



Cita bibliográfica: Méndez Vidal, A. X. (2020). La eclosión del turismo en Baleares. El retraso de Menorca y los factores del éxito turístico (1900-1936). *Investigaciones Turísticas* (19), pp. 163-185. <https://doi.org/10.14198/INTURI2020.19.08>

La eclosión del turismo en Baleares. El retraso de Menorca y los factores del éxito turístico (1900-1936)

The emergence of tourism in the Balearic Islands. The backwardness of Menorca and the factors of touristic success (1900-1936)

Alfons Xavier Méndez Vidal , Institut Menorquí d'Estudis, España
alfons.mendez@gmail.com

RESUMEN

En las primeras décadas del siglo XX, Mallorca se desarrolló como una importante potencia turística. En su proximidad, la isla de Ibiza aprovechó sus economías de situación y se posicionó en el sector. Menorca, pese a compartir numerosos elementos del modelo económico de despegue turístico de sus vecinas, no logró progresar. A través del análisis de esta divergencia, se estudia el papel de los factores de oferta y demanda en el desarrollo de los primeros destinos turísticos.

Palabras clave: Inicios del turismo; destino turístico; demanda turística; turismo costero; Islas Baleares.

ABSTRACT

In the early decades of the twentieth century, Mallorca evolved as an important tourist region. Close by, the island of Ibiza took advantage of the economies of location so as to position itself in the sector. Despite sharing many elements of the economic model of the tourist take-off of its neighbours, Menorca was unable to make progress. By analysing this divergence, this study considers the role of supply and demand factors in the development of the first tourist destinations.

Keywords: Early tourism; tourist destination; tourism demand; coastal tourism; Balearic Islands.

INTRODUCCIÓN

Según la estadística del INE, las Islas Baleares recibieron en 2018 13,86 millones de turistas, siendo la segunda comunidad con más visitantes de España, por detrás de Cataluña (que recibió 19,12 millones) y superando ligeramente a las Islas Canarias (13,75 millones). La posición preeminente del archipiélago balear se estableció firmemente en el período 1960-1973 (Barceló, 2000, p. 42-43) y se caracteriza porque la oferta de alojamientos está dominada por empresas locales. Sin embargo, sus bases son anteriores y cabe ir a buscarlas a los años previos a la Guerra Civil (Barceló y Frontera, 2000, p. 23-25).

El fenómeno turístico llegó a España con cierto retraso, pero con las mismas características y complejidad que en el resto de naciones occidentales (Moreno, 2007, p. 21-24). A lo largo del siglo XIX se fue convirtiendo en una alternativa económica sólida (Larrinaga, 2002, p. 178-179). A inicios del siglo XX destaca el desarrollo que las actividades turísticas alcanzan en las Islas Baleares. El sector hotelero nace en Mallorca antes de la Primera Guerra Mundial y se consolida entre el final de esta y el inicio de las hostilidades en España, en 1936 (Cirer, 2012, p. 1.780-1.781). Los orígenes del turismo en Ibiza se sitúan en el período de 1931 a 1936 (Ramón, 2001, p. 9), cuando consiguió fraguar la masa crítica, en términos de capital físico y humano, para poder explotar en los años de la posguerra (Cirer, 2004, p. 133-151). En ambos casos, se debió al empuje del empresariado local.

La situación de Menorca es diferente. Si descontamos la pequeña Formentera, es la isla con un número menor de llegadas de turistas, su desarrollo es más tardío y, aunque también predomina el empresariado local, este se concentra en los alojamientos extrahoteleros, mientras que la gran mayoría de las plazas hoteleras están en manos de las cadenas foráneas, principalmente de Mallorca e Ibiza (López y Rosselló, 2002, p. 44-45). El origen de la divergencia hay que ir a buscarlo también al período formativo anterior a la Guerra Civil, en que la isla fue incapaz de crear una mínima infraestructura de alojamientos sobre la que apoyarse para aprovechar el intenso crecimiento de la demanda europea, una vez la economía se recuperó de los estragos de la II Guerra Mundial.

Las aportaciones de diversos autores han fundamentado un modelo que explica el éxito de algunos destinos turísticos pioneros. En este, se destaca como el crecimiento de Mallorca e Ibiza no es un fenómeno abrupto, sino que hunde sus raíces en una economía forjada en el comercio exterior, ligado a un sector empresarial que había desarrollado los conocimientos para operar en los mercados, y, junto con una mano de obra versátil, tenía la capacidad de modificar los sectores en que operaba (Manera, 2003, p. 6-13), un empresariado que se puede calificar de shumpeteriano (Cirer, 2012, p. 1.781).

En este sentido, aunque la demanda era homogénea y potencialmente se podía distribuir a lo largo del Mediterráneo, en realidad sólo se dirigió a los lugares con una estructura productiva capaz de ofrecer a estos primeros viajeros los servicios que requerían al precio que estaban dispuestos a pagar. Para responder a los flujos turísticos son necesarios dos elementos: en primer lugar, la existencia de un consenso social y el apoyo de las autoridades, que allanan los obstáculos urbanísticos y legales a los que se enfrenta toda transformación espacial; en segunda instancia, un sector empresarial con tradición comercial y orientación

exportadora, capaz de asumir los riesgos asociados a las nuevas actividades, organizar el tejido económico y con el capital necesario. La crisis de las actividades tradicionales es un caldo de cultivo adecuado para el advenimiento del turismo, percibido como una oportunidad para superar el mal momento económico (Cirer, 2014a, p. 26-27).

Todos los factores apuntados se reúnen en Mallorca que, después de un intento de atraer el turismo elitista, logrará llamar la atención de los nuevos viajeros de clase media a partir del final de la I Guerra Mundial. A su rebufo, la isla de Ibiza contaba con los mínimos ingredientes para aprovechar su vecindad con la isla mayor y establecer un núcleo de desarrollo turístico (Cirer, 2004, p. 138-143). La excepción fue Menorca, donde, a pesar de contar con una estructura económica, una clase empresarial y una situación geográfica similar a las otras islas, apenas hubo realizaciones tangibles en este campo.

Numerosos han sido los autores que se han enfrentado a la cuestión del retardo de la isla. Sin embargo, lo común ha sido centrarse en los años del boom turístico (1960-1974) y descuidar el período formativo de preguerra (Farré-Escofet, Marimon y Suris, 1977, p. 228; Marí, 2004, p. 4-11; Fullana y Seguí, 2012, p. 132-153). Recientemente se ha emprendido una comparación explícita con Ibiza (Puig, 2013, p. 112-114; López y Casanovas, 2018, p. 45-56). Las explicaciones han sido diversas: desde factores económicos (mayor peso de la industria, alto nivel de desarrollo), institucionales (diversificación del poder de decisión respecto al protagonismo que en Ibiza acapara la familia Matutes), sociales (falta de interés de la sociedad menorquina, prestigio de la tenencia de la tierra) y políticos (retraso en la construcción de un aeropuerto moderno). Estas conclusiones en realidad son contradictorias con el modelo balear, en el que el desarrollo económico es el motor del cambio (Manera y Grau-Taberner, 2009, p. 42) y nunca una rémora para éste. Menorca contó con un aeropuerto en 1949, una década antes que Ibiza y no sirvió para impulsar el crecimiento turístico. El aeropuerto pitiuso de 1958 fue sufragado por la sociedad civil y no por el estado (Buades, 2004, p. 170). Las infraestructuras pueden actuar como estrangulamiento del desarrollo, pero difícilmente como palanca de este.

Menorca, nos ofrece, por contraste, la oportunidad de analizar la manera en que se articulan los factores de oferta y demanda del modelo de despegue precoz del turismo de masas (1900-1936). De este modo intentaremos explicar cómo mientras unas islas –Mallorca e Ibiza– se dotaban de una estructura turística notable, otras –Menorca– permanecían en la sombra. Entre las fuentes utilizadas destacan la prensa escrita y las guías y libros de viajes, que nos proporcionan un conocimiento cualitativo, pero suficientemente detallado, del comportamiento de la demanda y los agentes económicos y sociales del período.

El estudio arranca con el análisis de la economía de Menorca en el contexto balear; a continuación rastreamos la demanda turística; en la tercera parte consideramos los medios de transporte y el desarrollo de los alojamientos; seguidamente se analiza el papel de la promoción turística. Se finaliza con unas conclusiones.

2. CONFLUENCIAS Y DIVERGENCIAS DE LA ECONOMÍA BALEAR. MENORCA EN CRISIS

Las Baleares están formadas por islas con un desarrollo sectorial algo diferenciado, aunque ligado, en todo caso, con la ruptura del aislamiento y el acceso a los mercados extranjeros a través del comercio (Manera y Grau-Taberner, 2009, p. 41). En Mallorca y Menorca las exportaciones combinaban productos agrícolas y manufactureros; en la primera tenían más peso los productos agrarios, situación que se invertía en Menorca (Casasnovas, 2006, p. 410-411). El despegue de Ibiza, aunque se produjo con bastante retraso (1880-1919) y alcanzó cotas algo inferiores, siguió unos parámetros similares: aquí la industria se basó en la explotación de las minas de sal, al tiempo que las extracciones agrarias se fueron diversificando con el correr de los años (Cirer, 2004, p. 54-83).

Pese a la existencia de algunos obstáculos (Cirer, 2014a, p. 26-27), las economías mallorquina e ibicenca siguieron creciendo hasta la década del 1930 y la Guerra Civil afectó a la primera de forma positiva (Manera, 1999, p. 32; Manera, 2001, p. 279; Cirer, 2004, p. 89-110). Sin embargo, la industria de Menorca tuvo que hacer frente a un conjunto considerable de dificultades. La independencia de las Antillas afectó negativamente al calzado, el principal sector productivo, y a la factoría textil Industria Mahonesa, la empresa con más trabajadores de la isla, con 500 operarios, que quedó muy afectada y en 1904 cerraba sus puertas.

La industria zapatera menorquina se repuso de la depresión finisecular, pero la deriva proteccionista de España la perjudicó y a partir del arancel de 1906 las exportaciones a Cuba iniciaron un declive del que no se recuperarían. Las ventas se redirigieron a los mercados nacional y europeo y los procesos productivos empezaron a mecanizarse, una reconversión amenazada por crisis recurrentes (1906, 1913-1915, 1919-1920, 1925-1927). Los años treinta fueron especialmente complicados, pese a la aparición de actividades nuevas, como la fabricación de calzado de goma, que arrancó en 1921 y se expandió con fuerza hasta 1935 (Méndez y Hernández, 2010, p. 622-626).

También aparecieron nuevos sectores. En 1890 surgía una empresa metalúrgica, que creció rápidamente hasta llegar a ocupar a 500 trabajadores, pero que quebraba de forma repentina en 1911, arrastrando a la mayor parte de la banca isleña, que se había desarrollado con fuerza desde 1882. La fabricación de bolsas de malla de plata despegó los primeros años del siglo XX, pero la demanda de este producto se volatilizó en 1923, provocando el cierre de casi todas las empresas. De los restos de estos dos naufragios iría fraguando la industria bisutera menorquina, pero los resultados no se recogerían hasta los años cuarenta (Méndez y Hernández, 2010, p. 644-645).

El declive económico fue lo bastante intenso como para afectar al saldo demográfico de la isla. A partir de 1920 hay noticias de emigración de trabajadores por falta de trabajo. Según los censos de población, Menorca, que la primera década del siglo había encabezado el crecimiento demográfico de las Baleares, en la segunda se estancó y en la tercera retrocedió, mientras las otras islas crecían con fuerza, más Ibiza (17 %) que Mallorca (8,4%), iniciando unas pautas demográficas todavía vigentes hoy en día.

Tabla 1. Población de hecho de las Islas Baleares (1900-1930)

Años	Baleares	Mallorca	Menorca	Pitiusas
1900	311.649	248.259	37.576	25.814
1910	326.023	257.015	42.082	26.926
1920	338.894	269.763	42.147	26.984
1930	365.512	292.447	41.490	31.575

Fuente: Censos de población

Las fuertes tensiones a las que estuvo sometida la industria menorquina en el arranque del siglo XX, y en especial desde la segunda mitad de los años veinte, hacían apetecible el turismo, fuente de considerables ingresos para Mallorca.

3. LOS CAMBIOS EN LA DEMANDA TURÍSTICA DURANTE EL ARRANQUE DEL SIGLO Y SU EVOLUCIÓN EN MENORCA (1900-1936)

El turismo de las zonas litorales nació a finales del siglo XVIII en las costas de los fríos mares del Norte y Báltico, donde la aristocracia construyó sus villas, en lo que se ha venido a llamar la Primera Periferia (Gormsen, 1997, p. 2-5). A lo largo del siglo XIX se fue desarrollando la práctica de los baños de mar, que implicaba la revalorización del alojamiento en el litoral (Walton, 2001, p. 272-298). Los viajeros alcanzaron entonces la Segunda Periferia, en zonas escogidas del Mediterráneo (costa Azul francesa, Venecia, Trieste) y el Atlántico (Biarritz). Hasta la I Guerra Mundial el turismo seguía siendo un fenómeno elitista ubicado en localidades con una excelente oferta de alojamientos y servicios, como San Sebastián, Santander o Málaga, que seguían el modelo de las anteriores, lugares de descanso de casas reales y miembros de la aristocracia (Boyer, 2002, p. 20-22). Para atender esta demanda sofisticada se precisaba disponer de abundante capital para hacer frente a costosas inversiones. Se trataba, además, de un turismo invernal, donde las personas del gran mundo estaban en sociedad durante dilatados períodos de tiempo.

El fin de la Gran Guerra, con la desaparición de algunas monarquías y el ascenso de las clases medias, la rápida difusión del automóvil y otros bienes de consumo, así como la continua mejoría de los medios de transporte, en especial el marítimo, transformó el paradigma turístico (Lavaur, 1980, p. 11-17; Cirer, 2014a p. 19-20). Los años veinte vieron la emersión de un turismo más democrático, en que cantidades crecientes de personas realizaban viajes mucho más cortos, con un énfasis menor en las relaciones sociales. El tipo de establecimientos se modificó de los lujosos hoteles a los hostales económicos (Cirer, 2012, p. 1.791-1.793). El surgimiento de los baños de sol alteró el sentido del turismo, que se convirtió en veraneo, ligado al descanso y al ocio (Larrinaga, 2015, p. 75-79). De este modo, si anteriormente dominaban las poblaciones urbanas, ahora irían tomando el relevo las pequeñas localidades de costa.

En 1903 el danés Niels Finsen recibió el premio Nobel por el uso de la «fototerapia» para curar el lupus. Después de la Gran Guerra, los baños de sol, originados en Alemania, se

expanden con rapidez de la mano de los modernos medios de comunicación, la prensa gráfica y el cine: Coco Chanel o Josephine Baker convierten una práctica históricamente censurada en moda (Heartney, 2013, p. 197). En 1929 la revista Vogue reconocía el «sunburn movement».¹ El culto al sol abrió las playas a los veraneantes, que dejan de estar limitados a los recintos de baños.

La afición por las actividades costeras cambió por segunda vez la concepción del turismo. Hasta este momento, para las sociedades avanzadas del norte de Europa, con los ingleses a la cabeza, el sur era el lugar al que refugiarse huyendo de los fríos inviernos atlánticos, pero se evitaban los calores estivales. A partir de este momento, la estación más deseada pasa a ser el verano (Larrinaga, 2015, p. 75-79). Con el descubrimiento de las playas, el lugar más idóneo para alojarse se fue trasladando desde las poblaciones de invernada hacia las que contaban con playa, que solían ser de un tamaño menor. También empezó a tomar cuerpo la idea de nuevos desarrollos urbanos anejos a los lugares de baño.

La formación en Palma de Mallorca de un importante núcleo turístico los primeros años del siglo XX no podía dejar de ser notado por los menorquines, que tenían unos vínculos continuados con la capital de la provincia. Al mismo tiempo, Barcelona era una zona muy poblada y próspera, con un potencial emisor de turismo evidente. No es fácil documentar los primeros flujos turísticos, a causa de la práctica ausencia de estadísticas. Sin embargo, el movimiento de viajeros y embarcaciones del puerto de Mahón, el principal de la isla, pueden servir de indicador del volumen global de visitantes.

Hemos hecho un estudio de una muestra de las noticias de prensa desde 1875 hasta 1936, en las que se recogían con cierta profusión las entradas de lo que se conocía como «yatchs», lo cual le otorga la adecuada fiabilidad. Aunque el número real debía ser más alto, ya que los periódicos no informaban de forma sistemática, esto no impide formarnos una idea de la tendencia general de este tipo de turismo. Pese a que están disponibles las cifras totales de pasajeros y buques, esta fuente no es útil, ya que no discrimina a los turistas dentro del considerable movimiento de personas del puerto.

La rada mahonesa históricamente ha tenido una cierta importancia, por lo que no es de extrañar que la llegada de embarcaciones de recreo fuera temprana: superadas las turbulencias asociadas a la Primera República, su tráfico aumentó rápidamente.² Entre 1875 y 1914, el predominio de los yates ingleses es abrumador, ya que representan el 72% del total. A continuación se encuentran americanos e italianos (8% cada uno), franceses (6%) y españoles, con el 4%; los alemanes sólo representan el 2%, y llegan en una fecha tardía. La entrada de embarcaciones fue más intensa hasta el 1902, con una media de 5,1, fecha a partir de la cual la cifra cae a 1,5.

En cuanto a la procedencia de los yates, venían principalmente de la Costa Azul, sobre todo francesa (Niza), pero también de Mónaco y Génova, con el 29,3%, es decir del núcleo duro

1. *Vogue*, 22/06/1929, 20/07/1929.

2. En junio de 1879 habían entrado el puerto seis buques de este tipo, todos ellos ingleses (*El Bien Público*, 04/06/1879).

del turismo acomodado de la época. En segundo lugar se encuentran las islas de Córcega, y Cerdeña, así como Sicilia, Malta y Nápoles (24,4%). Fuera de aquí, están los puertos españoles de Palma (17,1%) y Barcelona (9,8%), y finalmente el norte de África, con el 9,8%, y Gibraltar y otros puertos ingleses (7,3%.) Los puertos de destino son similares, aunque disponemos de menos datos. En suma, Menorca aprovechaba su situación en el centro del Mediterráneo occidental para atraer embarcaciones de los destinos turísticos más activos de su entorno: los lugares indicados no se alejan de la descripción que hace Pemble (1987) sobre el turismo del período.

Casi todos los buques eran de vapor y hélice. La tendencia fue a aumentar sus dimensiones: si hasta 1897 la media era de 162 tm, a partir de esta fecha sube hasta 340 tm; los tripulantes pasaron de 19,6 a 30. El número de pasajeros no creció en la misma proporción: de 5,2 a 6,3, lo que indica un mayor grado de confort. Entre los viajeros se encuentran dos grupos sociales: personajes públicos (la mayoría pertenecientes a la nobleza, pero también algún político) y grandes empresarios (el hijo del fabricante de armas Colt, el de máquinas de coser Singer o el de material bélico Krupp). Aunque alguna de estas embarcaciones llegó a pasar hasta diez días en puerto, la estancia media era de 2,4 días.

Como punto de comparación, el puerto de Palma registró la llegada de cuatro yates en 1906 y otros tantos en 1907 (Cirer, 2009, p. 169-170), lo cual corrobora lo destacado de las cifras del puerto de Mahón hasta 1902 y sitúa en los primeros compases del nuevo siglo, y coincidiendo con el nacimiento del sector hotelero mallorquín, la pérdida de interés de Mahón, quizá eclipsado por la pujanza turística de la isla vecina. También pudo influir la inestabilidad que padeció el Mediterráneo a partir de 1904, con conflictos en el norte de África y los Balcanes.

Tabla 2. Visitas de yates al puerto de Mahón

Período	Media anual
1875-1902	5,1
1903-1914	1,5
1923-1929	4,0
1930-1936	13,0

Fuentes: Prensa local

La I Guerra Mundial tuvo un gran impacto sobre el turismo: entre 1915 y 1922 deja de haber referencias. Aunque no existen cifras de Palma, el número de pasajeros de largo recorrido de este puerto sólo colapsó los años finales (1917-1918), mientras que entre 1913 y 1916 se producía una progresiva retracción del tráfico marítimo (Cirer, 2009, p. 187). El reinicio de la construcción de hoteles a partir de 1920 (Cirer, 2014b, p. 25) indica una recuperación mucho más temprana y rápida que la experimentada por Menorca.

En 1923 aparecen dos yates. A partir de ese momento, las cifras se reaniman y superan con facilidad los valores prebélicos: en 1928 y 1929 ya son seis y a partir de 1930 la media es

de trece. Los meses anteriores al estallido de la guerra civil habían llegado nueve yates y el 21 de julio había cinco.³

En relación al período anterior, se produjo un cambio en la nacionalidad de las embarcaciones. Los británicos, a pesar de seguir siendo los primeros, bajan del 72% al 37,5% y su vacío se reparte entre franceses (20,7%), estadounidenses (18,4%) y españoles (16,3 %). El resto de nacionalidades suman el 8%. Estos datos parecen apuntar a que durante los años veinte los flujos turísticos alcanzaron unos valores superiores a los de antes de la guerra, y se aceleraron notablemente en los treinta.

Relacionadas con los yates se encuentran las embarcaciones deportivas. En 1905, el puerto de Mahón recibió la regata de botes automóviles entre Argel y Tolón, organizada por el diario parisino *Le Matin*. La prueba despertó una gran expectación. Se entregó un premio a los ganadores de la etapa Argel-Mahón, elegido personalmente por el rey Alfonso XIII. A la isla llegaron numerosos turistas y periodistas. Los siete participantes, tras un descanso en Mahón, partieron para Tolón, pero el temporal desbarató la segunda etapa y sólo consiguió llegar al puerto francés una nave; las restantes tuvieron que ser rescatadas.⁴ Menorca no conoció ningún evento más de este tipo. El puerto de Ibiza, en cambio, acogió una escala de la regata Barcelona-Cannes en 1929 (Cirer, 2004, p.129). Lo primerizo de la menorquina concuerda con el carácter pionero que hemos visto que había tenido el turismo marítimo en el puerto de Mahón. Su relativo fracaso nos alerta sobre las dificultades climatológicas a que tenían que hacer frente en algunas ocasiones las embarcaciones que pasaban por la isla. La falta de continuidad corrobora el declive del puerto mahonés a medida que avanzaba el nuevo siglo, ensombrecido por la mayor capacidad de atracción de Mallorca e Ibiza.

Como hemos señalado, en el siglo XX el turismo se popularizó. El nuevo tipo de viajero que estaba tomando el relevo de los acomodados visitantes que habían marcado la pauta las décadas anteriores, más masivo y de menos poder adquisitivo, en lugar de tener yate emprendía un crucero. El primero en llegar a Menorca fue el vapor *Lusitania*, en marzo de 1899, con 65 pasajeros. Procedía de Tánger y se dirigía a Villefranche. Unos días más tarde llegaba el *Equateur*, con 190 pasajeros.⁵

Hasta la I Guerra Mundial pasaron por la isla un total de cinco cruceros y seis más fueron programados entre 1927 y 1935, si bien el último sufrió un accidente antes de llegar. Los cruceros habían llegado a Menorca en una fecha temprana. El Fomento del Turismo de Mallorca celebró en 1906 la llegada del primero (Mut, 1973, p. 152-153). A partir de 1930 el tráfico de cruceros en Palma alcanzó cifras muy considerables (30 buques en 1929, 55 en 1930 y 67 en 1931) (Cirer, 2009, p. 258). Ibiza no había recibido ninguno hasta 1931, en que el *Orontes* pasó por aquella isla cuatro veces y sólo una por Menorca; el año siguiente los cruceros fueron cuatro veces a Ibiza y ninguna a Menorca.

3. *La Voz de Menorca*, 28/08/1928, 21/07/1936.

4. *Vida Marítima*, núm. 16, pàg. 149-150. *El Bien Público* 07-13/05/1905

5. *El Bien Público* 27/03/1899, 18-20/04/1899.

Tabla 3. Visitas de cruceros al puerto de Mahón

Año	Nombre	Nacionalidad	Núm. Pasajeros
1899	Lusitania	Reino Unido	65
1899	Equateur	Francia	190
1906	Îlle de France	Francia	87
1908	Vectis	Reino Unido	61
1908	Charles Roux	Francia	178
1927	Oronsay	Reino Unido	542
1928	Gouverneur General Tirman	Francia	270
1930	Otranto	Reino Unido	383
1931	Orontes	Reino Unido	400
1933	Alcantara	Reino Unido	438
1935	Doric (*)	Reino Unido	736

Fuentes: Prensa local. (*) Accidentado antes de llegar

El tráfico de cruceros refleja la misma pauta que hemos constatado en los yates: el carácter pionero del puerto de Mahón en el siglo XIX y la primera década del siglo siguiente da paso a una evolución muy lenta la cual, aunque se acelere en la década de 1930, queda lejos del explosivo desarrollo de las llegadas a Mallorca e Ibiza, que superan ampliamente a Menorca. De este modo, podemos apreciar como la isla no supera la fase de exploración, ligada a un turismo de élite, y en la etapa decisiva en que se inicia la construcción de un sector turístico masivo, no es capaz de atraer a los nuevos visitantes.

El turismo que venía a Menorca estaba limitado básicamente al segmento de personas que navegaban en yate o crucero. Incluso la llegada de grupos organizados fue muy escasa: en 1908, el Centro Excursionista de Cataluña organizó una excursión de 103 personas a Mallorca y Menorca. La entidad promovió otra expedición similar en 1915, documentada por las fotografías que tomó Josep Salvany (Marco y Riera, 2009, p. 41-46). Después de la Gran Guerra la cadencia es similar: en 1928 el Club Marítimo Barcelona y el FC Barcelona programaron un viaje a Menorca, cuyos integrantes llegaron en el vapor de línea y en yates. El verano de 1936 se tuvo que cancelar la excursión de un grupo de 125 catalanes por falta de alojamiento.⁶

En la prensa local, que publicaba la relación de las personas más destacadas que desembarcaban de los vapores, casi no aparecen turistas llegados por línea regular. Después de la I Guerra Mundial, entre 1922 y 1928 sólo se mencionan una vez por año; en 1929 en dos ocasiones. Durante los años treinta son cada vez más frecuentes, pero sin sobrepasar la docena de visitas. En 1932, en la editorial de un diario se indicaba que, comparado con Mallorca, en Menorca no se veían turistas. Pocos días más tarde se recogía la noticia de la prensa de Palma de que cuarenta turistas no se habían podido alojar por hallarse los hoteles llenos.⁷

6. *La Voz de Menorca* 29-30/06/1928, 13/04/1936.

7. *La Voz de Menorca* 08/08/1932, 12/08/1932.

Las memorias anuales del Ateneo de Mahón, que incluían las llegadas de visitantes, coinciden en esta apreciación. Las referencias sobre turistas son muy escasas hasta 1926 y en los años siguientes se saluda la aparición de turistas de varias nacionalidades. En 1929 se alude a numerosas estancias de yates, así como al turismo de Alemania, Estados Unidos y Canadá, para concluir que «este año la concurrencia de viajeros del extranjero ha sido más numerosa y selecta que en los años anteriores»; en 1932 y 1933 se vuelve a mencionar un buen número de turistas.

4. LAS INFRAESTRUCTURAS TURÍSTICAS: COMUNICACIONES Y ALOJAMIENTOS

Hasta el boom turístico de los años sesenta, la llegada de viajeros a las islas se realizaba en barco. En 1855 se estableció un servicio regular de vapores entre Mahón, Alcudia y Barcelona, que en 1861 se amplió con la línea Mahón-Palma. En 1880 comenzaron los trayectos directos con Barcelona, pero sólo en verano (Luis Salvador, 1890, p. 590-592). Estas líneas se fueron reforzando con el paso de los años: a partir de 1912 había tres frecuencias semanales con Barcelona y dos con Palma, situación que se mantuvo hasta la Guerra Civil con pequeñas variaciones (Hernández, 1908, p. 43). Sin embargo, era habitual que los menorquines se quejaran de las limitaciones del servicio marítimo: por el reducido número de conexiones (especialmente con Barcelona, la línea clave), los horarios o la lentitud de las embarcaciones.

Tabla 4. Frecuencia de las líneas marítimas de Menorca (1855-1931)

Itinerario	1855	1861	1880	1893	1912	1931
Mahón-Barcelona			1 Q ⁽¹⁾	1 S/Q	2 S	2 S
Mahón-Alcudia-Barcelona	1 S	1 S	1 S	1 S	1 S	1 S
Mahón-Palma		1 S	1 S	1 S	2 S	1 S ⁽²⁾
Mahón-Argel			1 Q ⁽¹⁾			
Mahón-Alcudia						1 S
Ciudadela-Alcudia					2 S	1 S
Ciudadela-Palma					1 S	1 S
Ciudadela-Barcelona						1 S

S: semanal. Q: quincenal. ⁽¹⁾ Solo en verano ⁽²⁾ Mahón-Palma-Valencia

Las comunicaciones marítimas de Mallorca eran mucho mejores, tanto en cantidad de enlaces como en la calidad de las embarcaciones (Cirer, 2009, p. 103-107). Sin embargo, la situación de Ibiza era más deficiente (Cirer, 2004, p. 49-51).

Respecto a las comunicaciones interiores, el panorama es similar: su estado general siempre fue bueno y se fue adaptando a la evolución de los medios de transporte, bien diferente de Ibiza, en que las carencias eran considerables. Las dos principales poblaciones de Menorca, Mahón y Ciudadela, estaban unidas por un camino construido en el siglo XVIII, que permitía una buena comunicación con las poblaciones del interior (Vargas Ponce, 1787, p. 125; O'Shea, 1868, p. 355).

El Departamento de Obras Públicas del Ministerio de Fomento se hizo cargo de la modernización de la red viaria insular (Llauger, 1996, p. 52-57): entre 1860 y 1900 se establecieron carreteras de nuevo cuño (con la única excepción de la de Mahón a Fornells, que no se inició hasta 1909), que coinciden básicamente con las actuales y conectan todas las poblaciones de la isla (Méndez, 2017, p. 64). Una vez la red de carreteras estuvo terminada, surgió la necesidad de adaptarla a los vehículos de motor, que desde los primeros años del siglo XX ya comenzaban a circular por la isla. El desarrollo fue bastante rápido: en 1905 la ruta Mahón-Ciudadela pasó a ser prestada por vehículos automóviles y en 1914 existía otra línea entre Mahón y San Luis. La guía turística de 1911 ya está pensada para hacer las excursiones en automóvil. En definitiva, las carreteras, una de las reclamaciones históricas del sector turístico, con importantes carencias, especialmente en Ibiza (Buades, 2004, p. 70-72; Cirer, 2004, p. 49-50), en Menorca siempre estuvieron en un estado adecuado para la época, aunque quedaran al margen las playas que tendrían un mayor desarrollo turístico en la postguerra.

Un elemento crucial para el turismo son los alojamientos. Mahón contaba a mediados del siglo XIX con hoteles, destinados inicialmente para albergar a los marineros que pasaban por el puerto (Schroeder, 1846, p. 26; Taylor, 1869, p. 213-214). La guía Ford afirmaba que eran bastante buenos y muy limpios (Ford, 1869, p. 596). La década de 1880 nacen los establecimientos que perdurarán hasta la Guerra Civil: una fonda y dos hoteles; las condiciones de la pensión de Ciudadela eran peores. También abrió sus puertas la fonda de Fornells, aprovechando el éxito de su restaurante. Estos alojamientos tenían una calidad suficiente para los clientes del siglo XIX, pero en el XX aparecen críticas sobre falta de confort (Boyd, 1911, p. 206; Davins, 1924, p. 33).

El desarrollo hotelero de Mallorca fue muy precoz, con un primer empuje a principios de siglo, siguiendo la ola del Grand Hotel de Palma, inaugurado en 1903, y experimentó un boom extraordinario la década de 1930 hasta alcanzar los 131 establecimientos (Barceló, 1966, p. 53-54). Durante este período en Ibiza, que anteriormente sólo disponía de dos fondas de baja categoría, se establecen doce hoteles con 448 plazas (Cirer, 2004, p. 142). En Menorca no se construyó ningún nuevo hotel, pero los intentos fueron numerosos.

En 1926 el escritor Chamberlin declaraba que no tenía sentido editar una guía de Menorca para atraer turistas ingleses, porque no había hoteles para alojarlos. Las fondas eran insuficientes y no ofrecían las comodidades que los viajeros adinerados exigían.⁸ A partir de este momento comienzan las gestiones para mejorar la planta hotelera, lideradas por el Ateneo de Mahón. Esos días, su presidente recomendaba a una persona que quería montar un hotel para turistas al presidente de la Federación Hotelera Española.⁹ Al mismo tiempo se fundaba en la entidad la sección de Turismo y Deportes, presidida por Pelegrín de Moncada, con la voluntad de suplir la inexistencia de un «organismo de propaganda y atracción de forasteros». Sus miembros estaban bien informados del movimiento turístico: Mariano Rubió, el presidente de la Sociedad de Atracción de Forasteros de Barcelona, tenía vínculos familiares con la isla.

8. *La Voz de Menorca*, 21/05/1926.

9. Archivo del Ateneo de Mahón. Documentación diversa sobre turismo. Carta del 07/06/1926.

El mes de agosto se constituía en Barcelona la Compañía Nacional de Industrias del Turismo, de la que Pelegrín de Moncada era delegado en Menorca. Su objeto era la construcción de una red de cincuenta hoteles modernos y proyectaba realizar campañas de propaganda en el extranjero. Las principales compañías navieras del país estaban representadas en el consejo de Administración, así como el Banco de Crédito Local. Se planeaba que los ayuntamientos cedieran los terrenos y pidieran crédito al Banco de Crédito Local, a retornar por la Compañía. La fórmula se intentó poner en funcionamiento en Mahón y Sant Feliu de Guíxols, sin éxito.¹⁰

En 1926, se desplazó a la isla el director gerente para iniciar los trabajos preliminares para la construcción del hotel. En julio de 1927 Pelegrín de Moncada, que había sido nombrado diputado provincial, anunciaba que el proyecto estaba muy avanzado. Se construiría en las afueras de Mahón y tendría un mínimo de cincuenta habitaciones, restaurante para 300 cubiertos y una amplia terraza sobre el puerto. Recibiría el nombre de Port Mahon Hotel, con el que en 1956 se bautizaría un establecimiento inaugurado en las cercanías. El diario *El Sol* de Madrid publicó un artículo en el que anunciaba la construcción del hotel y hacía propaganda de Menorca. La Compañía se debía disolver pocos meses después de la creación del Patronato Nacional del Turismo, en abril de 1928, en el que se integró su director gerente (Moreno, 2005, p. 117-120).¹¹

En abril de 1929 el Ayuntamiento de Mahón propuso al Patronato la cesión del mismo solar para la construcción del hotel, que no fue aceptada. En septiembre un grupo de empresarios ingleses inició gestiones para adquirir los terrenos de una zona cercana, que también dominaban el puerto, para el desarrollo de un hotel. La iniciativa se fue al traste por la muerte de su principal promotor.¹² El presidente del Ateneo el mes de junio de 1930 intentó que el Patronato apoyara al propietario de una casa con vistas al puerto de Mahón, que el gerente de la CNIT había visto anteriormente, para reformarla como hotel, pero la entidad declinó la oferta.¹³

En agosto de 1932 volvió a surgir la posibilidad de edificar un hotel, pero el proyecto tampoco fructificó. El periodista que informa de este hecho explica que antes los turistas no iban a la isla de Ibiza, pero poco a poco ha aumentado su número y ha extendido su fama hasta convertirla en un destino turístico como puede ser Mallorca.¹⁴

Ante el fracaso de la estrategia de que la oferta estimulara la demanda, los hoteleros locales decidieron dar un paso adelante y adecuar sus instalaciones. En 1930 el Hotel Central reformó sus habitaciones, instalando agua corriente y cuartos de baño, así como la cocina y el comedor, que tenía unos ventanales que daban al puerto. En 1934 el Hotel Bustamante fue acondicionado a conciencia para acoger a una delegación del Congreso de Diputados. Sin embargo, esta modernización de la planta hotelera no trajo consigo un aumento significativo de las llegadas de visitantes.¹⁵

10. *La Voz de Menorca*, 24/08/1926. *La Vanguardia*, 25/12/1926.

11. *La Voz de Menorca*, 12/08/1927. *La Vanguardia*, 28/11/1928.

12. Discurso de la sesión de apertura de Curso. *Revista de Menorca*, Septiembre 1929, p. 357.

13. Archivo del Ateneo de Mahón. Documentación diversa sobre turismo.

14. *La Voz de Menorca*, 05/08/1932.

15. *El Bien Público*, 21/05/1930, 13/08/1934.

El impulso de la hostelería tuvo su paralelo en negocios relacionados: se estaban abriendo nuevos establecimientos cada vez más sofisticados, como el Bar Sevilla de Mahón en 1934, que al cabo de pocos meses fue ampliado para dar servicio de restaurante y sala de fiestas.¹⁶ Después de la guerra se transformaría en un hotel que alojaría a los primeros turistas y abriría una sucursal en el puerto de Mahón, el Rocamar, que también acabaría convirtiéndose en hotel turístico en 1953. De este modo se comprueba como el empresariado de la isla estaba alerta de la evolución de la demanda y si no siguió avanzando en los años treinta fue debido a la inutilidad de ampliar la oferta ante la reluctancia de los turistas a venir a la isla.

Pese a que no se construyeron hoteles, otro tipo de alojamientos tuvieron un desarrollo notable. Desde el arranque del siglo XX se fueron creando diversos núcleos residenciales en la costa, orientados sobre todo al ocio marítimo. Aunque se trataba básicamente de segundas residencias de la población local, esta colonización del litoral suponía una oferta disponible para los visitantes foráneos, ya que, desde el principio, una parte se alquilaba. A finales de los años treinta incluso se produjo un pequeño boom inmobiliario en dos de estos enclaves, en que los empresarios ponían a la venta solares y casitas, otorgando facilidades de pago y, de hecho, algunos turistas se alojaban aquí.¹⁷ Durante este período los extranjeros empiezan a utilizar esta forma de alojamiento, tanto en Mallorca como en Ibiza (Buades, 2004, p. 75 y 81).

Los cinco principales lugares de veraneo recién creados se acabaron consolidando como urbanizaciones de costa y tuvieron un papel prominente en los años inmediatamente siguientes a la II Guerra Mundial, en que acaparaban una afluencia importante de personas. (Pla, 1950, p. 426-430). En dos de ellos se instalaron los primeros hoteles turísticos de costa en 1953 y 1955 (Méndez, 2017, p. 108-110). El precedente creado por este tipo de alojamientos tendría su desarrollo en la postguerra y principalmente en la década de 1980, cuando se construyó la amplia oferta extrahotelera que en la actualidad caracteriza a la isla.

5. LA PROMOCIÓN TURÍSTICA

Al inicio del siglo XX se despierta en las Baleares un interés por la promoción turística, cuyo germen debió ser la apertura de los primeros hoteles de Mallorca y la constitución en la isla del Fomento del Turismo, en 1905, que editaba en 1908 la primera guía turística local del archipiélago (Buades, 2004, p. 36). En Menorca, el animador fue el Ateneo de Mahón, que en 1906 acordó editar una guía ilustrada, con el objetivo explícito de dar a conocer la isla a los forasteros, aunque la obra no vería la luz hasta 1911. En 1909 la *Revista de Menorca*, el órgano del Ateneo, alababa la recién publicada guía de Ibiza. Las dos tienen un contenido similar, con una introducción de tipo histórico, geográfico y económico, seguida de una extensa descripción de los lugares de interés turístico de la isla. En ambos casos «su contenido excede de lo que hoy en día consideramos como típico de una guía turística» (Cirer, 2004, p.124), pero está en la línea con las guías internacionales de la época.

16. *La Voz de Menorca*, 13/04/1934 y 07/11/1934.

17. Archivo del Museo Militar de Menorca, Autorizaciones de Construcciones de costa, diversos años. *El Bien Público*, 07/06/1898, 01/02/1932. *La Voz de Menorca*, 14/04/1935, 07/06/1935.

Desde el primer momento, la prensa local estuvo atenta a la evolución del sector turístico y la sociedad menorquina reaccionaba con prontitud a los acontecimientos que se iban produciendo. En 1908 se hacía eco de la creación en Barcelona de la Sociedad de Atracción de Forasteros. Seguramente bajo la influencia de ésta, el año siguiente se constituyó en Mahón la Sociedad de Atracción de forasteros y excursiones, aunque no desarrolló ninguna actividad reseñable y debió tener una vida efímera.

La *Revista de Menorca* demostraba estar al día de las actividades y publicaciones del Fomento del Turismo de Mallorca, que siempre interpretaba en clave interior, como acicate para el desarrollo turístico. En 1913 comentaba la serie de artículos «Las Islas adyacentes» de Miguel de los Santos Oliver en el diario *ABC*, quien se lamentaba del desconocimiento que tenían los españoles de Baleares, haciendo notar que los mallorquines tampoco frecuentaban las otras islas, y que el autor sólo se refería a Mallorca y hacía afirmaciones que no se podían extender a Menorca. En 1915 publicó la reseña de la Guía de las Islas Baleares, editada el año anterior por el Fomento del Turismo, sin dejar de hacer notar que de las 170 páginas sólo se dedicaban ocho a Menorca y cinco a las Pitiusas. Durante toda la década informó de todos los autores que contribuían al conocimiento de la isla en España y el extranjero (Chamberlin, Pin y Soler, Martínez Santa Olalla, Alicia Davins, Antigués-Riera). El Ateneo de Mahón también utilizaba sus relaciones para difundir el conocimiento de la isla. Gracias a su iniciativa, el diario *El Liberal* de Barcelona recogió un reportaje sobre Menorca.

En los años veinte aparecen publicaciones que hacen uso de la fotografía. La primera fue *Mediterráneo. Revista ilustrada de Turismo*, de Barcelona, que en 1926 nombró un delegado en Mahón y publicó varios grabados de diversos lugares de interés de la isla, lo cual nos corrobora el interés de algunos círculos de la Ciudad Condal por Menorca. Quizás siguiendo su ejemplo, aparecen publicaciones locales, que evidencian la inclinación de la sociedad insular por el turismo: en 1927 veía la luz *Menorca Gráfica*, que en su medio año de vida publicó varios artículos sobre los atractivos turísticos de la isla: sus monumentos y playas, así como publicidad de los primeros establecimientos con orientación turística, y en 1929 apareció *Menorca Ilustrada*, que expresaba la voluntad de divulgar la isla entre extranjeros y españoles e incluía crónicas sobre turismo y algunos paisajes de la isla.

Los diarios locales, a partir de la segunda parte de los años veinte, aumentaron su sensibilidad por el hecho turístico. Algunos artículos hacían propaganda de Menorca, o recogían textos en este sentido de la prensa nacional. En 1927 aparecieron siete colaboraciones; al año siguiente se reproducía un escrito, publicado en el diario *El Día* de Madrid, que animaba a visitar la isla, así como reseñas de las revistas *La Esfera* y *The National Geographic Magazine*, que contenían varias fotografías de Menorca. A partir de 1928 se abre un debate sobre la utilidad del turismo, resuelto de forma afirmativa. En 1929 y 1931, siguiendo la estela de la Exposición Universal de Barcelona, que tuvo un gran seguimiento, el número de artículos (trece y veintinueve) autoriza a hablar de auténtica campaña pro turismo. Los años siguientes, y hasta la Guerra Civil, continuó la publicación de textos sobre esta temática, en los cuales se aprecia la simpatía que Menorca despertaba en algunos ambientes, mayoritariamente barceloneses, así como la constatación del reducido número de turistas que recibía la isla.

A finales de 1928 el Ateneo de Mahón adopta una posición más activa y edita una serie de veinte postales turísticas.¹⁸ Con la fundación del Fomento del Turismo de Menorca la entidad redujo su actividad, aunque en 1935 todavía editaba el opúsculo *Menorca Pro-Turismo*, una pequeña guía de la isla. Adicionalmente, personas vinculadas a ambos publicaron en 1932 una nueva guía de Menorca, que también vino precedida, en 1929, por otra de Ibiza. Es un libro ágil y moderno, en el que prima la parte visual sobre el texto, con anuncios de los principales alojamientos de la isla. Se seleccionan una docena de recorridos, haciendo énfasis en la costa y los monumentos prehistóricos.

El Ateneo de Mahón también fue el introductor de otra importante línea de promoción turística. En el acto de inicio del curso académico de 1926 se apuntaba la oportunidad que suponían los pintores, ya que la corriente turística «práctica y prosaicamente se convierte en fuente jugosa de ingresos» (Ripoll, 1926, p. 297). La pintura fue una herramienta importante en los inicios del turismo. Los artistas tenían interés en ofrecer a su público nuevos panoramas y a través de sus obras daban prestigio a zonas como Mallorca o Sitges, un impacto multiplicado gracias a las publicaciones ilustradas. Menorca, aunque no fue visitada por pintores tan conocidos como la isla mayor, también atrajo a algunos que, además de exponer en la isla, obtuvieron una cierta resonancia en el exterior. El primero fue Almela Costa, quien en 1924 exhibió sus obras menorquinas en el Círculo de Bellas Artes de Madrid, con buena acogida en la prensa (*El Sol*, *ABC*). El artista volvió a Menorca en varias ocasiones y realizó otras exposiciones (1925 en Murcia y 1930 en el Museo Nacional de Arte Moderno de Madrid). Le seguirían diversos pintores, locales y extranjeros (Juan Vives Llull, Max Pretzfelder, Francisco Hernández Monjo, baronesa von Schmiedeberg, Miquel Alexandre Monjo) que expusieron sus obras en Palma y Barcelona y merecieron algunos artículos en la prensa nacional. El Fomento del Turismo de Menorca perseveraría en esta orientación promocional.

De hecho, el Ateneo marcó la orientación estratégica del Fomento del Turismo de Menorca. En 1928, un socio planteaba un programa de acción que posteriormente haría suyo este (Cotrina, 1928, p. 92-114). El punto de partida era la existencia en Mallorca de «una corriente incesante de turismo»; Menorca no carecía de atractivos, pero casi no recibía visitantes. Al ser imposible captar turistas directamente de la Península, había que intentar traerlos de Mallorca, para lo que proponía una reordenación de las comunicaciones marítimas que permitiera una conexión diaria entre Ciudadela y Alcudia. También se debían mejorar las comunicaciones internas para hacer accesibles los parajes más señalados. Los hoteles debían ser acondicionados para acomodar a los turistas. Finalmente, era necesario crear una entidad que realizase propaganda continuada. En Ibiza, la inquietud por estas cuestiones no se despertaría hasta dos o tres años más tarde (Buades, 2004, p. 80-81).

Las nuevas autoridades surgidas de la II República impulsaron el nacimiento del Fomento del Turismo de Menorca. En octubre de 1931 el Gobernador Civil de la provincia, que era menorquín, convocó a los alcaldes y se acordó crear una comisión de estudio. La sociedad se constituyó en julio del año siguiente. Ninguno de los miembros de la Junta Directiva tenía

18. Archivo del Ateneo de Mahón. Documentación diversa sobre turismo. Nueve estaban dedicadas al puerto de Mahón, dos a Fornells y el resto a los lugares más conocidos del litoral.

intereses en el sector: su presidente, Juan Gomila Borrás, era industrial bisutero y el secretario, rentista agrario; el jefe de la oficina se había distinguido por sus artículos en favor del turismo. Pronto se nombraron delegados en Ciudadelá, Palma, Ibiza y la Península. El Fomento del Turismo de Ibiza se constituyó un año más tarde. A pesar de que en la Junta Directiva figuraba el director de un hotel, no tuvo mucha actividad, en parte por su escasez de recursos (Cirer, 2004, p. 158-162).

Una de las primeras actuaciones de la entidad menorquina fue obtener una dotación económica anual de 1.800 pts del Patronato Nacional del Turismo. También se integró en la Federación de Turismo de Cataluña y Baleares y en la Federación Española de Sindicatos de Iniciativas y Turismo. Asistió a varios congresos y a las asambleas nacionales de esta última. Estos vínculos fueron muy útiles para difundir sus actividades, principalmente en materia propagandística, que constituyó su principal campo de acción.¹⁹

La actividad de la entidad fue muy notable: se suscribió al *Daily Palma Post* y al *Majorca Sun*, que recogieron artículos y anuncios de Menorca. También se remitieron fotografías a revistas ilustradas y se consiguió que varios periodistas, nacionales y extranjeros, publicaran textos sobre la isla (en 1933, quince). Asimismo, se repartió propaganda a agencias de viaje, principalmente Wagon Lits Cook, y se remitió publicidad a las oficinas de turismo de Francia, Reino Unido, Italia, Alemania, Suiza, Estados Unidos y Sudamérica. Sin embargo, el principal destinatario era Mallorca, donde sólo en 1932 se repartieron 6.000 folletos y un centenar de carteles.

Se ideó el eslogan «Menorca, la isla blanca y azul», utilizado hasta tiempos recientes. Se imprimió el primer cartel publicitario de la isla, así como dos folletos, con amplia tirada (10.350 y 60.000 ejemplares, en castellano, inglés y francés) y un juego de veinte postales con vistas de la isla y texto bilingüe castellano-inglés. También se promovieron cuatro exposiciones de pintores menorquines en Menorca, Palma y Barcelona y se dotó un premio de 500 pts. en el concurso de pintura de la Federación de Turismo de Cataluña y Baleares. Finalmente, se financió una película sobre Menorca.

El Fomento facilitaba alojamiento a los turistas y colaboraba con las agencias de viajes en las llegadas de cruceros, ofreciendo servicio de guías y vehículos. Proporcionaba información y mantenía correspondencia con empresas y particulares. En 1934 se realizaron gestiones en contra del decreto que limitaba las estancias de los extranjeros en las Islas Baleares a un mes.

La entidad llevaba una estadística de los visitantes que pasaban por su local, que nos proporciona un indicador de la evolución del turismo, que el mejor ejercicio sólo contabilizó 319 visitantes. En 1935, el año acabó mejor de lo que había empezado y las perspectivas para 1936 eran esperanzadoras. La prensa local corrobora este hecho e informa de un notable incremento de los turistas extranjeros.²⁰ Pese a todo, la exigüidad de las cifras no se

19. Un resumen de las actas de la Junta de la entidad, des de la fundación hasta a la Guerra Civil fue publicada por el diario Última Hora-Menorca, entre el 6 de agosto de 1981 y el 11 de marzo de 1982.

20. *La Voz de Menorca*, 28/04/1936 informa que el día 19 se fueron ocho extranjeros y el 26 siete más (cuatro alemanes, dos americanos y un holandés).

compadece con los esfuerzos desplegados, de lo cual el Fomento se quejó en diversas ocasiones y demuestra las enormes dificultades que tenía la isla para captar un número significativo de personas.

Tabla 5. Informaciones facilitadas por el Fomento del Turismo de Menorca

Nacionalidad	1933	1934	1935	Suma	Porcentaje
España	85	99	65	249	35,8%
Reino Unido	70	62	8	140	20,1%
Francia	50	64	13	127	18,3%
Alemania	23	18	6	47	6,8%
USA	14	15	3	32	4,6%
Italia	5	16	4	25	3,6%
Otras	23	45	7	75	10,8%
Total	270	319	106	695	100,0%

Fuente: Memorias anuales del Fomento del Turismo de Menorca

La intensa actividad desplegada no hubiera sido posible sin un presupuesto suficiente. El Fomento del Turismo menorquín tuvo un notorio respaldo social e institucional (casi todos los ayuntamientos aportaban fondos), que contrasta con el de Ibiza, que sólo tenía un socio no miembro de la Junta Directiva y únicamente fue apoyado por el Ayuntamiento de Santa Eulalia (Buades, 2004, p. 84). Los ingresos de los dos primeros ejercicios superaron las 11.000 pts; el año siguiente se redujeron a 9.500, debido a la crisis económica. La participación de los socios era importante: más de 4.000 pts. los dos primeros años, y 3.450 en 1935. Las subvenciones oficiales no bajaron de 5.500 pts. y en 1934 llegaron a 6.457. La compañía Trasmediterránea aportó 350 pts. el primer año y 500 los siguientes.

6. CONCLUSIONES

El sector turístico de Menorca no levantó el vuelo antes de la Guerra Civil. A diferencia de Mallorca e Ibiza, que ya contaban con una infraestructura turística, Menorca tuvo que crearla en la postguerra, con una situación económica y social menos consistente que la de los años treinta. Este es uno de los principales factores que explican el retraso en el crecimiento turístico de la isla, cuando flujos de visitantes se intensifican, en los años cincuenta. La continuidad entre los dos períodos se evidencia por el hecho de que los primeros hoteles de costa se establecieron en los núcleos residenciales desarrollados en el período de entreguerras.

El punto de partida de Menorca en la fase de exploración turística era privilegiado: a finales del siglo XIX, la isla atraía una apreciable cantidad de turistas para la época, especialmente el puerto de Mahón, visitado por los primeros yates, motivo por el cual seguramente fue la primera población de las Baleares a la que acudieron cruceros turísticos en 1899 y recibió una regata internacional de fuerte impacto mediático en 1905. Sin embargo, esta tradición

preturística no constituía un argumento favorable sino se disponía de las exigentes condiciones que demanda un auténtico desarrollo turístico.

El retroceso del número de visitantes durante las dos primeras décadas del siglo XX se produce en paralelo con el ascenso de Palma. Sin embargo, la isla disponía de la mayoría de las condiciones del modelo de desarrollo precoz de la industria turística: una clase empresarial consolidada y orientada a la exportación y unas comunicaciones con el exterior suficientes. Estos argumentos, si bien eran más débiles de los que contaba Mallorca, superaban ampliamente los de Ibiza.

La divergencia entre ambas tiene que ver no tanto con la falta de requisitos económicos básicos, sino con otros elementos fundamentales para el progreso del turismo. El primero está ligado a un efecto de escala. Al ser un territorio más poblado y con un nivel similar de desarrollo económico, las comunicaciones marítimas de Mallorca siempre fueron uno o dos pasos más adelante, con el doble de frecuencias y embarcaciones y un grado de confort superior. Adicionalmente, el mayor tamaño de su economía le proporcionaba una capacidad inversora superior, que le permitió levantar los costosos hoteles que demandaban los viajeros acomodados (Cirer, 2014a, p. 27), primero, y su reconversión hacia un turismo menos crematístico, después de la I Guerra Mundial.

Existe otro factor diferenciador de las islas. Hasta los años treinta, el turismo era un movimiento básicamente ligado a la estación fría, que buscaba el clima temperado del sur y rehuía de los calores estivales. Mallorca e Ibiza poseían unas condiciones más favorables. El clima estaba ligado a una determinada percepción del paisaje, heredera del temperamento romántico, que privilegiaba una particular visión del sur.

Las guías de viaje de este período abundan en la comparación entre las islas y en ellas comprobamos una notoria disparidad en su valoración. En la guía Joanne de España y Portugal, publicada en 1859, la primera en incluir a las islas Baleares, Menorca es presentada como la isla con el peor clima del archipiélago, por los fuertes vientos del norte, que destruyen las cosechas. Los acentuados cambios de temperatura de la primavera y el otoño explican la frecuencia de las enfermedades. A diferencia de Mallorca e Ibiza, que cuentan con terrenos muy fértiles, el suelo de Menorca se caracteriza por la abundancia de piedras y la ligereza de la capa de tierra. Esta publicación marcará el tono del resto: según la guía Baedeker de 1901, Menorca es inferior a Mallorca en fertilidad y las fincas están separadas por paredes de piedra. Para la de Calvert, de 1910, Menorca, a pesar de contar con algunos lugares pintorescos, en general es un lugar muy prosaico.

La literatura de viajes también propagará este mensaje: los extranjeros preferían Mallorca por su clima feliz, el suelo fértil, y un paisaje grandioso, mientras que a su vecina sólo se le ha concedido «una tierra magra y de aspecto escuálido» (Solberg, 1894, p. 34). Sus campos recuerdan la Inglaterra celta, el paisaje de páramos barridos por el viento de Cornwall (Flitch, 1911, p. 143-144). Lady Sheppard reflexiona sobre los motivos del fracaso de la isla para atraer visitantes, y concluye que, como la isla es hostigada por la tramontana, los árboles están atrofiados y doblados. Nadie que viaje al sur buscando sol elegiría vivir en un clima

semejante. Más adelante, mientras realiza un trayecto en barca por la costa de la isla anota que «la cantidad de bellas playas que vimos esa mañana me convenció de que el futuro de la isla residía en sus atractivos como lugar de veraneo, más que como lugar de residencia invernal (Sheppard, 1936, p. 37-38, 41). Recientemente se ha recuperado este argumento (Puig, 2013, p. 112).

La visión negativa del clima de la isla repercutía sobre la cuestión crucial de las comunicaciones. Se suponía que las travesías en barco siempre estaban amenazadas por tormentas (hecho acentuado por la circunstancia de que buena parte de los visitantes se concentraba en el invierno y la primavera), hasta el extremo de generarse una leyenda negra sobre las penosas travesías a Menorca (d'Este, 1906, p. 153; Chamberlin, 1927, p. 126, 174-175; Amat, 1933), que referían incluso quienes no las habían padecido.

Antes de 1936 el número de turistas y de destinos receptores era notablemente reducido. Mallorca reunía todos los ingredientes para impulsar una expansión turística casi única en España y con pocos paralelos en el Mediterráneo (Cirer, 2009, p. 319-320). Ibiza y Menorca compartían condiciones objetivas para aprovecharse del efecto positivo de su proximidad a ese formidable centro turístico: la clase empresarial de Menorca no iba a la zaga de la ibicenca y el tipo de establecimientos que se construyeron allí estaban al alcance de la economía de la isla, deseosa de inversiones productivas ante los problemas crecientes del calzado y el metal.

Sin embargo, lo limitado de la demanda obligó a extremar las precauciones, intentando involucrar al capital exterior, incluso internacional, que en Ibiza no dudó en promover hoteles y bares (Buades, 2004, p. 79-83). En el mismo momento en que Ibiza construye sus hoteles, Mahón renueva los suyos, sin efectos apreciables sobre la demanda. Pasada la Guerra Civil, la llegada de pequeños contingentes de turistas a Menorca vino acompañada por la apertura inmediata de nuevos alojamientos, evidenciando la capacidad de adaptación del empresario. No se trata de que el desarrollo menorquín sea obra de aficionados y el turismo sólo interés a románticos ilustrados que, incapaces de invertir, acuden a la mano protectora del estado (López y Casasnovas, 2018, p. 52). Los emprendedores menorquines tenían los mismos rasgos que los ibicencos y su capacidad financiera era superior, aunque, en realidad, las exigencias de capital eran limitadas. Si en Menorca no se destinaron tantos recursos a crear plazas hoteleras fue por la falta palmaria de demanda efectiva.

El despegue de Ibiza se produce en la década de 1930, cuando el turismo se empieza a socializar, rebajando aún más los requisitos de los alojamientos, y la moda de los baños de sol se consolida y fomenta un desplazamiento del turismo de las ciudades al litoral. No existe ninguna duda de la diferencia del empuje turístico en las dos islas: en Ibiza, ya en 1926, un periodista contabilizaba la visita de 200 personas de diferentes países europeos (Cirer, 2004, p. 123-127) y en 1935 llegaban a los 5.446, mientras que en Menorca el mejor año (1934) sólo sumaban 319. En estas condiciones, construir hoteles en Ibiza era un negocio: un empresario hacía cálculos en 1932 y preveía que con una oferta de 500 plazas, de las que en temporada invernal estuvieran ocupadas 150 y con ocupación total en verano, se podían ganar 900.125 pesetas al año (Buades, 2004, p 84 y 81).

Ibiza contaba a su favor con un paisaje y un clima más acordes con las expectativas de los viajeros en busca del sur. Es posible que el coste de la vida, por su menor desarrollo económico, fuera inferior al de la industriosa Menorca. Además, la isla «estaba demasiado cerca de la Mallorca que se estaba poniendo de moda y no podía quedar al margen» (Buades, 2004, p 79). Las relaciones comerciales entre las dos islas eran más estrechas que con Menorca: Abel Matutes era el delegado de la compañía Trasmediterránea de Juan March. En 1930 el mallorquín Mulet incitaba a los ibicencos a construir un hotel y el hotelero de Pollensa Vicente Buades se desplazó a la isla meses después para estudiar si convenía abrir un establecimiento. La prensa ibicenca también era consciente de la oportunidad que suponía la proximidad con la balear mayor (Buades, 2004, p. 80). Es significativo que aprovechara mejor que Menorca el florecimiento de la industria de los cruceros en Palma.

El interés de los menorquines por el turismo queda fuera de duda. La isla contó desde los primeros compases del siglo con una entidad –el Ateneo de Mahón– comprometida con el desarrollo turístico. La crisis económica de todos sus sectores productivos desde principios de los años veinte reforzó esta inclinación. En la década de 1920 Menorca tenía una política activa de captación de capitales para construir un hotel y de promoción turística a través de la prensa escrita y la acción difusora de la pintura. En la década siguiente, el Fomento del Turismo de Menorca se constituyó un año antes que el de Ibiza y tuvo un apoyo institucional y ciudadano mayor, lo que le permitió desplegar una política publicitaria mucho más activa. Ibiza, con una promoción exterior mucho menor logró un flujo de visitantes más potente, que incluyó emprendedores extranjeros que contribuyeron a su desarrollo turístico.

El espectacular crecimiento de algunos destinos turísticos de los años 1960-1973 hubiera sido muy difícil sin la infraestructura y la capacidad empresariales desarrolladas en el período formativo de 1920-1936, de la que surgen los núcleos más dinámicos, mientras que otros lugares se quedan rezagados. Ambos pueden compartir las condiciones económicas para readaptar su estructura productiva a las nuevas actividades turísticas, pero sólo los pioneros, especialmente en los apartados territorios isleños, disponían de las comunicaciones y las condiciones naturales precisas. Las causas del retraso de Menorca no se deben buscar, pues, en la falta de interés o en su especialización industrial, sino en la inexistencia de una demanda solvente que pudiera mantener un esfuerzo inversor sostenible. Mallorca contó con ella gracias a las ventajas adicionales que le proporcionaba su mayor escala. Ibiza, por su proximidad y similares condiciones naturales, podrá captar un apreciable flujo de viajeros cuando la isla mayor ofrezca síntomas de saturación que le impidan absorber toda la demanda. Aunque la capacidad empresarial fuera condición necesaria para el desarrollo turístico, la demanda turística se revelaba como condición suficiente sólo al alcance de escasos emplazamientos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Amat Rosés, M. (1933). D'un viatge a l'illa de Menorca, *Mirador*, 226-227.
- Baedecker, K. (1901). *Spain and Portugal. Handbook for travellers*. Leipzig: Baedeker.
- Barceló, B. (1966). El Turismo en Mallorca en la época de 1925-1936, *Boletín de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Palma de Mallorca*, 651, p. 47-61.

- Barceló, B. (2000). Història del Turisme a Mallorca. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, XV (50).
- Barceló, B. y Frontera, G. (2000). Història del Turisme a les Illes Balears. En *Welcome! Un Segle de turisme a les Illes Balears*. Palma: Fundació La Caixa.
- Boyd, M.S. (1911). *The Fortunate Isles*. Londres: Methuen & co. [*Les illes venturoses*. Palma: Documenta Balear, 2008].
- Boyer, M. (2002). El turismo en Europa, de la Edad Moderna al siglo XX. *Historia Contemporánea*, 25, p. 13-31.
- Buades, J. (2004). *On brilla el sol. Turisme a Balears abans del boom*. Ibiza: Res Pública Edicions
- Casasnovas, M.A. (2006). *Història Econòmica de Menorca*. Palma: Moll.
- Chamberlin, F. (1927). *The Balearics and their peoples*. Londres: John Lane & Bodley Head.
- Cirer, J.C. (2004). *De la fonda a l'hotel*. Palma: Documenta Balear
- Cirer, J.C. (2009). *La invenció del turisme de masses a Mallorca*. Palma: Institut Balear d'Economia.
- Cirer, J.C. (2012). The Beginnings of Tourism in Majorca. 1937-1914. *Annals of Tourism Research*, 39 (4), p. 1779-1796.
- Cirer, J.C. (2014a). Spain's new coastal destinations 1883-1936: The mainstay of development of tourism before the Second World War. *Annals of Tourism Research*, 45, p. 18-29.
- Cirer, J.C. (2014b). Majorca's tourism cluster: The creation of an industrial district, 1919-36. *Business History*, DOI: 10.1080/00076791.2013.876532
- Cotrina, J. (1928). Mallorca y Menorca (consideraciones sobre turismo, leídas el 28 de abril de 1928. *Revista de Menorca*, abril, p. 92-114.
- Davins, A. (1925). *Menorca la isla blanca azul (impresiones de un viaje)*. Barcelona: Atenas.
- Ferrer Aledo, J. (1935). *Menorca Pro Turismo*. Mahón: Tipografía Mahonesa.
- Ford, R. (1869). *Handbook for travelers in Spain*. Londres: John Murray.
- Farré-Escofet, E. Marimón, R. Surís, J. (1977). *La via menorquina del creixement*. Barcelona: Banca Catalana, Servei d'Estudis.
- Fritch, C. (1911). *Mediterranean Moods; footnotes of travel in the islands of Mallorca, Menorca, Ibiza and Sardinia*. London: Grant Richards, p. 139-164.
- Fullana, A. y Seguí, M. (2012). El turisme a Menorca. Retard en el seu desenvolupament dins de l'àmbit balear. *Revista de Menorca*, 91, p. 125-162.
- Guía de Menorca* (1911). Mahón: Ateneo Literario, Científico y Artístico de Mahón.
- Gormsen, E. (1997). The impact of tourism on coastal areas. *GeoJournal*, 1 (42), p. 39-54.
- Heartney, L. (2013). Worldwide women. En Bramd, P. Z. (ed.) *Beauty Unlimited*. Blooming y Indianapolis: Indiana University Press, p. 126-136.
- Hernández Sanz, F. (1908). *Compendio de Geografía e Historia de la Isla de Menorca*. Mahón: Imprenta B. Fábregas.
- Larrinaga, C. (2002). El turismo en la España del siglo XIX. *Historia Contemporánea*, 25.
- Larrinaga, C. (2015). De las playas frías a las playas templadas: la popularización del turismo de ola en España en el siglo XX. *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 37, p. 67-87.
- Lavaur, L. (1980). Turismo de entreguerras (1919-1939) (I). *Estudios Turísticos*, 68, p. 11-112.
- Lavigne, A.G. (1859). *Itinéraire descriptive, historique et artistique de l'Espagne et du Portugal*. París: Hachette.

- Llauger Lull, M.A. (1996). Evolució de la xarxa viària balear. En *150 anys d'obres públiques a les Illes Balears*. Palma: Sa Nostra-Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- López Casanovas, G. y Rosselló, R. (2002). *L'economia menorquina en el segle XX (1914-2001)*. Palma: Documenta Balear.
- López Casanovas, G. y Casanovas, M.A. (2018). *Menorca i Eivissa. Dues illes, dos relats històrics i econòmics*. Palma: Documenta Balear
- Luis Salvador, Archiduque de Àustria (1890). *Die Balearen in Wort und Bild gelchildert. Die Inseln Minorca*. Leipzig: F.A. Brodhaus. [*Las Baleares descritas por la palabra y la imagen. 1 La isla de Menorca (parte general)*]. Palma: Caja de Baleares, «Sa Nostra», 1982].
- Manera, C. (1999). L'inseriment de la indústria mallorquina en els mercats internacionals durant el període convulsiu d'entreguerres: 1914-1930. En *Els anys vint a les Illes Balears*. Palma: Leonard Muntaner.
- Manera, C. (2001). *Història del creixement econòmic a Mallorca (1700-2000)*. Palma: Leonard Muntaner.
- Manera, C. (2003). *El model històric de creixement a les Illes Balears: un intent de teorització*. Palma: Leonard Muntaner.
- Manera, C. y Grau-Taberner, J. (2009). The Transformation of the Economic Model of the Balearic Islands. The Pioneers of Mass Tourism. En Segreto, L. Manera, C. y Pohl, M. *Europe at the Seaside. The economic history of mass tourism in the Mediterranean sea, 1945-2000*. New York-Oxford: Berghahn Books, p. 31-48.
- Marco, R. y Riera, M. (2009). *La mirada del viatger. Balears 1900-1935*. Barcelona: Espai Mallorca.
- Marí, S. (2004). *El retard virtuós*. Maó: Ateneu Científic, Literari i Artístic de Maó.
- Méndez, A. y Hernández, J. (2010). *Trenta-cinc empresaris menorquins. Èxit individual i progrés social*. Mahón: Institut Menorquí d'Estudis.
- Méndez, A. (2017). *A la recerca del paradís. Història del turisme de Menorca*. Mahón: Institut Menorquí d'Estudis, p. 103-110.
- Moreno Garrido, A. (2005). Turismo de élite y Administración de la época (1911-1936). *Estudios turísticos* n. 163-164.
- Moreno Garrido, A. (2007). *Historia del turismo en España en el siglo XX*. Madrid: Síntesis
- Mut Oliver, M. (1973). Cien años de turismo. En *Banco de Crédito Balear, 1872-1972. Primer centenario*. Palma: Banco de Crédito Balear.
- O'Shea, H. (1868). *Guide to Spain and Portugal, including the Balearic Islands*. Edimburgo: Adam & Charles Black.
- Pla, J. (1950). *Guía de Mallorca, Menorca e Ibiza*. Barcelona: Destino, p. 426-430.
- Puig, M. (2013). *La sortida del laberint. El camí per superar la crisi creant llocs de treball decents*. Barcelona: Edicions, 62, p. 112-114.
- Ramón, E. (2001). *Historia del turismo en Ibiza y Formentera, 1900-2000*. Ibiza: Genial Ediciones Culturales.
- Ripoll Busquets, P. (1926). Memoria redactada por el secretario de la Junta Directiva, don Pedro Ripoll Busquets. *Revista de Menorca*, octubre, p. 297.
- Sheppard, L. (1936). *A Cottage in Majorca*. Londres: Skeffington, p. 33-42.
- Schroeder, F. (1846). *Shores of the Mediterranean*. New York: Hasper & Brothers.

- Vargas Ponce, J. (1787). *Descripciones de las islas Pithiusas y Baleares*. Madrid: Imprenta Viuda de Ibarra, Hijos y compañía.
- Walton, J. K. (2001). Consuming the Beach. Seaside Resorts and Culture of Tourism in England and Spain from the 1840s to the 1930s. En Baranowski y Furlough, E. (eds.) *Being Elsewhere. Tourism, Consumer Culture, and Identity in Modern Europe and North America*. Ann Arbor: The University of Michigan Press.