R. y PINIELLA, F. «La crisis de la construcción naval española en los primeros años del siglo XIX: cambios en la tipología y tonelaje de las embarcaciones», *LLULL. Revista de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas*, vol. XVII, 33, pp. 391-402, 1994.
- HINOJO, M. «El régimen jurídico de la navegación por el Canal de Suez», *Anuario de Derecho Marítimo*, 25, pp. 169-200, 2008.
- HOWARTH, D. y HOWARTH, S. *The Story of P&O: Peninsular and Oriental Steam*, Londres: Weidenfeld & Nicolson, 1987.
- HURD, A. *A merchant fleet at war*, Londres: Cassell and Company, 1920.
- ISTITUTO NAZIONALE DI STATISTICA. *L'Italia in 150 anni. Sommario di statistiche storiche 1861-2010*, Roma: ISTAT, 2011.
- JOUHAM, E. *Les opérations maritimes commerciales et industrielles à Marseille: comparaisons statistiques, résultats économiques*, Marsella, 1878.
- KARABELL Z. *Parting the Desert: The Creation of the Suez Canal*, Nueva York: Knopf, 2003.
- KESTER, J.G.C. «Cruise Tourism», *Tourism Economics. The business and finance of tourism and recreation*, vol. IX (3), pp. 337-350, 2003.
- KLEIN, R.A. «Turning water into money: the economies of the cruise industry», en DOWLING, R.K. (dir.). *Cruise ship tourism*, Wallingford: CABI, pp. 261-269, 2006.
- KOLBERG, S. «Constructing a “democratic” dreamworld: Carnival cruise ships and an aesthetic of optimism», *Journal of Consumer Culture*, 16, pp. 3-21, 2016.
- KWORTNIK, R.J. «Carnival Cruise Lines. Burnishing the Brand», *Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly*, vol. XLVII (3), pp. 286-300, 2006.
- LA BÉDOLLIÈRE, É. *De Paris a Suez. Souvenirs d'un Voyage en Égypte*, París: Librairie Georges Barba, 1870.

- LARRIÑAGA, C. «El turismo en la España del siglo XIX», *Historia Contemporánea*, 25, pp. 157-179, 2002.
- LAVAUUR, L. «Albores del turismo moderno (1850-1870)», 1ª parte, *Estudios Turísticos*, 51-52, pp. 9-51, 1976.
- . «Albores del turismo moderno (1850-1870)», 2ª parte, *Estudios Turísticos*, 53-54, pp. 9-40, 1977.
- . «Turismo de entreguerras (1919-1939)», 1ª parte, *Estudios Turísticos*, 67, pp. 11-112, 1980a.
- . «Turismo de entreguerras (1919-1939)», 2ª parte, *Estudios Turísticos*, 68, pp. 13-129, 1980b.
- LEGOUPIL, T. «Los conflictos que genera el turismo de cruceros en Barcelona y otros puertos mediterráneos», *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XVIII (13), pp. 3-16, 2013.
- LEGRAIN, P. *Inmigrantes: tu país los necesita*, Madrid: Intermón-Oxfam, 2008.
- LÓPEZ, F. «La estrategia del turismo metropolitano: el caso de Barcelona», *Estudios Turísticos*, 126, pp. 119-141, 1995.
- Los males y los remedios para las naciones civilizadas*, Tomo II, Madrid: Elizalde, 1869.
- MADRAZO, S. *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Madrid: Colegio de Ingenieros, Vols. I y II, 1984.
- MANSO DE VELASCO, J.A. «La inauguración del Canal de Suez contada por un bilbaíno», *Boletín de la Real Sociedad Vascongada de Amigos del País*, vol. III (1), pp. 29-44, 1947.
- Marina Mercante en el País Vasco (1960 -1990)*, Vitoria: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 1996.
- MARTÍN, Pablo y PONS, María Ángeles (2005): «Sistema monetario y financiero», en CARRERAS, A. y TAFUNELL, J. (coords.). *Estadísticas Históricas de España. Siglos XIX y XX*, Bilbao: Fundación BBVA, vol. I, pp. 645-706, 2005.
- MARTÍNEZ, J.A. *Descubrir la industria aeronáutica*, Madrid: AENA, 2005.
- MARTÍNEZ, M.J. «La Tracción vapor en el Ferrocarril Bobadilla-Algeciras», *Eúphoros*, 2, pp. 57-72, 1998.
- MAXTONE-GRAHAM, J. *The only way to cross*, 2ª ed., Nueva York: Macmillan Publishing, 1978.
- MERONI, C. *Il fascismo italiano 1919-1945*, Milán: Alpha Test, 2009.
- MIRÓ-GRANADA, L. «Los Miró de Soller», *Memòries de l'Acadèmia Mallorquina d'Estudis Genealògics*, 15, pp. 41-73, 2005.
- MONTERO, F.J. y BOCANEGRA, A.R. «El Canal de Suez y su impacto en la economía internacional», en VV.AA. *Estudios de la Universidad de Cádiz ofrecidos a la memoria del profesor Braulio Justel Calabozo*, Cádiz: Universidad de Cádiz, 1998.
- MONTESINO, C.S. *Rompimiento del Istmo de Suez*, Madrid: Imprenta Nacional, 1857.
- MORENO, A. «Turismo de élite y administración turística de la época (1911-1936)», *Estudios Turísticos*, 163-164, pp. 31-54, 2005.
- . *Historia del turismo en España en el siglo XX*, Madrid: Síntesis, 2007.
- MURIAS, R. *La industria del crucero en el siglo XXI*, tesis doctoral por la Universidad Politécnica de Cataluña, 2002.
- NAVARRO, J. *Canal de Suez. Paso de la Berenguela por el mismo*, Madrid: Imprenta Ginesta, 1870.

- NICOLAU, R. «Población, Salud y actividad», en CARRERAS, A. y TAFUNELL, J. (coords.). *Estadísticas Históricas de España. Siglos XIX y XX*, Bilbao: Fundación BBVA, vol. I, pp. 77-154, 2005.
- NUGENT, W. *Crossings: the great transatlantic migration 1870-1914*, Bloomington: Indiana University Press, 1995.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO. *La actividad de los cruceros turísticos en el mundo*, Madrid: OMT, 2003.
- . *Turismo de Cruceros. Situación Actual y Tendencias*, Madrid: OMT, 2008.
- ORTIZ DE URBINA, J.C. «Escritores franceses del siglo XIX, viajeros por España. Color local y enriquecimiento léxico», *Thélème. Revista Complutense de estudios franceses*, 42, pp. 59-77, 1993.
- ORTIZ DE ZARATE, D. *Viaje por el Istmo de Suez, desde China a Europa, y de Europa a China*, Manila: Imprenta del Colegio de Santo Tomás, 1848.
- PACK, S.D. *La invasión pacífica. Los turistas y la España de Franco*, Madrid: Turner, 2006.
- PALAFIX, A., AGUILAR, A. y ANAYA, J. «Cozumel y la transformación de su paisaje por el turismo de cruceros», *Revista de Ciencias Sociales*, 149, pp. 103-115, 2015.
- PANIAGUA, A. *Buques de cruceros del año 2000*, Madrid: Aguilar, 1998.
- . «El mercado de los cruceros en España. Una perspectiva histórica (1994-2004)», *Estudios Turísticos*, 165, pp. 131-160, 2005.
- . *Construcción de buques de cruceros en España: 1960-2007*, Pontevedra: Damare, 2008.
- . «El crucero en España. Entrada de las grandes multinacionales en España», *Cruises News. Publicación de la Industria Naval*, 25, pp. 50-72, 2013.
- PAPAEFTHIMIOU, S., MARAGKOIANNI, A. y ANDRIOSPOULOS, K. «Evaluation of cruise ships emissions in the Mediterranean basin: The case of Greek ports», *International Journal of Sustainable Transportation*, 10, pp. 23-44, 2016.
- PAPATHANASIS, A. y VOEGEL, M. «Cruise Sector Growth-Prospect, Challenges, Responsibilities», en VOEGEL, M., PAPATHANASIS, A. y WOLBER, B. (coords.). *The Business and Management of Ocean Cruises*, Wallingford: Cabi, pp. 253-263, 2012.
- PEISLEY, T. *The world cruise ship industry in the 1990s*, Londres: The Economist Intelligence Unit, 1992.
- . «The cruise market in mainland Europe», *Travel & Tourism Analyst*, 1, pp. 4-25, 1998.
- . *The world cruise ship industry*. Revised Edition, Londres: The Economist Intelligence Unit, 1999.
- . «The world cruise market Update», *Travel & Tourism Analyst*, 2, pp. 106-128, 2002.
- PELLEJERO, C. «La política turística en España: una perspectiva histórica», *Mediterráneo Económico*, 5, pp. 268-284, 2004.
- PEMBLE, J. *The Mediterranean passion. Victorians and Edwardians in the south*, Oxford: Oxford University, 1988.
- PENCO, L. *Il business crocieristico. Imprese, strategie e territorio*, Milán: Franco Angeli, 2013.
- PÉREZ, M.C. *Bases sociales del republicanismo madrileño (1868-1874)*, tesis doctoral por la Universidad Complutense de Madrid, 1998.
- PINO, G. y PELUSO, A.M. «The development of cruise tourism in emerging destinations: Evidence from Salento, Italy», *Tourism and Hospitality Research*, doi. 10.1177/1467358415619672, 2015.

- PIQUET, C. «La Compagnie du Canal de Suez. Una Concession Française en Égypte (1858-1956)», *Entreprises et Histoire*, 52, pp. 67-75, 2008.
- PLOWMAN, P. *Australian Migrant Ship 1946-1977*, Kenthurst: Rosenberg, 2006.
- POOLE, S. y SASSOLI-WALKER, A. *P&O Cruises. Celebrating 175 years of Heritage*, Gloucestershire: Amberley, 2011.
- PORT DE BARCELONA y BARCELONA TURISME, *Actividad de cruceros en Barcelona. Impacto sobre la economía catalana y perfil socioeconómico del crucerista (2014)*.
- POU MUNTANER, J. *La Marina en las Baleares: síntesis histórica*, Palma de Mallorca: Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Baleares, 1977.
- RECIO, R. «Aproximación a una historia de los edificios hosteleros españoles durante los siglos XVIII y XIX», *Boletín del Arte*, 13-14, pp. 171-193, 1992.
- RINGROSE, D.R. *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, Madrid: Tecnos, 1972.
- ROBBINS, D. «Cruise ships in the UK and North European market: development opportunity or illusion for UK ports?», en DOWLING, R.K. (dir.). *Cruise ship tourism*, Wallingford: CABI, pp. 363-376, 2006
- RODRIGO, M. *Los marqueses de Comillas (1817-1925)*. 2ª ed., Madrid: LID, 2006.
- . «Navieras y navieros catalanes en los primeros tiempos del vapor 1830-1870», *TST*, 13, pp. 63-92, 2007.
- SACRISTÁN, F.J. «La gran expedición al alto Egipto enmarcada en los actos de inauguración del Canal de Suez», *Boletín de la Asociación Española de Egiptología*, 9, pp. 251-258, 1999.
- SÁENZ, F. «Evolución de los puertos españoles durante el siglo XIX», en VV.AA. *Puertos españoles en la historia*, Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, pp. 101-116, 1994.
- SAINZ DE LOS TERREROS, F.J. «La colaboración entre armadores, tour-operadores, puertos y redes de distribución. Un ejemplo español», en CASTEJÓN, R. y CHARLIER, J. (dirs.). *El Renacer de los Cruceros: la mundialización de los negocios turísticos y marítimos*, Madrid: Fundación Portuaria, pp. 75-91, 2000.
- SAMPOL, R. *Vapores de las islas Baleares*, Palma de Mallorca: Miquel Font, 1988.
- SARALEGUI, M. *Recuerdos y rectificaciones históricas*, Madrid: Imprenta Hijos de Hernández, 1907.
- SERRA, S. y COMPANY, A. «El turismo en las instituciones y en el debate público», en VV.AA. *Welcome! Un siglo de turismo en las Islas Baleares*, Barcelona: Fundación La Caixa, pp. 69-100, 2000.
- SERVANTIE, A. «Development of steamship travelling in Mediterranean (1833-1860)» en COUTO, D., GUNERGUN, F. y PEDANI, M.P. (eds.). *Seapower, Technology and Trade*, Istanbul: Piri Reis University, pp. 504-514, 2014.
- STEEL, F. «Cruising New Zealand's west coast sounds: Fiord tourism in the Tasman World c.1870-1910», *Australian Historical Studies*, 44, pp. 361-381, 2013.
- SUÁREZ, L. y ESPADAS, M. *Historia general de España y América: La época de Franco*. Vol. II, Madrid: Rialp, 1987.
- SWAIN, R.A. «Cruise guide star-rating systems: a need for standardization», en DOWLING, R.K. (dir.). *Cruise ship tourism*, Wallingford: CABI, pp. 115-123, 2006.

- TRIPPE, K. «Globalization of the cruise industry», en VV.AA. *Seatrade Cruise Shipping Convention*, Miami: Transcript, 1997.
- UCEDA, L. «30 años de cruceros: ilusiones hechas realidad», *TAT. Transporte aéreo & Turismo*, 1, pp. 42-45, 2011.
- VALDALISO, J.M. *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*, Bilbao: Instituto Vasco de Administración Pública, 1991.
- . «La transición de la vela al vapor en la flota mercante española: cambio técnico y estrategia empresarial», *Revista de Historia Económica*, 1, pp. 63-98, 1992.
- . *Desarrollo y declive de la flota mercante española en el siglo XX: la Compañía marítima del Nervión (1907-1986)*, Madrid: Fundación Empresa Pública, 1993.
- . *La Empresa Nacional "Elcano" de la Marina Mercante y la actuación del INI en el sector naval durante la presidencia de J.A. Suanzes*, Madrid: Fundación Empresa Pública, 1998.
- . «Entre el mercado y el Estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX y XX», *TST*, 1, pp. 55-79, 2001.
- . *La Familia Aznar y Sus Negocios (1830-1983): Cuatro Generaciones de empresarios en la España Contemporánea*, Madrid: Marcial Pons, 2006.
- . «Las navieras españolas en el espejo británico (c. 1860 - c. 1914): la transferencia de capitales, sistemas de gestión y modelos de financiación en una industria internacionalizada», *TST*, 13, pp. 94-121, 2007.
- VALERO, A. «El turismo de playa en España entre 1850 y 1950», en *Actas del simposio hispano-francés: desarrollo regional y crisis del turismo en Andalucía*, Almería: Instituto de Estudios Almerienses-Casa de Velázquez, pp. 297-329, 1994.
- VARGAS, M. «Catalonia is not Spain': projecting Catalan identity to tourists in and around Barcelona», *Journal of Tourism History*, Vol. VII (1-2), pp. 36-53, 2015.
- VERA-REBOLLO, J.F. *Turismo y urbanización en el litoral alicantino*, Alicante: Inst. Juan Gil-Albert, 1987.
- VIDAL, D. *L'Imaginari monumental i artístic del turisme cultural. El cas de la revista Barcelona Atracció*n, tesis doctoral por la Universidad de Gerona, 2005.
- VIDAL, J. *Las alas de España. Iberia, líneas aéreas (1940-2005)*, Valencia: PUV, 2008.
- VILLANOVA, J.L. «El excursionismo catalán exótico: el norte de África (1876-1936)», *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Vol. X(210), 2006.
- VIZCAÍNO, F. *La España de la Posguerra 1935-1953*, Barcelona: Planeta, 1978.
- VLADIMIR, A. «Seabourn Cruise Line: a case study in achieving quality», *Fiu Hospitality Review*, vol. XIII (1), pp. 7-22, 1995.
- VOEGEL, M. y OSCHMANN, C. «The Demand for Ocean Cruises- Three Perspectives», en VOEGEL, M., PAPATHANANASIS, A. y WOLBER, B. (coords.). *The Business and Management of Ocean Cruises*, Wallingford: Cabi, pp. 3-17, 2012.
- WALTON, J.K. y SMITH, J. «The first century of beach tourism in Spain. San Sebastian and the Playas del Norte from the 1830s to the 1930s», en BARKE, M., TOWNER, J. y NEWTON, M.T. (eds.). *Tourism in Spain. Critical Issue*, Wallingford: Cab International, pp. 35-61, 1996.
- WEAVER, A. «La tesis de la Macdonaldización y el turismo de cruceros», *Annals of Tourism Research en Español*, vol. VII (1), pp. 65-88, 2005.

—. «Complexity at sea: managing brands within the cruise industry», en WOODSIDE, A.G. y MARTIN, D. (dirs.). *Tourism Management: Analysis, Behaviour and Strategy*, Manoa: University of Hawaii, pp. 269-284, 2007.

WETH, H. *Die Orient-Reise der "Augusta Victoria". Vom Januar bis März*, Hamburgo: 1891.

WILLIAMS, D.M. «Market Pressures and Innovation: The Orient Steam Navigation Co. and the Development of Pleasure Cruising, 1888-1900», *The Northern Mariner/Le Marin du Nord*, 10, pp. 1-12, 2000.

WITHEY, L. *Grand Tours and Cook's Tours*, Nueva York: William Morrow and Company, 1997.

YÁÑEZ, C. *La emigración española a América (siglos XIX y XX)*, Colombes: Fundación Archivo de Indianos, 1994.

YUNTA, S. «Impacto de la evolución de los buques de crucero y su tráfico en las infraestructuras portuarias», *Ingeniería Naval*, 834(2), pp. 215-218, 2006.

ZANCUDO, M. y ÁLVAREZ, G. «El negocio de líneas de cruceros y el modelo de estrategias competitivas», *Turismo em análise*, Vol. VIII (2), pp. 59-66, 1997.

## RECURSOS ON LINE

Autoridad Portuaria de Baleares: <http://www.portsdebalears.com>

Autoridad Portuaria de Las Palmas: <http://www.palmasport.es/>

Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife: <http://www.puertosdetenerife.org>

*El Economista*: <http://www.eleconomista.es>

*El País*: <http://elpais.com/archivo>

*Expansión*: <http://www.expansion.com/valencia.html>

Gobierno de Canadá, Oficina de Estadísticas: <http://www.statcan.gc.ca>

*Hosteltur*: <http://www.hosteltur.com/hemeroteca>

P&O: <http://www.poheritage.com>

Puertos del Estado: <http://www.puertos.es>

RTVE, Archivo Histórico del NO-DO: <http://www.rtve.es/filmoteca/no-do>





