



EL DESCUBRIMIENTO TURÍSTICO DE LAS ISLAS DEL ATLÁNTICO. DE LA MACARONESIA A LAS ANTILLAS

THE TOURIST DISCOVERY OF THE ATLANTIC ISLANDS. FROM MACARONESIA TO THE ANTILLES

Nicolás González Lemus*

Cómo citar este artículo/Citation: González Lemus, N. (2021). El descubrimiento turístico de las islas del Atlántico. De la Macaronesia a las Antillas. *XXIV Coloquio de Historia Canario-Americana (2020)*, XXIV-076. <http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/CHCA/article/view/10690>

Resumen: Mientras Europa vivía el Grand Tour terapéutico protagonizada por la gentry inglesa, las islas de la costa occidental de África más visitadas a través de los siglos, los archipiélagos de Madeira y Canarias, comenzaron a llamar la atención por la benignidad de sus climas. Inglaterra conocía sus bondadosos y suaves climas por los efectos de los alisios, sus exuberantes floras y abundante agua, y aunque los dos archipiélagos disponían de sus peculiaridades, se les consideraban un “Paraiso”. Sin embargo, su potente desarrollo de la comunicación a través del barco a vapor permitió a los ingleses pensar en sus colonias en América, las Antillas, que ya conocían las características físicas, pero que a continuación se incorpora a la órbita. Ese triangulo Madeira-Canarias-Las Antillas va a ser el marco donde se asistirá al desarrollo del turismo contemporáneo.

Palabras clave: Antillas, Grand Tour, enfermos, confort, navieras, Madeira, Canarias.

Abstract: While Europe lived the therapeutic Grand Tour starring by the English gentry, the most visited islands on the West Coast of Africa through the centuries, the Madeira and the Canary Islands, began to attract attention due to the mildness of their climates. England knew its kind and mild climates from the effects of the trade winds, its exuberant flowers and abundant water, and although the two Archipelagos had their peculiarities, they were considered a “Paradise”. However, its powerful development of communication through steamship allowed the English to think of their colonies in America, the Antilles, that they already knew the physical characteristics, but that is then incorporated into the orbit. This Madeira-Canary Islands-Antilles triangle is going to be the framework where the development of contemporary tourism will be attended.

Keywords: West Islands, Grand Tour, invalids, comfort, shipping companies, Madeira, Canary Islands.

En mis clases a los alumnos de segundo de carrera universitaria de Turismo subrayaba que en la historia del viaje por razones turísticas a Canarias podríamos distinguirlo, en líneas generales, en dos etapas muy diferenciadas: la primera, el viaje marítimo y la segunda, el viaje aeronáutico. O lo que es lo mismo, el turismo marítimo y el turismo moderno. Referente al turismo marítimo, que se aborda en este trabajo, podríamos subdividir, a su vez, en el viaje por razones de salud —hasta la Primera Guerra Mundial— y el viaje por razones de ocio, descanso y recreo, propio en el periodo de Entreguerras —hasta la Segunda Guerra Mundial— El viaje turístico durante el primer periodo, por razones de salud, se desarrolló exclusivamente en las islas capitalinas y estuvo protagonizado por británicos, sin embargo, el viaje por ocio y diversión el campo de acción se desarrolló en el resto del Atlántico y no solo estaría realizado

* Exprofesor de Historia Económica del Turismo en Canarias. E.U.T.I. Universidad de La Laguna. C/ Suecia, 17. 38300 La Orotava. Tenerife. España. Teléfono: +34922332390; correo electrónico: musle@nicolasglemus.es

por británicos sino también por el resto de la burguesía europea. Hay que añadir, por supuesto, el crucero hacia Oriente, es decir, hacia Grecia, Egipto, Siria o el Mediterráneo. El primero ha sido algo más conocido y tratado, aunque ligeramente, por la historiografía canaria, pero el segundo carece totalmente de investigaciones académicas, siendo realizado por primera vez en el presente trabajo que ahora trato. Obviamente solo me ocupó del viaje hacia América. Entonces, después de la Gran Guerra, Europa estaba viviendo unos años de optimismo y júbilo, a pesar de las contradicciones manifiestas del capitalismo que condujeron a la aparición de regímenes totalitarios, aunque se produjo un avance tecnológico destacable y su aplicación a los barcos permitió unos viajes a grandes distancias más rápidos, cómodos y seguros. Con el desarrollado de las naves marítimas no solo se concebía unos viajes de recreo a grandes distancias, sino que aparece ya en esta etapa el turismo de cruceros en las Islas Canarias. En este trabajo de investigación voy a analizar cómo y cuándo nació ese turismo de cruceros. Todo fue posible cuando al visitar un archivo particular de La Orotava para investigar el legado de la familia Ponte, me encontré con un armario lleno de material propagandístico de los viajes que realizaba un miembro de la familia en los años de juventud. Fue tal el impacto que me produjo, que decidí trabajarlos, pues la colección se centraba sobre los viajes que realizó el protagonista en los años de Entreguerra. Decidí trabajar tal hallazgo de la historia del viaje universal totalmente desconocida.

DEL MEDITERRÁNEO A LAS ISLAS DE LA MACARONESIA. EL VIAJE POR RAZONES DE SALUD

Se puede afirmar, sin lugar a dudas, que el turismo fue una invención de los ingleses. Ellos fueron los que más apostaron por el viaje a lo largo de la historia y posteriormente el viaje turístico. Dos fueron las razones que lo favorecieron. Una, la apuesta de Inglaterra por el librecambismo desde el mismo momento de la expansión marítima europea y de la economía internacional, y la otra fue la práctica del Grand Tour, el viaje a la Europa continental con el que se puede considerar el comienzo del turismo moderno. Los orígenes se encuentran en los inicios del siglo XVII, cuando los viajes por la educación son realizados al continente por los jóvenes de la nobleza inglesa que, acompañados de un tutor, se trasladaban a Europa al finalizar sus estudios. La lectura de los autores antiguos constituía en la Inglaterra isabelina la base del sistema educativo. Su programa de enseñanza estaba fundado en el estudio de los clásicos griegos y latinos. Las lecturas de los textos de Horacio y Virgilio eran un placer más dentro de la serie de placeres que formaban parte de la vida estudiantil de la clase dominante inglesa. Sus lecturas se consideraban indispensables para la formación intelectual y del gusto. Solo ese conocimiento permitía participar en los debates estéticos de la época. Es evidente que esto despertó una pasión por los vestigios de la Antigüedad, y que se traduciría en el viaje a Italia, Grecia, además de Francia, Alemania, entre otros, por parte de los jóvenes estudiantes para complementar su instrucción. También el gobierno de Isabel I subvencionaba el viaje de los jóvenes aristócratas para la formación militar y, por añadidura, el espionaje. Esto permitió acercarse a las maneras y costumbres del continente, especialmente de Francia e Italia. Nació así el Grand Tour, término acuñado por los propios británicos de los siglos XVII y XVIII. El viaje era caro, tardaba como unos tres años y, aún en el siglo XVII, estaba limitado por las permanentes guerras. Muy pocos podían hacerlo¹. Sin embargo, la atmósfera intelectual reinante en la época de la Restauración y las estables condiciones políticas que siguieron la Paz de Utrecht en 1713, fueron favorables para frecuentar el continente y el Grand Tour va gradualmente ganando terreno. Ahora Europa es visitada por *gentlemen* y aristócratas, cuyo objetivo era la

¹ PIMLOTT (1947), p. 66.

recopilación de recuerdos visuales e imágenes monumentales de la Antigüedad clásica. Ahora el viaje por razones de negocio, diplomáticas, políticas y de salud para la cura de determinadas enfermedades van a aparecer como los protagonistas, sobre todo el viaje por salud que va a ser la mayor razón por la que nacería el turismo. Las principales estaciones balnearias del continente europeo, Spa (Bélgica), Aachen (Alemania), Contrexéville, Montpellier, Niza, Aix-en-Provence (Francia), etc.², son visitadas, comenzando así al nacimiento del Grand Tour de salud invernal, denominado en inglés *health resort* (centro de salud) por ser los británicos los que los practicaban. Desde la época de los romanos, no se producía el fenómeno del viaje a gran escala como a partir de entonces. Muy pronto ilustres médicos británicos que se trasladaron al continente, como los doctores King, en 1731, Blois (Francia) o Charles Sackville, en 1788, a Spa, descubrieron que tan beneficioso como las aguas de estos balnearios eran el aire fresco y el clima templado. De esta manera, a medida que avanzaba el siglo XVIII estos sitios fueron siendo sustituidos por Montpellier, Lisboa, Roma y, más tarde, por las cuencas mediterráneas de Francia e Italia —Niza, Marsella, San Remo, Génova, etc.— Los efectos beneficiosos de los fenómenos atmosféricos de estas ciudades costeras hicieron que se desarrollaran y extendieran *health resorts* por toda la Europa sureña y que a comienzos de la siguiente centuria ya algunas personas del mundo de la medicina se encargaran de registrar las características climáticas de los diferentes lugares en aras de determinar su idoneidad. El interés por estos *health resorts* fue creciendo a medida que una enfermedad destructiva, llamada *Cachexia Londinensis*, en palabras del doctor James Clark, «enfermedad que padecían aquellos con inflamaciones del pecho, bronquitis, pleuresía, neumonía, dispepsia y todas las relacionadas con la tuberculosis» se había apoderado de casi todos los residentes en Londres y ciudades industriales. Para aquellas personas que no sufrían una enfermedad definida, el mero cambio desde la ciudad al campo podía restaurar su salud, pero para la inmensa mayoría de los médicos el caso era muy diferente si se trataba de enfermos (*invalids*), aquellos que padecían una enfermedad bronquial particular. Para ellos era necesario la residencia durante una larga temporada en un lugar de aire cálido, con un clima más templado y, ¿por qué no?, como tercera condición, al lado del mar³.

El viaje, por entonces, se realizaba en el Mediterráneo, pero el conocimiento de las islas de la costa occidental de África, donde ya se incluía los archipiélagos de Madeira y Canarias, habían sido destacadas como lugares óptimos para la cura de determinadas enfermedades. Las propiedades terapéuticas del clima de la isla de Madeira ya habían sido observadas en 1751 por el viajero inglés Thomas Hemberden y corroboradas por posteriores viajeros que la visitaron, como Adams, Gourlay, entre otros. Por su parte, entre la larga lista de viajeros y naturalistas británicos que visitaron Tenerife en el siglo XVIII se encuentran referencias a las propiedades benignas de su clima⁴. El doctor William Anderson, naturalista y médico que acompañó a James Cook en su tercer viaje —que padecía a su vez tuberculosis—⁵, durante su visita a Tenerife dejó escrito: «El aire y el clima son notablemente sanos y particularmente apropiados para prestar alivio a enfermedades tales como la tuberculosis».

Él mismo se tuvo que sentir bien de su tuberculosis ya que aconseja a los médicos que envíen a sus pacientes a Tenerife, a causa de la uniformidad de la temperatura y la benignidad del clima. Murió mucho después a bordo el 3 de agosto de 1778 a consecuencia de ella. El viajero John Macdonald, que visitó la isla de Santa Elena en 1773, elogió las virtudes del clima y aire de esta

2 BLACK (1992). p. 181.

3 CLARK (1841), p. 4.

4 Para una información completa de las averiguaciones del clima canario, véase, GONZÁLEZ LEMUS, (2007).

5 COOK (1988), p. 79.

isla “y si los nobles y caballeros de Gran Bretaña e Irlanda fueran a Madeira y Santa Elena para su salud, en lugar de ir a Francia y Portugal, pueden estar seguros de restablecer su salud”⁶. Y así los viajeros John White o John Barrow. Que duda cabe que los mismos comerciantes ingleses, tanto los que iban en su ruta hacia América, África o India, como los que hacían estadía durante el comercio con las islas, como las colonias establecidas, conocían perfectamente las condiciones climáticas reinantes en los archipiélagos macaronésicos.

Sin embargo, era de esperar que tales elogios a las islas del Atlántico en el siglo XVIII tuviesen poco eco, pues, aparte de que el viaje de salud durante el Grand Tour estaba restringido a Europa, todavía se creía que las aguas termales eran más beneficiosas que el propio clima. Además, no reunían las condiciones «turísticas», o de ocio, que demandaban las clases altas británicas. A esto habría que añadirle que estaban distantes, fuera de las rutas de viajes, y navegar hacia ellas en naves de velas era aún una incomodidad, sometidas a las acciones de guerra y piráticas de la mar. Pero el descubrimiento de las islas del Atlántico, fundamentalmente, Madeira, originó una nueva visión del tratamiento climaterapéutico. Madeira se consolida como un nuevo *health resort* cuando el continente europeo quedará truncado con el comienzo de la guerra por parte de Inglaterra con la Francia revolucionaria y napoleónica y el consiguiente bloqueo continental decretado más tarde al país de Albión⁷. Ya con anterioridad, los conflictos europeos que condujeron a las contiendas entre Gran Bretaña y España (1739-48) por un lado, y Gran Bretaña y Francia (1743-48) por otro, habían originado hostilidades hacia los británicos. Pero en esas ocasiones el viajero británico hacia Europa no llegó a paralizarse, sino, a lo sumo, se limitó⁸. Pero ahora se trataba de un cierre de Europa a los británicos, cuya consecuencia inmediata es la imposibilidad que encontrarían para realizar excursiones con destinos continentales (Italia, Francia y Holanda, fundamentalmente)⁹, viéndose obligados a buscar otros lugares “vacacionales”: las Islas de la Macaronesia. Los médicos británicos también se fijaron en las Azores. Las Azores contaban con un buen clima de verano —su temperatura media es de 22.7°C y la variación es de 6° en las 24 horas—. Pero su invierno era excesivamente húmedo y ventoso, con bastantes lluvias y una temperatura media de 16.6°C. Las de Cabo Verde también fueron punto de mira, pero su excesivo calor tropical jugaba en su contra. Las miradas se dirigieron a los archipiélagos de Madeira y Canarias. Comienza en ese momento el turismo en las Islas Canarias, un turismo terapéutico. A su vez, en esta coyuntura se populariza varias ciudades norteafricanas.

La isla portuguesa de Madeira gozaría durante todo el siglo XIX de una alta reputación, por el clima y la belleza paradisíaca resaltado por muchos autores¹⁰. Pero la isla portuguesa contaba solamente con Funchal como «sanatorio», lo que obligaba a los enfermos a permanecer durante los meses de invierno en ella y abandonar la isla en verano por el excesivo calor. En cambio, Tenerife contaba con Santa Cruz como «sanatorio» invernal y el Puerto de la Cruz, entonces Puerto de Orotava, para ser utilizados entre primavera y otoño. Además, existía lo que atraía como un imán a los británicos, tanto naturalistas, médicos y viajeros: el mundialmente famoso “Pico del Teide”¹¹. La entrada del telégrafo en el sistema de comunicación y la irrupción de los barcos de vapor, que permitía una mayor rapidez de la travesía a través del Océano, animó a muchos médicos e *invalids* a trasladarse a los lugares de climas cálidos por motivos de salud. Entre 100.000 y 125.000 viajeros cruzaban el mar por este motivo en los años sesenta del siglo XIX. No todos viajaban a las

6 BLACK (1992), p. 181.

7 PEMBLE (1987), p. 85.

8 BLACK (1992), p. 8.

9 PEMBLE (1987), p. 85.

10 SILVA (1985), p. 10.

11 BURTON (1863), p. 113.

islas del Atlántico. La inmensa mayoría lo hacían al Mediterráneo. Estas referencias al Grand Tour y las características a climáticas de las islas son necesarias pues se trata de los antecedentes históricos necesarios para entender el salto del viaje turístico de Europa a Las Antillas.

NAVIERAS A LAS ISLAS MACARONÉSICAS

Estas ventajas que ofrecía las islas de Madeira y las Islas Canarias, especialmente Tenerife, para el tratamiento climaterapéutico de las personas afectadas de patologías pulmonares, había despertado una gran ilusión y esperanza entre los médicos y los *invalids* en Inglaterra, porque la única forma de tratamiento de la tuberculosis era la climatoterapia con una larga permanencia en un hotel¹² o en las casas situadas en medio de la naturaleza de países con climas cálidos, donde se pudiera descansar, llevar una vida de reposo y respirar aire puro. Durante los años que estuvo el cónsul británico Charles Saunders Dundas, desde el 16 de abril de 1877 al 1 de abril de 1882, le abrumaron las cartas de compatriotas, pidiéndole todo tipo de detalles sobre el clima, alquileres de casas, etc.¹³ Al unísono, con el inicio de la era del Imperio a partir de 1875, se asiste a una globalización de la economía que penetró de forma progresiva en los rincones más remotos del mundo, desarrollándose un tejido cada vez más denso de comunicaciones y movimientos de productos y seres humanos¹⁴.



La expansión tecnológica de Gran Bretaña dependía de materias primas, que por razones

12 SUTCLIFFE & DUIN (1993), p. 110.

13 P.R.O. HCI 4584 4ip 00971.

14 HOBBSAWM (1989), p. 62.

climáticas, o por azares de la geología, se encontraban en lugares remotos. El mercado de productos coloniales como el azúcar, té, café, cacao y sus derivados aumentó desde entonces considerablemente el viaje. Gracias a la rapidez de los vapores y a las modernas técnicas de conservación y refrigeración comenzaron a afluir grandes cantidades de frutas tropicales y subtropicales. Es entonces, cuando una serie de compañías de navieras británicas, establecidas desde hacía tiempo en las islas, aprovechan las rutas de sus vapores para el traslado de viajeros hacia las islas de Madeira, Tenerife y Gran Canaria. El número de buques británicos arribados en Santa Cruz y Las Palmas va en progresivo aumento. Excluyendo los barcos de guerra de la marina británica y los dedicados al comercio de cabotaje y veleros, el número de navíos que arribaron en los dos principales muelles de Canarias, Santa Cruz y La Luz, llegaron a triplicar y cuadruplicar, como fue el caso del de La Luz en 1888¹⁵. Las compañías navieras que hacían escala en los puertos canarios durante el transcurso de sus rutas en ultramar desde mediados de la década de los ochenta eran la *Forwood Bros.*, la *New Zealand Shipping Co.*, la *Donald Currie*, la *Turnbull, Martin, & Co.* y la *Shaw, Savill, Albion, & Co.*, que operaban desde Londres, mientras que *Union Line* y *Canute Line*, realizaban sus salidas desde Southampton¹⁶. Mas tarde la *Elder Dempster Co.* y la *Yeoward Line* desde Liverpool. Pero eran las navieras encargadas de realizar el comercio de ultramar de Gran Bretaña y durante la travesía aprovechaban para trasladar viajeros.

La duración media de la travesía era siete días, dependiendo si se salía de Londres o Liverpool y seis días si se salía desde Southampton, cubierta esta última por la *Canute Road Line* y, más tarde, por la *Union-Castle Line*. Tenerife era alcanzada en cinco días desde Plymouth, aunque en realidad el viaje tardaba siete, en la medida en que los barcos salían desde Londres hacia la ciudad portuaria de partida. Sin embargo, el regreso no ocupaba el mismo tiempo debido a que los puertos de Canarias —Santa Cruz y La Luz— eran meramente de escala y no de destino. La incertidumbre en el viaje de regreso era uno de los grandes problemas con que se encontraban los viajeros, a pesar de que casi a diario había buques. Unas veces, porque se retrasaba, permaneciendo los visitantes más días en la isla a la espera de poder embarcar; otras, porque regresaba totalmente lleno, no recogiendo más pasajeros, a no ser que alguien se quedara aquí. Tales circunstancias se solían dar sobre todo en mayo, cuando se daba el éxodo de viajeros que pretendían abandonar la isla¹⁷. Para paliar en lo posible esta desventaja las líneas *Shaw, Savill & Albion* y la *New Zealand* eran las únicas que comunicaban por adelantado los días que sus vapores llegaban y salían del puerto de Santa Cruz.

Desde luego que había muchas más compañías británicas que operaban con los muelles de Santa Cruz y La Luz, como la escocesa *Clan Line, Bullard, King and Co.*, la *Rennie, Son and Co.* entre otras, pero no ofrecían un servicio regular como las anteriores, lo que las hacía poco atractivas de cara a los exigentes viajeros.

Entrado la década de 1890 se incorporan en el trasiego del comercio internacional otras potencias coloniales europeas. Por ejemplo, Francia. Los vapores franceses salían desde Havre, St. Nazaire y Marsella. Desde Marsella a Santa Cruz se embarcaba en la *N. Paquet Cie.* cada quince días con escala en Gibraltar. Desde Marsella a Tenerife los billetes costaban 200fr: ida —220fr: a Las Palmas—, siendo el precio de los billetes de ida y vuelta 360fr: —396fr: a Las Palmas—. Los vapores de la *N. Paquet Cie.* también hacían escala en Lanzarote por el precio de 240fr: la ida y 432fr: la ida y vuelta.¹⁸

Por su parte, aparece en importancia Alemania. La *Afrik. Dampfschiff. Act. Gessellschaft*

15 GONZÁLEZ LEMUS (1995), p. 84.

16 BROWN (1890), pp. 19-20.

17 ELLERBECK (1891), p. 9.

18 BROWN (1890), p. 19.

(Woermann Linie) realizaba 4 viajes al mes desde Hamburgo. Desde el mismo muelle alemán partía tres veces al mes las naves de la compañía Hamb. Sud-amerik. Dampfschiff. Act. Gessellschaft y de la Deutsche Dampfschiff. Act. Gessell Cosmos. Los representantes en Gran Canaria eran los señores de la Blandy Bros. y en Tenerife la casa Hamilton¹⁹.

De las 21 líneas que tocaban los puertos de Santa Cruz y Las Palmas, 10 eran de compañías británicas, 5 de francesas, 4 de españolas, 3 alemanas, una belga y una italiana. De todas ellas, eran las primeras, seguidas de las francesas, las que con mayor frecuencia transitaban los puertos de las mencionadas islas. No obstante, a comienzos del siglo XX aparece una de las navieras, la Yeoward Line, que jugó un destacado papel en Tenerife, la primera de las compañías que realizó el viaje por razones turísticas.

Sin embargo, el comienzo de la Primera Guerra Mundial en 1914 provocó una gran crisis que cambió el rumbo de Europa. Años después de terminada, el continente sería diferente: cambian los gustos y el modelo de ocio. Se pone de moda ir a la playa para tomar baños de mar, y pasar varias horas en la arena para respirar la brisa marina. Pero ya no se trataba de un turismo terapéutico, sino más bien de un turismo de confort. Los gustos y las imágenes de la moda habían cambiado. En tierra se despierta la moda de las playas y por mar se asiste al nacimiento del turismo de cruceros, ahora no solo protagonizado por el Reino Unido sino también por otros países de Europa occidental.

LAS NAVIERAS CRUZAN EL ATLÁNTICO. CRUCEROS: VIAJES DE RECREO

El viaje practicado por los británicos a las islas de la Macaronesia cambia su rumbo. Entonces se asiste a la incorporación de algunas ofertas de acorde con los gustos de la nueva sociedad europea, pero ya no solo practicado por ingleses sino ahora por alemanes y otros europeos, consecuencia de la aparición de nuevas navieras, sobre todo alemanas e italianas, que ofreciendo sus tours a África y el Mediterráneo oriental, favorecen el nacimiento de nuevos destinos turísticos. La fuerte seguiría siendo el Reino Unido. Las compañías británicas realizan cruceros a las islas occidentales del Atlántico, sobre todo a las de su dominio, Bahamas y Bermudas, que ya habían sido exploradas en la década del turismo terapéutico, después de haber sido declaradas colonias británicas.

Las Bahamas, habitadas por *lealistas* británicos que habían dejado Nueva Inglaterra, incorporada en 1784, y las Bermudas, territorio británico de ultramar desde 1707, ambas colonias británicas pero fueron descartadas como centros “médico turísticos”, no solo por las características físicas de su clima, sino también por la elevada humedad reinante por la noche y por la conformación externa de las mismas: eran más llanas, áridas, estériles y desprovistas de aguas. Jamaica, inglesa desde el siglo XVII, nunca despertó mucho interés, o a lo sumo poco, por las constantes revueltas y guerra de guerrillas con los esclavos liberalizados. Mostraba poca seguridad. Por su parte, EE UU fue descartado como *health resort* alternativo, pues las características físicas de su clima eran muy diferentes a la del norte de África, incluso a Europa, sometido a grandes tormentas y el invierno muy frío. No obstante, después de la Guerra de Independencia poca ilusión había despertado. Incluso las Bermudas —hasta ese momento mucho mejor conocidas por su clima saludable— quedó desplazada por la portuguesa Madeira. Aunque curiosamente solamente contaba con un mediocre hotel, por contra, poseía 22 casas amuebladas, cuyos precios oscilaban entre £50 y £200 al año, precios que dependían del tamaño de las

¹⁹ BROWN (1890), p. 8.

mismas. Además, contaba con 4 pensiones de tipo familiar —mezcla de habitación individual y apartamento— y 5 *boardinghouses*. Pero la distancia no les favoreció y jugó en su contra.

Sin embargo, tras el fin de la Gran Guerra comenzará una nueva forma de viaje: el crucero, principalmente en el periodo de Entreguerras. En efecto, desde los años treinta hasta el comienzo del ascenso del nazismo en Alemania y el fascismo en Italia y la posterior Segunda Guerra Mundial, el mundo asiste a una nueva forma de viajar más elegante. Se vivieron las primeras décadas de la era de los cruceros, ahora no por razones de salud sino por razones de ocio, lujo y glamour. Cruceros que se aprovechaban para atraer al mayor número de los miembros de las clases acomodadas para disfrutar de los lugares de las culturas lejanas y extrañas, más allá de la Europa occidental. Eran cruceros de recreo, de disfrute. No se trataba de las navieras que operaban por razones comerciales, como sucedía antes de la Gran Guerra, sino navieras que organizan viajes exclusivamente turísticos. Ventas de billetes de Primera y Segunda Clase a bordo, solamente. Por tal razón, el interior de sus buques era de un refinamiento comparable a un hotel lujoso de tierra. En la década de 1930, como si la crisis económica de 1929 estimulara el lujo y el afán de ostentación, la travesía del Atlántico era una rutina lujosa²⁰. Muchas navieras ilustran sus folletos con fotos relacionados con los nativos conocidos por los europeos a través de las descripciones de los viajeros del siglo XIX²¹. Pretendían ilustrar la propaganda con las características físicas de la población árabe o negra con sus diversas formas de vestir y actuación en el rudimentario trabajo. Servían de atractivo estético y comercial, pues los rasgos físicos de los nativos africanos y americanos eran muy desconocidos en Europa. Sus observaciones despertaban un gran reclamo turístico además de una gran atracción científica. La Italia United Fleets de Génova, anunciando sus viajes vacacionales a Sudáfrica, ilustra el folleto con un joven aborígen semidesnudo con un escudo y sus instrumentos de caza. Lo mismo sucedería con la Holland West-Afrika Lijn, que en su folleto publicitario ilustra la portada de los viajes en los veranos con escala en Las Palmas a un nativo descalzo de pie cubierto sus partes genitales solo con una ligera pieza de tela y con sus armas de caza.

Presento a continuación, por primera vez, la actividad realizada por las principales firmas armadoras de mayor protagonismo: la Royal Mail, la Blue Star y la White Star, entre las británicas, y la Hamburg American Line y Norddeutscher Lloyd Bremen entre las alemanas, por sus destacados papeles en los cruceros.

La Royal Mail Line, operando desde 1850 a Sudamérica, fundamentalmente a Brasil, Uruguay y Argentina, fue de las primeras líneas que organizó viajes turísticos de recreo a las Indias Occidentales británicas. En el *Atlantis*, uno de sus buques de 15.135 toneladas con tres hélices, hacía excursiones alrededor de África partiendo del puerto sureño del Reino Unido, Southhampton. Una de sus rutas consistía por el Atlántico vía Las Palmas, Free Town (Sierra Leona), Santa Elena, Ciudad del Cabo y Durban (Sudáfrica) y sube a Mombasa (Kenia), desde entonces el principal puerto de África oriental en el océano Índico. Se trataba de cruceros de bastantes días, cerca a los dos meses. Desde el mismo Southhampton, en enero de 1931, la Royal Mail organizó un crucero de nuevo con el mismo *Atlantis* de 45 días a las Antillas con paradas en Madeira, Barbados, Martinica, La Habana, Jamaica, Santa Lucía, Puerto España (capital de Trinidad), y al regreso con arriada en Las Palmas para dirigirse después a Lisboa para continuar a Southhampton. Es impresionante la cantidad de cruceros que organizaba la Royal Mail con el *Atlantis*. Precisamente, en 1934 organiza un crucero de invierno con la misma nave al África occidental, del Sur y América del Sur de 55 días lo más novedoso. Partiendo de Southhampton se dirigía a Madeira continuaba a San Vicente, en las Islas de Cabo Verde, luego cruzaba el Atlántico de Este a Oeste y se dirigía

20 PIERRE (1999), p. 91.

21 APJB. Italia 2. Folleto publicitario. Carpeta nº 6.

a Brasil, a las ciudades costeras de Pernambuco y Río de Janeiro. Del continente americano se dirigía al archipiélago británico de Tristán de Acuña en el Atlántico Sur, luego a la costa occidental del continente africano: primero a Ciudad del Cabo, Freetown, Bathurst, Dakar, Casablanca, desde la ciudad marroquí a Lisboa, y de nuevo a Southampton²².

Eran los años que entra de moda el deporte, tanto masculina como femenina. Aparece la vestimenta corta adaptada para la práctica del deporte. La Royal Mail no da la espalda y organizó un crucero de deportes a bordo para el atleta, juegos para las mujeres, juegos para el veterano deportista y todos los que se encuentran a bordo: tenis, quoits, shuffleboards y muchos gimnasios situados en el interior. Además había deportes alegres como carreras con papas, huevos y cucharas, y los andando en la berlinga. Huelga decir que en la cubierta predominaba la piscina como centro de mayor entretenimiento. En la ilustración del folleto publicitario se señalaba ROYAL MAIL LINE SPORTS ON BOARD²³. El *Atlantis* contaba con todas las comodidades modernas de la época del sistema de navegación.

La Blue Star Line era la más activa en cruceros de las navieras británicas. Se permitía hacer cruceros a los Fiordos de Noruega, al Mediterráneo, además de las Antillas. El crucero a las Américas en su barco *Arandora Star*, otro que contaba con todas las comodidades modernas, suponía el recorrido de una distancia de 12.821 millas. El barco se anunciaba como «La Reina de los transatlánticos de lujo». El 24 de enero de 1931 organizó un crucero vía Las Palmas y el 23 de junio de 1932 realizó otro crucero vía Tenerife con todas las mismas características. Ambos en Primera Clase por la duración de 46 días y por el precio mínimo de 99 guineas, moneda empleada solamente para los artículos de lujo y honorario. Tomando como referencia el de 1932, partía de Southampton y a los cinco días llegaba a su primera estación, Santa Cruz de Tenerife. De aquí partía a Puerto de España, la capital de la isla caribeña de Trinidad, y el *Arandora Star* continuaba a través de las islas Windward (en español islas del Barlovento) hacia Nassau, capital de las Bahamas, Miami, La Habana, Kingston (Jamaica), San Cristóbal, La Guayana y regresaba a Inglaterra con estancia en Madeira. Sus representantes en Funchal era la Brandy Bros y en Santa Cruz, la compañía Hamilton.

Para terminar con el epígrafe dedicado a la compañía Blue Star Lines, cabe señalar el crucero Honolulu Cruise, de 21.013 millas, realizado en el invierno de 1934, también con su vapor *Arandora Star*. Su salida fue el 24 de febrero de 1934 y regresa a Inglaterra el 9 de abril. Desde Southampton se dirigía a Tenerife, Trinidad, Granada, Barbados, cruza el canal de Panamá para dirigirse a las islas Americanas del Pacífico Central, Honolulu y Hawái. Una vez de disfrutar de sus hermosas playas se dirigen a la costa de California para visitar San Francisco y los Ángeles por Hollywood. Al volver a cruzar el Panamá, el *Arandora Star* baja a Guayra y se dirige a isla de Barbados y de regreso hace escala en Madeira antes de llegar, de nuevo, a Southampton.

La Blue Star Line era sin duda la naviera estrella de los tours de vacaciones, con creces muy por encima del resto de las navieras turísticas. Realizaba también viajes vacacionales al Mediterráneo y Países Nórdicos con el resto de sus naves *Almeda Star*, *Andalucía Star*, *Avila Star* y *Avelona Star*. Sus oficinas estaban en el West End de Londres²⁴.

Por su parte, otra de las navieras británicas que operaban con las islas desde el siglo XIX desde Liverpool, era la White Star Line. Realizaba un crucero de recreo a las Antillas con su nave de lujo *Britannic*, de 27.000 toneladas. Fue el nuevo transatlántico de la White Star, heredero del *Titanic*, listo para el servicio en 1915 pero estalló la guerra y no se realizó su botadura²⁵,

22 APJB. Royal Mail Line. Folleto publicitario. Carpeta nº 21.

23 APJB. Royal Mail Line. Folleto publicitario. Carpeta nº 21.

24 APJB. Blue Star Line, Folleto publicitario. Carpeta nº 1.

25 LYNCH (1993), p. 220.

sino mucho después. Partía de Liverpool hacia las Azores, y desde las islas portuguesas se dirigía a Barbados, Trinidad, La Guaira, Colón, Jamaica, Cuba, Bahamas y regresaba a través de Madeira a Inglaterra. Los viajes eran de muchos días. El crucero que hizo en invierno de 1933, llegó el dos de febrero a Punta Delgada a las Azores y regresó el 9 de marzo a Liverpool. También realizaba un crucero barco *Homeric*, de 35.000 toneladas, el cual hacía escala en Tenerife. Solamente eran pasajeros de Primera Clase y en cada puerto realizaba excursiones opcionales²⁶ hacia el interior de los lugares de destino. Realizaba cruceros de recreo a las Antillas los inviernos y la primavera de 40 días de duración y a unos 80 guineas como mínimo.

Señalo también otra naviera británica, la Pacific Steam Navigation, que partía de Liverpool hacia las Bermudas. Organizaba excursiones a Cueva Crystal, la más famosa de las muchas cavernas subterráneas de las Bermudas, de aproximadamente 500 metros de largo y 62 metros de profundidad, situada a unos 20 metros por debajo del nivel del mar. Desde su capital Hamilton, partía excursiones a las islas del área, que anunciaban «Tours Within The Empire» (Viajes al interior del Imperio). Existían otras compañías británicas que realizaban cruceros a las Antillas como la Canadian Pacific, con sede en Charing Cross de Londres; la Nelson Line, u otras que sí realizaban excursiones a las Islas Canarias, como la Elder Dempster Line, la Yeoward Line, o la P. & O. British India Lines, principalmente.



Fig. 2. Royal Mail Line.

Por su parte, Alemania destacaba con dos grandes navieras Norddeutscher Lloyd Bremen y Hamburg American Line. La Norddeutscher Lloyd Bremen, que realizaba cruceros a Oriente

²⁶ GONZÁLEZ LEMUS (2019), pp. 709-741.

con su nave Bremen, y visitaba unos 400 puertos del planeta, pero reseñó la Hamburg American Line porque organizó un crucero alrededor del mundo en el buque *Resolute* de una duración de 140 días, por un coste mínimo de 2.000 dólares en enero de 1931²⁷. Lo anunciaba como el “Viaje de tus Sueños”. La nave partió de Villefranche-sur-Mer (sur de Francia), hacia Nápoles, su primera estación, y continuaba hacia Atenas. Desde la ciudad griega partía para la costa de Oriente, Haifa, la ciudad portuaria del norte del actual Israel, y Puerto Saíd, al nordeste de Egipto. Cruzaba el canal de Suez, para dirigirse a Yibuti, ubicado en el Cuerno de África, de aquí a Bombay y realiza un periplo por las islas y la costa de la China Oriental. Desde Yokohama (Japón) se dirige a Hawái. Después de los pasajeros disfrutar de sus playas, el *Resolute* zarpa de Hilo para cruzar el Pacífico Norte con dirección a San Francisco y los Ángeles, para posteriormente cruzar el canal de Panamá para visitar La Habana y Nueva York. Desde aquí navega hacia Madeira (Funchal) y después de traspasar Gibraltar se dirige al lugar de partida, previa visita a Palma de Mallorca.

Termino señalando dos navieras no británicas que realizaban viajes turísticos a las Antillas, pero que partían desde Gran Bretaña: la French Line, partía desde Southampton, y la sueca Swedish American Line. Ninguna de las dos visitaba las Canarias.

Termino con la naviera Italian Line. Los italianos poseían su buque *Rex*, que comenzó en 1932 y partía de Génova hacia Nueva York, pero no era una travesía turística aunque la nave era grande y rápida. Transportaba viajeros, pero era una naviera comercial.

Pero todos estos gigantes de lujo pertenecen a una época que está a punto de perecer. La mayoría tendrán un final trágico tras la Segunda Guerra Mundial. El *Rex* fue bombardeado y hundido en su puerto de atraque y el *Bremen* también fue hundido por la aviación británica en 1945²⁸. Después de terminada la guerra todo cambiará y el siglo XX camina a su despedida con nuevas formas de viajar bajo el paraguas de Estado de Bienestar.

CONCLUSIONES

El viaje marítimo a Canarias es tan antiguo como la propia incorporación de las Islas a la órbita europea. Comenzó por razones comerciales pero pronto por razones turísticas desde el siglo XIX, al principio por razones de salud para continuar por razones de ocio, descanso y recreo, propio del periodo de Entreguerras, truncado por la Segunda Guerra Mundial. Después de la Gran Guerra, Europa vivió unos años de optimismo y júbilo, a pesar de las contradicciones manifiestas del capitalismo que condujeron a la aparición de regímenes totalitarios y generó mucha pobreza y desempleo, pero se generó un gran avance tecnológico, cuya aplicación a las naves marítimas permitió la realización de viajes de recreo a grandes distancias. Los barcos aumentaron su tamaño y velocidad, para cubrir los viajes intercontinentales. Las clases trabajadoras pudieron viajar en tercera para emigrar, pero la burguesía europea a para realizar tours a África, el Mediterráneo oriental, y a América, favoreciendo el nacimiento de nuevos destinos turísticos. Se asiste a la globalización del viaje por recreo, por placer para diversión. En estas condiciones no se vendían billetes de tercera, sino solo billetes de primera y segunda, e incluso algunas naves fueron construidas exclusivamente para el servicio turístico. Nace la globalización de la economía del viaje turístico. Ahora no se trataba de naves tradicionales transatlánticas que realizaban el comercio sino un complejo turístico flotante que en el transcurso de la historia el negocio de cruceros hoy ha experimentado un desarrollo abrumador. Durante

27 APJB. Hamburg American Line 1. Folleto publicitario. Carpeta, 10.

28 PIERRE (1999), p. 99.

los años treinta se despertó en la burguesía un intenso deseo de viajar, de experimentar un nuevo tipo de diversión. El burgués siente un gran deseo de conocer los grandiosos escenarios descritos por los viajeros en siglos pasados en sus escritos. Al viajero le gusta divertirse a bordo y conocer a la vez los bellos lugares, el aspecto del buen salvaje, las playas y valles pintorescos. Las lecturas de los libros de viajes (convertidos en best seller en el siglo XIX) conformaron una nueva imagen del mundo que se deseaba conocer. Pasear por los lugares excepcionales de las ciudades portuarias, contemplar las obras del pasado realizada por el hombre, conocer las diferentes razas suponía descubrir nuevas naturalezas. Los cruceros se lo permitían.



FUENTES CONSULTADAS

Archivos

- APJB. Archivo Particular José Brier Bravo de Laguna
- APFH. Archivo Fernando del Hoyo Monteverde
- BMLO. Biblioteca Municipal de La Orotava
- BL. British Library
- PRO. Public Record Office

BIBLIOGRAFÍA

- BÁGUENA CERVELLERA, J. M. (1992). *La tuberculosis y su historia*. Barcelona: Fundación Uriach 1838.
- BLACK, J. (1992). *The British abroad. El Grand Tour in the Eighteenth Century*. London: St. Martin's Press
- BROWN, A. S. (1890). *Madeira and the Canary Islands*. London: Sampson Low, Marston, Searle & Rivington.
- BURTON, R. F. (1863). *Wanderings in West Africa*. London: Tinsley Bros.
- CLARK, J. (1841). *The Sanative Influence of Climate*. London: John Murray.
- COOK, J. (1988). *Tercer Viaje 1776-1780*. Palma de Mallorca: Olañeta.
- ELLERBECK, J.H.T. (1891). *Madeira and The Canary Islands*. Liverpool.
- HOBSBAWM, E. J. (1989). *La era del imperio (1875-1914)*. Barcelona: Labor.
- GONZÁLEZ LEMUS, N. (1995). *Las Islas de la Ilusión (Británicos en Tenerife, 1850-1900)*. Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria.
- GONZÁLEZ LEMUS, N. (2007). *Clima y medicina. Los orígenes del turismo en Canarias*. Santa Cruz de Tenerife: Idea.
- GONZÁLEZ LEMUS, N. (2019). El Imperialismo británico y la invención del turismo isleño. Los transportes como impulsor. *Anuario de Estudios Atlántico*, nº 65, pp. 709-741.
- LYNCH, D. (1993). *Titanic*. Barcelona. Ediciones Grijalbo.
- PEMBLE, J. (1987). *The Mediterranean Passion*. Oxford: Victorians and Edwardians in the South.
- PIERRE, M. (1999). *1930-1940. El ascenso del fascismo*. Barcelona: Ediciones B.
- PIMLOTT, J.A.R. (1947). *The Englishman's Holiday*. London: Faber and Faber.
- SILVA, Y. (1985). *A Madeira o turismo*. Funchal: Governo Regional da Madeira.
- SUTCLIFFE, J. & Duin, N. (1993). *Historia de la medicina*. Barcelona: Blume.
- WHITE COOPER, W. (1840). *The invalid's guide to Madeira with a description of Teneriffe, Lisboa, Cintra, Mafra, etc.* London: Smith, Elder & Co.

