

Gaetano CERCHIELLO, *La evolución de los cruceros marítimos en España. Desde sus comienzos hasta la actualidad (1848-2016)*, Publicacions de la Universitat de València, València, 2017, 280 pp. (Desarrollo Territorial. Serie Estudios y Documentos; 22).

Este libro de Gaetano Cerchiello reúne dos condiciones a destacar de partida: constituir una auténtica novedad en la historiografía española sobre el turismo y tratarse de una obra bien fundamentada, porque se sustenta en el conocimiento teórico de la materia estudiada, en el recurso a la bibliografía internacional y a las estadísticas disponibles, y en el empleo de una variada y pertinente gama de fuentes primarias, que van desde la prensa diaria a las memorias de las empresas, pasando por las revistas especializadas y los archivos de la administración turística española. Cerchiello presenta en *La evolución de los cruceros marítimos en España* una obra elaborada con rigor metodológico, analítico y buen oficio de historiador.

El turismo marítimo tiene larga tradición. Al menos dos siglos. En el Reino Unido se desarrolla desde la década de 1810. Sus inicios están asociados a la aparición del barco de motor de vapor (*steamboat*). Es poco sabido que la primera modalidad de un turismo popularizado no está ligada al tren, como se cree generalmente, sino a los barcos de vapor que parten de Londres, Liverpool, Mánchester u otras grandes ciudades costeras o ribereñas. Lo explicó con claridad meridiana quien para mí es uno de los mejores historiadores del turismo británico, John A. R. Pimlott, en su excelente *The Englishman's Holiday. A Social History* (1947, capítulo 5): «The development of the pleasure steamer began the era of the cheap holiday travel for the masses» (p. 78).

La literatura sobre esta modalidad turística, con una perspectiva de largo plazo, cuenta con una extensa literatura en el caso británico. En nuestro caso no. Por eso a Gaetano Cerchiello hay que atribuirle el mérito de la novedad en esta materia, y de ser novedoso entrando por una puerta grande. Esto, desde mi punto de vista, es así porque otra de las notas de su obra es la adecuada fundamentación en las fuentes, en la literatura teórica e histórica, en las estadísticas oficiales existentes o en la contabilidad de las empresas navieras. El autor sabe de lo que trata, tiene un sujeto histórico bien definido y lo analiza con precisión, enmarcándolo en la experiencia internacional, y esto es muy de agradecer, al traducirse en aportes relevantes. Uno de los problemas que tiene el turismo como objeto de estudio es que se trata de una materia escurridiza, un sujeto polimorfo o poliédrico, difícil de aprehender, sobre todo para sus fases primeras, antes de las estadísticas turísticas, y esto da lugar a estudios cargados de bue-

nas intenciones pero repletos de inconsistencias, donde lo anecdótico no llega a la altura de categoría y que, en último extremo, no nos explican nada o casi nada.

La lectura de este libro no me genera esta sensación, ni creo que se la genere a nadie, porque el mismo está lleno de aportaciones. No las puedo censar todas, dados los caracteres permitidos en una reseña de este tipo. Pero me gustaría destacar alguna.

La primera es que enmarca el caso español en la experiencia exterior, y esta en la revolución tecnológica que, durante la Revolución Industrial, permite el barco de vapor y los posteriores avances técnicos que llevan al motor de combustión, los cascos de acero y los grandes trasatlánticos o grandes cruceros y, claro, a iniciativas empresariales en el campo de la navegación que impulsan la mundialización del viaje rápido por mar y, de forma más específica, del viaje de placer, en espacios de confort convertidos en auténticos hoteles e incluso, como en la actualidad, en verdaderos resorts flotantes.

Para historiar el turismo marítimo hay que abordar la historia de la navegación, como hace Cerchiello. Al hacerlo así ayuda a entender la trayectoria española en este tipo de turismo, desde sus «albores» a principios del siglo XIX hasta iniciarse el siglo XXI. Y nos permite concluir que la senda española, con algo de retraso y con menor intensidad, está en línea con la evolución internacional. Aquí hay también turismo marítimo desde mediados del siglo XIX, concluye Cerchiello. Y lo hay en sus dos modalidades: la de excursionismo marítimo popular (excursiones de un día, a un destino con encanto, en viaje dominical, de día festivo o de conmemoración extraordinaria), y la de viaje de larga duración o viaje de crucero —un término acuñado a principios del siglo XX—, elitista, al menos hasta el *boom* de los años 1930 y hasta el más reciente desde la década de 1980 en Estados Unidos y la de 1990 en el Reino Unido y en otros países europeos, España incluida. Esto último es así porque en ambos períodos se constata una ampliación de la base social en el consumo de los viajes turísticos por mar, incluso una popularización, que las crisis económicas, paradójicamente, acentúan. Esta es la segunda gran aportación a destacar.

La tercera tiene que ver con el enfoque y la perspectiva analítica del libro. Cerchiello hace lo adecuado. Estudia el fenómeno a escala internacional, distingue sus modalidades y analiza el caso español, atendiendo a su doble dimensión, de mercado emisor y de mercado receptor, y a las distintas modalidades de turismo marítimo identificables, excursionismo o crucerismo. De este modo puede abordar tres cuestiones en cada una de las etapas históricas que centran su estudio: las iniciativas empresariales en España en materia de turismo marítimo, tanto para el mercado interno como para el mercado internacional; España como destino turístico de los viajes de placer por mar; y, en fin, el papel de las empresas navieras —de líneas regulares o de viajes exclusivamente turísticos— y las agencias de viajes, subordinadas a las primeras o como agentes productores u organizadores de viajes de crucero.

Ese ejercicio analítico le permite identificar bien las cuatro grandes etapas históricas de la actividad crucerística desde las décadas centrales del siglo XIX hasta 2016, marcadas por las dos rupturas de las dos guerras mundiales y por la crisis económica de los años setenta, una identificación que lleva al cuadro sintético de la página 260 por el que les aconsejo empezar. La primera etapa es la de nacimiento del excursionismo marítimo y de difusión de los elitistas viajes de crucero, entre 1850 y 1914. La se-

gunda, entre 1920 y 1939, se caracteriza por el notable aumento del tráfico de cruceros, en España y a escala global en Estados Unidos y Europa, con una importante labor comercial de las agencias de viajes, la primera experiencia crucerística de élite en España con la Trasatlántica, al fin frustrada, así como la ampliación del perfil social de los usuarios de estos viajes, en los críticos primeros treinta, gracias a la reducción de precios, al tiempo que se hundían los tráficos de mercancías y la emigración transoceánica.

En una tercera fase, muy desconocida en el caso español, entre 1946 y las crisis de los setenta, se constatan varias iniciativas empresariales de crucerismo en España (ENE, Ybarra, Aznar...), exitosas en los años sesenta, la expansión del crucerismo norteamericano, la creación de las primeras navieras dedicadas estrictamente al viaje turístico de cruceros, la implicación de grandes turoperadores en la organización de viajes por mar y el declive de la navegación de las líneas trasatlánticas. Una cuarta etapa, desde la década de 1980 hasta la actualidad, es de concentración empresarial en el sector, con tendencia al gigantismo, tras la mortandad de empresas provocada por la crisis petrolífera y de costes de los años 1970. Estamos en una fase, al fin, de crucerismo de masas, con la difusión de un nuevo modelo: barcos más grandes, con una oferta diversificada a bordo siguiendo el ejemplo de los grandes complejos vacacionales. En esta nueva era del crucerismo España busca acomodo empresarial, con desigual fortuna, y participa activamente como dinámico mercado emisor y receptor, dentro de un nuevo proceso de mediterraneización del crucero, con puertos destacados, aunque no únicos, en Barcelona y Palma de Mallorca, y dudas varias sobre la sostenibilidad medioambiental de este megacruceirismo.

Es imposible, lamentablemente, extenderme en más detalles. Me gustaría apuntar y profundizar en algunas cuestiones que no he visto en el libro: las líneas de vapores que desde Gran Bretaña ya llegaban a las costas ibéricas en la década de 1830, caso de la que hacía la primigenia P & O en 1837: Vigo, Oporto, Lisboa, Cádiz y Gibraltar; las rutas turísticas por mar, promovidas por la Agencia Cook, que en la primera década del siglo xx hacían escala en Vigo o en Algeciras, pese a las restricciones que pudieran derivarse de las altas tasas portuarias y de las deficiencias infraestructurales del país. O efectuar algunas observaciones sobre el mejor orden expositivo que me hubiera gustado ver en el capítulo 6 sobre la «Popularización, internacionalización y globalización de los cruceros». Pero estas son cuestiones menores. Lo importante es que estamos ante un libro muy recomendable.

RAFAEL VALLEJO POUSADA
Universidade de Vigo