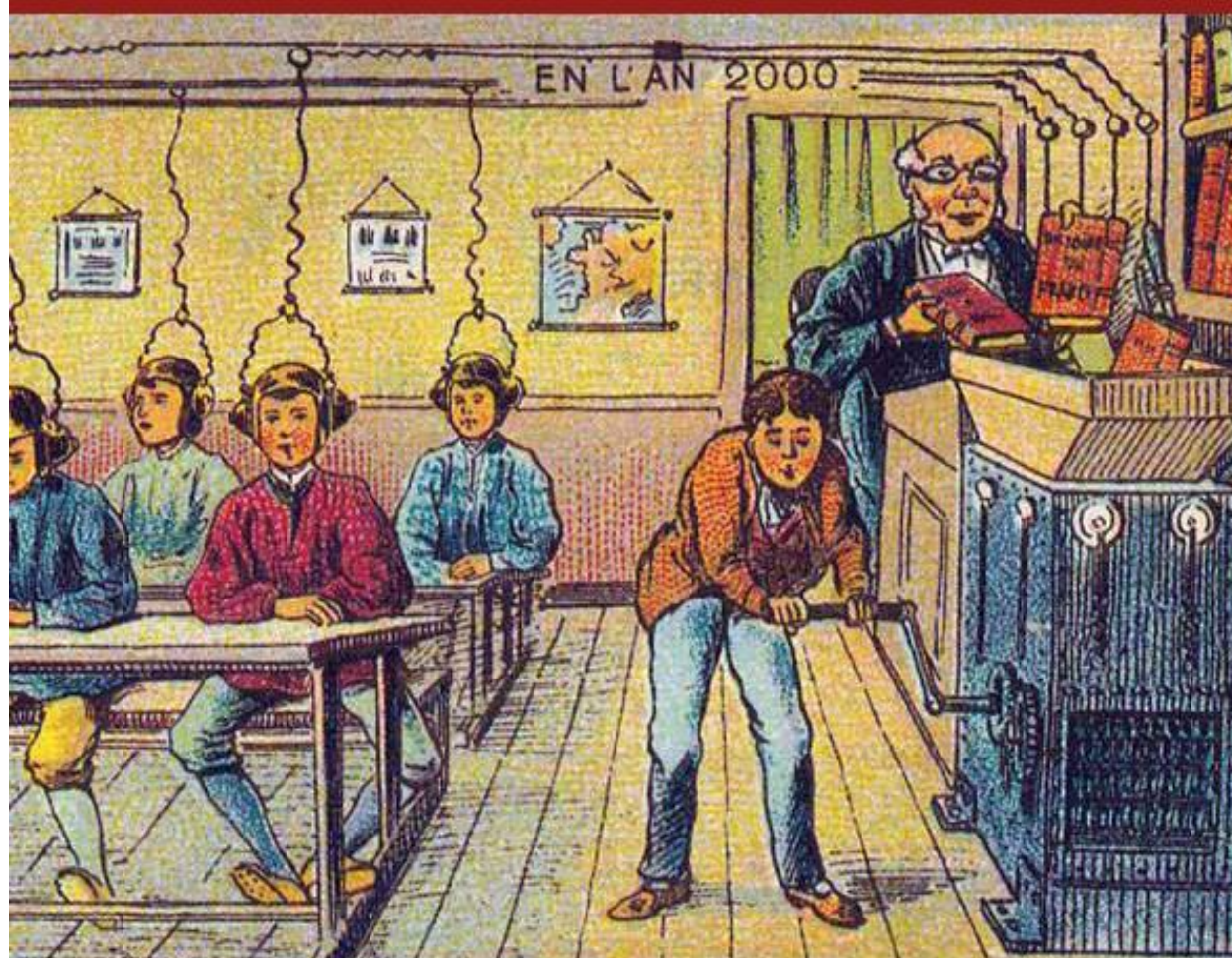


Asociación de Historia Contemporánea
Actas del XIV Congreso

DEL SIGLO XIX AL XXI. TENDENCIAS Y DEBATES
(Alicante, 20-22 de septiembre de 2018)

Mónica Moreno Seco (coord.)
Rafael Fernández Sirvent y Rosa Ana Gutiérrez Lloret (eds.)



BIBLIOTECA VIRTUAL
MIGUEL DE CERVANTES
www.cervantesvirtual.com

Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes
Alicante, 2019

Asociación de Historia Contemporánea. Congreso (14.º. 2018. Alicante)

Del siglo XIX al XXI. Tendencias y debates: XIV Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea, Universidad de Alicante 20-22 de septiembre de 2018 / Mónica Moreno Seco (coord.) & Rafael Fernández Sirvent y Rosa Ana Gutiérrez Lloret (eds.)

Alicante, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. 2019. 2019 pp.

ISBN: 978-84-17422-62-2

Alicante, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2019.

Este libro está sujeto a una licencia de “Atribución-NoComercial 4.0 Internacional (CC BY-NC 4.0)” de Creative Commons.



© 2019, Asociación de Historia Contemporánea. Congreso

Algunos derechos reservados

ISBN: 978-84-17422-62-2

Portada: *At School*, Jean-Marc Côté, h. 1900.

ENTRE TURISMO, POLÍTICA Y FOLCLORE POPULAR: EL EXCURSIONISMO MARÍTIMO EN ESPAÑA EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX³⁸¹³

Gaetano Cerchiello

(*Instituto Universitario de Investigaciones Turísticas, Universidad de Alicante*)

Annunziata Berrino

(*Dipartimento di Studi Umanistici, Università degli Studi di Napoli Federico II*)

Marco V. Salazar-Vinicio

(*Escuela Hotelería y Turismo, Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Esmeraldas*)

Los orígenes de la navegación marítima de placer en el siglo XIX

El excursionismo siempre ha sido una parte complementaria e integrante de los viajes. En la edad moderna, las escapadas hacia particulares ‘entornos’ o ‘curiosidades’ -un santuario, una casa, la tumba de un artista, un edificio monumental o un atractivo natural- ya se utilizaban para romper la rutina de las estancias en un balneario. El turismo englobó la práctica excursionista a lo largo del siglo XIX, convirtiéndola en una experiencia irrenunciable. La continua innovación de los sistemas de transportes fue fundamental de cara a su difusión. Es más, la novedad de un medio más moderno y avanzado se convirtió en el pretexto para organizar una excursión *ad hoc*: un nuevo vapor, un nuevo tramo de ferrocarril, una nueva funicular, etc.

En cuanto al excursionismo marítimo, sus inicios se dieron en el Reino Unido a principios del siglo XIX, en un contexto de profundos cambios sociales, económicos y tecnológicos. La aplicación de la máquina a vapor a la propulsión de los barcos supuso una verdadera «revolución» en los transportes acuáticos, dando lugar a la formación de las primeras líneas regulares³⁸¹⁴. Gracias a la propulsión de los motores, los buques de nueva tecnología ofrecían la novedosa ventaja de poder planificar la duración de los viajes, además de ser más rápidos y confortables. La navegación a vela, por el contrario, seguía dependiendo en todo caso de las condiciones meteorológicas.

Las pioneras compañías de vapor no tardaron en aprovechar las enormes potencialidades del nuevo medio de transporte para fomentar un nuevo negocio. Desde sus principios, «*steamboat was associated with leisure activity*»³⁸¹⁵. Cabe recordar que los primeros vapores estaban concebidos para breves travesías costeras a causa del elevado consumo de carbón. Al mismo tiempo, estaban mejor capacitados para transportar pasajeros (y correspondencia) en lugar de la mercancía. Disponían de maquinarias muy pesadas y calderas de grandes dimensiones, lo que reducía

³⁸¹³ Este trabajo se enmarca en el Proyecto HAR2017-82679-C2-1-P (Programa Estatal de Fomento de la Investigación Científica y Técnica de Excelencia del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad). Es el resultado de una investigación conjunta de los tres autores y A. Berrino ha redactado los apartados inicial y final (pp. 2-4, 19-21).

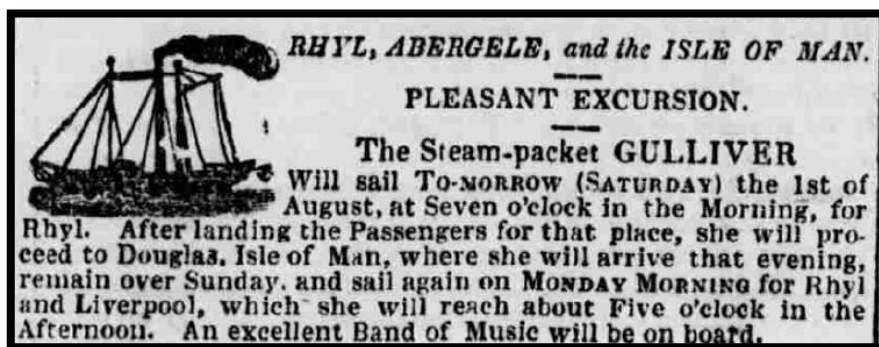
³⁸¹⁴ John ARMSTRONG y David M. WILLIAMS: «Technological advance and innovation: The diffusion of the early steamship in the United Kingdom, 1812-34», *The Mariner's Mirror*, 96 (2013), 42-61.

³⁸¹⁵ ID.: *The Impact of Technological Change: The Early Steamship in Britain*, St. John's Newfoundland, International Maritime Economic History Association, 2011.

notablemente el espacio disponible para la carga³⁸¹⁶. Los viajeros, por el contrario, no necesitaban mucho espacio ni bodegas, pudiendo acomodarse incluso en cubierta. Armstrong y Williams consideran que la navegación marítima de placer fue generalizándose en el Reino Unido a partir de los años 1820, en virtud del incremento que había registrado la flota mercante de vapores³⁸¹⁷. Parte de las primeras iniciativas se dirigían hacia los emergentes balnearios marítimos, contribuyendo de tal modo a su rápido desarrollo. Los *resorts* del condado de Kent, en el sureste de Inglaterra, se beneficiaron de la demanda procedente de Londres³⁸¹⁸. Los vecinos de Bristol se dirigían a la vecina localidad de Weston-super-Mare, mientras que los vapores con base en Southampton y Portsmouth hacían numerosos viajes especiales a la isla de Wight, con salida a primeras horas de la mañana y vuelta por la tarde³⁸¹⁹. A los viajes de un solo día, fueron sumándose los que incluían una o más noches de pernoctación. Desde Liverpool, empezaron a promocionarse «*summer excursions*» a la Isla de Man, en el mar de Irlanda. De acuerdo con la figura 1, se brindó la oportunidad de pasar dos noches de estancia en destino, a la vez que la travesía se amenizaba con la actuación de una orquesta de música. En términos cronológicos, el viaje de placer del vapor *Gulliver* en agosto de 1829 fue anterior al establecimiento del primer servicio regular entre Liverpool y la Isla de Man³⁸²⁰.

La aparición de los buques de vapor y, posteriormente, de los ferrocarriles, desempeñó un papel «clave» en el desarrollo de las vacaciones populares en Gran Bretaña. «Sin la emergencia de tales sistemas de transportes masivos, rápidos y baratos», escribe Walton, «la democratización de las vacaciones no hubiera podido ocurrir»³⁸²¹.

Figura 1. Anuncio de un viaje de recreo de Liverpool a la Isla de Man (1829)



(Fuente: *The Liverpool Mercury*, 31 de julio de 1829)

³⁸¹⁶ José M. VALDALISO: *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*, Bilbao, Instituto Vasco de Administración Pública, 1991.

³⁸¹⁷ ARMSTRONG y WILLIAMS: «Technological advance...», 75-95.

³⁸¹⁸ John WHYMAN: «Water communications to Margate and Gravesend as coastal resorts before 1840», *Southern History*, 3 (1981), 111-138. Sarah PALMER: «The most indefatigable activity: The General Steam Navigation Company, 1824-1850», *Journal of Transport History*, III (1) (1982), 1-22.

³⁸¹⁹ *The Bristol Mirror*, 5 de agosto de 1826; *Hampshire Telegraph*, 26 de julio de 1824; *Hampshire Chronicle*, de 5 de septiembre de 1825.

³⁸²⁰ ARMSTRONG y WILLIAMS: «Technological advance...», 51.

³⁸²¹ John K. WALTON: «La invención del turismo popular: Gran Bretaña, S. XVIII y XIX», *Anuario IEHS*, 27 (2012), 417-433.

La relación causa-efecto entre embarcaciones de vapor y excursionismo marítimo se produjo muy pronto también en el área del Mediterráneo. La incorporación del *Fernando I* a la flota mercante del Reino de las Dos Sicilias, a mediados de los años 1820, promovió la organización de escapadas turísticas a Ischia y Sorrento, entre otras localidades del golfo de Nápoles³⁸²². Siempre en la capital del reino, con motivo de un congreso científico, se emprendió un viaje de placer en 1845 a bordo del vapor *Stromboli* con el fin de admirar la *Grotta Azzurra* de Capri³⁸²³.

A mitad de siglo, el excursionismo marítimo llegó también a España, donde la navegación de vapor se desarrolló con cierto retraso. Hacia el año 1858, la flota mercante española reunía un total de 68 buques de vapor, pero su peso porcentual con respecto a los tradicionales veleros estaba por debajo del 3%³⁸²⁴. A pesar de su escasez, las embarcaciones de motor no tardaron en conseguir una parte significativa del tráfico de pasaje. Desplazaban cerca de una tercera parte de los pasajeros que llegaban al puerto de Palma de Mallorca, aunque la gran mayoría de las operaciones de transporte se efectuaban por medio de las embarcaciones de vela³⁸²⁵. Muchos viajeros estaban dispuestos a pagar un precio superior a cambio de una travesía más rápida y más cómoda, y sobre todo con la seguridad de llegar a destino en un tiempo determinado. Quienes embarcaban en el *Rey D. Jaime I*, un vapor de la matrícula balear, sabían de hecho que la travesía de Palma a Barcelona solía durar unas 13 horas. La duración del mismo viaje a bordo de un velero variaba notablemente en función de las condiciones atmosféricas, siendo en cualquier caso no inferior a los dos días³⁸²⁶. En cualquier caso, el tráfico de pasaje en los puertos españoles era relativamente escaso. El puerto de Palma registraba una media de poco más de 5 pasajeros por cada operación de desembarco. Esta última cifra permite destacar el notable éxito de público que caracterizaron las primeras excursiones marítimas. El 24 de febrero de 1856 unas 400 personas acudieron al puerto de Palma para embarcar en un viaje de recreo a la vecina isla de Cabrera³⁸²⁷.

El excursionismo marítimo en los primeros años del siglo XX (1900-1914)

A principios del siglo XX, el excursionismo marítimo era una práctica ya experimentada en el País Vasco, Cataluña y las Islas Baleares. La asistencia solía ser muy elevada incluso cuando se incluían una o más noches de pernoctación a bordo o en tierra. Los mallorquines y menorquines, por ejemplo, concurrían en gran número a las expediciones de placer a Argel, donde residía una amplia

³⁸²² Maria SIRAGO: «Development of New Steamships and History of the Shipping Industry in the Kingdom of the two Sicilies (1816-1861)», en R. PISANO (eds.): *A Bridge between Conceptual Frameworks, Sciences, Society and Technology Studies*, Amsterdam, Springer Netherlands, 2015, 495-511.

³⁸²³ J.E. CHEVALLEY DE RIVAZ: *Voyage de Naples à Capri et a Paestum exécuté le 4 octobre 1845 à bord du bateau à vapeur le Stromboli*, Naples, George Glass, 1846.

³⁸²⁴ *Anuario Estadístico de España*, 1858. Sobre este proceso, José M. VALDALISO: «La transición de la vela al vapor en la flota mercante española: cambio técnico y estrategia empresarial», *Revista de Historia Económica*, 1 (1992), 63-98.

³⁸²⁵ Gaetano CERCHIELLO: *La evolución de los cruceros marítimos en España. Desde sus comienzos hasta la actualidad* (1848-2016), Valencia, Universidad de Valencia, 2017, 19.

³⁸²⁶ *Ibid.*

³⁸²⁷ Gaetano CERCHIELLO y J. Fernando VERA-REBOLLO: «Steamboats and pleasure travels: success and failure of the first Spanish initiatives in the mid-nineteenth century», *Journal of Tourism History*, 7 (2015), 18-35.

colonia de emigrantes baleares³⁸²⁸. La figura 2 muestra el aviso de una de estas iniciativas que solían emprenderse durante los meses estivales. El vapor *Mahonés* salió del puerto de Mahón el 12 de agosto de 1902 con 96 «turistas», quienes aprovecharon los 4 días de estancia para visitar a sus «amigos y paisanos»³⁸²⁹.

Figura 2. Anuncio de un viaje de recreo de Mahón a Argel (1902)



(Fuente: *El Bien Público*, 7 de agosto de 1902)

De acuerdo con los objetivos de este trabajo, resulta prioritario determinar cuáles son los factores que impulsaron el excursionismo marítimo. Para empezar, el fomento y el éxito de las iniciativas se vieron fuertemente favorecidos por la evolución tecnológica y la consecuente reducción de los pasajes. La transición de la vela al vapor se produjo a finales del siglo XIX. Hacia el año 1908, la flota mercante española reunía más de 500 vapores de más de 50 toneladas de arqueo [en adelante, TRB]³⁸³⁰. Barcelona y sobre todo Bilbao se habían convertido en las capitales navieras de España, concentrando poco menos de tres cuartas partes del tonelaje de vapor³⁸³¹. Los veleros habían demostrado su incapacidad para competir incluso en el transporte de carga. A estas alturas, desplazaban tan sólo el 4% de la mercancía que llegaba vía mar a Barcelona³⁸³². Mientras la marina vélica perdía relevancia, los buques de motor fueron incorporando importantes mejoras en beneficio de la confortabilidad y seguridad de los viajes. Al mismo tiempo se produjo una notable disminución de los pasajes gracias al aumento generalizado de la capacidad de transporte y la reducción de los costes de operación, principalmente por el menor consumo de carbón³⁸³³. La

³⁸²⁸ *Ibid.* Sobre la emigración balear a Argel, Juan B. VILAR: *Los españoles en la Argelia Francesa (1830-1914)*, Murcia, CSIC, 1989, 55-115.

³⁸²⁹ La reseña del viaje en *El Liberal*, 19 de agosto de 1902.

³⁸³⁰ *Lista oficial de los buques de guerra y de los mercantes de la Marina Española*, 1908. Sobre este proceso, VALDALISO: «Entre el mercado y el Estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX y XX», *TST*, 1 (2001), 55-79.

³⁸³¹ *Ibid.*

³⁸³² *Anuario Estadístico de la Ciudad de Barcelona*, 1914, 590-593; datos son del año 1909.

³⁸³³ Daniel R. DEADRICK: *The Tentacles of Progress. Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850-1940*, Oxford, Oxford University, 1988, 23-25.

reducción de los precios de venta fue un fenómeno generalizado, tanto en las rutas oceánicas como en las breves travesías³⁸³⁴. El pasaje de una excursión de Palma de Mallorca a la Isla de Cabrera valía 2,5 pts., esto es, la mitad de lo que costaba en los años 1850³⁸³⁵. La tarifa sobre cubierta de un viaje entre Mahón y Ciudadela en 1870 era de 5 pts.; cuatro décadas después el mismo servicio costaba unas 2 pts. Pero, ¿qué valor tenían estos importes a principios del siglo pasado? Para darle una significación concreta, sabemos que el sueldo mensual de un maestro de primera enseñanza en Palma de Mallorca en torno a las 100-125 pesetas, variando la cuantía en función del centro escolar, mientras que los ingresos diarios de un oficial de albañilería en Barcelona solían estar entre 3,5 y 4,5 pts.³⁸³⁶ En cuanto a los géneros de consumo de primera necesidad, el precio medio de 1 Kg. de carne de ternera en los mercados de la Ciudad Condal era de 2-2,5 pts., mientras que el precio medio de 1 Kg. de pan o 1 litro de leche variaba entre 0,4 y 0,5 pts.³⁸³⁷ A razón de estos datos, se hace evidente que una excursión marítima de placer no constituía un lujo elitista, sino un producto accesible para un amplio sector de la población.

Junto a la disminución de los pasajes y la mejora de las unidades de transporte, la afición a los viajes marítimos debe de enmarcarse en el contexto general de expansión que experimentó el fenómeno excursionista a lo largo de este período. Desde finales del siglo XIX, el excursionismo había empezado a gestarse también en España, si bien con cierto retraso frente a otros países europeos³⁸³⁸. Al igual que el montañismo o las giras campestres, entre otras modalidades, las expediciones marítimas se percibían como una herramienta de conocimiento y ‘percepción física’ del propio entorno, y al mismo tiempo como un vehículo de transmisión de valores culturales e incluso políticos. La práctica excursionista alcanzó un notable desarrollo en Cataluña, tal y como resume un testimonio de la época: «*L'afició als esplais d'aire lliure va estenent entre nosaltres d'una manera extraordinària; el mar i la muntanya són objecte cada dia de més predilecció*»³⁸³⁹. En la Ciudad Condal, la navegación marítima de placer recibió un fuerte impulso de las asociaciones excursionistas. Turisme Marítim, una sociedad excursionista «exclusivamente» dedicada a la práctica marítima, nació en Barcelona en mayo de 1909³⁸⁴⁰. Sus numerosos proyectos -aproximadamente uno a la semana en los primeros meses de actividad- destacaron por un carácter fuertemente catalanista³⁸⁴¹. Sus fundadores eran miembros de la burguesía industrial de la ciudad, y la mayoría eran afiliados o simpatizante de la Lliga Regionalista. Hacían hincapié en la necesidad de conocer las bellezas del propio litoral y de la «costa brava mallorquina», a la vez que ^{destacaban} los poderes curativos del aire del mar. El programa de Turisme Marítim [en adelante, TM] emprendió unos días después de su formación, más precisamente el jueves 20 mayo de 1909. Su primer destino fue Sitges, con motivo de la celebración de la *Copa Catalunya* de automovilismo. Unos 300 participantes subieron a bordo del *Villa de Soller*, un nuevo vapor de la matrícula de

³⁸³⁴ Drew KEELING: *The Business of Transatlantic Migration between Europe and the United States 1900-1914*, Zurich, Chronos, 2012, 107-141. Torsten FEYS: *The Battle for the Migrants: The introduction of steamshipping on the North Atlantic and its impact on the European exodus*, St. John's Newfoundland, International Maritime Economic History Association, 2013.

³⁸³⁵ *La Tarde*, 17 de octubre de 1903.

³⁸³⁶ *El Magisterio Balear. Semanario de Primera Enseñanza*, XXI, 1903; *Anuario Estadístico de la Ciudad de Barcelona*, 1902, 528, 557.

³⁸³⁷ *Ibid.*

³⁸³⁸ Annunziata. BERRINO: *Storia del turismo in Italia*, Bologna, Il Mulino, 2011, 19-41.

³⁸³⁹ *Il·lustració Catalana*, n.º 316, 20 de junio de 1909, 366.

³⁸⁴⁰ Sobre *Turisme Marítim*, CERCHIELLO: *La evolución de los cruceros...*, 54-56.

³⁸⁴¹ Elisabet ANDREU, Francisco LAGARDERA y Glòria ROVIRA: «El excursionismo catalán y los deportes de montaña», *Educación física y deporte*, 41 (1995), 80-86.

Mallorca que operaba en la ruta Soller-Barcelona-Sète³⁸⁴². El buque mallorquín, que medía poco menos de 450 TRB, hizo el viaje de recreo empavesado con cintas y gallardetes, de acuerdo con las costumbres de la época. En su primera temporada, entre mayo y septiembre de 1909, TM emprendió un amplio programa de escapadas por las costas de Cataluña, junto a varias expediciones a las Islas Baleares.

Todos sus proyectos, así como los del resto de las entidades que se describen a continuación, se concretaron mediante el chárter de las embarcaciones. No entran en esta tipología, desde luego, los viajes que organizaron las compañías marítimas, que en todo caso fueron muy ocasionales durante esta primera etapa. Las navieras españolas, en general, evitaron prodigarse en las labores organizativas de las excursiones de placer, limitándose al desplazamiento de los viajeros. La brevedad de este tipo de viaje facilitaba el acuerdo entre las dos partes, es decir, la entidad organizadora y la empresa marítima. Las excursiones no causaban una grave alteración del calendario de los servicios de transporte, sobre todo cuando tenían un solo día de duración. Había tan sólo que encontrar un hueco entre una operación y otra, o posponer ligeramente ésta última. Por ejemplo, el vapor *Villa de Soller*, el buque fletado por TM para la excursión recién citada, entró en el puerto de la Ciudad Condal procedente de Mallorca en la «madrugada» del jueves 20 de mayo de 1909. Unas horas después, de acuerdo con las crónicas portuarias, salió rumbo a Sitges para volver a Barcelona por «la noche». El día siguiente, el viernes 21 de mayo, el *Villa de Soller* reanudó sus servicios de línea saliendo para el puerto de Sète³⁸⁴³.

En más de una ocasión, TM realizó su cometido en colaboración con otras asociaciones excursionistas. El viaje «recreativo, instructivo y científico» a la Costa Brava del 19 al 21 de junio de 1909, por ejemplo, se hizo de «comú acort» con el Centre Excursionista de Catalunya, una de las entidades excursionistas más antiguas en España³⁸⁴⁴. El «sugestivo» programa de esta iniciativa incluyó las escalas en las localidades de Sant Feliu de Guíxols, Cadaqués y L'Escala, ésta última para poder visitar las excavaciones arqueológicas de Ampurias recién abiertas al público³⁸⁴⁵. Según las crónicas locales, la llegada de *El Balear* fue recibida con todos los honores y «demostraciones de afecto». En «obsequio» a los 105 participantes, incluyendo «*més de vint senyores y senyorettes*», se interpretaron varias sardanas en el paseo marítimo de Sant Feliu³⁸⁴⁶.

Durante el primer tercio del siglo XX, la actividad excursionista en Cataluña, así como en general en el resto de España, fue fomentada por otros tipos de organizaciones sociales y culturales. Dentro de este escenario, se mostraron particularmente activos los ateneos populares. Ferran Aisa, autor de una valiosa monografía sobre el Ateneu Enciclopèdic Popular de Barcelona, recuerda que la tradición ateneísta en Cataluña se remonta a mediados del siglo XIX «*en plena efervescència del romanticisme liberal y de la renaixença literària*»³⁸⁴⁷. Al igual que muchos otros, el Ateneu Enciclopèdic Popular de Barcelona [en adelante, AEP] nació en torno a la idea central de acercar la cultura a las clases populares y al sector obrero. Mediante cursos, seminarios, conferencias y la creación de una escuela nocturna, se perseguía mejorar el nivel de conocimiento de sus afiliados y favorecer su emancipación. Y de acuerdo con este propósito, la práctica excursionista se

³⁸⁴² *La Catalunya*, 29 de mayo de 1909, 337-338.

³⁸⁴³ *La Vanguardia*, 21 de mayo de 1909; *La Vanguardia*, 22 de mayo de 1909.

³⁸⁴⁴ *Butlletí del Centre Excursionista de Catalunya*, n.º 174 (julio de 1909), 217-218. Rosa CAL y Beatriz CORREYERO: *Turismo, la mayor propaganda de Estado. España: desde sus inicios hasta 1951*, Madrid, Vision Net, 2008, 44-46.

³⁸⁴⁵ *La Vanguardia*, 25 de junio de 1909.

³⁸⁴⁶ *Butlletí del Centre...*, pp. 217; *El Faro*, 19 de junio de 1909.

³⁸⁴⁷ Ferran AISA: *Una història de Barcelona: Ateneu Enciclopèdic Popular, 1902-1999*, Barcelona, Virus, 2000, 29.

configuró como otra actividad instructiva. La organización de viajes fue constante y asidua. Los responsables de la *Secció d'Excursions* impulsaron numerosas salidas hacia el mar, el campo y la montaña, también para fomentar el contacto con la naturaleza. Sin rehusar el entretenimiento y la diversión, por lo tanto, el excursionismo del AEP tuvo una fuerte connotación naturista y sobre todo cultural-educativa. Las expediciones solían estar de hecho precedidas o acompañadas por charlas y conferencias, las mayorías de las cuales las impartían eminentes personajes que compartían desinteresadamente sus conocimientos³⁸⁴⁸. Los viajes por mar se concentraron en los primeros años de vida de la entidad, mientras que durante los años de entreguerras abundaron las expediciones en tren o autocar, incluso hacia el extranjero, gracias a la mejora generalizada de los transportes terrestres. La entidad catalana organizó 7 excursiones colectivas en barco entre 1907 y 1913 (tabla 1). La respuesta de sus afiliados fue notable, fuera cual fuera el destino o la duración.

Tabla 1. Excursiones marítimas del AEP (1907-1913)

Año	Día de salida	Noches	Destino	Buque (año de construcción)*	PVP (pts.)	Pasajeros**
1907	21 July	0	Mataró	<i>Monte Toro</i> (1884)	2	103
1908	17 May	0	Tarragona	<i>Rioja</i> (1874)	4	760
1909	29 July	2	Roses	<i>Nuevo Valencia</i> (1869)	5	650
1910	23 July	2	Port-Vendres (Banyuls; Perpignan) L'Escala (Ampurias)	<i>Tintoré</i> (1869)	10	635
1911	3 June	2	Mallorca	<i>Tintoré</i> (1869)	10	514
1913	24 July	4	Ibiza	<i>Vicente Salinas</i> (1867)	20	300
1913	7 September	2	Sant Feliu de Guíxols; Palamós	<i>Vicente Salinas</i> (1867)	¿?	250

(Fuente: AISA, *Una història de Barcelona*, 309-310; *La Vanguardia*)

* Estos datos proceden de las ediciones anuales de la *Lista oficial de los buques de guerra y de los mercantes de la Marina Española y Lloyd's Register of Shipping*.

** El número de pasajeros procede de las crónicas portuarias de *La Vanguardia*.

Junto a los dirigentes del ateneo y reporteros de prensa, solía viajar también una representación del ayuntamiento de Barcelona. En la excursión veraniega de 1910, la delegación se componía de dos concejales y dos miembros de la guardia urbana, quienes junto al resto de la expedición llegaron a Port-Vendres después de casi 12 horas de travesía. De allí, en tren especial, se dirigieron a la localidad de Banyuls-sur-Mer para visitar el «*esplendid*» acuario de fauna marina. En la siguiente y última parada en territorio francés, los 635 viajeros fueron recibidos por una banda de música y varias «personalidades» de Perpiñán³⁸⁴⁹. En el viaje de 3 días a la isla de Mallorca en junio de 1911, el AEP consiguió desplazar más de 500 personas, incluyendo no menos de 8 corresponsales de prensa. Tras efectuar una escala en Soller, los viajeros desembarcaron en la capital mallorquina «esparciendo entre el público centenares de banderitas, que en una de sus caras ostentaban los colores de la bandera española y en la otra los de la enseña catalana»³⁸⁵⁰.

³⁸⁴⁸ *Ibid*, 308.

³⁸⁴⁹ *L'Esquella de la Torratxa*, 29 de julio de 1910, 472.

³⁸⁵⁰ *La Tarde*, 5 de junio de 1911.

La elevada asistencia de público se vio sin duda favorecida por la baratura de los precios. La Sección de Excursiones estableció unos importes muy económicos y ajustados al presupuesto de sus asociados (tabla 1). Por ejemplo, el precio por persona para la excursión a Mallorca de 1911 fue de 10 pts., esto es, la mitad del pasaje de segunda clase que cobraba la naviera Isleña Marítima en el viaje de ida entre Barcelona y Mallorca. Los organizadores consiguieron reducir los costes de las excursiones gracias también a la elección de las unidades de transporte. En lugar de fletar embarcaciones más modernas y verosímilmente más caras, eligieron buques viejos y con menores comodidades, bien distintos a los que se utilizaban en las excursiones de TM.

El viaje por mar de mayor duración del AEP tuvo lugar en verano de 1913. En esta circunstancia, un grupo de alrededor de 300 pasajeros salió para Ibiza a las nueve de la noche del 24 de julio y regresó a Barcelona a primeras horas del día 28. Unos días después, la revista semanal *Il·lustració Catalana* publicó una foto de la entrada del vapor *Vicente Salinas* en el puerto de Ibiza (figura 3). El proyecto incluyó dos noches de pernoctación en la isla, durante las cuales los organizadores tuvieron que acomodar una parte del pasaje en hogares privados.

«Por carecer esta población de hoteles y fondas donde pudiese alojarse dignamente [un] número tan crecido de turistas, el vecindario tuvo que hacer un verdadero *tour de force*, teniendo rasgos merecedores de todo elogio, pues les proporcionó camas y lo demás necesario para su mayor comodidad»³⁸⁵¹.

La escasez de alojamiento turístico no debe de sorprender. A principios de siglo XX, la mayor de las Pitiusas no aparecía en los mapas turísticos internacionales, a diferencia de Mallorca³⁸⁵². En el puerto de Palma habían de hecho empezado incluso a transitar los primeros largos cruceros extranjeros, principalmente franceses, alemanes y británicos. A estas alturas, por lo tanto, la presencia de un contingente de 300 turistas en Ibiza representaba un verdadero «acontecimiento». Merece la pena transcribir literalmente algunos fragmentos de una larga crónica, en la que se describe la expectación y el revuelo que generó su llegada:

El día 25 desde las primeras horas de la mañana comenzaron a afluir a la población numerosos carros abarrotados de campesinos. Casi todos los balcones del barrio de la Marina ostentaban colgaduras y banderas españolas, catalanes e ibicencas. La población adquirió el aspecto de las grandes solemnidades, notándose un movimiento extraordinario a pesar del fuerte viento reinante (...). [El puerto] ofrecía animadísimo aspecto hallándose empavesados todos los barcos surtos en él (...). El muelle y andenes hallábanse totalmente invadidos por un verdadero hormiguero humano que agitaba sombreros y pañuelos, y no cesaba un solo instante de dar vivas a los excursionistas catalanes³⁸⁵³.

En la isla de Menorca, este último tipo de iniciativas fueron llevadas a cabo por el Ateneo Obrero de Mahón. Entre otras, organizó una excursión de 5 días en agosto de 1910 con el propósito «exclusivo» de visitar una exposición nacional en Valencia. Los precios «sumamente» económicos -entre 10 y 25 pts. en función de la acomodación elegida-

³⁸⁵¹ Ernesto FAJARNÉS: «Excursión Catalano-Ibicenca», *La Región*, 28 de julio de 1911, 2.

³⁸⁵² Joan Carles CIRER-COSTA: «The Beginnings of Tourism in Majorca. 1837-1914», *Annals of Tourism Research*, Vol. 39 (4) (2012), 1779-1796.

³⁸⁵³ FAJARNÉS: «Excursión...», 2.

propiciaron una «considerable» asistencia³⁸⁵⁴. El vapor *Villa de Soller* desplazó a Valencia un grupo de 124 personas³⁸⁵⁵.

Figura 3. Llegada de una excursión del AEP al Puerto de Ibiza (1913)



(Fuente: *Il·lustració catalana*, 3 de agosto de 1913)

Siempre en estas fechas se registran las primeras excursiones organizadas por partidos u otras entidades políticas. En septiembre de 1910, la Juventud Republicana de Mahón llevó a cabo una excursión dominguera para Ciudadela con el fin de celebrar la inauguración del comité del partido de aquella localidad y asimismo participar en una «merienda popular»³⁸⁵⁶. Ante el «inmenso entusiasmo» de los afiliados, según enfatizaba la prensa republicana, los organizadores tuvieron que fletar un segundo vapor, el *Isla de Menorca*, ya que «todas» las plazas del buque *Menorquín* se habían agotado a los tres días de haberse hecho oficial el anuncio del «gran viaje de recreo»³⁸⁵⁷. Como es notorio, este tipo de proyectos se convirtió en un verdadero ritual durante los años de la Segunda República. Las salidas dominicales practicadas por las organizaciones políticas, y que se desarrollaron sobre todo a través de las llamadas «giras campestres», representaban uno de los medios «más eficaces» para reforzar la cohesión e identidad del grupo. Javier Navarro destaca que las escapadas domingueras eran «especialmente» apreciadas por los jóvenes militantes: «permitían atender necesidades de esparcimiento y diversión (alternativas a la taberna, el baile, etc.), así como de aprovechamiento del tiempo libre de una juventud fundamentalmente urbana, atraída en buena medida por el ideal naturista y el culto a la vida sana»³⁸⁵⁸.

³⁸⁵⁴ *La Tarde*, 12 de agosto de 1910.

³⁸⁵⁵ *El Bien Público*, 18 de agosto de 1910; *La Correspondencia de Valencia*, 2 de agosto de 1910.

³⁸⁵⁶ *La Voz de Menorca*, 22 de agosto de 1910.

³⁸⁵⁷ *La Voz de Menorca*, 7 de septiembre de 1910.

³⁸⁵⁸ Javier NAVARRO: *A la revolución por la cultura. Prácticas culturales y sociabilidad libertarias en el País Valenciano*, Valencia, Universidad de Valencia, 2004, 321.

En los primeros años de siglo, los destinos preferidos de los menorquines fueron sobre todo Barcelona y Mallorca. La mayoría de los proyectos se emprendían para asistir a eventos folclóricos, como fiestas patronales y corridas de toros. La figura 4 es un ejemplo de ello. Con motivo de una «gran» corrida de toros en la plaza de Palma, la compañía Marítima de Mahón organizó en junio de 1913 una «expedición extraordinaria» con el vapor de mayores dimensiones de su flota, el *Isla de Menorca*³⁸⁵⁹. Estas escapadas solían obtener de hecho un gran respaldo de público. El buque emprendió su marcha con «más de 300 pasajeros», quienes fueron despedidos en el puerto «por un gentío inmenso y la banda municipal que ejecutaba alegres pasodobles»³⁸⁶⁰.

Figure 4. Anuncio de un viaje de recreo de Mahón a Palma de Mallorca (1913)



(Fuente: *La Voz de Menorca*, 20 de junio de 1913)

De un análisis de la cuantiosa producción de excursiones marítimas que se acometieron en esta primera etapa, destaca además la labor organizativa de diarios y revistas locales. Esta práctica fue especialmente difusa en Mallorca. Los más activos fueron los diarios *La Almudaina* y *La Última Hora*, quienes pusieron en marcha numerosas expediciones veraniegas. Las metas preferidas fueron Argel y Barcelona, si bien no faltaron otros proyectos para Valencia y Menorca³⁸⁶¹. Entre mayo y julio de 1909, *La Almudaina* organizó una expedición de 5 días a Argel y otra de similar duración a Valencia. Ambas iniciativas se llevaron a cabo mediante el chárter del vapor *Miramar*, el buque de mayor capacidad de la flota balear, y sumaron un total de cerca de 900 participantes³⁸⁶². Otro «éxito grandioso» fue la escapada a la ciudad condal de *La Última Hora*, entre el 22 y el 25 de julio de 1911. Los pasajes disponibles del vapor *Miramar* se agotaron rápidamente, ocupándose finalmente 608 plazas³⁸⁶³. Un testimonio nos deja una breve descripción del perfil de personas que solían respaldar este tipo de proyectos. Junto a la presencia de «numerosas» mujeres,

³⁸⁵⁹ La naviera tenía 4 vapores en 1913; el *Isla de Menorca* era el de mayor capacidad (1000 GRT).

³⁸⁶⁰ *El Bien Público*, 25 de junio de 1913.

³⁸⁶¹ CERCHIELLO: *La evolución de los cruceros...*, 52-54.

³⁸⁶² *Ibid.*

³⁸⁶³ *La Tarde*, 24 de julio de 1911; *La Vanguardia*, 25 de julio de 1911.

«el pasaje se componía en su mayoría de empleados y obreros que no quisieron desperdiciar la ocasión de efectuar un viaje de recreo organizado sin miras de lucro, y por lo tanto con excepcionales ventajas económicas, que organiza[ba]n anualmente a distintos puntos algunos diarios palmesanos»³⁸⁶⁴.

Las escapadas a la Costa Brava en los años de entreguerras

A partir de mitad de los años veinte, las navieras transatlánticas mostraron un creciente interés por los *ocean cruises*. Una drástica disminución de la demanda emigrante implicó la búsqueda de un nuevo mercado, con el consecuente incremento de la oferta de viajes marítimos de placer. Mientras que este nuevo escenario se configuraba sobre todo en el Reino Unido, Francia, Italia y más tarde en Alemania, donde las compañías transatlánticas y las grandes agencias de viajes se disputaron la clientela elitista mediante expediciones de larga duración, en la costa catalana se desarrolló una práctica recreativa de características muy diferentes.

Al margen de este gran turismo marítimo, que sólo está al alcance de grandes fortunas y grandes aficiones por el mar -según se comentaba por aquel entonces- ha aparecido últimamente un pequeño turismo marítimo, de índole casi doméstica, casero, por jornadas dominicales, que merece todas las simpatías de las personas que se interesan por la afición a las cosas del mar, base afectiva del progreso marítimo-económico del país³⁸⁶⁵.

Algunos armadores y agencias locales empezaron a abordar la práctica excursionista que, hasta la fecha, había sido privativa de entidades sociales y culturales sin ánimo de lucro. En un contexto de mejoría generalizada de las economías y expansión de la actividad turística, que alcanzaría su auge a finales de la década con la Exposición Internacional de Barcelona, se entrevió la oportunidad de generar una nueva forma de negocio. Gracias al manejo de las crónicas portuarias de Barcelona y reseñas de prensa, sabemos que el pionero de esta nueva actividad empresarial fue la sociedad anónima Navegación Sollerense, una pequeña naviera que había nacido en Sóller a principios de 1923³⁸⁶⁶. Mediante su agente consignatario en Barcelona, la compañía dio comienzo a un programa de excursiones dominicales en verano de 1925. Todas las salidas se efectuarían con su única unidad de transporte, el vapor *María Mercedes*, un viejo buque de cabotaje de poco más de 450 TRB que solía conducir carga y pasaje entre el puerto de Sóller y el sur de Francia. La compañía aprovechó el tránsito por Barcelona para ofrecer breves escapadas veraniegas hacia algunos incipientes centros vacacionales de la Costa Brava³⁸⁶⁷. El programa solía combinar la salida a primeras horas de la mañana del domingo y el regreso el mismo día por la noche. En función del destino elegido, los pasajes de las excursiones del *María Mercedes* variaban entre 10 y 12 pts. por persona, esto es, el equivalente aproximado a los precios medios de 1 Kg de café o 5

³⁸⁶⁴ *La Vanguardia*, 24 de julio de 1911.

³⁸⁶⁵ «Turismo Marítimo», *La Vanguardia*, 19 de septiembre de 1928, 4.

³⁸⁶⁶ Sobre esta naviera, Joan POU MUNTANER: *La Marina en las Baleares: síntesis histórica*, Palma de Mallorca, Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Baleares, 1977.

³⁸⁶⁷ Sobre los comienzos del turismo en la Costa Brava, A GOYTIA: «Back to a sustainable future on the Costa Brava», en VV. AA. (eds.): *Sustainable Tourism Management: principles and Practice*, Tilburg, Tilburg University Press, 1996, 121-145.

litros de aceite en los mercados de la Ciudad Condal³⁸⁶⁸. Durante la permanencia en destino, según se desprende de las crónicas locales, muchos excursionistas solían «tomar el baño» antes de ocupar mesa en alguna fonda, restaurante, casa de comidas o similares. El resto prefería «visitar» los lugares más sugestivos o incluso dirigirse a las poblaciones de los alrededores en coches o autocares. La tabla 2 resume la producción excursionista de la empresa mallorquina, cuyas principales metas fueron Tossa de Mar y Sant Feliu de Guíxols. El pequeño buque mercante hizo no menos de 18 viajes de placer, entre el 25 de julio de 1925 y el 4 de septiembre de 1927. En febrero de 1928, la naviera mallorquina tuvo que suspender definitivamente sus actividades a causa de una «aguda» crisis de los fletes y las pérdidas cosechadas en el último ejercicio económico³⁸⁶⁹.

La iniciativa de la Navegación Sollerense dio paso a otras experiencias muy similares. Tras organizar una primera escapada a Castelldefels en agosto de 1926, Pedro García Seguí inauguró desde verano de 1927 un servicio de excursiones dominicales a la Costa Brava, junto a otras escapadas a Sitges, a bordo del *Virgen de África*. La oferta recreativa de este pequeño armador de Barcelona se distribuyó en dos etapas. La primera se desarrolló en pleno «boom» turístico a finales de los 1920s (tabla 3). La segunda se dio entre 1933 y 1935. Entremedio el armador tuvo que hacer frente a una «serie de dificultades» financieras y al consecuente cambio de su razón social³⁸⁷⁰.

Tabla 2. Excursiones dominicales a la Costa Brava del *María Mercedes* (1925-1927)

Día de salida	Destino	Pasajeros	Día de salida	Destino	Pasajeros
25/07/1925	Tossa de Mar*	250	8/08/1926	Sant Feliu de Guíxols	¿?
15/08/1925	Santa Cristina (Lloret de Mar)*	230	22/08/1926	Tossa de Mar	¿?
22/08/1925	Sant Feliu de Guíxols*	¿?	5/09/1926	Sant Feliu de Guíxols	¿?
30/08/1925	Tossa de Mar	¿?	19/09/1926	Palamós	300
13/09/1925	Tossa de Mar	¿?	26/06/1927	Tossa de Mar	¿?
13/06/1926	Tossa de Mar	171	3/07/1927	Tossa de Mar	¿?
27/06/1926	Sant Feliu de Guíxols	250	10/07/1927	Tossa de Mar	¿?
11/07/1926	Tossa de Mar	250	24/07/1927	Palamós	¿?
25/07/1926	Sant Feliu de Guíxols	230	4/09/1927	Tossa de Mar	¿?

(Fuente: *La Vanguardia*, ediciones diarias 1925-1927)

* Viaje efectuado el sábado.

Tabla 3. Excursiones dominicales a la Costa Brava del *Virgen de África* (1927-1930)

Día de salida	Destino	Pasajeros	PVP	Día de salida	Destino	Pasajeros	PVP
03/07/1927	Calella de Palafrugell*	52	¿?	12/08/1928	Sant Feliu de Guíxols	182	¿?
17/07/1927	Sant Feliu de Guíxols	108	12,5	19/08/1928	Palamós	73	13,5

³⁸⁶⁸ *Gaceta Municipal de Barcelona, Estadística*, 1927, 429.

³⁸⁶⁹ MUNTANER: *La Marina en las Baleares...*, 94.

³⁸⁷⁰ *La Vanguardia*, 19 de julio de 1933.

24/07/1927	Cadaqués*	102	20	26/08/1928	Tossa de Mar	83	¿?
31/07/1927	L'Escala (Empúries)*	56	18	02/09/1928	Sant Feliu de Guíxols	Anulada	10
14/08/1927	Roses*	109	¿?	09/09/1928	Cadaqués	Anulada	¿?
28/08/1927	Sant Feliu de Guíxols	205	12,5	25/08/1929	Tossa de Mar	220	10,5
11/09/1927	Tossa de Mar	¿?	¿?	06/07/1930	Tossa de Mar	¿?	10,5
01/07/1928	Lloret de Mar (Santa Cristina)	100	¿?	13/07/1930	Palamós	¿?	12,5
08/07/1928	Tossa de Mar	144	¿?	20/07/1930	Sant Feliu de Guíxols	¿?	11,5
15/07/1928	Calella de Palafrugell	89	¿?	27/07/1930	Tossa de Mar	¿?	10,5
22/07/1928	Sant Feliu de Guíxols	177	12,5	03/08/1930	Tossa de Mar	¿?	10,5
05/08/1928	Palamós	¿?	¿?				

(Fuente: *La Vanguardia*, ediciones diarias 1927-1930)

* Viaje con una noche de pernóctación.

La nueva sociedad anónima, Marítima Sucesora de P. García Seguí, reanudó la actividad recreativa en julio de 1933 con una excursión a Tossa de Mar al precio de 11 pts. A partir de entonces, la meta casi exclusiva fue Sant Feliu de Guíxols, que ofrecía el gran atractivo de la vecina «playa de moda» de S'Agaró. Las crónicas marítimas revelan que, durante la Segunda República, el *Virgen de África* efectuó un total de 28 excursiones hacia la Costa Brava, de las cuales 21 para San Feliu. El resto se repartieron entre Tossa de Mar y Blanes. Ningún otro barco español de la época hizo tantos viajes de placer. Este viejo vapor de 1866, que durante el resto de la semana solía transportar pasajeros y todo tipo de carga en la ruta Barcelona-Castellón y puertos intermedios, se transformaba los domingos en un verdadero «buque de recreo». Durante las travesías, los excursionistas podían entretenerse con juegos de mesa o con las actuaciones de pequeñas *jazz-band* u orquestinas, organizando sesiones de bailes y danzas. Como alternativa, se disponía de un aparato de radio sintonizado «con la emisora de Barcelona», mientras que por la noche había incluso un sala de cine montada sobre cubierta para proyectar películas (figura 5).

Figura 5. Aviso promocional de una excursión del *Virgen de África* (1928)



(Fuente: *La Vanguardia*, 31 de agosto de 1928)

Todas estas diversiones servían no sólo para atraer clientela, sino para amenizar las muchas horas de trayecto; pues el *Virgen de África* era un vapor objetivamente «lento». A razón de su velocidad (no más de 9 millas por hora), sus escapadas se hacían excesivamente largas, en perjuicio de las estancias en tierra. Por ejemplo, cada trayecto entre Barcelona y San Feliu de Guixols (46 millas) duraba entre 5 y 6 horas, mientras que para llegar a Palamós (53 millas) hacían falta casi 7. Por este motivo, las excursiones hacia las localidades gerundenses más lejanas, que se dieron durante la primera temporada (Calella, Roses, L'Escala y Cadaqués), desaparecieron posteriormente de la programación o fueron anuladas. Tenían la desventaja de anticipar las salidas a la noche del sábado o aplazar los regresos al lunes siguiente.

Este tipo de inconveniente, que también afectaba al vapor *María Mercedes*, no se daba por el contrario en las excursiones de Viatges Blaus. Esta agencia de Barcelona, que abrió sus puertas en 1928, procuró siempre fletar unidades de transporte más rápidas y de mayor capacidad. A este fin, su gerente y fundador, Jaume Marill, mantuvo una estrecha relación con la Compañía Trasmediterránea³⁸⁷¹. Ambas entidades tenían su propia sede social en la Vía Laietana³⁸⁷². La empresa naviera, que había nacido a finales de 1916 como resultado de una fusión de varias compañías marítimas, disponía de una flota muy amplia y moderna. La compañía era concesionaria de los servicios oficiales de comunicación marítima entre la península y los puertos baleares, canarios y de Fernando Poo, siendo Barcelona el principal puerto base de sus operaciones. La tabla 4 trata de destacar los rasgos diferenciales de los proyectos de Viatges Blaus. En primer lugar, las embarcaciones utilizadas eran mucho más veloces, lo que permitía una mejor planificación de los viajes, con estancias más prolongadas y confortables. Gracias a ello, se brindó la oportunidad de hacer incluso dos breves escapadas de 24 horas a Formentor al precio de 25 pts. Las modernas motonaves *Infante D. Jaime* y *Príncipe Alfonso* recorrían las 100 millas del trayecto en poco más de 6 horas³⁸⁷³. Estos últimos proyectos tenían poco o nada que ver con los viajes a Mallorca de otras agencias, como Viajes Catalonia o Viajes Marsans. Sus productos se dirigían a una clientela mucho más selecta. Viajes Marsans, por ejemplo, ofrecía «excursiones colectivas» de 3 días con visitas acompañadas a los principales destinos de la isla. El precio por persona era de más de 100 pts., sin incluir el coste del pasaje desde Barcelona³⁸⁷⁴.

En cuanto a los viajes a la Costa Brava, la operativa de Viatges Blaus solía ser la siguiente: salida en torno a las 6 de la mañana y vuelta antes de medianoche. No se aprecian cambios significativos en la programación, ni siquiera cuando se trataba de visitar las localidades más lejanas. Las crónicas de la excursión a Roses del 22 de junio de 1930 señalan, por ejemplo, que el *Infante D. Jaime* salió a las 6.15 horas. Tras una «travesía regularísima», en la que no bajó «nunca» de los 15 nudos, el buque llegó a destino «en menos» de 6 horas³⁸⁷⁵. Pero sus iniciativas destacaron sobre todo por su carácter multitudinario. Gracias a su mayor capacidad, las motonaves de la Trasmediterránea permitían el «cómodo» transporte de un mayor número visitantes. En algunos casos se llegó a rozar el millar de personas. En lugar de una orquestina, las excursiones de Viatges Blaus solían contar con la presencia simultánea de grupos de sardanistas, coblas y formaciones coristas, incluido el célebre Orfeó Català. En el viaje inaugural de 1930, la agencia invitó también la Banda Municipal de Barcelona, obteniendo por ello una subvención de 500 pts. del

³⁸⁷¹ Javier ORTEGA: «Vuit dècades de creuers», *Diari de Girona*, Sunday edition, 23 de marzo de 2008, 74-76.

³⁸⁷² La agencia se mudó a la Rambla de Santa Mónica en 1929.

³⁸⁷³ *La Vanguardia*, 29 de julio de 1930; *Ibid.*, 2 de septiembre de 1930.

³⁸⁷⁴ *Ibid.*, 2 de agosto de 1925.

³⁸⁷⁵ *Ibid.*, 24 de junio de 1930.

ayuntamiento³⁸⁷⁶. La labor de Viatges Blaus fue muy apreciada por los ayuntamientos y otras instituciones de la Costa Brava. Los medios de información destacaban su función de promoción, recordando que «*altres senyores, anys abans, havien fet el mateix, però hi mancava el confort i, al mateix temps, es realitzaven amb naus de poc tonatge*»³⁸⁷⁷.

Tabla 4. Excursiones marítimas dominicales de Viatges Blaus (1928-1932)

Día de salida	Destino	Buque		Pasajeros
		TRB	Max. velocidad (nudos)	
01/07/1928	Sant Feliu de Guíxols	JJ Sister 1.527	16	758
22/07/1928	Tarragona	JJ Sister 1.527	16	398
12/08/1928	Sant Feliu de Guíxols	JJ Sister 1.527	16	611
02/09/1928	Sant Feliu de Guíxols - Illes Medes	Infanta Beatriz 6.289	16	944
9/06/1929	Sant Feliu de Guíxols	Mallorca 2.204	16	800s
14/07/1929	Sant Feliu de Guíxols	JJ Sister 1.527	16	900s
27/07/1929	Palamós	JJ Sister 1.527	16	800s
15/08/1929	Palamós - Illes Medes	Infanta Beatriz 6.289	16	¿?
01/09/1929	Sant Feliu de Guíxols	JJ Sister 1.527	16	500s
15/09/1929	Roses	Infanta Beatriz 6.289	16	¿?
8/06/1930	Sant Feliu de Guíxols	Príncipe Alfonso 3.959	18	¿?
22/06/1930	Roses	Infante D. Jaime 3.946	17	700s
20/07/1930	Roses	Príncipe Alfonso 3.959	18	¿?
27/07/1930	Formentor	Infante D. Jaime 3.946	17	500s
03/08/1930	Salou	Infante D. Jaime 3.946	17	anulada
10/08/1930	Tossa	Príncipe Alfonso 3.959	18	¿?
24/08/1930	Palamós	Infante D. Jaime 3.946	17	¿?
31/08/1930	Formentor	Príncipe Alfonso 3.959	18	350s
5/07/1931	Sant Feliu de Guíxols	Ciudad de Palma 3.959	18	¿?
26/07/1931	Sant Feliu de Guíxols	Ciudad de Sevilla 6.289	16	¿?
10/07/1932	Palamós	Ciudad de Palma 3.959	18	¿?

³⁸⁷⁶ *Gaceta Municipal de Barcelona*, XVII (20), 19 de mayo de 1930, 338.

³⁸⁷⁷ *El Autonomista*, 24 de julio de 1931.

31/07/1932	Sant Feliu de Guíxols	Ciudad de Palma		¿?
		3.959	18	

(Fuente: *La Vanguardia*, ediciones diarias 1928-1932)

Epílogo: los cruceros de bolsillo de la Empresa Nacional Elcano (1954-1955)

A modo de conclusión de este trabajo, consideramos oportuno abordar algunas excursiones marítimas que se dieron en los primeros años cincuenta, y que se inscriben, desde luego, en un contexto muy diferente al que aquí hemos tratado. Tras la guerra civil y los «duros años cuarenta» marcados por la miseria, la austeridad y la represión política, el turismo se convirtió en el mejor instrumento del régimen para la recuperación material y moral del país, y al mismo tiempo poner fin al aislamiento internacional³⁸⁷⁸. Una vez superadas las reticencias de los sectores más conservadores, el gobierno español abrió las puertas a un turismo internacional ávido de visitar un país que, entre otros atractivos, se iba especializando en un destino de «vacaciones low cost»³⁸⁷⁹. Si bien es cierto que los viajes turísticos de los años cincuenta fueron un fenómeno eminentemente receptivo, desde la perspectiva española, las escasas iniciativas organizativas internas no dejan de ser un testimonio muy significativo de los «nuevos tiempos». En cuanto al turismo marítimo, se dieron dos tipos de proyectos. Los primeros fueron largos cruceros con un perfil muy elitista. Se trataba casi de una novedad en España, si exceptuamos algunas expediciones de la Compañía Transatlántica en los años de entreguerras³⁸⁸⁰. En la primera mitad de la década de 1950, se llevaron a cabo un total de 10 cruceros con una duración media de 28 días, incluyendo tres expediciones transatlánticas hacia América y dos por el Mediterráneo Oriental³⁸⁸¹. Junto a estos proyectos, se promovieron 5 viajes de breve duración que se desarrollaron principalmente por puertos nacionales. Estos viajes se comercializaron como «cruceros de bolsillo» (figura 6), si bien los precios no eran tan «sumamente moderados» como se quería hacer creer³⁸⁸². El puerto base de las operaciones fue Barcelona, con la excepción de un crucero lineal entre Vigo e Sevilla. Todos los viajes se dieron con motivo de la «inauguración» de tres nuevos buques españoles. El primero inició el 19 de agosto de 1954 a bordo del *Huesca*, según muestra la tabla 5. Con una duración de 5 días, el viaje abarcó dos escalas en Mallorca y una en Ibiza. La iniciativa se repitió consecutivamente los días 23 y 27 de agosto. En abril del año siguiente se dieron los otros dos cruceros con los buques *Playa de Formentor* y *Teruel*. Este último finalizó su travesía en Sevilla durante las festividades de la Semana Santa.

Detrás de estos proyectos estaba la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante. Dicha compañía, que pertenecía al Instituto Nacional de Industria, se había creado en 1943 con el fin de promover la «reconstrucción» y el «crecimiento» de la flota mercante³⁸⁸³. Los cruceros de Elcano tenían dos objetivos. Por una parte, el económico. De acuerdo con las recomendaciones del gobierno, se estimaba que las excursiones a bordo de buques españoles constituirían una

³⁸⁷⁸ Sasha D. PACK: *La invasión pacífica. Los turistas y la España de Franco*, Madrid, Turner, 2009.

³⁸⁷⁹ *Ibid.*, 11.

³⁸⁸⁰ CERCHIELLO: *La evolución de los cruceros...*, 102-118.

³⁸⁸¹ *Ibid.*, 142-156.

³⁸⁸² *La Vanguardia Española*, 14 de mayo de 1954.

³⁸⁸³ Sobre Elcano, José M. VALDALISO: *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.

«estimable fuente de ingreso de divisas»³⁸⁸⁴. Además de ser un «motivo de recreo» para los españoles, los cruceros de bolsillo se diseñaron ante todo para los turistas extranjeros, considerándose que este tipo de iniciativa les resultaría «sumamente» económica.

Figura 6. Anuncio de un crucero de la compañía Elcano (1954)



(Fuente: *La Vanguardia Española*, 26 de agosto de 1954)

Tabla 5. Cruceros de la compañía Elcano (1954-1955)

Año	Día de salida	Noches	Buque	Itinerario	PVP mínimo (pts.)
1954	19 August	4	<i>Huesca</i>	Barcelona, Mallorca, Ibiza, Barcelona	1.000
1954	23 August	4	<i>Huesca</i>	Barcelona, Mallorca, Ibiza, Barcelona	1.000
1954	27 August	4	<i>Huesca</i>	Barcelona, Mallorca, Ibiza, Barcelona	1.000
1955	3 April	7	<i>Teruel</i>	Vigo, Lisboa, Tánger, Sevilla	¿?
1955	7 April	5	<i>Playa de Formentor</i>	Barcelona, Mallorca, Cannes, Barcelona	1.750

(Fuente: CERCHIELLO: *La evolución de los cruceros...*)

El segundo era un objetivo puramente propagandístico. De cara a los extranjeros, estas iniciativas servían para presentar España como un país plenamente europeo, donde se organizaban cruceros por parajes nacionales «acreditados internacionalmente» y a bordo de modernas embarcaciones. Y de cara a los españoles, se trataba de promocionar el programa de construcción naval del Estado por medio de un argumento objetivamente válido como la celebración de unos

³⁸⁸⁴ *Estudios para una Plan Nacional de Turismo*, Madrid, Presidencia del Gobierno, 1952, 79-80.

viajes de placer a bordo de nuevos buques españoles. En este sentido, por lo tanto, los cruceros tenían que respaldar la idea de que el «incremento» y la «modernización» de la marina mercante española seguían «imparables»³⁸⁸⁵. Los medios de comunicación dieron amplia cobertura a esta iniciativa. El noticiario *NO-DO* abrió su edición 609 con las «travesías y escalas» del primer viaje turístico del buque *Huesca* de la Empresa Nacional Elcano³⁸⁸⁶. Pero a pesar de estas proclamas, su programa de nuevas construcciones procedía con enorme dificultad. Las previsiones no se estaban cumpliendo. La flota mercante había conseguido superar los niveles de tonelaje anteriores a la guerra civil tan sólo en 1953, debido sobre todo a la prohibición de adquirir buques en el extranjero. Cabe señalar que las pérdidas de la flota mercante española durante la guerra civil fueron aproximadamente de un 20% en términos de tonelaje, es decir, muy por debajo de la media europea durante el segundo conflicto mundial³⁸⁸⁷. Además, las entregas de las nuevas embarcaciones solían formalizarse con muchos retrasos, en perjuicio de la actividad de los armadores españoles³⁸⁸⁸.

Lamentablemente no hay constancia del número de pasajeros que asistieron a los cruceros de Elcano. Las crónicas portuarias no aportan ninguna información. La compañía pública habló de una «gran aceptación» de público, a la vez que la prensa enfatizaba con la presencia a bordo de «contingentes de turistas de diversas naciones»³⁸⁸⁹. No obstante, lo único cierto es que no hubo más intentos tras los dos cruceros de 1955.

A partir de finales de la década, la tradicional diferencia entre crucerismo elitista y excursionismo popular fue desapareciendo. Debido a la crisis irreversible de los servicios transatlánticos de pasaje, las compañías navieras se vieron obligadas a volcarse en el mercado turístico. La oferta de cruceros registró un aumento exponencial. El nuevo escenario se caracterizó por una disminución de la duración media de los viajes y los precios de venta, lo que dio comienzo a la gradual popularización del fenómeno crucerístico.

³⁸⁸⁵ *ABC* (Madrid), 16 de febrero de 1955; *La Vanguardia Española*, 23 de febrero de 1955.

³⁸⁸⁶ <http://www.rtve.es/filmoteca/no-do/not-609/1482994> (acceso: 20 de junio de 2018).

³⁸⁸⁷ VALDALISO: *La Empresa Nacional...*, 8-10.

³⁸⁸⁸ Entre otros, Compañía Trasatlántica, *Annual Report*, 1948. Naviera Ybarra, *Annual Report*, 1956.

³⁸⁸⁹ Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, *Annual Report*, 1954; *ABC* (Sevilla), 7 de abril de 1955.