



Cita bibliográfica: Cerchiello, G. (2021). Antecedentes históricos de los cruceros populares: las excursiones marítimas en Cataluña y Baleares (España) en el primer tercio del siglo XX. *Investigaciones Turísticas* (21), pp. 278-304. <https://doi.org/10.14198/INTURI2021.21.13>

Antecedentes históricos de los cruceros populares: las excursiones marítimas en Cataluña y Baleares (España) en el primer tercio del siglo XX

Historical background of popular cruises: the maritime excursions in Catalonia and Balearic Islands (Spain) during the first third of the twentieth century

Gaetano Cerchiello , Universidad de Alicante, España
gaetano.cerchiello@ua.es

RESUMEN

La industria turística española sentó sus bases en las primeras décadas del siglo pasado. Aunque con cierto retraso frente a otros países europeos, España se sumó a una nueva corriente que concebía el turismo como un sector más de la actividad económica. Este artículo analiza de forma descriptiva la evolución del excursionismo marítimo, una de las modalidades turísticas no menos importantes a principios del siglo pasado. Su ámbito geográfico se circunscribe a Cataluña y las Islas Baleares, donde esta práctica alcanzó una gran difusión. Después de un análisis previo sobre los orígenes del turismo marítimo, el ensayo se centra en la organización, desarrollo y propósitos de los viajes, a la vez que tratará de profundizar en su connotación popular. A partir del manejo de fuentes archivísticas y de prensa, principalmente avisos promocionales y crónicas marítimas, se tratará de esclarecer la magnitud, alcance social y las razones estructurales que favorecieron este fenómeno prácticamente ignorado por la historiografía del turismo.

Palabras clave: historia del turismo; ocio popular; cruceros costeros; transporte marítimo; España.

ABSTRACT

The Spanish tourism industry laid its foundations in the first decades of the twentieth century. Although with some delay in comparison to other European countries, Spain joined the new trend that conceived tourism as another sector of economy activity. This paper takes a historical approach to studying maritime excursions, a relevant tourism practice at the beginning of the last century. Its geographical scope is limited to Catalonia and the Balearic Islands, where coastal cruises enjoyed great popularity. After addressing the origins of maritime tourism, the study focuses on the organization, development and purposes of the coastal cruises and

explores their popular connotation. Using archival and newspaper sources, mainly advertisements and maritime chronicles, it seeks to shed light on the magnitude, social scope and structural reasons that fostered this phenomenon which has practically been ignored by the tourism historiography.

Keywords: tourism history; popular leisure; coastal cruises; maritime transport; Spain.

I. INTRODUCCIÓN

El excursionismo ha sido siempre una parte integrante de los viajes de placer. Las escapadas hacia entornos naturales o atractivos monumentales ya se utilizaban en la edad moderna para romper la rutina de las estancias en los balnearios. A lo largo del siglo XIX, el incipiente turismo englobó la práctica excursionista para convertirla en una experiencia irrenunciable de las expediciones elitistas (Berrino, 2011). La llegada en un destino lejano se complementaba con la oferta de numerosas visitas organizadas. En las expediciones de la agencia de Thomas Cook a Egipto y Oriente Medio, por ejemplo, la estancia en El Cairo se enriquecía con una visita a las pirámides de Giza, un crucero por el Nilo o una travesía hacia el Mar Rojo, entre otras opciones (Withey, 1997). Pero junto a esta función complementaria, hay otra dimensión del excursionismo no menos importante y quizás menos conocida: la revolución de los transportes en el siglo XIX convirtió la excursión en un viaje de placer en sí mismo. La mayor velocidad y capacidad de acomodación, tanto de los trenes como los buques de vapor, posibilitó la organización de viajes colectivos de breve duración hacia poblaciones y localidades cercanas. La brevedad de los desplazamientos –solía tratarse de viajes de ida y vuelta de un solo día, fin de semana o poco más– abrió las puertas a un público mucho menos selecto y con menores recursos en tiempo y dinero. De acuerdo con Walton (2012), los nuevos medios de transporte contribuyeron de manera determinante a la gradual transformación del perfil social de los viajeros. Su innovación tecnológica fue fundamental de cara a la difusión de esta nueva modalidad de viaje. Es más, la novedad de un medio de transporte más moderno y avanzado se convirtió incluso en el pretexto para organizar una visita *ad hoc* y poder así admirar un nuevo vapor, un nuevo tramo de ferrocarril, una nueva funicular, etc. (Armstrong y Williams, 2005).

La presente investigación versa sobre este segundo aspecto del excursionismo. Se centra en la evolución de las excursiones marítimas en Cataluña y Baleares, dos áreas geográficas españolas donde el desarrollo turístico fue especialmente significativo durante el primer tercio del siglo XX. El análisis abarca dos etapas cronológicas, que están separadas entre sí por la suspensión de la actividad excursionista durante la primera guerra mundial. El trabajo se ha emprendido con el fin de aproximarse a un fenómeno muy poco investigado por la historiografía del turismo. Conocer los factores que favorecieron su desarrollo, así como los destinos y la finalidad de los viajes, constituyen los primeros objetivos de este ensayo. Junto a ello se persigue profundizar en el lado de la oferta, aportando datos, información y propósitos de las entidades organizadoras. Finalmente, se tratará de mostrar y demostrar el alcance popular de las excursiones costeras del primer tercio del siglo pasado.

El objeto de estudio de este artículo son las travesías marítimas de placer de breve duración, también conocidas como *coastal cruises*. Con ello se hace referencia no sólo a los viajes de ida y vuelta en el mismo día, sino también a los que incluían unas pocas noches de pernoctación a bordo o en tierra. Este planteamiento tiene una justificación histórica. Desde la perspectiva de la duración, la palabra excursión tenía en el pasado una significación mucho más genérica que la actual. Es bien sabido que la OMT define al excursionista o persona que hace una excursión como «visitante del día», mientras que el viaje del turista incluye por lo menos una noche de pernoctación. Pero durante el período analizado esta distinción, desde luego, no existía. La palabra excursión se asociaba básicamente al viaje de breve duración, sin más. Incluso el término inglés *excursion*, hoy en día menos utilizado, aparecía con mucha frecuencia en las fuentes del siglo XIX y principios del XX para aludir no sólo al viaje recreativo de un día (*day-trip*), sino también al viaje con algunas noches de pernoctación. La figura 3 de este artículo es una muestra de ello. Bajo esta argumentación, por lo tanto, este ensayo no aborda los llamados cruceros u *ocean cruises* de antaño. La otra modalidad del llamado turismo marítimo presentaba por aquellos entonces importantes diferencias de concepto y contenido (Walton, 2014, 113). Además de empezar a fomentarse no antes de finales del siglo XIX, esto es, más de medio siglo después de la puesta en marcha de las primeras excursiones costeras, los cruceros se configuraron clara y únicamente como una actividad de corte elitista (Cartwright y Harvey, 2004). El modelo dominante era un viaje de muy largo recorrido que solía durar varias semanas e incluso meses (Williams, 2000). Hablamos, pues, de un producto muy selectivo, que estaba al alcance exclusivo de quienes disponían de una muy elevada disponibilidad económica y de tiempo.

Por el contrario, la tipología de cruceros que imperan en la actualidad guarda mucha conexión y semejanza con el excursionismo marítimo del primer tercio del siglo XX. Me refiero, en especial, a dos aspectos claves: la brevedad de los viajes y el perfil socioeconómico de su clientela. Los datos de la patronal del sector son muy elocuentes. A nivel mundial, CLIA (*Global Passenger Report 2018*) estima que, sobre un total aproximado de 28,5 millones de cruceristas en 2018, casi el 80% optaron por un viaje no superior a los 7 días de duración, a la vez que más de 3,1 millones de pasajeros eligieron una excursión inferior a los 4 días¹. En cambio, tan sólo el 3% (poco más de 800 mil) disfrutó de una experiencia en barco superior a las dos semanas. Las cifras relativas al mercado español son aún más significativas (CLIA, *Europe Market Report 2018*). Más del 90% de la clientela española hizo un viaje que no superó los 7 días de duración, mientras que poco más del 1% (unos 6 mil pasajeros) se inclinó por los cruceros de más de dos semanas. Y según otras estimaciones (Cruise Industry News, *Annual Report 2019*, 12), antes del comienzo de la pandemia de la Covid-19, alrededor de tres cuartas partes de la oferta mundial de cruceros (en términos de plazas) se posicionaba en los mercados *contemporary* y *budget* que, entre otros aspectos, se caracterizan por la capacidad de gastos medio-baja de su clientela. Todas estas cifras no hacen sino refrendar la necesidad de incluir el excursionismo marítimo en el análisis histórico del fenómeno crucerista. Si el estudio se ciñe

1. Las estadísticas de cruceros no incluyen los viajes sin pernoctación a bordo, puesto que se consideran como tales solamente los viajes de placer que abarcan por lo menos una noche de alojamiento.

exclusivamente a los llamados *ocean cruises* cabe el riesgo de presentar un cuadro erróneo, o por lo menos incompleto, de su evolución histórica. Cabe el riesgo de concluir, por ejemplo, que la navegación marítima de placer nace históricamente como una larga expedición elitista, para convertirse posteriormente en un breve viaje al alcance de una franja más amplia de la población. Más bien fue exactamente lo contrario; el turismo marítimo nació como una práctica excursionista, ante todo porque los primeros vapores no estaban habilitados para largas travesías.

De acuerdo con este enfoque, el escrito se organiza en seis partes. Tras esta introducción, el segundo apartado resume la metodología de trabajo y las principales fuentes que se han manejado. El tercero pretende acercar al lector a los orígenes de la navegación marítima de placer en el siglo XIX, a raíz de la difusión de la nueva tecnología del vapor. El apartado IV se dedica a los años previos a la primera guerra mundial, durante los cuales el excursionismo marítimo se fomenta sobre todo gracias a la labor social de entidades y asociaciones sin ánimo de lucro. El quinto se centra en la evolución del objeto de estudio durante los años 1920 y 1930, cuando la participación de las empresas navieras y agencias de viajes fue consolidándose en un contexto de expansión del negocio turístico. El estudio se cierra con unas breves reflexiones finales.

II. FUENTES Y METODOLOGÍA DEL TRABAJO

La producción científica sobre el tema objeto de estudio es muy escasa, más aún si se compara con el análisis histórico de la actividad crucerística. Éste último ha hecho importantes avances gracias a los trabajos pioneros de Williams (2000; 2003), Cartwright y Harvey (2004), Berneron-Couvenhes (2007) y los más recientes de Zaccagnino (2014), Cerchiello (2014; 2015; 2017) y Cerchiello y Vera-Rebollo (2019). Las monografías sobre la dimensión histórica del excursionismo marítimo se reducen básicamente a las contribuciones de Armstrong y Williams (2005; 2006), quienes abordan los orígenes de esta práctica social en el Reino Unido, mientras que Cerchiello (2018) y Cerchiello y Vera-Rebollo (2015) se han centrado en las iniciativas españolas. Bajo esta premisa, este artículo se ha apoyado especialmente en los estudios sobre transporte marítimo e historia del turismo. En el primer caso han sido de gran ayuda, entre otros, Pou Muntaner (1977), Whyman (1981), Palmer (1982), Valdaliso (1991; 1992; 2001) y Armstrong y Williams (2010; 2011). En el ámbito de la historia del turismo del primer tercio del siglo XX, se han dado numerosas aportaciones en los últimos años. La obra dirigida por Vallejo y Larrinaga (2018) representa un importante avance en el conocimiento de los orígenes del turismo en España, gracias sobre todo a la amplitud de los temas planteados y su carácter interdisciplinario. La obra se une a una larga serie de investigaciones históricas sobre el turismo español, desde los trabajos de Moreno (2007), Correyero y Cal (2008) y Pack (2009), hasta las últimas contribuciones de Vallejo et al. (2018a). Otro bloque de estudios de apoyo para este ensayo lo proporcionan algunas publicaciones de historias locales o análisis a escala regional, como Aisa (2000), Molina (2003; 2005; 2007), Navarro (2004), Cirer-Costa (2012), Palou (2016) y Vilar-Rodríguez et al. (2019).

Al margen de las aportaciones bibliográficas, la investigación se ha llevado a cabo a partir del manejo combinado de dos fuentes periodísticas: los avisos publicitarios y las crónicas portuarias. La prensa sigue siendo «una de las fuentes de información más útiles» para abordar la historia del turismo (Vallejo y Larrinaga (2018, 16). Los avisos promocionales aportan mucha información sobre la labor organizativa y las características del producto: entidad promotora, fecha de realización del viaje, destino, itinerario, medio de transporte, precios de venta, etc. Una muestra puede observarse en el anuncio de la figura 1 del diario *La Vanguardia* [en adelante, *LV*], que promociona una excursión dominguera de Barcelona a Palamós a bordo del vapor *Virgen de África*, con salida a las 6 a.m. del 19 de agosto de 1928 y al precio por persona de 13,5 pts. Las crónicas portuarias, en cambio, notifican la salida y entrada de los barcos en un determinado puerto. Ésta última es una fuente documental muy poco utilizada y casi desconocida. No obstante, resulta muy valiosa a la hora de estimar la efectiva participación en los viajes marítimos. De hecho, además de corroborar la exactitud de la información de los avisos publicitarios e indicar la duración de las travesías, las crónicas portuarias solían aportar, muy a menudo, el número de pasajeros a bordo en los viajes de línea u otras operaciones de transporte, incluyendo los viajes de placer. Por crónica portuaria o crónica marítima nos referimos a una sección que solía publicarse diariamente en muchos periódicos de las ciudades costeras, tanto en España como en el extranjero, siendo por tanto la versión pública, por decirlo así, del llamado Libro registro (portuario) de entrada de buques (Mojarro, 2008, 181). La figura 2 muestra un fragmento de la crónica del puerto de Barcelona que publicó *LV* el 21 de agosto de 1928. Éste informa que el día anterior, entre otras embarcaciones, había llegado procedente de Palamós el vapor *Virgen de África* (el de la figura 1), después de 5 horas de viaje y con 73 excursionistas a bordo. Gracias al análisis combinado de estas dos fuentes documentales y otras fuentes primarias, especialmente crónicas y reseñas de viajes, hemos tratado de reconstruir parte del tráfico excursionista en el área objeto de estudio, y con ello destacar su alcance social.

Figura 1. Anuncio de una excursión marítima desde Barcelona del 19 de agosto de 1928

COSTA BRAVA
EXCURSION A PALAMOS
en el vapor **Virgen de Africa**
Domingo 19. Salida: 6 mañana.
Regreso mismo día
Orquestina - Cine - Bar - Restaurant
Pasaje: Ida y vuelta, Ptas. 13'50

Fuente: *LV*, 16-08-1928

Figura 2. Crónica marítima del puerto de Barcelona del 20 de agosto de 1928

MOVIMIENTO DEL PUERTO	
20 de agosto.	Entrados:
De Hamburgo, 10 días, vapor alemán Genna, de 1705 toneladas; capitán Lutjen, con cargo general.	
De Mahón, 22 horas, vapor correo Mahón, de 536 toneladas; capitán Femnias, con cargo general y 31 pasajeros.	
De Taulon, 3 días, yate inglés Nirvana, de 60 toneladas; capitán Baillet, con su equipo.	
De Gandia, dos días, vapor Ancioja número 1, de 82 toneladas; capitán Andreu, con cargo general.	
De Palamós, 5 horas, vapor Virgen de África, de 271 toneladas; capitán Company, con su equipo y 73 turistas.	
De Palma, 14 horas, vapor Freixas 3, de 122 toneladas; capitán Gómez, con sal.	
De Buenos Aires y escalas, 20 días, vapor correo Infanta Isabel de Borbón, de 5.740 toneladas; capitán Morales, con cargo general y 264 pasajeros.	

Fuente: LV, 21-08-1928

III. LOS ORÍGENES DEL TURISMO MARÍTIMO

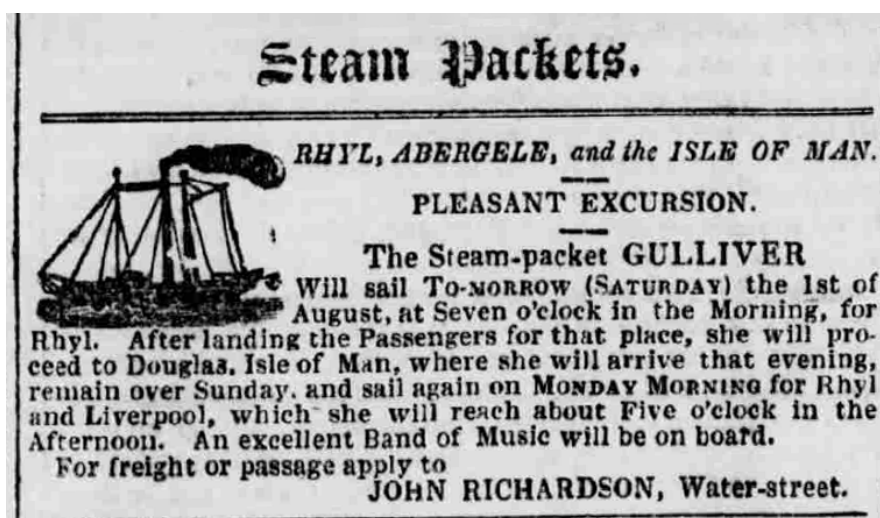
La navegación marítima de placer tiene una larga tradición. Sus inicios se dieron en el Reino Unido a principios del siglo XIX, en un contexto de profundos cambios sociales, económicos y tecnológicos. La aplicación de la máquina a vapor a la propulsión de los barcos supuso una verdadera revolución en los transportes acuáticos, dando lugar a la formación de las primeras líneas regulares (Armstrong y Williams, 2011). Gracias a la propulsión de los motores, los buques de nueva tecnología ofrecían la novedosa ventaja de poder planificar la duración de los viajes, además de ser más rápidos y confortables. La navegación a vela, por el contrario, seguía dependiendo en todo caso de las condiciones meteorológicas. Las pioneras compañías de vapor no tardaron en aprovechar las enormes potencialidades del nuevo medio de transporte para fomentar una nueva práctica recreativa (Armstrong y Williams, 2005). Cabe recordar que, a causa del elevado consumo de carbón, los primeros vapores estaban concebidos para breves travesías costeras. Al mismo tiempo, estaban mejor capacitados para transportar pasajeros (y correspondencia) en lugar de las mercancías. Disponían de maquinarias muy pesadas y calderas de grandes dimensiones, lo que reducía notablemente el espacio disponible para la carga (Valdaliso, 1992). Los viajeros, por el contrario, no necesitaban mucho espacio ni bodegas, pudiendo acomodarse incluso en cubierta.

El turismo marítimo fue generalizándose en el Reino Unido a partir de los años 1820, gracias al incremento que había registrado la flota mercante de vapores. Armstrong y Williams (2010) estiman que en 1829 había más de 340 *steamers* transitando en los puertos de las islas británicas, mientras que 15 años antes lo hacían apenas 11. Parte de las primeras iniciativas se dirigían hacia los emergentes balnearios marítimos, contribuyendo de tal modo a su rápido desarrollo. Los *resorts* del condado de Kent, en el sureste de Inglaterra, se beneficiaron de la

demanda procedente de Londres (Whyman, 1981). La *General Steam Navigation Company*, que se creó en 1824, implantó muy pronto un servicio especial de excursiones veraniegas entre la capital y las localidades de Margate y Ramsgate, con varias operaciones semanales a bordo de los vapores *Columbine* y *City of London* (Palmer, 1982; *The Standard*, 30-06-1828). La moda de los *day-trips* se generalizó también en el norte de Inglaterra. En Liverpool, los paseos domingueros en vapor tenían como meta predilecta las aldeas de la cercana costa del norte de Gales, como Rhyl y Conwy (*The Liverpool Mercury*, 12-06-1829). A los viajes de un solo día, fueron sumándose los que incluían una o más noches de pernoctación. Siempre desde Liverpool, empezaron a promocionarse excursiones de placer a la Isla de Man, en el mar de Irlanda. De acuerdo con la figura 3, se brindó la oportunidad de pasar dos noches de estancia en destino, a la vez que la travesía se amenizaba con la actuación de una orquesta de música. En términos cronológicos, el viaje de placer del vapor *Gulliver* en agosto de 1829 fue incluso anterior al establecimiento del primer servicio regular entre Liverpool y la Isla de Man (Armstrong y Williams, 2010, 51).

La aparición de los buques de vapor y, posteriormente, de los ferrocarriles, desempeñó un papel «clave» en el desarrollo de las vacaciones populares en Gran Bretaña. Walton (2012, 422) escribe que «sin la emergencia de tales sistemas de transportes masivos, rápidos y baratos, la democratización de las vacaciones no hubiera podido ocurrir». La relación causa-efecto entre embarcaciones de vapor y turismo marítimo se produjo muy pronto también en el área del Mediterráneo. La incorporación del vapor *Fernando I* a la flota mercante del Reino de las Dos Sicilias, a mediados de los años 1820, promovió la organización de escapadas turísticas a Ischia y Sorrento, entre otras localidades del golfo de Nápoles (Sirago, 2015). Siempre en la capital del reino, con motivo de un congreso científico en 1845, se emprendió un viaje de placer a la isla de Capri a bordo del vapor *Stromboli*, con el fin de admirar la ya célebre *Grotta Azzurra* (Chevalley de Rivaz, 1846).

Figura 3. Anuncio de una excursión de Liverpool a la Isla de Man (1829)



Fuente: *The Liverpool Mercury*, 31-07-1829

A mitad del siglo decimonónico, el turismo marítimo llegó también a España, donde la navegación de vapor se desarrolló con cierto retraso (Valdaliso, 1992). Hacia el año 1858, la flota mercante española reunía un total de 68 buques de vapor, pero su peso porcentual con respecto a los tradicionales veleros estaba por debajo del 3% (*Anuario estadístico de España*, 1858). A pesar de su escasez, las embarcaciones de motor no tardaron en conseguir una parte significativa del tráfico de pasaje. Desplazaban, por ejemplo, cerca de una tercera parte de los pasajeros que llegaban al puerto de Palma de Mallorca, aunque la gran mayoría de las operaciones de transporte se efectuaban por medio de las embarcaciones de vela (Cerchiello, 2017, 18-19). Muchos viajeros estaban dispuestos a pagar un precio superior a cambio de una travesía más rápida, más cómoda y, sobre todo, con la seguridad de llegar a destino en un tiempo determinado. Quienes embarcaban en el *Rey D. Jaime I*, un vapor que se incorporó a la matrícula balear en 1856, sabían por ejemplo que la travesía entre Palma y Barcelona solía durar unas 13 horas. La duración del mismo viaje a bordo de un velero, por el contrario, variaba notablemente en función de las condiciones atmosféricas, siendo en cualquier caso no inferior a los dos días. Pero a pesar del desarrollo de la navegación a vapor, el tráfico de pasaje en los puertos españoles seguía siendo relativamente escaso. A mediados del siglo XIX, el puerto de Palma registraba una media aproximada de poco más de 5 pasajeros por cada operación de desembarco (Cerchiello y Vera-Rebollo, 2015, 22-23). Esta última cifra permite destacar la notable respuesta de público que alcanzaron las excursiones marítimas desde sus comienzos. La naviera catalana Tintoré consiguió reunir alrededor de 75 pasajeros para un viaje de recreo entre Barcelona y las Islas Baleares en verano de 1854 (Cerchiello, 2017, 21-22), mientras que unas 400 personas acudieron al puerto de Palma el 24 de febrero de 1856 con el fin de participar en una breve excursión al islote de Cabrera (Cerchiello y Vera-Rebollo 2015, 28-29).

Con el paso de los años, a medida que se iban sumando nuevos buques de vapor a la flota mercante, el excursionismo marítimo se abrió el camino en otras provincias españolas. Las noticias de los primeros viajes de placer por la costa vasca datan de principios de los años sesenta. Un vapor de la matrícula de Bilbao desplazó más de doscientos excursionistas del puerto de Santurce a Lequeitio en agosto de 1863, con el fin de asistir a las fiestas patronales de la pequeña localidad vizcaína (Cerchiello y Vera-Rebollo, 2015, 31). En la primera mitad de los años ochenta, la prensa alicantina se hacía eco de unos viajes de «puro recreo» del vaporcito *Mercedes* por la bahía de la ciudad o hacia la cercana isla de Tabarca (Cerchiello, 2018, 802). La reciente investigación de Vilar-Rodríguez et al. (2019, 17-18) argumenta que, antes de finales de siglo, ya existía una «primitiva modalidad de turismo marítimo popular» por las riberas gallegas, gracias a la mejoría generalizada de los sistemas de transportes. La prensa local aporta muchas evidencias a este respecto. La figura 4 muestra un anuncio de un viaje de recreo de La Coruña a Carril en julio de 1880, «con motivo» de las célebres fiestas patronales en Santiago de Compostela. Después de la travesía marítima, los pasajeros del vapor *Méndez Nuñez* se desplazarían «cómodamente» hasta la ciudad del apóstol en un tren de la compañía de ferrocarril Compostela-Carril.

Figura 4. Anuncio de una excursión marítima por la costa gallega (1880)



VAPOR "MENDEZ NUÑEZ.,,
VIAJE DE RECREO.

El expresado vapor de grandes comodidades para pasaje, se dispone á hacer una expedición á Carril de ida y vuelta, con motivo de las fiestas del

APÓSTOL SANTIAGO.

Saldrá de la Coruña el 23 del corriente á las cinco de la tarde para hallarse al amanecer del siguiente día en Carril, y tomar el tren de la mañana cómodamente. Regresará del Carril el día 29 á las cuatro de la tarde.

Precios de pasaje de ida y vuelta:

Cámara..	Reales	120.
Proa..	"	70.

A fin de que pueda disponerse el viaje de una manera definitiva, es indispensable que los señores pasajeros tomen su pasaje hasta el 21 del actual inclusive en cuyo día quedará determinado.

Lo despachan en la Coruña los Sres. D. Melchor Sastre y Compañía.

Fuente: *Diario de Lugo*, 18-07-1880

IV. ENTRE OCIO E INSTRUCCIÓN: LAS EXCURSIONES COSTERAS ANTES DE LA GRAN GUERRA

A comienzos del siglo XX, las excursiones costeras eran una práctica muy bien experimentada. De acuerdo con las reseñas locales, la asistencia de público solía ser muy elevada incluso cuando se incluían una o más noches de pernoctación a bordo o en tierra. Los mallorquines y menorquines solían concurrir en gran número no sólo para admirar los rincones más sugestivos del archipiélago o visitar Barcelona y Valencia, sino también para ir a la ciudad de Argel, lugar de residencia de una amplia colonia de emigrantes baleares. Las crónicas portuarias de Mahón señalan que el vapor *Mahonés* salió el 12 de agosto de 1902 rumbo la ciudad francesa con 96 «turistas», quienes aprovecharon los 4 días de estancia para hacer compras en los mercados y visitar a sus «amigos y paisanos» (*El Vigía Católico de Ciudadela*, 16-08-1902; *El Liberal*, 19-08-1902). Unos años después, entre mayo y julio de 1909, dos expediciones de 5 días de duración desde Palma de Mallorca con destino Argel y Valencia, respectivamente, sumaron un total de cerca de 900 participantes (Cerchiello, 2017, 53-54). La prensa barcelonesa se hacía eco de la «gran afición» que reinaba en la isla balear por las excursiones en barco, incidiendo especialmente en la elevada participación de público (LV, 24-05-1909, 5).

De acuerdo con los objetivos de este trabajo, resulta prioritario determinar cuáles son los factores que impulsaron este tipo de iniciativas. Para empezar, éstas se vieron fuertemente favorecidas por la notable evolución tecnológica. La transición de la vela al vapor se materializó a finales del siglo XIX (Valdaliso, 2001). La flota mercante española reunía en 1908 más de 500 vapores de más de 50 toneladas de arqueo [en adelante, TRB]. Barcelona y sobre todo Bilbao se habían convertido en las capitales navieras de España, concentrando poco menos de tres cuartas partes del tonelaje de vapor (*Lista oficial de los buques*, 1908). Los veleros habían demostrado su incapacidad para competir incluso en el transporte de carga. Hacia el año

1909, desplazaban tan sólo el 4% de la mercancía que llegaba vía mar a Barcelona (*Anuario Estadístico de la Ciudad de Barcelona*, 1914). Y mientras la marina a vela perdía relevancia, los buques de motor fueron incorporando importantes mejoras en beneficio de la confortabilidad y seguridad de los viajes (Smil, 2010).

La innovación tecnológica provocó asimismo una notable disminución de los pasajes. Gracias al aumento generalizado de la capacidad de transporte y la reducción de los costes de operación, principalmente el menor consumo de carbón, los precios de venta bajaron considerablemente (Deadrick, 1988; Keeling, 2012; Feys, 2013). Este proceso se fue generalizando tanto en las rutas oceánicas como en las breves travesías. El pasaje de una excursión de Palma de Mallorca a la Isla de Cabrera valía unas 2,5 pts., esto es, la mitad de lo que costaba a mitad del siglo XIX (*La Tarde*, 17-10-1903; Cerchiello y Vera-Rebollo, 2015). La tarifa sobre cubierta de un viaje entre Mahón y Ciudadelá en 1870 era de 5 pts.; cuatro décadas después el mismo servicio podía llegar a ofrecerse a 2 pts. (Cerchiello, 2017). Estas variaciones adquieren una mayor significación si consideramos que en el período comprendido entre el último cuarto del siglo XIX y el comienzo de la primera guerra mundial, el nivel general de los precios se caracterizó por una «extraordinaria» estabilidad. Antes de que el conflicto conllevara el principio de una espiral inflacionista, escribe Maluquer de Motes (2013, 65), el índice general de los precios en España «no se alejó significativamente de un mismo nivel».

Pero, ¿qué valor tenían los importes de las excursiones de recreo durante la primera etapa de este estudio? Con el fin de darles un sentido más concreto, podría ser útil saber cuánto costaban algunos de los productos básicos de consumo alimentario y, a la vez, conocer la retribución salarial de algunas categorías de trabajadores. Las tablas 1 y 2 se han elaborado con este propósito y muestran la estimación de los precios y jornales en Barcelona y Mallorca. En cuanto a los géneros alimentarios, cuyo gasto significaba unas dos terceras partes del presupuesto familiar español (Maluquer de Motes 2005, 1257), las cifras se refieren al año 1907 (tabla 1). En cambio, los años de referencia de los jornales (tabla 2) son 1905 para Barcelona y 1907 para Mallorca. Cabe precisar que este tipo de información empieza a normalizarse en la isla balear a partir de 1907 (y más aún desde 1913), mientras que las estimaciones sobre las retribuciones laborales en la ciudad condal aparecen solamente en las primeras cuatro ediciones del *Anuario estadístico de la ciudad de Barcelona*, esto es, desde 1902 hasta 1905. Así pues, de acuerdo con la información recogida de la valiosa investigación de Molina (2003), podemos deducir que un viaje recreativo de un día desde el puerto de Palma, que solía costar en torno a 2,5 pts., tenía un valor monetario similar al jornal de un obrero industrial mallorquín o al importe 1 Kg. y medio de carne de cordero. Asimismo, la tarifa de una excursión marítima entre Barcelona y Sitges, unas 5 pts., era comparable a la compra de 2 Kg. de carne de vaca en los mercados de la ciudad condal o a lo que percibía un oficial cantero por un día de trabajo. En general, el Ayuntamiento de Barcelona estimaba que el presupuesto medio diario de las clases trabajadoras aumentó cerca del 45% en la primera etapa de este estudio (*Anuario estadístico de la ciudad de Barcelona*, 1920, 679).

La información de la tabla 2 pone también en evidencia una cierta disparidad entre los importes que imperaban en Mallorca (y en general en el archipiélago balear) y los que había en la Ciudad Condal. Lo más llamativo radica en que la retribución salarial del mismo oficio o empleo era muy inferior en la isla mallorquina. Se estima, por ejemplo, que un peón albañil

podía llegar a percibir la mitad que su homónimo barcelonés. No obstante, según nos explica Rafael Molina (2005), el bajo nivel de los salarios nominales en la isla balear se veía compensado por un nivel de precios «claramente» menor, lo que también puede percibirse de la tabla 1, y por su mayor estabilidad a lo largo de esos años. Además, el acceso de los mallorquines a los bienes de consumo seguía produciéndose también mediante mecanismos ajenos al mercado: huertos propios caseros (incluso en ámbitos urbanos), manufacturas domésticas, intercambios campo-ciudad, etc. Y todo ello en un contexto de crecimiento «sostenido» de la economía balear. En definitiva, concluye el historiador mallorquín, la capacidad de consumo de las clases obreras y trabajadoras fue un aumento también en la isla de Mallorca (Molina, 2007, 356-357).

Tabla 1. Precio medio de algunos géneros alimentarios en Barcelona y Mallorca (1907)

Artículo de consumo (Pts./Kg.)	Barcelona	Mallorca
Pan	0,45	0,32
Carne de vaca	2,50	1,81
Carne de cordero	2,88	1,75
Tocino salado	2,25	1,12
Garbanzos	1,25	0,63
Arroz	0,63	0,53
Aceite (Pts./litro)	1,63	1,59
Huevos (Pts./docena)	2,10	*1,20

* El dato hace referencia al año 1909

Fuente: *Anuario estadístico de la ciudad de Barcelona*, 1907; Molina (2003) para los datos sobre Mallorca

Tabla 2. Jornal medio de los trabajadores de algunos oficios o industrias en Barcelona (1905) y Mallorca (1907)

Empleo (Pts./día)	Barcelona	Mallorca
Albañil (oficial)	4,25	2,60
Albañil (peón)	2,75	1,36
Cantero	5,00	3,00
Carpintero	4,00	*2,38
Zapatero	3,50	///
Pintor	4,50	///
Panadero	4,50	///
Costurera	2,50	///
Obrero metalúrgico	///	2,50
Obrero químico	///	3,00
Obrero textil	///	2,50
Jornalero agrícola	///	1,47

* El dato hace referencia al año 1908

Fuente: *Anuario estadístico de la ciudad de Barcelona*, 1907; Molina (2003) para los datos sobre Mallorca

Junto a la disminución de los pasajes y la mejora de las unidades de transporte, la afición a los viajes marítimos debe de enmarcarse en el contexto general de expansión que experimentó el fenómeno excursionista a lo largo de este período. Desde finales del siglo XIX, el excursionismo había empezado a gestarse también en España, si bien con cierto retraso frente a otros países europeos (Correyero y Cal, 2008). Al igual que el montañismo o las giras campesinas, entre otras modalidades, las expediciones marítimas se percibían como una herramienta de conocimiento del propio entorno y de contacto con la naturaleza, y al mismo tiempo como un vehículo de transmisión de valores culturales e incluso políticos. La práctica excursionista alcanzó un notable desarrollo en Cataluña, donde el mar y la montaña eran «objeto cada día de mayor predilección» (*Il·lustració Catalana*, 20-06-1909, 366).

En la Ciudad Condal, la navegación marítima de placer recibió un fuerte impulso de las asociaciones excursionistas. Turisme Marítim, una sociedad excursionista «exclusivamente» dedicada a la práctica marítima, nació en Barcelona en mayo de 1909 (Cerchiello, 2018). Sus numerosos proyectos –aproximadamente uno a la semana en los primeros meses de actividad– destacaron por un carácter fuertemente catalanista. Sus fundadores eran miembros de la burguesía industrial de la ciudad, y la mayoría eran afiliados o simpatizantes de la Lliga Regionalista. Hacían hincapié en la necesidad de conocer las bellezas del propio litoral y del archipiélago balear, a la vez que destacaban los poderes curativos del aire del mar. El programa de Turisme Marítim [en adelante, TM] emprendió unos días después de su formación, más precisamente el jueves 20 mayo de 1909 (*La Catalunya*, 29-05-1909). Su primer destino fue Sitges, con motivo de la celebración de la *Copa Catalunya* de automovilismo. Unos 300 participantes subieron a bordo del *Villa de Soller*, un nuevo vapor de la matrícula de Mallorca que operaba en la ruta Soller–Barcelona–Sète. El buque mallorquín, que medía poco menos de 450 TRB, hizo el viaje de recreo empavesado con cintas y gallardetes, de acuerdo con las costumbres de la época. En su primera temporada, entre mayo y septiembre de 1909, TM emprendió un amplio programa de escapadas por las costas de Cataluña, junto a varias excursiones a las Islas Baleares.

Todos sus proyectos, así como los del resto de las entidades que se describen a continuación, se concretaron mediante el chárter de las embarcaciones. No entran en esta tipología, desde luego, los viajes que organizaron las compañías marítimas, que, en todo caso, fueron muy ocasionales durante esta primera etapa. Las navieras españolas, en general, evitaron prodigarse en las labores organizativas de las excursiones de placer, limitándose al desplazamiento de los viajeros. La brevedad de este tipo de viaje facilitaba el acuerdo entre las dos partes, es decir, la entidad organizadora y la empresa marítima. Las excursiones no causaban una grave alteración del calendario de los servicios de transporte, sobre todo cuando tenían un solo día de duración. Había tan sólo que encontrar un hueco entre una operación y otra, o posponer ligeramente ésta última. Gracias al análisis de las crónicas portuarias de Barcelona, sabemos por ejemplo que el vapor *Villa de Soller*, el buque fletado por TM para la excursión recién citada, entró en el puerto de la Ciudad Condal procedente de Mallorca a primeras horas de la mañana del jueves 20 de mayo de 1909. Poco después, salió rumbo a Sitges para volver «por la noche». El día siguiente, el viernes 21 de mayo, el *Villa de Soller* reanudó sus servicios de línea saliendo para el puerto de Sète (*LV*, 21-05-1909; *LV*,

22-05-1909). En más de una ocasión, TM realizó su cometido en colaboración con otras asociaciones excursionistas. El viaje «recreativo, instructivo y científico» a la Costa Brava del 19 al 21 de junio de 1909, por ejemplo, se hizo de «común acuerdo» con el Centre Excursionista de Catalunya, una de las entidades excursionistas más antiguas en España (Correyero y Cal, 2008). El «sugestivo» programa de esta iniciativa incluyó las escalas en las localidades de Sant Feliu de Guíxols, Cadaqués y L'Escala, ésta última para poder visitar las excavaciones arqueológicas de Ampurias recién abiertas al público (LV, 25-06-1909). Según las crónicas locales, la llegada de *El Balear* fue recibida con todos los honores y «demostraciones de afecto». En obsequio a los 105 participantes, incluyendo más de 20 mujeres, se interpretaron varias sardanas en el paseo marítimo de Sant Feliu (*Butlletí del Centre Excursionista de Catalunya*, nº 174, 1909).

Las excursiones marítimas en Cataluña y Baleares fueron también fomentadas por organizaciones sociales, culturales y educativas. Su principal aportación fue la de facilitar el acceso de las clases obreras y trabajadoras a las `nuevas' prácticas de ocio, y con ello promover su emancipación. La participación de este tipo de entidad no fue una exclusividad de nuestra área de estudio, ni un hecho novedoso en la historia del turismo. Algunas investigaciones han destacado su importancia de cara a la gestación del excursionismo popular en otras realidades geográficas. Las monografías de Reid (1996) y Major (2012), por ejemplo, abordan el impacto y alcance social de las excursiones en tren en las islas británicas a mediados del siglo XIX. Aunque las primeras iniciativas datan de principios de los años 1830, en coincidencia con el establecimiento de las primeras líneas ferroviarias, no fue hasta la década siguiente cuando el *railway excursion* se convirtió en un verdadero fenómeno social. No menos de 29 excursiones, casi todas de entre 1 y 3 días de duración, se emprendieron tan sólo en Birmingham en 1846 (Reid, 1996, 59-61). A estas alturas los británicos ya disponían de una extensa y ramificada red ferroviaria de casi 5 mil Km. de extensión, lo que permitía enlazar las grandes ciudades y distritos industriales con los balnearios de la costa. En el entramado de entidades de la 'sociedad civil' que organizaban viajes en tren en el Reino Unido a mitad del siglo XIX, incluyendo las que se dirigían hacia los populares balnearios marítimos del norte, figuran: instituciones religiosas y benéficas, sociedades de socorros mutuos, escuelas dominicales y otras organizaciones sociales y educativas, siendo especialmente activas las *temperance societies*, esto es, las que denunciaban los «efectos destructivos» del consumo del alcohol (Major, 2012, 128-129). Pero si el papel de todas estas entidades fue «importante» en la difusión de las excursiones entre las clases obreras británicas, escribe Walton (2012, 422), lo fue mucho menos en cuanto al desarrollo de sus primeras vacaciones estivales. En la gestación de este último fenómeno, a partir del último cuarto del siglo decimonónico, el verdadero impulso llegó de los propios trabajadores. Gracias también a sus clubes informales de vacaciones (*going-off clubs*), los obreros de la industria textil del Norte de Inglaterra –los primeros obreros en el Reino Unido por capacidad adquisitiva de sus salarios– conseguían ahorrar el dinero necesario para pasar unos días o incluso una semana a orillas del mar. Estas colectividades de trabajadores, que solían reunirse en los pubs, oficinas de los sindicatos, partidos políticos o los pioneros clubes de fútbol, entregaban semanalmente una determinada cuota que, a la postre, les serviría para cubrir

los gastos de sus vacaciones en Blackpool, Scarborough u otra localidad costera del norte de Inglaterra (Barton, 2005, 73-76; Walton, 2012).

Volviendo a nuestro ámbito y objeto de estudio, cabe resaltar el papel que desempeñaron los ateneos populares. Ferran Aisa (2000, 29), autor de una valiosa monografía sobre el Ateneu Enciclopèdic Popular de Barcelona [en adelante, AEP], recuerda que la tradición ateneísta en Cataluña se remonta a mediados del siglo XIX «*en plena efervescència del romanticisme liberal y de la renaixença literària*». Al igual que muchos otros ateneos, el AEP de Barcelona nació en torno a la idea central de acercar la cultura a las clases populares y al sector obrero. Mediante cursos, seminarios, conferencias y la creación de una escuela nocturna, se perseguía mejorar el nivel de conocimiento de sus afiliados y favorecer su emancipación. De acuerdo con este propósito, la práctica excursionista se concibió como cualquier otra actividad instructiva, así como para fomentar el contacto con la naturaleza. La organización de viajes fue constante y asidua. Los responsables de la *Secció d'Excursions* impulsaron numerosas salidas hacia el mar, el campo y la montaña. Sin rehusar el entretenimiento y la diversión, por lo tanto, el excursionismo del AEP tuvo un fuerte rasgo educativo y naturista. Las expediciones solían estar precedidas o acompañadas por charlas y conferencias, las mayorías de las cuales las impartían «eminentes» personajes que compartían desinteresadamente sus conocimientos (Aisa, 2000, 308). Los viajes por mar se concentraron en los primeros años de vida de la entidad, mientras que durante los años de entreguerras abundaron las expediciones en tren o autocar, incluso hacia el extranjero, gracias a la mejora generalizada de los transportes terrestres. La entidad catalana organizó 7 excursiones colectivas en barco entre 1907 y 1913, según se destaca en la tabla 3. La respuesta de sus afiliados fue notable, fuera cual fuera el destino y la duración. Junto a los dirigentes del AEP y varios reporteros de prensa, solía viajar también una representación del Ayuntamiento de Barcelona. En la excursión veraniega de 1910, la delegación se componía de dos concejales y dos miembros de la guardia urbana, quienes junto al resto de la expedición llegaron a Port-Vendres después de casi 12 horas de travesía. De allí, en tren especial, se dirigieron a la localidad de Banyuls-sur-Mer para visitar el «espléndido» acuario de fauna marina. En la siguiente y última parada en territorio francés, los 635 viajeros fueron recibidos por una banda de música y varias «personalidades» de Perpiñán (*L'Esquella de la Torratxa*, 29-07-1910, 472). En el viaje de 3 días a la isla de Mallorca en junio de 1911, el AEP consiguió desplazar más de 500 personas, incluyendo no menos de 8 corresponsales de prensa. Tras efectuar una escala en Soller, los viajeros desembarcaron en la capital mallorquina «esparciendo entre el público centenares de banderitas, que en una de sus caras ostentaban los colores de la bandera española y en la otra los de la enseña catalana» (*La Tarde*, 5-06-1911).

La elevada asistencia de público se vio sin duda favorecida por la baratura de los precios. La Sección de Excursiones del AEP estableció unos importes muy económicos y ajustados al presupuesto de sus asociados (tabla 3). Por ejemplo, el precio por persona para la excursión a Mallorca de 1911 fue de 10 pts., esto es, la mitad del pasaje de segunda clase que cobraba la naviera Isleña Marítima en el viaje de ida entre Barcelona y Mallorca. Los organizadores consiguieron reducir los costes de las excursiones gracias también a la elección de las unidades

de transporte. En lugar de fletar embarcaciones más modernas y verosímilmente más caras, eligieron buques viejos y con menores comodidades, bien distintos a los que se utilizaban en las excursiones de TM.

El viaje por mar de mayor duración del AEP tuvo lugar en verano de 1913. En esta circunstancia, un grupo de alrededor de 300 pasajeros salió para Ibiza a las nueve de la noche del 24 de julio y regresó a Barcelona a primeras horas del día 28. El proyecto incluyó por tanto dos noches de pernoctación en la isla, durante las cuales los organizadores tuvieron que acomodar una parte del pasaje en hogares privados, «por carecer esta población de hoteles y fondas donde pudiese alojarse dignamente [un] número tan crecido de turistas» (*La Región*, 28-07-1913). La escasez de alojamiento turístico a principios del siglo pasado no debe de sorprender. A diferencia de la isla de Mallorca (Cirer-Costa, 2012), la mayor de las Pitiusas no aparecía en los mapas turísticos internacionales. En el puerto de Palma, por el contrario, habían incluso empezado a transitar los primeros largos cruceros extranjeros, principalmente franceses, alemanes y británicos (Cerchiello, 2017). A estas alturas, por lo tanto, la presencia de un contingente de 300 turistas en la isla de Ibiza representaba a todos los efectos un verdadero «acontecimiento». Una larga crónica del diario *La Región* (28-07-1913) describe la expectación y el revuelo que generó su llegada, señalando que «casi todos los balcones del barrio de la Marina ostentaban colgaduras y banderas españolas, catalanes e ibicencas».

En cuanto a la isla de Menorca, este tipo de iniciativas recibió un fuerte impulso por el Ateneo Obrero de Mahón. Entre otros viajes, dicha entidad organizó, en agosto de 1910, un viaje de 5 días de duración, con el propósito «exclusivo» de visitar una exposición nacional en Valencia (*La Tarde*, 12-08-1910). Los precios parecen realmente económicos, variando entre 10 y 25 pesetas en función de la acomodación elegida, y la asistencia resultó ser «considerable» (*El Bien Público*, 18-08-1910; *La Correspondencia de Valencia*, 22-08-1910). El vapor *Villa de Soller* desplazó un grupo organizado de 124 personas. Los destinos preferidos de los menorquines fueron sobre todo Barcelona, Argel y Mallorca. Una parte de los proyectos se emprendían para asistir a eventos folclóricos, como fiestas patronales y corridas de toros, y en general cosechaban un gran respaldo de público. En junio de 1913, con motivo de una corrida en la plaza de Palma, la compañía Marítima de Mahón organizó una «expedición extraordinaria» con el vapor de mayores dimensiones de su flota, el *Isla de Menorca* (*La Voz de Menorca*, 20-06-1913). El buque emprendió su marcha con «más» de 300 pasajeros, quienes fueron despedidos en el puerto «por un gentío inmenso y la banda municipal que ejecutaba alegres pasodobles» (*El Bien Público*, 25-06-1913).

Tabla 3. Excursiones marítimas del AEP (1907-1913)

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

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

Fuente: Aisa, 2000, 309-310; Crónicas portuarias de LV, ediciones diarias 1907-1913.

Siempre en estas fechas se registran las primeras excursiones organizadas por partidos u otras entidades políticas. Según muestra la figura 5, la Juventud Republicana de Mahón llevó a cabo una excursión dominguera para Ciudadela en septiembre de 1910. El propósito del evento fue el de celebrar la inauguración del comité del partido de aquella localidad y asimismo participar en una «merienda popular». Ante el «inmenso» entusiasmo de los afiliados, según enfatizaba la prensa republicana, los organizadores tuvieron que fletar un segundo vapor, el *Isla de Menorca*, ya que «todas» las plazas del buque *Menorquín* se habían agotado a los tres días de haberse hecho oficial el anuncio del «gran viaje de recreo» (*La Voz de Menorca*, 7-09-1910). Como es notorio, este tipo de proyectos se convirtió en un verdadero ritual durante los años de la Segunda República. Las salidas dominicales practicadas por las organizaciones políticas, y que se desarrollaron sobre todo a través de las llamadas giras campestres, representaban uno de los medios «más eficaces» para reforzar la cohesión e identidad del grupo. Javier Navarro (2004, 321) destaca que las escapadas domingueras permitían también «atender necesidades de esparcimiento y diversión», siendo «especialmente» apreciadas por los jóvenes militantes de las ciudades, quienes se sentían atraídos por «el ideal naturista y el culto a la vida sana».

De un análisis de la oferta excursionista que se acometió en esta primera etapa, cabe finalmente destacar la labor organizativa de la prensa local. Esta práctica fue especialmente difusa en Mallorca. Los más activos fueron los diarios *La Almudaina* y *La Última Hora*, quienes pusieron en marcha numerosas expediciones veraniegas. Las metas preferidas fueron Argel y Barcelona, si bien no faltaron otros proyectos para Valencia y Menorca (Cerchiello, 2017, 52-54). Un «éxito grandioso» fue la escapada a la ciudad condal de *La Última Hora*, entre el 22 y el 25 de julio de 1911. Los pasajes disponibles del vapor *Miramar* se agotaron rápidamente, ocupándose finalmente 608 plazas (*La Tarde*, 24-07-1911; LV, 25-07-1911). Un reportero de LV (24-07-1911, 2), que asistió al desembarco de la expedición en el puerto de Barcelona, destaca el perfil de quienes solían participar en estos viajes que «anualmente» organizaban «algunos» diarios palmesanos. Junto a la presencia de «numerosas» mujeres, escribe el cronista, el pasaje

«se componía en su mayoría de empleados y obreros, que no quisieron desperdiciar la ocasión de efectuar un viaje de recreo organizado sin miras de lucro, y por lo tanto con excepcionales ventajas económicas».

Figura 5. Anuncio de un viaje de recreo de la Juventud Republicana de Mahón (1910)

**COMITÉ
DE
JUVENTUD REPUBLICANA
DE MAHÓN**

Gran viaje de recreo á Ciudadelá
para el domingo día 4 del próximo mes
de Septiembre, saliendo de esta ciudad
á las cinco y media de la mañana y em-
prendiendo el regreso de Ciudadelá á las
siete de la tarde á bordo del veloz vapor

“MENORQUÍN”,
que ha sido contratado al efecto para
asistir á la *merienda popular* que se veri-
ficará en Ciudadelá para celebrar la inau-
guración del Comité de Juventud Repu-
blicana de aquella ciudad.

PRECIOS DEL PASAJE

En 1. ^a cámara.	Ptas. 3'50
En 2. ^a id.	» 3'00
Sobre cubierta	» 2'00

Fuente: *La Voz de Menorca*, 22-08-1910

El estallido de la primera guerra mundial significó la suspensión generalizada del turismo marítimo. Durante la coyuntura bélica no hay rastros de viajes marítimos de placer, ni por la costa catalana ni en el archipiélago balear. La falta de embarcaciones fue el detonante del nuevo escenario, dado que la Gran Guerra tuvo una enorme repercusión incluso en los pabellones de los países neutrales (Valdaliso, 1991, 128-131). Una parte de la flota mercante española se posicionó en las rutas internacionales, donde la menor competencia de los buques de los países beligerantes, al servicio de la respectiva marina de guerra, le ofrecía una valiosa oportunidad de negocio. Tras el parón del conflicto, la primera noticia de una nueva iniciativa data de verano de 1919. Un anuncio de una excursión alrededor de Menorca destacaba la voluntad de rescatar esta práctica social, «reanudando con ello las expediciones marítimas que en otros tiempos se organizaban» (*El Bien Público*, 02/07/1919; Cerchiello, 2017, 65).

V. DE PRÁCTICA SOCIAL A ACTIVIDAD ECONÓMICA: EL EXCURSIONISMO DE LOS AÑOS VEINTE Y TREINTA

En la década de 1920, las grandes compañías transatlánticas mostraron un creciente interés por el negocio de los cruceros. Una fuerte disminución de la demanda emigrante implicó la búsqueda de un nuevo mercado, lo que generó un fuerte incremento de la oferta de viajes de placer de larga duración (Cerchiello y Vera-Rebollo, 2019). Mientras que todo esto ocurría en Francia, Italia, Alemania y sobre todo en el Reino Unido, donde las navieras transatlánticas y las grandes agencias de viajes se disputaban la clientela elitista y de clase media, en la costa catalana se generalizó una práctica recreativa de características muy diferentes. Según se comentaba por aquel entonces, se trataba de un turismo marítimo «casero» de breves paseos que, a diferencia de los cruceros, no se dirigía a las «grandes fortunas», sino a «todas» las personas amantes del mar (LV, 19-09-1928, 4).

Las excursiones costeras de esta segunda etapa se enmarcan en un escenario muy positivo para el negocio turístico. Como es notorio, el turismo en España vivió un ciclo de notable dinamismo tras el largo paréntesis del conflicto mundial y una fase de retroceso en los primeros años posteriores a la guerra, especialmente en el ámbito receptivo (Vallejo et al., 2018b). Hay varios y diferentes factores que conformaron este nuevo escenario, empezando por la favorable coyuntura económica y un consecuente aumento de la renta y el consumo per cápita. La generalizada expansión económica, antes de la crisis de los años treinta, impulsó tanto el flujo interno de turistas españoles como la llegada de visitantes europeos, quienes fueron sumándose a los turistas procedentes del continente americano. La movilidad turística se vio además favorecida por los avances en los transportes y la notable mejoría de las infraestructuras terrestres, una de las mayores debilidades del pasado. Como justamente ha señalado Javier Vidal (2018, 655), la modernización de las infraestructuras de los transportes «apoyó» y al mismo tiempo «estimuló» las prácticas de turismo y recreo de la sociedad española. Todo ello en un contexto de modificaciones en los gustos y costumbres sociales, y en sintonía con las nuevas corrientes internacionales. El novedoso clima de estabilidad social que se instauró tras los sucesos de septiembre de 1923 no hizo sino favorecer este proceso (Vallejo, 2019; Luque y Pellejero, 2019). Pero lejos de generalizarse en todo el país, el desarrollo de la industria turística fue especialmente evidente en Baleares y Cataluña, dónde se produjo una verdadera multiplicación de agentes turísticos (Vallejo y Larrinaga, 2018, 723-762), a la vez que Barcelona se posicionaba como ejemplo de modernismo a raíz de la Exposición Universal (Palou, 2016).

Volviendo a la práctica excursionista, el cambio principal que se produce en esta segunda etapa fue el protagonismo creciente de las empresas navieras y las agencias de viajes, mientras que en el pasado, como se vio anteriormente, lo habían sido las entidades sin ánimo de lucro. La empresa pionera, en nuestro ámbito objeto de estudio, fue la sociedad anónima Navegación Sollerense, una pequeña compañía creada a principios de 1923 (Pou Muntaner, 1977). Mediante su agente consignatario en Barcelona, la naviera mallorquina dio comienzo a un programa de excursiones dominicales en verano de 1925. Todas las salidas se efectuarían con su única unidad de transporte, el vapor *María Mercedes*, un viejo buque de cabotaje de poco más de 450 TRB que solía conducir carga y pasaje entre el puerto de Sóller y el sur de Francia. La compañía aprovechó el tránsito por Barcelona para ofrecer breves escapadas

veraniegas hacia algunos incipientes centros vacacionales de la Costa Brava (Goytia, 1996). El programa solía combinar la salida a primeras horas de la mañana del domingo y el regreso el mismo día por la noche. En función del destino elegido, los pasajes de las excursiones del *María Mercedes* variaban entre 10 y 12 pts. por persona, esto es, el equivalente aproximado a los precios medios de 1 Kg. de café o 5 litros de aceite en los mercados de la Ciudad Condal (*Gaceta Municipal de Barcelona. Estadísticas*, 1927, 429). Durante la permanencia en destino, según se desprende de las crónicas locales, muchos excursionistas solían bañarse en las playas antes de ocupar mesa en alguna fonda, restaurante, casa de comidas o similares. El resto prefería visitar los lugares más sugestivos o incluso dirigirse a las poblaciones de los alrededores en coches o autocares. La tabla 4 resume la producción excursionista de la empresa mallorquina, cuyas principales metas fueron Tossa de Mar y Sant Feliu de Guíxols. El pequeño buque mercante hizo no menos de 18 viajes de placer, entre el 25 de julio de 1925 y el 4 de septiembre de 1927. En febrero de 1928, la naviera mallorquina tuvo que suspender definitivamente sus actividades a causa de una «aguda» crisis de los fletes y las pérdidas cosechadas en el último ejercicio económico (Pou Muntaner, 1977, 94).

Tabla 4. Excursiones dominicales a la Costa Brava del *María Mercedes* (1925-1927)

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

* Viaje efectuado el sábado.

Fuente: LV, ediciones diarias 1925-1927.

La iniciativa de la Navegación Sollerense dio paso a otras experiencias similares. Tras organizar una primera escapada a Castelldefels en agosto de 1926, Pedro García Seguí inauguró en verano de 1927 un servicio de excursiones dominicales a la Costa Brava, junto a otras escapadas a Sitges. La oferta recreativa de este pequeño armador de Barcelona se distribuyó en dos etapas, en ambos casos por medio del vapor Virgen de África. La primera se desarrolló en pleno *boom* turístico a finales de los años veinte, según evidencia la tabla 5. La segunda se dio entre 1933 y 1935. Entremedio, el armador tuvo que hacer frente a una «serie de dificultades» financieras y al consecuente cambio de su razón social (LV, 19-07-1933). La nueva sociedad anónima, Marítima Sucesora de P. García Seguí, reanudó la actividad recreativa en julio de 1933 con una excursión a Tossa de Mar al precio de 11 pts. A partir de entonces, la meta casi exclusiva fue Sant Feliu de Guíxols, que ofrecía el gran atractivo de la vecina «playa de

moda» de S'Agaró. Los anuncios promocionales y las crónicas portuarias de Barcelona revelan que durante la Segunda República, entre el 23 de julio de 1933 y el 8 de septiembre de 1935, el *Virgen de África* efectuó no menos de 28 excursiones veraniegas hacia la Costa Brava, de las cuales 21 para San Feliu. El resto se repartieron entre Tossa de Mar y Blanes. Ningún otro barco español de la época hizo tantos viajes de placer. Este viejo vapor de 1866 se transformaba los domingos en un verdadero buque de recreo, mientras que durante el resto de la semana solía transportar pasajeros y todo tipo de carga en la ruta Barcelona–Castellón.

Durante las travesías, los excursionistas del *Virgen de África* disponían del servicio de bar y restaurante, además de entretenerse con juegos de mesa o con las actuaciones de pequeñas *jazz-band* u orquestinas. Además había un aparato de radio, mientras que por la noche se montaba una sala de cine sobre cubierta para proyectar películas (LV, 31-08-1928). Todas estas diversiones servían para atraer clientela y generar ingresos extras, dado que una parte de los servicios a bordo eran de pago. Al mismo tiempo se perseguía amenizar las muchas horas de trayecto, ya que el vapor era objetivamente lento. A razón de su velocidad (no más de 9 millas por hora), sus escapadas se hacían excesivamente largas, en perjuicio de las estancias en tierra. Por ejemplo, cada trayecto entre Barcelona y San Feliu de Guixols (46 millas) duraba entre 5 y 6 horas, mientras que para llegar a Palamós (53 millas) hacían falta casi 7. Por este motivo, las excursiones hacia las localidades gerundenses más lejanas, que se dieron durante la primera temporada (Calella, Roses, L'Escala y Cadaqués), desaparecieron posteriormente de la programación o tuvieron que anularse. Tenían la desventaja de anticipar las salidas a la noche del sábado o aplazar los regresos al lunes siguiente.

Tabla 5. Excursiones dominicales a la Costa Brava del *Virgen de África* (1927-1930)

Día de salida	Destino	Pasajeros	PVP	Día de salida	Destino	Pasajeros	PVP
03/07/1927	Calella de Palafrugell*	52	¿?	12/08/1928	Sant Feliu de Guíxols	182	¿?
17/07/1927	Sant Feliu de Guíxols	108	12,5	19/08/1928	Palamós	73	13,5
24/07/1927	Cadaqués*	102	20	26/08/1928	Tossa de Mar	83	¿?
31/07/1927	L'Escala (Empúries)*	56	18	02/09/1928	Sant Feliu de Guíxols	Anulada	10
14/08/1927	Roses*	109	¿?	09/09/1928	Cadaqués	Anulada	¿?
28/08/1927	Sant Feliu de Guíxols	205	12,5	25/08/1929	Tossa de Mar	220	10,5
11/09/1927	Tossa de Mar	¿?	¿?	06/07/1930	Tossa de Mar	¿?	10,5
01/07/1928	Lloret de Mar (Santa Cristina)	100	¿?	13/07/1930	Palamós	¿?	12,5
08/07/1928	Tossa de Mar	144	¿?	20/07/1930	Sant Feliu de Guíxols	¿?	11,5
15/07/1928	Calella de Palafrugell	89	¿?	27/07/1930	Tossa de Mar	¿?	10,5
22/07/1928	Sant Feliu de Guíxols	177	12,5	03/08/1930	Tossa de Mar	¿?	10,5
05/08/1928	Palamós	¿?	¿?				

* Viaje con una noche de pernoctación.

Fuente: LV, ediciones diarias 1927-1930.

Este tipo de inconvenientes, que afectaron también al vapor *María Mercedes* de la Navegación Sollerense, no se daban por el contrario en las excursiones de Viatges Blaus. Esta agencia de viajes, que abrió sus puertas en Barcelona en 1928, procuró siempre fletar unidades de transporte más rápidas y de mayor capacidad. A este fin, su gerente y fundador, Jaume Marill, mantuvo una estrecha relación con la Compañía Trasmediterránea (Ortega, 2008; Farreras, 1973). La empresa naviera, que había nacido a finales de 1916 como resultado de una fusión de varias compañías marítimas, disponía de una flota muy amplia y moderna. La compañía era concesionaria de los servicios oficiales de comunicación marítima entre la península y los puertos baleares, canarios y de Fernando Poo, siendo Barcelona el principal puerto base de sus operaciones. La tabla 6 trata de destacar los rasgos diferenciales de los proyectos de Viatges Blaus.

Tabla 6. Excursiones marítimas dominicales de Viatges Blaus (1928-1932)

Día de salida	Destino	Buque		Pasajeros
		TRB	Max. velocidad (nudos)	
1/07/1928	Sant Feliu de Guíxols	JJ Sister		758
		1.527	16	
22/07/1928	Tarragona	JJ Sister		398
		1.527	16	
12/08/1928	Sant Feliu de Guíxols	JJ Sister		611
		1.527	16	
02/09/1928	Sant Feliu de Guíxols – Illes Medes	Infanta Beatriz		944
		6.289	16	
9/06/1929	Sant Feliu de Guíxols	Mallorca		800s
		2.204	16	
14/07/1929	Sant Feliu de Guíxols	JJ Sister		900s
		1.527	16	
27/07/1929	Palamós	JJ Sister		800s
		1.527	16	
15/08/1929	Palamós – Illes Medes	Infanta Beatriz		¿?
		6.289	16	
01/09/1929	Sant Feliu de Guíxols	JJ Sister		500s
		1.527	16	
15/09/1929	Roses	Infanta Beatriz		¿?
		6.289	16	
8/06/1930	Sant Feliu de Guíxols	Príncipe Alfonso		¿?
		3.959	18	
22/06/1930	Roses	Infante D. Jaime		700s
		3.946	17	
20/07/1930	Roses	Príncipe Alfonso		¿?
		3.959	18	

27/07/1930	Formentor	Infante D. Jaime		500s
		3.946	17	
03/08/1930	Salou	Infante D. Jaime		anulada
		3.946	17	
10/08/1930	Tossa	Príncipe Alfonso		¿?
		3.959	18	
24/08/1930	Palamós	Infante D. Jaime		¿'
		3.946	17	
31/08/1930	Formentor	Príncipe Alfonso		350s
		3.959	18	
5/07/1931	Sant Feliu de Guíxols	Ciudad de Palma		¿?
		3.959	18	
26/07/1931	Sant Feliu de Guíxols	Ciudad de Sevilla		¿?
		6.289	16	
10/07/1932	Palamós	Ciudad de Palma		¿?
		3.959	18	
31/07/1932	Sant Feliu de Guíxols	Ciudad de Palma		¿?
		3.959	18	

Fuente: LV, ediciones diarias 1928-1932.

En primer lugar, se hace evidente que las embarcaciones utilizadas eran mucho más veloces, lo que permitía una mejor planificación de los viajes, con estancias más prolongadas y confortables. Gracias a ello, se brindó la oportunidad de hacer incluso dos breves escapadas de 24 horas a Formentor, en la isla de Mallorca, al precio de 25 pts. Las modernas motonaves *Infante D. Jaime* y *Príncipe Alfonso* recorrían las 100 millas del trayecto en poco más de 6 horas (LV, 29-07-1930; LV, 2-09-1930). Pero los proyectos de Viatges Blaus tenían poco o nada que ver con los viajes a Mallorca que organizaban otras agencias, como Viajes Catalonia o Viajes Marsans. Los productos de éstas últimas se dirigían a una clientela mucho más selecta. Viajes Marsans ofrecía en verano de 1925 excursiones colectivas de 3 días desde Barcelona con visitas acompañadas a los principales destinos de la isla. El precio por persona era de más de 100 pts., sin incluir el coste del pasaje marítimo (LV, 2-08-1925).

Volviendo a los viajes dominicales a la Costa Brava de Viatges Blaus, el guion solía prever la salida en torno a las 6 de la mañana y vuelta antes de medianoche. No se aprecian cambios significativos en la programación, ni siquiera cuando se trataba de visitar las localidades más lejanas. Las crónicas de la excursión a Roses del 22 de junio de 1930 señalan, por ejemplo, que el *Infante D. Jaime* salió a las 6.15 horas. Tras una travesía «regularísima», en la que no bajó «nunca» de los 15 nudos, el buque llegó a destino en menos de 6 horas (LV, 24-06-1930). Pero los proyectos de la agencia de viajes destacaron sobre todo por su carácter multitudinario. Gracias a su mayor capacidad, las motonaves de la Trasmediterránea permitían el «cómodo» transporte de un mayor número visitantes. En algunos casos se llegó a rozar el millar de personas (tabla 6). En lugar de una orquestina, las excursiones organizadas por el empresario Jaume Marill solían contar con la presencia simultánea de grupos de sardanistas, coblas y

formaciones coristas, incluido el célebre Orfeó Català. En el viaje inaugural de 1930, Viatges Blaus invitó también la Banda Municipal de Barcelona, obteniendo por ello una subvención de 500 pts. por parte del ayuntamiento (*Gaceta Municipal de Barcelona*, 19-05-1930, 338). La labor de la agencia de viajes fue muy apreciada por los ayuntamientos y otras instituciones de la Costa Brava, cada vez más interesados en atraer también a este tipo de visitantes, a pesar de la brevedad de su estancia (*El Autonomista*, 24-07-1931).

VI. CONCLUSIONES

Con este ensayo nos hemos adentrado en los antecedentes históricos del crucerismo popular de hoy en día. Se han abordado las excursiones costeras, una modalidad muy poco investigada por la historiografía del turismo. Las fuentes utilizadas, en cambio, ponen de manifiesto que los viajes marítimos de recreo de breve duración eran un verdadero fenómeno social en el primer tercio del siglo pasado, alcanzando un elevado grado de difusión entre las clases populares de nuestra área de estudio. A razón de sus precios de venta, las excursiones marítimas no eran patrimonio exclusivo de las clases acomodadas, como en el caso de los cruceros, sino un producto accesible incluso para las clases obreras y trabajadoras. Esta connotación popular, sin embargo, no debe atribuirse únicamente a razones básicas e inherentes a la propia actividad excursionista, como la brevedad y la consecuente baratura del producto. De hecho, no se aprecia ninguna diferencia significativa entre las escapadas de un solo día y las que abarcaban algunas noches en destino: las excursiones costeras en todo caso solían obtener un fuerte respaldo de público. Por estos motivos considero que, antes de los años veinte, la participación popular se vio impulsada también, o quizás sobre todo, por la naturaleza de las entidades organizadoras. Las asociaciones excursionistas, los periódicos y revistas locales, los partidos y demás formaciones políticas, así como los ateneos populares, fueron determinantes para la difusión de esta práctica recreativa entre un amplio sector de la población, especialmente entre quienes disponían de menores recursos. El caso analizado del Ateneo Enciclopédico Popular de Barcelona es el ejemplo más patente. Sus excursiones marítimas en los años previos a la primera guerra mundial lograron una participación multitudinaria.

Frente al afán y movilización de las entidades sin ánimo de lucro, destaca la escasa contribución de las empresas navieras. Las fuentes indican claramente que, durante la primera etapa de este estudio (1900-1914), las compañías marítimas no se implicaron asiduamente en las labores organizativas. De hecho no se constata ninguna continuidad en sus proyectos. A pesar de su creciente difusión, el excursionismo marítimo seguía siendo una práctica social más bien que una verdadera actividad económica, por lo menos en Cataluña y Baleares. Se percibían sus potencialidades pero no se concebía aún como un negocio. Consciente de este vacío, Josep Elías, presidente de la asociación Turisme Maritime, escribía por aquel entonces que, si bien su entidad no era una «empresa comercial», pretendía ser un «ejemplo» para las compañías navieras, de modo que éstas pudieran emprender una actividad «permanente» con «elementos propios» y así generar una nueva «fuente de riqueza» (*LV*, 30-05-1910, 9).

En nuestra área de estudio, la gestación de un verdadero mercado no se produjo antes de mediados de los años veinte. Fue sólo entonces cuando se percibe, por primera vez, la

participación activa y constante de navieras, armadores y agencias de viajes, y con ello la conformación de una nueva actividad económica. En un contexto de expansión de la actividad turística, las escapadas en barco se convirtieron en una nueva oportunidad de negocio. En Barcelona, de hecho, empezó a resultar una excepción el hecho de que una empresa naviera o turística no organizara un paseo dominguero durante la temporada estival. No en vano, *La Vanguardia* empezó a incluir en las ediciones de los martes una nueva sección titulada «Turismo Marítimo», con la que se relataban los principales detalles de la excursión o excursiones del domingo anterior. Y analizando en detalles la oferta de esta segunda etapa, se aprecia otra importante diferencia con respecto a la anterior. El carácter lúdico de los viajes de placer de la Navegación Solerense, el armador Pedro García Seguí y Viatges Blaus, poco o nada tiene que ver con el propósito primeramente instructivo que perseguían las entidades sociales, culturales y educativas. A bordo de las embarcaciones se integraron nuevas formas de diversión, cuyo objetivo no era sino generar ingresos adicionales, tal y como hacen las navieras de crueros populares de nuestros días.

FUENTES HEMEROGRÁFICAS

Anuario estadístico de España, 1858.

Anuario estadístico de la ciudad de Barcelona, 1905, 1907, 1914, 1920.

Butlletí del Centre Excursionista de Catalunya, nº 174, 1909, 217-218.

Diario de Lugo, 18 de julio de 1880, 4.

El Autonomista, 24 de julio de 1931, 1.

El Bien Público, 18 de agosto de 1910, 3; 25 de junio de 1913, 1; 2 de julio de 1919, 2.

El Liberal, 19 de agosto de 1902, 2.

El Vigía Católico de Ciudadela, 16 de agosto de 1902, 3.

Gaceta Municipal de Barcelona, vol. XVII (20), 1930.

Gaceta Municipal de Barcelona. Estadísticas, 1927.

Il·lustració Catalana, 20 de junio de 1909, 366.

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

La Catalunya, 29 de mayo de 1909, 337.

La Correspondencia de Valencia, 22 de agosto de 1910, 2.

La Región, 28 de julio de 1913, 2.

La Tarde, 17 de octubre de 1903, 4; 12 de agosto de 1910, 2; 5 de junio de 1911, 2; 24 de julio de 1911, 3.

La Vanguardia, ediciones diarias 1907-1913; 1925-1935.

La Voz de Menorca, 22 de agosto de 1910, 2; 7 de septiembre de 1910, 1; 20 de junio de 1913, 4.

Lista oficial de los buques de guerra y de los mercantes de la Marina Española, 1908.

The Liverpool Mercury, 12 de junio de 1829, 4; 31 de julio de 1829, 6.

The Standard, 30 de junio de 1828, 1.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aisa, F. (2000). *Una història de Barcelona: Ateneu Enciclopèdic Popular, 1902-1999*. Barcelona: Virus.
- Armstrong, J., Williams, D.M. (2005). The steamboat and popular tourism. *Journal of Transport History*, 26, 61-77.
- Armstrong, J., Williams, D.M. (2006). Steam Shipping and the Beginnings of Overseas Tourism: British Travel to North-Western Europe. *Journal of European Economic History*, 35(1), 125-148.
- Armstrong, J., Williams, D.M. (2010). Technological advance and innovation: The diffusion of the early steamship in the United Kingdom, 1812-34. *The Mariner's Mirror*, 96, 42-61.
- Armstrong, J., Williams, D.M. (2011). The Impact of Technological Change: The Early Steamship in Britain. St. John's Newfoundland: International Maritime Economic History Association.
- Barton, S (2005). *Working-class organisations and popular tourism, 1840-1970*. Manchester: Manchester University Press.
- Berneron-Couvenhes, M.F. (2007). La croisière: du luxe au demi-luxe Le cas des messageries maritimes (1850-1960). *Entreprises et histoire*, 46, 34-55.
- Berrino, A. (2011). *Storia del turismo in Italia*. Bologna: Il Mulino.
- Cartwright, R., Harvey, C. (2004). *Cruise Britannia. The story of the British cruise ship*. Brimscombe: Tempus.
- Cerchiello, G. (2014). Cruise market: a real opportunity for transatlantic shipping lines in the 1960s – the case of the Spanish company Ybarra, *Journal of Tourism History*, 6(1), 16-37.
- Cerchiello, G. (2015). Turismo de eventos: los cruceros españoles en la inauguración del canal de Suez de 1869, *Cuadernos de Turismo*, 35, 95-115.
- Cerchiello, G. (2017). *La evolución de los cruceros marítimos en España. Desde sus comienzos hasta la actualidad (1848-2016)*. Universidad de Valencia.
- Cerchiello, G. (2018). El turismo marítimo: un placer no sólo elitista, 1900-1936. En: Vallejo, R., Larrinaga, C. (dirs.), *Los Orígenes del turismo moderno en España. El nacimiento de un país turístico 1900-1939*. Madrid: Silex Universidad, 799-839.
- Cerchiello, G., Vera-Rebollo, J.F. (2015). Steamboats and pleasure travels: success and failure of the first Spanish initiatives in the mid-nineteenth century. *Journal of Tourism History*, 7(1-2), 18-35.
- Cerchiello, G., Vera-Rebollo, J.F. (2019). From elitist to popular tourism: leisure cruises to Spain during the first third of the twentieth century (1900-1936). *Journal of Tourism History*, 11(2), 144-166.
- Chevalley de Rivaz, J.E. (1846). *Voyage de Naples à Capri et a Paestum exécuté le 4 octobre 1845 à bord du bateau à vapeur le Stromboli*. Naples: George Glass.
- Cirer-Costa, J.C. (2012). The Beginnings of Tourism in Majorca. 1837-1914. *Annals of Tourism Research*, 39(4), 1779-1796.
- CLIA, *Europe Market Report 2018*. Recuperado de <https://cruising.org/>
- CLIA, *Global Passenger Report 2018*. Recuperado de <https://cruising.org/>
- Correyero, B., Cal, R. (2008). *Turismo, la mayor propaganda de Estado. España: desde sus inicios hasta 1951*. Madrid: Vision Net.
- Cruise Industry News, *Annual Report 2019*.

- Deadrick, D.R. (1988). *The Tentacles of Progress. Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850-1940*. Oxford University.
- Farreras, A. (1973). *El turismo a Catalunya del 1931 al 1936*. Barcelona: Pòrtic.
- Feys, T. (2013). *The Battle for the Migrants: The introduction of steamshipping on the North Atlantic and its impact on the European exodus*. St. John's Newfoundland: International Maritime Economic History Association.
- Goytia, A. (1996). Back to a sustainable future on the Costa Brava. En VV.AA.: *Sustainable Tourism Management: principles and Practice*. Tilburg University, 121-145.
- Keeling, D. (2012). *The Business of Transatlantic Migration between Europe and the United States 1900-1914*. Zurich: Chronos.
- Luque, M., Pellejero, C. (2019). La promoción turística privada en la España del primer tercio del siglo XX: los Sindicatos de Iniciativa y Turismo. *Investigaciones de Historia*, 15(1), 38-46.
- Major, S. (2012). *'The million go forth': early railway excursion crowds, 1840-1860* (tesis doctoral), University of York.
- Maluquer de Motes, J. (2005). Consumo y precios. En: Carreras, A. y Tafunell, J. (coords.), *Estadísticas Históricas de España. Siglos XIX y XX*. Bilbao: Fundación BBVA, vol. I, pp. 1247-1296.
- Maluquer de Motes, J. (2013). La inflación en España. Un índice de precios de consumo, 1830-2012. *Estudios de Historia Económica*, 64, 1-146.
- Mojarro, A.M. (2008). Los Archivos Portuarios Españoles y su patrimonio documental. *TST*, 14, 164-193.
- Molina de Dios, R. (2003). *Treball intensiu, treballadors polivalents:(treball, salaris i cost de la vida, Mallorca, 1860-1936)*. Palma de Mallorca: Conselleria d'Economia, Comerç i Indústria.
- Molina de Dios, R. (2005). Coste de trabajo y coste de la vida como condicionantes del desarrollo industrial. Mallorca 1850-1936. Comunicación al VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica (AEHE), Santiago de Compostela, 1-37.
- Molina de Dios, R. (2007). El salario como indicador: Consumo, niveles de vida y desequilibrios en el mercado de trabajo. Mallorca: 1860-1936. *Revista de la Historia de la Economía y de la Empresa*, 1, 343-371.
- Moreno, A. (2007). *Historia del turismo en España en el siglo XX*. Madrid: Síntesis.
- Navarro, J. (2004). *A la revolución por la cultura. Prácticas culturales y sociabilidad libertarias en el País Valenciano*. Universidad de Valencia.
- Ortega, J. (2008). Vuit dècades de creuers. *Diari de Girona*. 23 de marzo de 2008, 74-76.
- Pack, S.D. (2009). *La invasión pacífica. Los turistas y la España de Franco*. Madrid: Turner Noema.
- Palmer, S. (1982). The most indefatigable activity: The General Steam Navigation Company, 1824-1850. *Journal of Transport History*, III(1), 1-22.
- Palou, S. (2016). *Destinació BCN. Història del turisme a la ciutat de Barcelona*. Ayuntamiento de Barcelona.
- Pou Muntaner, J. (1977). *La Marina en las Baleares: síntesis histórica*. Palma de Mallorca: Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Baleares.
- Reid, D.A. (1996). The 'Iron Roads' and 'the Happiness of the Working Classes': The Early Development and Social Significance of the Railway Excursion. *The Journal of Transport History*, 17(1), 57-73.

- Sirago, M. (2015). Development of New Steamships and History of the Shipping Industry in the Kingdom of the two Sicilies (1816-1861). En VV.AA.: *A Bridge between Conceptual Frameworks, Sciences, Society and Technology Studies*. Amsterdam: Springer Netherlands, 495-511.
- Smil, V. (2010). *Prime Movers of Globalization: The History and Impact of Diesel Engines and Gas Turbines*. Cambridge Massachusetts: MIT Press.
- Valdaliso, J.M. (1991). *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*. Bilbao: Instituto Vasco de Administración Pública.
- Valdaliso, J.M. (1992). La transición de la vela al vapor en la flota mercante española: cambio técnico y estrategia empresarial. *Revista de Historia Económica*, 1, 63-98.
- Valdaliso, J.M. (2001). Entre el mercado y el Estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX y XX. *TST*, 1, 55-79.
- Vallejo, R. (2019). Turismo en España durante el primer tercio del siglo XX: la conformación de un sistema turístico. *Ayer*, 114, 175-211.
- Vallejo, R., Larrinaga, C. (dirs.). (2018). *Los Orígenes del turismo moderno en España. El nacimiento de un país turístico 1900-1939*. Madrid: sílex Universidad.
- Vallejo, R., Lindoso-Tato, E., Vilar-Rodríguez, M. (2018a). The tourism economy in Spain, 1900-1939: new sources, new methodologies and new results. *Journal of Tourism History*, 10(2), 105-129.
- Vallejo, R., Lindoso-Tato, E., Vilar-Rodríguez, M. (2018b). La dimensión económica del turismo en España: la oferta turística, 1900-1939. En: Vallejo, R., Larrinaga, C. (dirs.), *Los Orígenes del turismo moderno en España. El nacimiento de un país turístico 1900-1939*. Madrid: Silex Universidad, 213-265.
- Vidal, J. (2018). Los nuevos sistemas de transporte y el turismo: aportación del automóvil y la aviación a la movilidad en la España del primer tercio del siglo XX. En: Vallejo, R., Larrinaga, C. (dirs.), *Los Orígenes del turismo moderno en España. El nacimiento de un país turístico 1900-1939*. Madrid: Silex Universidad, 653-678.
- Vilar-Rodríguez, M., Vallejo, R., Lindoso-Tato, E. (2019). Orígenes y evolución del turismo en Galicia durante el siglo XIX. *Scripta Nova*, Vol. XXII(618), 1-34.
- Walton, J.K. (2012). La invención del turismo popular: Gran Bretaña, S. XVIII y XIX. *Anuario IEHS*, 27, 417-433.
- Walton, J.K. (2014). Tourism and Maritime History. *International Journal of Maritime History*, 26(1), 110-116.
- Whyman, J. (1981). Water communications to Margate and Gravesend as costal resorts before 1840. *Southern History*, 3, 111-138.
- Williams, D.M (2000). Market Pressures and Innovation: The Orient Steam Navigation Co. and the Development of Pleasure Cruising, 1888-1900, *The Northern Mariner/Le Marin du Nord*, 10(4), pp. 1-12.
- Williams, D.M (2003). The Extent of Transport Services Integration: SS Ceylon and the First "Round the World" Cruise, 1881-1882, *International Journal of Maritime History*, 15(2), 135-146.
- Withey, L. (1997). *Grand Tours and Cook's Tours*. New York: William Morrow and Company.
- Zaccagnino, V. (2014). *Storia delle crociere*. Milano: Mursia.