

## **PRESENTACIÓN**

---

En ese afán que desde su nacimiento la revista *Historia Contemporánea* siempre ha demostrado por estar al día en las últimas tendencias historiográficas y por mantener vivo el debate más candente sobre determinados aspectos de nuestra historia, se ha considerado oportuno presentar un número dedicado a la historia del turismo en Europa en los siglos XIX y XX. Más aún cuando esta joven tendencia historiográfica está poco a poco tomando más fuerza. Sin duda, el hecho de que el XIII Economic History Congress, celebrado en Buenos Aires en julio de 2002, contara con una sesión dedicada a este tema puede dar buena idea de ello. Pero no sólo eso, ya que habría que señalar igualmente la reunión previa a este congreso celebrada en Sion (Suiza) en febrero de 2001 o el congreso internacional «Tourism: environments, conflicts and histories», desarrollado en Preston (Inglaterra) en junio de 2001, estando ya anunciado sendos eventos de estas características («Tourisms and Histories: Representations and Experiences» y «Turismo, espacio y ciudad a partir del s. XIX») para junio y julio de 2003 en Preston y Montevideo, respectivamente. Es más, la reciente creación (septiembre de 2002) de la Comisión Internacional para la Historia del Viaje y del Turismo, afiliada a la Comisión Internacional para las Ciencias Históricas, pone de manifiesto de forma clara la actual relevancia de este tema de investigación. Por consiguiente, atrás han quedado esos tiempos en los que se consideraba que hacer historia sería se circunscribía únicamente a la historia política. Poco a poco, nuevos temas, como éste que nos ocupa, van ganado importancia en nuestra historiografía, aunque todavía nos quede mucho camino por recorrer.

Tal como ha señalado uno de los grandes especialistas de este tema y colaborador de este número, el profesor Marc Boyer, el turismo es

algo inventado y, en principio, la palabra turista deriva de «tour», de ese Gran Tour que los aristócratas británicos realizaban por Europa occidental como complemento de su educación. Inicialmente, por lo tanto, la palabra turista haría referencia a ese grupo de ingleses ricos y curiosos. Por supuesto, los motivos que los hombres han tenido para desplazarse a lo largo de la historia son muy distintos, de forma que el primer problema con el que nos encontramos a la hora de abordar este tema es meramente conceptual. ¿Cómo definir el turismo?, ¿a quién denominar turista?, ¿a qué calificar turismo de masas? son preguntas que los historiadores y los especialistas del turismo no están aún en condiciones de responder. De hecho, y como se verá a lo largo de los trabajos aquí reunidos, los posicionamientos de los distintos autores no son unánimes. Todo lo cual pone de relieve la gran labor que aún queda por hacer para llegar a un consenso mínimo a la hora de establecer ciertas definiciones. Tarea nada fácil, por otro lado, dada la interdisciplinariedad que el estudio de un fenómeno tan complejo como el turismo suscita y dada la escasez de datos existentes para el período anterior a la Segunda Guerra Mundial.

Las interpretaciones son tan variadas que no resulta extraño que los historiadores no se pongan de acuerdo en los propios orígenes del turismo, si bien nosotros, en este número, hemos optado por tratar el turismo europeo de los siglos XIX y XX, al estar estrechamente ligado al propio desarrollo del capitalismo. Boyer ha insistido, sin embargo, en la idea de una Revolución Turística contemporánea o simultánea, nunca hija, de la Revolución Industrial. Una revolución protagonizada una vez más por los británicos y teniendo como epicentro la ciudad termal de Bath. Con independencia de que se pueda o no estar de acuerdo con esta interpretación, lo cierto es que desde principios del siglo XIX el fenómeno turístico fue adquiriendo cada vez más importancia, tanto desde el punto de vista socio-cultural como económico. En efecto, la expansión capitalista que se vivió en Europa occidental durante ese siglo, como consecuencia de la consolidación y expansión de la industrialización, favoreció a su vez el desarrollo del sector terciario, dentro del cual hay que situar la actividad turística. La toma de las aguas, tanto en vaso como en baño, precisaba de unas infraestructuras que requerían, a su vez, de fuertes inversiones. En algunos casos, como sucedió en Cantabria, la crisis que el comercio de tipo colonial experimentó a mediados del siglo XIX hizo pensar en nuevas formas de inversión, entre ellas el turismo.

Con todo, no podemos entender la expansión turística de esa centuria sin tener en cuenta los avances que se produjeron en la medicina

y en la química ya desde el siglo XVIII. Ese racionalismo que impregnó la vida cultural del 1700 favoreció la expansión de las ciencias experimentales frente a las especulativas. Dentro de la medicina la hidrología fue adquiriendo cada vez mayor relevancia y la química contribuyó a ello mediante los análisis de las aguas. Fue entonces cuando se produjo una auténtica revalorización de las aguas. Y no sólo de las minerales, sino también de las marinas. Esas ideas románticas del reencuentro con la Naturaleza de principios del siglo XIX contribuyeron también a esa revalorización de las aguas, de manera que ese «territorio del vacío» que producía miedo y repugnancia cual era el mar, según Alain Corbin, empezó a ser visto de manera totalmente diferente.

Existe, por lo tanto, una vertiente socio-cultural en el desarrollo turístico que resulta evidente. Si en un primer momento se acudía a estos centros por motivos fundamentalmente de salud, con el paso del tiempo, y a medida que la medicina fue consiguiendo nuevos progresos, las propiedades curativas de las aguas quedaron en entredicho. A partir de entonces la diversión, el ocio y el deporte empezaron a jugar un papel esencial en el desarrollo de los núcleos turísticos. Es más, la propia clientela fue poco a poco cambiando, en la medida en que la práctica turística fue afectando a más capas de la sociedad. En este sentido, el turismo conlleva necesariamente modas y llegada de corrientes externas, así como intercambio cultural y descubrimiento o conocimiento del otro, fenómeno que, en la medida en que su práctica se generaliza, afecta a un mayor número de personas.

Ahora bien, para el desarrollo turístico no ha valido únicamente con la existencia del recurso y su misma puesta en explotación. Ha sido necesario igualmente contar con unos buenos medios de transporte que acercaran a los visitantes a los balnearios, a las playas o a las montañas. En el siglo XIX la importancia del ferrocarril resulta a todas luces evidente. Primero de vía ancha y después de vía estrecha, los trenes contribuyeron de manera formidable a facilitar los accesos a los centros de baños de la época. Incluso, los trenes de montaña suizos o pirenaicos jugaron un papel fundamental a la hora de acceder a estas estaciones termales o deportivas. A finales de esa misma centuria la bicicleta surgió como un destacado medio de locomoción para distancias cortas, ya que proporcionaba una gran independencia respecto de los horarios e itinerarios fijos de los ferrocarriles. Además, pronto fue concebida como un elemento más de recreo, favoreciendo las excursiones y las comidas al aire libre. En este sentido, la aparición del automóvil fue un paso decisivo. La libertad e independencia que proporciona supusieron

un paso adelante dentro del propio desarrollo turístico. Ya no era necesario permanecer en un único lugar, pudiéndose visitar distintos sitios en un determinado lapso de tiempo, surgiendo así las rutas turísticas. No obstante, las largas distancias constituían aún un problema, superado gracias al avión. Con este nuevo medio de transporte, tan característico de la segunda mitad del siglo xx, el visitante ha conseguido desplazarse en tiempo breve hasta lugares hasta entonces reservados a una minúscula minoría de la sociedad.

En cualquier caso, el turismo desde sus orígenes hasta hoy en día ha experimentado importantes transformaciones, de manera que, tomando prestada esa conocida expresión de Sydney Pollard para definir la revolución industrial, podemos calificarlo como de «conquista pacífica», ya que inicialmente fue practicado únicamente por una minoría, extendiéndose poco a poco a cada vez más capas de la sociedad. En efecto, ya hemos dicho que el Gran Tour lo realizaban únicamente los aristócratas ingleses, moda trasladada posteriormente a los nobles continentales. Desde finales del siglo xviii reyes, príncipes, aristócratas y grandes burgueses empezaron a tomar las aguas tanto en los balnearios como en las playas frías del norte. Poco a poco esta capa acomodada de la sociedad fue anchándose, de suerte que un mayor número de burgueses se sumó a la práctica del turismo. Su generalización a amplios sectores de la sociedad se produjo a partir de los años treinta y, sobre todo, tras la Segunda Guerra Mundial, gracias a la fórmula de las vacaciones pagadas y a la aparición de los paquetes vacacionales. Tanto la clientela como el producto poco tenían que ver ya con el turismo elitista de principios del siglo xix. Se podría hablar de una popularización del turismo y, por consiguiente, de esa «conquista pacífica» mencionada.

La mayor parte de estas cuestiones aquí planteadas van a ser tratadas, con más o menos intensidad, por los distintos autores que colaboran en este número. Así, el artículo de Marc Boyer pretende dar una visión general y servir de contexto para el resto de trabajos aquí presentados, al ofrecernos un panorama de lo que ha sido la historia del turismo europeo desde el Gran Tour hasta nuestros días. Un texto que viene a completarse con el de Bertram Gordon, quien pone sobre la mesa el debate que suscita el término «turismo de masas», enlazando perfectamente con esa dificultad de definiciones más arriba comentada. Otra contribución en la que subyace igualmente el problema terminológico mencionado es la de Dominique Jarrassé, quien estudia el papel desempeñado por el termalismo en el desarrollo del turismo en el siglo xix. Por su parte, insistiendo en la trascendencia de los ferro-

carriles en el desarrollo turístico sobresale el trabajo de Andrea Giuntini, quien toma como modelo de análisis el caso de Italia entre mediados del siglo XIX y los años treinta del siglo XX. Ahora bien, junto a unos medios de transporte adecuados, hay que señalar que, en algunos casos, la presencia regia contribuyó de manera fundamental a la consolidación y expansión de un determinado centro balneario. Así, al menos, lo pone de manifiesto el caso de Biarritz, estudiado por el profesor Pierre Laborde. Tampoco se han descuidado aquí algunos modelos nacionales que, por sus características, se han considerado de especial interés. Son los casos, por ejemplo, de Gran Bretaña y Suiza, analizados por John Walton y Laurent Tissot, respectivamente. Por supuesto, el caso español no podía pasar desapercibido, más aún cuando España es una de las grandes potencias turísticas del momento. Así, son cuatro los trabajos que se presentan. Por un lado, Carlos Larrinaga y Rafael Vallejo Pousada, respectivamente, se ocupan de dar una visión general de la historia del turismo de los siglos XIX y XX; por otro, Carmelo Pellejero analiza la política turística en la España del siglo XX. Por último, José M.<sup>a</sup> Beascoechea estudia la realidad de Bilbao y de las playas vizcaínas en la segunda mitad del siglo XIX, haciendo especial hincapié en la estrecha relación existente entre el desarrollo turístico y el urbanismo en determinadas poblaciones, como es el caso de Getxo.

Por lo demás, y como suele ser habitual, el número se completa con una sección dedicada a investigaciones diversas, pudiendo contar en esta ocasión con cuatro artículos de carácter bien distinto, pero todos ellos de sumo interés. En efecto, Roberto Ceamanos nos presenta un trabajo de historiografía propiamente dicho, analizando la influencia que la revista *Le Mouvement Social* ha tenido en los historiadores españoles. Por su parte, Ander Delgado analiza el contexto internacional existente en los primeros momentos del nacionalismo vasco, deteniéndose especialmente en la política británica de los años interseculares y en el denominado «Home Rule Bill» irlandés. Finalmente, los otros dos trabajos restantes, de Alexandre Fernandez y J. Víctor Arroyo, respectivamente, sí presentan algunas características comunes. Ambos artículos se mueven en el campo de la historia económica, manejan una cronología semejante y, geográficamente, se refieren a Bilbao, aunque en el caso de A. Fernandez se trate de una comparación de los servicios urbanos de gas y electricidad con la ciudad de Burdeos. J. V. Arroyo, sin embargo, se ha centrado en un tema tan interesante como es el papel que llegó a desempeñar la banca bilbaína en el proceso de industrialización de Vizcaya en sus primeras fases.

Por lo tanto, y a tenor de lo expuesto, estimamos que el conjunto de artículos seleccionados presenta una calidad innegable y que, en consecuencia, pueden resultar de gran utilidad para nuestros lectores en general y para los investigadores en particular.

Carlos LARRINAGA