
Del transporte de emigrantes a los cruceros turísticos. Las navieras transatlánticas de pasaje en la Europa de la segunda posguerra mundial: el caso español (1945-1960)

● GAETANO CERCHIELLO

Instituto Universitario de Investigaciones Turísticas (Universidad de Alicante)

Aquello era aquello, y España, España.
JORDI SIERRA I FABRA, *Tres días de agosto*, 2016

Introducción

El desarrollo de la navegación a vapor a lo largo del siglo XIX supuso una transformación sistémica de la industria marítima. El viaje por mar se hizo más rápido, seguro, confortable y, por primera vez, sobre la base de un calendario de salidas y llegadas.¹ Con la aparición del motor y la consecuente regularidad de las travesías se crearon las primeras navieras de línea, junto al nacimiento del transporte de pasaje.² El nuevo sector se expandió notablemente desde finales del siglo XIX en virtud de la creciente demanda de emigración europea, especialmente en las rutas atlánticas.³ Se estima que en las tres décadas anteriores a la Primera Guerra Mundial emigraron tan solo a Estados Unidos más de 19 millones de europeos.⁴

Además de transportar pasajeros de primera, segunda y tercera clase (o acomodación equivalente) en las operaciones de línea, las compañías transatlánticas empezaron también a fomentar los cruceros de placer.⁵ El principal objetivo era compensar la temporada baja de los servicios regulares y hacer frente a los excesos de capacidad de los buques.⁶ Por este motivo, la implica-

1. Armstrong y Williams (2011).
2. Zanini (2013), pp. 203-205.
3. Coye y Murphy (2007), pp. 173-174.
4. Keeling (2010), pp. 176-178.
5. Faraldo y Rodríguez-López (2013), pp. 98-101.
6. Williams (2000); Dickinson y Vladimir (2008).

Fecha de recepción: septiembre 2019
Versión definitiva: marzo 2020

Revista de Historia Industrial
N.º 79. Año XXIX. 2020

ción de las navieras en la organización de los cruceros solía variar sobre todo en función de los cambios que se producían en el tráfico de línea y, más precisamente, según como evolucionaba la demanda de emigración transoceánica. Como es notorio, los emigrantes eran el eje central del negocio de estas empresas y constituían la gran mayoría de su clientela.⁷

Esta relación de supeditación con respecto a los servicios transatlánticos marcó la evolución del crucerismo hasta los años 1960.⁸ Antes de la Primera Guerra Mundial, las navieras se involucraron plenamente en los servicios de línea, cuya demanda alcanzó niveles excepcionales.⁹ A razón de ello, el crucerismo quedó relegado a un segundo plano. Las expediciones turísticas por el Mediterráneo fueron de hecho muy puntuales en ese transcurso. La mayoría se concentraron entre finales de otoño y principios de primavera, es decir, en las temporadas de menor actividad de los servicios de pasaje en las principales rutas transoceánicas.¹⁰ Durante esta primera etapa, los cruceros turísticos desempeñaban también una función promocional de los servicios de línea. Berneron-Couvenhes escribe que las navieras organizaban viajes de placer con el fin de promover su actividad primaria entre la clientela más acomodada.¹¹

La importancia de los cruceros aumentó notablemente en los años de entreguerras mundiales. Una fuerte caída de la demanda de emigración impulsó un profundo cambio en la estrategia empresarial de las navieras transatlánticas. La producción crucerística aumentó de forma exponencial generalizándose a lo largo de todo el año, a la vez que disminuía la frecuencia de los servicios regulares. La oferta fue excepcionalmente elevada en la primera mitad de los treinta. El puerto de Nápoles registró el tránsito de 82 *crociere* en 1931, por un total de más de 30.000 pasajeros.¹² Barcelona alcanzó una media anual de 70 escalas entre 1933 y 1935, a la vez que los cruceros se convertían en la modalidad turística dominante en Palma de Mallorca, con un movimiento anual por encima de los 50.000 pasajeros.¹³ Esa expansión espectacular pone en evidencia una cierta autonomía de la actividad crucerística con respecto a la tendencia general del movimiento internacional de viajeros. Mientras que este último pagaba las consecuencias de la crisis económica, con una disminución generalizada en la demanda de viajes, los cruceros vivían su primera «época dorada».¹⁴

7. Keeling (1999), pp. 52-55.

8. Cerchiello (2017).

9. Feys (2013).

10. Cartwright y Harvey (2004), pp. 9-17.

11. Berneron-Couvenhes (2007), p. 49.

12. *Il Mattino*, 26 de abril de 1932.

13. Cerchiello (2017), pp. 89-96.

14. Cerchiello y Vera-Rebollo (2019), pp. 19-23. Sobre la evolución del turismo en las primeras décadas del siglo xx, véase Vallejo (2019), pp. 98-104.

Una de las pocas excepciones hace referencia al caso español. Durante los años de entreguerras, el crucerismo en España fue un fenómeno meramente receptivo. Salvo iniciativas muy puntuales de la Compañía Trasatlántica, las líneas transoceánicas españolas no se involucraron en el negocio de los cruceros.¹⁵ En cambio, fueron fomentándose las excursiones marítimas costeras de breve recorrido, cuya duración no solía exceder las veinticuatro horas de viaje. Esta práctica marcadamente popular se convirtió durante los años veinte en una verdadera actividad económica, gracias a la labor organizativa de algunas pequeñas empresas de ámbito local.¹⁶

En las siguientes páginas se analiza la trayectoria de las navieras transatlánticas de pasaje durante los quince años posteriores a la Segunda Guerra Mundial. La atención se centra en su producción crucerística, con especial atención al impacto que tuvo en España. Desde el punto de vista cronológico se aborda un período relativamente breve, pero muy intenso y complejo, que incluye tres diferentes fases del negocio de estas empresas: la reactivación de los servicios transatlánticos tras el desastre de la guerra; una etapa de expansión hasta mediados de los años cincuenta; el comienzo de su crisis irreversible a finales de la década. A partir de los años sesenta, muchas navieras transatlánticas abandonaron los servicios de línea para convertirse gradualmente en compañías turísticas.

Sobre estas bases, el escrito se estructura en siete apartados. Tras esta introducción, el apartado siguiente resume la metodología de trabajo y las principales fuentes que se han manejado. El tercero ofrece un breve cuadro de la grave situación del transporte marítimo al finalizar el conflicto. El cuarto se dedica a la evolución de los servicios de pasaje de larga distancia y, en especial, al tráfico de emigración, con el que se abordan finalmente las razones que determinaron la crisis de las líneas marítimas. Con el apartado 5, la atención se traslada a la actividad de los cruceros, a la vez que se profundiza en las repercusiones de la llegada de las primeras expediciones extranjeras a España. El sexto y penúltimo apartado pretende hacer un breve análisis comparativo de la oferta crucerística española y la que se dio en otros mercados europeos. El artículo se cierra con unas reflexiones finales a partir de una estimación cuantitativa del movimiento de los cruceros en el puerto de Barcelona.

15. Cerchiello (2018), pp. 822-827.

16. Sobre el nacimiento y expansión del excursionismo marítimo en Cataluña y Baleares, véanse Cerchiello y Vera-Rebollo (2015) y Cerchiello *et al.* (2018).

Fuentes y metodología del trabajo

La presente investigación se sustenta, ante todo, en las publicaciones sobre la actividad crucerística. La historia de los cruceros ha hecho importantes avances en los últimos años, gracias especialmente a las monografías de Steel (2013), Zaccagnino (2014) y Cerchiello (2014, 2017, 2018), quienes se unen a los trabajos pioneros de Williams (2000, 2003), Cartwright y Harvey (2004) y Berneron-Couvenhes (2007). Con diferentes enfoques y perspectivas de ámbito nacional, los autores analizan las etapas históricas que conducen a la formación de la moderna industria crucerística en el último tercio del siglo xx.

Los estudios sobre navieras transatlánticas y transporte marítimo de Forcignanò (1956), Hyde (1975), Keeling (1999, 2010), Doria (2009), Feys (2013) y Zanini (2013), entre otros autores, permiten ahondar en la actividad y labores de dichas empresas. Considero prioritario este tipo de análisis de cara a la reconstrucción histórica de los cruceros. Aun siendo una práctica turística, cabe reiterar que los viajes marítimos de placer de largo recorrido se desarrollaron hasta principios de los años sesenta dentro del ámbito de la industria naviera y, más precisamente, como actividad subordinada a los servicios transoceánicos de línea. Dicho de otra manera, resulta difícil comprender la evolución histórica de los cruceros de turismo sin tener en cuenta los cambios que se producen en el transporte marítimo de pasajeros.

El análisis bibliográfico se completa con varios escritos que ayudan a contextualizar el objeto de estudio y, asimismo, a profundizar en su vertiente turística. En este sentido son especialmente valiosas las obras de Pack (2009) y Correyero y Cal (2008), quienes destacan el uso y los aspectos propagandísticos del turismo, a la vez que las monografías de Vallejo (2013, 2015) y Esteve y Fuentes (2000) ahondan en las aportaciones económicas de la actividad turística durante la etapa del franquismo.

Junto a la revisión bibliográfica, la metodología de este trabajo ha conllevado el manejo de varias fuentes primarias. A medida que vaya avanzando en la lectura, el lector podrá notar que el grueso de las fuentes es periodístico y reúne básicamente dos tipos de documentos: los anuncios promocionales y las crónicas portuarias. Con los primeros se consigue arrojar luz sobre la organización de los viajes, su destino, duración, clases de servicios, niveles tarifarios, tipo de embarcaciones, etc. Este material publicitario se ha recopilado en varias hemerotecas virtuales, en función del correspondiente ámbito geográfico. La producción crucerística española procede principalmente de la «soberbia» hemeroteca virtual del diario *La Vanguardia*, por aquel entonces *La Vanguardia Española*, siendo Barcelona el principal puerto de salida. En el caso italiano, se han utilizado dos de los periódicos de mayor difusión a nivel nacional, *La Stampa* e *Il Corriere della Sera*, mientras que la valiosa

hemeroteca *online* del British Newspaper Archive ha permitido rastrear todo lo relativo al mercado británico. Otro material publicitario se ha recopilado del fondo de la naviera Aznar del Archivo Foral de Bizkaia, mientras que el Archivo General de la Administración de Alcalá de Henares conserva una valiosa documentación relativa a la actividad de la Dirección General de Turismo (en adelante, DGT) en el ámbito del transporte marítimo.

Menos conocida es la segunda fuente documental de prensa, las crónicas portuarias, que notifican las entradas y salidas diarias de los buques en un determinado puerto. Al igual que lo que hacían otros periódicos editados en las localidades costeras, *La Vanguardia* daba noticias sobre el tráfico portuario de Barcelona. Por ejemplo, un fragmento de su sección «Marítimas» del 24 de junio de 1954 indica que, el día anterior, el transatlántico inglés *Orsova* había hecho una escala de crucero en Barcelona con 1.250 «turistas» a bordo, antes de dirigirse al siguiente puerto de «Civittavechia» (*sic*).¹⁷ Por su parte, un aviso promocional de un diario británico informa que la compañía Orient Line tenía en efecto programadas varias expediciones turísticas hacia el Mediterráneo durante la temporada de primavera-verano de 1954, incluyendo la que hizo el buque *Orsova* en la segunda mitad de junio.¹⁸ Además de contrastar la información del material publicitario —solía haber muchas imprecisiones en la transcripción de las operaciones portuarias con los términos extranjeros (ciudades, barcos, navieras, etc.)—, las crónicas portuarias ofrecen la gran ventaja de conocer muchas veces el número de participantes de todo viaje marítimo, desde los viajes de línea hasta los cruceros turísticos.

El manejo combinado de las dos fuentes documentales ha permitido elaborar el volumen del tráfico crucerístico en Barcelona durante los años cincuenta, según se muestra en el apartado final de este escrito. Con ello se pretende compensar, aunque en parte, la grave carencia de datos cuantitativos sobre el movimiento crucerístico para el período considerado. En efecto, no hay constancia de que se hayan publicado cifras oficiales relativas a dicho tráfico durante el período objeto de estudio, ni en ámbitos locales ni en ámbitos nacionales.

El transporte marítimo en la segunda posguerra mundial

La Segunda Guerra Mundial supuso un duro revés para la marina mercante europea. Cerca del 40% del tonelaje existente en 1939 quedó destruido.¹⁹ Los paellones de las naciones derrotadas fueron los más perjudicados.

17. *La Vanguardia Española*, 24 de junio de 1954, p. 13.

18. *Western Mail*, 16 de enero de 1954, p. 6.

19. Aldcroft (2003), pp. 141-142.

Alemania perdió casi todas las embarcaciones de pasaje de grandes dimensiones. De los 125 buques mixtos (carga y pasaje) mayores de mil toneladas de registro bruto (en adelante, TRB) que contabilizaba en septiembre de 1939, le quedaban tan solo 3.²⁰ En mayo de 1945, la flota mercante italiana contaba con 50 buques mixtos mayores de 100 TRB, frente a las 215 unidades que operaban en septiembre de 1939.²¹ Para la Società di Navigazione Italia, una de las principales navieras transatlánticas europeas, el conflicto significó la pérdida de 33 embarcaciones y casi el 90% de su tonelaje.²² Muy significativo fue el naufragio de uno de los símbolos de la Italia fascista, el buque *Rex*, entre los transatlánticos más grandes y rápidos de la época.²³ La célebre embarcación, que quedó inmortalizada por Federico Fellini en la película *Amarcord*, fue hundida y desguazada en las aguas del Adriático.²⁴ Las autoridades italianas invirtieron alrededor de 3,5 mil millones de las antiguas liras con el fin de recuperar una parte de las embarcaciones naufragadas en las inmediaciones de las costas.²⁵

Pero la guerra fue muy gravosa también para los pabellones de las naciones vencedoras. Las grandes navieras de pasaje inglesas no se salvaron de la catástrofe. Siete buques de pasaje de la Cunard–White Star y ocho de la P&O fueron destruidos mientras se encontraban al servicio de la marina de guerra británica, incluyendo varios transatlánticos que habían efectuado numerosos cruceros durante los años de entreguerras.²⁶ La flota de la Royal Mail se componía de 31 embarcaciones en septiembre de 1939; seis años después disponía tan solo de 10 unidades.²⁷

Muchos transatlánticos que se habían salvado del desastre seguían además requisados por las autoridades militares con la finalidad de transportar tropas, refugiados, prisioneros o realizar otras tareas logísticas. El transatlántico *Queen Mary* de la Cunard, por ejemplo, fue devuelto a la naviera en septiembre de 1946. Por otra parte, había unidades supérstites que necesitaban amplias reformas a causa de los daños sufridos, pero la falta generalizada de acero y otros materiales de construcción dificultó la labor de los astilleros hasta finales de los años cuarenta. No en vano, la flota de pasaje a nivel mundial sumaba en 1950 poco más del 60% del tonelaje registrado en septiembre de 1939.²⁸

20. *The handbook of merchant shipping statistics through 1958*, p. 17. Para una aclaración sobre el tonelaje de las embarcaciones y los conceptos básicos relacionados con el tráfico portuario, véase Ruiz Romero (2004), pp. 21-27.

21. Forcignanò (1956), p. 36.

22. Doria (2009), p. 158.

23. Zaccagnino (2014).

24. Cristaldi, F. (productor), Fellini, F. (1973). *Amarcord*. Italia-Francia: F.C. Produzioni.

25. Doria (2009), p. 158.

26. Hyde (1975), p. 26; Howarth y Howarth (1987), p. 151.

27. Miller (2017).

28. *The handbook of merchant shipping statistics through 1958*, p. 30.

En el caso español, la Guerra Civil implicó la destrucción de una quinta parte de la flota mercante. Su recuperación fue muy lenta y procedió con enorme dificultad. Los niveles de tonelaje anteriores al golpe franquista se alcanzaron tan solo en 1953, debido también a la prohibición impuesta a las navieras españolas de adquirir embarcaciones en el extranjero.²⁹

A los perjuicios de las empresas navieras, hay que sumar los ingentes daños que sufrieron las infraestructuras portuarias, uno de los objetivos preferidos de las fuerzas enemigas. Los puertos italianos, por ejemplo, fueron objeto de numerosos ataques, tanto antes como después del armisticio del 8 de septiembre de 1943. Buena parte de ellos quedaron «prácticamente inutilizables», además de estar «infestados» de minas sin explotar.³⁰ Entre los más damnificados estaba el puerto de Nápoles, la cabecera de las rutas marítimas con las colonias del norte de África. Los bombardeos destruyeron la «casi totalidad» de sus infraestructuras, incluida la moderna *Stazione Marittima*, dejando en su lugar un «paisaje de escombros», con «barcos hundidos, grúas desgarradas y edificios demolidos».³¹

Los servicios de línea y el tráfico de emigración

Al finalizar el conflicto, el transporte marítimo de pasaje ofrecía un panorama francamente desolador. La nota predominante en el sector era la insuficiencia de tonelaje para cubrir las nuevas necesidades del tráfico. El fin de la guerra había generado un nuevo flujo de emigración desde el viejo continente. Entre 1946 y 1950, más de 620.000 europeos emigraron a Estados Unidos, esto es, casi el doble de los que lo hicieron a lo largo de toda la década de los treinta.³² La emigración transoceánica italiana, que se dirigió especialmente hacia América del Sur, pasó de los 7,2 mil pasajeros de 1946 a los 145.000 de 1950.³³ El desplazamiento de los emigrantes españoles fue similar en cuanto a evolución y destino de los viajes, aunque con valores absolutos inferiores. De los 5,5 mil pasajeros que viajaron en tercera clase o acomodación similar en 1946, se pasó a los 55.000 de 1950.³⁴ La demanda española se mantuvo muy elevada también en la primera mitad de los años 1950, alcanzando la cifra máxima de 62.000 pasajes emigrantes en 1955. Aunque lejos de los valores anteriores a la Primera Guerra Mundial, el tráfico marítimo de pa-

29. Valdaliso (1998), pp. 4-10.

30. *La ricostruzione dei porti marittimi nazionali* (1953).

31. Mazzetti (2006), p. 75 (traducción del autor). Sobre este tema, véanse también Mon-
da (2006) y Berrino (2011).

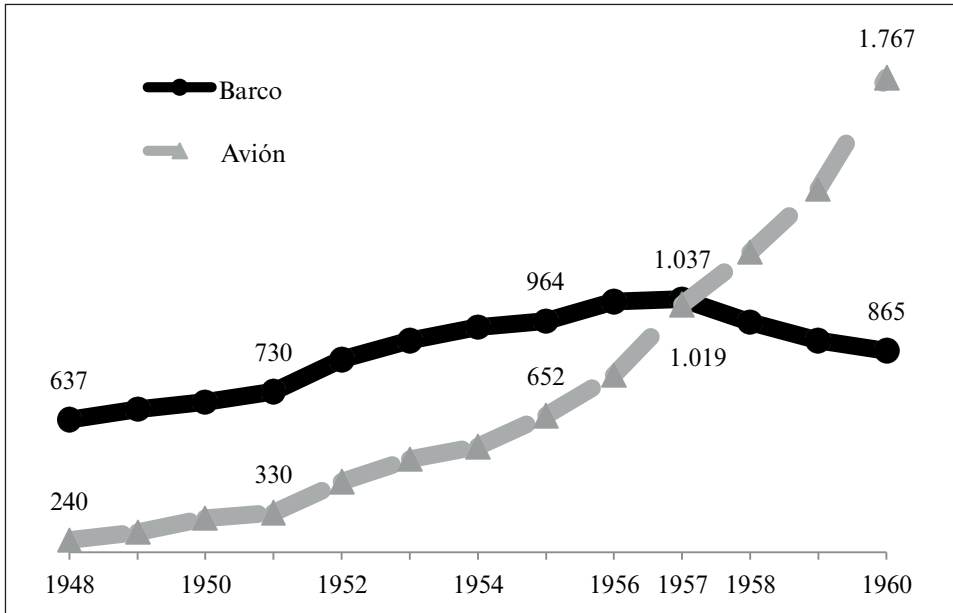
32. *Annual Report of the Immigration and Naturalization Service*, 1955.

33. ISTAT (2011), pp. 112-113.

34. Nicolau (2005), pp. 92-94.

saje por la ruta internacional del Atlántico Norte —la que se utilizaba como referencia para el comercio y el transporte—, fue aumentando constantemente hasta 1957, según evidencia el gráfico 1 (línea continua).

GRÁFICO 1 • Evolución de la demanda de pasaje por el Atlántico Norte según el medio de transporte. Miles de pasajeros (1948-1960)



Fuente: Cerchiello (2017), 136-140.

Además de reactivar los servicios transatlánticos, la nueva expansión de la demanda de emigración dio un fuerte estímulo a la construcción naval. Tras las dificultades de los primeros años de la posguerra, los pabellones europeos fueron gradualmente recuperándose. En la primera mitad de los años cincuenta, el tonelaje mundial de los buques mixtos con más de 1.000 TRB registró un incremento superior al 25%.³⁵ Los astilleros trabajaron a pleno ritmo. Unos 170 buques de más de 1.000 TRB se botaron en Alemania occidental entre 1956 y 1957.³⁶ La naviera británica P&O llevó a cabo una amplia modernización de su flota mediante la incorporación de seis transatlánticos de nueva construcción.³⁷ La Compagnie Générale Transatlantique ordenó en julio de

35. *The handbook of merchant shipping statistics through 1958*, pp. 30, 40.

36. *Vida Marítima*, 1 de febrero de 1958, p. 81.

37. Howarth y Howarth (1987), pp. 151-167.

1956 la construcción del *France*, el buque de pasaje de mayores dimensiones hasta la fecha.³⁸ El barco francés, que entró en servicio a principios de los años sesenta, medía más de 66.000 TRB y su eslora alcanzaba los 316 metros. La marina mercante italiana registró en la primera mitad de los años cincuenta un aumento de poco inferior al 90% en términos de tonelaje, gracias sobre todo a las ayudas públicas para astilleros y navieras.³⁹ En 1955 la flota italiana contaba con 81 buques mixtos, es decir, 35 unidades más de las que operaban a comienzos de 1950. La incorporación por parte de la Società di Navigazione Italia de los transatlánticos *Augustus*, *Andrea Doria*, *Cristoforo Colombo* y *Giulio Cesare*, todos ellos con capacidad superior a los mil pasajeros, es otro indicador más del prodigioso desarrollo que vivieron las líneas transatlánticas de pasaje en ese transcurso. Los testimonios de la época hablaban de una situación generalizada de «verdadero paroxismo», destacando el «auge sin precedentes» en la construcción de grandes buques de pasaje.⁴⁰

Pero si la continuidad en la construcción naval y el aumento constante en la demanda de viajes eran los principales argumentos que alimentaban el nuevo optimismo que reinaba en el transporte marítimo, el concomitante progreso de la aviación comercial representaba su gran amenaza. Hacia el año 1957, el tráfico aéreo prácticamente ya sumaba en el Atlántico Norte el mismo volumen que pasajeros marítimos, en virtud de un ritmo de incremento muy superior (gráfico 1, línea discontinua). A causa de la «dura» competencia de las líneas aéreas, en los primeros años cincuenta se fueron generalizando los temores acerca de un «decaimiento» de las líneas marítimas. Sin embargo, a medida que se publicaban las cifras sobre la tendencia ascensional del tráfico marítimo y se confirmaban los planes de expansión de las flotas de pasaje, las manifestaciones de preocupación se disiparon gradualmente, dejando el paso a perspectivas incluso halagüeñas. Varios analistas de la publicación especializada española, *Vida marítima*, coincidían en que los dos medios de transporte coexistirían en «todas» las rutas mundiales, incluso cuando el transporte aéreo alcanzara el «máximo desarrollo».⁴¹ La coexistencia se basaría en una supuesta repartición del mercado. El avión se configuraba como el medio adecuado para quienes anteponían la urgencia como «factor preponderante» de su viaje y, en todo caso, para los clientes de elevada capacidad de compra. El barco, en cambio, se dirigía a los viajeros que daban prioridad a la confortabilidad y seguridad del transporte, pero especialmente a los pasajeros de menores recursos, siendo el emigrante el eje central de su estrategia. Los directi-

38. Cassagnou (2002).

39. Doria (2009), pp. 158-162.

40. Compañía Trasatlántica, informe anual, 1956.

41. Entre otras, véanse las siguientes ediciones de *Vida marítima*: 1 de enero de 1955, p. 11; 15 de febrero de 1958, p. 123; 15 de agosto de 1958, p. 517.

vos de la Compañía Trasatlántica compartían estas valoraciones y se mostraban plenamente confiados en la «permanencia» de los emigrantes españoles, quienes por su escaso poder adquisitivo escapaban a la «atracción» de las compañías aéreas.⁴² El diseño de muchas embarcaciones de nueva construcción reflejaba esta nueva tendencia, que fue generalizándose en la mayoría de los pabellones europeos.

Se viene observando que en los nuevos tipos de buques de pasaje se está procurando simplificar la diversidad de clases de las instalaciones, reduciendo mucho el espacio dedicado a camarotes de lujo y, en cambio, aumentando el número de pasajeros de clase turista.⁴³

El escenario optimista cambió bruscamente a partir de 1958. En un contexto de mejoría generalizada de las economías occidentales, la demanda europea de emigración transoceánica empezó a registrar una fuerte contracción, a la vez que se producía un desvío del tráfico emigrante hacia otras regiones del viejo continente.⁴⁴ El análisis de los dirigentes de la Naviera Aznar resulta muy aclaratorio:

La disminución de la emigración a los países de Sud-América ha afectado desfavorablemente a esta línea. La preferencia del emigrante español por los países europeos y el aumento en los puestos de trabajo que el creciente desarrollo económico de España está creando, han causado una disminución de una tercera parte de la emigración española a los puertos tradicionalmente servidos por nuestra línea de Sud-América.⁴⁵

Además de reducirse el flujo de emigración, se hacía cada vez más evidente la imposibilidad de competir con las líneas aéreas. El prodigioso avance tecnológico de la aviación favoreció no solo la comercialización de los primeros vuelos intercontinentales *no-stop*, sino la posibilidad de operar con aparatos de mayor seguridad y capacidad.⁴⁶ Al disponer de mayor espacio, las compañías aéreas empezaron a adoptar una nueva y eficaz política de distribución de la cabina de pasajeros, con una consecuente disminución de los precios de venta. Junto a los servicios de primera y turista, las aerolíneas fueron introduciendo la llamada clase económica, que cosechó un éxito inmediato.⁴⁷ El desarrollo de la aviación chárter, por su parte, contribuyó a la populariza-

42. Compañía Trasatlántica, informe anual, 1959.

43. *Vida marítima*, 1 de enero de 1955, p. 11.

44. Cerchiello (2014), pp. 26-28.

45. Naviera Aznar, informe anual, 1963.

46. Gilbert y Perl (2010).

47. *Vida Marítima*, 15 de agosto de 1959, p. 516; Vidal (2008).

ción del medio aéreo entre los turistas de presupuesto limitado, en virtud de unos niveles tarifarios aún más accesibles.⁴⁸

Para el sector naviero las consecuencias fueron trágicas. En tan solo tres años, según muestra el gráfico 1, el pasaje marítimo en el Atlántico Norte se redujo más del 16%. De pronto se generó un grave desequilibrio entre oferta y demanda de transporte. Y para paliar los perjuicios a corto plazo, como se verá más adelante, muchas navieras transatlánticas se refugiaron en los viajes de placer. Pero antes de pasar a ello, se considera necesario dar un paso atrás y centrar la atención en la reanudación de la actividad crucerística tras el fin de la guerra, tratando de situar los hechos en el contexto histórico en que se produjeron en España.

El turismo marítimo español en los primeros años de la posguerra mundial

A la luz de lo expuesto en el segundo apartado, no debe de extrañar que el primer crucero europeo de la segunda posguerra se organizara en un país que se había mantenido neutral. Con salida de Gotemburgo el 26 de octubre de 1946, la naviera sueca Svenska Lloyd y la agencia de viajes Thomas Cook & Son emprendieron un «maravilloso» viaje de placer de cuatro semanas hacia el sur de Europa.⁴⁹ Para ello eligieron el buque *Saga*, una pequeña unidad de transporte con capacidad para 376 pasajeros que solía utilizarse en los servicios de línea entre Suecia e Inglaterra.⁵⁰ Además de transitar por los puertos de Madeira, Tenerife, Casablanca, Málaga, Cádiz y Lisboa, el ferry sueco hizo una doble escala en Londres para dar también a la clientela inglesa la oportunidad de disfrutar de un viaje de «recreo, confort y descanso».⁵¹ Alrededor de 260 pasajeros participaron en esta primera iniciativa turística, 75 de los cuales embarcaron en el puerto londinense.⁵²

Desde la perspectiva española, este primer suceso turístico reviste una especial importancia, teniendo en cuenta las circunstancias histórico-políticas en las que se encontraba el país. En otoño de 1946, España quedaba marginada del nuevo orden internacional, fruto de la naturaleza del régimen y su colaboracionismo con las fuerzas nazi-fascistas.⁵³ El país estaba apartado de la recién creada Organización de Naciones Unidas, a la vez que las fronteras

48. Pack (2009), p. 22.

49. *Dagens Nyheter*, 5 de septiembre de 1946.

50. *Swedish Lloyd Presents «Saga»*, 1946.

51. Un anuncio del «*first post-war cruise*» desde Londres en *The Yorkshire Post and Leeds Mercury*, 11 de septiembre de 1946, p. 5 (traducción del autor).

52. *Birmingham Gazette*, 29 de octubre de 1946, p. 1.

53. Pérez-Sánchez (2009), pp. 30-32.

con Francia estaban cerradas.⁵⁴ En diciembre de aquel año, además, la Asamblea de la ONU habría emitido otra dura condena al Gobierno español, con la sucesiva retirada de casi todos los embajadores extranjeros.⁵⁵

A pesar del ostracismo internacional y la difusa aversión ideológica hacia el régimen franquista, los organizadores del proyecto eligieron España como principal destino del viaje. Resulta difícil saber cuáles fueron las razones que justificaron esta elección. Entrando en el terreno de las hipótesis, resulta lógico pensar que la estabilidad interna y las relativas buenas condiciones de las infraestructuras portuarias y terrestres tuvieron que desempeñar un papel determinante en la decisión que tomaron los organizadores. La suposición quedaría refrendada por el hecho de que otras dos escalas del crucero se efectuaron en territorio portugués, es decir, de otro país que no había sufrido directamente las duras secuelas del conflicto mundial. A todo ello cabe añadir que Tenerife, Málaga y Cádiz no representaban una novedad en los circuitos crucerísticos internacionales. En los años de entreguerras mundiales, sus puertos se habían consolidado como escalas turísticas.⁵⁶

El tránsito del buque *Saga* por los puertos españoles fue seguido muy de cerca por los medios de prensa locales y nacionales. La revista *Tenerife Gráfico* daba noticia de la visita de la «primera expedición turística» de la posguerra, incluyendo una amplia imagen de la embarcación.⁵⁷ *La Vanguardia Española* reproducía las palabras de la prensa tinerfeña, enfatizando en la presencia de un «numeroso» público que «tributó un cordial recibimiento a los turistas». ⁵⁸ La edición madrileña del *ABC* se hizo eco del suceso en dos ocasiones. En la primera celebraba la llegada de un crucero a España después de una década, pero obviando así que los cruceros extranjeros en realidad habían transitado también durante los años de la Guerra Civil, por los menos en los puertos canarios.⁵⁹ Una semana después, el mismo rotativo publicó una foto de gran tamaño que mostraba un grupo de cruceristas visitando la Alhambra durante la escala del buque sueco en Málaga.⁶⁰

El seguimiento mediático de este suceso no fue un hecho aislado, sino la reproducción de una práctica bien difusa y ensayada en la España franquista. En general, cualquier noticia sobre la visita de extranjeros recibía amplia cobertura de los medios de información.⁶¹ Para el aparato propagandístico

54. Crespo-MacLennan (2004), pp. 24-39.

55. Fusi (1985).

56. Cerchiello y Vera-Rebollo (2019), pp. 62-63. Sobre la modernización de la infraestructura viaria y los transportes terrestres durante los años previos a la Guerra Civil, véase Vidal (2018).

57. *Tenerife Gráfico*, n.º 8, noviembre de 1946, p. 44.

58. *La Vanguardia Española*, 8 de noviembre de 1946, p. 2.

59. *ABC*, Madrid, 7 de noviembre de 1946, p. 22; Cerchiello (2017), p. 101.

60. *ABC*, Madrid, 15 de noviembre de 1946, p. 5.

61. Correyero y Cal (2008), p. 421.

del régimen se trataba de transmitir a los españoles un mensaje de normalidad en las relaciones con el exterior. Al mismo tiempo, había que cuidar todos los detalles de la estancia y atender diligentemente a los turistas, a fin de que pudieran llevarse una buena impresión del país. De esta forma se reducía el riesgo de cualquier propaganda negativa. Durante su breve paso por Tenerife, por ejemplo, los cruceristas del *Saga* fueron «obsequiados» por el Cabildo insular y recibieron «diversos agasajos preparados en su honor». ⁶²

El cuidado y la atención se multiplicaron con motivo del tránsito de los primeros cruceros estadounidenses en marzo de 1950. Debido a las potencialidades que entrañaba el turismo norteamericano, en una época en la que la recuperación del turismo en Europa se mostraba más bien contenida, la DGT hizo varias gestiones para fomentar el tránsito de los buques estadounidenses por los puertos españoles, tanto en la modalidad crucerística como en los servicios regulares. ⁶³ Uno de los objetivos que se proponía su máximo responsable, Luis Antonio Bolín, era arrebatarle a Gibraltar la condición de puerto de escala y sustituirla por un puerto español del sur de la península. De esta forma, según opinaban en la DGT, los turistas americanos «deseosos de visitar España» se ahorrarían «la molestia del visado británico exigido por las autoridades de Gibraltar y las inconveniencias del doble paso de la frontera». ⁶⁴ Por todo ello resultaba sumamente importante evitar cualquier percance y disgusto de los visitantes y, asimismo, demostrar a los directivos de las navieras las ventajas y beneficios que conllevaban las escalas en los puertos españoles. De este modo, antes de que el buque *Caronia* entrara en el puerto de Málaga el 21 de marzo de 1950 con alrededor de 550 pasajeros norteamericanos, el programa de las excursiones terrestres por la localidad andaluza estaba dispuesto desde hacía tiempo. ⁶⁵ Según un plan acordado con las autoridades locales, se había organizado un «extenso» recorrido por la ciudad con la visita a las «principales» bodegas de vinos, entre otras actividades. Todo ello bajo la supervisión de Luis A. Bolín, quien incluso había viajado entre Barcelona y Málaga a bordo del transatlántico de la Cunard. ⁶⁶

Pero ninguna escala de cruceros recibió más seguimiento mediático en España de la que hizo el buque *Independence* en Cádiz el 19 de febrero de 1951.

62. *ABC*, 7 de noviembre de 1946, p. 22; *La Vanguardia Española*, 8 de noviembre de 1946, p. 2.

63. Sobre la reanudación del turismo en Europa, véanse algunas reflexiones de Berrino (2011), pp. 247-257.

64. Archivo General de la Administración (AGA), Cultura, legajo 16067, memorándum de la DGT sobre la *American Export Lines* y carta de Luis A. Bolín a José J. González del 31 de marzo de 1950.

65. Carta de Viajes Bakumar a la DGT de Málaga, 21 de febrero de 1950, AGA, Cultura, legajo 16067. Sobre los primeros cruceros estadounidenses a España, véase también Correyo y Cal (2008), pp. 430-431.

66. *La Vanguardia Española*, 21 de marzo de 1950, p. 12; *ABC*, Sevilla, 22 de marzo de 1950, p. 10.

Las crónicas locales informan que, a primeras horas de la mañana, numerosos reporteros y autoridades se habían congregado en la proximidad del muelle Marqués de Comillas del puerto gaditano.⁶⁷ El motivo de tanto interés se debía a la presencia a bordo del nuevo embajador estadounidense, Stanton Griffis, cuya llegada a España significó el restablecimiento formal de las relaciones diplomáticas con Estados Unidos. En su viaje inaugural desde Nueva York, el «lujoso» transatlántico de la naviera American Export realizó un largo crucero que abarcó un total de 53 días de duración.⁶⁸ Y de las 22 operaciones de escala que tenía programadas la nueva unidad de transporte, cuatro se efectuaron en territorio español: la primera en Cádiz, donde el embajador estadounidense puso fin a su viaje, y las siguientes en Málaga, Barcelona y Palma de Mallorca. Según resaltaba la prensa española, el *Independence* viajó con alrededor de 500 «acaudalados» pasajeros. Este último adjetivo parece muy pertinente, ya que el precio mínimo por persona del crucero era de 1.500 dólares, lo que en el mercado de Tánger equivaldría a más de 75.000 pts.⁶⁹

La importancia del tráfico turístico no se limitaba a los aspectos meramente propagandísticos. Igual o mayor importancia se le atribuía desde luego a sus rendimientos económicos. Con el paso de los años, se hacían cada vez más evidentes los beneficios que podía aportar el turismo extranjero para la captación de divisas, y así mitigar el déficit de la balanza comercial.⁷⁰ Cabe recordar que, al finalizar el conflicto mundial, la marginación de España no se limitaba al ámbito político. Hacia finales de la década de los cuarenta, el país quedaría también excluido de la Organización Europea para la Cooperación Económica (OECE) y, sobre todo, del Plan Marshall. Este último suceso fue el «golpe más duro» que recibió el gobierno franquista, en una época en la que se precisaba «desesperadamente» de la ayuda económica.⁷¹ Sin embargo, como explica Rafael Vallejo, «el repudio político y el repudio en el

67. Entre otros, *ABC*, ed. Sevilla, 20 de febrero de 1951, pp. 9-10. Sobre este suceso, véase Cerchiello (2017), p. 124.

68. Un anuncio del crucero en *Evening Star*, 29 de octubre de 1950, p. 9.

69. Resulta muy difícil dar un valor aproximado de una moneda extranjera en términos de peseta durante las dos primeras décadas del franquismo. Es bien sabido que el Gobierno español estableció un tipo de cambio oficial «absolutamente irreal» y «sobrevalorado» hasta 1959. Este fue fijado en 10,95 pts. por 1 dólar estadounidense, mientras que durante los años cincuenta 1 libra esterlina valía oficialmente 30,66 pts. Pero en el mercado libre de Tánger, que se había consolidado en un «centro estratégico de la negociación de la moneda española», las cotizaciones eran muy diferentes. En 1951, 1 dólar estadounidense se cambiaba a más de 51 pts. como tipo promedio, a la vez que la libra esterlina cotizaba casi a 127 pts. Por este motivo era cada vez más frecuente que los turistas foráneos adquirieran las pesetas en el extranjero antes de llegar a España. Sobre este tema, véanse Martín-Aceña y Pons (2005), p. 647; García y Serano (2000), p. 121; Vallejo (2015), pp. 97-98; Moreno (2018), p. 81.

70. Esteve y Fuentes (2000).

71. Crespo-MacLennan (2004), p. 28.

ámbito de las relaciones económicas no fueron estrictamente paralelos», ya que este último resultó ser mucho más ambiguo.⁷²

Como ha observado el historiador Sasha D. Pack, la apertura de la España franquista al turismo extranjero se construyó básicamente sobre esta necesidad económica, lo que permitió superar las reticencias y prejuicios de los sectores más conservadores del régimen.⁷³ En la memoria titulada *Estudios para un Plan Nacional de Turismo* (en adelante, *Plan Nacional de Turismo*), el primer importante informe del gobierno franquista sobre el turismo, se hacía también referencia al «evidente» impacto económico que suponían los turistas en tránsito marítimo, sobre todo por el «beneficio que se deriva[ba] del cambio de moneda».⁷⁴ Por este motivo, se instaba a firmar acuerdos con las empresas foráneas «dedicadas a la organización de cruceros» con el fin de incluir de «manera regular» los puertos españoles en sus itinerarios.⁷⁵ La consecución de este último objetivo requería el cumplimiento de dos condiciones: amenizar las estancias de los cruceristas y facilitar las operaciones de desembarque. En el primer caso, la responsabilidad recaía sobre las administraciones locales, cuyo cometido principal debía consistir en «revalorizar» todo lo relacionado con las costumbres y tradiciones populares. Desde la administración central se subrayaba que el folklore se había convertido en una de las «apetencias más acusadas» del turismo extranjero, por encima de los monumentos arquitectónicos y las obras de arte:

La expansión de la civilización, con sus ventajas e inconvenientes, va dando al mundo un carácter uniforme que le priva de sus variadas facetas locales y comarcales y, por tanto, nacionales, haciendo que todos los países, por alejados que se encuentren, tengan [...] un perfil casi único, sin apenas diferenciaciones o contrastes.⁷⁶

Las llegadas de las expediciones turísticas solían recibirse con todo tipo de espectáculos y fiestas populares. Las crónicas locales destacan sobre todo los bailes y la música flamenca, así como los festejos taurinos, señalando incluso la presencia de las tunas universitarias. Los cruceristas del *Andrea Doria*, por ejemplo, asistieron a una representación flamenca que se organizó en el puerto de Cádiz a principios de 1953.⁷⁷ El «grandioso» transatlántico de la Società di Navigazione Italia, cuyo hundimiento pocos años después habría

72. Vallejo (2013), p. 432.

73. Pack (2009), pp. 70-76.

74. *Estudios para un Plan Nacional de Turismo* (1952), p. 78. Sobre este informe, véanse Esteve y Fuentes (2000), p. 59; Correyero y Cal (2008), pp. 445-447.

75. *Estudios para un Plan Nacional de Turismo* (1952), p. 78.

76. *Ibidem*.

77. *Diario de Cádiz*, 4 de enero de 1953, p. 2.

conmocionado profundamente la opinión pública italiana, estaba celebrando su crucero inaugural que abarcó también el paso por Palma de Mallorca y Las Palmas.⁷⁸ En el Puerto de la Luz, una tuna participó en la recepción oficial a bordo junto a las «primeras» autoridades de la isla canaria. De acuerdo con las crónicas locales, el grupo musical desplegó un «amplio repertorio» que deleitó a los «800 y tantos» pasajeros.⁷⁹

Los actos taurinos abundaron especialmente en la Monumental de Barcelona, con independencia de la nacionalidad de los cruceristas.⁸⁰ Más de 600 británicos que viajaban a bordo del buque *Orcades* de la Orient Line participaron en una «magna» corrida de toros que tuvo lugar el 15 de julio de 1951.⁸¹ Las crónicas informan de otra «grandiosa» corrida organizada el 12 de octubre de 1951 para los pasajeros del *Giulio Cesare*, quienes habían salido cinco días antes del puerto de Génova.⁸² Unos meses después, más precisamente el 26 de marzo de 1952, los pasajeros norteamericanos de otro crucero del *Independence* asistieron a una novillada organizada en su honor en la célebre plaza de toros de Barcelona.⁸³

El otro requisito para captar el pasaje marítimo en tránsito turístico residía en la necesidad de facilitar las operaciones de escala. En otras palabras, había que agilizar las formalidades burocráticas relativas a los controles de pasaportes y visados, con el fin de reducir los retrasos y las molestias que solían producirse en los puertos españoles. Desde la llegada de las primeras expediciones de la posguerra, la DGT trató de acceder a las peticiones de las navieras extranjeras que lamentaban la laboriosidad de dichos trámites.⁸⁴ Se trataba, no obstante, de un asunto muy complejo y difícil de cumplir, dado que se sobrepasaban las competencias de la administración turística. A comienzos de 1950, a medida que iba incrementándose el tráfico turístico y llegaban los primeros cruceros desde Nueva York, las autoridades españolas encontraron un sistema que permitió reducir el tiempo de las operaciones, aun manteniendo inalterado el control de la documentación de los viajeros. El acuerdo preveía que el registro policial no se efectuaría en las oficinas portuarias, sino a bordo del propio barco. Antes de desembarcar, los pasajeros recibirían un documento sustitutivo del propio pasaporte, recuperando este último una vez terminadas las excursiones.⁸⁵

Las formalidades burocráticas no fueron en todo caso una exclusiva del régimen español. Antes del conflicto mundial, las compañías de cruceros ha-

78. *Il Corriere della Sera*, 3 de enero de 1953, p. 4.

79. *Falange. Diario de la tarde*, 30 de diciembre de 1952, p. 2.

80. Cerchiello (2017); Vizcaino (1978), p. 370.

81. *La Vanguardia Española*, 17 de julio de 1951, p. 14.

82. *La Vanguardia Española*, 10 de octubre de 1951, p. 17.

83. *La Vanguardia Española*, 25 de marzo de 1952, p. 16.

84. Memorandum de la DGT de octubre de 1949, AGA, Cultura, legajo 16067.

85. Cerchiello (2017), pp. 122-123.

bían encontrado dificultades muy parecidas también en los puertos italianos. En la edición del 26 de abril de 1932, el diario *Il Mattino* publicó un artículo bajo el significativo título de «Il turismo da crociera disturbato da troppe formalità di sbarco». El principal periódico napolitano daba información que muchas navieras británicas, como Royal Mail, White Star, Cunard y Blue Star, estaban excluyendo a la mayoría de los puertos italianos de sus circuitos turísticos. Las operaciones de registro se habían hecho «tan largas» que las excursiones programadas sufrían retrasos e incluso cancelaciones, con el consecuente perjuicio para pasajeros y compañías organizadoras. Esta situación se hizo especialmente grave en Nápoles, donde el impacto económico anual del turismo de cruceros estaba valorado entre los 8 y 10 millones de liras (entre 5 y 6,3 millones de pesetas). La publicación del artículo generó malestar y preocupación en las altas esferas del poder local fascista, según consta en una amplia correspondencia que se conserva en el Archivo de Estado de Nápoles.⁸⁶

Cruceros elitistas y cruceros populares

El fomento del turismo marítimo en la España de la segunda posguerra mundial no se limitó al tráfico receptivo. El mencionado *Plan Nacional de Turismo* instaba a las empresas españolas a involucrarse en este negocio mediante la puesta en marcha de sus propias iniciativas.⁸⁷ Detrás de esta recomendación había un propósito económico. En la práctica se confiaba en la baratura de los precios españoles para atraer a los turistas foráneos, de acuerdo con el esquema general de la estrategia turística del régimen.⁸⁸ A la hora de organizar viajes de placer, por lo tanto, las entidades españolas tenían que dirigirse a los extranjeros más bien que a los nacionales. De esta forma, se consideraba que los cruceros españoles podían llegar a convertirse en otra «estimable» fuente de ingresos. Y siguiendo este planteamiento, se subrayaba la importancia de diseñar itinerarios de «corta» duración, lo que haría aún más competitiva la oferta española en términos de precios.⁸⁹ Como modelo a seguir, el *Plan Nacional de Turismo* citaba expresamente un proyecto que emprendió la Compañía Trasatlántica Española en verano de 1952. Con salida de Bilbao y llegada a Barcelona, el primer crucero español desde el golpe militar de 1936 abarcó un total de nueve escalas turísticas.⁹⁰ Cinco de ellas en territorio ex-

86. Archivio di Stato di Napoli (ASN), Questura di Napoli, Archivio di gabinetto, Gabinetto seconda parte, Disposizioni di Massima, busta 61/1251.

87. *Plan Nacional de Turismo*, 1952, pp. 79-80.

88. Esteve y Fuentes (2000).

89. *Plan Nacional de Turismo*, 1952, pp. 79-80.

90. *La Vanguardia Española*, 13 de julio de 1952, p. 16.

tranjero (Southampton, Lisboa, Funchal, Casablanca y Tánger) y el resto en puertos nacionales (La Coruña, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria y Palma de Mallorca).⁹¹

Pero un análisis detenido de este proyecto denota una cierta contradicción en las recomendaciones de la administración central. Señalarlo como una referencia no fue de lo más apropiado. Ni las características del viaje ni sus precios de venta se ajustaban a dichas recomendaciones. El crucero del *Explorador Iradier* de la Compañía Trasatlántica implicó un total de tres semanas de navegación. A todos los efectos no se trataba de un viaje de «corta» duración, estando muy por encima de la duración media de los cruceros que se dieron en otros países europeos, según veremos a continuación. Debido a la extensión del viaje, además, el precio de venta mínimo por persona se fijó en 5.000 pesetas. Por lo menos de cara al mercado nacional, no era exactamente un importe reducido; más bien se situaba lejos del alcance de la mayoría de la población que, no olvidemos, hasta hacía no mucho vivía de las cartillas de racionamiento. La presencia de los turistas extranjeros en el crucero de la Trasatlántica fue en todo caso minoritaria. De acuerdo con las crónicas y reseñas de viajes, los 195 pasajeros eran en su «casi totalidad» españoles, incluyendo varios dirigentes de las entidades organizadoras y sus «numerosos» familiares.⁹²

Contradicciones aparte, si analizamos la oferta crucerística española durante los primeros años 1950, se deduce que las pautas marcadas por la administración central se quedaron prácticamente en letra muerta. Con la excepción de algunas excursiones costeras que emprendió la empresa pública Elcano por medio de pequeños ferris, los cruceros españoles tuvieron un marcado carácter elitista.⁹³ Durante la primera mitad de la década su duración media fue de 30 días.⁹⁴ Según muestra la tabla 1, las empresas españolas se decantaron por visitar destinos muy lejanos: La Habana, Nueva York, Beirut y Haifa son los principales ejemplos de esa tendencia. Los buques de la Compañía Trasatlántica, por su parte, hicieron tres largos cruceros desde el norte de España hacia Centro y Norte América. En cambio, la agencia Marsans y la naviera Aznar emprendieron tres viajes de placer por el Mediterráneo oriental y Tierra Santa.⁹⁵

91. Compañía Trasatlántica Española, informe anual, 1952.

92. Calle Iturrino (1952); *Falange. Diario de la tarde*, 26 de agosto de 1952, p. 4; *La Vanguardia Española*, 22 de agosto de 1952, p. 7.

93. Sobre la iniciativa de Elcano, véase Cerchiello *et al.* (2018), pp. 1278-1280.

94. Cerchiello (2017), p. 159.

95. Archivo Foral de Bizkaia (AFB), Fondo Sota y Aznar, signatura 2725.

TABLA 1 - Oferta cruceística española en los años cincuenta (1952-1960)

Año	Entidad organizadora	Naviera	Barco	TRB	Principales destinos	Duración (noches)	Pasajeros
1952	Trasatlántica	Trasatlántica	Explorador Iradier	6.500	Inglaterra, islas Canarias	21	195
1953	Trasatlántica	Trasatlántica	Guadalupe	10.200	Inglaterra	15	130
1953	Viajes Marsans	Aznar	Monte Ulía	10.100	Inglaterra	16	124
1954	Revista Destino	Trasatlántica	Guadalupe	10.200	Cuba, Estados Unidos	35	150
1954	Viajes Marsans	Aznar	Monte Ulía	10.100	Mediterráneo oriental	25	110
1955	Revista Destino	Trasatlántica	Guadalupe	10.200	Cuba, Estados Unidos	37	100
1955	Revista Dígama	Trasatlántica	Covadonga	10.200	Cuba, México, Estados Unidos	41	¿?
1955	La Vanguardia - Marsans	Aznar	Monte Ulía	10.100	Mediterráneo oriental	36	158
1955	Viajes Marsans	Aznar	Monte Ulía	10.100	Mediterráneo oriental	34	¿?
1956	Viajes Marsans	Ybarra	Cabo de Hornos	12.600	Mediterráneo occidental	10	¿?
1956	Ybarra - Wagon-Lits	Ybarra	Cabo de Buena Esperanza	14.500	Mediterráneo occidental	8	284
1957	Ybarra	Ybarra	Cabo San Roque	14.500	Portugal, Marruecos	6	¿?
1957	Ybarra	Ybarra	Cabo San Roque	14.500	Baleares, Córcega	5	¿?
1957	Ybarra	Ybarra	Cabo San Roque	14.500	Costa Azul, Italia	17	¿?
1957	Trasatlántica	Trasatlántica	Guadalupe	10.200	Cuba, México, Estados Unidos	49	¿?
1959	Ybarra	Ybarra	Cabo San Vicente	14.600	Sudamérica, islas Canarias	38	¿?
1959	Ybarra	Ybarra	Cabo San Roque	14.500	Mediterráneo occidental	8	466
1959	Ybarra	Ybarra	Cabo San Roque	14.500	Mediterráneo oriental	19	601
1959	Wagon-Lits	Aznar	Monte Umbe	10.000	Madeira, islas Canarias	16	¿?
1960	Trasatlántica	Trasatlántica	Satrústegui	6.500	Italia	8	¿?
1960	Ybarra	Ybarra	Cabo San Roque	14.500	Mediterráneo oriental	15	408

(Continúa en la página siguiente.)

Año	Entidad organizadora	Naviera	Barco	TRB	Principales destinos	Duración (noches)	Pasajeros
1960	Ybarra	Ybarra	Cabo San Vicente	14.600	Madeira, islas Canarias	12	445
1960	Viajes Internacional Expreso	Trasatlántica	Virginia de Churruca	6.500	Mediterráneo occidental	7	130
1960	Ybarra	Ybarra	Cabo San Vicente	14.600	Mediterráneo oriental	17	396
1960	Ybarra	Ybarra	Cabo San Vicente	14.600	Mediterráneo occidental	10	338
1960	Wagon-Lits	Aznar	Monte Umbe	10.000	Norte de Europa	17	476
1960	Wagon-Lits	Aznar	Monte Umbe	10.000	Madeira, islas Canarias	15	454
1960	Ybarra	Ybarra	Cabo San Vicente	14.600	Madeira, islas Canarias	9	402
1960	Ybarra	Ybarra	Cabo San Roque	14.500	Costa Azul, Génova	5	¿?

Fuentes: Cerchiello (2017), 142-167; AFB, Fondo Sota y Aznar, signaturas 2725 y 2733; *La Vanguardia Española*, 10 de marzo de 1960, p. 16 y 31 de julio de 1960, p. 13; ABC, Sevilla, 25 de junio de 1957, p. 6. Las cifras de pasajeros proceden de las crónicas portuarias de *La Vanguardia Española*.

Y con independencia del destino, la duración del viaje, la entidad organizadora o la unidad de transporte elegida, los cruceros solían comercializarse con variaciones mínimas en los niveles tarifarios. En el caso de los viajes a Tierra Santa del *Monte Ulia*, por ejemplo, los precios iban de un mínimo de 5.000 a un máximo de 10.000 pesetas por persona. Sobre estas bases, era inevitable que solo una restringida minoría pudiera acceder a este tipo de iniciativas. No en vano, un cronista del diario *La Vanguardia* escribía que «un buen número» de los participantes eran siempre los mismos.⁹⁶ En general, los cruceros españoles de ese transcurso registraron una baja afluencia de público y los índices de ocupación fueron muy bajos. La agencia Marsans no logró, de hecho, vender cerca del 40% de las plazas de sus tres expediciones a Tierra Santa.⁹⁷

Las excepciones a esta tendencia se dieron solo a partir de la segunda mitad de la década, cuando, a la vez que la oferta empezaba a aumentar, las empresas españolas optaron por un producto más accesible (tabla 1). La propia Marsans colgó el cartel de todo vendido para el crucero de Semana Santa de 1956.⁹⁸ En esta ocasión, la entidad catalana organizó un viaje de 11 días por el Mediterráneo occidental a bordo de un viejo buque de la compañía Ybarra. Esta última naviera, por su parte, promovió dos minicruceros en agosto de 1957 para celebrar el estreno del nuevo transatlántico *Cabo San Roque*. El primero de 7 días, entre Bilbao y Barcelona con escalas intermedias, al precio mínimo de 2.000 pts. por persona; el segundo de 6 días por las Baleares y Costa Brava desde 1.750 pts.⁹⁹ A finales de la década, ante las señales de crisis de los servicios regulares, la compañía Ybarra apostó firmemente por la actividad turística, aumentando gradualmente el número de iniciativas.¹⁰⁰

El análisis de la oferta crucerística española adquiere más relevancia si se establece una comparativa con la que se generó en otros países europeos. La diferencia quizás más destacable hace referencia a la tipología del cliente. Aunque no faltaron viajes exclusivos para las clases altas, buena parte de la producción que se dio fuera de España perseguía integrar también otras categorías sociales de menor rango económico. Por ejemplo, los transatlánticos *La Marseillaise* y *Champollion* de la compañía francesa Messageries Maritimes, que efectuaron varias expediciones de placer a partir de 1949, disponían de dos clases de acomodación, la *premiere* y la *touriste*. Cada una se componía a su vez de muchas y diferentes categorías de cabinas, con su respectivo precio de venta. Con este sistema, la naviera consiguió ampliar el rango so-

96. *La Vanguardia Española*, 22 de junio de 1955, p. 19.

97. AFB, Fondo Sota y Aznar, signatura 2725.

98. *La Vanguardia Española*, 4 de marzo de 1956, p. 1.

99. *La Vanguardia Española*, 7 de agosto de 1957, p. 14.

100. Sobre la actividad crucerística de Ybarra, véanse Castillo e Ybarra (2004); Cerchiello (2014).

cioeconómico de su clientela y con ello fomentar una «democratización» de los cruceros turísticos franceses.¹⁰¹

En cuanto a las empresas italianas, desde el primer momento resolvieron ofrecer muchas travesías de mediana o breve duración. La primera *crociera* italiana de la posguerra tuvo una duración de 12 días.¹⁰² A causa de la desastrosa situación de la flota transatlántica italiana, el viaje se llevó a cabo a finales de 1947 mediante el chárter de una unidad de transporte extranjera. Uno de los buques más activos en el mercado italiano fue el *Giulio Cesare*. Su crucero inaugural en octubre de 1951 duró una semana. Para este proyecto, que fue comercializado en la prensa italiana como «el mayor suceso turístico y mundano de la posguerra», se distribuyó el pasaje mediante un amplio nivel tarifario, desde un mínimo de 55.000 liras en clase turista a un máximo de 175.000 liras en primera clase superior.¹⁰³ Gracias a este proceder, el transatlántico italiano embarcó cerca de un millar de personas.¹⁰⁴ Y no fue una excepción. A finales de verano del año siguiente, el mismo barco desplazó 820 pasajeros con motivo de un «crucero de lujo para todos» de cinco días de duración.¹⁰⁵

Pero los cruceristas con menores recursos económicos captaron sobre todo la atención de las compañías británicas, siguiendo una política ya ensayada en los años treinta.¹⁰⁶ La naviera P&O y la subsidiaria Orient Line representan el caso más relevante, debido a la magnitud de su oferta y la «atractiva» elección de itinerarios.¹⁰⁷ Sus barcos totalizaron 19 cruceros en la temporada veraniega de 1953, llegando a 26 dos años después.¹⁰⁸ Aunque sus embarcaciones salían de Londres, Southampton u otro puerto inglés, buena parte de las travesías hacia el Mediterráneo tenía una duración no superior a las dos semanas. Ambas entidades mantenían la separación de las dos clases de servicio también en los viajes de placer, desde un mínimo de 3 libras por persona y noche en acomodación turista.¹⁰⁹ Aún más competitivos resultaban los pasajes del transatlántico *Southern Cross*, que ni disponía de la primera clase.¹¹⁰ Su elevada densidad de ocupación le permitía a la compañía Shaw Savill vender sus cruceros desde 2,5 libras por *pax*/noche.¹¹¹ Y otro producto «muy popular»

101. Berneron-Couvenhes (2007), p. 53.

102. *Stampa Sera*, 11 de octubre de 1947, p. 2; *Il Corriere della Sera*, 7 de noviembre de 1947, p. 2.

103. *La Stampa*, 23 de septiembre de 1951, p. 3.

104. *La Vanguardia Española*, 13 de octubre de 1951, p. 12.

105. *La Stampa*, 20 de julio de 1952, p. 2; *La Vanguardia Española*, 14 de septiembre de 1952, p. 15.

106. Cerchiello y Vera-Rebollo (2019), pp. 157-162.

107. Cooper (1953), p. 62.

108. Cooper (1955), p. 49.

109. Un anuncio detallado de la programación crucerística de las dos navieras británicas en *Eastbourne Gazette*, 1 de octubre de 1952, p. 6.

110. Sobre esta embarcación, véase Plowman (2006), pp. 107-108.

111. *Leben Mail*, 17 de noviembre de 1954, p. 1.

eran los cruceros por las islas británicas de la Coast Lines. En verano de 1953, la naviera con base en Liverpool organizó un total de 13 viajes de placer de entre 6 y 13 días.¹¹²

De acuerdo con las crónicas portuarias que se han manejado, se hace evidente que estas navieras supieron aprovechar el elevado potencial que entrañaban las clases medias y trabajadoras británicas, quienes ya disfrutaban de las vacaciones pagadas. La mayoría de las expediciones inglesas destacaron por su carácter multitudinario y por alcanzar un elevado índice de ocupación. Sirvan los siguientes ejemplos. En su paso por Barcelona en julio de 1953, con motivo de un viaje de placer de 13 días, el transatlántico *Himalaya* de la P&O transportó 1.104 pasajeros sobre una capacidad total estimada en 1.159 plazas.¹¹³ Dos meses después, el buque *Chusan* de la misma compañía transitó con 1.093 cruceristas, lo que en la práctica equivalía al 100% de su capacidad de acomodación.¹¹⁴ Un idéntico desenlace se produjo en julio de 1955 con uno de los primeros cruceros del *Southern Cross*, cuando transitó por varios puertos del Mediterráneo con cerca de 1.100 pasajeros.¹¹⁵

Epílogo y conclusiones

Uno de los principales problemas para abordar la historia del crucerismo, incluyendo la de los años posteriores a la Segunda Guerra Mundial, es la falta de series estadísticas que permitan apreciar su trascendencia y evolución. En el caso español, las autoridades portuarias (en aquella época, juntas de obras de los puertos españoles) no aportaban ningún dato sobre el movimiento de los cruceros. Este tipo de información empieza a generalizarse en las respectivas memorias anuales no antes de los años 1990, y en algunos casos de forma muy confusa. Tampoco ayudan los anuarios de estadísticas de turismo de la DGT y del Ministerio de Información y Turismo. Sus series históricas sobre el tránsito de los extranjeros en los puertos españoles no contemplan ninguna distinción entre pasajeros de línea y pasajeros de cruceros.

Consciente de tales limitaciones, y con el fin de dar una idea general sobre la magnitud del fenómeno, se ha elaborado una estimación cuantitativa del tráfico de Barcelona. La elección del puerto de la Ciudad Condal responde a dos razones: su importancia dentro de los circuitos turísticos internacionales y el hecho de disponer de las series históricas completas de las crónicas marítimas diarias de *La Vanguardia*. El análisis se circunscribe a la década de

112. Cooper (1953), p. 62.

113. *La Vanguardia Española*, 25 de julio de 1953, p. 13.

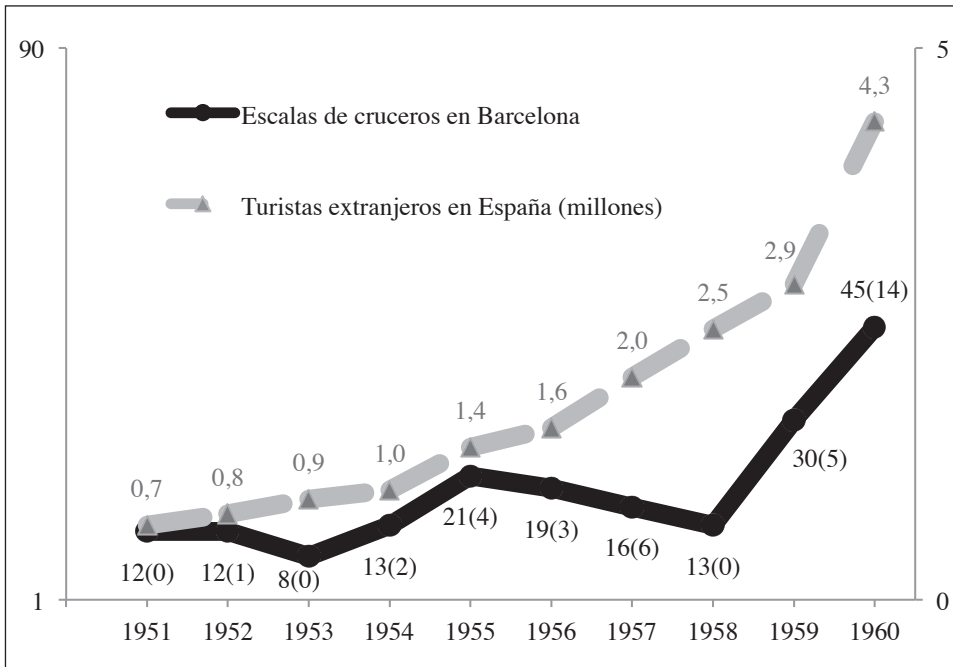
114. *La Vanguardia Española*, 15 de septiembre de 1953, p. 13.

115. *La Vanguardia Española*, 22 de julio de 1955, p. 14.

los cincuenta y no abarca por tanto el lustro anterior, dado que el tránsito de cruceros fue muy escaso durante ese transcurso, tanto en Barcelona como en el resto de los puertos europeos. Diezmadas por el conflicto, las navieras transatlánticas estuvieron más bien centradas en reorganizar sus servicios de transporte y hacer frente a los nuevos flujos de emigración, en una época en la que, además, las escasas posibilidades en el viejo continente desaconsejaban la puesta en marcha de los viajes turísticos. Pero pese a su escasez, los cruceros turísticos de los primeros años de la posguerra adquieren una cierta importancia si se analizan desde la perspectiva española. Debido a las repercusiones económicas y político-propagandísticas, la llegada de las primeras expediciones extranjeras fue seguida muy de cerca tanto por los medios de información como por la propia administración central.

Bajo estas premisas, el gráfico 2 muestra el número anual de las escalas de cruceros entre 1951 y 1960 (línea continua). La estimación permite destacar indicaciones muy reveladoras y con ello aportar algunas novedosas conclusiones. En primer lugar, se evidencia que el crucerismo se mantuvo en niveles

GRÁFICO 2 - Evolución del tráfico de cruceros en Barcelona y la entrada de extranjeros en España. Número de escalas y millones de entradas (1951-1960)



Las cifras relativas a la entrada de extranjeros no incluyen a los viajeros en tránsito. Entre paréntesis, el número de operaciones de escalas de los cruceros españoles.

Fuente: *La Vanguardia Española*, eds. diarias, 1951-1960; *Anuario de Estadísticas de Turismo de España*, 1960.

relativamente bajos hasta bien entrada la segunda mitad de la década de los cincuenta. Se utiliza el término «relativamente» teniendo en cuenta dos factores muy importantes: el concomitante e incipiente desarrollo del turismo internacional y la magnitud que había alcanzado el negocio crucerístico en los años treinta. Según se comentó en la introducción de este trabajo, el tráfico de cruceros antes de la Guerra Civil había alcanzado una media anual de 70 escalas en Barcelona. El volumen registrado durante buena parte de los años cincuenta fue por el contrario mucho más contenido, con un máximo anual de 21 operaciones de tránsito en 1955. No obstante, tras ese ligero crecimiento a mitad de la década, el movimiento de cruceros volvió a su cauce en 1958, cuando se produjeron tan solo 13 escalas.

En cuanto a la procedencia de las expediciones, buena parte viajaban de las islas británicas y, en menor medida, de los puertos italianos y Nueva York. Alrededor del 44% de los cruceros extranjeros que transitaron por Barcelona durante los años cincuenta habían zarpado del Reino Unido, frente al 23 y 19% que procedían de Italia y Estados Unidos, respectivamente. A la vista de estos porcentajes, y teniendo en cuenta la elevada capacidad de transporte de los buques ingleses y su índice de ocupación, resulta lógico deducir que la mayoría de los cruceristas de los años cincuenta eran de nacionalidad británica.

Volviendo al gráfico 2, es evidente que el *trend* del tráfico de cruceros durante los años cincuenta contrasta también con la del conjunto del movimiento turístico, por lo menos hasta 1958. Si se analizan las cifras de la llegada de extranjeros a España (línea discontinua), no se aprecia ninguna relación entre los dos flujos. El número de visitantes extranjeros registró un constante e imparable aumento durante toda la década, siendo además infinitamente superior al de antes de la Guerra Civil. La cifra máxima de 1930 (278.000 entradas) fue superada ya en 1949 (284.000). A razón de estos datos, resulta pertinente preguntarse ¿por qué estas diferencias? O, mejor dicho, ¿cómo interpretar la diferente evolución de la actividad crucerística con respecto al movimiento turístico internacional? La escasez de embarcaciones podría en parte justificar el reducido número de viajes de recreo, pero este argumento sería válido solo en lo relativo a los primeros años cincuenta. A mitad de la década, la oferta de buques ya había alcanzado, de hecho, el nivel adecuado para cubrir las nuevas necesidades de tráfico, además de presentarse ampliamente modernizada. En realidad, considero que la verdadera sino única razón reside en la propia naturaleza de los cruceros. Aun siendo una modalidad vacacional, el viaje marítimo de recreo seguía diferenciándose por su dependencia de los servicios regulares de larga distancia. Cabe reiterar una vez más que, por aquel entonces, no había compañías de cruceros sino navieras transatlánticas, cuyo negocio primordial estaba en el tráfico de línea. Por consiguiente, mientras que la demanda de pasaje se mantuvo en niveles elevados, la oferta de cruceros fue muy contenida.

Esa tendencia cambió solamente a finales de la década. En un contexto de expansión generalizada de las economías europeas, con la consecuente disminución y desviación de la demanda de emigración, las navieras transatlánticas se vieron obligadas a reducir la frecuencia de sus servicios y compensarla con un aumento de los viajes de placer. De hecho, el número de escalas en Barcelona pasó de 13 a 45 operaciones en tan solo dos años. La evolución del puerto de Barcelona no fue sino el reflejo de lo que se produjo en el transporte marítimo de pasaje a escala internacional. Ante la imposibilidad de competir con las líneas aéreas, las grandes navieras de pasaje tuvieron que modificar su estrategia. E incluso las empresas españolas, que tradicionalmente habían sido poco propensas a la actividad crucerística, fueron amoldándose al nuevo escenario. De las 45 escalas que se registraron en 1960, 14 fueron efectuadas por cruceros españoles (gráfico 2).

La oferta crucerística que se dio en España, no obstante, presenta rasgos muy específicos dentro del panorama europeo, derivados en buena parte de la escasa experiencia de las navieras españolas. Como se vio en el apartado anterior, muchos de sus viajes turísticos se llevaron a cabo previa labor organizativa de otro tipo de entidades, como agencias de viajes o incluso publicaciones periodísticas. Uno de los rasgos diferenciales más llamativo hace referencia a las características socioeconómicas de su clientela. Los cruceros españoles durante buena parte de la década fueron marcada y exclusivamente elitistas. Por el contrario, las principales navieras francesas, italianas y británicas ofrecieron un producto mucho más diversificado y accesible, de acuerdo con una estrategia ya adoptada antes de la guerra y cuyos elementos en común eran la menor duración de los viajes y la distribución del pasaje en diferentes clases de servicio.

A partir de la década de los sesenta, a medida que la crisis de las líneas marítimas se hacía irreversible a causa del prodigioso avance del tráfico aéreo, muchas navieras transatlánticas se convirtieron gradualmente en compañías de cruceros. Tras muchas vicisitudes y cambios en su estructura empresarial, algunas de ellas siguen en el mercado: Cunard, P&O, Costa y Holland America son solo algunos ejemplos. Otras compañías siguieron la misma estela, pero con menor fortuna, como el caso de la naviera española Ybarra. En paralelo fueron creándose las primeras empresas de cruceros, tanto en Europa como sobre todo en el mercado norteamericano; entre ellas: Princess, NCL, Royal Caribbean y Carnival. En todo caso, esta es otra historia.

Bibliografía

- ALDCROFT, D. H. (2003). *Historia de la economía europea 1914-2000*, Barcelona, Crítica.
- Annual Report of the Immigration and Naturalization Service*, 1955.
- Anuario de Estadísticas de Turismo de España*, 1960.
- 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.
- BERNERON-COUVENHES, M. F. (2007). «La Croisière: Du luxe au demi-luxe: le cas des messageries maritimes, 1850-1960», *Entreprises et Histoire*, 46, pp. 34-55.
- BERRINO, A. (2011). *Storia del turismo*, Bolonia, Il Mulino.
- CALLE ITURRINO, E. (1952). *A bordo de una nave española. Rutas del Explorador Iradier*, Bilbao, Compañía Trasatlántica Española.
- CARTWRIGHT, R.; HARVEY, C. (2004). *Cruise Britannia. The story of the British cruise ship*, Brimscombe, Tempus Clive.
- CASSAGNOU, B. (2002). *Les grandes mutations de la Marine marchande française (1945-1995)*, Vincennes, Institut de la gestion publique et du développement économique, vol. I.
- CASTILLO, A.; YBARRA, I. (2004). *La Naviera Ybarra*, Sevilla, Ybarra y Cía.
- 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), pp. 16-37.
- CERCHIELLO, G. (2017). *La evolución de los cruceros marítimos en España. Desde sus comienzos hasta la actualidad (1848-2016)*, Valencia, Universidad de Valencia.
- CERCHIELLO, G. (2018). «El turismo marítimo: un placer no sólo elitista», en VALLEJO, R. y LARRINAGA, C. (eds.), *Los orígenes del turismo moderno en España. El nacimiento de un país turístico, 1900-1939*, Madrid, Sílex, pp. 799-839.
- CERCHIELLO, G.; BERRINO, A.; SALAZAR-VINICIO, M. (2018). «Entre turismo, política y folclore popular: el excursionismo marítimo en España en la primera mitad del siglo XX», Actas del XIV Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea, Universidad de Alicante, 20-22 de septiembre de 2018, pp. 1263-1280.
- 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), pp. 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), pp. 144-166.
- COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA ESPAÑOLA, *Informe anual*, 1952, 1956, 1959.
- COOPER, G. (1953). «Summer holiday afloat», *The Sphere*, 10 de enero de 1953, p. 62.
- COOPER, G. (1955). «Travel», *The Sphere*, 1 de enero de 1955, p. 49.

- CORREYERO, B.; CAL, R. (2008). *Turismo, la mayor propaganda de Estado. España: desde sus inicios hasta 1951*, Madrid, Vision Net.
- COYE, R. W.; MURPHY, P. J. (2007). «The golden age: service management on transatlantic ocean liners», *Journal of Management History*» 13(2), pp. 172-191.
- CRESPO-MACLENNAN, J. (2004). *España en Europa 1945-2000. Del ostracismo a la modernidad*, Madrid, Marcial Pons.
- DICKINSON, B.; VLADIMIR, A. (2008). *Selling the Sea. An inside look at the cruise industry*, Nueva Jersey: Wiley and Sons, 2.^a ed.
- DORIA, M. (2009). «Dal trasporto degli emigranti alla crociera. La travagliata storia della Società di Navigazione Italia», en MASSA, P. (ed.). *Andar per mare*. Génova: De Ferrari, pp. 147-175.
- ESTEVE, R.; FUENTES, R. (2000). *Economía, historia e instituciones del turismo en España*, Madrid, Pirámide.
- Estudios para una Plan Nacional de Turismo*, Madrid, Presidencia del Gobierno, 1952.
- FARALDO, J. M.; RODRÍGUEZ-LÓPEZ, C. (2013). *Introducción a la historia del turismo*, Madrid, Alianza.
- 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.
- FORCIGNANÒ, G. (1956). *La marina mercantile*, Roma, 5 Lune.
- FUSI, J. P. (1985). *Franco. Autoritarismo y poder personal*, Madrid, El País.
- GARCÍA, J. L.; SERRANO, J. M. (dirs.) (2000). *Del real al euro. Una historia de la peseta*, Barcelona, Caixa.
- GILBERT, R.; PERL, A. (2010). *Transport revolutions. Moving people and freight*. Isla Gabriola, New Society Publishers.
- HOWARTH, D.; HOWARTH, S. (1987). *The Story of P&O: Peninsular and Oriental Steam*, Londres, Weidenfeld & Nicolson.
- HYDE, F. E. (1975). *Cunard and the North Atlantic, 1840-1973: A history of shipping and financial management*, Londres, Macmillan.
- ISTAT (2011). *L'Italia in 150 anni. Sommario di statistiche storiche 1861-2010*, Roma.
- KEELING, D. (1999). «The transportation revolution and transatlantic migration, 1850-1914», *Research in Economic History*, 19, pp. 39-74.
- KEELING, D. (2010). «Repeat migration between Europe and the United States, 1870-1914», en CRUZ, L. y MOKYR, J. (eds.), *The birth of modern Europe: culture and economy, 1400-1800. Essays in honor of Jan de Vries*, Leiden, Brill, pp. 157-86.
- La ricostruzione dei porti marittimi nazionali*, Roma, Servizio Marittimo Centrale, 1953.
- MARTÍN-ACEÑA, P. M.; PONS, María A. (2005). «Sistema monetario y financiero», en CARRERAS, A. y TAFUNELL X. (eds.), *Estadísticas Históricas de España. Siglos XIX y XX*, Bilbao, Fundación BBVA, pp. 645-706.

- MAZZETTI, E. (2006). *Mare. La natura, gli uomini, i porti, le flotte della storia nell'economia, nella cultura*, Nápoles, Guida.
- MILLER, W. H. (2017). *Royal Mail Liners 1925-1971*, Gloucestershire, Amberley.
- MONDA, L. (2006). «Napoli durante la II guerra mondiale ovvero: i 100 bombardamenti di Napoli», Actas del Congreso *Napoli durante la II guerra mondiale*, Nápoles, Istituto di Studi Storici Economici e Sociali.
- MORENO, A. (2018). «Nacimiento y consolidación del turismo español. Su evolución en el siglo XX», en BERRINO, A. y CERCHIELLO, G. (coords.), *Storia del Turismo Annale 11*, Milán, Franco Angeli, pp. 75-90.
- NAVIERA AZNAR, *Informe anual*, 1963.
- NICOLAU, R. (2005). «Población, Salud y actividad», en CARRERAS, A. y TAFUNELL, X. (eds.), *Estadísticas Históricas de España. Siglos XIX y XX*, Bilbao, Fundación BBVA, pp. 77-154.
- PACK, S. D. (2009). *La invasión pacífica. Los turistas y la España de Franco*, Madrid, Turner Noema.
- PÉREZ SÁNCHEZ, G. A. (2009). «La larga marcha hacia la Europa comunitaria: la política europeísta durante el franquismo», en *Hacia un mundo sin fronteras. La inserción de España en la Unión Europea. Aspectos económicos y culturales*, Madrid, Ministerio de Educación, pp. 29-50.
- PLOWMAN, P. (2006). *Australian Migrant Ship 1946-1977*, Kenthurst, Rosenberg.
- RUIZ ROMERO DE LA CRUZ, E. M. (2004). *Historia de la navegación comercial española: tráfico de los Puertos de Titularidad Estatal desde la antigüedad a la conclusión del siglo XX*, Madrid, Ente Público Puertos del Estado.
- STEEL, F. (2013). «Cruising New Zealand's west coast sounds: Fiord tourism in the Tasman world c. 1870-1910», *Australian Historical Studies* 44(1), 361-381.
- Swedish Lloyd Presents «Saga»*, 1946. Gothenburg: Mezata. Disponible en https://www.oxfam.org.uk/shop/product/swedish-lloyd-presents-saga-1946-hd_101311013 (acceso: 22 de agosto de 2019).
- The handbook of merchant shipping statistics through 1958*, Washington, US Department of Commerce and Maritime Administration.
- VALDALISO, J. M. (1998). *La Empresa Nacional «Elcano» de la Marina Mercante y la actuación del INI en el sector naval durante la presidencia de J. A. Suanzes*, Madrid, Fundación Empresa Pública.
- VALLEJO, R. (2013). «Turismo y desarrollo económico en España durante el franquismo, 1939-1975», *Revista de la Historia de la Economía y de la Empresa*, vol. VII, pp. 423-452.
- VALLEJO, R. (2015). «¿Bendición del cielo o plaga? El turismo en la España franquista, 1939-1975», *Cuadernos de Historia Contemporánea*, vol. 37, pp. 89-113.
- VALLEJO, R. (2019). «Turismo durante la Guerra Civil, 1936-1939: el impacto de la guerra en un sistema turístico en formación», *Revista de Historia Industrial*, n.º 75, año XXVIII, pp. 97-132.

- VIDAL, J. (2008). *Las alas de España. Iberia, líneas aéreas 1940-2005*, Valencia, Universidad de Valencia.
- 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. y LARRINAGA, C. (eds.), *Los orígenes del turismo moderno en España. El nacimiento de un país turístico, 1900-1939*, Madrid, Sílex, pp. 653-678.
- VIZCAÍNO, F. (1978). *La España de la posguerra 1935-1953*, Barcelona, Planeta.
- 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.
- ZACCAGNINO, V. (2014). *Storia delle crociere*, Milán, Mursia.
- ZANINI, A. (2013). «Grand Hotel Rex. I servizi alberghieri e il personale di bordo sui transatlantici italiani», en Piccione, P. (ed.), *Transatlantico Rex. Il mito e la memoria*, Cinisello Balsamo, Silvana, pp. 203-213.



Del transporte de emigrantes a los cruceros turísticos. Las navieras transatlánticas de pasaje en la Europa de la segunda posguerra mundial: el caso español (1945-1960)

RESUMEN

Este ensayo pretende abordar la evolución estratégica de las navieras transatlánticas de pasaje durante los quince años siguientes a la Segunda Guerra Mundial. Se centra en una etapa muy convulsa de un negocio naviero que se basaba principalmente en la demanda de emigración. Durante el período objeto de estudio, las líneas marítimas transoceánicas pasaron rápidamente de una fase de fuerte dinamismo a otra de incipiente declive. La investigación persigue dos objetivos básicos: analizar los cambios que se producen en los servicios de línea y profundizar en la oferta crucerística, prestando especial atención al mercado español. El escrito incluye una novedosa estimación del tráfico de cruceros durante la década de los cincuenta, tomando como referencia el puerto de Barcelona. La metodología de trabajo se ha basado en el análisis de las crónicas portuarias del diario *La Vanguardia*, junto al manejo del material publicitario recopilado en varias hemerotecas virtuales. Todo ello permite destacar algunos aspectos importantes, como la clara autonomía del crucerismo con respecto a la tendencia general del turismo internacional.

PALABRAS CLAVE: historia del turismo; cruceros, transporte marítimo; emigración; Barcelona.

CÓDIGOS JEL: N74, L83, O16.



From the transport of emigrants to leisure cruises. The transatlantic passenger shipping companies in Europe following the Second World War: the Spanish case (1945-1960)

ABSTRACT

This paper seeks to address the strategic evolution of the transatlantic passenger shipping companies over the fifteen year period following the Second World War. It focuses on a very turbulent period of a shipping business principally based on emigration demand. During the period under consideration, the transoceanic shipping lines evolved from a strong dynamic phase to one of incipient decline. The research pursues two basic objectives: to examine the changes that took place in the line services and to analyse the cruise offer in detail, paying particular attention to the Spanish market. The essay includes an innovative estimate of the cruise traffic during the 1950s, taking the port of Barcelona as a reference. The work methodology is based on analysing the port chronicles published by the newspaper *La Vanguardia*, together with the study of the advertising material gathered from different virtual newspaper libraries. The analysis reveals some important aspects, including the clear autonomy of the evolution of the cruise activity with respect to the overall trend in international tourism.

KEYWORDS: tourism history; cruises; maritime transport, migration; Barcelona.

JEL CODES: N74, L83, O16.