

Los albores del crucerismo en la España del siglo XIX (1848-1865)

Cerchiello Gaetano
Universidad de Alicante

Resumen

El desarrollo de la navegación a vapor revolucionó el transporte marítimo a lo largo del siglo XIX, dando lugar a la organización de las primeras excursiones de recreo a mediados de siglo. La necesidad de mejorar la explotación de las nuevas embarcaciones, dedicadas principalmente al transporte de mercancías, impulsó a algunas navieras a buscar ingresos complementarios mediante una práctica del todo desconocida hasta entonces.

Este artículo describe los primeros pasos que dio el crucerismo en España, y para ello se ha utilizado la prensa como principal fuente de la investigación. Su análisis nos aporta una valiosa información sobre la naciente actividad, inicialmente localizada en Barcelona y Mallorca, señalando también cuáles fueron las distintas respuestas del público ante las novedosas iniciativas.

Palabras clave: Turismo, Transporte de viajeros, Transporte marítimo.

Códigos JEL: I3, N7.

Abstract

The development of steam navigation revolutionized shipping throughout the 19th century, leading to the first organization of recreational trips by mid-century. The need to increase benefits from the new ships, previously dedicated to cargo and goods, prompted some companies to seek additional revenue through a practice entirely unknown until then.

This paper describes the first steps taken by the cruiser activity in Spain, and therefore, newspapers have been used as main sources of research. The analysis of this sources provides us with valuable information on those emerging business, initially located in Barcelona and Mallorca, additionally pointing the different responses of the audience about such brand-new initiatives.

Keywords: Tourism, Passenger, Transport, Shipping.

JEL Codes: I3, N7.

Los albores del crucerismo en la España del siglo XIX (1848-1865)¹

Fecha de recepción del original: 29-12-2010; versión definitiva: 26-03-2011

Cerchiello Gaetano

Universidad de Alicante

1. Introducción

En los últimos años se han publicado una gran cantidad de trabajos, y algunos de gran calidad investigadora, sobre los cruceros turísticos. En sintonía con la creciente importancia y dimensión mundial de este fenómeno, también han aparecido escritos que han abordado esta modalidad desde una perspectiva histórica, aportando nuevas e interesantes visiones sobre la evolución del sector.

En cuanto a los orígenes del crucero, que empezó a gestarse en el Reino Unido, buena parte de la contribución historiográfica procede de autores anglosajones, pioneros en esta nueva línea de investigación. Por lo tanto, salvo algunas referencias aisladas a otros contextos geográficos, sus estudios se han dirigido inevitablemente hacia un análisis monográfico del crucerismo británico. Otras importantes aportaciones se han dado en Alemania y Holanda, ayudando a esclarecer el contexto histórico en el que nació la nueva actividad económica. Por el contrario, sus comienzos en España constituyen un campo de estudio prácticamente inédito.

Con el presente artículo se pretende realizar una aproximación, a manera de prólogo, sobre las primeras experiencias en España, aunque somos conscientes de los riesgos que siempre conlleva el análisis de un tema novedoso. Otra dificultad

¹ El autor agradece la colaboración de Enrique Giménez López y José Fernando Vera Rebollo, de la Universidad de Alicante. Al tratarse de un artículo sobre los antecedentes de los cruceros turísticos, términos como viaje y pasajero se repiten inevitablemente con mucha frecuencia. A mediados del siglo XIX, en innumerables fuentes, estas palabras aparecen a menudo escritas también como viage y pasajero, siendo además reconocidas por el diccionario de la Real Academia hasta la edición de 1822. Para evitar inútiles confusiones y reiteradas correcciones mediante el adverbio sic, hemos preferido normalizar el texto y convertir la letra g en j. Asimismo, hemos procedido a normalizar términos como expedición y excursión, ya que en esa época era muy frecuente escribir estas palabras utilizando la letra s en lugar de la x.

[160]

objetiva de esta investigación reside en la escasez de referencias archivísticas adecuadas, sobre todo debido a que el viaje de recreo marítimo fue un suceso muy aislado y puntual en sus inicios. Por este motivo, el trabajo se ha basado principalmente en la prensa escrita, siguiendo, desde esta perspectiva, la línea marcada por la historiografía extranjera. El manejo de esta fuente, sometida a filtro y comprobación para conferirle validez como dato de investigación, resulta imprescindible para reconstruir los antecedentes históricos del crucerismo moderno en España.

2. El transporte marítimo de pasajeros a mediados del siglo XIX

El 16 de agosto de 1848 apareció un singular anuncio en el diario *El Balear*, con el título “Viaje de recreo de Palma a Argel”². Según el aviso, la salida hacia la nueva colonia francesa, a bordo del buque de vapor *Languedoc*, estaba programada para el 3 de septiembre, mientras que el regreso a la isla de Mallorca se fijaba para el siguiente día 8. El anuncio puede considerarse como la primera propaganda de una excursión marítima de recreo en España conocida hasta la fecha.

La empresa Canut y Mugnerot, consignataria del barco francés en Baleares, se dispuso a llevar a cabo el evento tras el éxito de un viaje que se había realizado de Argel a Palma en los primeros días de agosto, cuando el mismo buque había transportado 127 personas “de buen humor” de aquella colonia, con el propósito de pasar un día “de recreo” en la isla de Mallorca, así como los madrileños se dirigían “a Carabanchel u Hortaleza a disfrutar un día de solaz”³.

Dirigiéndose en este segundo caso al “público mallorquín”, los organizadores establecieron que la expedición a la colonia francesa se efectuaría sólo si se alcanzaba el centenar de participantes. Según las fragmentadas noticias de la prensa mallorquina, la programación se retrasó en un primer momento a causa de una pequeña avería. El *Diario Constitucional de Palma* informaba de que el vapor francés, que recorría dos veces al mes la ruta Sète-Argel, se había visto obligado a desplazarse a Tolón “para su reparo”, y por lo tanto “el viaje de recreo anunciado para el [día] 3” tendría lugar finalmente el 12 de septiembre⁴. Sin embargo, pese a la comunicación del capitán del barco divulgada por la prensa mallorquina, en la que se reiteraba la voluntad del armador “para conducir a Argel a los señores suscritos”, el viaje de placer definitivamente no se llevó a cabo⁵. Aunque no se haya hallado alguna noticia irrefutable acerca de su anulación, tras un exhaustivo

² *El Balear*, 16 de agosto de 1848, p. 4. Editado en Palma de Mallorca por primera vez el 1 de junio de 1848, el periódico vespertino se publicó, tal como informa el registro bibliográfico de la Biblioteca Nacional de España, hasta finales de 1856. El anuncio fue también publicado por el *Diario Constitucional de Palma* al día siguiente, p. 4.

³ De los detalles de la visita a Palma del día 6 de agosto de 1848 se hicieron eco diferentes diarios madrileños, como *La Esperanza*, 21 de agosto de 1848, p. 3; *La España*, 22 de agosto de 1848, p. 2; *El Clamor Público*, 23 de agosto de 1848, p. 4; *El Heraldo*, 23 de agosto de 1848, p. 3.

⁴ *Diario Constitucional de Palma*, 30 de agosto de 1848, p. 4.

⁵ Véase el aviso particular “Viaje de Recreo de Palma a Argel”, en *El Genio de la Libertad*, 7 de septiembre de 1848, p. 2.

análisis de los datos de la Capitanía del Puerto de Palma sobre el *movimiento de buques*, no aparece ninguna operación del vapor francés en los días previstos⁶. Si tuviéramos que especular sobre las causas que determinaron su cancelación, todo parece indicar que no se consiguió reunir el número mínimo de 100 participantes entre la ciudadanía mallorquina, o mejor dicho, entre su restringida clase acomodada, la única que por tiempo y dinero podía acceder a esta novedosa modalidad de viaje. Tal como especificaba el anuncio, el precio de la excursión estaba fijado en la cantidad de 30 pesetas por persona y no incluía comida ni alojamiento, limitándose por lo tanto al servicio de transporte, si bien se ponía a disposición de los pasajeros una fonda “bien provista de todo lo necesario a precios equitativos”⁷. Se trataba por tanto de una suma muy significativa para aquella época, si tenemos en cuenta que 30 pesetas en 1848 podían equivaler por ejemplo a cerca de dos cuarteras de trigo⁸. Por otro lado, las reincidentes averías del vapor *Languedoc* —una de ellas, como sabemos, determinó un primer aplazamiento de la programación— no facilitaron la labor de los organizadores ante su reducida clientela, del todo desconocedora de excursiones marítimas y aún más si se trataba de embarcarse en una aventura de seis días y más de treinta horas de travesía⁹.

No hay que olvidar que nos encontramos a mediados del siglo XIX: el flujo marítimo de pasajeros es un hecho muy limitado y constituye sólo un complemento al negocio del transporte de mercancías. Los buques comerciales estaban diseñados con esta finalidad, dejando sólo un pequeño espacio para el pasaje. En algunos casos, como se ha señalado, entre los escasos pasajeros a bordo de los veleros de la época, se encontraban solamente los mercaderes junto a sus mercancías¹⁰. En resumen, la demanda era muy escasa y el medio de transporte, poco adecuado. La expedición a Argel, por lo tanto, hay que encuadrarla dentro del intento que algunas navieras de la época empezaron a llevar a cabo para fomentar el transporte de personas y especializarse en el tráfico de pasaje.

Lo que facilitó esta labor fue, sin duda, el avance tecnológico que experimentó la industria marítima tras la aplicación del vapor a la propulsión de los barcos. La

⁶ Según los datos de la sección “Capitanía de este Puerto” publicados por el *Diario Constitucional de Palma*, ediciones del 6 y 26 de septiembre de 1848, p. 4, el *Languedoc* transitó por dicho puerto sólo los días 3 y 23 de septiembre y en ambos casos transportaba carga y pasajeros procedentes de Francia. Tras la información aparecida el día 7 de septiembre de 1848 en *El Genio de la Libertad*, p. 2, ningún diario de la isla volverá a dar noticias sobre el viaje, confirmando por lo tanto nuestra impresión.

⁷ *El Balear*, 16 de agosto de 1848, p. 4.

⁸ La cuartera era una medida para áridos utilizada en Cataluña y Baleares; la de trigo solía oscilar, según la zona, en torno a los 70 litros.

⁹ Sólo en aquel verano y unas pocas semanas antes de publicarse el anuncio, la prensa mallorquina había dado noticia de otra avería que sufrió el vapor francés en Argel, obligándole a modificar su calendario; cfr. *El Balear*, 1 de agosto de 1848, p. 4. En línea general, los buques de vapor experimentaron muchos problemas al comienzo de su actividad, que sólo se fueron atenuando en los últimos decenios del siglo XIX, en virtud de las mejoras tecnológicas aportadas. Una de ellas fue la utilización del condensador de superficie, que garantizaba el uso del agua destilada en las calderas del motor, en lugar del agua salada, tan perjudicial para éstas. Sobre este tema, Valdaliso (1992), p. 64.

¹⁰ Pulido Begines (2003), p. 990.

[162]

navegación a vela fue gradualmente sustituida por los motores de vapor a lo largo del siglo XIX, aunque la presencia de los nuevos buques empezó a generalizarse en España sólo a partir de la década de 1860¹¹. Además, cabe señalar que la gran mayoría de los buques de vapor de matrícula española eran de procedencia extranjera, siendo construidos principalmente en astilleros británicos. De hecho, mientras los veleros mercantes de matrícula española se construían en su gran mayoría en astilleros nacionales, el atraso técnico y la falta de mano de obra cualificada, entre otros motivos, impidieron la creación de una moderna industria de construcción naval capaz de competir con los astilleros extranjeros a lo largo del siglo XIX. Relevante para este propósito es la información que nos aporta Benito Alzola relativa al año 1883: sobre un total de 407 buques de vapor españoles de más de 50 toneladas, 341 eran de fabricación inglesa¹².

No es casual, por lo tanto, que los antecedentes históricos del crucerismo se remonten al comienzo de la década de 1840 en Gran Bretaña, con la organización de las primeras excursiones de placer en barcos de vapor¹³. A su hegemonía y liderazgo tecnológico en el negocio marítimo hay que añadir, por un lado, la mayor familiaridad de sus clases acomodadas con la afición a los viajes, y por otro, la labor de organización y comercialización de las primeras agencias de viajes inglesas, que desde el comienzo se situaron en este novedoso mercado. A este propósito, algunas guías especializadas del sector consideran que el primer proyecto de un crucero turístico fue el que apareció en 1835, en la revista escocesa *Shetland Journal*, en la que se hacía referencia a un viaje de dos semanas desde el norte de Escocia, con un itinerario no bien precisado que incluía las islas Shetland, Islandia y Feroe¹⁴. En realidad, la mayoría de los estudiosos se inclina por catalogar este anuncio como un “dummy advertisement”¹⁵, divulgado por el propio director de la revista, Arthur Anderson, que unos años después se convertiría en cofundador y primer Director General de la naviera inglesa Peninsular and Oriental Steam

¹¹ Según los datos del Ministerio de Marina, en el año 1858 la flota mercante española contaba con 6.715 buques de vela por un total de 449.436 toneladas, mientras que el número de buques de vapor ascendía a 68 por un tonelaje de 13.369, y con un aumento de 44 unidades respecto al año 1848. Cfr. Junta General de Estadística (1858), tablas 638 y 639. No hay unanimidad en la historiografía acerca del momento en el que la navegación a vapor empezó a ser mayoritaria en España. Hay quienes consideran, entre ellos Valdaliso (1992), p. 79, que sólo en el año 1883 se produjo definitivamente el adelanto, cuando por primera vez el tonelaje de los barcos de vapor superó al de los de vela. Sin embargo, según García López (2007), p. 168, “no es congruente” utilizar como parámetro el tonelaje, porque aunque las unidades de arqueo son las mismas, en realidad “el tiempo empleado en los recorridos y maniobras de un buque de vapor es mucho menor que el de vela, por lo que el tonelaje debe ponderarse como un factor de corrección que lo tenga en cuenta”.

¹² Datos de Benito Alzola citados por Frax Rosales y Matilla Quiza (1994), p. 98, y Valdaliso (1992), p. 74. Sobre la escasa competitividad de los astilleros españoles y los motivos que explican el “deterioro de la posición competitiva de la flota mercante española”, véase Valdaliso (2001), pp. 57-58.

¹³ Dawson (2000), p. 10, y Withey (1997), p. 168.

¹⁴ Entre ellas, la prestigiosa guía *Berlitz* de Douglas Ward (2009), p. 36.

¹⁵ Se prefiere dejar el texto original al tratarse de una expresión idiomática, cuya traducción libre al castellano más apropiada en este contexto podría ser “propaganda ficticia”.

Navigation Company¹⁶. Dicho viaje, desde luego, nunca se efectuó. Asimismo, parece ser que tampoco logró realizarse el otro célebre cruceo mencionado puntualmente por la historiografía del sector. Nos referimos al viaje organizado por el armador alemán Sloman, cuyo programa, divulgado en enero de 1845 por el periódico *Leipziger Illustrierte Zeitung*, se limitaba exclusivamente a “personas de intachable reputación y buena educación”, brindándoles la oportunidad de conocer los “hermosos paisajes” de Tenerife, Río de la Plata, Valparaíso, Manila, Singapur y Cabo de Buena Esperanza, entre otros, antes de volver a Hamburgo¹⁷.

Entre las grandes ventajas que proporcionaba la navegación a vapor, cabe destacar ante todo su mayor velocidad y con ello la reducción de las distancias. En nuestro caso, por ejemplo, el buque de vapor *Languedoc* conseguía cubrir el tramo Argel-Mallorca en un tiempo de 17 horas; al contrario, la duración de un velero en la misma travesía variaba considerablemente en función de las condiciones de viento y mar, siendo de todos modos no inferior a los dos días, si dichas condiciones eran las más favorables¹⁸. La propulsión de los motores garantizaba por lo tanto una mayor regularidad en las travesías, a la vez que una mejor maniobrabilidad, pudiendo atenuar los caprichos de la meteorología. Por el contrario, como reflexionaba un anónimo reportero del *Diario de Barcelona* en 1855, con la navegación a vela “nunca puede calcular[se] á punto fijo si será larga o corta, aunque estén muy cercanos los puntos de arribada y el punto de salida”¹⁹. En virtud de esto, las navieras de vapor se hicieron con los servicios oficiales del transporte de la correspondencia, o mejor dicho, con las subvenciones públicas instituidas a este fin, creándose las primeras líneas regulares tanto en el tráfico de cabotaje como en el oceánico. Más allá de ser unos simples ingresos extra, estos subsidios representaron la fórmula más eficaz para cubrir los elevados costes de explotación que el nuevo medio de transporte implicaba, debido principalmente a la ingente cantidad de carbón necesaria para desplazarse. Un ejemplo aproximado de este consumo son las 4 toneladas de carbón por hora que gastaba el *Reina María Cristina*, sin

¹⁶ Incluso Howarth y Howarth (1987), p. 47, autores de un valioso trabajo sobre la historia de dicha naviera (hoy en día P&O), quienes consideran que Arthur Anderson fue el primero que tuvo la original idea acerca de los cruceos, escriben que éste incluyó varios anuncios ficticios para “llenar el espacio vacío” del primer número de su revista. Sobre este tema, véase también Cartwright y Harvey (2004), p. 11; De Goey (2005), p. 93.

¹⁷ El anuncio del viaje traducido al idioma inglés, en Dawson (2000), p. 9. Cfr. también Cartwright y Harvey (2004), pp. 10-11; De Goey (2005), pp. 93-94; Murias López (2002), pp. 14-15.

¹⁸ La embarcación a vela que más frecuentemente transitaba por el puerto mallorquín en aquella época era el laúd, pequeño buque de un solo palo con vela latina, muy parecido al falucho. En virtud de los datos de la Capitanía del puerto de Palma publicados por la prensa de la isla, podemos apreciar que en algunos casos la travesía en un barco de vela de aquellos años desde la colonia francesa podía durar incluso más de una semana.

¹⁹ “Navegación de vapor trasatlántica”, *Diario de Barcelona*, 6 de septiembre de 1855, p. 7111. La navegación a vapor empezó a ser competitiva también en las rutas oceánicas tras la introducción de importantes innovaciones tecnológicas. Entre ellas, la incorporación de la hélice en lugar de la rueda de pala, reduciendo de tal manera los inconvenientes en caso de elevado oleaje, y el uso del hierro como materia prima de los cascos de las embarcaciones, disminuyendo los riesgos de incendios y aumentando la capacidad de carga; cfr. Valdaliso (1992), pp. 63-66.

[164]

carga ni pasajeros, a una velocidad media de 18 nudos, según el acta de las pruebas oficiales a la que fue sometido en abril de 1889, antes de operar como buque-correo a las Antillas²⁰. Un gasto muy considerable, aún más si tenemos en cuenta que el citado barco español, construido en astilleros británicos, disponía de un motor de triple expansión, una de las principales mejoras tecnológicas de finales de siglo, entre cuyas virtudes figuraba la notable reducción del consumo de este combustible²¹. Por último, la generalización de los motores de vapor produjo un aumento considerable de las dimensiones de los buques y con ello una mayor capacidad para el transporte, ampliando así el volumen de negocio. Y aunque el espacio destinado al alojamiento, sobre todo en las primeros decenios, solía ser más bien escaso, dejando poco sitio para los minúsculos camarotes por la presencia de calderas, maquinaria y almacenes de carbón, no cabe duda de que las inversiones en el nuevo medio de transporte garantizaron un paso decisivo para impulsar el desplazamiento de pasajeros y fomentar los viajes de diversión²².

La tabla siguiente muestra una resumida estimación del movimiento marítimo portuario de Palma de Mallorca en el tercer trimestre de 1848, según el tipo de embarcación.

Cuadro 1. Total de buques fondeados

	Total de operaciones	Total de pasajeros	Total de operaciones desde Barcelona	Total de pasajeros desde Barcelona
A vela	224	806	34	218
A vapor	12	372	7	177

Fuente: Elaboración propia a partir de los Boletines de la Capitanía del puerto de Palma

Si la presencia de los buques de nueva tecnología era más bien testimonial (5%), el número de sus pasajeros ya alcanzaba casi un tercio del total. No obstante, teniendo en cuenta que buena parte del pasaje procedía de las cercanas islas de Ibiza y Menorca, en cuyas rutas sólo navegaban veleros, resultan más significati-

²⁰ Museo Marítimo de Barcelona (MMB), Fondo Compañía Trasatlántica, caja 38. Se agradece la colaboración de Enric García i Domingo y Pilar Cuerva Castillo del Centro de documentación marítima y Archivo general del MMB.

²¹ MMB, Fondo Compañía Trasatlántica, caja 38. El aprovechamiento de la energía del vapor no sólo se limitó al medio de transporte, sino que conllevó una general transformación en la actividad portuaria de la época. Sáenz Ridruejo (1994), p. 101, nos recuerda que las máquinas de vapor se fueron introduciendo paulatinamente en la construcción de los muelles y en el dragado, así como en la carga y descarga de los barcos.

²² Como escribía el anónimo cronista del *Diario de Barcelona*, aunque en aquella época los españoles no tenían “afición a los viajes” como los ingleses, ésta aumentaría “más visiblemente, si las comunicaciones fuesen rápidas y cómodas”. Así que en España, por “no sufrir las molestias de un largo viaje” en los buques de vela, había que resignarse a no ser “viajadores”; cfr. “Navegación de vapor trasatlántica”, *Diario de Barcelona*, 6 de septiembre de 1855, p. 7112.

vos los datos relativos al tráfico procedente de Barcelona, principal puerto de conexión con la Península y en cuyo trayecto operaban ambos tipos de embarcación desde 1834. Es evidente que en esta ruta, pese a la parquedad de sus operaciones, los barcos de vapor ya absorbían antes de mitad de siglo una parte considerable del tránsito de pasajeros.

3. El vapor *Ebro* y el crucero a las Baleares de 1854

Unos años después de la malograda excursión del *Languedoc* a la colonia de Argel, aparecieron en España otros intentos de viajes marítimos de recreo. Dada la total inexistencia de agencias de viajes u otras figuras empresariales especializadas, aquí la iniciativa fue únicamente de las nuevas navieras de vapor que se fueron constituyendo en aquellos años, a diferencia de lo que estaba ocurriendo en el Reino Unido. Cabe recordar, a este propósito, que la aparición del vapor supuso una transformación drástica no sólo en la navegación propiamente dicha, sino también en la estructura y organización de las empresas del sector marítimo. La necesidad de capital para financiar la creación y el desarrollo de la actividad, cuyos costes eran mucho más elevados que los de una naviera de vela, determinó ante todo un cambio en su forma jurídica. Los nuevos navieros se fueron constituyendo en sociedades mercantiles con el objetivo prioritario de facilitar la captación de dichos recursos²³. De tal manera, se fueron adoptando modelos de gestión y financiación empresariales que ya se habían implantado en el Reino Unido, aunque en realidad, según algunos autores, la influencia británica en la expansión del transporte marítimo español fue mucho más allá. No sólo se importaron tecnología, modelos de empresa y nuevas formas de explotación del buque, sino que parte del capital que financió este proceso en España procedía de las cercanas islas británicas²⁴.

Un fuerte crecimiento en el ámbito de la emergente navegación a vapor se produjo sobre todo en Barcelona, donde llegaron a matricularse 18 de los 44 nuevos buques con bandera española entre los años 1848 y 1858²⁵. La aparición de nuevos armadores refleja también el interés que algunos importantes hombres de negocios locales mostraron por el nuevo medio de transporte, y cuya participación ponía aún más de manifiesto las diferencias estructurales con los tradicionales

²³ Sociedades en comandita simple o por acciones fueron los principales modelos que se adoptaron inicialmente, mientras que en los decenios siguientes la mayoría de las navieras ejercieron como sociedades anónimas. García López (2007), p. 155, señala que “ya no era posible mantener la antigua organización de la vela, en la que los comerciantes se convertían en armadores de un buque, e incluso iban a bordo del mismo mandándolo como capitanes”.

²⁴ Por ejemplo, Valdalisó (2007) explica que el beneficio era mutuo: por una parte, los armadores españoles accedían a un capital indispensable para financiar su actividad, y por otra, las empresas extranjeras entraban en un mercado reservado por ley a los nacionales (sobre todo antes de la reforma liberal de 1868) para extender sus redes comerciales.

²⁵ Junta General de Estadística (1858), tabla 639.

[166]

navieros de vela catalanes²⁶. Uno de los ejemplos más evidentes de este cambio fue la sociedad en comandita Pablo María Tintoré y Compañía. Creada con el propósito de establecer un servicio de transporte entre España e Inglaterra, la nueva naviera empezó formalmente sus operaciones el 1 de marzo de 1854, inaugurando el servicio de línea Liverpool-Barcelona²⁷. Ese día, su primer buque, el *Ebro*, salió del puerto de la ciudad inglesa transportando, entre otra mercancía, cuatro locomotoras destinadas a la línea de ferrocarril de Granollers, en construcción en ese momento. Tras efectuar varias escalas programadas en otros puertos españoles, el nuevo vapor llegó finalmente a Barcelona el 13 de marzo siguiente²⁸. En cuanto a sus características técnicas, se trataba de un buque de 61 metros de eslora, con casco de hierro y movido a hélice, convirtiéndose así en uno de los primeros con este sistema de propulsión que se matriculó en la capital catalana. Su motor tenía una fuerza de 200 CV y su porte estaba estimado en 453 toneladas totales *Ciscar*²⁹.

²⁶ Rodrigo y Alharilla (2007), p. 85, escribe que los navieros de vela catalanes eran en realidad “comerciantes, grandes comerciantes, cuya actividad como importadores y exportadores de mercancías les había hecho necesitar la compra o construcción de uno o varios buques, en los que poder transportar sus cargamentos”. Por el contrario, los nuevos navieros de vapor eran “hombres de negocio, que desarrollaban una función empresarial específica, diferente de la estrictamente comercial”.

²⁷ Nacida formalmente el 28 de noviembre de 1852, en el “pacto” noveno de la escritura de constitución de la compañía se establecía como necesaria la “aprobación y acuerdo” de una “comisión consultiva” para que el gestor de la empresa, Pablo María Tintoré, pudiera “fijar y variar el itinerario” de los vapores, “determinar las tarifas de fletes y pasaje”, así como “nombrar y despedir a los capitanes de los buques y consignatarios en los puntos que sean necesarios”. Cfr. Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona, José Falp, 1852, folios 396-403. Sobre las primeras navieras de vapor catalanas, véase el detallado ensayo de Rodrigo y Alharilla (2007), que por primera vez cita esa fuente notarial. El autor además subraya que “la totalidad del capital fundacional de la naviera Tintoré era capital español”, desmintiendo en este sentido a Valdalisó (1992), p. 82, quien afirma que dicha compañía “también estaba controlada por capital británico”.

²⁸ “Embarcaciones entradas desde las doce del medio día [sic] hasta el anochecer de ayer”, *Diario de la Tarde*, 14 de marzo de 1854, p. 6. La información del diario vespertino coincide con la publicada por otros periódicos barceloneses de la época (entre ellos, *El Áncora* y el *Diario de Barcelona*) y por *Fomento. Revista de agricultura, industria, comercio y obras públicas*, 15 de marzo de 1854, p. 224.

²⁹ *Información sobre...* (1879), p. 256. El dato de la Comandancia de Marina de Barcelona relativo al tonelaje del buque *Ebro* no coincide con la información del Ministerio de Marina (1871), p. 30, que estimaba la capacidad del barco en 290 toneladas. Más que un error de transcripción, en realidad, se trataría de un error de medida, ya que antes de la adopción del método internacional de arqueo (diciembre de 1874), los buques españoles “estaban muy mal medidos”, tal como reconocía la entidad barcelonesa. En primer lugar, a falta de una normativa oficial, los arqueadores a menudo no especificaban si la medición se refería al tonelaje total o al tonelaje neto para la carga. Además, hay que tener en cuenta que la medición del tonelaje de los buques solía llevarse a cabo mediante el método *Ciscar* o *español*, cuyos criterios de medición solían ser muy diferentes respecto a los realizados con el nuevo sistema internacional, *Moorsom*, siendo en este último caso, $1 t = 2,832 m^3$. Por todo ello, la exactitud de los datos relativos al tonelaje de los buques de esa época está en entredicho y sobre todo imposibilita una comparativa con los barcos matriculados en otros países. Para hacernos una idea sobre la imposibilidad de equiparar los dos métodos de arqueo, tomamos el caso de los datos relativos a dos buques vapores matriculados en Barcelona a mediados de 1850, el *América* y el *Tajo*. Para el primer barco, resulta que el tonelaje total *Ciscar* es de 736, mientras que el arqueo *Moorsom*, lo medía en 776. Para el segundo buque, los datos consignados por los arqueadores, relativos siempre al tonelaje total, indicaban 598 toneladas *Ciscar* y 832 toneladas *Moorsom*. Cfr. *Información sobre...* (1879), pp. 231-

Tras la llegada del vapor al puerto de la ciudad condal, el barco fue objeto de una visita guiada, en la que participaron algunos representantes de la prensa local. Más allá de la finalidad obviamente promocional del acto y su consecuente publicidad en los medios de información, resultan llamativas algunas de las impresiones que suscitó el “magnífico” buque de hierro. La cámara de popa destinada a los pasajeros resultaba ser “muy hermosa y adornada con elegancia y buen gusto”, lo que le confería “mayor realce” y sin perjuicio de “aquellas comodidades que son apetecibles en un viaje por mar”. Se destacaban igualmente la “sencillez” de la maniobrabilidad y su tecnología, y asimismo se hacía hincapié en la seguridad que había demostrado durante su primer viaje de Liverpool, cuando “a pesar del tiempo borrascoso y del fuerte levante” que se había encontrado, su “máquina” no había errado “un ápice de su movimiento ordinario, resultando ser un vapor a hélice muy sólido”³⁰. También a su paso por Tarragona en su tercer viaje, el *Ebro* causó una favorable sensación en un diario local, en el que se invitaba por tal motivo a los vecinos a “observar de cerca su moderna construcción y capacidad”³¹.

Poco más de tres meses después de la apertura de la citada línea Liverpool-Barcelona, la compañía Tintoré dispuso la promoción de un viaje “puramente de recreo” a las islas Baleares, “esos hermosos jardines que la mano de Dios ha levantado del seno de nuestras aguas”³². Con este propósito, se editó repetidas veces un anuncio en los principales periódicos barceloneses, informando sobre la realización de un viaje para Mahón y Palma a bordo del *Ebro*, cuya salida estaba prevista para el 23 de junio. Asimismo, se especificaba que el buque mercante no transportaría carga, siendo exclusivo para pasajeros³³. No obstante, a causa de un retraso en la llegada del barco procedente de Liverpool, la programación finalmente sufrió una modificación³⁴. El *Diario de Barcelona*, en la edición matinal del 21 de junio, informaba sobre lo siguiente:

257. Para una aclaración sobre los métodos de arqueo, véanse Hernández Molina y Piniella Corbacho (1994) y Frax Rosales (1994).

³⁰ “Vapor Ebro”, *Diario de la Tarde*, 17 de marzo de 1854, p. 5. El mismo artículo se publicó íntegramente en otros periódicos, algo bastante usual en la época, cuando los distintos diarios destacaban algunas de las noticias procedentes de otras fuentes, sobre todo las editadas en otras ciudades. Cfr. *El Heraldo*, edición de Madrid del 30 de marzo de 1854, p. 3; *El Genio de la Libertad*, 11 de abril de 1854, p. 3.

³¹ *Diario de Tarragona*, 11 de abril de 1854, p. 2, y *El Clamor Público*, 15 de abril de 1854, p. 3.

³² “Viaje de recreo”, *El Áncora*, 17 de junio de 1854, p. 1180, y *La España*, 5 de julio de 1854, p. 2.

³³ El anuncio en el *Diario de Barcelona*, 11 de junio de 1854, p. 4207, y *Diario de la Tarde*, 13 de junio de 1854, p. 7. Informaciones sobre el viaje también en el ultra católico diario barcelonés, *El Áncora*, 17 de junio de 1854, p. 1180.

³⁴ Procedente de Valencia, donde efectuó su última escala, el *Ebro* fondeó en Barcelona el día 23 de junio; cfr. “Embarcaciones llegadas al puerto en el día de ayer”, *El Áncora*, 24 de junio de 1854, p. 1301.

VIAJE DE RECREO A LAS ISLAS BALEARES

El hermoso vapor español Ebro saldrá el miércoles 28 a las 6 de la tarde para Mahón y Palma. Saldrá de Mahón el sábado al salir el sol para llegar a Palma por la tarde. Quedará en Palma hasta el domingo al anochecer, llegando a Barcelona el lunes por la mañana. Admite sólo pasajeros. Se despacha por D. Pablo M. Tintoré, calle del Call, esquina a la plaza de la Constitución³⁵.

Finalmente, “este ligero” retardo no impidió que el buque mercante, bajo el mando del capitán Ignacio Soler, zarpara desde el puerto de la ciudad condal, la tarde del 28 de junio de 1854, rumbo a las Baleares, “donde tantos recuerdos existen de las antiguas glorias catalanas”. Como enfáticamente subrayaba *El Áncora*, se trataba de una “ocasión” que no podía “ser más propicia” para “visitar aquellas encantadoras islas”, en especial para quienes no tenían “obligaciones personales”³⁶. Según la crónica de la prensa, refrendada por la información sobre el tráfico portuario, se realizó un viaje de seis días antes de regresar a Barcelona la mañana del 3 de julio³⁷. A bordo del barco viajaron desde la capital catalana 75 pasajeros, acomodados en cubierta o en las cámaras de popa y proa. De acuerdo con el nuevo programa, el *Ebro* efectuó dos largas escalas, noches incluidas, en Menorca y Mallorca, donde una parte del “crecido” número de viajeros, quienes no disponían de camarote, prefirió buscar un sitio donde establecerse. Pero mientras que en Mahón “hallaron toda clase de comodidades”, bien distinto fue lo que les ocurrió en Palma. Allí, la “mayor parte” tuvo sus dificultades incluso para encontrar alojamiento, ya que el número de fondas, “si bien bastante en circunstancias normales, para atender a las necesidades de un país en que tan escaso es el número de transeúntes”, demostró ser “reducido” ante la llegada de un grupo tan notable. Finalmente, el problema fue solucionado gracias a la “fina atención” de los residentes y quienes no dispusieron de una plaza en alguna casa de huéspedes, obtuvieron una colocación “más o menos cómoda” en hogares privados³⁸. Pese a esta circunstancia, los viajeros se mostraron “muy satisfechos” de la experiencia, haciendo énfasis en “las bellezas naturales” como el “agrado y cortesía” de los isleños³⁹. Entre los pasajeros que se desplazaron a las Baleares, estaban “los propietarios del buque” y el ex presidente de la República de Uruguay, Manuel Oribe, quien desde hacía unos meses se encontraba en exilio en la ciudad condal⁴⁰.

³⁵ *Diario de Barcelona*, 21 de junio, p. 4460. El mismo anuncio también en el *Diario de la Tarde*, 21 de junio de 1854, p. 7.

³⁶ “Viaje de recreo”, *El Áncora*, 23 de junio de 1854, p. 1276.

³⁷ Según la información de la vigía marítima del puerto de Barcelona, el “vapor mercante español *Ebro*”, procedió a “fondear a las once de la mañana” del día 3 de julio; *Diario de Barcelona*, 4 de julio de 1854, p. 4777.

³⁸ *El Balear*, 2 de julio de 1854, p. 2. Véase también el resumen de la crónica en *La España*, 9 de julio de 1854, pág. 2.

³⁹ *El Genio de la Libertad*, 10 de julio de 1854, p. 2.

⁴⁰ *El Balear*, 2 de julio de 1854, p. 2. El periódico mallorquín no especifica quiénes de los socios de la naviera formaban parte efectivamente de la expedición y si entre ellos estaba el mismo gerente. En cuanto al General Oribe, el que fue sucesor de Rivera a la presidencia de la República de Uruguay,

Mientras los visitantes disfrutaban de las “deliciosas islas”, parece ser que el *Ebro* seguía causando admiración entre los hombres de la época. Dada “la ocasión de visitar minuciosamente el hermoso buque”, un anónimo reportero local expresó su estupor por el nivel que se estaba consiguiendo en las “construcciones de esta especie”, principalmente en cuanto a su “interior”, más bien “parecido en comodidades y elegancia a las que ricos aposentos suelen ofrecer”. Por todo ello, no dudó en definirlo como “el bello ideal de los palacios flotantes”, utilizando así una comparativa muy frecuente y más propia de las crónicas de los viajes marítimos de finales de siglo⁴¹.

Tal como demuestran los datos del tráfico marítimo, el *Ebro* también embarcó otros pasajeros en el puerto de Palma, segunda y última parada del viaje de placer, antes de zarpar hacia Barcelona. En la prensa diaria mallorquina, de hecho, se habían previamente publicado horario y demás información sobre la salida del barco, incluidos los precios del pasaje de Palma a Barcelona, siendo de 25 pesetas en cámara y 15 en cubierta. La iniciativa de la naviera organizadora, dirigida a rentabilizar la operación, fue bastante frecuente en los primeros cruceros de vapor en España, cuando en algunos tramos se solían añadir a los excursionistas, otros pasajeros o mercancías⁴².

4. Los paseos marítimos

En el tercer cuarto del siglo XIX empezaron a realizarse en España también los primeros paseos marítimos en vapor. Con esta expresión nos referimos a las excursiones de una sola jornada sin pernoctación, siendo generalmente dirigidas a la visita organizada de algún lugar cercano, ubicado a pocas millas del puerto de salida, o para presenciar algún suceso importante.

Esta práctica, hoy en día comúnmente definida como crucero de un día, suponía para la naviera algunas ventajas respecto a los viajes de mayor duración. Aparte de las dificultades objetivas en organizar y llevar a cabo largos cruceros, los paseos marítimos conllevaban pocos riesgos y constituían asimismo una buena forma para rentabilizar el negocio. En primer lugar, se eliminaba cualquier riesgo

había llegado a Barcelona, procedente de Montevideo, exactamente el 15 de diciembre de 1853, tras 52 días de travesía a bordo de la corbeta española *Restauración*. Cfr. “Embarcaciones llegadas al puerto en el día de ayer”, *El Áncora*, 16 de diciembre de 1853, p. 1174.

⁴¹ *El Genio de la Libertad*, 2 de julio de 1854, p. 2. El vapor *Ebro* se pasó a la matrícula de Menorca en 1877 con el nuevo nombre de *Puerto Mahón*, tras ser adquirido por la Sociedad Mahonesa de Vapores, que lo destinó al transporte de correspondencia y pasajeros entre Mahón, Palma y Barcelona. Sucesivamente, en 1898, pasó a formar parte de la flota de la naviera mallorquina Unión Comercial, Compañía de navegación a Vapor, siendo a partir de entonces su nombre el de *Palma*. Cfr. *Información sobre las consecuencias...* (1879), pp. 256-257; Ministerio de Marina (1893), pp. 44-45; Sampol Isern (1988), pp. 155-158.

⁴² Los datos de la Capitanía del Puerto de Palma publicados por *El Genio de la Libertad*, ediciones del 2 y 4 de julio de 1854, pp. 3-4, señalan que 75 pasajeros llegaron a Palma el día 1 de julio a bordo del *Ebro*, mientras que el día siguiente fueron 82 los que se embarcaron hacia Barcelona. Los importes de los pasajes de Palma a Barcelona, en *El Genio de la Libertad*, 1 de julio de 1854, p. 4.

[170]

de alterar la regular actividad del buque, siendo más fácil encontrar un hueco en su programación, incluso si se trataba de aplazar el viaje por las adversas condiciones meteorológicas, avería del barco u otra causa ajena a la voluntad del armador. Se utilizaría el medio de transporte para un corto desplazamiento al efectuarse algún domingo u otro día festivo, como en la práctica ocurrió, sin ninguna necesidad de modificar su calendario de operaciones. Al mismo tiempo, podían organizarse incluso en época de mayor actividad del barco, como en verano, y conseguir por ello una mayor afluencia de público. Por otro lado, dada la brevedad de la travesía y con ello la no inclusión de las noches a bordo, se hacía posible el transporte de un mayor número de clientes, distribuyendo el pasaje en cubierta u otros espacios del barco. No hay que olvidar, de hecho, que los vapores de aquella época solían ofrecer un número limitado de camarotes, que además eran pequeños y generalmente incómodos, resultando, desde esta perspectiva, más apropiados para desplazamientos de corta duración. La posibilidad de dirigirse a un público más amplio y diversificado representaba otra fortaleza de esta modalidad. La disminución de todo tipo de gasto (carbón, tasas portuarias, manutención, etc.) se traducían en un precio de venta más asequible, favoreciendo la relación con otros miembros de las capas altas de la sociedad. Por lo tanto, teniendo en cuenta que la brevedad del evento abría la puerta también a quienes no estaban del todo libres de obligaciones personales, no es de extrañar que la respuesta del mercado a estas actividades fuera muy significativa en términos numéricos, como algunas fuentes nos indican. De hecho, las iniciativas ocasionales de esa época se convertirán en un recurso muy difuso en los primeros años del siglo XX, sobre todo en Barcelona, donde otras sociedades, además de las navieras, asumirán su labor organizativa.

Las primeras y fragmentadas noticias sobre la organización de un paseo marítimo en vapor proceden justo de la capital catalana y hacen referencia a dos excursiones para el sábado 8 y domingo 9 de septiembre de 1855, cuyos destinos eran respectivamente Sitges y Villanueva. En ambos casos, el desplazamiento se llevaba a cabo a bordo del pequeño vapor *Villa de Sueca*, recién construido y destinado a operar posteriormente por el canal de la Albufera en Valencia⁴³. Las salidas estaban previstas para las seis de la mañana con retorno “en la tarde”, y tal como especificaba el anuncio, algo bastante usual en aquella época, las actividades se llevarían finalmente a cabo si las condiciones meteorológicas lo permitían.

Mejor constancia tenemos de otra iniciativa realizada en el invierno siguiente en el archipiélago balear. La Empresa Mallorquina de Vapores, nueva naviera que se había constituido en Palma en 1855 bajo la dirección de Jaime Miró-Granada y Bosch⁴⁴, promovió un breve “viaje de recreo” a la cercana isla de Cabrera para

⁴³ “Viaje de recreo para Sitges y Villanueva” en *Diario de Barcelona*, 5 de septiembre de 1855, p. 7091. Un anuncio parecido también en *El Ancora*, 6 de septiembre de 1855, p. 1082. Según informó posteriormente el *Diario Mercantil de Valencia*, 16 de septiembre de 1855, p. 1, el nuevo barco con casco de hierro zarpó desde Barcelona para llegar a Valencia el 13 de septiembre.

⁴⁴ Hijo de un importante armador de Mallorca, el fundador y primer director de la compañía naviera es quizás uno de los mejores representantes de la nueva generación de navieros que apareció a mitad de siglo y que destacó por sus innovadoras visiones empresariales. Ocupó diferentes cargos en

el domingo 17 de febrero de 1856, “con el fin de complacer a las muchas personas que lo han solicitado”. Siempre y cuando el tiempo fuera “bonancible”, el embarque tendría lugar desde el muelle nuevo del puerto de Palma a las ocho de la mañana, mientras que el regreso finalizaría “al anochecer” del mismo día. Por el contrario, en la eventualidad de que el mal tiempo no lo consintiera, el viaje se “efectuar[í]a el domingo siguiente”⁴⁵.

La mencionada solicitud del público mallorquín se había hecho manifiesta unos días antes, con ocasión de la llegada a la isla del nuevo buque, el *Rey D. Jaime I*. Construido en astilleros londinenses, el vapor había atracado por primera vez en el puerto de Palma el 4 de febrero, causando la “admiración” del “numeroso concurso” que había acudido “ansioso” para presenciar su entrada. De este acontecimiento se hizo amplio eco la prensa diaria local, destacando el habitual entusiasmo que solían generar los barcos de moderna construcción por aquellas fechas⁴⁶. Con la incorporación del nuevo buque a la flota de la marina mercante balear, se confiaba no sólo en garantizar una mayor “puntualidad” en la comunicación con la Península, sino también en satisfacer la “afición a los viajes” de los mallorquines. El convencimiento se basaba en las características técnicas del barco, como la “solidez” de su casco de hierro o la “fuerza” de sus máquinas de 200 CV, permitiéndole superar los 12 nudos a la hora en su travesía desde Inglaterra, una velocidad muy superior a la que alcanzaban los otros vapores de la isla. Aún más, se hacía hincapié en lo “espaciosas y cómodas” que resultaban estar diseñadas las cámaras, algo que se consideraba “necesario” para que fueran “menos sensibles las incomodidades” que padecían los viajeros durante las travesías marítimas⁴⁷.

A causa de las inclemencias meteorológicas, el paseo a Cabrera se realizó finalmente el domingo 24 de febrero. “Tratándose de proporcionar con él un día de recreo”, la naviera había considerado que “el tiempo no era a propósito para

el sector financiero, siendo consejero del Banco Balear y sucesivamente del Crédito Balear, y participó activamente también en la promoción y desarrollo de las primeras líneas ferroviarias en Mallorca. Ejerció en varios mandatos como concejal del Ayuntamiento de Palma y fue elegido diputado provincial en 1869; cfr. Miró-Granada Gelabert (2005), pp. 65-66, y Pou Muntaner (1977), pp. 70 y 224.

⁴⁵ “Viaje de recreo a la isla de Cabrera”, *El Genio de la Libertad*, 12 de febrero de 1856, p. 4; *El Balear*, 12 de febrero de 1856, p. 4.

⁴⁶ Por ejemplo, *El Balear*, 5 de febrero de 1856, p. 3. Parece ser que la “nueva joya” de la marina mercante balear llegó incluso a inspirar dos composiciones poéticas entre algunos vecinos que “fueron a visitarle”. La primera, una breve cuarteta que fue encontrada, el mismo día de su arribo, “encima de la mesa” de una de las cámaras de popa, decía: “Me llamo Jaime Primero, de valiente fue mi porte, y en la mar soy tan ligero, que navego en sur y norte”; cfr. *El Balear*, 7 de febrero de 1856, p. 3. Sobre la llegada del vapor al puerto de Palma, véase también Pou Muntaner (1977), pp. 115.

⁴⁷ *El Balear*, 5 de febrero de 1856, p. 3. Sobre los inconvenientes e incomodidades que solían caracterizar los viajes en los primeros vapores, véase Withey (1997), pp. 173-174. En cuanto a su capacidad, según el Ministerio de Marina (1871), p. 61, las toneladas medidas eran 278. Éstas no coinciden con las de Sampol Isern (1988), p. 29, quien aporta otra noticia: 381 toneladas; aún más desfase con la información que apareció en la prensa (510 toneladas totales y 240 para carga), que tal vez hacía referencia a las toneladas *Moorsom*. Por el contrario, el dato sobre la “fuerza de la máquina en caballos” es el mismo en todas las fuentes consultadas.

[172]

conseguir el objeto que se propusiera⁴⁸. Así, por “comodidad” de los pasajeros que habían reservado su billete, se decidió suspender la primera salida anunciada para el día 17. Por el contrario, a pesar del “tiempo malísimo” de aquellos días, el *Rey D. Jaime I* se demostró “digno del nombre que lleva[ba]” y no interrumpió su servicio regular, operando con normalidad en la ruta Palma-Barcelona a la que se le había asignado⁴⁹.

La sucesiva mejoría del tiempo evitó un ulterior retraso. De acuerdo con el calendario de las operaciones, el sábado 23 de febrero el *Rey D. Jaime I* llegó al puerto de Palma tras 13 horas de travesía, y a las “ocho y media en punto” de la mañana siguiente, con el mar “en calma”, levó el ancla para marchar con dirección a Cabrera⁵⁰.

Según una breve narración editada por *El Genio de la Libertad*, y tal como confiaban los organizadores, acudieron “muchísimas” personas a la cita. Deseos de “conocer prácticamente las inmejorables condiciones de aquel buque” y “disfrutar de un día de recreo”, fueron unos 400 los pasajeros que viajaron a bordo del vapor, algo muy poco habitual para el transporte marítimo de la época, así como la presencia de “muchísimas señoras”⁵¹. La nutrida participación es más relevante si tenemos en cuenta que el elevado precio por persona de la excursión (cinco pesetas) estaba muy por encima del poder adquisitivo de la gran mayoría de la población en 1856⁵².

En líneas generales, utilizar los nuevos vapores como medio de transporte era una opción al alcance de unos pocos. Por ejemplo, viajar en febrero de 1856 con el *Rey D. Jaime I* de Barcelona a Palma o viceversa, según el tipo de acomodación, costaba lo siguiente: cámara de popa, 30 pesetas; cámara de proa, 15 pesetas; cubierta, 10 pesetas⁵³. El elevado precio de los pasajes representaba quizás el mayor obstáculo para fomentar la afición a viajar. De hecho, la posibilidad de desplazarse con un menor gasto, o incluso gratis, podía producir que un barco navegara “sobrecargado de personas”. Algo así ocurrió, por ejemplo, unos días antes de la citada excursión, cuando a causa de la “competencia despertada” por el nuevo buque, su principal competidor, el vapor *Mallorquín*, quiso mostrar un “magnánimo rasgo de generosidad”, ofreciendo gratuitamente el pasaje de Barcelona a Palma

⁴⁸ *El Balear*, 17 de febrero de 1856, p. 3.

⁴⁹ Véase por ejemplo la crónica de *El Balear*, 21 de febrero de 1856, p. 3.

⁵⁰ *El Genio de la Libertad*, 25 de febrero de 1856, p. 4.

⁵¹ *El Genio de la Libertad*, 25 de febrero de 1856. También *El Balear*, 12 de febrero de 1856, p. 3.

⁵² Para tener una idea aproximada sobre el valor real que tenían esas 5 pesetas, sirvan de comparación algunos productos que podían ser adquiridos a este precio: un ejemplar de un *diccionario de la lengua castellana de 1855* de 1175 páginas, la suscripción por dos meses al periódico mallorquín *El Genio de la Libertad*, o 4 kg de carne de ternera al por mayor.

⁵³ Unos meses después, la naviera decidió bajar ligeramente sus tarifas, siendo respectivamente 25, 15 y 7,5 pesetas. Los elevados costes de explotación y la escasa competencia hacían que en los primeros años de la era del vapor resultara aún más caro viajar. En octubre de 1837, cuando el buque *Mallorquín* entró en servicio en la citada ruta Palma-Barcelona, los precios oscilaban entre 15 y 40 pesetas.

en la salida del 16 de febrero. Finalmente, se desplazaron 249 pasajeros, más que el total del pasaje transportado por el mismo buque en las diez operaciones anteriores (230 pasajeros)⁵⁴.

Otro hecho a destacar del cruceo a Cabrera de 1856, fue la ocurrencia de los organizadores de incorporar una orquesta a bordo del barco. La actuación de los músicos, en la que destacaron unos “himnos patrióticos”, procuró la “diversión” de los pasajeros y consiguió que la excursión fuera “más amena”. Así que, tras un día “hermoso y bastante templado”, el barco regresó al anochecer a Palma, donde los vecinos, “acostumbrado[s] á pasearse por el muelle y por bajo la muralla”, pudieron presenciar su llegada, “aumentándose extraordinariamente el concurso, á medida que el buque se aproximaba al puerto”⁵⁵.

Desde el comienzo de su actividad, la Empresa Mallorquina de Vapores demostró un gran interés por la nueva modalidad de la navegación de placer, y más allá de las salidas dominicales, trató de realizar excursiones de mayor duración, incluso hacia el extranjero. Unos días después de la adquisición de su primer barco, la prensa balear recoge unos “rumores que circulan” sobre un nuevo proyecto, en caso de reunir el “número suficiente” de personas. Se trataría en esta circunstancia de un viaje a Italia, con una larga escala en Civitavecchia, a fin de asistir a las “funciones de Semana Santa en la capital del mundo cristiano”⁵⁶. Y poco menos de dos meses después, exactamente el 14 de abril, anuncia oficialmente la intención de emprender un “viaje de recreo” a Argel de 7 días, supeditando nuevamente la salida al requisito de un número mínimo de inscritos⁵⁷. En ambos casos, los proyectos no llegaron a buen fin. La falta de clientela le obligó finalmente a modificar sus planes y reanudar el servicio regular entre Palma y Barcelona. Se confirmaban así las dificultades para realizar cruceos de varios días, evidenciando al mismo tiempo una clara diferencia con los paseos marítimos, que por otra parte seguían teniendo un fuerte calado entre la población local.

Esto se verificó por ejemplo el 18 de julio de 1860, con el “viaje recreativo e instructivo” al vecino municipio de Andratx, en el suroeste de la isla, para poder “observar desde allí el eclipse total de sol”. A cambio de 5 pesetas por pasajero, la naviera puso a disposición de su clientela el *Rey D. Jaime II*, el nuevo vapor que había adquirido a principios de 1858, tras adjudicarse el servicio de conducción de

⁵⁴ Elaboración propia a partir de los Boletines de la Capitanía del puerto de Palma. El buque *Mallorquín* solía operar en aquella época en la ruta Palma-Barcelona y Palma-Ibiza. La naviera propietaria de dicho buque era la Administración de los Vapores Españoles Mallorquín y Barcelonés, con sede en Palma. La “desastrosa” rivalidad acabó unos años después con la venta de sus dos buques a favor de la nueva Empresa Mallorquina de Vapores, ya propietaria del *Rey D. Jaime I*. Sobre este último suceso, véase también Pou Muntaner (1977), pp. 115-116.

⁵⁵ *El Genio de la Libertad*, 25 de febrero de 1856, p. 4.

⁵⁶ *El Palmesano*, 20 de febrero de 1856, p. 2; *El Genio de la Libertad*, 21 de febrero de 1856, p. 4; *El Balear*, 21 de febrero de 1856, p. 3.

⁵⁷ Cfr. el aviso particular “Viaje de recreo a Argel” en *El Balear*, 14 de abril 1856, p. 4, y *El Genio de la Libertad*, 15 de abril de 1856, p. 4.

[174]

la correspondencia “particular y de oficio” entre la Península y las Baleares⁵⁸. Entre la “multitud” de personas que se adhirió a la iniciativa, hubo también un grupo de profesores y alumnos del Instituto de Segunda Enseñanza de las Baleares, con el fin de “hacer observaciones” del fenómeno astronómico. Pese a la brevedad de la travesía y las precauciones de programar la vuelta a Palma al atardecer, para que el calor “no incomodara”, la satisfacción “no pudo ser completa”, debido al “mareo” que sufrieron “muchos” viajeros en su primera experiencia marítima⁵⁹.

Por el contrario, parece ser que no hubo ningún percance dos años después, con ocasión de la visita a las cuevas de Artá. Testimonios de este último acontecimiento nos llegan, por una parte, de una larga crónica publicada en el diario mallorquín *El Isleño*, y por otra, mediante un breve manuscrito anónimo titulado “Viaje de recreo a las cuevas de Artá en julio del año 1862”⁶⁰. Gracias a su información, tenemos constancia de que fueron dos los vapores que el domingo 27 se habían desplazado hacia esta “maravilla” de la naturaleza, ubicada al noreste de la isla, que “por sí sola legitima un viaje a los amenos campos de la perla del Mediterráneo”⁶¹. El primer contingente había zarpado al amanecer desde el puerto de Mahón y viajaba a bordo del *Menorca*, un pequeño vapor de hélice de la Sociedad del Vapor Mahonés⁶². El segundo procedía de Palma con el *Rey D. Jaime II*, “gallardamente empavesado” por la ocasión. En las horas previas a la salida de este último, programada a las cinco de la mañana, el cronista de *El Isleño* relata que “una animación nada común” reinaba en “todas” las calles cercanas al puerto, “indicio seguro de que algún resorte extraordinario movía a los palmesanos, y de

⁵⁸ La Real Orden del 16 de febrero de 1857, publicada en la *Gaceta de Madrid* del 19 siguiente, p. 1, establecía que la empresa adjudicadora se obligaría por un período de tres años a transportar el correo “haciendo dos viajes redondos semanales” entre Palma-Mahón-Barcelona por una parte, y Palma-Ibiza-Valencia por otra, por medio de buques de vapor “de fuerza cada uno de ellos de 150 caballos”. La nueva contrata, que entró finalmente en vigor un año después, tras varias subastas (*Gaceta de Madrid* del 4 de noviembre, p. 1), implicaba por lo tanto la compra de otro buque para efectuar estos servicios, siendo insuficiente la labor del *Rey D. Jaime I*. Este y otros anuncios desmienten a Pou Muntaner (1977), pp. 71, quien afirma que la naviera se hizo con la concesión en el concurso público del 15 de septiembre, convocado por una Real Orden del 12 de agosto de 1857, dado que la subasta definitiva se realizó el 7 de diciembre. El nuevo vapor de 332 toneladas y 225 CV, cfr. Ministerio de Marina (1871), p. 30, empezó a operar el 3 de marzo de 1858, zarpando para Barcelona con 140 pasajeros a bordo más la correspondencia; véase *El Isleño*, 4 de marzo de 1858, p. 3.

⁵⁹ El anuncio oficial del viaje, en *El Isleño*, 16 de julio de 1860, p. 4. Otras noticias también en las ediciones del diario mallorquín del 16 de julio, p. 3, y 17 de julio, p. 3. Una breve crónica del viaje en la edición del 19 de julio, p. 3, en la que no se especifica el número de los participantes y sólo se emplea el término *multitud*.

⁶⁰ El autor reproduce buena parte del “muy bien escrito artículo” publicado por *El Isleño*, ya que en éste encontraba “la mayor conformidad” con sus propios pensamientos, y alababa a su compañero de aventura y escritor, “que bien merecido tiene este nombre”. En las notas de la Biblioteca Pública del Estado de Mahón, donde se conserva dicha memoria, se afirma que “posiblemente” el autor sea el menorquín Pedro Riudavets y Tudurí. Se agradece a este propósito al director, Juan Francisco Sánchez Nistal, su amable gestión.

⁶¹ Véase el anuncio “Viaje de recreo a las cuevas de Artá”, *El Isleño*, 24 de julio de 1862, p. 4, y la crónica del viaje en *El Isleño*, 29 de julio de 1862, pp. 2-3.

⁶² “Movimiento del puerto”, *Diario de Menorca*, 29 de julio de 1862, p. 4.

que el día 27 de julio no debía transcurrir como tantos otros”. A este propósito, y para “mayor comodidad” de sus pasajeros, la naviera organizadora había incluso dispuesto que a las cuatro y media se celebrara una breve misa en la cercana Santa Iglesia Catedral⁶³.

El encuentro entre las dos embarcaciones tuvo lugar cerca de Cala Ratjada, al norte de las cuevas, donde los lugareños habían acudido en masa para recibir a la “ruidosa comitiva”. La visita a las grutas resultó “provechosa e instructiva”, y pese a un “amable desorden”, se consideró bien invertida la cantidad de 1 peseta. De hecho, tal como especificaba el anuncio, si el precio total del viaje desde Palma era de 10 pesetas, incluida una fonda “surtida abundantemente”, una décima parte correspondía a los “derechos de entrada”⁶⁴. A las cinco “en punto” de la tarde, los excursionistas emprendieron la vuelta hacia Palma a bordo del *Rey D. Jaime II*. Con éste se desplazaron incluso los 81 pasajeros que habían salido desde la cercana isla de Menorca, puesto que su vapor ya había “tomado rumbo hacia Alcudia” poco después de desembarcarlos. Hay que aclarar, a este propósito, que la excursión organizada por la naviera menorquina consistía en que sus pasajeros volviesen hasta Palma a bordo del *D. Jaime II*, y embarcarles al día siguiente en el otro buque de su propiedad, el *Mahonés*, aprovechando el paso de éste por el puerto de Palma. Así planteada, la excursión menorquina se reducía a un desplazamiento de un grupo de personas a bordo de dos buques en servicio de línea, con el simple añadido de la escala en Artá y el tránsito hasta Palma; bien lejos por lo tanto de ser definido, hoy en día, como un cruceiro⁶⁵. Desde luego, esta moderna disquisición conceptual no afectó al entusiasmo de los viajeros en la travesía de vuelta del *Jaime II*. Y al anochecer, en proximidad del puerto, la música “principió a tocar” entre la euforia general. Su melodía acompañó a las bengalas y fuegos de artificios que iluminaron el muelle, “hasta que hubo desembarcado el último” de los casi 500 pasajeros⁶⁶.

⁶³ *El Isleño*, 29 de julio de 1862, p. 2.

⁶⁴ En julio de 1862, en la provincia de las Baleares, 10 pesetas tenían un valor correspondiente a unos 40 litros de trigo; Junta General de Estadística (1862-1865), pp. 412-413.

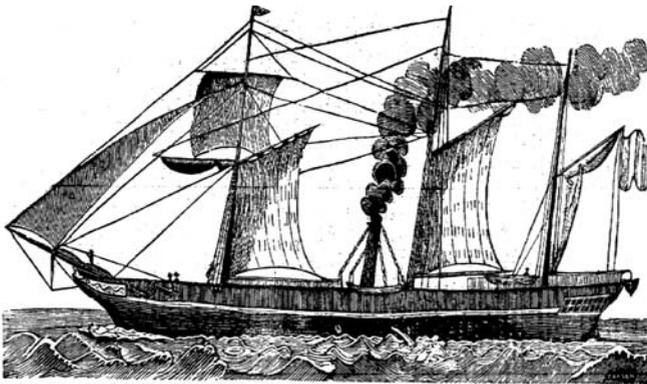
⁶⁵ *Viaje de recreo... (1862)*, pp. 5-6. De todos modos, los pasajeros procedentes de Mahón pernocitaron a bordo del *Jaime II* la noche del domingo. “A nosotros –añade el anónimo viajero menorquín– nos resta sólo decir que si apacible fue el viaje a la salida del *Menorca* no lo fue menos el retorno a bordo del *Mahonés* a nuestro puerto”. Sobre la noticia de la llegada al puerto de Mahón, véase el *Diario de Menorca*, 30 de julio de 1862, pp. 2 y 4.

⁶⁶ A diferencia de los pasajeros menorquines, cuya cuantía (81) está refrendada por la información del *movimiento de buques*, no hay datos exactos sobre el número de pasajeros embarcados en Palma. Sólo hay constancia de éste en la crónica del viaje publicada por *El Isleño*, 29 de julio de 1862, p. 3, en la que se señala lo siguiente: “no nos separamos de la verdad diciendo que se acercaban a seiscientas las personas que embarcó el *D. Jaime* a su regreso”. Sin embargo, es más probable que el total de los participantes fuera inferior a sus estimaciones, si damos por buena una información del mismo periódico, el día anterior a la salida, edición del 26 de julio de 1862, p. 3. En ésta se indica que unas horas antes de cerrar el despacho de billetes (abierto hasta las doce horas del sábado), la naviera había “despachado 380 papeletas”, y que de todos modos “llegando el número de pasajeros a cuatrocientos, se cerrar[í]a la lista”. Se trataría en todo caso de una cifra muy considerable, teniendo en cuenta que según el censo oficial de 1860, los 18 municipios pertenecientes al partido judicial de Palma contaban en total con

[176]

El “éxito satisfactorio” del viaje a Artá impulsó a la empresa mallorquina a repetir la iniciativa en el verano siguiente. Y como la fórmula había funcionado y la gente había acudido masivamente, se consideró oportuno mantener el mismo guión en cuanto al destino (las cuevas de Artá), precio de venta al público (10 pesetas) y horario de salida (cinco de la mañana). Asimismo, seguiría una música a bordo para que la expedición fuera tan “alegre” y “animada”, e incluso se estimó conveniente repetir con la celebración de una misa previa en la Catedral de Palma, con la única diferencia de adelantarla media hora respecto a la anterior ocasión⁶⁷. Una pequeña novedad del viaje del 9 de agosto de 1863 residía en el servicio de comida a bordo del vapor, aparte de la tradicional fonda “surtida abundantemente”. Para mayor satisfacción de la distinguida clientela, se brindaba la posibilidad de “ser atendidos con toda especialidad”, indicando previamente qué platos habrían deseado durante el trayecto. Además, los pasajeros tuvieron a su disposición, por el “módico precio de 15 cuartos”⁶⁸, un pequeño mapa de la isla, “con la explicación de todos los puertos, puntos y villas [por los] que pasa[ba] el vapor durante el viaje”. Finalmente, fueron alrededor de 300 personas las que participaron en esta nueva jornada de ocio que tuvo lugar el segundo domingo del mes.

Ilustración 1. Anuncio en la prensa balear de un típico paseo de recreo en vapor



VIAGE DE RECREO Á LAS CUEVAS DE ARTÁ, EL DOMINGO 9 DE AGOSTO.

Fuente: *El Correo de Mallorca*, 6 de agosto de 1863, página 4.

100.239 habitantes, siendo poco más de la mitad los residentes en la capital de la isla (53.019); cfr. Junta General de Estadística (1860), tomo 1, pp. 74-77.

⁶⁷ Véase el aviso en *El Correo de Mallorca*, 6 de agosto de 1863, p. 4. Para esta salida la naviera utilizó el *Rey D. Jaime I*.

⁶⁸ Poco menos de media peseta. Cfr. el aviso particular de una tienda de libros titulado “A los Sres. Viajeros a las Cuevas de Artá”, publicado por *El Correo de Mallorca* en la semana previa a la salida del barco.

Para cerrar con este apartado, dedicado a las primeras breves excursiones marítimas, hay que mencionar algunas iniciativas que tuvieron lugar en Bilbao, generalmente organizadas para asistir a algún evento en los municipios costeros. Sin embargo, es importante aclarar que a menudo el viaje ofertado por los navieros vascos no solía implicar el desplazamiento del buque por fines recreativos, sino que más bien era la suma de dos trayectos en distintos servicios de línea, aprovechando la regular operativa de sus vapores entre dos puertos. Así ocurrió, por ejemplo, con motivo de un “gran” partido de *pelota a blé* en el nuevo campo de frontón de Santander, entre una “célebre” pareja vizcaína y otros “afamados jugadores de la Rioja”. Para poder presenciar el acontecimiento, que se celebró el 5 de abril de 1863, Domingo de Pascua, y cuyas apuestas –según las crónicas– “suma[ba]n muchos miles de duros”, la naviera vasca propietaria de los buques *Vizcaíno-Montañés* y *Pelayo* dispuso un “viaje de placer” desde el puerto de Bilbao, con salida en el primer barco a las cuatro y media de la mañana⁶⁹. El regreso –especificaba el anuncio– se efectuaría a bordo del *Pelayo* a las once de la noche del día siguiente, “de manera que los viajeros podrán ver el partido y divertirse en el baile campestre que han dispuesto los santanderinos o asistir a la ópera del teatro”⁷⁰.

Siguiendo el mismo *modus operandi*, se realizó otra breve excursión en agosto del mismo año con ocasión de las fiestas de Lequeitio, “punto de reunión de todos los aficionados a expediciones veraniegas” y para las “numerosas familias forasteras” que tomaban los baños de mar. En esta circunstancia fue la Empresa de los vapores Unión y Comercio quien tomó la iniciativa, dada la “buena disposición en que se encuentran siempre los bilbaínos para gozar de toda clase de fiestas cuando sus obligaciones se lo permiten”. Se trataba de desplazar a un “buen contingente” de conciudadanos a los “indispensables” toros, corridas de gansos y otras diversiones de las festividades de Lequeitio, a cambio de 4 o 5 pesetas, según se situaran los pasajeros en cubierta o cámara⁷¹. Procedente de la “villa invicta”, el buque *Comercio* llegó al pequeño pueblo en la costa oriental de Vizcaya en torno a la una de la tarde, y los “doscientos y pico” excursionistas fueron recibidos con “música, cohetes y demás señales” de hospitalidad⁷².

⁶⁹ *Euscalduna*, 2 de abril de 1863, p. 3. Fragmentadas noticias sobre el acontecimiento proceden también de la prensa madrileña. Véase a este propósito *La España*, 4 y 11 de abril de 1863, pp. 4; *La Correspondencia de España*, 5 y 10 de abril de 1863, pp. 1; *La Iberia*, 5 de abril de 1863, p. 2.

⁷⁰ La crónica del viaje en *Euscalduna*, 8 de abril de 1863, p. 3. A título de curiosidad, el partido de pelota fue ganado por la pareja vasca.

⁷¹ Así informaba el diario político vasco *Euscalduna* en la edición del 7 de agosto de 1863, p. 3: “Viaje de recreo entre Bilbao y Lequeitio. Con motivo de las funciones que tendrán lugar en Lequeitio el domingo 9 del corriente mes, la empresa de los vapores Unión y Comercio ha dispuesto el siguiente viaje: salida de Bilbao el domingo 9 del corriente a las 8 de la mañana en el vapor Comercio [...]. Salida de Lequeitio el lunes a las 6 de la mañana en el vapor Unión”. Cfr. también *Euscalduna*, 2 de agosto de 1863, p. 3. Cfr. también *La Iberia*, 7 de agosto de 1863, p. 2; *La Correspondencia de España*, 14 de julio y 4 de agosto de 1863, pp. 1-2.

⁷² *Euscalduna*, 13 de agosto de 1863, p. 3. El desplazamiento de los bilbaínos con motivo de las fiestas en los pueblos vecinos se verificaba también en ferrocarril. Por ejemplo, según la prensa,

[178]

Por el contrario, se trató a todos los efectos de un crucero marítimo el que se realizó en agosto de 1865, con motivo de una breve estancia veraniega de la familia real española en el “pintoresco” pueblo de Zarautz, en la costa oriental de Guipúzcoa. En este caso, toda la travesía, tanto la ida como la vuelta, se verificaría con un único buque dispuesto únicamente para este objeto. No obstante, según la crónica, al desarrollarse de un modo un “tanto desordenado”, la excursión del domingo 13 de agosto no tuvo que ser un verdadero “viaje de placer”⁷³. En primer lugar, parece que un “chubasco” de la noche anterior “fue motivo” para que “algunos” de los viajeros desistieran, “aunque se habían provisto del correspondiente billete”, cuyo importe variaba entre 5 y 7,5 pesetas en función del tipo de acomodación elegido. “Otros”, además, “se volvieron a sus casas” al equivocarse de embarcadero, dado que no habían acudido al muelle de Olabeaga, de donde el *Unión* zarpó a las seis de la mañana. De tal manera que sólo un “escaso número” de pasajeros subió a bordo del vapor, junto a una sección de una banda de música bilbaína que trataba de amenizar la marcha. Una vez en destino, enviaron “varios telegramas” para tranquilizar a las familias, informándoles de que habían llegado “sin novedad” alguna. No obstante, la desventura no había terminado porque, “estando algo picada la mar”, el buque levó las anclas pasada la medianoche, con más de ocho horas de retraso. No extraña, pues, que algunos, por miedo o cansancio, “prefirieron hacer el viaje de vuelta por tierra”. Y finalmente, esa misma noche, “se suspendieron todos los festejos” en la localidad guipuzcoana, tras recibirse desde Madrid la noticia de la muerte del infante Francisco de Paula de Borbón⁷⁴.

5. Los cruceros castrenses

Si los primeros pasos del crucerismo se dieron en Cataluña y Baleares, la nueva modalidad recreativa empieza a asomar tímidamente en otras regiones de la geografía española a finales de la década de 1850. Lejos de poder hablar de un fenómeno generalizado, se trata de simples intentos dispersos, que finalmente no dieron ningún resultado por la escasa respuesta del público, quedando aplazados para un futuro más propicio. El rasgo más relevante que se aprecia en estas primeras iniciativas fue el destino de los viajes elegido por los organizadores, a menudo relacionado con temas militares o incluso acontecimientos bélicos, que por un lado ejercían un indudable atractivo, pero por el otro hicieron escasamente factible su ejecución.

el domingo 2 de agosto del mismo año habían acudido a Arriorruga, al sur de Bilbao, más de 1.200 personas en un tren especial compuesto por 32 coches; cfr. *Euscalduna*, 7 de agosto de 1863, p. 3.

⁷³ Véase el anuncio del “Viaje de placer a Zarautz”, en *Euscalduna*, 12 de agosto de 1865, p. 3, y la breve reseña en la edición del mismo diario del día 15 de agosto de 1865, p. 3. El municipio de Zarautz, que formaba parte del partido judicial de Azpeitia, contaba según el censo de 1860 con poco más de 2.000 habitantes; cfr. Junta General de Estadística (1860), tomo 1, pp. 281-285.

⁷⁴ *Euscalduna*, 12 de agosto de 1865, p. 3. Hijo menor de Carlos IV, Francisco de Paula era el padre de Francisco de Asís, consorte de la reina Isabel II.

El primero en orden cronológico, aunque en este caso deberíamos hablar más bien de rumores, hace referencia a un no bien precisado “proyecto” relativo a un “viaje puramente de recreo” a Oriente, del que se hicieron eco algunos diarios españoles en junio de 1854. Tras embarcar los pasajeros en los “principales” puertos de la costa mediterránea española, el vapor se habría dirigido hacia Italia y Grecia, antes de llegar a Constantinopla, meta final del cruceo, cuya duración se estimaba alrededor de unos 50 días entre ida y vuelta. Se trataría, subrayaba la prensa, de una “feliz coyuntura” para poder “visitar de cerca” el “gran espectáculo” que estaba ofreciendo el “teatro de la guerra”⁷⁵. Desde luego, no hay ninguna constancia sobre la realización de este viaje en las fuentes de la época.

A mediados de agosto de 1865, Francia y Gran Bretaña celebraron en Cherbourg una reunión conjunta de sus escuadras navales de guerra, en la que participaron “divisiones de buques sueltos” en representación de otras potencias extranjeras, siendo así un suceso internacional de gran relevancia para la época. Aprovechando la temporada veraniega y el extenso espacio que le dedicó parte de la prensa escrita, con verdaderas muestras de júbilo y exultación por la “fiesta militar” que tendría lugar en la bahía de la ciudad francesa, se anunció un “viaje de recreo” de 8 días desde Bilbao con el vapor *Unión*, con el fin de “contemplar un espectáculo cual no les será dado presenciar otro en la vida”. Para captar el número mínimo de 100 pasajeros, se reiteraba que la “extraordinaria fiesta” habría atraído a “toda la Europa elegante e instruida”, y que desde “todos los puntos de Europa acudir[í]a una brillante nube de *touristas*”. Por estos motivos, se confiaba en que el “insignificante” precio de la expedición, entre 200 y 250 pesetas, estancia y manutención incluidas, no habría constituido un problema, dado además el “ardiente entusiasmo del pueblo bilbaíno por todo lo bello, por todo lo grande”⁷⁶.

En esta particular tipología de cruceos, encontramos otro “viaje de placer” que se proyectaba en Málaga a principios de septiembre de 1859 y a bordo del recién estrenado buque de vapor *El Catalán*, sucesivamente destinado a cubrir el servicio de línea entre Valencia y Barcelona. Destinos de la excursión habrían sido el campamento militar de Algeciras y la plaza de Ceuta, desde hace unos días en el centro de las miradas de la opinión pública española, tras una serie de incidentes fronterizos con Marruecos, y poco antes del comienzo de las hostilidades de la llamada Guerra de África⁷⁷.

⁷⁵ *La España*, edición de la mañana del 25 de junio de 1854, p. 2; *El Ancora*, 21 de junio de 1854, p. 1242. La Guerra de Crimea empezó oficialmente en marzo de 1854, tras la entrada en conflicto de Francia e Inglaterra en contra de la expansión rusa en los Balcanes y Oriente Próximo. El apoyo condicionado al Imperio Otomano de las dos potencias occidentales, a quienes se unieron posteriormente Piamonte y Austria, determinó la derrota de los Romanov y el fin de las hostilidades en 1856. Por otra parte, se reforzaba la influencia franco-inglesa en la región y el ulterior declive del Imperio Otomano.

⁷⁶ Procedente de un periódico bilbaíno, la noticia aparece en *La Época*, 4 de agosto de 1865, p. 4, y *La Iberia*, 6 de agosto de 1865, p. 3.

⁷⁷ *La Época*, 16 de septiembre de 1859, p. 4; *La Discusión*, 18 de septiembre de 1859, p. 3. El conflicto, también conocido como la Guerra de Tetuán o Guerra Hispano-marroquí, empezó oficialmente con la declaración de guerra del Gobierno español ante las Cortes el 22 de octubre de 1859. Las tensas

[180]

Relacionado con este último acontecimiento, durante el cual muchos buques comerciales españoles fueron utilizados por el Gobierno central para el transporte de tropas u otras operaciones logísticas, hecho por otro lado bastante común en caso de conflictos bélicos, se encuadra el crucero de 1860 a Tetuán, ciudad recién conquistada por el ejército español⁷⁸. Al igual que los anteriores viajes, la noticia empieza a filtrarse por la prensa como un proyecto muy genérico, y no más importante que cualquier otro rumor relacionado con la “gloriosa” campaña de África⁷⁹. Sin embargo, el 19 de febrero, el diario madrileño *El Clamor Público* edita en caracteres cubitales el anuncio oficial de la organización del viaje, “con motivo de la toma” de la ciudad marroquí, y otros periódicos madrileños saludan la noticia con profunda “satisfacción”⁸⁰. La conquista de la “plaza morisca” y la exaltación nacionalista que ésta generó representaban una estupenda ocasión para poner en marcha un *Gran Viaje de Recreo a Tetuán*, y así desplazar a una clientela ansiosa por ver el fruto de la “hazaña española”⁸¹. El “itinerario proyectado” nos desvela, por otra parte, algunas importantes variantes respecto a las excursiones marítimas organizadas hasta la fecha en España:

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

VUELTA. Salida de Tetuán el 27 de febrero a las 11 de la mañana. Llegada a Alicante el martes a las 3 de la tarde. Salida en tren especial a las 7 y media de la noche. Llegada a Madrid el miércoles 29 de febrero a las 10 de mañana⁸².

relaciones entre España y Marruecos habían empeorado sobre todo a raíz de un incidente fronterizo ocurrido en Ceuta el 10 de agosto del mismo año.

⁷⁸ La entrada a Tetuán de las tropas españolas tuvo lugar el 6 de febrero de 1860. “La bandera española tremola ya en la plaza de Tetuán”, anunciaba el diario *La Época*, en su edición del 7 de febrero, p. 1. En virtud del tratado de paz de Wad-Ras del 26 de abril de 1860, la ciudad pasó temporalmente al control de la Administración española, como garantía del cumplimiento de la obligación del pago de una indemnización impuesta a la autoridad marroquí.

⁷⁹ Sobre los primeros rumores del viaje, *La Correspondencia de España*, 12 de febrero de 1863, p. 1; *La Iberia*, 12 de febrero de 1863, p. 3.

⁸⁰ *El Clamor Público*, 19 de febrero de 1860, p. 4. Véase también las ediciones del mismo día de *La Iberia*, p. 3; *La Discusión*, p. 4, y la del día después de *La Esperanza*, p. 4.

⁸¹ Una pequeña muestra del clima de júbilo que se vivía en aquellos días la transmiten algunos escritos de la prensa madrileña. El diario liberal, *La Iberia*, celebraba así la victoria en África en su edición del 8 de febrero, p. 1: “No podemos escribir: la emoción que nos embarga, nos imposibilita para reunir las ideas y darlas (*sic*) forma. Hoy, todos los que tienen corazón español, se olvidan de sí mismos para no pensar sino en la gloria de la patria; y es que la generación actual no ha tenido otro día de tan legítima gloria, de tan legítimo orgullo [...]. Hoy la victoria se ha ganado sobre enemigos de nuestra patria, y ninguna amargura se mezcla a nuestro júbilo [...]. Los sectarios del Korán inundaron nuestra patria arrollando, pasando por encima de estas huestes degradadas y las deshicieron con sus pies. Siete siglos necesitó España para borrar la mancha que habían arrojado en nuestra bandera las tropas del despotismo”.

⁸² *El Clamor Público*, 19 de febrero de 1860, p. 4.

Gracias a la construcción de la línea ferroviaria Madrid-Alicante, cuya explotación estaba a cargo de la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), aparece por primera vez otro medio de transporte como soporte a la ejecución de un cruceísmo⁸³. La apertura de esta nueva vía de comunicación terrestre había originado el acercamiento a un nuevo mercado, abriendo nuevos horizontes para las compañías marítimas de la época. Más de una desvió sus operaciones por el puerto alicantino y sus servicios empezaron a promocionarse habitualmente en los periódicos de la capital, haciendo hincapié en la posibilidad de “aprovechar la facilidad del camino de hierro” para tomar sus vapores⁸⁴. Una de ellas, la sociedad regular colectiva Antonio López y Compañía, nacida formalmente en Madrid en 1857, había establecido su sede social en Alicante, sin que ninguno de sus gerentes residiera en esta ciudad⁸⁵. En virtud de la condición privilegiada que le confería la nueva línea ferroviaria y su consecuente vinculación con la capital, el puerto de Alicante fue su centro logístico en los primeros años de su actividad. A diferencia de las otras navieras que operaban por el puerto de la ciudad levantina, el servicio de línea de los vapores de la Antonio López y Cía. se benefició del apoyo directo de la empresa ferroviaria, comercializándose diariamente en la prensa madrileña, bajo el lema: *en combinación con los ferrocarriles de Madrid*⁸⁶. De hecho, un acuerdo previo con MZA le brindó la posibilidad de ofrecer desde la capital un “servicio de gran velocidad” para Málaga, Cádiz, Barcelona, Marsella, París y a la inversa, coordinando los horarios de sus vapores con las operaciones del tren y mediante un billete combinado que se podía adquirir en el despacho central de los ferrocarriles, e incluso en sus “factorías y corresponsales” ubicadas en varios puntos de la Península⁸⁷.

⁸³ La línea de ferrocarril Madrid-Alicante, abierta desde marzo de 1858, fue inaugurada oficialmente el 25 de mayo siguiente, tras la llegada a la ciudad levantina del “Tren Real” con la reina Isabel II a bordo. La nueva compañía ferroviaria, entidad que nació en el año 1856, había obtenido, mediante subasta, la concesión de la línea de Madrid a Zaragoza, a la que unió posteriormente la de Madrid a Alicante.

⁸⁴ Cfr. por ejemplo las ediciones del *Diario Oficial de Avisos de Madrid* a finales de agosto de 1859, en las que aparece la promoción de dos navieras catalanas: Bofill Martorell y Cía. y Navegación e Industria.

⁸⁵ La sociedad se creó oficialmente en enero de 1857 bajo el impulso de los hermanos Antonio y Claudio López, y de otras dos parejas de hermanos: Patricio y Joaquín Marcos Satrústegui, y Joaquín y Carlos Eizaguirrei. Oficialmente los gerentes de la empresa fueron cuatro de sus socios fundadores, aunque en realidad, tal como establecían los estatutos, era Antonio López, futuro primer Marqués de Comillas, quien dirigía a la empresa. Puesto que ninguno de ellos vivía en Alicante (Antonio López, por ejemplo, residía habitualmente en Barcelona), fue Eliso de Olalde, cuñado de los hermanos Satrústegui, quien de hecho se ocupó de los negocios en la ciudad levantina hasta 1868, cuando el domicilio social de la naviera se trasladó a Barcelona. Rodrigo y Alharilla (2006a), pp. 25-34; Rodrigo y Alharilla (2006b), pp. 73-92.

⁸⁶ Cfr. sobre todo los anuncios en aquellas fechas de las ediciones del *Diario Oficial de Avisos de Madrid*.

⁸⁷ “Transportes a precios alzados”, *Diario Oficial de Avisos de Madrid*, 14 de diciembre de 1859, p. 4. Rodrigo y Alharilla (2006a), pp. 28-29, escribe que la cooperación entre las dos entidades fue “una de las jugadas de ingenio” de Antonio López “para abrirse mercado” y hacer frente a la competencia de las otras navieras. Según se desprende del análisis de las fuentes de la época, el convenio tuvo que con-

[182]

Dentro de este marco de colaboración nació, así, el proyecto de la excursión a Tetuán, cuya organización conjunta entre las dos empresas mencionadas parecía dar sus frutos. De hecho, en medio del clima de entusiasmo generado por las noticias procedentes de África, no menos de 400 personas “notables” estaban “decididas” a formar parte de la expedición, repartiéndose las tres clases de servicio en las que estaban distribuidos los dos medios de transporte⁸⁸. El precio total de la excursión variaba, desde luego, en función del tipo de acomodación, siendo 200 pesetas el importe en primera clase, 150 en segunda y 100 pesetas la cantidad necesaria para viajar en tercera clase. Los importes no incluían las comidas a bordo del buque de la naviera Antonio López y Cía., pero sí la pernoctación durante las dos noches de estancia en la bahía de la ciudad marroquí, en la que los pasajeros de tercera clase se hospedarían “sobre cubierta”⁸⁹. Pese a la óptima respuesta del público, *el gran viaje de recreo* a Tetuán finalmente no pudo realizarse. La “tristísima noticia” se hizo pública el mismo día la salida, y la decisión tomada por los organizadores, “con acuerdo de la autoridad”, se imputaba a las “dificultades” que habían surgido inesperadamente en las “formalidades de embarque y medios de desembarque”. Por consiguiente, se procedía a la devolución de los importes de los billetes en el despacho central de la compañía ferroviaria de la calle Alcalá⁹⁰.

certarse antes de la apertura de la línea ferroviaria. De hecho, en un breve artículo titulado “Haremos un viaje” y publicado por *La Iberia* el 12 de febrero de 1858, p. 4, se anota lo siguiente: “Combinado con este suceso [la inauguración de la línea], se abre a primeros de marzo el servicio de los vapores-correos establecidos por la casa López y compañía, entre Madrid y París (...). Estos vapores, acabados de construirse expresamente para este servicio, en combinación con los ferrocarriles del Mediterráneo español y francés, reúnen todas las comodidades que pueden apetecerse, y departamentos especiales de todo lujo para las señoras, que serán atendidas por camareras”.

⁸⁸ *La Correspondencia de España*, edición de la tarde del 22 de febrero de 1860, p. 2. También *La Iberia*, 19 de febrero de 1860, p. 3, y *El Clamor Público*, 19 de febrero de 1860, p. 4. Ninguno de los medios especificó en cuál de los tres vapores (*Madrid, Alicante o Marsella*) de que disponía la naviera en aquellas fechas se realizaría el crucero. Todos ellos estaban realizando labores de apoyo al ejército español.

⁸⁹ Si relacionamos los precios del crucero a Tetuán con lo que se percibía en el año 1860 por ejercer un determinado empleo en la Administración pública, quizás consigamos una mejor significación del valor real que tenían dichos importes. Gracias a la sección de los *anuncios oficiales* de la *Gaceta de Madrid*, en la que se publicaban las convocatorias de las plazas vacantes, sabemos por ejemplo que el sueldo anual de un secretario de ayuntamiento solía oscilar entre 500 y 700 pesetas, algo bastante parecido a lo que recibían los maestros de primeras enseñanza. Mayor solía ser la remuneración de los delineantes de arquitectura (alrededor de 1.000 pesetas), y de los arquitectos, que solían cobrar entre 2.000 y 2.500 pesetas al año. Se trata en todo caso de datos muy orientativos, teniendo en cuenta que las retribuciones variaban sensiblemente según el ente u organismo público convocante.

⁹⁰ *La Correspondencia de España*, edición de la mañana del 23 de febrero de 1860, p. 3. El tren representó en los primeros años de vida de esta naviera un importante soporte, incluso si se trataba de promocionar su flota y mantener buenas relaciones con influyentes políticos. Así fue por ejemplo en mayo de 1863, año y medio después de obtener la concesión del transporte de la correspondencia entre España y sus colonias caribeñas, cuando Antonio López dispuso un tren especial desde Madrid a Alicante con el objeto de desplazar a más de doscientas personas, entre ellas diputados, senadores y el ministro de Marina, para visitar su nuevo buque, el *Príncipe Alfonso*. Cfr. *El Lloyd Español, diario marítimo de intereses mercantiles*, que informaba sobre los movimientos de los buques de varios puertos españoles y extranjeros, 30 de mayo de 1863, p. 1; *La Época*, 29 de mayo de 1863, p. 3.

6. Conclusiones

El crucero hizo su aparición en España a mediados del siglo XIX. En la base de este suceso está la profunda transformación que supuso la expansión de la tecnología del vapor en el transporte marítimo: la mejora del medio de transporte, la formación de navieras con nuevas visiones empresariales, el establecimiento de líneas regulares y el gradual surgimiento del tráfico de pasaje como mercado específico y diferenciado.

Sin embargo, como las fuentes nos indican, muchos de los primeros viajes de placer no consiguieron llevarse a cabo. En la práctica, si exceptuamos el crucero del *Ebro* a las Baleares de 1854, el primero en orden cronológico, las únicas experiencias que consiguieron materializarse fueron los *paseos marítimos*, principalmente en la isla de Mallorca, donde la participación del público llegó incluso a ser masiva en algunas circunstancias. Por lo tanto, en sus primeros años de vida, el crucero en España fue esencialmente una breve excursión sin pernoctación hacia una localidad cercana, con la visita programada a un lugar de interés o para presenciar algún acontecimiento puntual.

Por el contrario, las expediciones de mayor recorrido tardaron en consolidarse. Ante la escasez de clientela dispuesta a desplazarse para varios días por diversión, las navieras optaron por organizar viajes aprovechando algún suceso extraordinario que pudiera despertar un mayor interés, como en el caso de los cruceros *castrenses*. Su idea de asociar un evento bélico con el propósito principal de un viaje de placer es un claro reflejo de las dificultades que se encontraron para conseguir un mínimo de participantes. En realidad, para que se materializara el primer crucero de larga duración en España hubo que esperar hasta finales de 1869, cuando el vapor *Pelayo* consiguió zarpar desde Barcelona rumbo a Egipto, con objeto de asistir a uno de los acontecimientos de mayor trascendencia de la época, como fue la inauguración del Canal de Suez.

En cuanto al público de la época, es harto conocido que el crucero fue en sus inicios (y hasta hace muy pocas décadas) un privilegio de las clases acomodadas. Su respuesta a las primeras iniciativas en España, como hemos visto, fue inequívoca, según fuera corto o largo el desplazamiento. Esta marcada diferencia no es contradictoria, como podría parecer a primera vista, porque si por una parte se trataba, en ambos casos, de viajar por diversión, por la otra hablamos a la postre de dos productos bien distintos, y más aún desde la perspectiva de la demanda. Al aumentar la duración del viaje, éste se convertía en una práctica mucho más selectiva, un verdadero lujo al alcance exclusivo de muy pocos, al que sólo podían acceder quienes disponían, a la vez, de elevados ingresos y tiempo libre, factores que por el contrario no incidían tan decisivamente en los paseos dominicales. Si a esto añadimos la mencionada ausencia de una cultura viajera entre las élites españolas de la época y la inadecuación de los primeros vapores para garantizar el disfrute de una larga travesía marítima, obtendremos quizás una explicación a la malograda implantación de esta modalidad y, asimismo, un cuadro más definido de los rasgos diferenciales del crucerismo español en su primera etapa.

[184]

A este propósito, resulta llamativo que la palabra *crucero*, hoy en día comúnmente utilizada, entre otras acepciones, para definir un “viaje de recreo en barco con distintas escalas”⁹¹ o más simplemente un “viaje de vacaciones en una embarcación”⁹², no aparezca en ninguna fuente castellana de la época. Con este sentido, efectivamente, el término no se utilizará en España hasta bien entrada la década de 1920, cuando hizo su aparición inicialmente en las expresiones *crucero turístico* o *crucero de recreo*. Hasta dicha fecha, para todas y cada una de las excursiones marítimas con fines recreativos, cualquiera que fuera su duración y país de procedencia, en anuncios de promoción o crónicas de prensa se empleará la citada fórmula *viaje de recreo* o, en menor medida, la de *viaje de placer*, mientras que a partir de los primeros años del siglo XX empezará a difundirse también la de *turismo marítimo*. Al mismo tiempo, para referirse al medio de transporte utilizado para esta actividad, se empleaba generalmente la locución *vapor de recreo*. No obstante, es importante recalcar que las expediciones relatadas, excepto algún caso puntual, reúnen la condición *sine qua non* para ser consideradas como cruceros a todos los efectos, en virtud de la finalidad puramente recreativa del desplazamiento del buque. De hecho, aún siendo el mismo, éste ya asume en los primeros viajes un aspecto diferente del habitual, mediante la costumbre de adornarlo con banderas y gallardetes en señal de regocijo. Asimismo, a fin de proporcionar la necesaria diversión a los primeros y distinguidos clientes, aparece en esta etapa la primera actividad organizada de entretenimiento a bordo, que consistía en la actuación de músicos y la celebración de bailes.

Fuera de lugar por supuesto, y nada más lejos de nuestra intención, la equipación de estas primeras iniciativas con los cruceros turísticos de nuestra época. La evolución del concepto a lo largo de 150 años de historia y la creación de una industria capaz de generar sólo en Europa más de 150.000 puestos de trabajos directos⁹³, hace improductiva e innecesaria cualquier aproximación a su comparación. A mediados del siglo XIX se organizaron en España viajes marítimos de placer de manera muy esporádica, iniciativas aisladas promovidas únicamente por las navieras mismas, que constituían una mera excepción en la operatividad del buque, aprovechando generalmente períodos de menor actividad o intervalos en su programación. Sin embargo, fue propiamente esta ocasionalidad la que contribuyó a convertir los primeros viajes en acontecimientos históricos para la época, así como a sus pasajeros en protagonistas de un evento inolvidable, siendo generalmente recibidos a su regreso por el entusiasmo de sus compañeros, quienes acudían al puerto en masa para unirse a ellos y compartir sus experiencias.

⁹¹ Real Academia Española, *Diccionario de la Lengua Española*, vigésima segunda edición, 2001. El término *crucero*, en su acepción náutico-turística, fue reconocido por primera vez por la RAE sólo en 1983. En aquella edición, la definición era bastante diferente de la actual y no incluía las travesías fluviales y lacustres: “viaje por mar siguiendo un itinerario turístico, sin otro objeto que el de ofrecer la posibilidad de unas vacaciones agradables”.

⁹² Mancini (1999), p. 2.

⁹³ European Cruise Council (2009), p. 10.

Bibliografía

- CARTWRIGHT, Roger and HARVEY, Clive (2004): *Cruise Britannia. The story of the British cruise ship*. Tempus ed., Brimscombe Port (Gloucestershire).
- DAWSON, Philip (2000): *Cruise Ships. An evolution in design*. Conway Maritime Press, London.
- DE GOEY, Ferry (2005): “The cruise industry in the twentieth century”, *TST*, nº 9, pp. 90-108.
- EUROPEAN CRUISE COUNCIL (2009): *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2008*. Bruselas.
- FRAX ROSALES, Esperanza (1994): “El arqueo de los buques en el siglo XIX: las series de navegación”, *Revista de historia naval*, nº 47, pp. 7-20.
- FRAX ROSALES, Esperanza y MATILLA QUIZA, María Jesús (1994): “Transporte y comercio marítimo en los siglos XVIII y XIX”, en *Puertos españoles en la historia*, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Madrid, pp. 77-100.
- GARCÍA LÓPEZ, José Ramón (2007): “La marina mercante asturiana, 1849-1900”, *TST*, nº 13, pp. 146-173
- HERNÁNDEZ MOLINA, Ricardo y PINIELLA CORBACHO, Francisco (1994): “La crisis de la construcción naval española en los primeros años del siglo XIX: cambios en la tipología y tonelaje de las embarcaciones”, *LLULL. Revista de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas*, vol. 17, pp. 391-402.
- HOWARTH, David and HOWARTH, Stephen (1987): *The Story of P&O: Peninsular and Oriental Steam*. Weidenfeld & Nicolson ed., London.
- Información sobre las consecuencias que ha producido la supresión del derecho diferencial de bandera y sobre las valoraciones y clasificaciones de los tejidos de lana formada con arreglo a los artículos 20 y 29 de la ley de Presupuestos del año 1878-79 por la Comisión Especial Arancelaria, creada por R.O. de 8 de septiembre de 1878*, Tomo 1, Madrid, 1879.
- JUNTA GENERAL DE ESTADÍSTICA (1858): *Anuario Estadístico de España*. Imprenta Nacional, Madrid.
- JUNTA GENERAL DE ESTADÍSTICA (1860): *Censo de la Población de España*. Imprenta Nacional, Madrid.
- JUNTA GENERAL DE ESTADÍSTICA (1862-1865): *Anuario Estadístico de España*. Imprenta Nacional, Madrid.
- MANCINI, Marc Ph.D. (1999): *Cruising: Guide to Cruise Lines Industry*. Thomson, New York.
- MINISTERIO DE MARINA (1871): *Lista oficial de los buques de guerra y mercantes de la marina española de 1871*. Depósito Hidrográfico, Madrid.

[186]

- MINISTERIO DE MARINA (1893): *Lista oficial de los buques de guerra y mercantes de la marina española de 1893*. Depósito Hidrográfico, Madrid.
- MIRÓ-GRANADA GELABERT, Luis (2005): “Los Miró de Soller”, *Memòries de l'Acadèmia Mallorquina d'Estudis Genealògics*, nº 15, pp. 41-73.
- MURIAS LÓPEZ, Ricardo (2002): *La industria del crucero en el siglo XXI*. Tesis doctoral, Universidad Politécnica de Cataluña.
- POU MUNTANER, Juan (1977): *La Marina en las Baleares: síntesis histórica*. Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Baleares, Palma de Mallorca.
- PULIDO BEGINES, Juan Luis (2003): “El transporte de pasajeros en los puertos de Cádiz y Algeciras”, en *I Congreso de Ciencia Regional de Andalucía: Andalucía en el umbral del siglo XXI*, pp. 990-998.
- RODRIGO Y ALHARILLA, Martín (2006a): *Los marqueses de Comillas (1817-1925)*. LID 2ª ed., Madrid.
- RODRIGO Y ALHARILLA, Martín (2006b): “Familia, redes y alianza en la gran empresa española: el holding Comillas (1857-1890)”, *Prohistoria: historia, políticas de la historia*, nº 10, pp. 73-92.
- RODRIGO Y ALHARILLA, Martín (2007): “Navieras y navieros catalanes en los primeros tiempos del vapor 1830-1870”, *TST*, nº 13, pp. 63-92.
- SÁENZ RIDRUEJO, Fernando (1994): “Evolución de los puertos españoles durante el siglo XIX”, en *Puertos españoles en la historia*, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Madrid, pp. 101-116.
- SAMPOL ISERN, Ramón (1988): *Vapores de las islas Baleares*. Miquel Font ed., Palma de Mallorca.
- VALDALISO, Jesús María (1992): “La transición de la vela al vapor en la flota mercante española: cambio técnico y estrategia empresarial”, *Revista de Historia Económica*, nº 1, pp. 63-98.
- VALDALISO, Jesús María (2001): “Entre el mercado y el Estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX y XX”, *TST*, nº 1, pp. 55-79.
- VALDALISO, Jesús María (2007): “Las navieras españolas en el espejo británico (c. 1860 - c. 1914): la transferencia de capitales, sistemas de gestión y modelos de financiación en una industria internacionalizada”, *TST*, nº 13, pp. 94-121.
- Viaje de recreo a las cuevas de Artá en julio del año 1862*, Menorca, 1862.
- WARD, Douglas (2009): *Complete guide to cruising & cruise ship*. Berlitz, London.
- WITHEY, Lynne (1997): *Grand Tours and Cook's Tours*. William Morrow and Company, New York.