

El turismo en el tiempo

OBJETIVOS DE APRENDIZAJE

- Reconocer la antigüedad de los viajes humanos a grandes distancias en mar y tierra.
- Conocer cómo evolucionaron estos recorridos de viajes difíciles, y a menudo peligrosos, a viajes colectivos para millones en la actualidad.
- Aprender los nombres de algunos de los grandes viajeros de la historia, que escribieron asombrosas descripciones de los lugares exóticos que visitaron.
- Descubrir las numerosas similitudes en las motivaciones de viaje, condiciones económicas, situaciones políticas, atracciones e instalaciones turísticas durante el periodo del Imperio romano y la era actual.

INTRODUCCIÓN

Recorremos largos caminos y cruzamos el agua para ver lo que despreciamos cuando lo tenemos a la vista. Esto es porque la naturaleza ha dispuesto las cosas de manera que vamos tras lo que está lejos y permanecemos indiferentes a lo cercano o porque cualquier deseo pierde su intensidad al ser satisfecho fácilmente o porque posponemos todo lo que podemos ver siempre que queremos, con la seguridad de que a menudo tendremos la oportunidad de hacerlo. Cualquiera que sea la razón, hay muchas cosas en esta nuestra ciudad y sus alrededores de las que ni siquiera hemos oído, mucho menos visto; sin embargo, si estuvieran en Grecia, en Egipto o en Asia... habríamos oído todo de ellas, leído todo acerca de ellas, mirado todo lo que hubiera que ver

Plinio el Joven, siglo II d.C.¹

Los viajeros del siglo veinte, que cansadamente sacan sus maletas del compartimiento superior y esperan bajar por la pasarela del avión a un lugar extraño, pueden pensar que su experiencia es singularmente moderna. Sin embargo, son los últimos de una larga línea de viajeros que llega hasta la Antigüedad. Desde los tiempos más antiguos, "todos los tipos de vehículos, desde el animal hasta el avión de chorro sónico, y los alojamientos, desde el insignificante cobertizo hasta el lujoso hotel de cinco estrellas, han dado vida a incontables regiones."² Como los viajeros actuales, aquellos viajeros no lo hicieron solos. "Guiar, orientar y hospedar al viajero están entre las vocaciones más antiguas del mundo"³

En general, los viajeros modernos consiguen un agente de viajes para hacer reservaciones de vuelos, registrarse en algunos hoteles y obtener recomendaciones de excursiones

¹ Lionel Casson, *Travel in the Ancient World* (London: George Allen & Unwin), p. 253.

² Eric Friedheim, *Travel Agents: From Caravans and Clippers to the Concorde*. (New York: Travel Agent Magazine Books, pp. 27-28.

³ *Ibid.*, p. 5.

especiales al llegar a Atenas o a Madrid. A pesar de la ayuda especializada, suelen llegar sintiéndose sucios y cansados, quejándose del vuelo tan lleno y descando pasar la aduana sin tener que esperar en una larga fila. Una pareja de mediana edad recuerda con pesar que la agente de viajes no pudo registrarlos en un hotel recomendable. (Por un festival automovilístico o una visita del Papa estaban llenos los hoteles principales y había pocas opciones.) También, en el banco local se agotaron las pesetas o zlotys o won o como se llame la moneda del país de destino. Así, la pareja tiene que cambiar su moneda antes de abordar el taxi hacia ese hotel poco prometedor y están seguros de que el chofer no habla inglés, que los tachará de bobos y los llevará a dar un rodeo con el taxímetro funcionando.

INICIOS

La invención de la moneda por los sumerios (babilonios) y el avance del comercio que se inició cerca del año 4000 a.C., marcó el comienzo de la era moderna de los viajes. Los sumerios no sólo fueron los primeros en adoptar la idea de la moneda y usarla en las transacciones de negocios, también inventaron la escritura cuneiforme y la rueda, de modo que a ellos les corresponde el reconocimiento como fundadores del negocio de los viajes. La gente podía pagar ahora el transporte y el alojamiento con moneda o por trueque.

Hace cinco mil años, se organizaron y condujeron cruceros desde Egipto. Quizás el primer recorrido hecho con fines pacíficos y turísticos, lo realizó la reina Hatshepsut a las tierras de Punt (que se cree se encontraban en la costa este de África) en 1480 a.C. La descripción de este viaje se registró en los muros del templo de Deit El Bahari en Luxor. Estos textos y bajorrelieves están entre las obras de arte más raras del mundo y se les admira universalmente por su maravillosa belleza y cualidades artísticas. El Coloso de Memnon en Tebas tiene en su pedestal los nombres de turistas griegos del siglo V a.C.

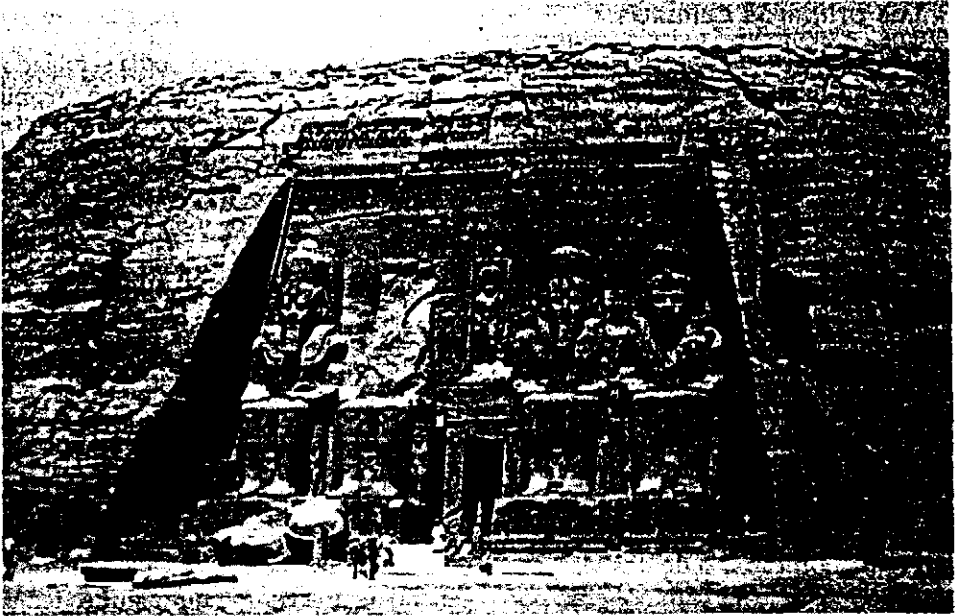
A principios del 2700 a.C., los faraones comenzaron a aprovechar la abundancia de buenas piedras en el valle del Nilo para construir sus elaboradas tumbas. Incluyeron la pirámide escalonada de Djoser, la esfinge, las tres grandes pirámides de Gizeh y el complejo de pirámides en Abu Simbel.⁴ Estas enormes maravillas al aire libre comenzaron a atraer a gran cantidad de gente tan antiguamente como el Imperio Nuevo de 1600 a 1200 a. de C. "Cada monumento era un lugar sagrado, de modo que los visitantes siempre oraban durante algunos momentos, aun cuando su primera motivación fuera la curiosidad o la diversión desinteresada y no la religión".

Dejaron pruebas de su visita en inscripciones como las siguientes: "Hadnakhte, escriba del tesoro, vino a hacer una excursión y a divertirse en el oeste de Menfis junto con su hermano Panakhty, escriba del Visir."⁵ Como los turistas en todas las épocas, sintieron la necesidad de dejar señas de su visita. Algunos pintaron sus nombres apresuradamente; otros rasparon sus nombres en la suave piedra con una punta aguda. Este método era tan común que el término técnico que se da a tales garabatos es *graffiti*, "raspado" en italiano.

Una segunda característica reconocible de un turista fue el impulso de adquirir recuerdos. Harkhuf, un enviado del faraón a Sudán, trajo de regreso un pigmeo entrenado en danzas nativas para presentarlo a su soberano. Los primero egipcios también compraron

⁴Casson, *Travel in the Ancient World*, p. 32.

⁵*Ibid.*, p. 32.



El mundialmente famoso complejo de templos de Abu Simbel, cerca de la gran represa de Asuán, en Egipto, es una atracción turística de interés histórico. (Fotografía cortesía de Boeing Company.)

artículos baratos o especiales fuera de su país para sus amigos y parientes. En 1800 a.C., el joven Uzalum recibió esta petición: "Nunca antes te había escrito para algo valioso que yo deseara. Pero si quieres ser como un padre para mí, consígueme un collar fino lleno de cuentas para usarse alrededor de la cabeza."⁶

Herodoto contaba: "Los egipcios se reúnen para realizar festivales no una vez al año, sino varias veces. El más grande y más popular es en Bubastis..., el siguiente en Busiris..., el tercero en Said..., el cuarto en Heliópolis..., el quinto en Buto..., el sexto en Papremis... Van allí en el río, hombres y mujeres juntos, una gran cantidad de cada uno en cada bote. Conforme zarpan, algunas de las mujeres suenan castañuelas y algunos de los hombres tocan la flauta, y el resto, hombres y mujeres, cantan y marcan el ritmo con sus manos... Y, cuando llegan a Bubastis, celebran la ocasión con grandes sacrificios y se consume más vino en este festival que en todo el resto del año."⁷

Cuando esta alegre muchedumbre llegaba a su destino, no había instalaciones comerciales que ofrecieran alimentos y hospedaje. Como los modernos asistentes a un concierto de Grateful Dead, tenían que dormir a la intemperie y procurarse el alimento como pudieran.⁸ Por el contrario, los oficiales del gobierno como Harkhuf, el proveedor del pigmeo danzante, disfrutaba de las comodidades de los templos y los paraderos gubernamentales en sus viajes.

⁶ Ibid., p. 34.

⁷ Ibid., p. 31.

⁸ Ibid., p. 35.

Los primeros caminos

La rueda produjo la creación de una carreta pesada que podía ser jalada por una yunta de bueyes o de onagros, especie de asnos salvajes. “Un caminante o un animal sólo necesitan una vereda,⁹ pero para un vehículo se necesita un camino. No había muchas rutas que pudieran tomar los vehículos de ruedas. Un rey de Ur alardeaba de haber ido de Nippur a Ur, una distancia de más o menos 160 kilómetros, y regresado en un día. Este alarde, cerca del año 2050 a.C., significa que existía un camino para carretas.¹⁰ Sin embargo, aun el mejor de los caminos era deficiente. La pavimentación prácticamente no existió hasta la época de los hititas, quienes pavimentaron casi dos kilómetros de camino entre su capital y un santuario cercano para llevar carretas muy cargadas en los días de fiesta. Aun entonces, sus carros de guerra, carros ligeros tirados por caballos que inventaron para las guerras, rodaban por la campiña sobre caminos de tierra. También los puentes eran raros en un territorio que experimentaba frecuentes inundaciones. Un himno habla del rey Shulgi que se regocija, “Agrandé las sendas, enderecé los caminos de la tierra...” pero no todos los monarcas de Mesopotamia eran Shulgi y debió haber largos periodos en los que nadie ‘enderezó’ los caminos.”¹¹

Los caminos eran mejores en la isla de Creta, donde floreció la cultura minoica del 2000 al 1500 a.C., y en la península griega de los micénicos, que prosperaron del 1600 al 1200 a.C.¹² Un camino de dos vías de 4.1 metros, iba de la costa de Creta a la capital en Cnosos. En Grecia los caminos eran por lo general de una vía, aunque algunos tenían hasta 3.5 metros de ancho, lo que hacía posible el tránsito de dos vías. Los puentes y canales de desagüe los mantenían transitables.

¿Quién viajaba? Tres grupos principalmente: los militares, los oficiales del gobierno y las caravanas. Los bélicos asirios, como los romanos después, se dieron cuenta de que los caminos eran básicos para mover sus vehículos de guerra de manera eficaz. Como expandieron su imperio desde el Mediterráneo en occidente hasta el Golfo Pérsico en el oriente, los asirios mejoraron mucho los caminos para usos militares.

La epopeya de Gilgamesh (circa 2000 a.C.) refiere los viajes de un rey sumerio, quien recibe instrucciones de una deidad. Con sólo un ligero giro a la imaginación, la deidad de Gilgamesh podría ser el primer guía de turistas. Esto añade una cuarta razón para atribuirles a los sumerios el inicio de la industria de los viajes.

La historia de los caminos se relaciona con la centralización de las poblaciones en ciudades poderosas. Alejandro el Grande encontró caminos bien construidos en India, en 326 a.C. En Persia (ahora Irán), todas las ciudades y provincias estaban unidas por caminos a la capital, Susa. Estos caminos se construyeron entre 500 y 400 a.C. Uno de estos caminos tenía 2 414 kilómetros de largo.

Los romanos empezaron a hacer caminos hacia el 150 a.C., cuya construcción era muy elaborada. La calzada se medía con una escuadra de la que colgaban plomos. Los soldados y peones excavaban el firme de la carretera, después se colocaban piedras y concreto al nivel. Luego, se ponían adoquines encima y se le daba cierta inclinación a la carretera con piedras de bordillo y se le perfilaba con una corona en declive para la lluvia. Algunos de estos caminos todavía se usan.

En la época del emperador Trajano (que gobernó de 98 a 117 d.C.), los caminos romanos abarcaban una red de más o menos 80 465 kilómetros. Circundaban el Imperio Romano,

⁹Ibid., p. 25.

¹⁰Ibid., p. 25.

¹¹Ibid., p. 27.

¹²Ibid., p. 27.

que se extendía desde cerca de Escocia y Alemania en el norte, hasta el sur dentro de Egipto y a lo largo de las costas del sur del mar Mediterráneo. Hacia el oriente, los caminos se prolongaban hasta el Golfo Pérsico en lo que hoy es Iraq y Kuwait.

Los romanos podían viajar tanto como 160 kilómetros por día, utilizando relevos de caballos proporcionados en postas de descanso separadas por una distancia de 8 ó 9.6 kilómetros. Los romanos también viajaron para ver los famosos templos del área mediterránea, en especial las pirámides y los monumentos de Egipto. Grecia y Asia Menor eran lugares populares que ofrecían los Juegos Olímpicos, baños medicinales, centros vacacionales a la orilla del mar, producciones teatrales, festivales, competencias atléticas y otras formas de diversión y entretenimiento. La combinación romana de imperio, caminos, la necesidad de vigilar el imperio, la riqueza, el ocio, las atracciones turísticas y el deseo de viajar, crearon una demanda de alojamientos y otros servicios turísticos que se convirtieron en una forma precoz de turismo.

Los turistas romanos hicieron visitas turísticas de manera similar a como lo hacemos nosotros ahora. Usaron guías del viajero, contrataron guías, dejaron inscripciones y compraron recuerdos. Los ejemplos son diversos y a menudo divertidos. Un griego llamado Pausanias escribió una *Guía del viajero de Grecia*, que es la única guía que sobrevive de los tiempos antiguos. Escrita entre 160 y 180 d.C. (durante el reinado de los emperadores Adriano, Antonino Pío y Marco Aurelio), “marca un hito en la historia del turismo. [Pausanias] es el antepasado directo del igualmente sobrio y realista, concienzudamente comprensivo y escrupulosamente preciso, Karl Baedeker.”¹³

El mundo clásico

En las tierras del mar Mediterráneo (2000 a.C. a 500 d.C.) se produjo una evolución notable en los viajes. En la cuna de la civilización occidental, los viajes de negocios, de intercambio comercial, con fines religiosos, festivales, por tratamiento médico o estudios, se realizaron en épocas remotas. Hay numerosas referencias de caravanas y mercaderes en el Antiguo Testamento.

A principios de 776 a.C., los habitantes de las ciudades-estado se reunían cada cuatro años para honrar a Zeus por medio de una competencia atlética. Con el tiempo, surgieron cuatro de estos festivales nacionales: los Juegos olímpicos, los Juegos píticos, los Juegos ístmicos y los Juegos nemeos. Cada festival incluía sacrificios y oraciones para un solo dios. Honraban a la deidad ofreciéndole una hazaña artística o atlética.

Así, “los festivales proporcionaban en un solo paquete el conjunto de atracciones que ha atraído a los turistas en todo tiempo y lugar: la sensación de sentirse parte de un gran acontecimiento y de disfrutar una experiencia especial; un ambiente festivo y alegre subrayado por momentos de exaltación religiosa; elaborada fastuosidad; la emoción de concursos entre competidores más capaces y, encima de todo esto, la oportunidad de vagar entre famosos edificios y obras de arte. Imagine que los Juegos Olímpicos modernos se realizaran en Pascua, en Roma, con la celebración de los servicios religiosos en San Pedro...”¹⁴

Las posadas griegas proporcionaban poco más que un refugio nocturno. El huésped que quería lavarse tenía que llevar su propia toalla calle abajo hasta el baño público más cercano. Una vez allí, se quitaba la ropa en un vestidor y la encargaba a alguien para que no

¹³ Ibid., p. 299.

¹⁴ Ibid., pp. 76-77.

se las robaran mientras se bañaba. "El baño... era una gran tina en la que se recostaba en tanto un sirviente le echaba agua."¹⁵

También todos los días podía verse gente en camino a los santuarios de los dioses sanadores, especialmente Asclepio. Dichos lugares solían estar ubicados en ambientes hermosos que incluían aire y agua (a menudo con manantiales de aguas minerales). El santuario en Epidauró también tenía instalaciones para el descanso y la diversión, incluidos el templo con esculturas dignas de admiración, columnatas para paseos en la sombra, un estadio para actos atléticos y el segundo teatro más grande en Grecia. Los griegos reconocían la importancia del descanso y la diversión como elementos del tratamiento de los enfermos.

La gente también viajaba para consultar los oráculos, especialmente aquellos de Dodona y Delfos. Hombres de Estado, generales y otros personajes poderosos buscaban consejo antes de realizar una acción importante. El discípulo de Sócrates preguntó acerca de la sabiduría de su maestro en el templo de Delfos.¹⁶

En tanto los visitantes de festivales, hombres de negocios, enfermos y buscadores de consejo formaban el grueso de los viajeros de los siglos V y IV a.C., también había otra pequeña categoría, los turistas. El "Padre de la Historia" de Grecia, Herodoto, sin duda habría calificado para la categoría máxima de millas por viajero habituales, si se hubieran hecho tales reconocimientos. Además de viajar por toda Grecia y las islas de mar Egeo, se embarcó hacia Cirene en el norte de África; exploró el sur de Italia y Sicilia y navegó desde Efeso en la costa oeste de Asia Menor hasta Sardes. Por el oriente llegó hasta Babilonia, navegando a Siria, después se dirigió al este hacia el Eufrates y siguió la ruta de una caravana durante semanas. Y contempló la antigua ciudad de Babilonia:

de forma cuadrada, cada lado con 22.5 kilómetros de largo, un total de 90.1 kilómetros. Babilonia no sólo tiene un enorme tamaño; tiene una magnificencia como ninguna otra ciudad de las que hemos visto... Los muros de la ciudad tienen 26 metros de ancho y 1 019 metros de altura... Su circuito lo atraviesan cien entradas con puertas, jambas y dinteles de bronce... La ciudad está llena de casas de tres y cuatro pisos y lo atraviesan calles que son absolutamente rectas, no sólo las principales, también las calles secundarias que van al río.¹⁷

Sus cifras están aumentadas, probablemente porque las obtuvo de sus guías. Le encantaba visitar los lugares de interés y, como la mayoría de los turistas modernos, dependía de los guías para la información. Un griego en Asia Menor encontraría lenguas extrañas y costumbres orientales. No sería hasta que Alejandro conquistó al Imperio persa que las costumbres griegas se divulgarían en el antiguo oriente.

Herodoto escribió que muchos griegos iban a Egipto: "algunos, como sería de esperar, por negocios, algunos para servir en el ejército, pero algunos sólo para visitar el país". Es posible que en el viaje de Herodoto se combinaran el negocio y el placer, como en el caso de Solón, quien sacó a Atenas de un periodo de crisis y luego hizo un viaje al extranjero. Atenas se convirtió en una atracción turística desde la segunda mitad del siglo V, ya que la gente iba a ver el Partenón y otros edificios nuevos en la Acrópolis.

El viajero actual que tiene dificultades en una ciudad extranjera suele recurrir al cónsul de su país. El griego antiguo recurría a su *proxenos* (del griego *pro*, antes o por, y *xenos*, extranjero). El primer deber del *proxenos* era ayudar y apoyar en todas las formas posibles a cualquier compatriota que llegara a su lugar de residencia, en especial a aquellos que lo

¹⁵Ibid., p. 89.

¹⁶Ibid., pp. 84-85.

¹⁷Ibid., p. 99.

hicieran con carácter oficial.¹⁸ Sus labores más mundanas podían incluir dar hospitalidad, obtener boletos para el teatro o hacer un préstamo a alguien que se hubiera quedado sin dinero durante la visita. Deberes más complicados incluían la negociación del rescate por los parientes de alguien hecho prisionero de guerra. Los herederos de alguien que moría en la ciudad podían pedirle al *proxenos* que concluyera los asuntos financieros esenciales ahí.¹⁹

A finales del siglo IV a.C., en Grecia, la gente viajaba pese a su incomodidad y riesgos. Al viajar por mar, les preocupaban las tormentas y los piratas; por tierra, los malos caminos, las posadas lúgubres y los salteadores de caminos. Sólo los ricos descritos por Homero podían escapar de los peores peligros.

Aquéllos que viajaban por negocios, salud o diversión en los festivales representaban la mayoría. Una pequeña minoría viajaba por el puro placer de hacerlo, como Herodoto, el primer gran cronista de viajes del mundo.

El museo nació en el antiguo Cercano Oriente y alcanzó la madurez con los griegos. Los santuarios como el de Apolo en Delfos y el de Zeus en Olimpia, acumularon gradualmente objetos valiosos donados como ofrendas de agradecimiento por los servicios prestados o sobornos por actos que el suplicante esperaba recibir. Herodoto describe seis tazones de oro ofrecidos por Giges de Lidia, que pesaban unos 785 kilogramos, y un león de oro de Creso que pesaba 170 kilogramos. Si bien Herodoto destaca éstos por su valor, otros eran notables por sus cualidades estéticas. Los griegos tenían pocos metales preciosos, pero labraban el mármol con consumada habilidad. El templo de Hera ejemplifica el alcance y la calidad logrados entre los siglos VII y III a.C. "En todo el mundo helenístico, mediante generosos regalos de estatuas y pinturas de los esperanzados o de los satisfechos, los templos se convirtieron en galerías de arte lo mismo que lugares de culto (exactamente como estaban destinadas a ser las iglesias y catedrales europeas)... Y atraían visitantes, como ahora las iglesias llenas de obras de arte, que iban a ver los tesoros y, sólo incidentalmente, a orar."²⁰

En Asia Menor, a partir de la instalación de un gobierno democrático en Efeso por Alejandro el Grande en el 334 a.C., unos 700 000 turistas arribarían a Efeso (en lo que ahora es Turquía) en una sola temporada para divertirse con acróbatas, animales amaestrados, juglares, magos y prostitutas que llenaban las calles. Efeso también se convirtió en un importante centro comercial y, durante el reinado de Alejandro, fue una de las ciudades más importante del mundo antiguo.

Primeros barcos

Los fenicios fueron maestros constructores de buques, que hacían embarcaciones de madera redondas con una sola vela cuadrada. En el 800 a.C., habían construido una red de factorías alrededor del Mediterráneo, procedentes de sus propias ciudades florecientes a lo largo de la costa de lo que hoy es Líbano. Al actuar como intermediarios para sus vecinos, abastecían materias primas y también productos acabados, como lino y papiro de Egipto, marfil y oro de Nubia, granos y cobre de Cerdeña, aceite de oliva y vino de Sicilia, madera de cedro de su lugar de origen, y perfumes y especias de Oriente. Se supone que ocasionalmente también llevaban algunos pasajeros. Fueron los creadores originales de un imperio marítimo.

Los griegos se convirtieron, después de los fenicios, en grandes comerciantes marítimos. Con mejores barcos se apresuró un floreciente comercio en el Mediterráneo. Los barcos

¹⁸Ibid., p. 93.

¹⁹Ibid., pp. 240-241.

²⁰Ibid., pp. 240-241.

mercantes también llevaban pasajeros que pagaban (aunque quizá Noé con su arca merezca el reconocimiento de ser el primer empresario de cruceros, si bien sus pasajeros eran animales principalmente). A diferencia de los pasajeros de Noé, los que navegaban en los barcos griegos debían llevar sus propios sirvientes, alimentos y vino. Alojamiento muy variables a bordo, mares tormentosos y ataques piratas, eran realidades inquietantes.

Oceanía

Entre los primeros viajes, los de Oceanía fueron sorprendentes. En pequeñas canoas ligeras, de no más de 12 metros de largo, se hacían viajes desde el sudeste de Asia hacia el sur y el este a través de lo que se conoce ahora como Micronesia y por el Pacífico hasta las islas Marquesas, el archipiélago Tuamotu y las islas Sociedad. Cerca del año 500 d.C., los polinesios de las islas Sociedad viajaron a Hawai, a una distancia de más de 3 200 kilómetros. La navegación se efectuaba observando la posición del sol y las estrellas, las marejadas, las nubes y el vuelo de los pájaros. Al considerar los problemas de agua potable y abasto de alimentos, esos viajes por mar fueron sorprendentes. Posteriormente, la navegación de los primeros exploradores se facilitó por el uso del reloj de arena para medir el tiempo, una corredera arrastrada tras el barco para medir la distancia y un compás para estimar la dirección.

Europeos

El colapso del Imperio Romano en los siglos IV y V significó el desastre para los viajes de placer y el turismo en Europa. Durante la Edad Media (desde la caída del Imperio Romano Occidental, 476 d.C., hasta el comienzo de la era moderna, 1450 d.C.), sólo las personas más audaces viajaban. Un viaje durante esa época de la historia era peligroso; nadie asociaba a los viajes con el placer. En Europa, la excepción más notable a esto durante el periodo fueron las Cruzadas.

Al final de la Edad Media, muchos peregrinos viajaban a santuarios tan populares como Canterbury en Inglaterra (inmortalizado en los *Cuentos de Canterbury* de Chaucer) y Santiago de Compostela. Muy pocos hicieron la travesía hasta Tierra Santa, que era larga, cara y a menudo peligrosa. A principios de 1388, el rey Ricardo II exigió a los peregrinos que llevaran permisos, el precursor del pasaporte moderno. A pesar de las penalidades y los peligros, iban por millares a venerar los lugares sagrados, a expiar sus pecados o a cumplir la promesa hecha cuando estaban enfermos.

Una guía del viajero del siglo XIV daba a los peregrinos instrucciones detalladas acerca de las regiones por las que iban a pasar y los tipos de posadas que encontrarían a lo largo de las rutas a menudo inhospitalarias. Los mesones casi habían desaparecido excepto por tabernas locales y algunas posadas diseminadas en toda Europa. Por lo general, eran conejeras sucias, infestadas de bichos. En Alemania y otras áreas, los huéspedes solían compartir las camas. En el otro lado del espectro está una posada de calidad, como la que se describió en la Guía de Mandeville. Se refiere a la dueña de la posada: "Jenette encendía la vela y los guiaba arriba al piso superior y les proporcionaba agua caliente para que se lavaran los pies y los cubría con cojines." En las posadas de España e Italia se proporcionaba una cama a cada huésped.

Sin embargo, los viajeros de alto rango se hospedaban generalmente en castillos o casas particulares. Los monasterios u hospicios de las iglesias ofrecían alojamientos para la mayoría. Ofrecían servicios que iban más allá de dar techo y sustento. Podían proporcionar un médico y medicinas, reemplazar las vestimentas gastadas, facilitar guías para mostrar al

visitante los paisajes circunvecinos o incluso hacer un préstamo monetario. También ofrecían facilidades para meditar y orar.

El sitio de parada intermedia más famoso era el hospicio alpino francés de San Bernardo el Grande, establecido en 962. (Los perros San Bernardo que eran enviados a buscar y rescatar a los viajeros, se hicieron famosos por anunciar que mostraban un pequeño tonel de vino colgado del collar del perro.) El monasterio de Santa Catarina al pie del Monte Sinaí aún prospera. De aquéllos que podían pagar, se esperaba que dejaran una donación generosa.

Con el tiempo, proporcionar servicios de hospitalidad para cantidades cada vez mayores resultó gravoso para los establecimientos religiosos. No podían dar la espalda a los pobres, puesto que la caridad cristiana era un elemento importante en la misión de la Iglesia; no podían dar la espalda a los nobles, quienes hacían generosas contribuciones financieras; lo que sí podían hacer, y lo hicieron gradualmente, fue enviar a las clases medias a los mesones, posadas y tabernas. Así, la Iglesia tuvo una participación importante en el progreso de la industria de la hospitalidad durante este periodo.

La gran excursión

La gran excursión ("Grand Tour") de los siglos XVII y XVIII la hacían diplomáticos, hombres de negocios y estudiantes que viajaban a Europa, principalmente a las ciudades de Francia e Italia. Se puso de moda que los estudiantes estudiaran en París, Roma, Florencia y otros centros culturales. Aunque la gran excursión comenzó como una experiencia educativa, fue criticada porque a la larga degeneró en la mera búsqueda de placer. La siguiente descripción de *A Geography of Tourism* se refiere a La gran excursión:

Uno de los aspectos interesantes de La gran excursión era su forma convencional y regular. Ya para 1678, John Gailhard, en su obra *Compleat Gentlemen*, prescribía una excursión de tres años como lo acostumbrado. También se proyectaba un itinerario generalmente aceptado, el cual incluía una estancia larga en Francia, especialmente en París, casi un año en Italia visitando Génova, Milán, Florencia, Roma y Venecia, y el retorno por Alemania y los Países Bajos vía Suiza. Por supuesto, había variaciones a este itinerario, pero ésta era la ruta más popular: era una creencia general que "había muy poco más que ver en el resto del mundo civil después de Italia, Francia y los Países Bajos, que no sea simple y prodigioso barbarismo."²¹

El término *Grand Tour* subsiste hoy y el viaje a Europa, al continente, puede remontarse al primer Grand Tour. Sin embargo, el concepto actual es muy diferente; es más probable que la excursión dure tres semanas, no tres años.

Estadunidenses

El inmenso continente de América del Norte, principalmente lo que hoy es Florida y el sudoeste, fue explorado por primera vez en el siglo XVI por los españoles. Se hicieron viajes notablemente largos, a menudo en condiciones muy adversas. Los españoles usaron caballos, que hasta entonces eran desconocidos para el indio americano. En el este, Gosnold descubrió Cape Cod en 1602 y en 1620 se fundó la colonia de Plymouth.

Los primeros viajes se hicieron a pie o a caballo, pero los viajes en botes pequeños o en canoa permitieron el acceso al interior del territorio. Por lo general, los viajes se hacían de

²¹H. Robinson, *A Geography of Tourism* (London: Macdonald and Evans), p. 13.



La representación de los pioneros cruzando el río Kansas, cerca de Topeka, ofrece una apreciación histórica a los visitantes. (Fotografía cortesía de Kansas Department of Commerce and Housing, Division of Travel and Tourism.)

este a oeste. Conforme se construyeron caminos, los viajes en diligencia se popularizaron y fueron de uso común los hoteles pequeños. Entre los viajes más memorables están los de las carretas cubiertas que marcharon hacia el oeste a través de la zona de las Grandes praderas. A este movimiento le siguió la Guerra civil (1861-1865). La construcción de ferrocarriles a través del país (el primer enlace transcontinental se estableció en Promontory, Utah, en 1869), popularizó el viaje por tren. La compañía Wells-Fargo organizó la American Express Company en 1850. Esta compañía pionera emitió los primeros cheques de viajero en 1891 y comenzó otros servicios de viajes, para convertirse después en agentes de viajes y organización de excursiones. Ahora, American Express es conocida en todo el mundo por sus cheques de viajero, tarjetas de crédito y diversos servicios financieros y de viajes.

Uno de los sucesos más significativos en la historia de los viajes en Estados Unidos es la cantidad de viajes hechos por hombres y mujeres en servicio durante la Segunda guerra mundial. Más de 12 millones de estadounidenses sirvieron en las fuerzas armadas de 1941 a 1945. La mayoría fueron asignados a lugares muy alejados de sus hogares, como los frentes bélicos en Europa y el Pacífico. Los grandes viajes domésticos eran cosa común, lo cual permitió que el viajero militar conociera lugares diferentes y a menudo exóticos y tuviera una perspectiva más amplia de lo que el continente norteamericano y los países extranjeros tenían para ofrecer a sus visitantes. Los viajes se convirtieron así en parte de su experiencia. Después de la guerra, hubo un gran incremento en los viajes cuando se eliminó el racionamiento de la gasolina y se reinició la fabricación de automóviles. Los viajes por avión, autobús y tren también aumentaron.

PRIMERAS (Y POSTERIORES) ATRACCIONES TURÍSTICAS

Las visitas a lugares de interés turístico ha sido siempre una actividad fundamental del turista; esto ha sido así desde los tiempos antiguos. La mayoría de la gente ha oído hablar de las siete maravillas del mundo antiguo, pero pocos podrían ganar un concurso nombrándolas:

1. Las Grandes pirámides de Egipto, incluida la Esfinge.
2. Los jardines colgantes de Babilonia, a veces incluidos los muros de Babilonia y el palacio, en lo que hoy es Iraq.
3. La tumba de Mausolo en Halicarnaso, en lo que hoy es Turquía.
4. La estatua de Zeus en Olimpia, Grecia.
5. El coloso de Rodas en la bahía de Rodas, una isla que pertenece a Grecia.
6. El Gran Faro en Alejandría, Egipto.
7. El templo de Artemisa (llamado también el templo de Diana) en Efeso, en esa época parte de Grecia, ahora en Turquía.

Las grandes pirámides de Egipto son la única maravilla que subsiste.

Así como los turistas de la antigüedad viajaron para contemplar estas maravillas, los turistas modernos viajan para ver maravillas naturales como el Gran Cañón, el parque nacional de Yosemite, Yellowstone, las cataratas del Niágara, los océanos, los Grandes Lagos y las maravillas construidas por el ser humano como las grandes ciudades, museos, presas y monumentos.

Balnearios, baños, centros vacacionales junto al mar

Otro aspecto interesante en la historia del turismo fue el desarrollo de los balnearios, después del uso original que les dieron los romanos, el cual ocurrió en Gran Bretaña y el continente



Las grandes pirámides de Egipto son la única maravilla que queda de las siete maravillas del mundo antiguo. (Fotografía cortesía de Boeing Company.)

européico. En el siglo XVIII, los balnearios se pusieron de moda entre los miembros de la alta sociedad, no sólo por su aspecto curativo, también por los actos sociales, juegos, bailes y juegos de azar que ofrecían. El balneario en Bath, Inglaterra, era uno de tales centros vacacionales exitosos, tanto en el aspecto de salud como en el social.

Los baños en el mar también se volvieron populares y algunos creían que el tratamiento con agua de sal era más beneficioso que el de los balnearios del interior. En Gran Bretaña eran muy conocidos Brighton, Margate, Ramsgate, Worthing, Hastings, Weymouth, Blackpool y Scarborough. En 1861, el buen éxito de estos centros vacacionales a la orilla del mar indicaba que había una demanda creciente de viajes de vacaciones. La mayoría de los visitantes no pasaban la noche ahí, hacían excursiones de un día a la playa. La clientela de los hoteles en estos centros se limitaba todavía a los muy ricos.

Así, el turismo está en deuda con los practicantes de la medicina que recomendaban el valor medicinal de las aguas minerales y mandaban a sus pacientes a los lugares donde se sabía que existían manantiales de aguas minerales. Más tarde, los médicos también recomendaron los baños de mar por su valor terapéutico. Aunque los balnearios y centros vacacionales junto al mar fueron visitados inicialmente por razones de salud, muy pronto se convirtieron en centros de diversión, recreación y juegos de azar, que atraían a los ricos y a quienes seguían la moda con y sin dolencias. Esta etapa del turismo ilustra que suele ser una combinación de factores y no un elemento aislado lo que determina el buen éxito o el fracaso de una empresa. Ahora se observa que los balnearios de aguas termales, aunque ya no están en los primeros lugares de la lista de los viajeros, siguen siendo atracciones turísticas. Los ejemplos en Estados Unidos son: Hot Springs en Arkansas, French Lick en Indiana y Glenwood Springs en Colorado. El mar, en especial en el "Cinturón del sol", continúa siendo un poderoso atractivo y es una de las fuerzas dominantes en el desarrollo del turismo, lo cual es evidente por el número de viajeros que van a Hawai, Florida, el Caribe y México.

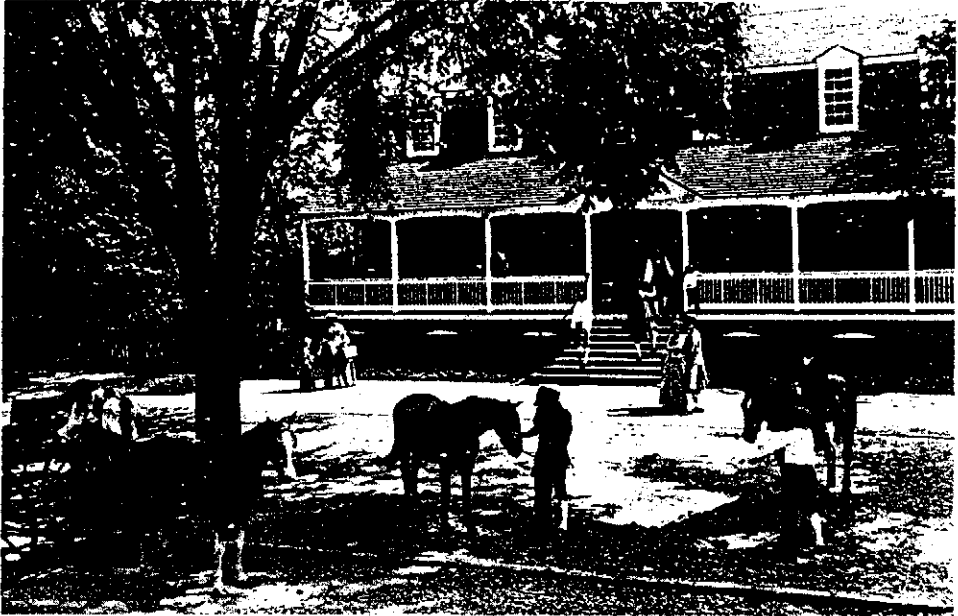
PRIMERAS REFERENCIAS ECONÓMICAS

Cuando los turistas viajaban para ver las pirámides, visitar centros vacacionales junto al mar y asistir a festivales y actos deportivos, necesitaban comida y alojamiento y pagaban dinero por estos servicios. Los comerciantes hacían lo mismo. Entonces como ahora, el impacto económico de estos desembolsos era difícil de medir, como puede apreciarse en la cita siguiente de Thomas Mun, quien en 1620 escribió en *England's Treasure by Foreign Trade*: "Todavía quedan algunas otras cosas que parecen tener una referencia en este balance, las cuales los llamados funcionarios de aduanas de Su Majestad pueden pasar por alto y no tomarlas en cuenta; principalmente, los gastos de los viajeros."²²

LOS PRIMEROS AGENTES DE VIAJES

En 1822, Robert Smart de Bristol, Inglaterra, se anunció a sí mismo como el primer agente de buques de vapor. Comenzó a hacer reservaciones para pasajeros en los vapores que iban a varios puertos del Canal de Bristol y a Dublín, Irlanda.

²²George Young, *Tourism, Blessing or Blight?* (Middlesex, England: Pelican Books), p. 1.



La visita a la Taberna de Christiana Campbell en Williamsburg, Virginia, ciudad restaurada en el estilo colonial, da una visión muy interesante de cómo eran las primeras tabernas de este tipo. Muchos asuntos políticos de la época se discutieron aquí. Se sirven alimentos a los visitantes todos los días. (Fotografía cortesía de Virginia Division of Tourism.)

En 1841, Thomas Cook comenzó a operar un tren en excursión especial de Leicester a Loughborough (en Inglaterra), un viaje de 12 millas (19 kilómetros). El 5 de julio de ese año, el tren de Cook transportó a 570 pasajeros a un precio de 1 chelín por persona el viaje redondo. Se cree que ésta fue la primera excursión en tren anunciada públicamente. Así, Cook es reconocido con justicia como el primer agente de excursiones en tren; sus esfuerzos de iniciador, a la larga, fueron copiados extensivamente en todas partes del mundo. La compañía de Cook creció con rapidez; ofreció excursiones guiadas al continente europeo y después a Estados Unidos y alrededor del globo. La empresa continúa siendo una de las organizaciones de viajes más grande del mundo.

El primer especialista en viajes individuales todo incluido (la función fundamental de los agentes de viajes) fue probablemente Thomas Bennett (1814-1898), un inglés que fungió como secretario del cónsul general británico en Oslo, Noruega. En este puesto, Bennett frecuentemente organizaba visitas individuales a lugares turísticos en Noruega para visitantes británicos notables. Por último, en 1850 abrió un negocio como "organizador de viajes" y proporcionaba a turistas individuales itinerarios, carruajes, provisiones y un "estuche de viaje". De costumbre hacía arreglos con antelación para los caballos y cuartos de hotel de sus clientes.

HISTORIA DEL TRANSPORTE

Otro elemento en la ecuación turística es el transporte. Los primeros turistas viajaban a pie, en bestias de carga, en barco o en vehículos con ruedas.

Diligencias

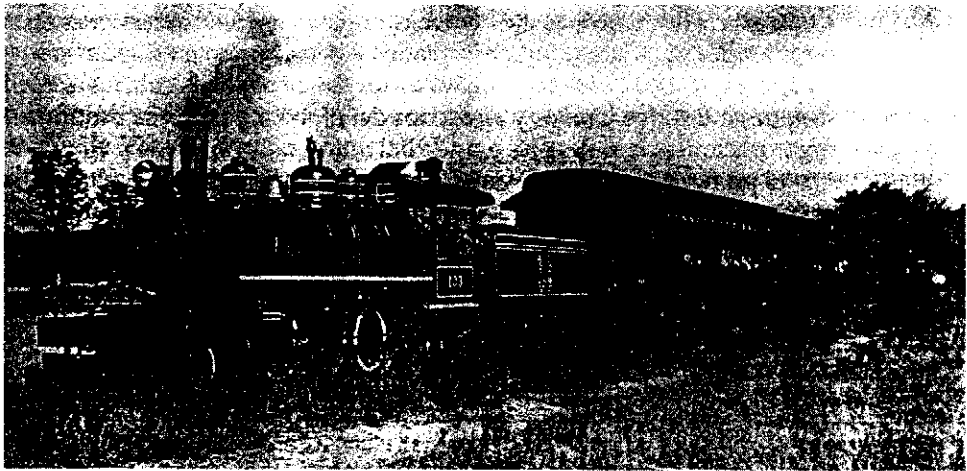
Los carruajes se inventaron en Hungría en el siglo XV y allí proporcionaban servicio regular en rutas establecidas. En el siglo XIX los viajes en carruaje se habían popularizado mucho, en especial en Gran Bretaña. El auge de la famosa taberna inglesa fue resultado de la necesidad de un alojamiento para pasar la noche de los pasajeros de la diligencia.

Viajes por agua

Los barcos del mercado recogían pasajeros así como mercancías en los canales navegables de Inglaterra desde 1772. El duque de Bridgewater comenzó tal servicio entre Manchester y el puente de Londres (cerca de Warrington). Cada barco tenía un salón para tomar café, en el que vendía refrescos la esposa del capitán. Para 1815 los barcos de vapor hacían viajes regulares en el Clyde, el Avon y el Támesis. Un cartel en 1833 anunciaba excursiones en buques desde Londres. En 1841, las excursiones en buques de vapor por el Támesis eran tan comunes que un editor publicaba un semanario titulado *Steamboat Excursion Guide*.

Viajes en tren

Los ferrocarriles se construyeron por primera vez en Inglaterra en 1825 y el transporte de pasajeros comenzó en 1830. La vía férrea recientemente tendida entre Liverpool y Manchester contaba con servicios especiales para pasajeros. Los directores de la línea no esperaban hacer mucho negocio con pasajeros, pero el tiempo probó lo contrario. La tarifa típica de sólo 1 penique por milla creó una demanda considerable de los viajes por tren, para beneplácito de las compañías ferrocarrileras. Como estas tarifas eran mucho menores que



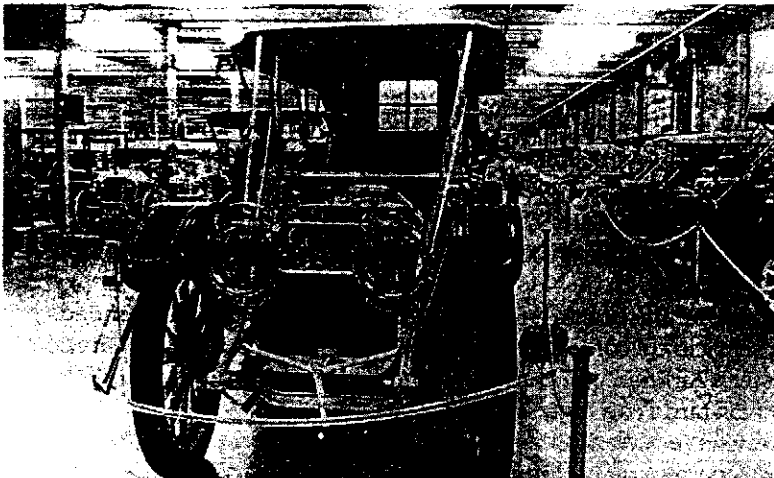
Se puede hacer un viaje en tren al viejo estilo en Connecticut, de modo que los turistas pueden experimentar esta memorable forma de transportarse. (Fotografía cortesía de Connecticut Department of Economic Development.)

las de los carruajes, los viajes por tren comenzaron a tener amplia aceptación, incluso entre personas de pocos ingresos.

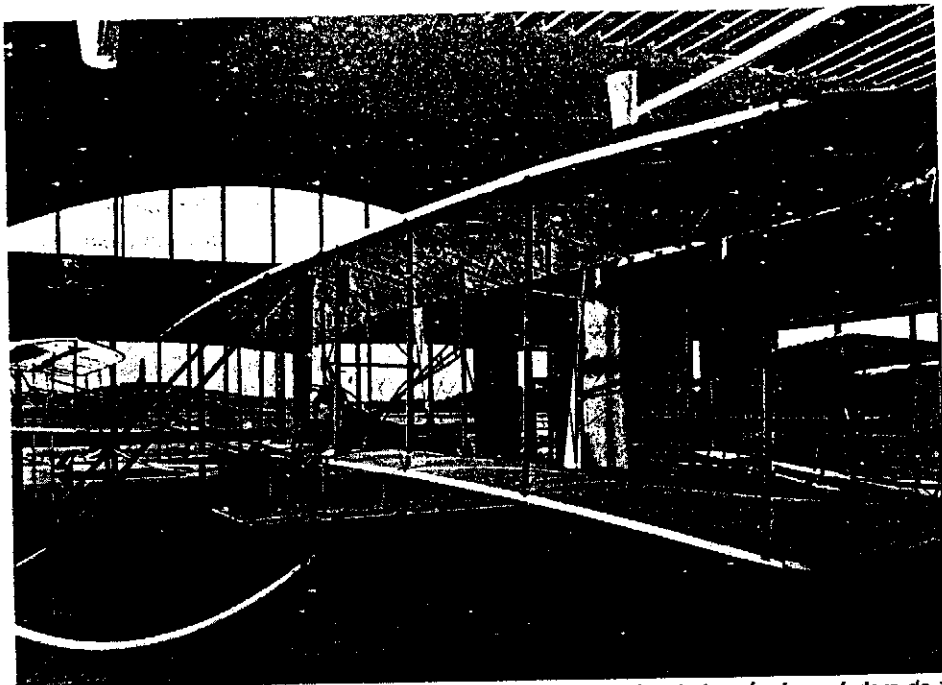
Sin embargo, los primeros viajes en tren, en Inglaterra, no carecieron de detractores. Los escritores en los órganos más poderosos de opinión pública de la época consideraban que la nueva forma de locomoción férrea era un instrumento de Satanás. Cuando se propuso tender una vía férrea de Londres a Woolrich para transportar pasajeros a una velocidad de 18 millas (29 kilómetros) por hora, un horrorizado colaborador del *Quarterly Review* escribió: "Cabría esperar que los habitantes de Woolrich salieran disparados en uno de los cohetes de rebote de Congreve, antes que ponerse a merced de una máquina así, que se desplace a tal velocidad". Otro autor consideraba que los ferrocarriles para el transporte de pasajeros eran "planes imaginarios indignos de consideración". Entre 1826 y 1840, se construyeron los primeros ferrocarriles en Estados Unidos.

Viajes en automóvil y autobús

Los automóviles entraron al mundo de los viajes en Estados Unidos cuando Henry Ford presentó su famoso modelo T en 1908. Este automóvil pequeño y relativamente barato revolucionó los viajes en el país, creando una demanda de mejores carreteras. En 1920 ya se contaba con una red de carreteras, lo cual dio lugar al actual predominio del automóvil en la industria de los viajes. En la actualidad, le corresponde al automóvil alrededor del 84 por ciento de los kilómetros recorridos entre ciudades y es el medio de transporte en aproximadamente 80 por ciento de todos los viajes. El viajero en automóvil dio lugar a los primeros patios para turistas en las décadas de 1920 y 1930, que evolucionaron hasta convertirse en los hoteles y moteles de ahora. Los autobuses también comenzaron a usarse poco después de la popularización del automóvil y siguen siendo uno de los principales medios de transporte.



Los automóviles predominan en los viajes actuales, pero al visitar el Museo del Automóvil William F. Harrah en Reno, Nevada, se tiene una idea de los viejos tiempos, cuando los carros no eran tan cómodos. (Fotografía cortesía de Reno News Bureau.)

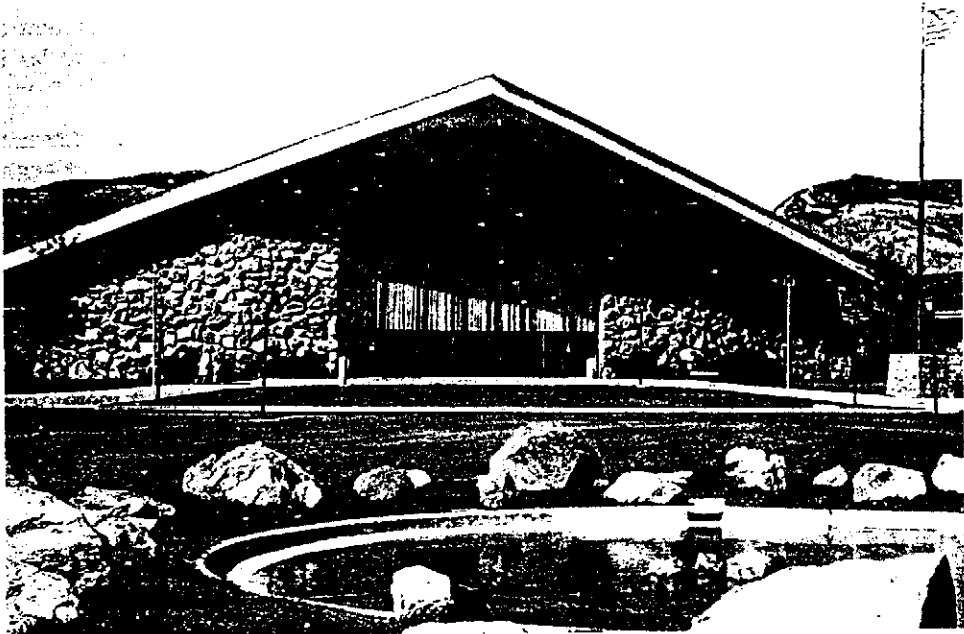


Las reproducciones en tamaño natural del planeador de 1902 y de la máquina voladora de 1903 de los hermanos Wright se localizan en el centro para visitantes del Monumento Nacional a los Hermanos Wright en Kill Devil Hills, Carolina del Norte. El primer vuelo en aeroplano con motor en el mundo tuvo lugar aquí el 17 de diciembre de 1903. (Fotografía cortesía de North Carolina Travel and Tourism Division; fotografía de Clay Nolen.)

Viajes por aire

Casi 16 años después del primer vuelo en aeroplano en Kitty Hawk, Carolina del Norte, en 1903, se inició el servicio aéreo regular en Alemania. Se trataba de la ruta Berlín-Leipzig-Weimar y el transportista llegó a ser conocido después como Deutsche Lufthansa. Ahora Lufthansa es una de las grandes líneas aéreas internacionales. El primer pasajero transatlántico fue Charles A. Levine, quien voló con Clarence Chamberlin sin hacer escalas de Nueva York a Alemania. El avión hizo un aterrizaje forzoso a 190 kilómetros de Berlín, su destino, a donde llegaron el 7 de junio de 1927. Esto sucedió poco después del histórico vuelo solitario de Charles Lindbergh de Nueva York a París.

La primera línea aérea estadounidense, Varney Airlines, fue fundada en 1926 y proporcionaba servicio de correo regular. Sin embargo, esta aerolínea apareció sólo 11 días antes que Western Airlines, que comenzó a dar servicio el 17 de abril de 1926. Varney Airlines se fusionó más tarde con otras tres líneas para formar United Airlines. El primero de abril de 1927, Western se fusionó con Delta Airlines. Al principio, sólo transportaban a un pasajero aparte del correo, si las limitaciones de peso lo permitían. La primera ruta de correo internacional fue de Pan American Airways de Key West, Florida, a La Habana, Cuba, el 28 de octubre de 1927. Pan Am hizo el primer vuelo de pasajeros en la misma ruta el 16 de enero de 1928. El viaje duró 1 hora 10 minutos y la tarifa fue de 50 dólares el viaje sencillo.



El Centro Histórico Buffalo Bill en Cody, Wyoming, es un buen ejemplo de cómo capturar hechos históricos importantes en un ambiente atractivo. (Fotografía cortesía de Wyoming Travel Commission.)

Las diversas líneas aéreas estadounidenses ampliaron gradualmente sus servicios a más ciudades y destinos internacionales. Durante la Segunda guerra mundial, su equipo y la mayoría de su personal fue destinado al servicio bélico. La creación del DC-3 y del Clipper transoceánico Boeing 314A a comienzos de la década de 1940, estableció el tránsito de pasajeros pagado y dio lugar a una mayor aceptación de los viajes por aire. El motor de reacción, inventado en Inglaterra por Frank Whittle, se usó en aviones militares como el B-52. El primer avión de motor de reacción comercial estadounidense fue el Boeing 707. El primer vuelo transcontinental en avión de motor de reacción en Estados Unidos fue operado por American Airlines el 25 de enero de 1959, de Los Ángeles a la ciudad de Nueva York y la era del avión de motor de reacción "jumbo" comenzó en enero de 1970, cuando Pan American World Airways transportó a 352 pasajeros de Nueva York a Londres usando el nuevo equipo del Boeing 747.

Por su velocidad, comodidad y seguridad, los viajes en avión son el medio de transporte público dominante en la actualidad, medido en ingresos por pasajero por milla (un pasajero que pague la tarifa, transportado a una milla).

ALOJAMIENTO

Los primeros cuartos de huéspedes eran parte de viviendas privadas y a los viajeros se les albergaba como a miembros de la familia. En el Medio Oriente y en el Oriente, las caravanas y las posadas se remontan a la antigüedad. En épocas más modernas, primero las diligencias y después los ferrocarriles, barcos de vapor, el automóvil, el autobús y el avión ampliaron la necesidad de alojamientos adecuados. El ferrocarril dio lugar al hotel del centro de la ciudad,

el automóvil y el autobús al motel y el avión al auge de alojamientos dentro o cerca de los aeropuertos. Albergar, alimentar y divertir a los viajeros es una de las industrias más importantes del mundo.

CRONOLOGÍAS DE LOS VIAJES

Aquí hay dos cronologías de viajes: 1) una cronología de las migraciones antiguas, los primeros exploradores y los grandes viajeros, y 2) una cronología de organizadores de viajes, sus negocios y sus proveedores. Los viajeros y exploradores seleccionados no sólo hicieron viajes notablemente largos y difíciles a lugares poco conocidos (y a menudo equivocados), también escribieron descripciones vívidas o tenían escribas que las hicieron por ellos. Algunas veces sus penalidades fueron increíblemente difíciles, a menudo peligrosas y en ocasiones, fatales.

Los cómodos y placenteros recursos para viajar de ahora son un verdadero tributo al progreso de la tecnología, el diseño y la ingeniería actuales.

Cronología de las migraciones de la Antigüedad, los primeros exploradores y los grandes viajeros

hace 1 millón de años	El <i>Homo erectus</i> aparece en el este y sur de África; hace vastas migraciones al norte del Medio Oriente y Asia.
hace 350 000 años	El primer <i>Homo sapiens</i> evoluciona del <i>H. erectus</i> ; habita en África, Europa y Asia.
hace 50 000-30 000 años	El hombre moderno desde el punto de vista anatómico, <i>H. sapiens</i> , evoluciona y se extiende hacia Australia desde el sudeste de Asia y hacia el noreste de Asia.
hace 15 000 años	La gente del Paleolítico superior cruza hacia las latitudes boreales del Nuevo Mundo desde el noreste de Asia por un puente de tierra.
A.C.	
4000	Los sumerios (Mesopotamia-Babilonia) inventan la moneda, la escritura cuneiforme y la rueda; también el concepto de una guía de excursión.
2000-332	Los fenicios inician el comercio marítimo y la navegación en toda el área del mar Mediterráneo. Es posible que navegaran hasta las islas británicas y probablemente a lo largo de la costa occidental de África y a las Azores.
1501-1481	La reina Hatshepsut hace el viaje de Egipto a las tierras de Punt; se cree que a un área a lo largo de la costa oriental de África.
336-323	Alejandro el Grande conduce a su ejército desde Grecia hasta Asia, cruza las montañas Indu Kush (área de Afganistán-Kashmir), y hasta el río Indo.
D.C.	
500	Los polinesios de las islas Sociedad navegan hasta Hawai, a una distancia de más de 3 200 kilómetros.

- 800-1100 Los vikingos establecen comercio y exploran Islandia, Groenlandia y la costa de América del Norte.
- 1271-1295 Marco Polo, un mercader veneciano, viaja a Persia, Tibet, el desierto de Gobi, Burma, Siam, Java, Sumatra, India, Ceilán, el ártico siberiano y otros lugares.
- 1325-1354 Ibn Battuta, el "Marco Polo del Islam", un marroquí, hace seis peregrinaciones a La Meca; también visita India, China, España y Tombuctú en África.
- 1492-1502 Cristóbal Colón explora el Nuevo Mundo, incluidas las Bahamas, Cuba, Jamaica, América Central y la costa norte de América del Sur.
- 1497 John Cabot, un navegante italiano, zarpa de Bristol, Inglaterra, descubre América del Norte en un punto conocido ahora como Nueva Escocia.
- 1513 Vasco Núñez de Balboa, un explorador español, descubre el océano Pacífico.
- 1519 Fernando de Magallanes zarpa de España hacia el oeste para circunnavegar el planeta. Fue asesinado en Filipinas, pero parte de su tripulación completó el viaje de circunnavegación.
- 1540-1541 Francisco Vázquez de Coronado, un explorador español, busca oro, plata y piedras preciosas (sin buen resultado) en lo que hoy es Arizona, Nuevo México, Texas, Oklahoma y otras zonas del suroeste de Estados Unidos.
- 1602 Bartholomew Gosnold, explorador y colonizador inglés, navega en la costa este de (ahora) Estados Unidos, de Maine a la bahía de Narragansett; descubre y da nombre a Cape Cod. En 1606, su barco transportó a algunos de los primeros colonos a Virginia.
- 1768-1780 James Cook, un oficial de la armada inglesa, explora la costa noreste de América del Norte y en el Pacífico descubre Nueva Caledonia, Nueva Zelandia, Australia y Hawai. Fue asesinado en Hawai.
- 1784-1808 Alexander Mackenzie, un escocés, hace la primera exploración por tierra a lo largo de América del Norte, al norte de México; descubre el río que lleva su nombre, el cual desemboca en el océano Ártico y en el río Fraser, que desemboca en el Pacífico.
- 1804-1806 Meriwether Lewis y William Clark, estadounidenses, conducen una expedición que inauguró el oeste norteamericano, descubrieron el río Columbia y viajaron hacia la costa del Pacífico.
- 1860-1863 John H. Speke, inglés, descubre el origen del río Nilo para ser el Nilo victoriano que mana de las cataratas Ripon, que nacen en la orilla norte del lago Victoria.
- 1925-1934 William Beebe, explorador e investigador submarino estadounidense, inventa la "baticsfera" y se sumerge a 925 metros en la costa de las Bermudas.
- 1951-1955 Elizabeth Marshall Thomas, estadounidense, explora el desierto de Kalahari en África central.
- 1969 Neil Armstrong, Edwin Aldrin, hijo, y Michael Collins, astronautas estadounidenses, hacen el primer viaje a la Luna en el

vehículo espacial *Saturno V*. Primero Armstrong y después Aldrin salieron del módulo lunar a la superficie de la Luna. Collins permanece al mando del módulo de control y de servicio, el cual se une más tarde con el módulo lunar para regresar a la Tierra.

Cronología de organizadores de viajes, sus negocios, medios de transporte, equipo y proveedores

	A.C.	
2000		Grandes posadas se establecieron en el Cercano Oriente y Oriente. Ubicadas en la ruta de las caravanas, satisfacían las necesidades de descanso durante la noche de los viajeros y mercaderes y de sus burros y camellos. Esas gentes viajaban en grupos para ayudarse y defenderse mutuamente.
776		Los griegos inician los viajes a los Juegos Olímpicos. Posteriormente, los juegos se celebraron cada cuatro años.
	D.C.	
500-1450		Durante la Edad Media en Europa, una partida real en territorio desconocido envía a un "precursor" para reconocer la mejor ruta, encontrar alojamiento y comida, para regresar después y guiar al grupo.
1605		Se instauro el uso del coche de alquiler en Londres.
1801		Richard Trevithick, en Inglaterra, perfecciona una locomotora de vapor capaz de jalar vagones pesados.
1815		John L. McAdam y Thomas Telford, ingleses, inventan los caminos transitables en todo tiempo, posteriormente con una capa bituminosa.
1822		Robert Smart de Bristol, Inglaterra, comienza a vender boletos a los pasajeros de los barcos de vapor que zarpan con rumbo a Irlanda.
1826-1840		Comienza el servicio de ferrocarril en Estados Unidos, primero se transportan minerales como el carbón y después, pasajeros.
1829		Se inaugura Tremont House, el primer hotel "moderno".
1830		Primeros pasajeros transportados en tren en Inglaterra.
1838		Stendhal, el seudónimo de Henri-Marie Boyle de Francia, escribe <i>Les mémoires d'un touriste</i> , que se considera la primera publicación divulgada en la que se usa la palabra francesa <i>tourist</i> .
1841		Thomas Cook organiza una excursión especial en tren con 570 pasajeros, de Leicester a Loughborough, Inglaterra; un viaje de 19 kilómetros aproximadamente.
1850		Thomas Bennett, secretario del cónsul general británico en Oslo, Noruega, pone un negocio de "organizador de viajes" como actividad incidental. Proporciona itinerarios de viajes de placer individuales y otros servicios.

- 1873 La compañía American Express se crea al unirse la American Express Company original, formada en 1850, con la Wells-Fargo Company, fundada en 1852.
- 1902 La Asociación automovilística estadounidense (*American Automobile Association, AAA*) se funda en Chicago.
- 1903 Wilbur y Orville Wright hacen el primer vuelo con buen éxito en aeroplano con motor de gasolina en Kitty Hawk, Carolina del Norte.
- 1908 Henry Ford presenta el famoso automóvil modelo T.
- 1918 Deutsche Lufthansa proporciona el primer servicio con horario para pasajeros de avión de Berlín a Leipzig y Weimer.
- 1920 Se inicia un gran progreso en el sistema de carreteras de Estados Unidos.
- 1926 Varney Airlines y Western Airlines son las primeras aerolíneas en Estados Unidos.
- 1927 Charles A. Lindbergh vuela solo, sin escalas, de Nueva York a París.
- 1927 Charles A. Levine se convirtió en el primer pasajero trasatlántico al volar de Nueva York a cerca de 190 kilómetros de Berlín, su lugar de destino, por un aterrizaje forzoso.
- 1927 Pan American Airways hace su primer vuelo de correo comercial, internacional, de Key West, Florida, a La Habana, Cuba.
- 1928 Pan Am hace su primer vuelo con pasajeros en la misma ruta.
- 1931 La Sociedad americana de agentes de barcos de vapor se funda en Nueva York.
- 1936 La Asociación de transporte aéreo (*Air Transport Association, ATA*) se forma en Chicago.
- 1939 Frank Whittle, inglés, construye el primer motor de reacción capaz de dar energía a un avión de tamaño natural.
- 1944 La Sociedad americana de agentes de viajes (*American Society of Travel Agents, ASTA*) se funda a partir de la Sociedad americana de agentes de barcos de vapor.
- 1951 Se funda la Asociación de viajes del Pacífico y Asia (*Pacific Asia Travel Association, PATA*) en Honolulu, Hawai.
- 1952 El Congreso de Estados Unidos crea el Sistema nacional de autopistas interestatales.
- 1954 En Gran Bretaña se fabrica el Comet, el primer avión de motor de reacción para pasajeros.
- 1958 Boeing Commercial Airplane Company produce el B-707, el primer avión comercial de motor de reacción fabricado en Estados Unidos.
- 1959 American Airlines hace el primer vuelo transcontinental en B-707 de Los Ángeles a Nueva York.
- 1961 El Congreso de Estados Unidos crea el Servicio de viajes de Estados Unidos, ahora la Administración de turismo y viajes de Estados Unidos (*U.S. Travel and Tourism Administration, USTTA*).

1964	American Airlines inaugura el sistema de reservaciones computarizado SABRE.
1970	Pan American World Airways vuela su primer avión de motor de reacción "jumbo" Boeing 747 con 352 pasajeros de Nueva York a Londres.
1978	British Airways y Air France comienzan el servicio de pasajeros en el avión supersónico Concorde.
1994	La "era de los viajes", en la que el viaje más complicado puede ser planeado y dispuesto con una sola llamada telefónica del viajero; puede abarcar a varias aerolíneas, un viaje en crucero, excursiones turísticas, la renta de un automóvil local, otros servicios en tierra y diversiones (todo reservado mediante impresionantes sistemas de reservación computarizados en todo el mundo); todo el viaje, excepto los imprevistos, se puede pagar con una sola tarjeta de crédito.
1994	Se inaugura el ferrocarril submarino "Chunnel", que hace un recorrido bajo el Canal Inglés entre Inglaterra y Francia.

RESUMEN

Los primeros exploradores, comerciantes y transportistas sentaron las bases en las que se apoya la era moderna de los viajes. Las necesidades humanas para preparar viajes y facilitar los movimientos han cambiado con el tiempo. La construcción de caminos, vehículos y barcos y el suministro de alojamiento nocturno se remontan a la antigüedad. Los valientes exploradores que investigaron lo desconocido pusieron al alcance de sus contemporáneos el conocimiento de cómo era el mundo en realidad.

A lo largo de los siglos, los inventos como el reloj de arena para medir el tiempo, el cordel de la corredera para medir la distancia y el compás para estimar la dirección, hicieron posible la exploración marítima con buen éxito. Los caminos de la Persia antigua y los del Imperio Romano se usaron para explorar, con fines militares, para transportar los tributos y para viajes de placer y la recreación.

Los inventos posteriores como mejores caminos, diligencias, ferrocarril de pasajeros, barcos de pasajeros, automóviles, autobuses y aviones, constituyeron medios de viaje cada vez más veloces y agradables. Los hoteles y posadas fueron más adecuados y cómodos, con la utilidad adicional de ubicación, servicios y mobiliario.

Sin embargo, las condiciones para un turismo siempre en expansión son un poco diferentes ahora de lo que eran en tiempos de los romanos. El turismo florecerá si los viajeros probables están convencidos de que estarán seguros y cómodos y satisfechos de su viaje. Cuando declinó el Imperio Romano, declinó el turismo. La clase rica se redujo, los caminos se deterioraron y los campos se plagaron de bandidos y truhanes. Ahora, las guerras, el desasosiego y el terrorismo perjudican de la misma manera al turismo. Paz, prosperidad, mercadeo real y costos de viaje razonables siguen siendo los ingredientes esenciales necesarios para el crecimiento universal de los viajes.

Conceptos importantes

agentes de viajes	mundo clásico
alojamiento	Oceanía
American Express	Pan American Airways
atracciones turísticas	primeros barcos
diligencias	primeros caminos
Edad Media	romanos
egipcios	sumerios
estadunidenses	Thomas Bennett
europesos	Thomas Cook
fenicios	viajes en automóvil
Gran excursión	viajes en tren
griegos	viajes por agua
inicios	viajes por aire
Juegos Olímpicos	

Para repaso y análisis

1. ¿Qué valor tiene aprender las bases de la larga historia del turismo?
2. ¿Tienen los viajeros actuales motivos e intereses similares a los de los viajeros que vivieron durante la Edad Clásica?
3. ¿Cuáles fueron los principales estímulos para viajar de exploradores marítimos tan antiguos como Colón, Cabot, Balboa, Magallanes y Gosnold?
4. Dé algunos ejemplos de cómo trabajaban los guías de turismo antiguos. ¿Por qué eran tan importantes? ¿Sus funciones son las mismas ahora? ¿Su código ético? (Al hacer el análisis, incluya escoltas de viaje.)
5. Describa las semejanzas que existen entre el turismo en la época romana y el actual.
6. ¿Por qué sobreviven los Juegos Olímpicos desde 776 a.C.?
7. ¿Qué efecto tiene el conocimiento de idiomas extranjeros de un viajero internacional en la década de 1990?
8. ¿Puede cambiarse la moneda propia por la de cualquier otro país?
9. ¿Son de veras importantes los museos, catedrales y galerías de arte para la mayoría de los visitantes? Mencione algunos ejemplos sobresalientes.
10. ¿Qué tan importantes eran los motivos religiosos en los primeros viajes? ¿Existen todavía? Dé ejemplos.
11. Las residencias religiosas antiguas como iglesias y monasterios a menudo hospedaban a los viajeros. Dé las razones de ello.
12. ¿Cuáles, si los hay, fueron los efectos de los escritos de Marco Polo en el aumento de los viajes entre los europeos durante el Renacimiento (siglos XIV a XVI)?
13. Específicamente, ¿por qué los viajes en tren reemplazaron a aquellos en diligencia?
14. ¿Son todavía importantes la salud y los tratamientos médicos como motivos de viaje?
15. Describa las atracciones turísticas de la Antigüedad. ¿Qué tan importantes son ahora?
16. ¿Por qué los viajes por aire se convirtieron en el principal medio para los viajes de distancias largas y medianas?

17. ¿Quién fue el primer agente de viajes y qué servicios proporcionaba? ¿Quién el primer agente de pasajeros de ferrocarril? ¿El primer operador turístico? ¿Quién el agente de barcos de vapor?
18. ¿Cómo han ayudado los sistemas de reservaciones computarizados a las agencias de viajes y a los viajeros?
19. ¿Cómo será viajar dentro de 20 años?

Bibliografía seleccionada

- Belasco, Warren James. *Americans on the Road: From Autocamp to Motel, 1920-1945*. Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Burkut, A.J., and S. Medlik. *Historical Development of Tourism*. Aix-en-Provence, France: Centre des Hautes Études Touristiques.
- Casson, Lionel. *Travel in the Ancient World*. London: George Allen & Unwin.
- Fagan, Brian M. *The Great Journey: The Peopling of Ancient America*. New York: Thames and Hudson.
- Friedheim, Eric. *Travel Agents: From Caravans and Clippers to the Concorde*. New York: Travel Agent Magazine Books.
- Gee, Chuck Y., and Matt Lurie, eds. *The Story of the Pacific Asia Travel Association*. San Francisco: Pacific Asia Travel Association.
- Jakle, John A. *The Tourist: Travel in the Twentieth Century North America*. Lincoln, Nebr.: University of Nebraska Press.
- Lerner, Judith. "Traveling When the World Was Flat." *The Travel Agent Magazine*, pp. 26-29.
- Lewin, Roger. *In the Age of Mankind: A Smithsonian Book of Human Evolution*. Washington, D.C.: Smithsonian Books.
- McIntosh, Robert W. "Early Tourism Education in the United States." *Journal of Tourism Studies*, Vol. 3, No. 1, pp. 2-7.
- National Geographic. *Into the Unknown: The Story of Exploration*. Washington, D.C.: The National Geographic Society.
- National Geographic. *Peoples and Places of the Past: The National Geographic Illustrated Cultural Atlas of the Ancient World*. Washington, D.C.: National Geographic Society.
- Rae, W. Fraser. *The Business of Travel: Fifty Years' Record of Progress*. London: Thomas Cook & Son.
- Rinschede, Gisbert. "Form of Religious Tourism." *Annals of Tourism Research*, Vol. 19, No. 1, pp. 57-67.
- Robinson, H. A. *A Geography of Tourism*. London: Macdonald and Evans.
- Rugoff, Milton. *The Great Travelers*. New York: Simon and Schuster.
- Towner, John. "Approaches to Tourism History." *Annals of Tourism Research*, Vol. 15, No. 1, pp. 47-62.
- Towner, John. "The Grand Tour: A Key Phase in the History of Tourism." *Annals of Tourism Research*, Vol. 12, No. 3, pp. 297-333.
- Towner, John. "The Grand Tour: Sources and a Methodology for an Historical Study of Tourism." *Tourism Management*, Vol. 5, No. 3, pp. 215-222.
- Towner, John, and Geoffrey Wall. "History and Tourism." *Annals of Tourism Research*, Vol. 18, No. 1, pp. 71-84.
- Van Doren, Carlton S. "Pan Am's Legacy to World Tourism." *Journal of Travel Research*, Vol. 32, No. 1, pp. 3-12.