

ography, constructing a narrative around the dialectical interaction between the temporal and the spatial. There, technology is not fetishized but presented as part of a socially constructed system in which, Downey argues, individual technologies are conceived “not in isolation from each other, but together in the service of larger goals” (p. 6). Theoretically grounded in the fertile Marxist geographical tradition of David Harvey (heavily influenced by Henri Lefebvre), in which time and space are viewed as human constructions, *Telegraph Messenger Boys* provides an original and valuable approach of particular relevance to labour scholars in the field of transport and communications.

Downey’s starting point is a nineteenth-century world in which space was annihilated by time but also time was annihilated by space. The development of (almost instantaneous) communication re-oriented temporal relations, helping create, as William Cronin points out in *Nature’s Metropolis*, the futures markets of Chicago. But spatial relations were also affected, with the built environments of cities becoming re-ordered as thousands of workers operated together in close proximity. Of course, the speed with which such re-ordering took place varied greatly: New York was not the same as rural Appalachia. Indeed, a key backdrop to the book is the nature of uneven geography in the capitalist landscape.

Messenger boys step fascinatingly into this world as go-betweens, with transient identities that enable them to navigate both the physical and metaphorical boundaries of the information economy. According to Downey they move between the “seen and the unseen, the indoor and the outdoor, the virtual and the physical, the child and the adult, the entrepreneur and the employee, the public and the private, the local and the global” (p. 14). These are common topics in human geography, but Downey crafts them into a diligent historical analysis that carefully and painstakingly reconstructs the minutiae of the messenger-boy world. Using a wide variety of sources (company records and news-

letters, local newspapers, novels, advertisements and trade magazines), Downey begins in the 1840s with the construction of the first telegraph line between Washington DC and Baltimore, and ends with the bankruptcy of Western Union in the 1990s. Throughout, the messenger boy remains pivotal – indeed, Downey suggests that Western Union’s demise may have been due in no small part to the final phasing out of messengers in the 1970s. After all, without a messenger, he asks, what exactly was a telegram?

The first messengers appeared at the ‘point of delivery’ for Western Union’s (WU) inter-city network. Though a ‘conceptual value’ was placed on the messenger boy’s service, it was not yet fully realized. Messenger boys occupied a quasi-apprentice role, with some as young as nine left in charge of rural telegraph offices in the 1860s. With the arrival of the American District Telegraph Company (ADT) in the 1870s, the network became as vital for intra-city relations as inter-. New call-box technology enabled messengers to be summoned as well as used for delivery. WU’s initial contract with, and eventual takeover of, ADT provided greatly enhanced service coverage and speed.

Downey argues that with a more intricate network operating at different geographical scales, telegraph companies increased the extraction of value from their messenger boys in numerous ways. First, by the 1880s, it was clear that local boys were able to carry and collect far more than just telegrams. Money, legal documents, machine parts and movie films were among some of the items transported. Second, with such a large pool of workers and inevitable periods of downtime, companies unwittingly helped create the first form of temporary office labour. With labour comprising the major cost to telegraph companies, the provision of a reserve army inevitably depressed messenger wages. Notions of apprenticeship were replaced by more mercenary temporary employment.

The turn of the century brought two major challenges to the industry. First came Pro-

gressive concern at the employment and moral corruption of young boys. The companies instituting training schools had already addressed this in the 1870s. However, reformers expressed concern at the iniquitous urban spaces messenger boys inhabited. Yet, paradoxically, the value of the messengers lay in their ability to penetrate these spaces. The messenger uniform acted as a form of protection, both for the boys and for customers – especially women – who might not want to open the door to any old body late at night. At their most extreme, messenger boys acted as appendages for otherwise place-bound women, providing an intriguing surrogate-son contact with the outside world.

The second challenge came from other communications technology, especially the telephone. Downey rejects the inevitability of the latter's success, but, by the 1920s, it became clear that telegrams needed to be reinvented. And so they were: messenger boys entered the niche market of singing telegrams, special delivery, weddings, birthdays and, especially during the World Wars, the grim reaper of death. The telegram became an exceptional form of communication and the arrival of the messenger signaled that the news you were about to receive was momentous.

Charged with this responsibility, perhaps, messenger boys, according to Downey, became men. They also threw their weight behind the growing militancy of the inter-war labour movement. Yet, ironically, the transition from adolescence to adulthood sounded the death-knell for the profession: minimum wage recognition led to companies contracting telegram delivery to the Post Office and substituting mechanization for the maintenance of their own pool of messengers.

Much else is discussed in this work: the role of gender, in particular, plays an intricate part to the story, as does industry economics. The book's greatest strength is its implicit and explicit weaving of the general and the particular. The trajectory of the messenger boy is a peculiarly modern one, in which, as Marx claimed (and Marshall Berman reminded us), all that is solid melts into air. Indispensable yet disposable, caught in a maelstrom of time and space, the messenger-boy story can be related to all workers, with or without bicycles.

Drew Whitelegg  
Emory University  
Atlanta GA USA

### **"Turismo y Nueva Sociedad".**

**Autor:** Varios

**Editorial:** Historia Contemporánea (2002), nº 25, Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco

**Páginas:** 424.

**ISSN:** 1130-2402

**E**l número 25 de la revista *"Historia Contemporánea"* de la Universidad del País Vasco, hace referencia a un tema de actualidad y repercusión social; se centra en el turismo de la Europa de los siglos XIX y XX. El turismo es un fenómeno interdisciplinar, basado en la conexión de diversos elementos: la aparición de una nueva mentalidad, las reformas políticas de los distintos gobiernos europeos y las transformaciones socioeconómicas de los Estados. En definitiva, es el punto de arranque que marcha paralelo junto con las revoluciones tecnológicas e industrial del momento.

La brillante introducción de Carlos Larrinaga, que, a su vez, colabora con un artículo titulado *"El Turismo en la España del siglo XIX"*, da muestra de la singularidad del tema así como de la reciente historiografía que sobre

el turismo se está forjando y de las distintas posiciones de los historiadores a la hora de fechar el inicio del turismo. Así, para unos este hecho se relaciona íntimamente con la aparición del fenómeno capitalista y la consolidación y expansión de la industrialización; mientras que para otros, el turismo es un acontecimiento en sí mismo, desvinculado de la Revolución Industrial, y que nace y se desarrolla en unos parámetros independientes a cualquier coyuntura socioeconómica y política.

Son muchos los interrogantes que se plantean en esta introducción, ¿en qué consiste el turismo?, ¿a quiénes denominamos turistas?, ¿la fórmula del turismo actual va en la misma línea que en sus comienzos?, etc. Todas estas cuestiones se tratan a lo largo de los distintos artículos, cada uno de ellos con una visión diferente, muestra a su vez, de que el turismo es un tema que está emergiendo y que queda mucho por investigar acerca de él.

Partiendo de la consideración de que el turismo nace de una vertiente socio-cultural, la evolución del mismo ha variado a lo largo de su historia. En un principio la búsqueda de una buena salud, fue motivo de la salida de una sociedad elitista hacia los balnearios de aguas termales, que progresivamente se fueron convirtiendo en lugares de esparcimiento, ocio y deporte. Igualmente con el paso del tiempo, este tipo de viajes fueron generalizándose para el resto de la sociedad.

El objetivo común de todos estos artículos es la confrontación de la diversidad de opiniones de una gran parte de historiadores europeos, y la puesta en marcha de un estudio a fondo del fenómeno turístico. Se abordan temas como el desarrollo del ferrocarril, capitalismo, progreso en la medicina, geografía, inquietudes sociales, manifestaciones culturales, urbanización del medio... para explicar el mecanismo por el que se rige la expansión del turismo en las centurias del XIX y XX.

La revista estructura de forma clara todos los contenidos en dos bloques generales. Un

primer bloque, "*Turismo y Nueva Sociedad*", que presenta una serie de artículos que van desde lo más general a lo más particular en materia de turismo y un segundo bloque, "*Miscelánea*", que engloba una serie de investigaciones y temáticas diferentes aunque analizados desde los parámetros de la historia económica y social.

En el bloque "*Turismo y Nueva Sociedad*" podría establecerse tres subdivisiones, una primera caracterizada por seis trabajos. Uno de ellos, "*El turismo en Europa, de la Edad Moderna al siglo XX*", de Marc Boyer, es un artículo idóneo para contextualizar los inicios del turismo, que nos remonta a la civilización grecolatina para hacernos partícipes de los movimientos voluntarios de las personas, aunque matiza que será a partir del siglo XVI cuando tales desplazamientos se hacen por ociosidad y marcados por una serie de circunstancias incuestionables, como el descubrimiento de América, aparición de la imprenta, mayor conocimiento geoestratégico (debido a las Guerras Carlistas), etc. Identifica a su vez revolución turística con revolución industrial y afirma que la palabra "turista" nace en el siglo XIX, así como la generalización de la práctica turística y desarrollo del "touring-club", "velocípedo" y automóvil como elementos catapultadores del turismo.

Un segundo trabajo, de Dominique Jarrasé, es el titulado "*La Importancia del Termalismo en el Nacimiento y Desarrollo del Turismo en Europa en el siglo XIX*". En este artículo, el autor analiza y centra el descubrimiento turístico en el termalismo, esto es, la difusión del poder de las aguas como elemento curativo. Jarrasé hace un magnífico estudio sobre este acontecimiento, señalando la creciente demanda en la búsqueda de lugares "higiénicos"; y cómo esta alternativa la ofrecen los balnearios, centros de salud; pero que con el tiempo se convertirán en verdaderos centros de ocio y esparcimiento de la burguesía. Este acentuado interés hacia el termalismo será factor clave para el desarrollo de lugares pintorescos, que además ofrecerán con el

tiempo una amplia oferta turística basada en excursiones a la montaña, a los lugares de alrededor y a la producción local.

Un ejemplo de este turismo de salud se puede concretar en la localidad de Biarritz, zona francesa próxima al mar, y de la que Pierre Laborde en su artículo *"Nacimiento y desarrollo del turismo en Biarritz durante el II Imperio"*, hace un magnífico estudio. Biarritz se presenta como centro expansionista del turismo en esta zona, concretado por diversos factores importantes como son el ser lugar de veraneo de la familia imperial y estar bajo la zona de influencia de la expansión del ferrocarril. La construcción del balneario lleva consigo la erección de un gran complejo de hoteles, pensiones familiares, casas, en definitiva desarrollo imparable de este enclave.

Por otro lado, es preciso hablar del nacimiento del turismo en el Reino Unido, tema tratado por John K. Walton en su trabajo *"Aproximación a la Historia del Turismo en el Reino Unido en los siglos XVIII-XX"*. El autor parte de las premisas establecidas por la historiografía británica, centradas en la disyuntiva del turismo de masas; no hay que olvidar que el Reino Unido ha sido uno de los centros exportadores de turistas pero que recibió a pocos extranjeros. En éste país el turismo de balnearios se extiende con el desarrollo del ferrocarril, pero con la progresiva competencia con el de playa en el Mediterráneo, las posibilidades británicas se merman. Así, Gran Bretaña comenzará a potenciar más su desarrollo cultural y pintoresco. Pero el verdadero empuje británico se da con la creación de las vacaciones "todo pagado" fuera de las islas.

En cambio en Suiza, el principal atractivo se centra en su montaña, verdadera fundadora del turismo. Suiza explota sus paisajes para que los turistas practiquen el alpinismo, marchas, excursiones, pero sobre todo, con el descubrimiento de los deportes de invierno en el ochocientos. Además Suiza aprovechó la favorable coyuntura política basada en la modernización de su sistema y el impulso econó-

mico a mitad del siglo XIX. Todos estos aspectos son muy bien explicitados por Laurent Tissot en su artículo *"El Turismo en Suiza o el Advenimiento de un modelo de excelencia (siglos XIX y XX)"*.

Por otro lado, el desarrollo del turismo de la Italia del XIX y XX, es analizado en el trabajo de Andrea Giuntini de la Universidad de Módena y Reggio Emilia *"Ferrocarriles y Turismo en Italia desde los inicios del 800 hasta la introducción de los Trenes populares en la época fascista"*. En dicho trabajo, Giuntini plasma de forma primordial la gran importancia del desarrollo de los trenes populares. Los italianos empezaron a viajar en tren por la península más tarde que los demás. Por lo que podemos decir que las dimensiones del turismo ferroviario no fueron nunca grandes. Las guías de ferrocarril y los horarios, fueron los responsables de la normalización de los viajes en Italia y, más tarde, fueron las grandes compañías ferroviarias las que se encargaron de la organización de los primeros viajes con grupos.

Finalizada la Primera Guerra Mundial, el turismo ferroviario alcanzó una posición elevada a nivel europeo con la introducción de los "trenes populares" en los años treinta. El viaje en tren favorecía descubrir nuevas zonas que, posiblemente, de otra forma, el turista no podría conocer, y entre esos lugares destacó la afluencia hacia el Gran Ducado de Toscana. Una buena apreciación que hace el autor, es la materialización de la guía del turista con horarios y lugares de pernoctación, algo inédito hasta ahora en este tipo de viajes. Una de la primeras guías fue la del Padre Pinocho, Carlo Lorenzini (1856). A partir de 1860, la necesidad política y económica impulsan la creación de las grandes vías ferroviarias así como de las primeras compañías y sociedades ferroviarias privadas encargadas de la organización de grandes viajes. Largos itinerarios, calidad en el servicio, tecnología y confort, son las principales prestaciones de estas compañías. En cuanto a los trenes populares, su aparición se centra en torno a los

años treinta del siglo XX, para hacer frente a la demanda de millones de personas que querían alcanzar las localidades de veraneo.

Una segunda subdivisión en este primer bloque podía ser el artículo de Bertram M. Gordon "El Turismo de Masas: un Concepto Problemático en el siglo XX", término popularizado entre los años 1950 y 1970, aunque su contexto se centra en el siglo XIX, cuando se incrementó al doble el número de turistas internacionales como las mujeres y ancianos (basado en el turismo cultural). Esto junto con el desarrollo del automóvil, de las guías de carreteras (guía Michelin de 1900) favorecieron la caracterización del tan utilizado "turismo de masas", término que el autor pone en entredicho.

La tercera subdivisión que se propone para este primer bloque hace referencia a un aspecto más localizador del fenómeno turístico. Se trata de una serie de cuatro artículos que analizan el turismo en España.

El primero de ellos corresponde a Carlos Larrinaga "El Turismo en la España del XIX". El punto de arranque de este estudio es el turismo termal y de playa (o de ola como se le denomina a lo largo del texto) que surge como consecuencia del desarrollo del fenómeno capitalista en el siglo XIX y de la aparición de la nueva sociedad española, la burguesía, que a imitación de los países europeos conocen las propiedades terapéuticas del agua termal y de los beneficios del agua de mar, por lo que centran su interés en unas vacaciones a orillas de mar. Los primeros focos de este tipo de turismo serán el norte de España, concretamente San Sebastián, lugar escogido por Isabel II para su descanso. Otras zonas de igual importancia serán Guipúzcoa, Vizcaya y Cantabria, que conjuntamente compondrán el primer espacio turístico costero. A partir de la segunda mitad del siglo XIX Cádiz y Málaga gozarán de similar importancia y sus habitantes verán como se sientan las bases de la expansión turística de la España del XX.

Un ejemplo de veraneo fue el de la zona de las playas del Abra de Bilbao, compuesto por las zonas de Portugalete, Santurtzi y Algorta, donde se desarrolló una importante actividad turística ligada a los baños de mar. José María Beascochea nos acerca una muestra de estas iniciativas turísticas que significaron un impulso clave en el desarrollo urbanístico de estos núcleos, en su trabajo "Veraneo y Urbanización en la costa cantábrica del XIX: las playas del Abra de Bilbao".

Por su parte, Rafael Vallejo lleva a cabo una visión sintética del fenómeno turístico en el siglo XX en España en su artículo "Economía e historia del turismo español del siglo XX". En un principio parte de la caracterización del fenómeno de turismo de masas y a continuación determina la situación de España como potencia turística amparado en parámetros de economía; de esta manera, logra hacer una aproximación de las más importantes líneas de política en materia turística.

Por último, cerrando el tercer grupo de artículos de este primer bloque se encuentra el trabajo de Carmelo Pellejero "La política turística en la España del XX: una visión general", en la que nos ofrece una perspectiva de la política del turismo llevada a cabo durante el siglo XX. Un siglo XX que en sus primeros treinta años observa cómo se produce la emergencia del turismo moderno; su evolución hacia un turismo de masas durante la etapa franquista y la posterior consolidación del turismo en España como primer destino turístico así como el reparto de competencias entre la Administración Central y las Comunidades Autónomas.

En definitiva, y para concluir las sucesivas reseñas que hacen referencia a este primer bloque centrado en el turismo y a modo de reflexión, diremos que la diversidad de artículos tratados y los distintos enfoques historiográficos, ponen en tela de juicio la relatividad del turismo, fenómeno sobre el cual aún se conoce poco y que es necesario llegar a conocer en profundi-

dad puesto que se trata de uno de los temas de mayor actualidad en nuestros días.

Esa relatividad se puede apreciar sobre todo a la hora de establecer un punto de arranque del fenómeno turístico. La aportación de cada autor nos puede hacer pensar que no hay acuerdo unánime para fechar los orígenes del turismo. Pero también hay que tener en cuenta que el turismo no nace en Europa de modo espontáneo y paralelo, sino como consecuencia del desarrollo del capitalismo. Las necesidades de viajar nacen cuando la ciudad crece, la sociedad se va enriqueciendo, etc. y como sabemos, ese proceso de desarrollo es rápido en unos países y tardío en otros. Paralelo al capitalismo, marcha el turismo. Aún, observando la heterogeneidad de los temas abordados en relación al turismo, podemos sacar un factor común y es el hecho de que el fenómeno turístico ha repercutido positivamente en el desarrollo de tales zonas turísticas tanto a nivel económico, como social y político.

El segundo gran grueso de la revista lo compone un grupo de artículos que la revista denomina "Miscelánea", sección dedicada a investigaciones diversas.

El primer artículo es de Roberto Ceamanos titulado "*Le mouvement social y la historiografía española*" y en él se hace referencia a la creación del *Institut Français d'Histoire Sociale* y de su publicación *L'Actualité de l'Histoire* en 1951 y a partir de ahí la posterior aparición del *Le Mouvement Sociale*, corriente historiográfica basada en el desarrollo de la historia francesa y germen de las futuras historiografías alemana, británica, italiana y estadounidense. Este artículo es más bien una síntesis comparativa de las relaciones de *Le Mouvement Sociale* y la historia e historiografías españolas.

El siguiente artículo pertenece a Ander Delgado "*El Fuerismo, el Home Rule Bill y la política británica: el contexto internacional en los inicios del movimiento nacionalista vasco (1890-1903)*". Se pone de manifiesto, a través de ese trabajo, la posible influencia del contexto internacional en el movimiento del nacio-

nalismo vasco, fijando su análisis en el estudio del fuerismo vizcaíno y no en la figura de Sabino Arana. El autor relaciona la figura del Home Rule irlandés con la formación de un proyecto autonomista y la probable relación de las formas de actuación políticas británicas en la definición de un programa de actuación para el País Vasco.

Por su parte Alexandre Fernández, en su trabajo "*Cambios tecnológicos y transformaciones empresariales: gas y electricidad en Bilbao y en Burdeos (ca. 1880-ca. 1920)*", trata de analizar como el proceso de innovación influyó directamente en el cambio institucional y organizativo de dos ciudades con rasgos distintos. Por una parte habla de Burdeos, ciudad que en torno al 1880 era bastante más grande que Bilbao, pero ésta debido a su dinamismo industrial y demográfico hizo que en 1920 ya se igualara a Burdeos. El desarrollo de ambas zonas se debe a un proceso de municipalización de algunos servicios públicos como la electricidad o el gas.

Y por último el artículo "*La Banca de Bilbao en el Proceso de Industrialización, 1850-1914*", de J. Víctor Arroyo, analiza los distintos caracteres que influyeron en el proceso de industrialización en Bilbao a mediados del siglo XIX, destacando la figura de la banca en un primer término junto con la eclosión de estas instituciones como Sociedades Anónimas. El proceso y desarrollo de la industrialización favorecieron la diversificación de la banca bilbaína.

En definitiva, este conjunto de artículos son bastante distintos, pero podemos comprobar que se mueven dentro de algunos aspectos de la historia económica y abordan en algún caso la problemática de los servicios públicos.

La parte más interesante es la que se centra en el desarrollo del turismo en Europa, ya que expone de un modo bastante ameno, la evolución de las distintas sociedades europeas hacia un turismo cada vez más concreto y característico, atendiendo a factores sanitarios, de esparcimiento y contacto con la naturaleza. Cabe preguntarse

qué causas condicionan esta explosión turística. La respuesta parece estar asentada en la industrialización, en todas sus vertientes, y en el desarrollo del capitalismo. Pero sobre todo, se debe a la generalización de los medios de transporte, especialmente el ferrocarril, con un importante auge de

las grandes compañías privadas; así como del incipiente crecimiento urbano. Esto es en definitiva, lo que ha posibilitado la socialización del turismo en Europa.

Sonia Montilla Pérez  
Universidad de Jaén

En los últimos años se ha venido produciendo un creciente interés por la historia de la aviación comercial. El fenómeno de las compañías aéreas de bajo coste y la caída de las tarifas en el transporte comercial de pasajeros se ha puesto en relación directa con la privatización de las antiguas compañías de bandera y con los efectos positivos de la liberalización del mercado aéreo. Muchos investigadores han tratado de explicar el proceso de tránsito desde la estatalización de las aerolíneas a la privatización; y, en relación con ello, el papel negativo que la gestión pública de las empresas haya podido tener en la responsabilidad del proceso de pérdida de eficiencia de las llamadas aerolíneas de bandera. En su inmensa mayor parte han sido estudiosos de compañías concretas los que en monografías de excelente factura y calidad han intentado acercarse al tema desde la perspectiva individual. Sólo el libro coordinado por P. Lyth y H. L. Dienel en 1998 ya supuso un intento de poner en relación en su trayectoria histórica a varias compañías para tratar de contrastar similitudes en sus comportamientos empresariales o diferencias en su gestión y resultados<sup>1</sup>.

Sin embargo sólo algunos trabajos de M. Lehrer centrados más en períodos recientes había contrastado las razones que desde una perspectiva comparativa habían conducido a tres compañías europeas como British Airways, Air France y Lufthansa, a modificar su estructura corporativa y adaptarse, a lo largo de la década de 1990, a las nuevas condiciones de competencia en mercados progresivamente desregulados como los europeos<sup>2</sup>. Este autor concluía que las diferentes for-

**Government Birds.  
Air transport and the  
State in Western  
Europe**

Autor: Martin Staniland

Editorial: Lanham, Rowman  
& Littlefield, 2003

Páginas: 307

ISBN: 0-7425-0124-8

<sup>1</sup> Lyth, P. J y Dienel, H. L. (Ed.) (1998), *Flying the Flag. European Commercial Air Transport since 1945*, Londres, Macmillan,

<sup>2</sup> M. Lehrer., (2000) "The Organizational Choice Between Evolutionary and Revolutionary Capability Regimes: Theory and Evidence from European Air Transport", *Industrial and Corporate Change*, Vol. 9, 3, pp. 489-520; y (2001) "Macro-varieties of Capitalism and Micro-varieties of Strategic Management in European Airlines", en P. A. Hall y D. Soskice, (Eds.), *Varieties of Capitalism. The Institutional Foundations of Comparative Advantage*, Oxford, Oxford University Press, pp. 361-386.