

UN MES DE VIAJE POR ESPAÑA EN LA PRIMAVERA DE 1866 (*)

Con ocasión de cumplirse —hace ya unos años— el centenario del viaje por España de John Murray Graham, tradujimos estas impresiones en las que se nos aparece nuestro personaje como prototipo de impávido turista escocés. «tourista», como se decía en aquella época. Entonces, como desde hace tiempo, también estábamos de moda junto con otros países mediterráneos, tales como Francia, Italia, Grecia y Egipto, además del gran foco de atracción que era ya Suiza con sus Alpes y lago de Ginebra como magnífico escenario que Byron y Shelley lanzaron con los vientos de su poesía; tras los viajes de Ford, de Gautier, del citado autor de Child Harold, W. Irving, A. Dumas H. Heine Marimée, G. Sand, Sownsend y tantos otros que en bastantes ocasiones han sido tachados de irreales, de convencionalismo y teatralidad dentro del gran teatro del mundo. Quizá en parte, debido al hecho de que en varios de los citados hombres de letras, la realidad que reflejan aparecía teñida de algún modo por su preconcebida forma de mirar, producto, en parte, de viejos prejuicios, sin que ello signifique descartar la veracidad patente de muchas observaciones hechas por tales viajeros.

Era aquélla, como ha dicho el historiador V. Palacio Atard, la época de los viajes pintorescos en los que se pretende un puro y simple deleite de la sensibilidad. Inicio del tiempo, ya mediado el siglo que coincide con la debatida fijación de los viajes de observación, de entretenimiento, descanso, de ensanchamiento de horizontes. El aumento en el número de viajeros que en especial desde Gran Bretaña hacen el «grand tour», causa la consecuente demanda de guías de viaje que comienzan ya a editarse sin duda a mayor escala, evidenciando las crecientes facilidades y los precios más asequibles para la realización de aquellos anhelados viajes.

John Murray Graham, aunque así aparece su nombre en la relación de viaje que a continuación se inserta, hizo un cambio en sus apellidos a raíz de heredar importantes estados en la sucesión de su tío, uno de los famosos lugartenientes del Duque de Wellington en las campañas de la Guerra de la Independencia en España, el General Graham, Lord Thomas Lynedoch, que murió en 1859 y cuyas Memorias fueron recopiladas y publicadas por su sobrino, cuya vida transcurrió entre 1809 y 1881. Nacido en Aberdeenshire, hijo de un juez de paz, como Mark Twain, se educó en la Universidad de Edimburgo. Gran aficionado a la historia, fue más conocido como abogado. Aunque contemporáneo de su más famoso homónimo y paisano John Murray, que se dedicó a viajar por Europa desde 1829, no creemos les unieran lazos de familia, este último figura a la par que Baedeker en Leipzig y Joanne, editado por Hachette, entre los más importantes escritores de Guías de Viajes de aquel tiempo.

(*) Este trabajo fue publicado en Londres por William Blackwood and Sans. Edinburgh and London, 1867.

Fijémosnos, siquiera sea a grandes rasgos, en el panorama mundial cuando el autor de estas impresiones visitaba España. Se hablaba mucho de la cuestión de Irlanda; en Rusia se sufría la tiranía del Zar Alejandro II; ya había terminado la guerra de Crimea, en la que los ingleses utilizaron por primera vez el ferrocarril para el transporte de tropas. Aunque eran aquellos años de convulsión y discordias políticas tanto en España como en el mundo entero, doblada la primera mitad del siglo de los motores, de los inventos, de la poesía y del materialismo, se lograron importantes mejoras en el desenvolvimiento de la red radial de ferrocarriles en nuestro país. Aludiendo al período de referencia cabe consignar la instalación de 805 kilómetros de vías férreas desde 1848 a 1858. Hasta 1865, un año antes de aquel viaje, el tendido de nuestra red ferroviaria de ancho normal fue aumentado hasta llegar a un total de 4.663 kilómetros, aumento paralelo al importantísimo conseguido en el volumen del comercio exterior. La población era en 1860 de 15.673.536, habiendo experimentado un crecimiento de cerca de tres millones en trece años.

La Emperatriz Eugenia de Montijo, ahora tan en boga su recuerdo, montaba como si tal cosa a joroba de camello en Ismailia en vísperas de la inauguración del Canal de Suez, cuando comenzaba a declinar la suerte del III Imperio, Luis I de Baviera, melencólico y con perilla, paseaba en preciosos landeaux o carretelas a aquella otra belleza hispánica, Lola Montes, más o menos por los años en que en aquel Madrid, alegre y conjiado de las fiestas camperas, otra amazona distinguida y guapa, «la petit fleur des neiges», Sofia Troubetzkoï, recorría la villa luciendo traje andaluz pocos años antes de la Restauración Alfonso.

1860 fue el año en que las tropas españolas, a las que acompañaba como cronista Alarcón y también Núñez de Arce, obtuvieron las victorias tan sonadas de Wad Ras y de los Castillejos en aquella «guerra grande con paz chica», uno de cuyos artífices fue el después malogrado caudillo revolucionario Don Juan Prim, autor del fracasado levantamiento de Villarejo de Salvanes en 1860, y luego de el de San Gil. En este sentido verdaderamente no puede decirse que Murray Graham viniera a hacer política, ya que nos dice que «no observa el descontento de que tanto se ha hablado últimamente en aquel primer viaje, justamente un mes antes de que la Escuadra española librara en aguas del Pacífico la descomunal batalla del Callao. El año siguiente el pintor francés Henri Regnault, que estuvo viajando por España, de cuyo paso nos dejó extensas e interesantes relaciones, hizo el retrato escuete del famoso General Prim con el fondo de su victoria africana, obra pictórica de gran interés en la que puede apreciarse la influencia artística de su buen amigo Fortuny, con quien convivió en Roma al tiempo que allí pintaba también otro gran artista español, Rosales.

En aquella década de los años sesenta nacían las sociedades de alpinismo, desarrollándose aceleradamente ese gran deporte de esencia turística, y en 1865 tiene lugar la conquista del monte Cervino (1).

Precisamente en 1866 se publica «Voyage en Italie», de H. Taine, que ya en 1855 había escrito «Voyage aux eaux des Pyrénées». Chamonix, lugar para el que su citado homónimo escribió una guía local, recibía 11.000 turistas. En 1864 terminó la construcción del primer Pull-

(1) Con anterioridad, L. Guillermo Schulz, alemán de nacionalidad y ferviente hispanista, eminente geólogo y geógrafo, hacía excursiones y ascensiones por los Picos de Europa como hambre de ciencia dedicado con plena eficacia a la investigación, al propio tiempo que montañero amante de la naturaleza.

man Car «El Pionero», que fue usado hasta el año de la muerte de Lincoln, y como tren fúnebre en aquella ocasión, hasta que en 1867 se constituyó la Pullman Car Company. La primera bicicleta popular, la llamada «sacudebuesos», apareció en 1866, así como los velocípedos ya usados antes de comenzar a fabricarse en Inglaterra en gran escala, usándose popularmente para excursiones. También se conocía a las diligencias o coches de postas como «quebrantabuesos».

Comenzaban los viajes transoceánicos turísticos: en 1867 zarpaba el Quaker City en una «Gran excursión de placer por Tierra Santa», en el transcurso de la cual Samuel Langhorne escribe una serie de cartas de viaje de dos o tres mil palabras cada una. De éstas saldría después el libro «Innocents Abroad». Por cierto no debió de enterarse Murray de la existencia de Monturiol y de las 50 felices pruebas de su malogrado pre-submarino, el «Ictineo», en 1860 (ni de su abatimiento) hasta que en 1866 quedaba terminado lo que ahora se llama prototipo. La apatía fue mayor que sus desvelos. Después vendría el fracaso de Isaac Peral en 1890.

Para terminar esta, quizá extensa, introducción, en cuanto al texto que aquí se inserta, permítasenos concluir diciendo que se trata de una narrativa en la cual se deja ver un cierto impresionismo, conjuntado con algo de decimonónico realismo, a la par que cierta ingenuidad. Es la época en la que escribe el autor a caballo entre las tendencias románticas, procedente del lakismo y la realista y materialista.

Aún predomina el turismo itinerante sobre el de fijación de vacaciones o turismo estacional a los lugares tales como playas y balnearios de moda. Se ha dicho con verdadera precisión: «El más genial creador de la Geografía Humana, Ratzel, presintió el futuro refiriéndose a la circulación a la que llamó la gran creadora del espacio». La revolución espacial o de los transportes fue haciendo que el turismo se convirtiera por completo en medio de comunicación social.

No deja de llamar nuestra atención el comentario relativo a que «España tiene por ahora la distinción, no envidiable, de ser el único país de Europa donde la diversidad de prácticas religiosas no es tolerada». Dos años después cambiaría la situación estableciéndose la libertad de cultos. Además de su alusión a la «rentabilidad» de Gibraltar, el lector encontrará también curiosa la alusión al pensamiento de Pope en cuanto a las formas de gobierno.

Uno de los pasajes que encontramos divertidos en estas cortas impresiones del británico viajero es aquel que se refiere a los dos ingenieros extranjeros, que por no conocer el castellano, al hacerse un cambio en la composición del tren, continuaron en el convoy por error en lugar de ir hacia su lugar de destino.

Experimentamos cierta romántica reminiscencia en la sentimental despedida del autor, «biding adieu», al marcharse a la Europa del norte expresándose de manera que nos hace recordar a aquel dicho con pesar, «dejamos estas tierras de ensueño», que más o menos endilgaba al terminar los documentales pintorescos el comentarista o «speaker» de la Paramount en las tardes de cine de nuestra infancia.

Jaime H. SAMPELAYO

EL FERROCARRIL MADRID-CORDOBA-SEVILLA

CAPITULO PRIMERO

Saliendo de Londres en la mañana de un viernes 8 de marzo de 1866, tras de hacer noche en París, llegué a Bayona en la noche del sábado. Después de una visita a Biarritz, a dos millas de Bayona y una vez provisto con moneda española por un Banco, me instalé en el tren directo para Madrid.

El ferrocarril aún es una novedad en España. Mientras que en otros países el desarrollo del comercio y del tráfico, el trazado de canales y de carreteras, han precedido y, en cierto modo, apadrinado al ferrocarril, en España ha sido introducido con el propósito de crear tráfico más que para encauzarlo y para proporcionar hasta cierto punto un medio de comunicación que sustituyera a las muy deficientes carreteras. Pues bien, ya puede decirse que ha influido de manera considerable en el incremento del comercio y de los viajes, pero la escasez de tráfico de mercancías —así como el muy precario grado de incipiente industrialización—, la ausencia hasta ahora de ferrocarriles de enlace y vías secundarias que complementen las grandes líneas (junto con la topografía montañosa del país) constituyen una serie de dificultades; el ferrocarril ha traído consigo un aumento en el comercio y en los viajes, pero la deficiencia de las manufacturas nacionales —el imperfecto conocimiento y empleo por los españoles de sus primeras materias—, la ausencia que hasta ahora se acusa de ferrocarriles de enlace y de buenos cruces de vías para proveer a las grandes líneas— circunstancias que vienen a unirse al carácter montañoso del país—, representan un conjunto de trabas que hacen necesario un tratamiento más práctico y directo que el otorgado hasta ahora por el actual Gobierno si se pretende que un sistema ferroviario pueda ser desarrollado y convertido en una verdadera ventaja para la Península. Los ferrocarriles han pasado en su mayoría a manos de Compañías francesas, siendo también de dicha nacionalidad los ingenieros y equipo, así como los hoteles y servicios de buffet.

Las instalaciones en las grandes líneas de ferrocarril fueron concebidas para distancias de largo recorrido, siendo muy limitado el número de trenes y habiéndose omitido el tener en consideración las conveniencias de las pequeñas capitales y poblaciones de provincia.

A la llegada a Hendaya, estación fronteriza entre Francia y España se hace cambio de trenes y los equipajes han de pasar aduana. La línea de Hendaya a Madrid atraviesa las estribaciones montañosas de la vertiente sur de los Pirineos y pasa después a la alta meseta tras el pinto-

resco desfiladero de Pancorbo, continuando su recorrido por este nivel hasta El Escorial, a unas 20 millas de Madrid. En lo que se refiere a su ingeniería, la parte más difícil de esta línea férrea, que fue la última en su realización, es precisamente aquella cercana a la frontera a la que acabamos de hacer mención. Las colinas, y después la alta maseta, ofrecían a la vista algunas superficies cubiertas de nieve, y el tren, a causa de esta nevada, había estado detenido en Avila dos noches antes de que nosotros pasáramos por allí. Hacía frío aquella noche, a pesar de la ayuda de manta, cigarrillos y bochinchas de agua caliente para los pies.

Al llegar a Madrid, en la cuarta mañana de mi salida de Londres, encontré aquella ciudad llena de animación y alegría y me hizo la impresión (muy distinta de la que en este particular me causó París) de no haber cambiado en su aspecto anterior, que seguía siendo el que tuviera cuando yo la visité, hacía entonces doce años. Resplandecía el sol, y aunque la temperatura a la sombra en la llamada Puerta de aquel astro luminoso, era tonificante, los hombres todavía vestían sus abrigos de invierno y las señoras cubrían sus cabezas y busto con muselinas o «ttoffes» de seda. Recordemos oportunamente que a pesar de hallarse situada a la misma latitud que Nápoles, se encuentra a una altitud de 2.000 pies sobre el nivel del mar y expuesta a los fríos vientos del nordeste. Al caer de la tarde, los paseantes en coches de los más variados enganches, o a pie, aprovechaban la tibieza de aquel día en el salón o paseo del Prado. La debatida cuestión de moda acerca del uso o no de los sombreros de señora, en este año 1866, tiene su reflejo en Madrid, donde esta prenda apenas se ve, siendo sustituido por la graciosa mantilla. Los dos principales rasgos de belleza de la mujer española son manifiestamente sus ojos y cabello. Su tez delicada y lozana en la juventud pronto se marchita. Los otros rasgos de su cara no son tan finos y armoniosos como los de la mujer italiana. El estilo, manejo y elegancia de su abanico es ágil y agradable.

Madrid carece de catedral y sus iglesias no puede decirse que sean notables. En su exterior, la mayoría ofrecen un estilo clásico con adiciones góticas superpuestas —amalgama arquitectónica muy corriente en España—. Los interiores en los templos son oscuros por lo general, profusos en el dorado y en el aire flota un aroma de incienso. En la iglesia de Nuestra Señora de Atocha, advocación la más venerada por la Reina de España, tanto el interior como los ornamentos de la Virgen son realmente valiosos. Todos los sábados por la tarde, hacia las seis, la Reina Isabel asiste, siempre que se encuentra en la capital, a la misa que se celebra en esta iglesia, y en algunas solemnidades ofrece a la imagen que tanto venera un ropón bordado, un collar de diamantes o algún otro precioso atributo. El cortejo real suele estar formado por dos o más carrozas, de cada una de las cuales tiran seis mulas a la «gran Doumont», precedidas por un batallón de alabarderos.

Madrid cuenta con bellos y bien decorados teatros y ópera. Entre todos sus edificios monumentales destaca sobremanera el Palacio Real, imponente edificio cuadrangular con fachada de estilo jónico frente al río Manzanares.

Para los extranjeros, uno de los espectáculos más interesantes en España, no muy bien conocido en cuanto a su descripción, es la corrida de toros. La plaza de toros de Madrid se encuentra situada en las afueras de la ciudad; se trata de un edificio casi circular a cielo abierto con hileras de asientos en derredor y el ruedo o arena en el centro. Todo ello, en su conjunto, edificación y espectáculo, presenta una inequívoca reminiscencia de los antiguos anfiteatros romanos. Una vez instalados, tras un preámbulo en que se despliegan los abanicos y se sientan espectadoras y espectadores en sus localidades, de las cuales las mejores y más caras son las de sombra, salen al ruedo los picadores a caballo con sus largas picas, los banderilleros con sus capas y banderillas y los espadas o matadores adornado el traje nacional español con alegres bordados y coletas en la cabeza. Músicas marciales y un paseíllo preceden al acto de soltar al primer toro, que es acogido con clamores del público. Los toreros de a pie despliegan sus capotes ante la fiera, y cuando ésta los persigue se ponen a salvo o saltan la barrera, con cierta zozobra de los espectadores, en los casos no muy frecuentes en que el toro muestra inclinación a seguirles. El astado, de corriente bravura, ataca sin vacilación a los caballos, hiriéndolos gravemente o matándoles. El jinete, generalmente protegido por una armadura bajo su vistoso traje, rara vez sufre alguna herida del toro. Los caballos llegan paulatinamente a agotarse, y se desangran mientras pueden sostenerse sobre sus patas, lo cual constituye, sin duda, la parte más lamentable de este cruel deporte. Cuando el toro se encuentra ya fatigado por efecto de las varas de los picadores y la infructuosa persecución de los peones con sus capas, se deja sonar el clarín, que señala la hora de poner las banderillas que le infundan nuevos ímpetus. Agarrochado y exhausto, suena de nuevo la trompeta, y el matador se hace dueño de la arena pertrechado con un estoque en una mano y un trapo rojo en la otra. Tras de hacer cara al toro excitándole con el trapo rojo, el matador aprovecha un momento oportuno y hunde su estoque hasta la empuñadura en el cuello o morrillo de su antagonista, dejándole allí, con lo que da fin a la existencia del enemigo. Dos o varios caballos llenos de vigor son introducidos en el ruedo y sacan al toro bien enganchado y agarrado a la tiradera. En Madrid vi una corrida en la que fueron matados ocho toros y catorce caballos.

Lo que realmente hace de esta ciudad merecedora de volver a ella es el Real Museo de Pintura y Escultura. Se trata de una colección única. Las mejores pinturas de los artistas españolas fueron traídas a la capital desde los Museos provinciales, con la sola excepción de Sevilla, que conservó sus cuadros de Murillo, por lo que la escuela espa-

ñola se encuentra maravillosamente representada. Las obras de Velázquez, Murillo, Zurbarán, Cano, Juanes, Coello sólo pueden ser contempladas en Madrid en todo su esplendor. La escuela italiana también puede ser magníficamente admirada en este Museo, particularmente las obras de Rafael y de los pintores venecianos.

Tal cual sucede en otros países en los que pudiera haber mayor motivo para ello, se ha abusado de la limpieza y restauración de los cuadros allí expuestos. ¿A qué otro motivo pudiera achacarse ese desvaimiento de color que se evidencia incluso ante los ojos de un experto al contemplar las cabezas de los grandes retratos de Velázquez y (por citar tan sólo un ejemplo de la escultura italiana) la cabeza del retrato ecuestre de Carlos V ejecutada por Tiziano? La lividez cadavérica en que aparece impregnada esta noble pintura le da un aire espectral que nos persigue cual si fuera la sombra de la antigua grandeza de España. Para efectuar una visita a la galería el único requisito exigido consiste en escribir el nombre en un libro de registro la primera vez que se visita, no siendo requerida la presentación de pasaporte o pago de entrada. En los días lluviosos el visitante debe desprender con cuidado el barro de sus zapatos en las esteras de esparto colocadas al efecto.

La noche del 14 de marzo salí de Madrid con destino a Córdoba por tren. Durante los viajes por España no son solicitados los pasaportes, aunque para retirar el correo de la «poste restante» se requiera la presentación de este o de otro documento. En el transcurso de la noche tuvimos que transbordar de coches a fin de cambiar de línea. Dos ingenieros ingleses fueron trasladados a Alicante en vez de a Córdoba, ya que debido a su ignorancia del idioma no hicieron el trasbordo de vagones cuando se les indicó.

La línea de ferrocarril estaba terminada hasta el pie de Sierra Morena, nombre éste muy evocador a todos los lectores de Don Quijote. La Venta (posada) de Cárdenas, donde se detiene el viaje por ferrocarril toma este nombre de la localidad que fue escenario de las aventuras de Cardenio y Dorotea. Una media docena de diligencias, arrastrada cada una por diez u once mulas esperaba para conducir pasajeros a Córdoba o Granada. La carretera estaba pobremente trazada. A buena marcha subimos la sierra; las colinas y las rocas aparecían a grandes trechos cubiertas de hierba y se veían algunos árboles no muy corpulentos. En la cima de la vertiente se encontraba una aldea de mulas que obviamente parecían los principales habitantes del lugar, ello nos hacía recordar a los hunimos auxiliados por los yahoos del famoso Gulliver, viajero que Swift lanzó por imaginados caminos. El desprendimiento de una rueda a la entrada del pueblo, motivó una hora de retraso. En la fachada de una de las chozas aparecía colgada la siguiente inscripción: «Don Ildefonso Naguera, Profesor Veterinario», y en la puerta pudimos ver al susodicho profesor sentado y con una herradura en la mano. Continuamos nuestra andadura a pleno galope,

pasando por la Carolina, una población sin pena ni gloria, construida en tiempos de uno de los últimos reyes, a fin de colonizar esta parte de España, llegando a tiempo para tomar el tren de Córdoba que desde allí reanudaba su recorrido. La línea férrea ya ha sido ahora terminada en todo su trazado de Madrid a Córdoba, pudiendo hacerse el recorrido directo de Dover a Cádiz. Al llegar a la estación de Córdoba no había por allí vehículos de ninguna clase, y tras una caminata de algo más de una milla de recorrido hasta el hotel, concluimos el viaje de veinticuatro horas desde Madrid. Allí como en otras estaciones terminales, las facilidades para encontrar alojamiento y transportar el equipaje, eran nulas; pero dado que el regañar o murmurar no conducen a nada, lo mejor que puede hacer el viajero, en estas ocasiones, es encender su cigarro en lo que realmente será atendido por la mayoría de los españoles, y aunque no lo refiera, seguir el aforismo:

«Equam memento rebus in arduis Servare mentem».

Una costilla de cordero y una botella de vino de Valdepeñas, fueron precursoras de una noche de inalterado reposo, y aprovecho esta ocasión para hacer pública la observación general de que la mayoría de los hoteles, si bien perdieron algo de su color local, han mejorado durante los últimos años en lo que a régimen de alimentación y limpieza se refiere, si bien en este último punto quede mucho por hacer. En Madrid, en Sevilla y en otros lugares varios, los principales hoteles son dirigidos por franceses.

Con las luces del alba, desde la ventana de mi hotel en Córdoba, un hermoso e inédito panorama se ofrecía a mi contemplación. Vea allá abajo la ciudad de Córdoba —sus inicios históricos comienzan con los Escipiones y Julio César—, con sus tejados de escasa inclinación; mosaicos del color de la pasa en sus livianas edificaciones, iglesias y torres de un aspecto menos coterráneo y más oriental que en el Norte de España, altas palmeras esparcidas en el paisaje y el ancho Guadalquivir abrazado por el viejo puente romano, cuya corriente se remansa al pie de las suaves colinas plantadas de olivares. Concluido el desayuno, que en España es un auténtico «dejeuner a la fourchette», enderecé mis pasos por el dédalo de calles, estrechas y umbrosas como en tiempo de los árabes, limpias y bien enlosadas. La catedral, antigua mezquita, más bien tiene el aspecto de tal que el de una iglesia. Su exterior es sencillo y en gran parte aparece rodeado por una muralla con almenado parapeto. Ocupa un gran espacio casi cuadrado, y su techo descansa sobre 1.600 columnas de mármol no muy altas, traídas hasta allí desde diversas procedencias, en especial de antiguas edificaciones, su colocación, tan ingeniosa, refuerza la sensación de gran regularidad en el emplazamiento, formando naves en todas las direcciones. Ha sido comparada con un bosque de árboles cuyas copas se elevan hasta las bóvedas. La ornamentación del altar mayor consiste en una delicada labor de estuco

morisco y puede verse una imagen de la Virgen y una Cruz que testimonian como la religión católica Romana ha prevalecido sobre el culto musulmán.

Salí de Córdoba con dirección a Sevilla a la mañana siguiente con un retraso de más de una hora sobre el horario previsto, lo cual me hizo recordar, una vez más, que la puntualidad no es precisamente una de las virtudes hispánicas. El ferrocarril sigue su trazado bordeando el curso del Guadalquivir. Los rasgos del cambiante cuadro de paisaje, cuyas imágenes desfilan ante nuestra vista, consistía en ondulantes colinas plantadas de olivares y alcornocales esparcidos entre blancas casitas, ringleros de cactus o de chumberas, bordeando el camino, ofrecen su fruto (tan exótico en el clima de Inglaterra) al viajero que alargue la mano. La campiña cercana al río aparecía inundada. En los últimos días, una tormenta había causado daños en la vía férrea, interrumpiendo el tráfico. Al llegar a Sevilla encontré que las calles bajas de la ciudad estaban inundadas y para transitar por ellas los viandantes caminaban en tableros colocados a ambos lados.

El domingo 18, por la mañana, se celebraba una importante festividad sacra y era día festivo y de diversión, tanto en Sevilla como en otras ciudades de España. Ni el culto Judío ni el Protestante están permitidos en público en este país, no pudiendo tampoco erigirse otros templos que los dedicados al culto de la Religión Católica Romana, con lo cual España tiene por ahora la distinción, no envidiable, de ser el único país de Europa donde la diversidad de prácticas religiosas no es tolerada (1). Dejemos como materia de especulación intelectual para economistas y políticos lo mucho que pierde en sus relaciones comerciales y domésticas y como sufren con ello sus asuntos políticos a causa de este impropio esfuerzo para mantener su unidad religiosa. No deja de contribuir a ello el excesivo celo de los sacerdotes y del gobierno respecto a estos asuntos. A través de los esfuerzos de las sociedades bíblicas, el Protestantismo va haciendo algunos progresos; pero el uso y circulación de las Escrituras, así como el proselitismo, se ven frustrados tanto directa como indirectamente, por la acción de los cuerpos administrativos como por la del clero.

El sábado por la tarde me fui al lugar de la antigua ciudad romana de Itálica, en la orilla opuesta del Guadalquivir, situada a un nivel sobre las aguas más elevado que el de la ciudad moderna. De ella tan solo permanecen en pie algunas antiguas murallas y montones de tierra y piedras, así como el foso del antiguo anfiteatro, cerca del cual se han encontrado esculturas romanas y monedas de la misma proceden-

(1) En Roma, el culto Protestante del rito de la Iglesia de Inglaterra es permitido en público dentro del recinto de las murallas —es decir— inmediatamente a la Puerta del Populo y el culto Presbiteriano, aunque recientemente prohibida su celebración en dicho recinto, puede practicarse fuera de dicha puerta.

cia. La carretera se encontraba enfangada y a todas luces necesitada de alguna pavimentación. Los campesinos paseaban o se reunían en pequeños grupos, jugaban a los bolos o sostenían animada parla en las puertas de las tabernas por aquellos poblados. Nunca; puedo asegurarlo, ni aquel día ni durante mi estancia en España, vi a una persona, lo que puede decirse ebria. Gentes desocupadas o sin rumbo fijo si que se ven por muchos sitios. Los mendigos persiguen a los viajeros, pero esto sucede mucho más en el Sur que en el Norte de España. La población de peor catadura suele verse en las proximidades de las estaciones y lugares de arribada.

Las calles principales de Sevilla son estrechas y las opiniones de los naturales parecen estar muy divididas en cuanto al hecho de si la apertura de plazas, que reciben los rayos del bienaventurado sol, quizá algo más de lo deseable por no haber crecido aún los árboles, plantados hace poco, con sus canalillos para el riego, representa una cosa conveniente o no. La Catedral de Sevilla es una de las mayores iglesias del mundo, rectangular como una basílica romana, construida en una mezcla de estilo gótico-español. En su interior, las naves espaciosas y altas columnas, contribuyen a hacer sentir su monumentalidad, que le proporciona un aspecto de los más nobles y profundos, y esto a pesar del emplazamiento del coro en el centro de la iglesia como la mayoría de los templos de España. La rectangular torre campanario de la Giralda, construida por los almoravides, se eleva junto a la catedral y constituye una fina adición en el impresionante conjunto arquitectónico. La entrada principal al claustro se hace a través de una puerta frondosamente decorada y coronada por un arco en forma de herradura.

El Alcázar o Castillo palacio que fue en tiempos primigenios usado por los moros y más tarde por los príncipes de las dinastías españolas en todo lo que de su primitiva construcción resta, es muestra de la mejor manera de construir los moriscos y sobre todo de su estilo decorativo. El Duque de Montpensier ha allegado fondos para su restauración. Tanto aquí como en Córdoba se muestran cuidados en buena parte estos espacios con sus bien trazadas avenidas, sus platabandas y setos vergeles de originales plantas, fuentes esculpidas y algunos baños de mármol. Dentro y fuera de estos baños de jardín, relatan las leyendas antañonas clásicas escenas de refinamientos cortesanos; lo cual es sacado a colación en sentido de ser estos precursores de los baños de mar en algunas partes de las costas francesas y de cierto país que el escritor que de esto nos ilustra, designa como «escrupulosa Albion». Mosaicos vidriados de varios colores y formas, dignos del estudio del arte de Minton, se empleaban profusamente tanto en el suelo como en las fachadas del Alcázar y de otros edificios de Sevilla, así como en la Alhambra de Granada, con excelente efecto.

Después de Madrid, sin duda detenta Sevilla la mejor colección de pinturas de España, compuesta exclusivamente, en su gran conjunto,

por las de Murillo. Los mejores cuadros que allí quedaron fueron salvados de la peligrosa admiración de los mariscales franceses, al ser providencialmente embalados y enviados para su custodia a Cádiz, antes de la llegada de los invasores.

CAPITULO II

JEREZ-CADIZ-GIBRALTAR-TANGER

Jerez, la tierra madre del famoso «sherry», se halla deliciosamente situada entre Sevilla y Cádiz. Los viñedos ocupan una considerable extensión de sus alrededores, que cubren sus suavemente inclinadas colinas. Provisto de sendas cartas de presentación tuve la oportunidad de «catar» los mejores caldos, así como de visitar las grandes «bodegas», espaciosas naves donde se guardan los interesantes toneles. Pedro Domecq & Co., tiene cinco de estas bodegas. Son edificaciones de piedra con complicados tejados divididos en naves y están desprovistos de sótanos o de pisos superiores. Su instalación los perserva de goteras o aguas estancadas, y expresamente se encuentran bien aireados. El vino se conserva en barriles apilados en hileras o sobre bien pavimentados suelos, siempre accesibles para ser degustados o preparados. El jerez, que se conserva en un tonel gigante llamado Napoleón, tiene nada menos que ciento treinta años, se trata de un vino exquisito, de par-do color.

No quise hacer averiguaciones acerca de la elaboración y tampoco deseo dar a la publicidad los secretos de su preparación y comercio; pero lo que sí puedo decir, de acuerdo con mis observaciones, es que el jerez, al igual que otros vinos especialmente preparados para los mercados británicos o europeos, son superiores en calidad a los caldos tintos y blancos que se producen para el consumo dentro de España.

En el proceso de elaboración de este vino localizado en el área a que hacemos mención, desde el primer majado o machacado de la uva, se usa una limpieza y cuidado que derivan en tratamiento científico, lo cual nos asegura de la calidad del vino. Por otra parte, adquiere un aroma peculiar que toma de la «borracha» o «pellejo», curtido de piel de cerdo, en el que el vino español suele ser conservado en lugar de en toneles durante algún tiempo. Jerez ofrece al viajero varias iglesias de gran interés, así como de otras atracciones que aun siendo muy notables, ceden al «genio de aquellos lugares», el «sherry».

Dos horas de tren antes del mediodía me situaron en Cádiz y su preciosa bahía. La más importante ciudad comercial de España y muy bien fortificada. En el camino que conduce desde su animado puerto a la parte alta de la ciudad, se alinean tiendas y bazares, algunas de cuyas muestras ostentan nombres ingleses y franceses.

Las terrazas junto a los baluartes bordeados con magnolias y palmeras —la Alameda o paseo público, con árboles de bellas especies y su balaustrada con bella vista al mar intensamente azul, que surcaron los fenicios— colman aquella pictórica estrofa de Byron.

«Noble Cádiz airoso y elevado
sobre el mar azul oscuro».

Además de lo que su belleza y monumentos nos agradaron, podemos decir que la ciudad de Cádiz tiene un Cónsul Inglés, Mr. Dunlop y un magnífico casino, con biblioteca y sala de lectura de prensa, provista de periódicos ingleses.

En la mañana del domingo día 28 de marzo, saqué un pasaje con destino a Gibraltar en el vapor *Fortuna*, que con su chapoteante rueda surcaba despaciosamente la bahía, pasamos el promontorio de Barossa y luego el sitio donde se levanta el cabo de Trafalgar. An entrar en el estrecho de Gibraltar, hacia la una de la mañana, pasamos por Tarifa, población que aparecía desierta y descolorida en el litoral español, con un clásico y airoso castillo moro junto a una zona fuertemente artillada. Del nombre de esta población deriva, según se dice, la moderna palabra «tarifa», como tasa o exacción que los españoles cobraban en otras épocas a todos los barcos mercantes que pasaban por el Estrecho de Gibraltar. La costa presenta escasa vegetación y muchos promontorios rocosos —en lontananza se ven las montañas de Ronda, y en la distancia como un espejismo hacia el este la Roca de Gibraltar. A la derecha, la costa de Africa, se ofrece a nuestra mirada. Remontando sus colinas, de un verde oscuro, que se abrigan en más altas sierras hacia el interior de las mismas, se elevan algunos picachos cubiertos de nieve. Al llegar a la bahía de Algeciras, nuestro vapor se detiene en el puerto comercial, y después surca las aguas hasta Gibraltar, antes del toque de retreta. El servicio de guarnición se lleva a cabo en esta población, como en otras fronteras. Su fortaleza está considerada por los ingenieros militares como inexpugnable, y las galerías excavadas en el interior de la roca son magníficas. Por otra parte, las baterías emplazadas al aire libre, parecen tener la gran ventaja de que los artilleros no sufran las grandes molestias del humo tal y como debe de suceder dentro de las galerías, cuando hubieran de hacerse descargas rápidas.

En pocos lugares del mundo, con una población de las proporciones de ésta, se podrá ver en un conjunto tal abigarramiento y amalgama de gentes, de vestidos, colores y lenguas. Son muy numerosas también las familias inglesas que tuvieron parientes o amistades acuareladas aquí. Continuamente pasan cerca del puerto o arriban navíos de todo el mundo. Aun cuando algunos piensen que Gibraltar resulte, como escala con el resto del mundo británico, bastante onerosa para nuestro erario, por otra parte resulta difícil que se den cuenta hasta

que punto debe de estimarse el «prestige» como ventaja que se deriva con su ocupación por Gran Bretaña, disponiendo de la llave del Mediterráneo y base naval para la protección de su comercio en tiempo de guerra.

Un vapor que hacía servicio comercial con el puerto de Tánger, me proporcionó la oportunidad de visitar Africa. Teniendo a la vista las costas de los dos continentes, las tierras de la media luna y la cruz avanzaba el vapor contra la corriente rumbo a Tánger, que se encuentra considerablemente al oeste de Gibraltar. La corriente que fluye de manera continua desde el Atlántico al Mediterráneo, viene siendo considerada como un problema de ciencia natural: los remolinos que se producen en las costas, son mínimos comparados con el choque de corrientes que se producen en la parte central. Resulta insuficiente la teoría de la evaporación en el Mediterráneo para explicar el perpetuo empuje del Atlántico. La anchura del Estrecho varía de 24 a doce millas. No se aprecia en toda la travesía ningún signo de vida hasta la arribada a Tánger.

La ciudad se encuentra situada al lado de una colina, en el saliente de la bahía. Sus fortificaciones, construidas irregularmente, forman el recinto con sus calles estrechas y edificios de deslumbrante blancura, rematados en algunos puntos por minaretes y torres airosas. La residencia del Pachá y el castillo, aparecen separados por murallas que las aislan del exterior de la ciudad. Tánger, que en realidad es una población de segunda clase del Imperio de Marruecos, ofrece una ilusión que no colma lo esperado vista desde el mar. Al desembarcar, experimenté un franco sentimiento de decepción ante el estado general de la situación entre los moros modernos, ya que, a decir verdad, esperaba que las cosas fueran mejor, quizá en buena parte por lo que queda en España de sus grandes obras culminadas en tiempos ya remotos. Tanto por mi breve experiencia, como por los informes adquiridos, llegué a la conclusión de que estas gentes habían experimentado un retroceso desde su dominación en gran parte de la península. El gobierno de Marruecos y la religión musulmana aparecen claras y decididamente retrógradas en la senda del progreso y bienestar social. No existe muelle alguno, ya que el malecón construido en tiempos de Carlos II, durante la ocupación de Tánger por Inglaterra, bien conocida por los lectores de Pepys, quedó destrozado. Al anclar el vapor en medio de la bahía, vimos aproximarse cierto número de botes movidos por golpes de remo manejados por atezados y medio desnudos remeros. En ellos se instalaron pasajeros y mercancías, siendo transportados hasta la playa y después conducidos a tierra firme a espaldas de otro grupo de africanos. Las calles de la población son trazados irregular, nada limpias y mal pavimentadas; las tiendas y puestos son administrados por mercaderes judíos que monopolizan el comercio en esta parte de Berbería. El único alojamiento para viajeros europeos en Tánger, esta-

ba dirigido por un escocés procedente de Elgin, que murió recientemente; ahora lo regentan dos señoras inglesas a las que acompaña y auxilia un viejo moro inteligente, Hamet, intérprete y «Valet-de-pla-ce». Recientemente se ha abierto un nuevo hotel con mejores instalaciones, el Victoria, que dirige un criado negro del Duque de Edimburgo. Los moros constituyen en la actualidad una raza con grandes mezclas o matices de color. Los que no trabajan en las embarcaciones o en el tráfico marítimo, visten, en su mayoría, chilabas blancas, lisas o con franjas, de lana, con capucha y mocasines o sandalias amarillas, que ciertamente vienen a ser el tipo menos adecuado de vestimenta para el trabajador manual activo. Las mujeres cubren, con excepción de los ojos, todo el cuerpo en amplios trajes de material de franela y se mueven con marcado balanceo.

Tras haber recorrido la ciudad acompañado por mi guía Hamet, di algunos paseos por los alrededores. Las carreteras o caminos eran francamente intransitables, carecían de condiciones de tránsito, como no fuera para cualesquiera otra clase de viaje que el de gentes a pie o en camellos y burros. El cultivo de la tierra se realiza mediante arados con una esteva de rejas de madera con puntas de hojalata o hierro. Grupos de mujeres o de negros con el torso desnudo desbrozaban o cavaban la tierra. El ganado, vacas y ovejas, pastaban en prados sin vallas. Las habitaciones del paisanaje se encuentran desparramadas, pequeñas chozas con techumbres de esparto o de cañas. Por otro lado, un grupo de esclavos negros y de mujeres, lavaban sus trajes arrodillados en el borde de un arroyo. Una casucha algo mayor que las otras, se dedicada a la manufactura de cerámica de rudimentaria elaboración, en ella, dos hombres daban forma con sus manos a vasijas de barro sin ayuda de ningún torno o rueda. La temperatura en esta fecha, 29 de marzo, oscilaba entre los 16 y 20 grados a la sombra, la misma que en nuestro país en los meses de junio o julio. Por la tarde se veían camellos y borricos que venían del interior, cargados con productos del campo para el mercado, pollos, cerdos, pellejos, huevos, alfombras, etc. En las alturas de las cercanas colinas, la gente principal es propietaria de villas con jardines, pero a pesar de las favorables condiciones que para el crecimiento de las plantas o vegetación lleva consigo esta latitud, los jardines carecían de cuidado o de ornato.

El mercado, que comenzaba al caer el día, el miércoles, y se prolongaba hasta el mediodía del jueves, se celebraba en un espacio abierto fuera de las puertas de la ciudad. Se veía llegar a los viajeros en burros cargados con mercancías. El doctor o curandero, a la puerta de su tienda, provista de leyenda, con su aspecto altanero recibiendo a los pacientes, junto a él un juglar y un encantador de serpientes a la entrada del recinto, y en su derredor un abigarrado conjunto de hombres curtidos y mujeres cubiertas de toscas túnicas de lana, vendiendo y comprando artículos para su subsistencia y vestido. Inmediatamente ad-

yacente a la muralla se encontraba el caravanserrallo, corral o establo lleno de camellos, así como de gente que reposaba de su fatiga o consumía su frugal comida.

El día siguiente tuvimos que esperar durante una o dos horas, debido a que, el capitán del barco tuvo que comparecer ante el Magistrado de Tanger, ya que, según dijo, había tropezado involuntariamente con un comerciante, averiando su mercancía. Cuando el asunto quedó dictaminado y el cargamento de retorno puesto a bordo, izado desde las pequeñas embarcaciones de remo, di mi adiós sin pena ni gloria a las costas africanas, entre los alaridos de los remeros y vociferante lenguaje árabe, cuajado de expresiones viles y malsonantes; los mujidos del ganado y cacareo de las aves encerradas en cajas. Cada paquete del cargamento era llevado por su propietario judío, que lo vigilaba con ojos de lince. Había entre los pasajeros cuatro o cinco moros viejos del interior, que se embarcaban con rumbo a La Meca. Sus vestidos de pura lana, blancos y pulcros, en condición bien distinta de la que meses después ofrecerían a su viaje de regreso ya que, la regla de ese peregrinaje exige el no cambiar de traje, aunque éste sufra deterioros y esté plagado de suciedad, hasta que lleguen de nuevo al hogar, de vuelta de su visita, motivada por la fe, al lugar de nacimiento del Profeta. Llegué a Gibraltar a tiempo para la comida en el Grill del hotel, pasando, en una hora, del primitivismo africano de la miseria y las amarillas babuchas a la civilización europea, las botas, los camareros y el jerez.

CAPITULO III

MALAGA-GRANADA REGRESO A LA FRONTERA

En la mañana del 30 de marzo salí de Gibraltar hacia Málaga, en un vapor español, no muy cómodo por cierto. Teníamos a bordo a un ingeniero inglés, cuya ocupación principal parecía ser chafallar la caldera. Sobre las movidas aguas saltaban los delfines. La costa aparecía flanqueada por vegetación y salpicada por albas casitas, teniendo como marco un fondo de altas sierras coronadas de nieve. Llegamos a Málaga hacia las 4 de la tarde. El emplazamiento de la ciudad es realmente privilegiado; situada en el extremo de una ancha bahía bien protegida por un abanico de montañas y promontorios por el norte y el oeste. El embarcadero reúne las necesarias condiciones pero no existe lo que pudiera decirse un muelle o puerto de atraque para vapores, y lo que sucede es que entre barco de pasajeros, barco de aduana, mozos de ésta y mozos de equipajes hasta el hotel, el viajero llega a su habitación con el bolsillo considerablemente aligerado de cambio para gastos menudos.

La falta de un buen muelle o atracadero para navíos de gran tonelaje es común a todos los puertos españoles, sin exceptuar el de Cádiz; en lo cual, como en lo que hace a otros extremos «la situación es más floreciente en Francia». Respecto a la superioridad en el arreglo de los asuntos de orden administrativo y de las regulaciones dentro del territorio de Francia sobre la forma en que son tramitados en España, el viajero se muestra inclinado, salvo mejores razones que se le aduzcan, a coincidir con el pensamiento de Pope en estos asuntos:

For forms of government let'fools contest.
Whate'er is best admistered is best.

En España nominalmente el Gobierno es constitucional, pero la administración es muy deficiente y el «coup d'etat», por parte del poder ejecutivo, de vez en cuando se interfiere en el curso de las formas de actuación públicas. Sin insistir en esta cuestión, citaré una anécdota o chistoso decir que aparece como corriente entre los españoles y recojo de la obra del difunto Ford «Recolecciones de España»:

Cuando Fernando III reconquistó Sevilla del poder de los árabes y murió, tras ser santificado, fue presentado por el Señor Santiago Patrón de las Españas a la Virgen María, quien le animó a pedir cuantos favores quisiera para su amado país. El Rey pidió aceite, vino y maíz, y así fue concedido; cielos luminosos, hombres bravos y mujeres bonitas— admitido; tabaco, reliquias, ajo y toros —también concedido; un buen gobierno—. «Lo lamento», se dice respondió la Virgen «esto no puede ser otorgado, puesto que si lo fuera, no habría un sólo angel que permaneciera un día más en el cielo.»

El clima de Málaga está considerado como el mejor de España y es casi tan saludable como el de Madeira. Verdaderamente abundan las razones para pensar que a muchos inválidos, llevados a Madeira, a expensas de un penoso viaje marítimo, pudiera convenirles mucho más ser enviados a Málaga.

Durante el tiempo de mi estancia en la costa sur de España, desde el 21 de marzo en que llegué a Jerez, hasta el 5 de abril, el tiempo fue espléndido, el cielo soleado y la temperatura magnífica. Antes y después de estas fechas el tiempo (en el norte y centro de España) no fue estable, y la temperatura bastante baja. Entre las producciones agrícolas de Málaga más caracterizadas figuran la caña de azúcar, limones, granadas, aceite, higos, uvas y naranjas. La caña se vendía en las calles a medio penique. Málaga es un lugar de residencia favorito para muchos extranjeros y ello, tanto por su intensa actividad mercantil como por su clima. En las cercanías del muelle donde desembarqué se levanta un buen casino. Las calles son anchas, como en la mayoría de las ciudades españolas. La avenida de la Alameda —este

es el nombre que se da al paseo público en la generalidad de las poblaciones de este país— que se presenta a la complacida mirada del viajero con el ornato de sus florecidos árboles, bancos de mármol y fuentes, es la vía principal bastante ancha. De regreso del paseo por el castillo árabe, atalaya de la ciudad, me encontré frente a una villa o casa de campo con aspecto ciertamente señorial. El recinto o patio de acceso tenía su fuente primorosa así como una alberca, lo cual, bien puede considerarse como un signo de lujo en un territorio sediento y la noble morada respondía al gusto arquitectónico neo-gótico. Bajo la balconada se extendía el pardiñ, que si no estaba exquisitamente cuidado, sí era frondoso y de bello aspecto, con sus cipreses, palmeras y naranjales, encuadrado por setos en los que predominaban los aloes y las chumberas.

El último día que pasé en Málaga fue Domingo de Pascua. El cónsul británico de este importante centro comercial, Mr. Mark, dispone en su casa de un gran salón muy apropiado para la celebración de servicios religiosos, al que pudimos asistir y en el que se impartió el sacramento de la misa por un clérigo de la Iglesia de Inglaterra. Al atardecer tomé la diligencia de Granada que llevaba un buen número de pasajeros. Las mulas que componían el brioso tiro, bien enjanzadas, con sus collares y cascabeles, atacaron a buen trote el empinado camino que sale de la ciudad para atravesar el flanco oeste de la Sierra Nevada, llegando, tras un viaje sin accidentes, a Granada, a 3.000 pies sobre el nivel del mar. Con excepción de la Alameda alguna que otra plaza, sus calles son bastante estrechas y las casas, bajas y vetustas, presentan un característico estilo español o, más bien morisco; aquí y allá se levantan de algunas de entre ellas, torres coronadas por azoteas adaptadas para el trabajo o el ocio de sus moradores. La Catedral se ofrece construida en un estilo clásico, rico en sus elementos de transición, en forma de iglesia basílica oblonga, con el coro en la nave central. Junto a uno de los extremos, se encuentra la capilla de los Reyes Católicos, los primeros que consiguieron la unidad de España, tras la conquista de Granada, y bajo cuyos auspicios se construyó este templo catedralicio. Sus yacientes efigies de mármol, esculpidas con singular maestría artística por un escultor italiano, la ancestral solemnidad del lugar con grandiosa verja, la penumbra de ambiente religioso, el coro, que se acompañaba con los sonos armoniosamente emitidos por un órgano, entonando un réquiem por su paz eterna; todo, en fin, convidaba armónicamente a sentir una paz que, cautivando los sentidos sobrecogía el sentimiento. Se puede ser buen protestante y no creer en el purgatorio, pero en aquellos momentos, este sentir no implicaba a la razón.

Hasta entonces no había asistido a ninguna festividad de Pascua en España, pero en la tarde de mi primer día de estancia en Granada una gran procesión en honor de la Virgen salía de una de las más impor-

tantes iglesias. En aquel desfile procesional tomaban parte las autoridades civiles y eclesiásticas, a pie y en vistosas carrozas. Una multitud de hombres y de niños, así como cofrades, portaban en sus manos cirios encendidos. Sobre unas andas o un paso se balanceaba ligeramente la imagen de la Virgen, cuyo artístico atuendo consistía en una vestimenta de pana con bordados de oro y un bonetillo bordado con flores. La procesión se componía también de tropas a caballo y de a pie, así como de una muy sonora banda militar, terminándose aquella manifestación cívico-religiosa con un menguado despliegue de fuegos artificiales. No deja de llamarnos la atención el hecho de que hombres tan perspicaces como realmente lo son los sacerdotes católicos caigan en el vano juego de vestir a las imágenes del culto, ya sea la Virgen María, los santos o al mismo Redentor. En España se encuentra uno por doquier con este uso y abuso que estimamos no sólo cuestión de gusto sino que también afecta al sentimiento religioso «per se», tanto en las procesiones como en el interior de las iglesias.

En una colina escarpada que se levanta al fondo de la ciudad destaca la Alhambra, o Casa Roja, castillo-palacio de los reyes moros de Granada. Se extiende sobre un ámbito de terreno considerable y presenta quebradas o barrancos por dos lados; las murallas exteriores de color rojizo aparecen almenadas. El acceso se realiza por una amplia avenida de olmos pasando una hondonada y acompañados siempre por el trinar de los ruiñesores. Así llegamos a una puerta maciza o torreón cuyos caracteres arquitectónicos aparecen claramente proclamados por su arco de herradura y bastiones. Una vez dentro, y antes de salir al exterior, al que conduce un pasadizo empinado que tiene tres o cuatro revueltas en su recorrido, observamos en dos de los espacios del exterior, adosados a los muros, sendos bancos de piedra.

Sin duda, su emplazamiento está relacionado con una antigua costumbre oriental de la «puerta» como apropiado lugar para los ancianos que allí suelen sentarse a deliberar y a emitir sus juicios en largas controversias o, en tiempos más modernos, sólo a fumar sus pipas buscando la frescura de la piedra y de los muros. Atravesando una vieja fortaleza y casas con aspecto de barracones llegamos a una abierta explanada al fondo de uno de cuyos laterales se levantan los lienzos de muralla de la Alhambra propiamente dicha.

Penetrando por una puerta de aspecto más bien sencillo, pronto nos encontramos en un palacio de las mil y una noches. Primero nuestros ojos se recrean en el Patio de la Alberca a cielo abierto y cuya parte central aparece ocupada por un estanque de unos cien pies de longitud rodeado por un festón de altos arbustos de mirto. Una antepuerta profusamente adornada con ornamentación morisca nos conduce al Patio de los Leones, exornado por 140 columnas de mármol muy hábilmente emplazadas con un efecto que combina la regularidad con el sentido de la variedad. Antes del reciente fuego que por incruento desastre des-

truyó la copia existente en el Crystal Palace teníamos buena imitación en Sydenham ilustrándonos al estilo morisco ornamental con sus afiligranados muros y techumbres mejor que cualquier descripción pudiera hacerlo. Una considerable parte del trabajo de estuco dorado o coloreados ha sido puesto al descubierto, al tiempo que hábiles artífices se empeñan en la tarea de reavivar la superficie original reponiendo las partes que habían sufrido deterioros.

El pago de una entrada el primer día de visita da derecho a recorrer con calma, en días sucesivos, este singular legado. La vista que desde sus galerías o ventanas se disfruta abarcando la preciosa vega o cuenca de Granada, así como las montañas que lo rodean es justamente celebrada y bien pudiera haber motivado la frase tradicionalmente atribuida al Emperador Carlos V cuando contemplaba este extenso panorama: «Desdichado el monarca que perdió este reino» (1).

En lo alto de una colina, separada de la Alhambra por un profundo barranco, se encuentra el Palacio del Generalife, que pertenece actualmente a un marqués italiano. La vista que desde su mirador o galería se ofrece al visitante sobrepasa en grandeza la de la Alhambra. Fatigado quizá con el largo paseo o caminata el viajero agradece un reposo en esta quinta de recreo en aquellos singulares patios llenos de frescor o por aquellos paseos con terrazas con su inteligente combinación de surtidores de agua y sus cipreses, los más antiguos y esbeltos de Andalucía.

Salí de Granada el miércoles 4 de abril viajando en diligencia con dirección al Norte, camino de Jaén y de Bailén hacia Madrid. El viaje duraba veinticuatro horas por la diligencia y doce por el tren. La provincia de Jaén no goza de muy buena reputación en lo que atañe al carácter de sus habitantes, y prueba de ello parecía ser la frecuente presencia en la carretera de la Guardia Civil, especie de policía armada cuyos miembros van siempre emparejados, así es que no parecían omitirse las precauciones. A menudo veíamos viajeros solitarios o acompañados y armados de escopetas o cuchillos. A lo largo de aquel recorrido observamos escenas del aventado del trigo con arreglo a la primitiva manera de las Escrituras por medio de caballos o mulas que tiraban de una silla con soporte en lo que llaman las «eras». Frecuentemente veíamos pastores jóvenes o viejos con zamarra de piel de oveja sentados sobre las rocas y empuñando sus cayados, que nos traían reminiscencias de una edad de antiguos pastoreos bíblicos. La diligencia sólo se detuvo un par de veces, una de ellas en Jaén para reparar una rueda del carruaje y la otra en un río cuyo puente, algo frágil, había sido arrastrado por la tormenta.

De nuevo me detuve dos días en Madrid aprovechando la ocasión para volver a visitar otra vez el Museo del Prado. En España, al igual

(1) Si esta tradición fuera verdadera probablemente tiene su fundamento en el romance popular que narra la huida de Boabdil de Granada.

que en Italia, los artistas parecen ocuparse sobre todo en copiar obras de los grandes maestros de las más famosas escuelas. Los centros académicos y las exposiciones no tienen gran aceptación en este país. El género de pintura moderna que podía verse en lugares públicos o privados nos pareció en su conjunto inferior al arte de este país y al de Francia. Sin embargo, es bien sabido por los cuadros que nos han legado Sir David Wilkie, Mr. Philips, así como otros artistas que ningún otro país ofrece mayor pintoresquismo a la paleta del pintor que España.

La vestimenta, incluso la que usan las gentes del campo, varía extraordinariamente en las diferentes regiones. Citaremos tan sólo como un ejemplo de prendas populares: la capa céltica y las fajas y pañuelos de bonitas combinaciones de cuadros en colores, hechas con textiles españoles que constantemente atraen la mirada de los viajeros de otros países y hacen recordar necesariamente las prendas célticas de las Highlands de Escocia.

Al abandonar España cambié de ruta dirigiéndome por tren hacia Zaragoza, la capital del antiguo Reino de Aragón. Ciudad rica en iglesias y torres de interés por sus memorables recordaciones. Aquel domingo que pasé en Zaragoza se celebraba un brillante desfile de tropas de todas las armas. En los escaparates de las tiendas y en los más varios lugares se exhibían retratos del General Prim, pero no apreciamos ningún síntoma o muestra del descontento de que tanto se ha hablado últimamente. La parada tuvo como escenario la calle de la Independencia, amplia vía que va a unirse a la Alameda o paseo que, cuando el desfile hubo terminado, se convirtió en otro escenario; éste de llamativo cortejo en el que tomaban parte paseando despaciosamente todos los habitantes de la localidad, civiles, clérigos y militares y (aunque mencionadas al final no por ello menos notables) las bonitas jóvenes de Zaragoza, compatriotas de la famosa heroína de los sitios.

El 10 de abril regresé por tren al mismo lugar de la frontera por donde había entrado en España, brindando mi despedida cordial y sintiendo alejarme de imágenes tan distintas de la vida rutinaria de la Europa del norte.

John Murray Graham (1)

(Traducción e introducción por Jaime H. Sampelayo.)