

LA INVENCIÓN DEL TURISMO POPULAR: GRAN BRETAÑA, S. XVIII Y XIX

John K. Walton¹

Resumen

El Reino Unido (sobre todo Inglaterra) fue el país pionero del turismo moderno durante los SS. XVIII y XIX. En este artículo investigamos la emergencia del turismo popular de las clases medias inferiores y de la clase obrera en Inglaterra, dentro del contexto de las revoluciones industrial y del consumidor que tuvieron lugar durante este periodo, y de los mejoramientos del nivel de vida y sistema de transportes de la segunda mitad del S. XIX. Prestamos atención especial al tema de los baños de mar y el desarrollo de las redes de balnearios populares, especialmente cerca de Londres y de los distritos dinámicos industriales, y a los entretenimientos comerciales distintivos que abrían sus puertas en tales sitios. El turismo de la clase obrera se fundó en fiestas tradicionales locales que se convirtieron en vacaciones costeras. Tales cambios se posibilitaron por parte de varios tipos de organizaciones de la clase obrera, sobre todo los clubes de ahorros vacacionales que se basaban en las fábricas, los vecindarios y las sociedades cooperativas, para cubrir los gastos de las vacaciones anuales no pagadas. Por eso el mercado de vacaciones populares se desarrollaba sin apoyo significativo del 'turismo social' por parte del estado, de las iglesias, ni de los sindicatos laborales. Por la naturaleza doméstica de sus mercados este fenómeno impresionante del turismo popular ha quedado casi invisible fuera de Gran Bretaña. Aquí, y sobre todo en las ciudades 'algodoneras' del noroeste de Inglaterra, encontramos los orígenes históricos del turismo moderno de la clase obrera.

Palabras clave

Turismo, historia, vacaciones populares, balnearios marítimos, clase obrera, Gran Bretaña

Abstract

The United Kingdom, and particularly England, pioneered the development of many aspects of modern tourism during the eighteenth and nineteenth century. This article examines the rise of popular tourism among the English lower middle and working classes, placing it firmly in the context of the industrial and consumer revolutions of the period, and of rising living standards and the increasing availability of cheap transport for the urban working class during the second half of the nineteenth century. It focuses particularly on sea-bathing and the development of networks of popular coastal resorts, especially within reach of London and the rapidly-expanding industrial districts, with distinctive commercial entertainment facilities such as the seaside pier which complemented and enhanced the attractions associated with health and coastal scenery. This kind of popular tourism grew out of traditional local holidays which were adapted to form a basis for visits to coastal resorts. Such developments were enabled by working-class organizations such as savings clubs, which were based in the workplace, the neighbourhood or the co-operative society, and enabled holidaymakers to cover the cost of unpaid holidays. It took place without significant support from 'social tourism' initiatives, whether from the state, churches or trade unions. The domestic nature of its markets has left it almost invisible outside the United Kingdom; but it was here, and especially in the cotton textile manufacturing districts of north-west England, that the origins of working-class commercial holidaymaking are to be found.

Keywords

Tourism, history, popular holidays, seaside resorts, working class, Great Britain

Recibido: 28-06-2012

Aprobado: 25-10-2012

¹ IKERBASQUE, Departamento de Historia Contemporánea, Universidad del País Vasco, 48940 Leioa, Bilbao, España. E-mail: john_walton@ehu.es

Introducción

Los orígenes del turismo popular, es decir, de las vacaciones estivales de la pequeña burguesía y la clase obrera, se encuentran en la Gran Bretaña de los siglos XVIII y XIX. Tales prácticas formaron una parte integral de la primera revolución industrial del mundo, la británica, y hicieron una contribución importante al desarrollo de la sociedad consumidor popular que posibilitó, por el lado de la demanda, el crecimiento económico y la transformación social sin precedentes de esta época. Existe una historiografía bastante extensa que trata de aspectos del fenómeno en inglés, pero todavía no resulta muy conocida fuera de Gran Bretaña. Se trata sobre todo del turismo doméstico, dentro del país, y por eso carece todavía de visibilidad internacional, mostrando (por ejemplo) una ausencia casi completa de obras o traducciones en castellano³.

Un libro importante que sí tiene su traducción, el de Corbin, no es fiable para asuntos de Inglaterra: resulta obvio que Corbin no dominaba ni la lengua ni la historiografía inglesa, algo que produjo algunos errores graciosos. Por ejemplo, nos informa que en 1841 Blackpool, donde (como veremos) nacieron más tarde las vacaciones playeras de la clase obrera inglesa, tenía 1.500 casas preciosas agrupadas abajo del acantilado. Por una combinación letal de malentendido y invención, citando un libro contemporáneo (y muy interesante) que no confirma lo que escribe, ha convertido 500 casas en 1.500, y las han puesto en un sitio donde hubieran desaparecido a la hora de la primera marea alta. Tampoco ha sido habitual calificar a las casas de Blackpool, de cualquiera época, como preciosas.⁴ Se trata, pues, de un aspecto casi ocultado del rol pionero de los británicos en el desarrollo del turismo moderno, que no se entiende fuera del mundo británico, y por eso de algo que merece comunicarse de manera más extensa y precisa al resto del mundo. Hay que destacar también que, como veremos, en pocos casos se trataba del ‘turismo social’ organizado por parte del Estado ni de entidades de la ‘sociedad civil’, como iglesias, cooperativas, ayuntamientos, entidades benéficas o sindicatos: este fenómeno sorprendente del turismo de la clase obrera surgía de las colectividades locales de la mano de obra de las minas y, sobre todo, de las fábricas de textiles del noroeste de Inglaterra, alrededor de Manchester, ciudad icónica de la primera revolución industrial.⁵

Este artículo pretende ofrecer una vista de pájaro sobre la historia, casi desconocida fuera de Gran Bretaña, de las vacaciones populares y de la clase obrera en este país hasta fines del siglo XIX. Lo que sigue representa una síntesis de trabajos existentes, publicados en inglés, y presenta por primera vez estos temas importantes a lectores hispanohablantes. Las fuentes utilizadas por los historiadores relevantes (incluso, como se ve, el mismísimo autor del artículo) han incluido los censos nacionales, periódicos locales y nacionales de la época, guías comerciales y de orientación para viajeros y visitantes, libros de viaje, y archivos del Estado, de los ayuntamientos y de los ferrocarriles.⁶ Presentamos aquí un resumen bastante extenso de los hechos y comentarios claves, a modo de introducción: para hallar referencias directas a las fuentes, se necesita acudir a las obras citadas en las notas pie de página.

Orígenes

³ John K. Walton, “Aproximación a la historia del turismo en el Reino Unido, siglos XVIII-XX”, **Historia Contemporánea** 25 (2002), pp. 65-82.

⁴ Alain Corbin, **El Territorio del Vacío** (Barcelona, Mondadori, 1993), p. 269; A.B. Granville, **The Spas of England, and Principal Sea-Bathing Places**, Bath: Adams and Dart, 2 vols, 1971; publicación original en 1841, I, p. 350 .

⁵ John K. Walton, “Understanding social tourism over time and across cultures: an international historical perspective”, ESRC, programa NET-STaR, National Media Museum, Bradford, 21 de febrero de 2012. Texto entero en https://www.westminster.ac.uk/data/assets/pdf_file/0009/129447/J-Walton-Sem3-presentation.pdf

⁶ John K. Walton y P.R. McGloin, “Holiday resorts and their visitors: some sources for the local historian”, **Local Historian** 13 (1979), pp. 323-31.

El papel destacado de los británicos, y especialmente de los ingleses, en el desarrollo del turismo internacional desde el siglo XVIII sí resulta bastante reconocido.⁷ Los aristócratas británicos inventaron el ‘Grand Tour’ de Europa, viajando por Italia en la búsqueda de los sitios de la Antigüedad clásica, de los monumentos y de objetos del arte, y desde mediados del siglo XVIII pasando por los paisajes ya entendidos – por primera vez - como románticos y sublimes de los Alpes. El título del artículo pionero del historiador suizo Laurent Tissot, *How did the British conquer Switzerland?*, comunica muy bien lo que pasaba, aunque su enfoque en la creación de la demanda por parte de los británicos oscurece la respuesta dinámica de los mismos suizos.⁸ Por eso estimularon los mejoramientos de los medios de transporte y la hotelería, el nacimiento de la industria de las publicaciones para viajeros (guías, comentarios, libros de viaje, hasta novelas), y el mercado de los recuerdos, cuadros, y estatuas que llevaron para el embellecimiento de las grandes casas de campaña de los aristócratas y otros ricos terratenientes. El viaje a Italia también produjo el ‘descubierto’ por parte de los británicos de las ventajas climáticas saludables del distrito de Niza, desde los años sesenta del siglo XVIII, y la ‘invención’ de lo que llegaría a presentarse como la Costa Azul. Eran los británicos adinerados, cultos y intrépidos que empezaron la ‘conquista’ de los Alpes (cumbres y territorio) como destino turístico-deportivo, también desde hacia fines del siglo XVIII. Los británicos no inventaron todos tipos de turismo ‘moderno: por ejemplo, no se puede proponer en serio que eran ellos los que inventaron el turismo de salud y sociabilidad de los balnearios termales europeos, pero sí acudieron a tales destinos y contribuyeron por su concurrencia de manera notable a la multiplicación y expansión de los balnearios termales franceses, alemanes y de Europa central desde el siglo XVIII.⁹ (Steward) Y si fuera el alemán Karl Baedeker el inventor del nuevo tipo de guía comercial para viajeros y turistas, desde los años 1830, la editorial británica John Murray no tardó mucho en empezar a publicar una serie de libros cuyo contenido era muy parecido.¹⁰

En los casos ya mencionados se trataba de turismo de elites o de la clase media acomodada. La aportación británica, e especialmente inglesa, a la inepción y expansión del turismo moderno, comercial y popular se destacó sobre todo por la democratización del turismo de mar y playa, un fenómeno que ya había comenzado en este país hacia fines del siglo XVIII y que se ha evolucionado de manera masiva durante la segunda mitad del siglo XIX, algo novedoso a través del mundo entero.

Los antecedentes tradicionales del turismo de mar y playa eran populares, tanto en Inglaterra como en varias localidades costeras de Europa del norte, del oeste y del Mediterráneo. Las costumbres populares de bañarse al mar de manera colectiva e informal, generalmente durante las mareas altas de mediados del mes de agosto, eran evidentes por partes de las costas de Inglaterra, Irlanda, Francia, España, Portugal y hasta los países árabes del Mediterráneo. Se exportaron a las costas norestes de Estados Unidos, especialmente por medio de los emigrantes irlandeses.¹¹ No se trataba del turismo, en el sentido comercial, sino de costumbres asociadas con fechas específicas del calendario. A veces la gente – por la mayoría agricultores pequeños y obreros cualificados - se puso a viajar hasta cuarenta o cincuenta kilómetros, a pie u en carro, para tomar parte en tales festividades marítimas.¹² He aquí los orígenes de la moda medicinal de bañarse al mar: la profesión

⁷ Hartmut Berghoff, Barbara Korte, Ralf Schneider y Christopher Harvie (coords.), **The Making of Modern Tourism: the Cultural History of the British Experience, 1600-2000**, Londres, Palgrave, 2002.

⁸ Laurent Tissot, “How did the British conquer Switzerland? Guidebooks, railways, travel agencies: 1850-1914”, **Journal of Transport History** 16 (1995), pp. 21-54 ; Laurent Tissot, **Naissance d’une industrie touristique: les Anglais et la Suisse au XIX siècle**, Lausanne: Payot, 2000.

⁹ Edición especial, “International histories of mineral springs resorts”, **Journal of Tourism History** 4 (1-2), 2012.

¹⁰ John M. Mackenzie, “Empires of travel: British guide books and cultural imperialism in the nineteenth and twentieth century”, en John K. Walton (coord.), **Histories of Tourism**; Clevedon, Channel View, 2005, pp.19-38.

¹¹ John K. Walton, “The world’s first working-class seaside resort? Blackpool revisited, 1840-1974”, **Transactions of the Lancashire and Cheshire Antiquarian Society** 88 (1992), pp. 1-30.

¹² John K. Walton, **The English Seaside Resort: a Social History 1750-1914**, Leicester, Leicester University Press, 1983, pp. 10-11.

médica emergente observaba tales prácticas tradicionales para adoptarlas, recomendarlas a sus clientes de la aristocracia y clase media, controlarlas y comercializarlas. Durante más de un siglo las tradiciones populares persistían al lado de las nuevas prácticas ‘respetables’ y comerciales, hasta (en Inglaterra) la llegada de los ferrocarriles a las orillas del mar y la emergencia del nuevo turismo popular de mar y playa desde los años cuarenta del siglo XIX. Antes de los cambios acusados que coincidían con la ‘época del ferrocarril’, se notaba en las costas del sureste de Inglaterra, cerca de la creciente capital nacional de Londres, la llegada de gente de la pequeña burguesía metropolitana, tenderos y propietarios de pequeñas empresas, viajando con sus familias a los balnearios marítimos más accesibles, desde hacia fines del siglo XVIII. Esta aparición temprana del turismo popular (pero no de la clase obrera, entidad que todavía casi no existía como tal) era especialmente visible en el balneario de Margate, situado en la ría derecha del Támesis, condado de Kent, donde se podía viajar en buque de vela desde Londres pagando precios baratísimos.¹³ He aquí las primeras indicaciones de la demanda popular para el turismo comercial, buscando a la vez la salud, por medio de bañarse en aguas del mar y respirar los aires saludables de la costa, y la moda, intentando compartir y gozar de los espacios de placer y ocio de las clases más altas. Las bromas y chistes de los medios de comunicación de las clases acomodadas señalaron su rechazo al encuentro con este fenómeno preocupante; y durante la primera mitad del siglo XIX la presencia visible de las clases medias y populares en los sitios privilegiados de la aristocracia y de la alta burguesía seguía aumentándose. La extensión temprana de la red de ferrocarriles británicas por las costas, y la popularidad de los trenes botijos (‘excursion trains’) desde los años cuarenta, contribuyeron de manera muy importante a la transformación del perfil social de los ‘turistas’ de la época victoriana, hacia la comprensión de mucha gente de la clase obrera cualificada.¹⁴ El papel de varios empresarios y organizaciones eclesíásticas/ educativas en la provisión de las primeras excursiones baratas a la costa era importante, pero se trataba únicamente de trenes especiales y viajes de ida y vuelta el mismo día. El desarrollo de las vacaciones, como tal, era otra cosa. Hay que destacar que los ferrocarriles británicos victorianos (y durante la mayoría del siglo XX) mostraban un grado de voluntad para ofrecer tales trenes baratos al público que sobrepasó la actividad comercial de este tipo en todos los otros países de Europa. Fue por supuesto una respuesta a la demanda por parte del público popular, y también un reconocimiento por parte de las empresas de la necesidad casi moral de ayudar a los de la clase obrera que querían viajar al mar (y a otros sitios atractivos también, incluso Londres, a otras ciudades como Liverpool, y a ciertos paisajes montañosos). Lo importante fue que no sabían los gerentes de los ferrocarriles cuales aspectos de sus actividades generaban las divisas, y por esto hacían de todo un poco.¹⁵ Sin embargo, el amanecer de la ‘edad de vapor’ en el sistema británico de transportes públicos forma parte de una historia más complicada. Antes de investigar el juego de causalidades y consecuencias, empezamos por dibujar el desarrollo de la red muy extensa de balnearios marítimos que se articulaba durante el siglo XIX y llegó a presentarse como la más completa del mundo.

La red de balnearios marítimos

El sistema urbano de los balnearios marítimos en el Reino Unido empezó una carrera muy larga de expansión y extensión desde principios del siglo XVIII, en las costas este e oeste del norte de Inglaterra (Liverpool, Scarborough), y en el sureste del país, sobre todo en los condados costeros de

¹³ John Whyman, *Aspects of Holidaymaking and Resort Development within the Isle of Thanet*, New York, Arno Press, 1981; John Whyman, “Water communications to Margate and Gravesend as coastal resorts before 1840”, *Southern History* 3 (1981), pp. 111-38.

¹⁴ Douglas A. Reid, “The ‘iron roads’ and ‘the happiness of the working classes’: the early development and social significance of the railway excursion”, *Journal of Transport History* 17 (1996), pp. 51-73.

¹⁵ Jack Simmons, *The Railway in Town and Country, 1830-1914*; Newton Abbot: David and Charles, 1986; Jack Simmons, “Excursion train”, en Jack Simmons y Gordon Biddle (cords.), *The Oxford Companion to British Railway History*; Oxford: Oxford University Press, 1997, pp.149-52.

Kent y Sussex.¹⁶ La influencia temprana de la capital se destacaba: el poder económico y social de Londres, con el crecimiento rapidísimo de su población, y la concentración de riqueza disponible, aportó la demanda necesaria para fomentar el nacimiento de la nueva economía de las temporadas de baños por un amplio abanico de puertos del sureste, desde Southend (condado de Essex) hasta Weymouth (Dorset).¹⁷

La prosperidad creciente de las clases medias nuevas de la Revolución Industrial en las provincias inglesas, sobre todo en el Centro y Norte de Inglaterra, aseguró pronto que cada costa accesible tendría sus balnearios locales. Por razones climáticas y de la distribución de la población, el desarrollo de la red de balnearios en Escocia e Irlanda fue menos acusado y empezó más tarde que en Inglaterra y Gales.¹⁸ Ya en 1801, el año del primer censo nacional, se podía identificar a 68 balnearios marítimos en Inglaterra y Gales; y en 1851 el total había alcanzado a 91.¹⁹ La única ‘ciudad balnearia’ especializada de gran tamaño era Brighton, con más de 65.000 habitantes; y la mayoría de las demás eran puertos con playas, con economías complejas que incluyeron al turismo sin haber llegado a ser dominadas por las nuevas actividades.²⁰ El informe de Censo nacional de 1851 señaló que los balnearios marítimos y termales constituyeron la categoría más dinámica, en términos de crecimiento de población, entre todas las ciudades británicas durante el medio siglo anterior, la época de plena revolución industrial. No fueron las ciudades manufactureras ni mineras las que más crecimiento mostraron, sino un puñado de balnearios urbanos, por su gran mayoría marítimos. Hay que subrayar que ‘la industria del ocio’ y del turismo formó parte esencial de la primera revolución industrial desde sus orígenes. Se nota también que el autor del informe hizo su cálculo basándolo en las carreras demográficas de una docena de los balnearios más exitosos de 1851, y que resultó fácil mostrar crecimientos porcentuales elevados empezando con los pequeñitos pueblos pesqueros de 1801. Sin embargo, una estadística extraordinaria (elaboración propia sacada de los censos decenales que empezaron a tomarse en 1801) demuestra que durante la década de los años veinte del siglo XIX, la más dinámica del siglo en términos de crecimiento urbano porcentual, las ciudades líderes en expansión urbana fueron la manufacturera (textil, de lana) de Bradford, en el norte de Inglaterra, y... el balneario ‘metropolitano’ de Brighton.²¹

Durante el siglo XIX la mayoría aplastante de los turistas de mar y playa en Gran Bretaña era de la clase media, con sus niños y criadas. Digo ‘mar y playa’ porque el sol todavía no formó parte de los discursos de tales vacaciones: eran tiempos de parasoles, y la piel bronceada todavía no era percibida ni como saludable ni de moda. Lo que importaba era bañarse (y poner los pies en el agua), pasar tiempo en la playa (la construcción de castillos de arena, el paseo a burro, y otros entretenimientos al aire libre), pasearse (y ostentarse) por orillas del mar y por los embarcaderos de hierro tipo inglés (‘piers’), y acudir por la tarde al teatro u al concierto.²² Así se construyeron las convenciones y costumbres de las vacaciones playeras de las familias de la burguesía, desde empleados y tenderos hasta profesionales, industriales y altos funcionarios públicos. La extensión muy amplia de las costas de las Islas permitió el florecimiento de gran variedad de balnearios marítimos, desde aldeas costeras y pueblos pescadores hasta los centros veraniegos elegantes y

¹⁶ Allan Brodie y Gary Winter, **England’s Seaside Resorts**, Swindon: English Heritage, 2007; Allan Brodie, “Towns of ‘Health and Mirth’: the first seaside resorts, 1730-1769”, en Peter Borsay y John K. Walton (coords.), **Resorts and Ports: European Seaside Towns since 1700**, Bristol, Channel View, 2011, pp. 18-32.

¹⁷ John A.R. Pimlott, **The Englishman’s Holiday: a Social History**, Londres, Faber and Faber, 1947; Walton, **English Seaside Resort**, pp. 48-50.

¹⁸ Alastair J. Durie, **Scotland for the Holidays: a History of Tourism in Scotland, 1780-1939**, East Linton, Tuckwell Press, 2003; Tricia Cusack, “‘Enlightened Protestants’: the improved shorescape, order and liminality in early seaside resorts in Ireland”, **Journal of Tourism History** 2 (2010), pp. 165-85.

¹⁹ Walton, **English Seaside Resort**, pp. 53-7.

²⁰ Ver nota 17

²¹ Walton, **English Seaside Resort**, p. 52; Edmund W. Gilbert, **Brighton: Old Ocean’s Bauble**, Brighton, Flare Books, 1975; Theodore Koditschek, **Class Formation and Urban-industrial Society: Bradford 1750-1850**, Cambridge, Cambridge University Press.

²² John Travis, “Continuity and change in English sea-bathing, 1730-1900”, en Stephen Fisher (coord.), **Recreation and the Sea**; Exeter, University of Exeter Press, 1997, pp. 8-35.

planificados de la alta sociedad, pasando por las varias encarnaciones de la numerosísima burguesía británica de la capital y de las provincias. Fue por medio, sobre todo, del crecimiento de esta burguesía y de su poder codicioso que la ‘industria playera’ mantenía su dinamismo hacia la primera guerra mundial. En 1911 se puede enumerar aproximadamente (por problemas de definiciones y fronteras locales) 145 balnearios marítimos en Inglaterra y Gales, con 1,6 millones de habitantes fuera de la temporada alta. He aquí una industria, e un sistema urbano, única e impresionante.²³

Dentro de esta amplia panorama de crecimiento urbano costero, concentrado en las costas del suroeste, de Gales del Norte, y de los condados norteños de Lancashire y Yorkshire, pero evidente por todas partes, surgía desde los años setenta del siglo XIX un fenómeno nuevo, el turismo comercial de la clase obrera, que pasó de las visitas a la costa de un día solo u un fin de semana para extenderse durante tres o cuatro días y, hacia fines del siglo, hasta una semana entera. Así se convirtieron tales bañistas plebeyos en ‘turistas’ según las definiciones oficiales que iban a crearse muchos años después. Estas prácticas tuvieron su lugar de nacimiento, cómo tal, en algunos balnearios marítimos de la costa de los condados de Lancashire (sobre todo) y Yorkshire, y en la Isla de Man, en el mar Irlandés, accessible en buque a vapor desde Liverpool y Glasgow. El papel de la clase obrera como ‘turistas de playa’ antes de la Gran Guerra fue de aportar corrientes adicionales de la demanda popular a una muestra de balnearios marítimos existentes (Margate, Southend, Great Yarmouth, Blackpool, Scarborough, Rhyl...). En determinados sitios, especialmente en Blackpool, el balneario popular inglés por excelencia, el impacto de la demanda iba más lejos y hacia fines del siglo XIX la cultura popular de la clase obrera empezaba a dominar los barrios y playas centrales de algunos de las ciudades costeras emergentes que se encontraban cerca de las conurbaciones industriales.²⁴ ¿Cómo explicar tal fenómeno tan nuevo y sorprendente?

Fábricas, ferrocarriles y vacaciones obreras

Empecemos con la necesidad de llegar a la costa sin gastar demasiado en tiempo y dinero. El papel de los buques de vapor, y sobre todo de los ferrocarriles, en el desarrollo de las vacaciones populares y de la clase obrera, fue clave. Sin la emergencia de tales sistemas de transportes masivos, rápidos y baratos la democratización de las vacaciones no hubiera podido ocurrir. Eso sí, por supuesto. Sin embargo, hay que subrayar que la revolución de los transportes era necesaria, pero no suficiente, para abrir las puertas al mar a la clase obrera.

Tenemos que tener en cuenta un abanico amplio de asuntos adicionales. ¿Quiénes eran estos obreros – y, algo muy importante, estas obreras – que tenían recursos suficientes para disfrutar de vacaciones costeras? Se trataba de obreros cualificados, sobre todo los que trabajaban en las fábricas de algodón del condado de Lancashire, alrededor de Manchester y extendiéndose hacia el oeste y norte de esta capital económica del distrito (cuya capital administrativa era Preston, también ciudad ‘algodonera’). Desde los años setenta del siglo XIX el poder adquisitivo de los sueldos recibidos por los trabajadores en esta economía regional, dentro de la primera globalización (mano de obra local, mercados globales), era superior a todas las demás provincias industriales de Gran

²³ Walton, **English Seaside Resort**, pp. 65-8; John K. Walton, “The seaside resorts of England and Wales, 1900-1950: growth, diffusion and the emergence of new forms of coastal tourism”, en A. Williams y G. Shaw (coords.), **The Rise and Fall of British Coastal Resorts**; Londres, Cassell, 1997, pp. 21-48.

²⁴ John K. Walton, “The demand for working-class seaside holidays in Victorian England”, **Economic History Review** 34 (1981), pp. 249-65.

Bretaña; y en la capital nacional, donde los sueldos de tales obreros alcanzaron niveles parecidos, las rentas de pisos y casas eran muy altas. Los precios de alimentos básicos, calefacción y otras necesidades de la vida seguían cayendo, y los ingresos de las familias se incrementaban por la gran cantidad de trabajo que las fábricas – sobre todo las de los tejidos de algodón – proporcionaban a las mujeres jóvenes y a los niños de ambos sexos, después de llegarse a once o doce años de edad. Este régimen de trabajo sostenido y muy duro – pero con horario fijo, fin de semana definido desde el almuerzo del sábado, y sindicatos poderosos y experimentados – sostenía la pionera ‘sociedad del consumidor’ de la clase obrera, incluso cooperativas del sistema Rochdale organizadas democráticamente por los trabajadores ellos mismos, mercados municipales – y un montón de otros servicios, públicos por su mayoría, tal y como gas, agua, electricidad, tranvías, parques, bibliotecas, además de un menú emocionante de entretenimientos y deportes comerciales, incluso los clubes pioneros de fútbol profesional del mundo. Es dentro de tal contexto que tenemos que entender el desarrollo temprano de las vacaciones estivales obreras a orillas del mar, y la transformación cultural de algunos balnearios marítimos del norte de Inglaterra. La puerta no se abrió a todo el mundo. Se trataba, en términos demográficos, no de las familias enteras de la burguesía, sino de adultos y de obreros jóvenes. Las familias que tenían que cuidar y que cubrir los gastos de los peques tenían que esperar hasta que empezasen a traer sus pequeños sueldos al tesoro familiar. Los obreros no cualificados, o que quedaban sin empleo regular para planificar los gastos futuros, o que no pudieron sacar provecho financiero del trabajo de la mujer fuera de la casa, quedaban fuera del país prometido de las vacaciones. Eran muchos; pero subrayemos que sí la puerta se abría a las mujeres, incluso las jóvenes obreras independientes de las fábricas de algodón, que se vestían de la moda popular y llegaron a la costa en grupos alegres, buscando a un novio y futuro marido. Pero los que sí se sumaron a la nueva sociedad del consumidor popular y democrático eran más de suficientes para crear y sostener un mercado vibrante y cambiar para siempre la atmósfera social de los balnearios populares del norte.²⁵

Se trataba, pues, de una clase obrera muy inteligente, experimentada, trabajadora, (pero dispuesta para gozar al máximo su medida acordada del ocio), y con recursos financieros no habituales. ¿En términos prácticos, cómo lograron organizar y, sobre todo, pagar las vacaciones estivales? No recibían ninguna ayuda financiera desde fuera: las vacaciones pagadas impuestas por la ley no llegaron de hecho a la industria algodonera hasta 1950, a pesar de que la primera ley de vacaciones pagadas fue introducida en 1938. La guerra, y la falta de interés oficial (pese a las intervenciones de algunos sindicatos), impidieron la puesta en marcha de esta ley, que se introdujo más tarde y con menos días de vacaciones que en otros países de Europa del oeste. Volvemos entonces a enfatizar que nunca ha habido en el Reino Unido tradición alguna de turismo social fomentado por el Estado ni nacional ni local.²⁶ Como indicamos antes, el papel de varias organizaciones e entidades religiosas y educativas (especialmente las escuelas de los domingos establecidas desde fines del siglo XVIII para impartir las letras – y la Biblia – a los jóvenes obreros), y de muchos empleadores industriales de orientación paternalista, fue importante desde mediados del siglo XIX, organizando trenes a veces gratis, a veces baratísimos, para llevar cientos de obreros a la vez al ambiente del mar y presentarlo como destino deseable e asequible. Pero, como ha bien comentado Susan Barton, fueron los obreros ellos (y ellas) mismos que inventaron y desarrollaron sus vacaciones, sacando provecho de la amplia oferta de trenes baratos que proporcionaba las empresas ferrocarriles cada verano.²⁷ Utilizaron las fiestas locales y tradicionales del verano que tenían lugar a través de los distritos industriales, que se convirtieron hacia fines del siglo XIX en oportunidades para viajar a la costa en lugar de ser ocasiones para romerías, bailes, consumición de cerveza, deportes tradicionales y reuniones de familias dentro de los pueblos y ciudades industriales

²⁵ John K. Walton, **Lancashire: a Social History 1558-1939**, Manchester, Manchester University Press, 1987, cap. 13; Trevor Griffiths, **The Lancashire Working Classes, c. 1880s-1930s**; Oxford: Oxford University Press, 2001.

²⁶ Susan Barton, **Working-class Organisations and Popular Tourism, 1840-1970**, Manchester, Manchester University Press, 2005; Walton, “Demand for working-class seaside holidays”; Walton, “Understanding social tourism”.

²⁷ Ver nota 24.

del interior, una transición duradera y desigual pero que llegaba hacia su fin a principios del siglo XX. La extensión de las vacaciones tradicionales en el Lancashire ‘algodonero’, hasta alcanzar una semana entera durante los años noventa, fue el producto de una serie de acontecimientos informales, localidad tras localidad, sin que tuvieran que intervenir de manera formal los sindicatos. La reputación poderosa de aquellos garantizaba la continuidad de cada extensión por la temporada siguiente, y las empresas manufactureras reconocían pronto lo valioso por su parte de aceptar una ausencia colectiva (y no pagada) durante una semana determinada de cada verano. Aprendían pronto que podían aprovechar tal oportunidad para limpiar las fábricas, hacer reparaciones importantes, poner nuevas máquinas, evitar conflictos laborales, y disfrutar del trabajo regular de su mano de obra durante todo lo que quedaba del año.²⁸ He aquí, quizás, un ejemplar nunca apreciado del apretón de manos invisible propuesto por el economista Michael Huberman, a quien al parecer nunca hubiera ocurrido extender el concepto fuera de la fábrica.²⁹ Además, una consecuencia muy importante del papel de las fiestas tradicionales en la construcción de las primeras vacaciones obreras fue la creación espontánea de una temporada estival de baños de mar populares, empezando a fines de junio y principios de julio con las fiestas de Bolton y Burnley, terminando a principios de septiembre con las de Oldham, y proporcionando una demanda regular y sostenida durante tres meses, suficiente para sostener la infraestructura de una industria costera del ocio popular en el norte de Inglaterra.³⁰

Para cubrir, y anticipar, los gastos del viaje a la costa, y de una estancia de hasta una semana en un balneario marítimo, los trabajadores se ponían a organizar sus clubes informales para ahorrar cada semana algunos peniques ante las necesidades de la vacación. La necesidad de dedicar tales recursos a la protección y previsión social, los seguros médicos y la adhesión a los sindicatos era muy bien establecida y reconocida en esta sociedad desde (especialmente) los años de crisis recurrente del segundo cuarto del siglo XIX, y entidades voluntarias como las ‘friendly societies’ (sociedades amistosas para el arreglo de seguros mutuos) ya contaban sus socios por cientos de miles de personas durante los años setenta. La cultura de previsión y planificación domésticas ya era muy fuerte, incluso para cubrir los gastos de las fiestas de Navidad, Pascuas y Pentecostés, y organizar romerías por el campo en verano. La extensión de tales recursos para disfrutar de las vacaciones era una respuesta obvia a la nueva oportunidad. Los clubes de vacaciones (‘going-off clubs’) se multiplicaban por todo el distrito industrial, con sus sedes en bares (los famosos ‘pubs’ ingleses), iglesias, cooperativas, clubes de fútbol y cricket, y cada parte del abanico extenso de organizaciones populares que florecieran dentro del tejido intenso institucional de esta primera sociedad industrial. En la ciudad de Oldham a principios de los años ochenta los desembolsos de los clubes que los anunciaron a la prensa local (que no fueron todos) alcanzaron el equivalente de dos sueldos básicos semanales por cada habitante, incluso bebés, pobres, ancianos y la clase media. Lo que sorprende, visto desde fuera y a través de más de un siglo, será la voluntad y la capacidad organizadora de esta clase tan trabajadora para identificar lo que más le importaba y construir, a base de relaciones de vecindario, lugar de trabajo, iglesia y familia, un sistema que facilitara el desarrollo independiente de las vacaciones a la vez comerciales, colectivas y populares.³¹

Algunos historiadores han notado la magnitud de este fenómeno, que en este caso constituye realmente el ejemplar original del verdadero ‘turismo de masas’, una etiqueta demasiado sencilla cuya adopción en otros contextos a veces no resulta convincente. El ejemplo más problemático será

²⁸ Robert Poole, **The Lancashire Wakes Holidays**, Preston, Lancashire County Books, 1994; Robert Poole, “Oldham Wakes”, en John K. Walton y James Walvin (coords.), **Leisure in Britain, 1780-1939**, Manchester, Manchester University Press, 1983, pp. 71-98; John K. Walton y Robert Poole, “The Lancashire Wakes in the nineteenth century”, en Robert Storch (coord.), **Popular Culture and Custom in Nineteenth-Century England**; Londres, Croom Helm, 1982, pp. 100-24; Douglas A. Reid, “The decline of St Monday, 1766-1876”, **Past and Present** 71 (1976), pp. 76-101.

²⁹ M. Huberman, “Invisible handshakes in Lancashire cotton spinning in the first half of the nineteenth century”, **Journal of Economic History** 46 (1986), pp. 987-98.

³⁰ Ver nota 23.

³¹ Ver notas 24 y 23.

probablemente su adopción para describir o clasificar los grupos pequeños de turistas de la clase media conducidos por los Alpes o hasta Tierra Santa por la pionera empresa internacional de viajes Thomas Cook desde mediados del siglo XIX. Tales actividades no tenían nada que ver con las imaginadas ‘masas’; pero la identificación Cook/ ‘masas’ parece haber influido al profesor de estudios culturales Fred Inglis hasta el punto de informar a sus lectores, tres veces, que fue Cook ‘que ha traído la gente popular a Blackpool’, sin citar a ninguna fuente de cualquier tipo. En realidad tal fuente no existe, y Inglis tuvo la autoconfianza de inventar sus ‘datos’.³² He comentado en otro sitio la inflación de la importancia de la empresa Cook en la historiografía del turismo; pero aquí queda suficiente subrayar que nunca ha traído la clase obrera a Blackpool. Los trabajadores lo hicieron por su propia cuenta.³³ No necesitaban tampoco la ayuda de la ley de trenes baratos de 1844, cuyas consecuencias fueron escasas por proporcionar pocos servicios y muy lentos, mientras que los trenes botijos comerciales eran más asequibles, más cómodos, más rápidos y más baratos.³⁴

Por fin, abordamos la leyenda más persistente en lo que se trata de este tema: la cuestión del papel de la ley de fiestas públicas (‘Bank Holidays’) del año 1871. Se puede encontrar en Gran Bretaña algunas historias generales y populares que presentan esta Ley como el punto de nacimiento de las vacaciones costeras populares. En realidad el único día festivo nuevo que añadió al calendario fue el primer lunes de agosto, que se adoptó con rapidez durante la década como una fiesta popular por parte de la clase obrera de Londres y algunas ciudades del sureste de Inglaterra. Hacia fines del siglo empezó a extenderse para construir cortas vacaciones en los balnearios marítimos de la región; pero no se podía fundar una economía de turismo popular en vacaciones de sólo una semana del año. Por eso, en el sureste de Inglaterra el desarrollo de las vacaciones extendidas de la clase obrera tuvo lugar décadas más tarde que en el distrito algodonero de Lancashire, y la moda dominante se quedaba con las visitas de sólo un día (‘day-trips’) o de fines de semana. Lo que más importaba fue la combinación de fiestas tradicionales y buenos y fiables ingresos familiares, algo que se encontraba por muchos distritos industriales del norte y centro de Inglaterra y en el centro de Escocia (sobre todo alrededor de Glasgow); y por estas partes se seguían el modelo establecido por los obreros algodoneros y sus vecinos del condado de Lancashire.³⁵

La industria del turismo popular

Para confirmar y sostener los balnearios marítimos como los destinos preferidos de la clase obrera, se necesitaba una inversión continúa en infraestructuras e atracciones. He aquí la otra historia de las vacaciones de los trabajadores, la de la oferta en los destinos turísticos. A principios del siglo XX Blackpool ya contaba con casi 3.500 casas de huéspedes, casi todas de modesto tamaño, empresas familiares organizadas por empresarias cuyos raíces se encontraban en esta misma clase obrera, entendiendo y compartiendo los valores culturales de sus visitantes, y imponiendo con vigilancia su régimen de respetabilidad. Algo parecido ocurrió en las casas imponentes de primera línea en Douglas, Isla de Man.³⁶ A las inversiones inmensas municipales en murallones, paseos marítimos, parques, tranvías, etc., amenidades que compartían los visitantes (y los vecinos) de todas clases, se sumaron las empresas privadas de pequeños accionistas constructores y operadores de embarcaderos; ‘palacios’ de entretenimientos, circos, bailes públicos, parques de atracciones, jardines de invierno, y en el caso más emblemático, la Torre de Blackpool (1894), una Torre Eiffel

³² Piers Brendon, **Thomas Cook: 150 Years of Popular Tourism**; Londres, Secker and Warburg, 1991; Fred Inglis, **The Delicious History of the Holiday**, Londres, Routledge, 2001.

³³ John K. Walton, “Thomas Cook: image and reality”, en Richard Butler y Roslyn Russell (coords.), **Giants of Tourism**, Wallingford, CABI, 2010, pp. 81-92; Barton, **Working-class Organisations**.

³⁴ David Norman Smith, **The Railway and its Passengers: a Social History**, Newton Abbot, David and Charles, 1988.

³⁵ Pimlott, **Englishman’s Holiday**; Walton, “Demand for working-class seaside holidays”; Mark Patton, **Science, Politics and Business in the Work of Sir John Lubbock**; Aldershot, Ashgate, 2007, pp. 97-8, 101.

³⁶ John K. Walton, **The Blackpool Landlady: a Social History**, Manchester, Manchester University Press, 1978; John K. Walton, “The Blackpool Landlady Revisited”, **Manchester Region History Review** 8 (1994), pp. 23-31; John Beckerson, **Holiday Isle: the Golden Era of the Manx Boarding-House**, Douglas, Manx Heritage Foundation, 2007.

de tamaño medio con un edificio cuadrado de ladrillo rojo a sus pies, ofreciendo un abanico de entretenimientos y espectáculos (circo, acuario, salón lujoso de bailes...).³⁷ Tales espacios comerciales daban el bienvenido a gente de todas las clases sociales (insistiendo básicamente en caras limpias y cuerpos bien vestidos); y los resultados de tal ejercicio en la democracia de los espacios públicos pueden contemplarse desde principios del siglo XX en las películas primitivas de la empresa Mitchell and Kenyon.³⁸ A la mayoría de los socialistas del norte de Inglaterra no le gustaban esta versión comercial y vulgar de la democracia cultural: preferían buscar vacaciones alternativas no comerciales, practicando senderismo por las colinas del Distrito de los Lagos inglés.³⁹ Los trabajadores que pasaron sus vacaciones a orillas del mar, por su aplastante mayoría socios de los sindicatos industriales, constituían una colectividad proletaria disfrutando, juntos, de una escapada capitalista mientras comprando las necesidades diarias de las tiendas cooperativas de las sociedades locales de Blackpool, Southport o Scarborough. Pero muchos de ellos habían invertido su dinero en las empresas privadas, las ‘democracias de accionistas’ que proporcionaban el entretenimiento popular, aumentando las divisas de sus acciones por sus propios gastos. El papel de los municipios en las economías de los balnearios populares era también imprevisible; y su color político casi siempre era el azul de los conservadores. ¿Un municipio socialista en un balneario marítimo inglés? Impensable, en muchos casos hasta un sólo concejal, por lo menos hasta hacia fines del siglo XX.⁴⁰

El turismo popular británico se fundó en los esfuerzos de la clase obrera. Algo que se destacó es la casi ausencia del ‘turismo social’, este fenómeno complejo y variable que ha resultado tan importante tanto en la Argentina como en otros países de América Latina y Europa.⁴¹ (Walton, 2012) El modelo pionero británico de la autogestión proletaria ha sido distinto, sin paralelo en ningún otro sitio. Por resultar a la vez pionero y único, merece la pena de recuperar esta historia escondida para comunicarla a los ‘de fuera’. He aquí la razón de este artículo.

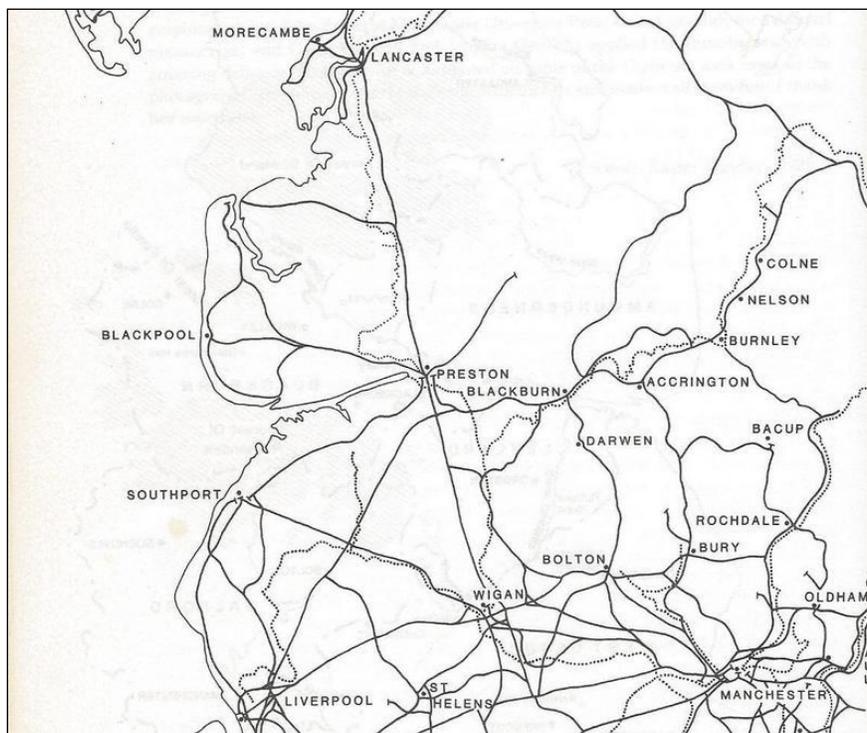
³⁷ Lynn C.F. Pearson, **The People's Palaces: the Story of the Seaside Pleasure Buildings of 1870-1914**, Buckingham, Barracuda, 1991; F. Gray, **Designing the Seaside**, Londres, Reaktion, 2006.

³⁸ John K. Walton, “The seaside and the holiday crowd”, en Vanessa Toulmin, Patrick Russell y Simon Popple (coords.), **The Lost World of Mitchell and Kenyon: Edwardian Britain on Film**; Londres, *bfi* Publishing, 2004, pp. 158-68.

³⁹ Harvey Taylor, **A Claim on the Countryside**, Edinburgh, Keele University Press, 1997; Keith Hanley y John K. Walton, **Constructing Cultural Tourism: John Ruskin and the Tourist Gaze**, Bristol, Channel View, 2010, cap. 6; John K. Walton y Clifford O'Neill, “Tourism and the Lake District: social and cultural histories”, en David W.G. Hind y John P. Mitchell (coord.), **Sustainable Tourism in the English Lake District**, Sunderland, Business Education Publishers, 2004, pp. 19-47.

⁴⁰ John K. Walton, **The British Seaside: Holidays and Resorts in the Twentieth Century**, Manchester, Manchester University Press, 2000, pp. 174-6.

⁴¹ Ver nota 4.



Mapa del condado de Lacanshire.

Bibliografía

Barton, Susan.

Working-class Organisations and Popular Tourism, 1840-1970; Manchester, Manchester University Press, 2005.

Beckerson, John.

Holiday Isle: the Golden Era of the Manx Boarding-House; Douglas, Manx Heritage Foundation, 2007.

Berghoff, Hartmut, Barbara Korte, Ralf Schneider y Christopher Harvie (coords.).

The Making of Modern Tourism: the Cultural History of the British Experience, 1600-2000; Londres, Palgrave, 2002

Borsay, Peter, y John K. Walton (coords.).

Resorts and Ports: European Seaside Towns since 1700; Bristol, Channel View, 2011.

Brendon, Piers.

Thomas Cook: 150 Years of Popular Tourism; Londres, Secker and Warburg, 1991.

Brodie, Allan, y Gary Winter.

England's Seaside Resorts; Swindon: English Heritage, 2007 .

Brodie, Allan.

“Towns of ‘Health and Mirth’: the first seaside resorts, 1730-1769”, en Peter Borsay y John K. Walton (coords.), **Resorts and Ports: European Seaside Towns since 1700**; Bristol, Channel View, 2011, pp. 18-32.

Corbin, Alain.

El Territorio del Vacío; Barcelona, Mondadori, 1993.

Durie, Alastair J.

Scotland for the Holidays: a History of Tourism in Scotland, 1780-1939; East Linton, Tuckwell Press, 2003.

Gilbert, E.W.

Brighton: Old Ocean's Bauble; Londres: Faber and Faber, 1954.

Granville, A.B.

The Spas of England, and Principal Sea-Bathing Places; Bath: Adams and Dart, 2 vols, publicación original en 1841, 1971.

Griffiths, Trevor.

The Lancashire Working Classes, c. 1880s-1930s; Oxford: Oxford University Press, 2001.

Hanley, Keith, y Walton, John K.

Constructing Cultural Tourism: John Ruskin and the Tourist Gaze; Bristol, Channel View, 2010.

.

Huberman, M.

“Invisible handshakes in Lancashire cotton spinning in the first half of the nineteenth century”, **Journal of Economic History** 46, 1986, pp. 987-98.

Inglis, Fred.

The Delicious History of the Holiday; Londres, Routledge, 2000.

Mackenzie, John M.

“Empires of travel: British guide books and cultural imperialism in the nineteenth and twentieth century”, en John K. Walton (coord.), **Histories of Tourism**; Clevedon, Channel View, 2005.

Patton, Mark.

.Science, Politics and Business in the Work of Sir John Lubbock; Aldershot, Ashgate, 2007.

Pearson, Lynn C.F.

The People's Palaces: the Story of the Seaside Pleasure Buildings of 1870-1914; Buckingham, Barracuda, 1991.

Pimlott, J.A.R.

The Englishman's Holiday: a Social History; Londres, Faber and Faber, 1947.

Poole, R.

“Oldham Wakes”, en John K. Walton y James Walvin (coords.), **Leisure in Britain, 1780-1939**; Manchester, Manchester University Press, 1983 .

Poole, R.

The Lancashire Wakes Holidays; Preston, Lancashire County Books, 1994.

Reid, Douglas A.

“The decline of St Monday, 1766-1876”, **Past and Present** 71, 1976, pp. 76-101.

Reid, Douglas A.

“The ‘iron roads’ and ‘the happiness of the working classes’: the early development and social significance of the railway excursion”, **Journal of Transport History** 17, 1996, pp. 51-73.

Reid, Douglas A.

“Playing and praying”, en M.J. Daunton (coord.), **The Cambridge Social History of Britain**; Vol. 3, Cambridge, Cambridge University Press, 2000, pp. 745-807.

Shields, Rob. **Places on the Margin**; Londres, Routledge, 1991.

Simmons, Jack. **The Railway in Town and Country, 1830-1914**; Newton Abbot: David and Charles, 1986.

Simmons, Jack. “Excursion train”, en Jack Simmons y Gordon Biddle (cords.), **The Oxford Companion to British Railway History**; Oxford; Oxford University Press, 1997, pp. 149-52.

Smith, David Norman. **The Railway and its Passengers: a Social History**; Newton Abbot, David and Charles, 1988.

Taylor, Harvey.

A Claim on the Countryside; Edinburgh, Keele University Press, 1997.

Tissot, Laurent. “How did the British conquer Switzerland? Guidebooks, railways, travel agencies: 1850-1914”, **Journal of Transport History** 16, 1995, pp. 21-54.

Tissot, Laurent.

Naissance d’une industrie touristique: les Anglais et la Suisse au XIX siècle : Lausanne : Payot, 2000.

Travis, John. “Continuity and change in English sea-bathing, 1730-1900”, en Stephen Fisher (coord.), **Recreation and the Sea**; Exeter, University of Exeter Press, 1997, pp. 8-35.

Walton, John K.

“The social development of Blackpool, 1788-1914”. Tesis doctoral, Universidad de Lancaster, Inglaterra, 1974.

Walton, John K.

The Blackpool Landlady: a Social History; Manchester: Manchester University Press, 1978.

Walton, John K.

“The demand for working-class seaside holidays in Victorian England”, **Economic History Review**, 34, 1981, pp. 249-65.

Walton, John K.

The English Seaside Resort: a Social History 1750-1914; Leicester, Leicester University Press, 1983.

Walton, John K.

1987 **Lancashire: a Social History, 1558-1939**; Manchester, Manchester University Press.

Walton, John K.

“The world’s first working-class seaside resort? Blackpool revisited, 1840-1974”, **Transactions of the Lancashire and Cheshire Antiquarian Society** 88 (1992), p. 1-30.

Walton, John K.

“The Blackpool landlady revisited”; **Manchester Region History Review** 8, 1994, pp. 23-31.

Walton, John K.

“The seaside resorts of England and Wales, 1900-1950: growth, diffusion and the emergence of new forms of coastal tourism”, en A. Williams y G. Shaw (coords.), **The Rise and Fall of British Coastal Resorts**; Londres, Cassell, 1997, pp. 21-48.

Walton, John K.

Blackpool; Edinburgh, Edinburgh University Press, 1998 .

Walton, John K.

“Aproximación a la historia del turismo en el Reino Unido, siglos XVIII-XX”, **Historia Contemporánea** 25, 2002, pp. 65-82.

Walton, John K.

“The seaside and the holiday crowd”, en Vanessa Toulmin, Patrick Russell y Simon Popple (coords.), **The Lost World of Mitchell and Kenyon: Edwardian Britain on Film**; Londres, *bfi* Publishing, 2004, pp. 158-68.

Walton, John K.

“Thomas Cook: image and reality”, en R. Butler y R. Russell (coords.), **Giants of Tourism**; Wallingford, CABI, 2010, pp. 81-92.

Walton, John K.

“Understanding social tourism over time and across cultures: an international historical perspective”, **ERSC seminar series on social tourism and regeneration**, NET-STaR, National Media Museum, Bradford, 2012, 21 February: www.westminster.ac.uk/net-star .

Walton, John K., y O’Neill, Clifford.

“Tourism and the Lake District: social and cultural histories”, en David W.G. Hind y John P. Mitchell (coord.), **Sustainable Tourism in the English Lake District**; Sunderland, Business Education Publishers, 2004, pp. 19-47.

Walton, John K., y Poole, Robert.

“The Lancashire Wakes in the nineteenth century”, en Robert Storch (coord.), **Popular Culture and Custom in Nineteenth-Century England**; Londres, Croom Helm, 1982, pp. 100-24.

Whyman, John.

Aspects of Holidaymaking and Resort Development within the Isle of Thanet; New York, Arno Press, 1981a.

Whyman, John.

“Water communications to Margate and Gravesend as coastal resorts before 1840”, **Southern History** 3, 1981b, pp. 111-38.

