

Gaetano Cerchiello

La evolución de los cruceros marítimos en España

Desde sus comienzos hasta la actualidad (1848-2016)

Estudios y Documentos

22



La evolución de los cruceros marítimos en España

Desde sus comienzos hasta la actualidad
(1848-2016)

La evolución de los cruceros marítimos en España

Desde sus comienzos hasta la
actualidad (1848-2016)

Gaetano Cerchiello

UNIVERSITAT DE VALÈNCIA

Colección: Desarrollo Territorial
Serie Estudios y Documentos, 22

Director: Joan Romero



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

Imágenes de la cubierta:

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

© Del texto: Gaetano Cerchiello, 2017

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

Publicacions de la Universitat de València

<http://puv.uv.es>

publicacions@uv.es

ISBN: 978-84-9134-124-6

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

Índice

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

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

Agradecimientos

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

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

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

Siglas y abreviaturas

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

Introducción

El concepto de crucero turístico ha variado notablemente con respecto al pasado. Hasta un par de décadas atrás, el viaje de placer en barco se consideraba en España como una práctica marginal y elitista. La creciente importancia de los cruceros se refleja en la producción bibliográfica. En los últimos años, se ha publicado una ingente cantidad de estudios monográficos, sobre todo en forma de artículos en revistas científicas. El interés de los autores, además, ya no se centra exclusivamente en los aspectos económicos, como ocurría en el pasado, sino que se investiga también sobre la sostenibilidad social y medioambiental¹. Pero en lo referente a la dimensión histórica, la producción científica sigue siendo del todo insuficiente. La historiografía del turismo, en general, sigue mostrando un cierto desinterés por el crucerismo². Y lo mismo se puede afirmar acerca de la bibliografía del sector, en la que se encuentran muchas referencias pero escasas reflexiones.

Sobre estas carencias se cimenta este libro, que es una versión revisada y actualizada de mi tesis doctoral³. El trabajo pretende hacer un análisis exhaustivo de la evolución de los cruceros en España. Su estructura es cronológica, y se compone de seis capítulos y unas breves conclusiones finales. El período objeto de estudio va desde mediados del siglo XIX, época en la que se realizaron las primeras iniciativas, hasta hoy en día. La investigación abarca, además, tanto la vertiente receptiva como la emisora.

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

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

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

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

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

ello. No obstante, puesto que el presente trabajo aborda la dimensión histórica, se estimó que no se podía prescindir del fenómeno excursionista. El viaje marítimo de placer, de hecho, nace como una breve escapada. La aparición de los primeros *steamboats* en el Reino Unido no tardó en generar un amplio movimiento excursionista a partir de los años 1820⁵. En cuanto a los viajes de larga duración, empezaron a difundirse solamente a finales del siglo XIX.

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

Gaetano Cerchiello

⁵ Armstrong y Williams (2005).

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

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

1.1 LA MARGINALIZACIÓN DEL TURISMO ESPAÑOL

A mitad del siglo XIX, el turismo en España tenía una importancia efímera. La escasa demanda interna se limitaba básicamente a la balnearioterapia y a los baños de mar, éstos últimos circunscritos al área del Cantábrico oriental y la costa gaditana¹. Las vacaciones a orillas del mar se desarrollaron con muchas décadas de retraso no sólo con respecto a Inglaterra, sino también frente a Francia, Bélgica, Alemania u Holanda². En cuanto a las otras modalidades turísticas, como el turismo cultural, a estas alturas ni habían llegado a despuntar.

Desde la perspectiva receptora, el cuadro no es muy distinto: España estaba alejada de las rutas internacionales. «*There is no country in Europe so little known and yet so well worth visiting*», comentaba un viajero irlandés a mitad de los años sesenta³. En la base de esta «marginalización» se encuentran ante todo razones estructurales. La infraestructura turística ofrecía «mínimos niveles de confort»⁴. La valoración de los viajeros extranjeros sobre la condición del alojamiento solía ser muy negativa. La primera edición de la *Guide Joanne*, editada en Francia en 1859, informaba que los hoteles o fondas eran «poco numerosos y por lo general inferiores en todos los órdenes a los existentes

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

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

² Walton y Smith (1996), 36.

³ La cita en Pemble (1988), 48.

⁴ Lavour (1976), 38; Recio (1992), 171-193.

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

En cuanto al servicio de transportes, las valoraciones eran igual de demoledoras. Viajar en algunas regiones de España podía convertirse en una experiencia «desesperante». La introducción del ferrocarril, como es notorio, se produjo con extremo retraso. Las primeras líneas ferroviarias entraron en función sólo a partir de los años cincuenta, si se exceptúan los 28 Km. del tramo Barcelona-Mataró inaugurado en otoño de 1848. A juicios de varios autores, las carreteras propiamente dichas eran «inadecuadas» e «insuficientes»⁹. Todo ello en un contexto de un país que por motivos geográficos disponía de escasos tramos de ríos navegables¹⁰. Hacia el año 1850, se estima que la red caminera española no superaba los 8.000 Km. de extensión, frente a los 45.000 Km. que aproximadamente disponía Francia. A estas alturas, más de una provincia española desconocía lo que era una ruta pavimentada¹¹.

A los obstáculos de carácter estructural, cabe añadir una cierta «percepción de inseguridad» que se asociaba a la experiencia viajera por España¹². En línea general, quienes visitaban el país lo hacían convencidos de que tarde o temprano serían víctimas de un asalto de bandoleros, rateros, o incluso que se verían inmiscuidos en algún motín o sublevación interna¹³. «Es opinión general que España es todavía uno de los países que no pueden visitarse sin haber hecho testamento previo», apuntaba con ironía la *Guide Joanne*¹⁴. El propio Dumas reconocía haber viajado con la idea de que los caminos de Bayona a Madrid estuvieran «infestados» de malhechores¹⁵. Exagerados o no, estos testimonios contribuyeron enormemente a reforzar la «*unfavourable image*» que mantuvo España hasta finales de siglo.

⁵ La cita en Lavour (1976), 41.

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

⁷ Dumas (1989), 426.

⁸ La cita en Buswell (2011), 3.

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

¹⁰ Ringrose (1972), 25-38.

¹¹ Frax y Madrazo (2001), 35.

¹² Madrazo (1984), 577-672.

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

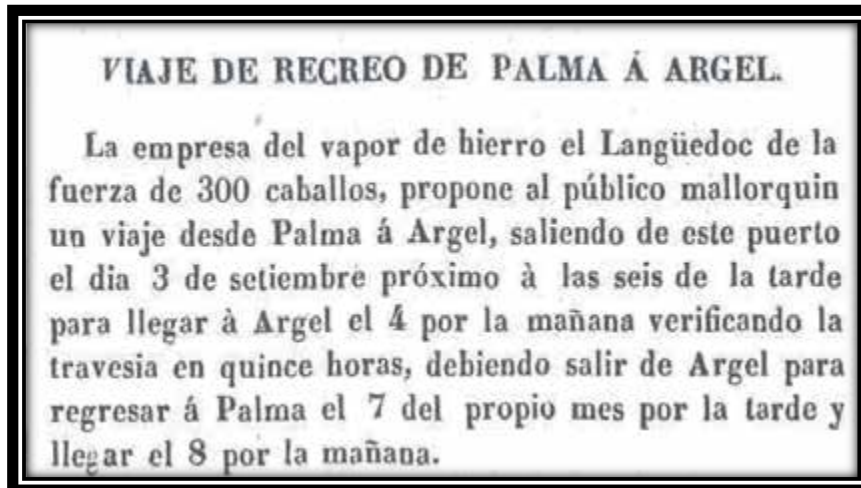
¹⁴ La cita en Lavour (1976), 40.

¹⁵ Dumas (1989), 47-48.

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

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

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



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

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

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

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

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

De acuerdo con esta última fuente, la programación del viaje se retrasó a causa de una «pequeña» avería del barco. En la edición del 30 de agosto, el diario comunicó que el vapor francés se había visto obligado a desplazarse a Tolón para efectuar las oportunas reparaciones, y por consiguiente la salida se efectuaría el 12 de septiembre¹⁸. Pero, finalmente, la excursión a Argel no se llevó a cabo. En las crónicas portuarias de Palma de Mallorca, que publicaba diariamente la prensa local, no aparece ninguna operación del buque vapor en los días previstos. Todo parece indicar que la compañía francesa no consiguió reunir el número mínimo de cien participantes, de acuerdo con una cláusula establecida en el primer anuncio del viaje¹⁹. Por otro lado, es fácil suponer que las reincidentes averías que sufrió el *Languedoc* en los meses previos a las salidas, no facilitaron la labor de los organizadores de cara a su reducida clientela. Tan sólo en el verano de aquel año, los diarios habían dado noticia de otros dos percances, obligando a la naviera a modificar su calendario de salidas²⁰. Como es notorio, los primeros vapores experimentaron muchos problemas. Las incidencias se fueron atenuando solamente a finales del siglo XIX, gracias a las continuas mejoras tecnológicas²¹.

Con el fin de obtener una mejor comprensión del viaje a Argel de 1848 y lograr una significación del mismo, es necesario situar este suceso en el contexto general del transporte marítimo. A mediados del siglo XIX, el tráfico de pasaje era un hecho muy limitado en los puertos españoles, y constituía sólo un complemento al transporte de carga. Un reflejo de esa situación se puede apreciar en la tabla 1.2, que resume el tráfico de los pasajeros que desembarcaron en Palma de Mallorca en 1848. Tras un laborioso análisis de las crónicas portuarias, sabemos que aquel año el puerto isleño recibió la llegada de 832 buques mercantes, por un total aproximado de 4.290 pasajeros. En otras palabras, una media de poco más de 5 personas por cada operación de desembarco. De acuerdo con esta información, se observa también que el peso de los tradicionales buques de vela era absolutamente dominante, alcanzando más del 93% del tráfico portuario de Palma. En cambio, la presencia de las modernas embarcaciones de vapor era poco más que testimonial, registrándose únicamente 56 llegadas a lo largo de todo el año. Este último dato, no obstante, no debe de sorprender. Hacia 1848, la marina mercante española contaba solamente con 24 vapores, frente a más de 4.600 veleros²². Mucho más significativo el hecho de que los buques de nueva tecnología transportaron alrededor de un tercio de los pasajeros que desembarcaron en Palma de Mallorca. Además, teniendo en cuenta que buena parte del pasaje procedía de las cercanas islas de Ibiza y Menorca, en cuyos trayectos aquel año sólo navegaron veleros, resultan aún más reveladores los datos relativos al tráfico procedente de Barcelona, principal

¹⁸ *Diario Constitucional de Palma*, 30 de agosto de 1848, 4.

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

²⁰ Entre otros diarios, *El Balear*, 1 de agosto de 1848, 4.

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

²² *Anuario Estadístico de España*, 1858, 638-639.

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

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

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

* No se incluyen los barcos de pesca

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

Es bien sabido que la nueva tecnología del vapor aportó muchas ventajas en la navegación marítima²³. En primer lugar, la mayor velocidad y con ello la reducción de las distancias. En nuestro caso, por ejemplo, el vapor *Languedoc* conseguía cubrir el tramo Argel-Palma (alrededor de 180 millas) en un tiempo aproximado de 17 horas. En cambio, la duración de un velero variaba considerablemente en función de las condiciones de viento y mar. Pero en todo caso, y siempre y cuando las condiciones meteorológicas fueran las más favorables, el tiempo empleado por una embarcación de vela no era inferior a los dos días. De hecho, del análisis de las crónicas marítimas, se ha podido apreciar que la travesía de un velero mercante entre Argel y Palma podía incluso durar más de una semana.

La propulsión de los motores garantizó también una mayor regularidad de las travesías, a la vez que una mejor maniobrabilidad, pudiéndose atenuar los caprichos de la meteorología. Por el contrario, como reflexionaba un anónimo reportero de la época, con la navegación de vela «nunca puede calcular[se] a punto fijo si será larga o corta, aunque estén muy cercanos los puntos de arribada y el punto de salida»²⁴. La navegación a vapor generó la creación de las primeras líneas regulares, antes en el tráfico de cabotaje y finalmente en las rutas oceánicas²⁵. Las navieras de vapor se hicieron con los servicios oficiales del transporte de la correspondencia, y con las subvenciones públicas instituidas a este fin. Estos subsidios representaron la principal fórmula para tratar de compensar los elevados costes de explotación que implicaba el nuevo medio de transporte, debido esencialmente a la ingente

²³ Servantie (2014), 504; Armstrong y Williams (2005), 63.

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

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

cantidad de carbón necesaria para desplazarse²⁶. Todo ello ayuda a comprender la notable diferencia que había en los precios de los pasajes según el tipo de embarcación. Por ejemplo, en un viaje de ida y vuelta entre Palma a Barcelona en 1848, las tarifas de un buque de vapor eran de 15 pts. en la acomodación de cubierta y 35 pts. en la cámara. En cambio, viajar en un velero solía costar respectivamente 5 y 10 pts. por persona.

La generalización de los motores de vapor produjo un aumento considerable de las dimensiones de los buques. Sin embargo, dato que la presencia de calderas, maquinaria y almacenes de carbón reducía enormemente la capacidad de carga, los primeros vapores se dedicaron principalmente al tráfico de pasajeros²⁷. El transporte de mercancías, en efecto, no se integró plenamente hasta bien entrada la segunda mitad del siglo XIX. De acuerdo con Armstrong y Williams, los pasajeros «*had the double advantage of being willing to pay a good price and not requiring hold space*»²⁸.

Y finalmente, cabe recordar que la novedosa tecnología del vapor supuso una transformación drástica no sólo en la navegación propiamente dicha, sino también en la estructura y organización de las empresas del sector. La necesidad de capital para financiar la creación y el desarrollo de esta actividad determinó un cambio en la forma jurídica. Los nuevos navieros españoles se fueron constituyendo en sociedades mercantiles, con el objetivo prioritario de facilitar la captación de los recursos. Esto originó la entrada de hombres de negocio con nuevas visiones empresariales, más allá de la estrictamente comercial. Sociedades regulares colectivas y sociedades comanditarias fueron algunos de los modelos dominantes en las primeras décadas del vapor, mientras que en el último cuarto de siglo destacaron las sociedades anónimas. Este proceso permitió movilizar un mayor volumen de capital para poder financiar el elevado coste de la navegación a vapor²⁹. Por el contrario, la gran mayoría de los tradicionales navieros de vela españoles eran comerciantes que se habían convertido en armadores de un buque. Muchos de ellos, de hecho, «iban a bordo del mismo mandándolo como capitanes»³⁰.

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

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

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

²⁸ Armstrong y Williams (2005), 63.

²⁹ Rodrigo (2007), 85-87; Valdaliso (2007), 99.

³⁰ García (2007), 155.

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

1.3 EL CRUCERO DEL VAPOR EBRO DE LA NAVIERA TINTORÉ

Un fuerte crecimiento de la emergente navegación a vapor se produjo en Barcelona, donde llegaron a matricularse 18 de los 44 nuevos *steamers* que se registraron en España entre 1848 y 1858³². La constitución de nuevos armadores refleja el interés del sector empresarial local por el nuevo medio de transporte. Uno de los ejemplos más evidentes es la sociedad en comandita Pablo María Tintoré y Compañía³³. Creada con el propósito de establecer un servicio de transporte entre España e Inglaterra, la naviera se constituyó oficialmente en noviembre de 1852. Sobre un total de 21 socios fundadores, la mayoría eran hombres de negocios que residían en la capital catalana³⁴. Las operaciones de transporte empezaron formalmente el 1 de marzo de 1854, cuando su primer vapor inauguró la línea Liverpool-Barcelona. Tras efectuar varias escalas en otros puertos españoles, el buque *Ebro* llegó por primera vez a la ciudad condal el 13 de marzo³⁵. En cuanto a sus características técnicas, se trataba de una embarcación de 61 m. de eslora, que disponía de casco de hierro y hélice. El *Ebro*, de hecho, fue uno de los primeros vapores españoles que contaba con este sistema de propulsión. Su porte estaba estimado en 290 toneladas Ciscar³⁶.

Una vez llegado a Barcelona, el barco fue objeto de una visita pública guiada, en la que participaron también algunos representantes de la prensa local³⁷. Más allá de la finalidad promocional del acto, y su consecuente publicidad en los medios de información, esta práctica fue muy frecuente en aquellos años. Esto evidencia la atracción y el impacto popular que tuvieron los primeros vapores. La puesta en marcha de una nueva unidad de transporte representaba un verdadero acontecimiento. De acuerdo con las crónicas de la época, la gente solía acudir en masa a presenciar en vivo el estreno de

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

³² *Anuario Estadístico de España*, 1858, 638.

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

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

³⁵ *Diario de la Tarde*, 14 de marzo de 1854, 6.

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

³⁷ *Diario de la Tarde*, 17 de marzo de 1854, 5.

un buque de moderna construcción. Cabe recordar que la casi totalidad de los vapores de matrícula española de la época procedían del extranjero, siendo construidos principalmente en astilleros británicos. Hacía el año 1883, sobre un total de 407 buques de vapor con matrícula española, poco más del 5% se había fabricado en España, mientras que el 84% procedía del Reino Unido³⁸. Los veleros mercantes de matrícula española, por el contrario, solían fabricarse en los astilleros nacionales. El atraso técnico y la falta de mano de obra cualificada, entre otros motivos, impidieron la creación de una moderna industria de construcción naval capaz de competir con las empresas extranjeras³⁹.

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 Baleares⁴⁰. Con este propósito, se editaron varios anuncios que informaban de la organización de una expedición del *Ebro* por las islas de Menorca y Mallorca. Como enfáticamente subrayaba la prensa local, se trataba de la ocasión «más propicia» para visitar las «encantadoras» islas, en especial modo para quienes no tenían «obligaciones personales»⁴¹. En la edición matinal del 21 de junio de 1854, el *Diario de Barcelona* publicó el siguiente aviso comercial:

VIAJE DE RECREO A LAS ISLAS BALEARES

El hermoso vapor español Ebro saldrá el miércoles 28 [de junio] a las 6 de la tarde para Mahón y Palma. Saldrá de Mahón el sábado al salir el sol para llegar a Palma por la tarde. Quedará en Palma hasta el domingo al anochecer, llegando a Barcelona el lunes por la mañana. Admite sólo pasajeros⁴².

De acuerdo con el programa, el *Ebro* realizó un viaje de 7 días, incluyendo dos largas escalas en Menorca y Mallorca. A bordo del barco viajaron desde la ciudad condal un total de 75 pasajeros, que se acomodaron en las cámaras de popa y proa, e incluso en la cubierta. Quienes no disponían de camarote, decidieron buscar alojamiento tanto en Mahón como en Palma. En esta última localidad, sin embargo, el «reducido número» de fondas obligó una parte de los viajeros a alojarse en varios hogares privados, lo que evidencia la arraigada escasez de alojamiento público que padecía la isla mallorquina⁴³. Pese a este inconveniente, los viajeros del *Ebro* se mostraron «muy satisfechos» de la experiencia, haciendo énfasis en «las bellezas naturales» de las islas. El vapor hizo finalmente su regreso al puerto de Barcelona a las 11 de la mañana del 3 de julio⁴⁴.

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

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

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

⁴¹ «Viaje de recreo», *El Áncora*, 23 de junio de 1854, 1276.

⁴² *Diario de Barcelona*, 21 de junio de 1854, 4460.

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

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