

TRES AÑOS DE HISTORIA DEL TURISMO

(1871-1873)

Por Luis LAVOUR *

Se supone que nada como las guerras para malograr en flor el desarrollo de esa forma de relación inter-naciones, a nivel humano, y al por mayor, llamada turismo. Supuesto irrefutable en términos generales. Sobre todo de durar los conflictos más de la cuenta. Podría, no obstante, constituir excepción la guerra franco-prusiana de 1870, guerra relámpago si las hubo y ventilada en no muy extenso territorio, ya que sus repercusiones inmediatas en la actividad resultaron mínimas y no todas adversas.

Como de seguido se verá, la práctica del turismo, y aunque no por completo, se interrumpió durante el tenso manejo de meses en que los cañones tronaron por campos de Francia y los ferrocarriles de ambos beligerantes transportaron combatientes y material a los campos de batalla. No menos cierto que tan pronto firmada la paz en la Galería de los Espejos del palacio de Versalles, se reanudó al instante con bríos redoblados y sobre presupuestos renovados. Algo así como si la conciencia colectiva viajera sintiera alivio al notar que al fin descargó sus furias una tormenta hacia años presentida, para dar paso libre a largas jornadas de calma.

Angosto en demasía y en principio un lapso de tres años para configurar los perfiles his-

tóricos, y en toda su latitud, de un fenómeno social por naturaleza fluido. Valga, sin embargo, la aglomeración de acontecimientos turísticos de trascendencia acaecidos en el trienio 1871-1873, para justificar su glosa y examen enmarcados en dos fechas, casi una, vistas las dos a más de un siglo de distancia.

EUROPA OTRA Y LA MISMA

En una brevísima postguerra se reanudó, pues, el turismo, y además con garbos y pujanzas pronosticadoras de la enjundia que adoptaría durante lo que quedaba de siglo. Como ansioso de recuperar el poco tiempo perdido. Sorprende no poco verificar que en la primavera de 1871, crepitando aún en el todavía inaccesible París los holocaustos incendiarios de la *Commune*, volatilizando en pavesas y escombros vastas y nobles porciones del caserío de la capital, cuando la primera oleada turística, y con prisas mal reprimidas, habíase lanzado ya a recorrer una parte de Europa vuelta a remodelar en Versalles. Para muchos, quizá un tanto demasiado al estilo alemán; pero, sin lugar a dudas, transitable hasta para el más timorato y precavido de los viajeros.

La vanguardia viajera disfrutó de algunas

* Escritor.

ventajas. Una, las primicias de visitar una Europa reordenada. Tras superar siglos enteros de faccionalismo y desunión, Alemania e Italia ya no figuraban en los «baedekers» y «hand-books» de los turistas, como epígrafes aglutinadores de un ajedrez de reinos y de principados de diverso pelaje. Ahora las recorrían transformadas en dos Estados compactos y soberanos, comprobando en la práctica lo que al visitante proporcionó comodidad mayor. Cada uno con un solo sistema monetario y demolida la antigua y enojosa red de fronteras y aduanas internas.

El «Willkommen» alemán

Acomodaticia por demás se mostró hacia sus visitantes la Alemania regida por Bismarck, diríase que deseosa de hacerse perdonar por las potencias rivales su espectacular victoria. Se notaba en los «Eisenbahnen», no hacía mucho movilizando las tropas vencedoras en una guerra en la que los trenes jugaron casi tan decisivo papel como la artillería Krupp, donde ahora todo eran facilidades para recoger a las bandadas de turistas en los puertos del mar del Norte, y transportarlos en ruta hacia el sur.

Una coyuntura crítica más que la Agencia Cook había aprovechado para interceder en favor de su clientela. En la primavera de 1871, John Mason Cook había suscrito en Franckfort, con los directivos de los ferrocarriles germanos, los oportunos contratos para proveer a sus clientes de billetes expedidos por la Agencia, que, a precio especial, les trasladarían desde Ostende hasta el paso de Brenner, y llegar hasta Brindisi, si así lo deseaban, y embarcar rumbo a Egipto, que empezaba a ponerse de moda. No sin vencer antes cierta oposición por parte germana, según un historiador de la Cook:

«La tarifa reducida que proponía se llevaría todo el beneficio, indicaron los alemanes, y el presidente de los ferrocarriles renanos había descartado la idea como «visionaria». Sin embargo, en una reunión general con los directores de los ferrocarriles, el joven Cook consiguió obtener una concesión a título experimental. Le permitieron expedir una serie de 'special tickets' a condición de garantizar personalmente la venta de quinientos billetes

de primera clase en doce meses. Algunas semanas más tarde, Cook asombraba a los alemanes al informarles que más de quinientos viajeros habían adquirido los billetes en un solo mes»¹.

Tampoco se demoró en aparecer por la «Grossdeutsch», quien compartiría con su augusta madre la función de encarnar a egregios niveles la representación del turismo de la época que comenzaba. En agosto de 1871, tras inaugurar en Londres un tramo más del primer «Metro» del mundo, el príncipe de Gales, de incógnito riguroso, en el supuesto de ser posible en su caso materializar tan utópica pretensión, el príncipe de Gales, digo, se personaba en los campos de batalla de Metz y Sedán atendiendo a la invitación cursada para visitarlos. A continuación se reunió con su esposa en Oberammergau para presenciar en su compañía los «tableaux vivants» de la célebre Pasión, súbitamente interrumpida una mañana de julio del año anterior, al ser movilizado en plena representación casi todo el elenco masculino del festival. «Los actores se despidieron de sus convecinos y se marcharon a la guerra», recuerda un turista inglés que presenciaba el «Passionspiel»².

Guerra que quienes la empezaron debieron calcularla breve, ya que previsoramente a Jesucristo, a Judas y a otros personajes de pro les destinaron a servicios burocráticos o similares, con el fin de no tener que raparles barbas y melenas. Al año siguiente —cortesía del gobierno alemán— la Pasión prolongó por un año más su calendario de representaciones (una por década y en años terminados en cero) celebrándose también el año de 1871 para complacer a los turistas que se la habían perdido *bellis causa*.

Visto lo que había que ver en Oberammergau, los príncipes de Gales pasaron a continuación unos días con los zares de Rusia en el castillo de Jugenheim. Ocasión que, ¡bueno era el príncipe para dejarla pasar sin hacer una escapada de las suyas al vecino Hamburg, y perder unos centenares de libras, esterlinas, por supuesto, en las ruletas de su casino favorito!

¹ John Pudney, «The Thomas Cook story» (Stuttgart, 1953).

² Henry Blackburn, «Art in the Mountains». The story of the Passion Play» (Londres, 1870).

«Alles in Ordnung», era la consigna interesado en afianzar el gobierno alemán ante la consideración extranjera.

Berlín se preparaba a impresionar a los visitantes que esperaba recibir. A ritmo gimnástico se emprendieron obras para dotar a la capital del Imperio de una fisonomía urbana acorde con su rango. Por las calles de Berlín empezaron trabajos para instalarle un ferrocarril metropolitano, elevado, al estilo de New York. Todo era ajeteo de grúas y vagonetas por Alemania, cabiendo indicar que el trazado del ferrocarril que comenzó a penetrar por la Selva Negra no respondió a necesidades económicas y comerciales. Arte germano de la más pura índole se proyectó impartir a visitantes de todo el mundo en el Festspielhaus de Bayreuth, cuya primera piedra colocó Richard Wagner en 1872, por cuenta del rey de Baviera.

Conviene al analista del metabolismo interno del turismo fijarse en la curiosa particularidad de que ninguna de las medidas adoptadas por el gobierno alemán revistió impacto mayor en el turismo que una tendente a mejorar las condiciones laborales del formidable cuerpo de funcionarios del II Reich. El decreto de 1873, estableciendo el derecho, hasta entonces inusitado, de que los empleados del Estado disfrutaran anualmente vacaciones, inyectó en el mercado turístico alemán un contingente viajero que no tardaría en hacer sentir su presencia por los países limítrofes con Alemania, medida promulgada a continuación de otra que a juicio de muchos supuso un golpe irrecuperable contra el turismo alemán.

«Rien ne va plus» en el termalismo germano

Nadie pudo llamarse a engaño respecto a la suerte reservada a lo que se consideraba soporte básico del turismo alemán. Hecho público y notorio que a instancias de las iglesias, y de la pública opinión de lugares distantes al Rhin, la Confederación Germánica había acordado en 1868 limitar el funcionamiento de los casinos de juego hasta el último día del año 1872. La instauración del II Reich garantizaba el cumplimiento a rajatabla de lo dispuesto. Lo que a los balnearios de rango máximo confrontó con parecido dilema al que preocupa a los que

les toca hoy barajar los pros y contras turísticos del juego de casino.

Ninguna duda albergaban sobre el particular los concesionarios y explotadores de los «Kursaals» del Rhin. Al igual que el vecindario de derecho de los grandes «Baden». Unos y otros, a tuertas derechas, lo que estaba por ver y con la fe con que suele creerse lo que se teme afectará al bolsillo, estaban convencidos de que el fenomenal esplendor de sus establecimientos y «villes d'eaux» debía muy poco a la hidroterapia, y casi todo al hecho de que ni Francia ni Prusia permitían en su suelo el juego organizado y en Inglaterra sólo en el ambiente aburrido de los «clubs».

Se acercaba el momento en que a plazo fijo, y por ministerio de la ley, saltarían las bancas simultáneamente y de una vez por todas por los manantiales del Rhin. Se advirtió a los balnearios renanos de que antes de la fecha fijada para la desaparición del juego, deberían ajustar su régimen al prevalente en el prusiano de Ems, donde el anciano kaiser Guillermo I acostumbraba hacer su cura de aguas, cada julio, en espartana simplicidad y en medio de un paisaje poblado por sillas de ruedas. Contingencia de la que se curó en salud M. François Blanc, trasladándose con sus ruletas y croupiers desde Hambourg a Monte-Carlo.

Nada más escabroso que pasar de una época de vacas gordas a otra de flacas. Al acercarse la fecha fatídica, Baden-Baden se preparó para la difícil etapa de transición acrecentando sus amenidades al margen de los juegos de azar. Suenan con timbre de S.O.S. los anuncios que revistas inglesas y francesas publicaron de la «Dernière Saison», del primero de mayo al de noviembre de 1872, «con grandes conciertos en julio y agosto, bajo la dirección del célebre Johann Strauss, de Viena».

Los menos adictos a los vales acudieron en tromba hacia el Rhin dispuestos a no perderse las diez de últimas. Así Fedor Dostoiévski. Como consta en su correspondencia, en la primavera de 1871 el autor de «Humillados y ofendidos» se vino desde San Petersburgo a Wiesbaden, para volver a perder, si no hasta la camisa, cuantos rublos y thalers extrajo a su segunda esposa. Menos mal que para bien suyo y de la literatura universal liberándose

de su crimen y castigo para lo que le restó de vida³.

Datos más precisos obran sobre los últimos días del «Kursaal», que en servicio permanente y en temporada ininterrumpida —circunstancia única en un balneario centroeuropeo— operaba en la villa termal de Homburg. La información facilitada por un inglés entusiasta de la ruleta la complementa el testimonio de una autora de renombre que la reprobó. Si el casino y el balneario de Homburg iban a perecer, como equivocadamente se creyó, al menos se adoptaron precauciones para minimizar la fatalidad del desenlace. Lo explica de modo muy ameno y con adecuado soporte estadístico el partidario del juego:

«Se estimó decente conceder al casino tiempo suficiente para reunir medios para pagarse su propio funeral, mostrándose todo el mundo de acuerdo en que tenía derecho a costearse uno caro y de primera clase. Al casino se le permitió continuar abierto hasta el 31 de diciembre de 1872, pero abonando un impuesto anual de 24.000 libras, con el objeto de que privado Homburg de los recursos que le reportaba el Kursaal, constituyera un fondo de reserva para enterrar su antigua vida e iniciar una nueva existencia. En consecuencia, los visitantes siguieron disfrutando de cordial bienvenida, y a despecho de su inminente extinción, continuó incrementando su número, que en 1869 llegó a los 19.843. En 1870, durante la guerra franco-prusiana, tuvo 18.867 visitantes y en 1872, su año récord, la lista ascendió a los 20.001⁴.»

De lo que con manifiesto error se consideró el crepúsculo de Homburg, facilita información directa la correspondencia de la novelista George Eliot, que en el otoño de 1872 y, acompañada, como siempre, de su «soi-dissant» marido, el filósofo Mr. Lewes, especialista en temas alemanes, se trasladó desde Londres al balneario, tanto por motivos de salud, como para recopilar «in situ» material utilizable en una novela en proyecto:

«El aire, las flores, todo perfecto: «...sólo el hombre es vil». Soy poco amiga de censurar a mis hermanos pecadores, pero el juego es

un vicio que no tolero, y que provoca en mí más disgusto que piedad. La vista de tantos rostros inexpresivos, inclinados en derredor de las mesas de juego, el barrido del dinero y el tintineo de las monedas que empujan hacia los ganadores los hieráticos croupiers, las odiosas, horrendas mujeres, fija la mirada en el tapete como estúpidas monomaniacas, encuentro a todo esto como la más abyecta exhibición de mortales. Infierno, es el único nombre adecuado para lugares de esta clase y encuentro cierta satisfacción pensando que lo van a cerrar⁵.»

Frases que reaparecen en su novela *Daniel Doronda*, ampliadas con otras consideraciones más pertinentes que inserta en carta dirigida a su editor:

«El Kursaal es un infierno, y no sólo por el juego, sino por la luz, el calor del gas. Hay muy poco 'Stoff' (material) que captar observando o escuchando. La cosa más triste de ver es a Miss Leigh, la sobrina nieta de Byron, en sus 26 años de edad completamente en las garras de este miserable, codicioso demonio. Me saltaron las lágrimas al ver su rostro fresco y juvenil entre los brutalmente degenerados seres que la rodeaban. El año que viene, cuando el juego haya desaparecido, este lugar será una delicia; contará con una subvención del gobierno para el cuidado de sus bellos jardines y es posible que el número de los visitantes decentes se incremente lo suficiente para que el pueblo se mantenga tolerablemente próspero.»

No era otro el deseo y la esperanza de los habitantes en Homburg, enfrentados con un incierto y problemático porvenir en puertas.

Armisticio en Monte-Carlo

Entre los rasgos más antipáticos de las guerras se cuenta su alto potencial contagioso. De todas formas, es de suponer que nadie imaginó que el conflicto franco-germano tuviera la más mínima incidencia en el pacífico, diminuto, francófilo y francoparlante Mónaco, y mucho menos que las relaciones del Principado con Francia llegaran a un punto crítico de tirantéz. Pues así sucedió. Y por culpa de un demasiado boyante Casino, enclavado, casi

³ Dostoievski, «Correspondance et voyages á l'étranger» (Ed. Mercure de France, París, 1908).

⁴ Adolph Smith, «Monaco and Montecarlo» (Londres, 1912).

⁵ «The George Eliot Letters». Vol. 5, 1869-73 (Yale University, 1855).

antipatrióticamente, en un territorio presa de bélica angustia y aflicción, según refiere un documentadísimo historiador del turismo en la Costa Azul:

«La guerra de 1870 apenas amortiguó el fabuloso esplendor de Monte-Carlo. La prensa de Niza, inflamada de patriotismo, arremetió contra aquel M. Blanc que empleaba en su Casino de Monte-Carlo a gran número de alemanes. M. Blanc hizo observar que se trataba de parientes de su mujer. Al sufrir los ejércitos imperiales sus primeras derrotas, los exaltados habitantes de Niza hablaron de marchar sobre Monte-Carlo y de cortar el cuello a François Blanc. Este, aterrado, clausuró el Casino el 6 de septiembre de 1870*»

Evidentemente, por un lapso de tiempo mucho más breve de lo previsto. Al acusar la Riviera ciertos síntomas de reanimación turística, empezó a echarse de menos su máximo catalizador. Los hoteles de Niza estaban medio vacíos desde el cierre del Casino y con el objeto de aumentar su coeficiente de ocupación los propietarios acudieron al prefecto de los Alpes marítimos, instándole a que parlamentara con M. Blanc. Como buen francés, y siempre de acuerdo con los informes de A. Decaux, M. Blanc se comprometió valerosamente a reabrir su establecimiento suscribiendo de paso bonos de la Defensa Nacional por un monto de 185.000 francos. Todo altamente patriótico y en el mejor estilo. Hecha la paz, el Casino se reabrió con efectos fulminantes para todos los intereses afectados al retornar las cosas a su estado normal:

«En enero de 1872 —asegura Decaux— Monte-Carlo había recibido 160.000 visitantes. Los ingresos brutos semanales se elevaron a más de dos millones de francos. Mónaco tenía entonces 433 apartamentos «meublés», 35 hoteles y 116 villas.»

Un tanto elevada encuentra la capacidad hotelera del principado cotejada con datos extraídos de otras fuentes. Pero perfectamente aceptable la cifra de visitantes, si al estilo de prácticas muy difundidas hoy en día, y referidas a la temporada de invierno de 1871-72, se

computaron cuantos viajeros descendieron en la estación de Monte-Carlo, procedentes de Niza y Menton, muchos a pasar unas horas donde se pasaba mejor.

La nueva Italia

A la vanguardia visitante del nuevo reino de Italia le tocó estrenar una mejora viaria trascendental, que para los viajeros procedentes de Francia cambió de modo radical el secular régimen de ingreso en la península. A partir de 1871 dejó de ser menester para respirar aires italianos empaquetarse en bamboleantes diligencias en ascenso y descenso por los nevados espinazos alpinos, o embarcarse en aburridas travesías marítimas. Fruto de diez años de trabajos subterráneos perforándoles a los Alpes su faldamento rocoso, permitieron a los trenes introducirse en Italia por los trece kilómetros del llamado por los italianos que lo construyeron «il Traforo di Frejus», mejor conocido como el túnel del Mont-Cenis. Roma quedaba equiparada a Venecia en materia de accesos. Del mismo modo como Venecia se enlazó a la Europa germánica gracias al túnel, los ferrocarriles vincularon a la capital de la nueva Italia con la Europa anglosajona y occidental.

Para decirlo todo, con una Roma sensiblemente distinta a la vista y gozada por las promociones turísticas anteriores. Sucedió que tan pronto como aprovechando el río revuelto de la guerra franco-prusiana, los «italianos» del rey Victor-Manuel penetraron a tiro limpio por la Porta Pia en septiembre de 1870, el XX di Settembre, que da nombre a tanto viale italiano, el Papa se recluyó como prisionero voluntario en el Vaticano, abandonando el resto de la ciudad al impío invasor.

El cambio de régimen sentó como un tiro a Henrik Ibsen, que, subvencionado por el rey Oscar II de Suecia y Noruega, llevaba cuatro años residiendo en Roma y por el sur de Italia, enriqueciendo a la dramaturgia universal con unas cuantas obras maestras. Molesto con la nueva situación, decidió regresar al momento a Noruega, no sin antes escribir:

«Han quitado a Roma a los hombres para entregarla a los políticos. ¿Dónde nos refugiare-

* Alain Decaux, «Les heures brillantes de la Côte d'Azur» (Paris, 1973).

mos ahora? Roma era el único punto de Europa que gozaba de verdadera libertad: la libertad de la tiranía de la libertad política...?».»

Roma en entredicho

Extraña reacción en un luterano. Más predecible que al siguiente año el desencanto de la capital produjo en un turista matritense le hiciera extremar los términos en que dio rienda suelta a su católica decepción:

«Hoy día, Roma ha perdido, como comprenderán nuestros lectores, el distintivo que la caracterizaba; ya no hay que buscar en Roma aquella magnificencia religiosa, digámoslo así, que era su más precioso patrimonio; los alrededores de San Pedro, el Vaticano mismo, parecen sitios exentos de vida, como si reflejaran los dolores del augusto mártir que gime dentro de sus muros...».

Más digerible para el gusto del señor Lasa el empuje de Milán, donde el afán regeneracionista de los gobiernos de la monarquía de Turín hizo estragos urbanísticos en la fina estampa de la capital lombarda. Novedad turística relevante la inenarrable galería Vittorio Emanuele, las termas de Caracalla revividas en hierro y cristal, un inmenso paseo cubierto en forma de cruz, centro de atracción nocturna de la ciudad:

«De una altura elevadísima, cubierta de cristales —comienza describiendo el viajero madrileño—, con las mejores tiendas de Milán a derecha e izquierda, la galería es uno de los paseos favoritos de los milaneses, pero cuando presenta un golpe de vista encantador es en las horas de la noche, en la que se ilumina completamente, siendo cosa curiosa el ver encender las luces de la misma, operación llevada a cabo en un minuto por una pequeña máquina de vapor que corriendo entre los ralles que hay en la cornisa en que están los mecheros de gas, y merced a una mecha impregnada en espíritu de vino, enciende en un abrir y cerrar de ojos aquellos mecheros. La gente que transita en dichas horas por la galería obstruye materialmente el paso, y sólo después de largas horas de espera logra el que pasea encontrar asiento en una de las mesas del café Gnochí, en el que se disfruta de los acordes

de una orquesta colocada en un balcón dispuesto para el objeto en el interior del café.»

Nada comparable en toda Roma, cuya Semana Santa, tan popular entre turistas protestantes, con el anatema del Papa se había reducido a pálida sombra de lo que fue. Sin embargo, no le faltó concurrencia y de alto coquete en la primavera de 1872. Desembarcados en Génova del yate que les trajo de Cannes, acudieron en ferrocarril los príncipes de Gales, los condes de Chester a efectos de incógnito oficial. Se alojaron en el «Hotel des Iles Britanniques», cercano al «Hotel di Roma», que hospedaba a los reyes de Dinamarca.

Satisfechos los trámites de rigor, o sea, agradecer a los reyes de Italia su bienvenida para, acto seguido, visitar a Pío IX en su confinamiento vaticano, príncipes y reyes se entregaron a intenso visiteo de monumentos, incluyendo las señoras, merced a pontificia dispensa, la visita a dos conventos de clausura, el de Santa Cecilia y de las Sepolte Vive. Por supuesto, que sin omitir el día de Viernes Santo su asistencia a los oficios en la capilla protestante, junto a la Porta del Popolo. Ni más ni menos que como la prensa inglesa informó con el debido pormenor para tranquilidad de los súbditos de la reina Victoria.

Despachada Roma, los príncipes siguieron con su excursión a Florencia, alojándose —¡cómo no y dónde mejor!— en el «Hotel de la Grande Bretagne», descansando de su visita a Venecia en la histórica «Villa d'Este», en el lago de Como, recién transformada en hotel de muchas campanillas a la espera de las estrellas, pregoneras de su calidad. Para colmo de venturas, al darle aquel año al Vesuvio por erupción, la deferencia del más turístico de los volcanes proporcionó a Nápoles sensible incremento en su cupo normal de visitantes.

Buena la siguiente primavera para la capital de Italia, al recibir la Roma papal, y no la laica y oficial, la visita de una ilustre dama española, la ex-reina Isabel II, de vivísimos prontos y limitadísimas apetencias viajeras. Su hija Eulalia, que la acompañó, aclara en sus «Memorias» la razón del viaje:

«Mi madre quiso ir personalmente a Roma para postrarse a los pies del pontífice, con quien estaba en deuda desde hacía algunos

⁷ La cita en «Cartas Finlandesas», de Angel Ganivet.

⁸ José de Lasa, «De Madrid al Vesuvio» (Madrid, 1873).

años, pues Pío IX le concedió poco antes de su salida de España la preciosa condecoración de la Rosa de Oro*.

Transporte italiano

Aquella primavera, y entre otros viajeros menos representativos que los de sangre real, Italia recibió una visita más del archipoeta y educador Matthew Arnold. Al repulido literato, protestante de alcurnia, le complacieron los cambios sufridos por la capital. Los hoteles se iban distanciando de su foco tradicional de la Piazza di Spagna, asentándose por los aledaños de la stazione Termini y encontró al viejo hotel Costanzi mudado a un nuevo edificio cerca del Quirinal, hasta ayer palacio veraniego de los Papas y ahora palacio real. Una bendición el restaurante Spillmann en una ciudad en la que no era fácil comer bien servido y un regalo los trencitos a Frascati para explorar las curiosidades de los montes Albano. Todo esto y mucho más se lo contaba a su hermano, desde Menaggio, a orillas del lago de Como, elogiándole el utilísimo servicio de telégrafos, que eliminaba desagradables sorpresas *en route*, al llegar a los hoteles con la familia a remolque:

«El viernes telegrafiamos a Bellaggio desde el hotel Cavour, de Milán, asegurándonos teníamos habitaciones. Debes saber la terrible afluencia de viajeros en Italia, igual que si fuera verano. No sé si se debe o no a la exposición de Viena, pero el hecho es cierto. Podrán ser gentes un poco más selectas, pero sin dejar de ser una multitud».

Cabe suponer que en la formación de aquella «crowd», ubicua si bien selecta, cuya visión tanto pareció molestar al impertinente profesor, algo tendrían que ver aquellos billetes circulares de excursión expedidos por los ferrocarriles europeos, implantados a partir de 1871 en las «ferrovie» de la Italia del rey Víctor Manuel; de momento con el sur de la península excluido. Unas semanas antes, y con el ardor del neófito, Mr. Arnold explicaba a su hermano desde Roma el itinerario que se confeccionó, ajustándolo al régimen de los «circular tickets»:

* «Memorias de la Infanta Eulalia» (Barcelona, 1967).

** «Letters of Matthew Arnold» (Londres, 1901).

«Nuestros billetes circulares nos obligan a estar en Milán a los cuarenta días de haber salido de Génova, pero dejándonos en entera libertad en cuanto a la elección de los lugares en que nos detendremos, y por el tiempo que nos plazca, beneficiándonos inmensamente al pagar de una vez su precio total. Decidimos omitir Nápoles, en parte por el gasto que supone extender nuestro viaje. Nuestros billetes nos permiten ir a Venecia si queremos, pero nos quedaremos tres semanas aquí y dos más en Florencia. Debemos estar en Milán el 2 de mayo, lo que nos deja diez días para los lagos italianos.»

Su planificación inclina a la imaginación a entrever a la familia Arnold utilizando el noveno y último itinerario de los que en toda su longitud transcribió el señor Lasa en su obra. Por 24 liras en primera clase y 21 en segunda, se obtenía en Milán un billete válido para quince días, con impresionante variedad en cuanto a medios de transporte o locomoción. Se salía en tren de Milán a Cammerlata, en ómnibus de caballos hasta Como, en vapor a Bellaggio y Mennaggio, a Lugano en Suiza, en vapor, en diligencia, también suiza, de Lugano a Luino, en vapor, por el lago Maggiore a Arona y vuelta en tren a Milán.

SUIZA NEUTRAL

En tiempo de borrasca, hasta las especies nómadas por naturaleza o vocación atemperan los rumbos de su vuelo a cierto instinto de conservación más o menos difuso. Nada más propio que en tiempo de guerra el emblema pacifista de Suiza impeliera a numerosos turistas a escuchar el reclamo, escogiéndola como punto de destino vacacional. En una corriente viajera, en trance de superar un estiaje temporal, desde el primer momento actuó el país como una estación clasificadora, acaparando las preferencias de un turismo rico en los atributos que lo distinguen de otras formas de viajar.

Los primeros ingleses acudieron algo así como por inercia racial. Bastantes de los sorprendidos por la guerra en Alemania e Italia, penetraron en territorio suizo como se llega a un refugio de montaña al tronar la tormenta. Tal el caso de cierto matrimonio que entró por la Engadina, procedente del Tirol, sin ne-

cesidad de preocuparse por reservar plazas hoteleras:

«En los baños de St. Moritz —explicaba luego la señora— fuimos más que bienvenidos. La reina de Wurtemberg, y la Gran Duquesa de Baden, con sus correspondientes séquitos, hacía cuarenta y ocho horas que se habían marchado llamadas por telégrafo desde Alemania. La guerra ha originado ya pacíficos huecos entre las apretadas filas de los bañistas de St. Moritz¹¹.»

Se sabe de otros alemanes que optaron por aguardar el final de la contienda en lugar apto en grado sumo y con sólida tradición para esta clase de esperas. Del inagotable «*Travellers in Switzerland*» (1949), de Mr. de Beer, entresaco la noticia de un encuentro más mediato que el anterior, en una pensión del Oberland bernés:

«Ayer tuvimos otra invasión de nuevos pupilos, pero sólo por una noche. Vino Richard Wagner, el gran compositor, con una bella joven; su esposa, legalmente o por cortesía. Es la hija de Liszt¹².»

Yerró ahí la cotilla a falta de actualizar el chisme. Vio al músico en plena luna de miel. Nada más enviudado, acababa de regularizar un idilio más durable de lo normal, casándose con doña Cosima, previamente divorciada de uno de los admiradores más férvidos del músico.

Penurias en la abundancia

Tal vez no fuera 1871 la fecha más oportuna para que sir Leslie Stephan publicara en Londres su esperado *The Playground of Europe*, título definitorio para Suiza de enorme poder penetrativo, como dicen los expertos en publicidad. Sin descubrir su obra nada que no estuviera descubierto, lo que por Suiza ocurría, y de seguro que con gran desagrado del autor, corroboró con creces el título puesto a su encomiástico libro. Mal pudo saber a sir Leslie observar los proféticos acentos que revestía aquel párrafo en el que anatemió los parajes corruptos por turbas de compatriotas

suyos, al verlos extenderse por «aquellos valles que todavía no se han postrado de rodillas ante ese Baal, representado en la forma de Mr. Cook y sus turistas».

Dos años más tarde la aglomeración que poblaba «El Parque de Atracciones de Europa» revestía harta densidad para irritar a una admiradora de Suiza de la categoría de la actriz Fanny Kemble, fiel a su inveterada costumbre de visitar, un año sí y el otro también, las zonas más montañosas del país. Entrada ya en la sesentena, y al regreso de una «*tour-née*» profesional por los Estados Unidos, las incomodidades padecidas por la curtida viajera en sus desplazamientos en la Engadina colmaron los bordes de su aguante:

«En todos los pueblos los hoteles están atiborrados de gente, durmiendo dos, tres y cuatro personas en cada habitación. Los hoteleros se comportan como descendientes y herederos de aquellos bandidos de antaño, estrujando a los desdichados viandantes y añadiendo insulto a la injuria al decirte en tonos patéticos que su temporada dura sólo tres meses¹³.»

La abundancia de quejas del tenor de la expuesta impone la correspondiente aclaración. No era tan turbulento el panorama hotelero en zonas turísticas menos elevadas y más desarrolladas. En áreas mejor dotadas de ferrocarriles la hotelería helvética soportó con lucimiento las avalanchas estivales de la post-guerra. El turista se benefició de la competencia entablada entre las compañías ferroviarias inglesas, francesas y alemanas, disputándose un promotor mercado, en vías de inminente expansión, introduciendo material rodante de modernidad inédita a veces en las redes de las naciones en pugna. Por ejemplo, el tren «Pullman», que en 1873 condujo desde el lago de Constanza a Berna a un ingeniero valenciano:

«Tren compuesto por coches abiertos por los testeros, y no por los lados, formando todo como un largo salón elegantemente amueblado. Cada departamento tiene solamente cuatro butacas junto a los vidrios, y dos mesillas y veladores. Todos los viajeros disfrutaban con eso de las vistas, y no hay ninguno perjudicado por el sitio^{13 bis}.»

¹¹ R. H. Hutton, «*Holiday Rambles in Ordinary Places by a Wife and her Husband*» (1877).

¹² Mary Hewitt, «*An Autobiography*» (1889).

¹³ Fanny Kemble, «*Further Records*» (Londres, 1890).
^{13 bis} Juan Navarro Reverter: «*Del Turia al Danubio*» (Valencia, 1873).

Incentivos secundados por la mejora de los equipos hoteleros de Ginebra, Lucerna e Interlaken, unidos a otros de nueva creación. Destacada la inauguración en 1870 del «Quellenhof», en el balneario de Bad Ragaz, financiado y construido por Bernhard Simon, un arquitecto formado en San Petersburgo, donde casó con la hija de un riquísimo comerciante alemán. No menos espectacular el «Sonnenberg Hotel», construido por los hermanos Brunner en el nuevo centro turístico de Engelberg, vecino al lago de los Cuatro Cantones.

Un conjunto de flamantes realizaciones, fundamento de los elogiosos ditirambos que a un turista madrileño, de paso en 1871 desde Ginebra a Turín, inspiró la hotelería suiza, al describir la espléndida facha de la clase de establecimientos que no utilizó:

«Las antiguas auberges de la Suiza han desaparecido para hacer lugar a magníficos hoteles de alfombradas escaleras, lujosos lacayos, de alumbrado que deslumbra, de magníficas habitaciones y construidos por ricos capitalistas o por sociedades, que naturalmente tratan de que los dividendos o 'revenus' sean lo más crecido posible. En estos hoteles no ponga jamás la planta el que haya echado un cálculo aproximado para llevar a cabo su viaje, pues más que hoteles son residencias de soberanos, príncipes y ricos capitalistas¹⁴».

Demografía alpina

Consejo intuitivamente seguido en esta ocasión por el solemne Matthew Arnold, poeta y polemista de estro elevado, victoriano hasta las cachas, que precisó el agosto de aquel año de 1871 distanciarse con esposa e hijos de su cátedra de literatura de la universidad de Oxford, para orearse el cerebro con unas vacaciones en la Suiza de su corazón. (Comenzó su carrera literaria con el libro de poemas *Suiza*.) En carta franqueada desde un hotel del Valais, transmitía a su madre una especie de muestreo de la clase de turismo que aquel estío se vio por allí:

«Puede que el Wengern Alp me plazca menos que hace unos años, pues ahora lo encuentro demasiado invadido por turistas, mendigos y lugares de diversión. Este hotel está lleno de

ingleses, aunque no se vean por Suiza tantos como hace unos años. Con lo que se tropieza por todas partes es con alemanes, y no hay duda que les gusta salir al extranjero y exhibirse después de sus grandes éxitos; en general, son gente poco interesante y de la clase media. Franceses no se ve ni uno¹⁵».

Extraña invidencia cuando tantos franceses buscaron por la Suiza francesa refugio idóneo y consuelo para su «débaclé». Y al poco de sufrirla. Empezando por Julio Verne, bastante reacio a viajar, y, sin embargo, promotor de primer orden de viajes ajenos. Desmovilizado a principios de 1871 del puesto auxiliar que le asignaron en la defensa costera, tiempo le faltó para retirarse al bonito y colinoso Sion, a orillas del Ródano, para corregir las pruebas de *Una Ciudad Flotante*, donde reelaboraba, con cristal de aumento, recuerdos, frescos aún, del superbuque que le llevó y trajo de los Estados Unidos. Ya lanzado por los caminos imaginarios del viaje, cayó de su propio peso y de su capacidad de trabajo darle comienzo a *La Vuelta al Mundo*, que consagró su fama. En 1872, Ernesto Renán encontraría reposo espiritual por las riberas del lago de Ginebra, así como el fogoso Gambetta, expresidente del gobierno provisional que se enfrentó con la invasión teutona, que recuperó energías en el remanso de Vevey. A punto de reincorporarse al trajín parlamentario de un París al fin encalmado, el tribuno estampó como un turista cualquiera en el libro de viajeros del hotel: «Gocé dulcemente del país más admirable de Europa y sólo lamento tener que abandonarlo tan pronto».

Al «Grand Hotel» de Vevey, y a los dos años de su inauguración, con sus flamantes ascensores a vapor y otros avances técnicos, voló en el otoño de 1870, y desde su veraneo de Deauville, la ex reina Isabel II de España al acercarse a París los prusianos, y se dice que en alguna ocasión su mirada se cruzó con la del pretendiente don Carlos, quien se preparaba a ausentarse de su refugio suizo para azuzar personalmente la hoguera que vista de lejos tan desapacible hacía a España para viajeros. Para rematar el elenco de los «ex» y aspirantes españoles que se vieron por Suiza, en el verano de 1873 acudió desde Londres

¹⁴ D. José de Lasa, «De Madrid al Vesuvio» (Madrid, 1873).

¹⁵ «Letters of Matthew Arnold» (Londres, 1901).

a través de Alemania la ex emperatriz Eugenia, a reponerse de su viudez en su «chateau» de Arenenberg, con vistas al lago de Constanza, y tonificarse con una cura en el democrático balneario suizo de Baden.

¿Cómo iban a faltar turistas americanos por donde los ingleses proliferaban? Alguno, como el hijo de Oliver Wendell Holmes, para que sir Leslie Stephen, que podía resultar bastante impertinente cuando se lo proponía, le espetara de buenas a primeras: «Vosotros, pobres yanquis, podéis ser compadecidos por muchas cosas. Pero por nada como por la distancia que os separa de Suiza».

Es posible que el incansable propagandista de Suiza se hubiera entendido mejor con el refinado Henry Adams, que en 1872 escribió desde un paraje alpino indeterminado: «Si cada año ha de ser Suiza más y más devastada por los turistas, tendremos que ir al Himalaya en pos de silencio y tranquilidad».

A cierto matrimonio bostoniano, de temperamento más en consonancia con el tipo del turista de todos los tiempos, le encantó en cambio lo indecible encontrarse en 1873 en Samadan, a cuatro pasos de St. Moritz, con un notorio y reincidente visitante del país:

«Gozamos del imprevisto placer de una entrevista con el autor danés Hans Christian Andersen. El simpático cuentista, que residía en el hotel, al oír que dos americanos, que habían leído sus obras, deseaban verle, vino hacia nosotros con los brazos extendidos en ademán de bienvenida, aunque acababa de regresar de una fatigosa excursión al glaciar del Morte-ratsch¹⁴».

Al relatar el encuentro, la señora que lo cuenta no alcanzó a adivinar el profundo significado del episodio. A los sesenta y ocho años de edad, herido por la enfermedad que dos años después le llevaría a la tumba, Andersen realizaba su último viaje en vida. Y en la forma en que indica uno de sus biógrafos, de seguro que con mejor intención que la mía al transcribirle el dato: «en compagnie d'un jeun homme, a qui il payait le plaisir de ce voyage».

Sabemos que alemanes afluyeron en cantidad. Y al principio con nulo alborozo por parte

de los suizos, como demostraron los serios desórdenes que conmovieron las calles de Zurich, en protesta local contra la forma con que la colonia alemana celebró la victoria de sus ejércitos. Metaforizando las motivaciones podría decirse que los alemanes en vacación, y de acuerdo con la observación de Matthew Arnold, eligieron a Suiza como descanso del guerrero, que dijo Nietzsche de la mujer afable y hermosa.

Y en el caso particular del profesor, como estimulante intelectual. Conviene recordar que Nietzsche comenzó por Suiza, y en el año 1871, su incesante peregrinar por los centros turísticos del sur de Europa, en cuyas pensiones y casas de pupilos fue redactando la integridad de su obra. El autor de *El Viajero y su sombra* pasó aquel año el San Gothardo en diligencia camino del florido sosiego del «Hotel du Parc» de Lugano, donde concluyó *El Origen de la Tragedia*, y donde —dato expresivo— aquel año se abrió en la Suiza italiana la primera iglesia anglicana. Al regreso hizo alto en el «chalet» junto a Lucerna en el que pasaba una larguísima vacación, su ídolo, Richard Wagner. Si no idéntica, ruta bastante parecida a la seguida poco más o menos por el mismo tiempo por el compositor Rimsky Korsakoff.

El tren al Righi

Esto en cuanto a algunos viajeros de alto bordo, reseñados en función exponencial de la masa anónima de turistas, cuya condición la obliga a desfilar por sitios y paisajes sin depositar tarjeta de visita en la bandeja de los anales de la cultura. Sin perjuicio de que el colectivo turístico se hiciera sentir en peso por Suiza antes y durante de la conflagración de 1870. De modo patente, en una montaña apta como ninguna para medir la densidad del tráfico.

Por encima de las 40.000 personas computó la «Gemeinderath» de guías y porteadores de Wegis trepando en la temporada de 1870 hasta la cumbre del Righi, a pie, en mula o en silla de manos. Al cuidado en todo caso de los servicios que un riguroso «Reglemente», protector de los intereses de los turistas, y no viceversa, como ocurre con bastantes regla-

¹⁴ Curtis Guild, «Abroad Again» (Boston, 1888).

mentaciones modernas, estructuraba y tarifaba con meticulosidad extrema".

Contingente, el de los turistas al Righi, de volumen sobrado para sentenciar a inexorable extinción al estamento laboral de guías, acemileros y porteadores, a partir de una mañana de mayo de 1871, cuando por la ladera meridional de la montaña, ascendió cuesta arriba jadeando bocanadas de humo un extraño artefacto metálico semi-inventado por el ingeniero suizo Niklaus Eiggenbach.

En materia de transporte, esta vez turístico en exclusiva y con todos los sacramentos de la exclusividad, procede anotar en el haber de Suiza, y con cuanto relieve merece, la puesta en servicio del primer ferrocarril de montaña y a cremallera de Europa, desde el preciso momento en que del embarcadero del pueblo de Vitznau, a orilla del lago de los Cuatro Cantones, una locomotora de caldera vertical empujó hasta la cumbre del Righi a una recua de vagones cargados de turistas.

El tren en cuestión constituía un trasplante al continente europeo de un invento americano, habida cuenta del tren a cremallera instalado de 1866 a 1869 a la cumbre del superpanorámico *mount Washington*, en el Estado de New Hampshire, a conveniente distancia de Boston, excursión veraniega de gran boga entre americanos".

Como todo servicio que hace acto de presencia para satisfacer una apremiante demanda, el tren al Righi se difundiría con rapidez de vértigo por las pendientes de las montañas, cuya accesión las guías recomendaban con insistencia. Un tanto al estilo de la Cook, siempre sensible a toda clase de movimientos de la parcela humana a cuyo servicio consagró sus afanes. Al año siguiente, en mayo de 1872, los Cook establecieron en Ginebra la primera sucursal de su Agencia en el continente europeo. No un despacho más, como el de París, al servicio receptivo de sus grupos, sino una

oficina autónoma, dispuesta y facultada para organizar «tours».

Lucerna e Interlaken.

La posguerra halló a las zonas suizas más desarrolladas, las dotadas de tren, y aún no muchas, más que preparadas para soportar con lucimiento y brillantez la bonanza que la inseguridad de los tiempos había derramado sobre el país. Singularmente vigorosa la actividad receptora desplegada por Lucerna, ganándose la capitalidad turística de la Suiza alemana. La ciudad se aprestó presurosa a ponerse en condiciones de cosechar los dividendos que entendió le correspondían en razón del mes de vacaciones que la reina de Inglaterra pasó en el verano de 1868.

Convirtió en parque ajardinado los restos del glaciar paleolítico, o algo más, acabado de descubrir junto a su principal monumento, el León de Lucerna, y se ganó robándole espacio al lago un paseo más, al estilo de los de Ginebra, al construir el malecón nacional. Insuperable solar para el «Grand Hôtel National», rápidamente erigido, con más de doscientas espaciosas habitaciones, explayadas en toda su majestad a lo largo de un sólido edificio de poca elevación, con vistas al lago de los Cuatro Cantones.

Pudo interpretarse como exponente de lo muy presente que en Interlaken tuvieron el hecho de haber nacido de la nada, por obra y gracia del turismo, su enérgica toma de posición ante la inminente llegada del ferrocarril de Berna a Thun, de donde zarpaban los vapores que les traían la clientela que iba dando a la población aire de capital subalpina.

La villa se embellecía con realizaciones íntegramente sufragadas al común por un consorcio de hoteleros. Fruto de esta cooperación, el bonito Kursaal que, diseñado con arreglo a los patrones vigentes en los balnearios del Rin, construyeron entre todos en 1859, y todo para dar finalmente ocasión a que su edición de 1871 informase la «Murray's Guide»: «Afortunadamente, el gobierno de Berna prohibió los juegos de azar que se quisieron introducir». Y que no había manera de conseguir volvieran a autorizarlos.

El toque providencial que salvó a Interlaken

¹⁷ Texto íntegro de la reglamentación, en Iwan Tschudi, «Reise-Taschenbuch für die Kantone Luzern, Unterwald, etc.» (St. Gallen, 1871).

¹⁸ Parece revistió importancia capital la cooperación que a los trabajos de construcción del cremallera al Righi prestó M. Hitz, cónsul suizo en Washington, según se reconoce en una obra que citaré y que no me ha sido posible consultar: Niklaus Eiggenbach, «Mémoires d'un Vieux Mécanicien».

de degenerar en una marabunta hotelera se debió a iniciativa de Pierre Ober, un estudiante alsaciano de medicina, chiflado por la botánica, que de joven conoció Interlaken en calidad de preceptor de los hijos de una acaudalada familia inglesa. Prendado del lugar, compró una villa con la ayuda de Mr. y Mrs. Twinning, instalando en ella una pensión que ascendió a la categoría de «Hotel Ober».

Autor de una guía editada en tres lenguas, «Interlaken et ses environs», herr Ober percibió que de no poner coto a una fiebre hotelera demasiado fogosa, Interlaken perdería uno de sus atractivos principales: un vasto prado rectangular, dominado por la silueta de la Jungfrau, admirada desde los balcones de los mejores hoteles de la villa. Predicando con el ejemplo, persuadió a sus colegas a invertir capital en una sociedad hotelera, cuyo objeto estatutario consistía en evitar se construyeran hoteles. Es decir: en los mejores terrenos de la villa¹⁹.

Tal fue el origen de la «Höhenmatte» (El Prado Mayor), gala y ornato de Interlaken, y una demostración más de que por Suiza los industriales supieron entender al turismo a la perfección...

Cerrará la crónica de un trienio altamente provechoso para Suiza, la reflexión de un autor americano, llegado a Berna al final de la temporada de 1873, a contrapelo, por tanto, de la masa humana que abandonaba el país:

«He aquí a la pequeña Suiza, evacuada por sus decenas de miles de honradas gentes, principalmente inglesas, y a juzgar por sus rostros y hablar, raramente hijos de la luz en grado eminente. Gentes para quienes picachos nevados, glaciares, puertos de montaña, lagos, crepúsculos y chalets, y el *café complet* (con miel incluida), como dice el *coupon*, se han hecho necesidades primarias durante seis semanas al año. No hace mucho estos placeres sólo los monopolizaban lords y nababs. Hoy en día un 'tour' de un mes por Suiza, tiene de *jeu de prince* lo que una excursión dominical²⁰.»

¹⁹ Louis Gaukis y René Creux, «Ploniers suisses de l'hôtellerie» (Paudex, 1975).

²⁰ Henry James, «The Old Saint-Gothard» («Italian Hours», 1909).

Replanteo del turismo británico

Escribió en cierta ocasión un autor francés, estrechamente relacionado con el turismo medio siglo posterior al aquí evocado: «On voit se multiplier les voyages durant les périodes de réorganisation qui suivent les grands conflits».

Cierta o no, noción al parecer rectora de los movimientos de Thomas Cook, cuando, para mantenerse en el liderato del negocio cuya invención se le atribuye, superó entonces la fórmula original e individualista del Agente de Viajes, para elevarla al estadio superior de Agencia, bajo el rótulo comercial de «Thomas Cook and Son». «It is from the year 1871 only that can be used this title with literal accuracy», previene veinte años más tarde la crónica oficial de la compañía.

Diligencia cuyo sentido previsor harto justifica al difundirse por Inglaterra el ejemplo sentado por el fundador de la firma. En 1870, su rival y presunto predecesor en el ramo, en otras palabras, Henry Gaze, abría oficina en el Strand londinense a corta distancia de la de los Cook. En 1872 se incorporaba a la competencia John Frame, creador de las perdurables «Frame Tours», mientras que por Escocia, siguiendo huellas de fecundidad probada, probaba suerte la «Dean and Dawson», nutriendo sus «tours» —curiosa coincidencia— con miembros de las asociaciones anti-alcohólicas a la sazón proliferantes por el Reino Unido.

La casa Cook se despegaba del acoso de una concurrencia, nunca preocupante, elevando el punto de mira en cuanto a captación de clientela. Circunstancia recogida en 1872, y quizá a través del departamento de publicidad, por *The Daily Telegraph*, al encomiar los servicios prestados por la Compañía a lo largo y ancho de itinerarios que en el elogio se esbozan:

«Constituye moda entre los frívolos despreñar a los 'Cook's Tourists' —censuraba el portavoz cotidiano del pequeño burgués británico—. Con la pretensión de suponer que los placeres del viaje deben seguir reservados a las clases superiores, protestan de que las bellezas de la Naturaleza sean disfrutadas por algunas personas de no elevada condición y opinan que los grises Highlands, las pintorescas ciudades

²¹ Paul Morand, «Les Voyages» (París, 1927).

belgas, los castillicos valles del Rhin, los glaciares y cascadas de Suiza, las azules llanuras de Italia deben ser espectáculos sólo accesibles a los titulares de butacas de primera clase.»

Injusta y anacrónica situación, al parecer del anónimo autor del suelto, felizmente superada, con el anuncio de una nueva era:

«Han desaparecido los leves inconvenientes ocasionados por tales nociones, al haberse en el curso de los últimos años preocupado un hombre del confort de más de tres millones de personas, entre las que se cuentan duques, arzobispos y miembros de todas las clases de una respetable sociedad, y no sólo a su completa satisfacción, sin que un solo accidente ocurriera durante todo el período²².»

Y con síntomas evidentes de ampliar su campo de actuación en periodos venideros. En 1873, la Cook cerraba un ejercicio particularmente activo con la edición mensual de su *Cook's International Time-Tables & Tourist's Handbook*, manual todavía publicado en beneficio de las Agencias de Viajes.

Posibilitó la publicación del utilísimo instrumento un acontecimiento digno también de resalte. El año anterior había tenido lugar la primera «Conferencia Internacional Ferroviaria Europea» («Europe's International Time-Table Conference», por utilizar su correcta denominación) que en lo sucesivo se celebraría con periodicidad anual. Para establecer algo tan conveniente para el pasajero como que los trenes internacionales acoplaran sus horarios eliminando fastidiosas pérdidas de tiempo en las salas de espera de las estaciones fronterizas.

Turismo británico de alto rango

La casa real inglesa no permaneció inmune a la fiebre viajera contraída por sus súbditos. Cabe decir que la potenciaron. La reina Victoria, objeto por única vez en su reinado de ciertas críticas por un retiro demasiado hermético y prolongado, y puestos en tela de juicio los beneficios que al país reportaba su

lista civil, contestó emergiendo de su reclusión para emplear parte de su cuantiosa fortuna en una serie de viajes al extranjero, de carácter absolutamente privado, que sólo cesarían al concluir su vida.

Al gobierno de Gladstone no se le escaparon las implicaciones políticas encerradas en los viajes de los miembros de la familia real, y en consecuencia hizo cuestión de gabinete administrar con exquisita equidad las fechas e itinerarios de aquellos desplazamientos, por privados que fueran. Lo que sin duda incrementó la antipatía de la reina por Gladstone, a quien detestaba por entrometido y liberal, pero se sometió.

En la primavera de 1872, y con escasas semanas de diferencia, se ausentaban de Inglaterra en viaje turístico la soberana y los príncipes de Gales. La reina Victoria, heredera de cierta germanofilia que hacia su patria de origen la inculcó su idolatrado esposo Alberto, enfiló hacia el balneario de Baden-Baden, huésped de su hermana la princesa de Hohenlohe. Recibida por un tren especial en el puerto de Cherburgo, bordeó París sin detenerse, atravesando un Estrasburgo, ya alemán, para rendir viaje en Baden-Baden.

En viaje no menos privado, sin perjuicio de su publicidad, los príncipes de Gales se detuvieron en París, presentando sus respetos en el Eliseo —las Tullerías eran humo, escombros y recuerdo— a monsieur Thiers, presidente de la III República, y salieron rumbo a Cannes, para embarcar en el yate real que les había precedido, y comenzar un crucero mediterráneo con Roma como objetivo primordial. Los viajes de la reina y de su hijo proclamaban que Inglaterra y los ingleses deseaban estar a bien con todo el mundo.

¡Arde París!

Francia, y sobre todo su capital, hubieron de padecer un purgatorio de desdichas antes de hallarse en condiciones de recibir dignamente a tan altos visitantes. Al final de la guerra, Europa entera siguió consternada, las increíbles noticias que anunciaban la desaparición de una de las grandes luminarias turísticas de todos los tiempos. Incluso en tan dramáticas circunstancias hubo al parecer una

²² Debo la cita a: Edward Swinglehurst, «The Romantic Journey. The story of Thomas Cook and Victorian Travel» (Londres, 1974).

subespecie turística, difícil de clasificar, atraída por las catástrofes, que se sintió gravitar hacia la ciudad en llamas. En marzo de 1871, el poeta Matthew Arnold, censuraba severamente su proceder:

«¡Qué noticias de París! En absoluto compadezco a esos 'sightseers' ingleses, que llevados por su vulgaridad nacional han empezado a volar hacia el caído París, y celebraré todo el miedo y contratiempos que tengan que padecer.»

En la semana trágica del 18 al 20 de mayo, y a retaguardia de las tropas de Versailles, que acababan de rescatar París de manos de los «communards», penetró un grupo de curiosos incursos de lleno en la reprobación de Matthew Arnold. Entre ellos, cierto capitán, gran viajero, como después lo probó, que aprovechaba sus vacaciones en Inglaterra para no perderse el desolador espectáculo que ofrecía la capital de Francia:

«Anochece cuando llegamos a la plaza de la Concordia —se lee en un informe estremecedor—. Un prolongado crepúsculo de mayo aún preservaba luz suficiente para mostrar algo de la devastación que habían producido allí el hierro y el fuego. Los grandes edificios oficiales que por el norte flanquean la plaza estaban completamente en ruinas, negros de humo y sin techos. La brisa esparcía las cenizas de los montones de documentos que cubrían el pavimento de la plaza. Se respiraba un aire con fuerte olor a quemado. A la izquierda, calle de Castiglione arriba, se veía la plaza de Vendome sin su columna. Pero nada tan extraño de ver como las Tullerías. De la histórica mole sólo quedaban sus alucinantes muros, y a través de los desmenuados ventanales se veía el rojo resplandor de las vigas y de los suelos consumidos por las llamas; al caer la noche su aspecto evocaba el de una gran calavera alumbrado su interior por velas encendidas²¹.»

Uno de los días le toca presenciar dantescas escenas de la represión contra los responsables de los destrozos, que tanto le impresionaron, y que sigue enumerando, de cuyo castigo se encargan las tropas de monsieur Thiers. Encuentra rebosante de prisioneros la cárcel de la Roquette, donde habían fusilado los «communards» al arzobispo de París con

cuarenta sacerdotes más. Los juzga en el patio un tribunal. Sumarísimamente. Se buscan en el hombro de los detenidos huellas del culatazo del «chassepot». Una escápula limpia de mancha merece un «Passe». Un cardenal, la sentencia fatídica: «Classé». Y el paso inmediato ante un piquete de ejecución formado por marinos bretones.

Se repetían episodios de los que la historia de París está llena y que pronto se esfuman en el olvido. En pocos días perecían a manos de franceses muchos más de los que perdieron la vida guerreando contra el invasor y que los españoles que perecerían en la guerra carlista.

París «over again»

Dos meses después, la capital había vuelto a su función de hacer grata la vida a los visitantes de Francia. La comparación con el Fénix mitológico es tópico inevitable en las impresiones de los visitantes. Los grandes hoteles han restañado los desperfectos y borrado las huellas dejadas por los hospitales de sangre a los que sirvieron de sede y en el «Grand» se alojaron tan ricamente Matthew Arnold y familia camino de Suiza. En una de sus cartas, el eminente profesor se olvida de otra anterior, líneas atrás recordada, y se felicita por su «Wonderfully interesting excursion to the ruins of Paris». Por lo visto, lo más saliente de todo lo que vio:

«Las ruinas son mucho más interesantes de lo que habíamos anticipado y la ciudad se halla camino de recuperar sus antiguas fascinaciones 'over again'. Los franceses andan muy abatidos, lo que mejorará grandemente sus modales externos.»

En la primavera de 1872 París ha vuelto por completo a la normalidad. Tanto así que los príncipes de Gales, en ruta hacia Cannes, se detienen varios días en la ciudad. Alojados en el «Hotel Bristol», de la plaza de Vendome. En el hotel favorito del sibarítico príncipe, aun con vistas a los afijos de la insigne columna, estrellada contra el pavimento de la plaza por obra y gracia de las huestes de la Commune, acaudilladas —cosas de artistas metidos en política— por el pintor Courbet. Tanto habían retornado las cosas a su ser habi-

²¹ William Butler, «An Autobiography» (Londres, 1911).

tual, que el futuro Eduardo VII pudo una noche reunirse a cenar con sus aristocráticos cofrades en el «Jockey Club», del que el príncipe, con méritos indiscutibles, era miembro de honor.

Francia remonta la «débacle»

La recuperación de París reflejaba la asombrosa celeridad con que Francia se repuso del gran desastre militar. Para acelerar la evacuación de los territorios ocupados en prenda por las tropas alemanas, se acordaron los plazos concertados para liquidar el pago a los vencedores de cinco mil millones de francos en oro en concepto de indemnización de guerra, implantando impuestos cuya dureza no dejó de repercutir en los pagos de los turistas. Hasta en los más insignificantes servicios. «Deux sous pour les prussiens», le hicieron saber a Edmondo de Amicis en la aduana de Marsella al cobrarle un billete de desembarco.

Bien fuera para incrementar las disponibilidades de divisas, o por razones de seguridad, volvieron a entrar en vigor pasaportes y visados consulares. Ignoro el tanto de veracidad que tuvo la participación de Thomas Cook en el aminoramiento de estas trabas, pues parece excesiva la importancia que le atribuye un historiador de su Agencia:

«Después de la guerra franco-prusiana, el viaje por Francia se hizo más arduo que antes debido a la reimplantación de los pasaportes y al intenso control policiaco. Las compañías ferroviarias ansiaban captar pasajeros, al mismo tiempo que el gobierno francés hacía una molestia el viajar. En interés de Francia, así como de sus clientes, Mr. Thomas Cook informó a M. Jules Ferry, el ministro responsable, acerca de lo que estaba sucediendo. Le hizo saber que el vejamen de los pasaportes reducía el tráfico turístico, ocasionando pérdidas a los ferrocarriles franceses. Le señaló al ministro que las pérdidas francesas eran ganancias alemanas, ya que gran parte del tráfico, que en circunstancias normales pasaría por Francia, era desviado hacia Alemania. De resultas de las gestiones de Mr. Cook, las enojosas cortapisas fueron primero modificadas y rescindidas luego²⁴».

Versión de las cosas, un tanto parcial y exagerada con toda probabilidad, al barrer el aspecto favorable del caso en dirección de la firma que le encargó su historia. No carente, sin embargo, de cierto fondo de verdad, a la vista de una circunstancia que resta veracidad a su aserto. Lo cierto es que como en una especie de reacción regresiva en cadena, en materia regida por la reciprocidad, varios países europeos habían vuelto a exigir pasaporte a los visitantes.

Salvadas cuantas reservas en tiempos modernos dimanaban de la inserción de la peregrinación religiosa en enmarques turísticos, únicamente por su volumen numérico merece anotar en 1872 la celebración de la primera peregrinación nacional francesa a Lourdes, llevada a cabo con bastante participación extranjera.

Cabe atribuir a dos factores determinantes su multitudinario éxito y su consagración. Por un lado, el deseo de dejar en mal lugar a monsieur Thiers, quien eligió aquel año para declarar en el parlamento: «les pèlerinages ne sont plus dans nos mœurs». Otra probabilidad, en la tendencia de los pueblos a volver la mirada a sus devociones tutelares cuando en casa truena de verdad. Y otra más, al ser una Roma invadida por tropas anatémizadas por el Pontífice, sujeto de desvío temporal por parte de la catolicidad. Una serie de circunstancias, en suma, que en plena época positivista proporcionaron la emergencia de Lourdes como centro peregrino de proyección universal.

Tanto se había normalizado la situación en el verano de 1872, que el anciano presidente Thiers y su esposa, sin despertar críticas en la oposición, pudo retirarse a descansar de sus preocupaciones en la playa de Trouville, en cuyo casino, y a contrapelo de lo que sucedía en los de Alemania, se habían instalado mesas para jugar al «écarté».

El refugio de la Riviera

La guerra no le sentó del todo mal al litoral mediterráneo francés. Lo revela la propia insignificancia anecdótica de un pequeño episodio acaecido al final de «l'année terrible» (Victor Hugo), expresivo del inmarcesible atractivo turístico de Niza y de sus alrededores.

²⁴ W. Fraser Rae, «The Business of Travel» (Londres, 1891).

res, así como de la consistencia con que en las costumbres de algunas sociedades había arraigado el viaje turístico, capaz de remontar las más adversas circunstancias, para salir al exterior, en este caso, con tal de escapar a los rigores del invierno inglés.

Por aquello de hacerse dogmas los hábitos en quienes de buen grado los adoptan, no se resonaba aquel invierno de 1870 el arzobispo de Canterbury a privarse de la temporada en Niza prescrita por su médico. Problema cuya resolución encomendó a un especialista, a Thomas Cook, inasequible al descanso o al desaliento. Y con óptimas resultas.

Las relaciones del agente con las autoridades prusianas le sirvieron de ganzúa para extraerles los necesarios permisos para que el prelado, con toda su familia, incluidos niños, médico y criados, pudieran disponer de trenes que les trasladaran a través de una Alemania en guerra, de norte a sur, desde Bélgica hasta el paso del Brenner. Desde allí, plagándose sumiso a los deseos de un cliente de la categoría del señor Arzobispo, Mr. Cook les condujo «personalmente» hasta Niza, después de cruzar en su compañía todo el norte de Italia y tomar en Génova un vapor.

Únicamente los grandes viajes constituían ya memorable efemérides en la vida de una persona. Al hábito de dejar constancia autobiográfica de los excepcionales debemos un testimonio directísimo de la archiepiscopal excursión, redactado por pluma femenina: norma usual y corriente, también, en acompañantas de menos literatos maridos. Al recordar Charlotte Lady Wake sus más salientes vivencias viajeras —«noblesse oblige»— rendiría tributo al artífice de la más insólita excursión de las muchas que la señora contabilizó en su existencia:

«Sería el colmo de la injusticia dejar de expresar nuestra gratitud a Mr. Cook, quien sabedor de nuestro proyecto de viaje, se ofreció a actuar como 'courier' del señor arzobispo. Con efectos maravillosos. Desde que salimos siempre encontramos listos los más confortables vagones-salón. Llegada la detención nocturna, en cada estación nos esperaba el propietario de cada hotel, con tres coches para conducir a nuestro grupo, dieciséis en total, al hotel, donde no sólo hallábamos preparadas nuestras habitaciones, sino con los nombres

de cada cual en la puerta de la habitación, incluido los de las doncellas de las señoras.»

Aunque tardío, llegó por lo visto en el curso del viaje un instante en el que a Lady Wake le picó la curiosidad por conocer al responsable de tanta eficacia y precisión:

«Grande mi sorpresa al señalarme a un hombre silencioso, y de edad madura, con aire de un sedentario comerciante retrado de los negocios, que se paseaba arriba y abajo por el andén, con las manos en los bolsillos, en apariencia sin fijarse en nada. Un hombre incapaz de hablar una sola palabra en ninguna lengua que no fuera la suya.»

Firmada la paz, pero en poder de los ejércitos prusianos varios departamentos fronterizos, la Riviera se pobló de refugiados de viso y no sólo franceses. Compartieron las brisas marinas de un exilio «sui generis» con numerosas familias españolas de monta y calidad, que sus razones tuvieron para sentirse incómodas en una España que había cambiado de régimen. En Cannes sentaron sus invernales reales los duques de Montpensier y familia: no muy distantes de Hyeres, donde instalaron los suyos los duques de Riánsares. Mejor conocida la duquesa, doña María Cristina, como ex reina gobernadora de España, en todo caso, una negocianta de primera, ducha en exilios y escapatorias.

Con tan distinguida concurrencia le fue suceder a Niza celebrar con lucimiento singular su Carnaval de 1872, colmando los propósitos del activo Comité de Festejos, instituido —fecha cargada de significación— el año anterior.

Hasta el abrigado Menton, en la mismísima linde italiana, llegó en marzo de 1871 con toda su familia, y tras cuatro días con sus noches a bordo de trenes ocupados por el vaivén de las tropas derrotadas en Sedán, el director de las guías turísticas de la Hachette. Aprovechó sus vacaciones forzosas para redactar un trabajo sobre la Riviera, del tipo de los que le hicieron famoso en la literatura viajera, en el que explicaba los motivos de su desplazamiento: «para reposar por algunas semanas, al borde del Mediterráneo, de las fatigas,

de las privaciones y de las emociones del sitio de París»²⁸.

Más tarde, a la emigración española le cupo la tarea de mantener los siguientes veranos animadísimo a Biarritz y a sus contornos. Concurridísimo lo encontró a fines de septiembre de 1873 cierta autora americana de nota, resuelta en fecha tan poco apropiada, a visitar España introduciéndose por vía marítima por el único punto posible. Por Santander:

«Paseando entre el barro y la lluvia contemplé numerosas pensiones encaladas, cafés, villas, dos grandes hoteles, el Casino, donde todo el mundo acude a encontrarse con todo el mundo, para leer o bailar, o para ambas cosas. El baile empieza a las diez de la noche y dura hasta las tres o cuatro de la mañana, cuando las señoras españolas, que regulan las costumbres, se van a la cama con el propósito de tomar el desayuno al mediodía siguiente»²⁹.

Los franceses, es decir, aquellos que hasta las cosas volvieran a su cauce normal pudieron costearse el alivio, veranearon en los Pirineos en cantidades tan desusadas como la insólita duración de su estancia. Sostenida la patriótica moral por los numerosos espectáculos parisinos temporalmente trasladados a la zona, a la espera de que en París escampara el temporal.

Al degenerar en un cuento de nunca acabar, la inestabilidad política española tuvo una repercusión no carente de antecedentes en la dinámica del turismo nacional al exterior. Contribuyó a que un número de españoles, más crecido que el usual en circunstancias normales, se animara a engrosar el flujo visitante en recorrido por una Europa envidiablemente encalmada. En atención al prominente puesto que doña Emilia Pardo Bazán ocuparía en la más bien escuálida literatura turística española del tiempo, merece consignar la primera salida al extranjero de la futura polígrafa, en compañía de toda su familia, que pareció estimar incómoda en demasía su permanencia en Galicia a causa de inclinaciones pro-carlistas demasiado notorias. A diferencia de las sucesivas giras europeas que vinieron después, única-

mente queda de aquélla una lacónica nota autobiográfica:

«Sobre las mesas de las fondas, sobre mis rodillas en el tren, con plumas corroidas por el orín y lápices despuntados, tracé mis primeras páginas de prosa: el indispensable diario de viaje, que no se me ocurrió publicar, ni lo merece».

Playismo y termalismo

Demostración de lo poco o nada que la conflagración afectó a los centros turísticos establecidos distantes de las rutas de los ejércitos en liza, lo imperturbable e imperturbada que encontró a la Riviera cierto ingeniero español, que se dirigía a Viena en comisión de servicio a últimos del invierno de 1872. Al describir «las fondas, hoteles y casinos que dan animación y vida al paisaje», comenta su rasgo turístico diferencial:

«Así como las costas de Normandía, y en las montañas encantadas de Suiza, se dan cita las gentes del gran mundo en verano, así Niza, Mónaco y Cannes son el rendez-vous de las familias inglesas y rusas durante el invierno»³⁰.

Síntoma de que con la normalidad la Riviera había recaído en el cepo de la estacionalidad. Y así hasta la linde italiana, y también con predominio notable de no franceses, a ojo del mismo observador:

«Mentón no es una ciudad para viajeros. Sus villas, sus chalets, sólo en invierno recobran vida y animación. Duermen en los largos días de verano letárgico sueño, y despiertan al rumor de las 800 ó 1.000 familias de Rusia, Alemania e Inglaterra, que van a invernar al abrigo de las rocas en un suave y apacible clima».

Y sin poder romper el círculo vicioso. Al declinar el invierno, lejos de despertar, la Riviera funcionaba contra «natura» degenerando cada verano en el «*affreux désert*» denostado en 1873 por una rica e hipersensible rusa, incomparable retratista más tarde de los tiempos que en viaje continuo le tocaron vivir: «*Les étes á Nice me tuent*» —confía en su intere-

²⁸ Adolphe Joanne, «*Mentone et Bordighera*» («*Le Tour du Monde*», 1873).

²⁹ Kate Field, «*Ten Days in Spain*» (Boston, 1875).

³⁰ Juan Navarro Reverter, «*Del Turia al Danubio*» (Valencia, 1875).

sante «Jornal»— il n'y a personne. Passer un été á Nice c'est perdre la moitié de la vie...»²⁸.

En lo que a balnearios respecta, en lugar apropiado se comentó lo que al privarlos del juego se creyó significaba el crepúsculo de las villas termales del Rin. Para poco jolgorio estuvieron los balnearios franceses temporalmente transformados en hospitales de guerra, sin que beneficiara gran cosa a los rusos la mala racha atravesada a los mejores europeos. La opacidad del termalismo eslavo se deduce del parecer de Dostoievsky, adicto hasta entonces y por varios años a los balnearios del Rin. En la primavera de 1872 escogió de sucedáneo al de Staraya Russa, a medio camino entre San Petersburgo y Moscú, vecino al lago de Ilmen. En su correspondencia con Ana Grigorievna, tal vez para mantener alejada a su esposa, le dibuja una estampa nada atrayente del más fastuoso balneario zarista:

«Se ven pocos paseantes por los jardines, pero sí bastantes oficiales extranjeros. Continúan llegando bañistas que recorren la ciudad en busca de alojamiento. La gente es terriblemente ceremoniosa y se esfuerzan por imitar al gran mundo hablando un francés atroz. Las damas tratan de brillar por sus 'toilettes', de una espantosa cursilería. Hay pocos cafés y pastelerías. Lo que abunda en esta ciudad balnearia son los mosquitos.»

Excepción a la regla la bonanza gozada por el aristocrático balneario de Karlsbad. Con un bache estadístico pleno de significación. Su balance anual de entradas constata la celeridad con que se repuso el turismo de un percance menos grave de lo que cupo esperar. Los 21.000 extranjeros computados en la «saison» de 1869 descendieron a 9.000 durante el año del conflicto, para alcanzar los 31.000 en 1873: el año de la exposición de Viena.

Da la sensación que a consecuencia de la guerra se desencadenó cierta tensión tarifal por áreas próximas a su teatro. La inflación que se registró en 1873 traslucen reacciones de gentes en plan de viaje con presupuesto ajustado. Como las del hipocondríaco turista ginebrino Amiel, quien durante sus profesoriales vacaciones de agosto de 1873, en la playa holandesa de Schveningen, ya en la primera

semana de su asueto encontró motivos para estampar en el confesionario de su «Diario».

«La moraleja de estos seis días es como sigue. El dinero se derrite como la nieve. Desde mi última 'tourné' por Europa los precios se han triplicado y hasta cuatriplicado. No puede un pobre diablo de profesor subsistir en los hoteles a los precios actuales. Apenas me llega en Amsterdam todo lo que la república me paga en un año, y sin contar gastos accesorios, como fiacres, teatros, etc.»

Las tribulaciones del turismo en España

Vistas las consecuencias, en nada robusteció un turismo incipiente, y con claras tendencias a consolidarse, aquella «Gloriosa» revolución de septiembre de 1868, que con pasmosa facilidad derrocó en el puente de Alcolea a una dinastía secular. Menesteres más acuciantes que ponerse a promoverlo atearon al Gobierno Provisional constituido de inmediato con el general Serrano en la presidencia y el poder efectivo en manos de Prim, titular de la cartera de guerra. Sobre todo al darle al pueblo, de pronto soberano, por estrenar su soberanía imitando por diversas comarcas bajo bandera española el ejemplo sentado en Cádiz por los generales sublevados.

Al instante ardía la isla de Cuba al grito de Yara y al de «Viva la República» la ciudad de Cádiz, costando más de un centenar de muertos reintegrarla al redil gubernamental. Sin quedarse a la zaga Málaga, hasta que acudió la escuadra a pacificarla, mientras el general Prim se ganaba la animadversión de sus paisanos al ordenar un furioso bombardeo contra el pueblo de Gracia al objeto de meter en cintura a una Barcelona salida de madre.

«Cosas de España», a fin de cuentas y nubes de verano para una guía inglesa de éxito, que en su segunda edición procuraba tranquilizar al usuario garantizándole que en España no pasaba nada en realidad:

«Una revolución y un nuevo régimen prometen grandes reformas —advertía en el Prólogo— pero dudamos se registren cambios que afecten al viajero de paso o le hagan su 'tour' por España menos interesante que cuando esta información fue tomada. Los viajeros percibirán con curiosidad lo poco que ha cambiado la situación durante los últimos años y gozarán

²⁸ Marie Bashkirtseff, «Jornal».

tropezando con los mismos deliciosos obstáculos al progreso".*

O sea: Que, en resumidas cuentas, con reina o sin ella, nada pasaba en España en realidad. Y ¡vaya si pasaba! De todo, menos turistas por sus fronteras.

Madrid en erupción

La incomparecencia de turistas de verdad en una España en rebullición generalizado compensó cierta afluencia extranjera difícilmente catalogable como turística. En 1870 Carlos Marx despachaba desde Londres a Madrid a su yerno Paul Lafargue, para ver de contrarrestar la labor proselitista desarrollada en favor de la acracia sobre terreno abonado por su archienemigo Bakounin, estacionado en Suiza.

En lugar de turistas y agitadores los Estados Unidos enviaron periodistas. Profesionales encargados de enterar a la ciudadanía de allende el mar del curso de los acontecimientos en un país al que los americanos se preparaban a desposeer en propio beneficio de sus posesiones en las Antillas. La capital de España figuraba en la prensa americana retratada con agrios perfiles y desabridos colores:

«Para mí —publicaba uno de ellos en una revista de prestigio— Madrid es la ciudad más ingrata de Europa, y, con la excepción de San Petersburgo, la más cara. Es el Washington del continente, por nadie visitado dos veces a menos de obligárselo negocios o empleo. Los españoles están orgullosos con su Madrid porque les han dicho que es mil años más viejo que Roma y porque está en España. Yo enviaría a mis amigos a París y a mis enemigos a Madrid, donde sólo una robusta condición física les salvará de no terminar arrojados en el cementerio más próximo".*

Aquellos hoteles en derredor de la Puerta del Sol, que dos o tres años antes habían terminado por extraer algunos cumplidos de visitantes cualificados, se esfuman ante la arbitraria estimativa de Mr. Adee, quien supo

* Henry Blackburn, «Travelling in Spain», 2.ª ed. (Londres, 1869).

** Augustus Adee, «Madrid, from Noon till Midnight» («Putnam's Magazine», New York, 1870). Con otras pertinentes al tema, la cita en R. Olivar Bertrand, «España y los españoles, cien años atrás» (Madrid, 1970).

descubrir curiosas particularidades en los usos y costumbres de los habitantes de la ciudad:

«No me atrevo a recomendar los hoteles, por ser en general mejores las pensiones y casas de huéspedes. Puedo en cambio asegurar que Madrid es el lugar ideal para las almas sedientas. Carece de aplicación a los españoles la observación de que en el continente no se bebe agua. Por todas partes encuentro a hombres y muchachos cargados de cerillas para encender cigarros y cigarrillos, y con recipientes de agua. Tanto fuman los españoles que de la mañana a la noche padecen de incesante sed.»

La adición del «homo hispanicus» al tabaco unánimemente subrayada por los visitantes se había elevado al rango de tópico español. Nadie lo puso en la picota con la iracunda violencia de cierto médico inglés, que escogió una de sus visitas al museo del Prado, para, como preámbulo de una circunstanciadísima relación de las riquezas de la pinacoteca, dar rienda suelta a la indignación contra la plaga atentatoria de un aparato respiratorio que debió funcionarle fatal:

«Es un refugio lleno de interés en tiempo lluvioso o ventoso, cuando no es posible hacer ejercicio al aire libre. Un refugio contra las excitadas demostraciones de paroxismo que hacen presa de las calles para dejar malparada a la gravedad española. El único lugar para escapar de la apetosa agresión del tabaco, pues por todas partes, en la calle, en los salones, en los lugares de diversión, durante y después de las comidas, y en combinación con los mondadientes y el salvazo, se sufre hasta en las mesas de las mejores fondas y restaurantes. Se respira una atmósfera constantemente infestada por los gases sulfurosos y fosfóricos de las cerillas, mezclado al humo de los cigarros. España consume más cerillas que cualquier otra nación que la doble en población y fumar constituye el principal negocio en la vida del madrileño".*

Por su calidad y penetración destacan de las de sus compatriotas las observaciones que durante los años 1869 y 1870 recogió un literato americano, y poeta de valía, ex consejero del presidente Lincoln, y secretario de la legación americana en Madrid. Su libro, repe-

* Dr. H. Willis Baxley, «Spain. Art-remains, painters, priests and princes» (Londres, 1875).

tidamente reeditado, no es uno de viajes en el aspecto formal. Su estructura estática lo excluye del género. También por confinarse a Madrid y a sus alrededores y por predominar juicios y comentarios sobre el momento político español. No faltan descripciones de interés para hipotéticos viajeros. En texto cuya jugosidad tienta a entresacar multitud de párrafos, valga indicar que lo comienza combatiendo la errónea y extendida noción, y no sólo entre turistas americanos, que la capital de la vieja España era población de remotísima antigüedad:

«La ciudad de Madrid no es más antigua que Boston. No hay aquí glorias ni tradición. No hay catedrales. No hay ruinas. Ni esas misteriosas y embrujadoras memorias que pueblan de espectros el aire de Ravena y de Nuremberg. Poco de ese vasto movimiento humano que para aturdirnos poseen San Francisco y New York. Chicago es una gran ciudad comparada con Madrid, que es un gran poblado».²²

A mayor abundamiento, encuadrado en un paisaje de «oftálmica fealdad», como apuntó con gracejo, pero lleno de vitalidad y de humano resabor. «Casi todo el interés de Madrid radica en los rostros y la vida del pueblo», indica Mr. Hay al narrar el despreocupado «way of life» de la villa y ex corte. Hervían de vendedores de cigarros y periódicos, así como de forasteros, las calles de una ciudad —en su opinión— compuesta de funcionarios, aristócratas y mendigos. Punto incomparable para realizar excursiones a Toledo, El Escorial y Alcalá de Henares, todas y cada una descritas de modo magistral.

Mr. Hay engendró el texto acaso más turístico de cuantos sobre el país se publicaron en uno de sus aturísticos momentos de tantos. Riquísimo en puntos de vista originales en una España en transición, que serviría más tarde de corrector de visiones estereotipadas, de objetividad deficiente, al menos en el segmento americano más receptivo a lo superior.

A mediados de 1870, y vaticinando un pronto advenimiento de una república, Mr. Hay abandonó una España gobernada por el general Serrano, regente del reino, y con muy pocos turistas por la capital.

Como en coyunturas tales sucede, no faltó quien tradujo la ausencia de turistas como un encanto más de Madrid. Concretamente, el pintor Regnault, retratista de Prim en toda su gloria ecuestre y espectador entusiasta de toda aquella estrepitosa batahola. Conocemos el motivo de satisfacerle tanto Madrid. Se lo declaró «sensu contrario», y en 1869, a su padre, al exponerle los pocos deseos de regresar a Roma que es donde estaba pensionado: «Hay allá demasiados mendigos pidiendo una perra para «maccaroni», demasiados extranjeros, demasiados guías».²³

Inconsecuencias de joven, de artista y de francés, en contacto emocional con la espléndida y áspera España. Porque si poco superávit de extranjeros y de guías en ejercicio hubo de haber en la España de 1870, imposible imaginar encontrara déficit de mendigos. Lo triste del caso es que de haberse comportado el país como a los que accedieron al poder ahora les convenía, se le presentó la más pintiparada de las ocasiones por haber recibido en abundancia forasteros interesados en viajar distantes del foco de la guerra franco-prusiana, como es bien sabido, y lo que son las cosas, originada al chocar los recelos que en dos potencias rivales desencadenó el ofrecimiento de la corona española por unas cuantas cortes europeas.

Cuatro años baldíos (1871-1874)

El poco turismo que se atrevió a venir se desplazaba hacia Andalucía. Por allí lucía el sol como de costumbre, y con leves variantes en su régimen de visitas. El Partenón granadino continuaba en la misma situación. Más primoso que nunca para el gusto de Regnault:

«Hay revolución en el país y el gobierno no se ocupa de la Alhambra. En este momento está en crisis y nadie se preocupa de formar otro. Gracias a ello nosotros somos dueños de la Alhambra desde la mañana a la noche.»

Por algún tiempo, único punto Andalucía por donde se vieron lo que más detestaba Regnault: turistas y guías. Los primeros, en cantidades discretas; bastante desocupados los segundos.

²² John M. Hay, «Castilian Days» (Boston, 1871).

²³ María Brey Mariño, «Viaje a España del pintor Henri Regnault» (Madrid, 1949).

Pero en número sobrante estos últimos para disparar la irascibilidad del Dr. Baxley, residente por espacio de un par de años en Sevilla, en beneficio de su salud.

En lo que se refiere a los «comisionaires» —léasele «cicerones»— que le recibieron en la estación del ferrocarril, Mr. Baxley tuvo unas cuantas cosas que decir, en su personalísimo estilo.

«Aunque sean representantes de los hoteles, y sea su deber ayudarte a recuperar el equipaje, evítalos en las estaciones y en cuantos sitios los encuentres: si te es posible. Parecen pensar que en cuanto te echan la vista encima, adquieren durante toda tu estancia derechos sobre tí, sobre tu cuerpo y alma, sobre tu persona y tu bolsa. Y pobre del que en Sevilla caiga en sus garras, pues no puede encontrarse con más vil grupo de granujas.»

Sin perder el hilo, expone los «modus operandi» del gran sujeto de su animadversión:

«Nacidos en Gibraltar, de madres españolas y sin padres responsables, han hecho su aprendizaje en el vicio, sin más capital que el mestizo patois hispano-inglés que les permite imponerse a los extranjeros como intérpretes profesionales. Se derraman por la península ayunos de información fiable sobre las cosas que pretenden explicar, excepto la recogida de algún bien leído viajero ante el que hicieron de cicerones. Por mucho que se pague a uno de estos impostores, no hay compra de la que no extraiga al vendedor una comisión, que aumentará la factura del comprador. Con razón les llaman 'escorpiones' en Gibraltar, como se les conoce por toda la península. Evite el viajero su aguijón, especialmente el de los de la 'Fonda de París' en Sevilla.»

Donde actúan guías no faltan turistas. Y viceversa. Consta de manera explícita que con bastantes compatriotas suyos haciendo turismo por Andalucía tropezó una señorita en el otoño de 1871, precisamente cuando por el Peñón y los puertos andaluces se notaba el «boom» marítimo desencadenado por la apertura, dos años antes, del canal de Suez. Su libro, *El Dulce Sur*, centrado de preferencia en Tánger y Gibraltar, lo dedicó «A los infortunados cuyas obligaciones o negocios no les permiten abandonar Inglaterra, y a los millones de contribuyentes británicos, para quienes to-

da información sobre su bella posesión de la roca de Gibraltar les será de interés»³⁴.

En su recorrido por unas cuantas capitales andaluzas, encontró a la región calma y en quietud. Trenes y diligencias circulaban sin premuras pero con toda normalidad. Lo mismo que el vapor que desde Málaga la restituyó a Gibraltar. No es que las aprobara, pero hasta se celebraban corridas de toros como si tal cosa. Su obligación de presenciar una la cumplió en Algeciras, enterándose de que los cruces picadores montaban caballos desechados por inservibles por la guarnición del Peñón. Venta reprobable a sus ojos, pero total y en resumen: cielos serenos y despejados para el turista por el *Dulce Sur*.

Turismo por la España del rey Amadeo

Instaurada en enero de 1871 en España una monarquía democrática y con libertad de culto, el choque entre franceses y prusianos tuvo la virtud de proporcionar a nuestro país, y en bandeja como aquel dice, ocasión insuperable para afianzar su oferta turística con vistas al futuro. Si no por propios méritos por deméritos ajenos. Ardiendo París a manos de los pirómanos de la «Commune», y con Roma de manzana de discordia entre el Papa y las tropas del rey saboyano, poco apetecían para el lector de periódicos en países neutrales Francia, Italia y Alemania para una vacación. Poderosa tentación, en cambio, una España europeamente homologable en lo político, regida por un príncipe italiano de talante liberal y razonablemente distanciada de los focos de conflicto. Se produjo, en consecuencia, un tráfico turístico de cierta intensidad hacia la nueva España, no tan voluminoso, de seguro, como el alud de libros de viajes resultante pudiera dar a entender.

Una afluencia, en todo momento vacilante, encontró enardecido adalid en un patriótico y bizarro periodista y ex militar, autor de mucho «cuore» en su prosa, cuyas impresiones viajeras, favorables todas, fueron publicándose en *La Nazione*, de Florencia, y en un volumen, que casi toda la Italia que compraba libros adquirió luego como rosquillas en día ferial³⁵.

³⁴ Mary Catherine Jackson, «Word-Sketches in the Sweet South» (Londres, 1873).

³⁵ Edmondo de Amicis, «Spagna» (Florencia, 1872).

Mucho más reticente en sus juicios un autor inglés venido algo más tarde, con su espositiva y prejuicios, para informar al público lector de habla inglesa de la situación española. Con varios libros de viajes en su haber, llegaba con la expresa intención de componer otro más que alcanzaría cinco ediciones consecutivas³⁶.

Tal vez, a causa del retraso, abiertamente negativo se muestra en las valoraciones turísticas que consigna, en su libro respectivo, cierto profesor inglés de español, llegado a retaguardia de los anteriores, proveedor de datos, que unidos a los de sus colegas, pondrán un diseño de la España vista por el extranjero en un momento problemático de su histórico devenir³⁷.

Infraestructura turística

Desembarcado De Amicis a mediados de 1871 en Barcelona, procedente de Génova, recorrió deslumbrado media España para regresar a Marsella en un buque que zarpó de Valencia. Cosa hasta entonces infrecuente en viajeros italianos, exaltó en líricas rapsodias todas las cosas de España. Los hoteles buenos. A pesar de ser los mismos, diríase que con la nueva monarquía más hoteles que nunca funcionaban en manos de compatriotas del rey. Observación formulada por De Amicis en Granada, que repite en la «Fonda de París» de Tarragona, al elogiar en ella el servicio del «Cuatro Naciones» de Barcelona:

«Barcelona es la ciudad española más confortable que he visitado. El hotel, excelente; limpio y bien dirigido. Dirigido por italianos, quienes me informan que los mejores hoteles de la península están en sus manos.»

Los trenes, aceptables en general, con tal de no acercarse hacia la frontera francesa. Mister Elwes discierne cierta inseguridad en los desplazamientos y comenta desde Valencia un asalto al exprés de Andalucía, por la Mancha y a cargo de una partida de bandoleros. Opina que quizá fueran carlistas, puesto que se llevaron las mercancías y los paquetes

postales del furgón sin molestar para nada a los viajeros:

«Se deduce de semejante ultraje que en el momento presente el viaje por España no está exento de ese punto de peligro y aventura ausente de la normal regularidad del viaje en tren por otros países.»

Por Andalucía parece que los trenes funcionaban con bastante normalidad y que las diligencias aumentaron sus servicios por las rutas más turísticas. Desde Málaga —la città dell'Andalusia meno andalusa ch'io m'abbia veduto— tres vehículos en caravana y en trece horas de viaje casi todas nocturnas le llevaron a De Amicis a Granada. El viajero italiano no tropieza con desórdenes ni con recuerdos de que hubieran sucedido. De los sangrientos acontecimientos de Cádiz, «no quedan más que balas de cañón empotradas en los muros, pues todas las demás huellas de la destrucción han desaparecido, gracias a la brocha inexorable que con un velo blanco cubre toda vergüenza».

Para que la moral no decayera el negocio folklórico florecía viento en popa por las capitales andaluzas y los gitanos de verdad comparecen explotando sus gracias ante extranjeros. Mr. Elwes presenció una exhibición en los bajos del «Hotel Washington Irving» de Granada. Muy parco en su descripción:

«Al sonido de una guitarra tocada por no experta mano, acompañaba un coro de voces discordantes y una especie de taconeo al estilo de los negros, sobre el suelo, de unas gitanas que ejecutaban sus extraños ritos, sin decidirme a llamar bailes a aquellas posturitas.»

Ahorra reiteraciones transcribir, y sin más, la información de Mr. Hare sobre el particular, documentado en dos ciudades prominentes en el ramo:

«El extranjero que en Sevilla desea observar los hábitos y costumbres de los gitanos, puede verles bailar sus danzas nacionales, y cantar sus cantos con sus pintorescos trajes, previo pago de un real. En Granada, unas pocas mujeres ataviadas con ruidos vestidos de muselina blanca, extraen cinco francos de cada miembro de los grandes grupos que tienen la locura de reunirse para ir a verlas. Sus

³⁶ Augustus J. C. Hare, «Wanderings in Spain» (1.ª ed. Londres, 1873).

³⁷ Alfred Elwes, «Through Spain by rail in 1872» (Londres, 1873).

bailes principales son la Malagueña y el Romalí.»

Por las capitales andaluzas, Mr. Elwes se tropezó con bastantes turistas. Entre fiesta y fiesta, plébrica de viajeros extranjeros, halló a Sevilla. El 14 de abril de 1872 escribía desde el «Hotel Madrid»:

«Toda clase de dialectos y lenguas llegan a mis oídos; castellano; andaluz, italiano, francés e inglés. De estos últimos he encontrado aquí más que en ningún otro lugar de España. Últimamente Sevilla ha atraído por millares de todos los rincones de la península y del continente, pues la Semana Santa ha terminado y la célebre Feria empezará el 18, cuando me dicen que las habitaciones llegan a costar veinte francos por día.»

Valladolid y sus turistas

A caballo en la única vía ferroviaria entre Francia y Madrid, la capital vallisoletana recibe bastantes visitantes. Alguno, como Mr. Hare, malhumorado por no haber podido acercarse a ver la catedral de León, por hallarse la vía, según le dicen, interrumpida por veinticinco puntos «causas belli». Valladolid se toma pocas molestias para quedar bien con los turistas. Luce poco y mal el tesoro en escultura policromada, amontonado en unas salas del Colegio de Santa Cruz, con mal sustanciadas pretensiones de museo.

Se enseña con orgullo la casa en que nació Felipe II, pero De Amicis, y no por culpa suya, se queda sin ver otras dos que, de hallarse en Italia, hubieran actuado como centros peregrinos de primera magnitud. Nadie supo darle razón de la casa donde vivió Cervantes, y de la casa donde murió Colón se acuerda en el tren que le lleva a Madrid.

La visita de Mr. Elwes a Valladolid coincide con la del cultísimo don Pedro II, emperador del Brasil, en ruta a Madrid desde Lisboa, con su esposa y un séquito mínimo, para seguir viaje a Egipto y Tierra Santa. A su paso por El Escorial, no se le ocurrió al gobierno mejor modo de honrar a los imperiales viajeros que abrir el féretro que contenía los restos del emperador Carlos I: circunstancia aprovechada por centenares de madrileños para presenciar tan insólita escena.

La alegría de Madrid

Nota sobresaliente la vitalidad de la capital de España. Da la impresión de desconocerse en ella la angustiosa situación vivida por el país. Se observa poco movimiento por las mañanas, en contraste con las tardes y noches, cuando da la sensación de hallarse en fiesta permanente, inundadas las calles del gentío que en manada va y viene del Paseo del Prado, y llena de exuberante animación nocturna cafés de las dimensiones del «Imparcial», en la Puerta del Sol, y del «Fornos», en la calle de Alcalá.

Abundaron corridas de toros en la plaza de la Puerta de Alcalá, «il Teatro della Scala dell' arte toresca», al decir de De Amicis, que no se perdió una durante las seis semanas que permaneció en la capital. Las de mayor tronio con Lagartijo y Frascuelo. Por lo redundantes, nada digno de extrapolar en las pormenorizadas descripciones de la fiesta nacional, de no ser la longitud extraordinaria de la reseña de De Amicis, que fragmentariamente reaparecerá en bastantes relatos de viajeros posteriores.

Relevante novedad, en cambio, «i combatiamenti dei Galli», en el circo de Recoletos. Las riñas de gallos, vistas en fechas distintas y con idéntica repelencia por De Amicis y la americana Miss Kate, anunciadas a bombo y platillo por la prensa local.

No hay viajero que no pare mientes en la extrema impopularidad de los nuevos reyes. De Amicis trata de soslayo el asunto y registra división de opiniones en el personal. Mister Elwes es mucho más explícito: «La falta de cortesía de los españoles hacia Amadeo, simplemente por ser extranjero, es tan indecente como grosera». Relata la escena que desde el balcón de su hotel en la calle de Alcalá le tocó presenciar, en ocasión en que el monarca, derrochando valor, se dirigía a caballo hacia el Prado, escoltado por dos ayudantes:

«Me resultó penoso advertir el silencio mortal que acompañó su paso. Las calles estaban llenas de gente, pero no oí un solo 'viva'. Ni un sombrero se levantó, aunque creí observar al joven monarca mirando ansiosamente para contestar con un saludo militar a los pocos que con gesto indolente se dignaban tocar el ala del sombrero a su paso.»

Acaso momento oportuno el evocado para establecer un cotejo de impresiones extranjeras sobre un país tan a malas consigo mismo.

Un balance pesimista

«Es totalmente esencial cierto grado de bienestar físico para el goce mental», observa Mr. Hare en un pasaje de los «Wanderings». Y dice bien, sin perder la frase su verdad volviéndosela del revés. A nada que se piense, ¿cómo admirar el patio de los Leones de la Alhambra en una radiante mañana primavera de la misma manera que soportando una racha otoñal de aguaceros? ¿Cómo iba a ser lo mismo pasar los Despeñaperros partiendo de un Madrid relajado y en calma, que con el alma en un hilo a la espera de lo que deparará al viajero la llegada de su tren a una Sevilla en ebullición?

De no atribuir a circunstancias externas y ajenas al acervo turístico español, que en nada cambió, cuesta mucho comprender que a los elogios al país dirigidos por los turistas de visita durante los últimos años del reinado de doña Isabel, les sucedieran las desabridas impresiones de los llegados durante el de don Amadeo.

Poco se saca en uno u otro sentido del chaparrón de adjetivos y signos de admiración que aderezan los puntos de vista de don Edmondo de Amicis. Sabido es que pasión excluye razón. Contrastan con los más serenos de Mr. Hare, resumidos tajantemente en el prólogo de su libro:

«*Spain is not a beautiful country...* Si espera el viajero encontrar el suave encanto y la sensual hermosura de Italia, su estancia en España será un desencanto constante. No podría posiblemente colocar sus esperanzas en peor lugar. En lo más mínimo se parece a Italia y ni siquiera tiene la belleza de la mayor parte de Italia.»

Señala de manera expresa que únicamente Montserrat y el palmeral de Elche merecen el epíteto de *beautiful country*. El resto, con algunos notables monumentos que describe con pausa y pericia, inscritos en un marco deprimente y desolador.

Todavía más duro e intransigente se muestra Mr. Elwes. Todo lo encontró fatal. Resu-

me sus juicios en uno postrero, aparentemente elaborado con cierta voluntad de equidad:

«Las catedrales de Burgos, Valladolid y Zaragoza, y muchos antiguos palacios conservan en su decadencia un atractivo de sencilla comprensión; la indumentaria, la de la gente baja en especial, es curiosa y digna de estudio. Pero el disfrute de todo esto exige tener que soportar malos alojamientos, incomodidad, comidas horribles, harapientos mendigos, y una serie de 'petites Misères' demasiado numerosas para mencionarlas y fáciles de adivinar.»

La gradación a la baja que acusan los testimonios de los tres informantes escogidos como testigos de una situación, cabe interpretarlo como índice expresivo del acelerado deterioro sufrido por los buenos auspicios que inspiraron los destinos del turismo español, al inicio de un reinado más accidentado cada vez y de futuro incierto.

Tormenta a la vista

Tan interesante y lozana vista a distancia lucía la España de don Amadeo, que al pronto no se la tomaron en cuenta los rebotes de guerra civil por Vascongadas y Cataluña que la implantación de la dinastía saboyana aparejó. Tampoco se les dieron demasiada importancia a los focos bandoleros resurgidos por Andalucía, por la región de atractivo máximo para el extranjero. Se consideraron incidencias pasajeras y a lo sumo como un aliciente viajero más de romántico resabor.

Víctima propiciatoria de aquella benévola manera de ver las cosas españolas, Mrs. Ramsay, una señora inglesa residente en Roma, que aduce una razón plausible al explicar el inicio de su aventura española:

«A menudo habíamos deseado hacer un 'tour' por España, pero, desgraciadamente, el país no solía estar tranquilo cuando podíamos ir a verlo. Al acceder el rey Amadeo, creyendo en la rosácea visión de la situación prevalente en Italia, pensamos había llegado la ocasión oportuna²⁵.»

Decisión tan firme que los señores Ramsay no la reconsideraron al recibir en Roma noticias de la primera insurrección carlista a

²⁵ Mrs. Ramsay, «A Summer in Spain» (Londres, 1874).

fines de abril de 1872. Las maletas prestas, resolvieron seguir adelante de todas formas. Pensaron que de ponerse las cosas demasiado feas, siempre les cabía el recurso de pasar el verano en Biarritz o en los Pirineos, a la espera de que escampara la borrasca.

Ya en Bayona, nada explícito se mostró para aclarar sus dudas el cónsul inglés. Les manifestó que a nadie aconsejaba seguir adelante, pero que pasar, lo que se dice pasar, otros lo habían conseguido. Con evidente intención de tranquilizarles les informó que la estación ferroviaria de Zumárraga estaba en manos carlistas, pero sin razón para alarmarse con exceso: «parecía haber una especie de convenio —palabras del cónsul— en el sentido de que en tanto no transportaran más que pasajeros, y no soldados ni material de guerra, los carlistas permitían circular a los trenes».

Así de problemáticas las circunstancias en que los Ramsay entraron por Irún el 15 de mayo de 1872, camino de Burgos. A fin de cuentas, las mismas que por las mismas fechas imprimieron excitante colofón al regreso a Francia por idéntica ruta del matrimonio Hare, tras un amplio y sosegado recorrido por toda España. Al final del libro, varias veces reeditado, que comprende sus experiencias hispánicas, el trayecto entre Vitoria y la frontera francesa figura narrado de esta manera:

«Conforme avanzábamos, vimos los lados de las vías constantemente poblados por las pintorescas tropas carlistas, y en numerosas e importantes estaciones, regimientos enteros con sus boinas rojas y fajas escarlatas, sin que en ningún momento nos causaran la menor molestia».

En lo que respecta al matrimonio Ramsay, todo bastante aceptable una vez traspuesto el tren el espeluznante portillo vascoñado. Ven todo lo visible en Madrid menos el interior del Palacio Real:

«Debido al inseguro estado de cosas en Madrid nos fue imposible obtener permiso para verlo. No es que nos lo rehusaran. Todo lo contrario. Siempre nos daban esperanzas que al día siguiente, a la misma hora, íbamos a entrar. La cuestión es que nadie sabía a qué

hora el rey y la reina saldrían en coche o a caballo. Probablemente lo ocultaban aposta por miedo a ser asesinados. Y, naturalmente, no podían admitir visitantes si no salía la familia real.»

Así es que a conformarse con la Real Armada y con las Caballerizas.

Una ajetreada estancia en Madrid la complementan con una reposada estancia de diez días en La Granja. Las diligencias esperan en la estación de Villalba dejándoles a las puertas del «Hotel Europa», donde el matrimonio pasa diez deliciosos días de verano. Los jardines son su recreo especial. «Los abren al público todos los días, y por ser nosotros todo el público los encontramos de lo más agradable.» Visitan Segovia, naturalmente, impresionándoles el recorrido por las ruinas calcinadas del Alcázar.

Mucho preocupa a Mrs. Ramsay la cuestión de la libertad de cultos, protestantes muy en particular. Tema importante para las señoras inglesas, especialmente para las que por esta deficiencia dejaron de venir. Sus observaciones son satisfactorias además de prolijas. Visita en Sevilla un templo presbiteriano y otro episcopaliano. En Granada asiste a los oficios dirigidos por el pastor, Sr. Alhama, que ha vuelto de su refugio en Gibraltar.

Sin embargo, molestias, y bien angustiosas, esperaban a los Ramsay al término de un casi impecable viaje. Regresaron finalmente a Francia, y por la diligencia de Perpiñán. Pero no sin permanecer varios días bloqueados en Tarragona, a la espera de que los carlistas tuvieran a bien desalojar la estación de un pueblo del recorrido, que mientras les sirvió de cuartel cortó el paso a los trenes a Barcelona.

Se asoma la Cook

En menos preocupantes circunstancias, hubiera revestido trascendencia muy superior a todos los viajes reseñados el «tour» que la Agencia Cook programó —y no canceló— para el verano de 1872, «the first attempt made to bring Spain within the boundaries of tourist land», como en tono de corte imperialista precisó en 1890 la historia oficial del primer medio siglo de la compañía.

⁷⁷ Augustus J. C. Hare, «Wanderings in Spain», 1.ª ed. (Londres, 1873).

Se trataba nada menos —y «Hats off» o «fuera gorros»— que del primer «tour» a España organizado por la Agencia inglesa, y realizado mientras el fundador le daba la vuelta al mundo en compañía de sus nueve clientes. Paso decisivo el extender a España con su visita certificado de buena conducta y de turística aptitud, una vez desaparecidos de ella ciertos obstáculos tradicionales e importantes a ojos de los Cook, ambos baptistas a machamartillo, y, por ende, más anglicanistas que la propia Iglesia Anglicana; concretamente, la apertura de algunos templos protestantes.

La excursión inaugural se desarrolló ajustada a las normas vigentes en las tragedias clásicas. Con un comienzo normal y un final desastroso.

Compusieron la excursión inaugural seis caballeros, dirigidos por un empleado de la Agencia, Mr. Oswald. Nos son conocidas las incidencias del «tour» gracias a las crónicas que en un diario de Birmingham publicó Mr. Stone, un periodista que formó parte de la expedición⁴⁰.

A la espera de las peripecias que vinieron después el recorrido se desarrolló ajustado a las pautas usuales en la Agencia organizadora. Atravesaron el País Vasco sin contra-tiempo alguno y en Madrid admiraron las pinturas del Prado, presenciaron una corrida de toros, y a modo de «extra» fuera de programa, les llevaron a la calle del Turco, donde mataron a Prim, sentadito en el coche, etcétera. Cuarenta impactos de bala de trabuco contó Mr. Stone en los muros de las casas. En su relato se echa de menos un espectáculo, gratis también, del que casi ningún turista se privó. Mejor que escuchar, contemplar en las Cortes alguna de las gesticulantes peroratas de Castelar, el personaje español más célebre de Europa.

A partir de Madrid el «tour» siguió su curso en menos ortodoxas condiciones. Noticioso el gobierno del asalto a un tren por La Mancha, instaló en cada convoy un pelotón de infantería, fuerza que los expedicionarios de la Cook observaron con alarma iba incrementándose, conforme, en un itinerario nada racional, pero rabiosamente ferroviario, recorrieron Córdoba, Granada (con su exhibición de

bailes gitanos), Sevilla, Cádiz y vuelta a Sevilla, y a Córdoba otra vez, para por Alcázar de San Juan, Valencia y Tarragona, conceder en Barcelona a sus baqueteados cuerpos, un bien ganado descanso.

Donde se hizo preciso alterar el itinerario previsto, diligencia infrecuente en los «tours» de la Cook, siempre practicada con repugnancia extrema. Hubo, pues, que renunciar al tren y a las visitas programadas a Zaragoza y Pamplona. Por fuerza mayor. Los carlistas tenían cercada a la capital navarra. Razón suficiente para que la expedición evacuara Barcelona, de madrugada y a bordo de la diligencia a Perpiñán. Encima considerándose afortunadísimos por no haber salido en la diligencia siguiente, asaltada por una partida carlista. Como es natural, un «viní, vídī», sin otra secuencia que la de situar por bastante tiempo a la Cook respecto a España en postura equiparable a la de un gato escaldado.

Si a partir de entonces ingleses escasearon, pocos franceses se vieron por el paisaje español. Con los prusianos en casa, y los carlistas en la del vecino, nada apetecibles los asuntos domésticos a emprender viajes de no ser a Suiza o a los Pirineos. Actitud confirmada por los que buscaron refugio por San Sebastián y alrededores, obligados a repasar la frontera a marchas forzadas tan pronto comenzaron a estallar granadas carlistas por calles y tejados de la capital donostiarra. A los franceses «casaniers» les fue dable seguir el curso de los acontecimientos españoles leyendo las crónicas del periodista Louis de Teste, entre otros. La primera tanda, fechada en la primavera de 1872, netamente turística si bien altamente politizada. La segunda, sin intervalo con las precedentes, nutrida por lo que pudo contar un hombre desplazado como corresponsal de guerra por los frentes de combate vascongados⁴¹.

En aquel contexto expiró, y en su XIIª edición, la veterana *Guía del Viajero en España*, del señor Mellado. Mucho más descarnada y desinformativa la de 1872 que todas las anteriores.

⁴⁰ John Benjamin Stone, «A Tour with Cook through Spain» (Londres, 1873).

⁴¹ «Viaje por España de Luis de Teste en 1872» (Castalia, 1959).

Un rey que se va

Si hasta el afán de ocupar un trono y la paciencia de un rey de aguante archiprobado tienen derecho a tener sus límites, no pudo tildarse a don Amadeo de precipitación. En julio de 1872 casi le destrozan vivo la sarta de trabucazos que le dispararon en la calle del Arenal de regreso en coche del Prado al Real Palacio. Ni la compañía de su esposa le salvó de que le descerrajaran la alevosa descarga. Convencido el voluntarioso soberano, tras dos años de sobresaltos y desengaños, de la imposibilidad de ganarse la voluntad de un pueblo xenófobo, soliviantado por unos políticos enzarzados en luchas intestinas, aprovechó el primer pretexto que se le puso a tiro para renunciar a un trono más incómodo cada día.

No se le puede discutir «maestría» al modo con que el «el rey Macarroni», como le apodaban gran parte de sus súbditos, abdicó. Dijo aquello de «gabbia di pazzi», tomó un tren en la estación de Atocha, y por la ruta menos impracticable se ausentó de «la jaula de locos», y abandonó un reino, que dejaba de serlo, rumbo a Portugal; que, dicho sea de paso, gozaba de una breve temporada de bonanza turística.

El caos español

El 11 de febrero de 1873, y por aplastante mayoría, las Cortes transformaron a España en república. Nota discordante en una Europa predominantemente monárquica, que sólo los Estados Unidos tuvieron a bien reconocer y sin pensárselo mucho.

Con el advenimiento de la república, se pasaron más militares al campo carlista y el caos se generaliza. Mientras en menos de un año cuatro presidentes republicanos se sucedían a ritmo loco tratando sin éxito alguno de mantener la ficción de un Estado que a pasos agigantados se desintegraba parcelado en taifas cantonales, el débil flujo viajero hacia España se cortó en seco, y con sobrados motivos.

La lucha se recrudecía por las maniguas cubanas. Enarbolando banderas de los cantones insurrectos, la Armada nacional navegaba sin mandos y fuera de la ley, declarada

pirática por el gobierno y los carlistas hacían de las suyas por el norte y el centro, destruyendo cuanta estación y tendido ferroviario se puso al alcance de sus bayonetas. En el verano de 1873 la partida del cura Santa Cruz reducía a pavesas la estación de Beasaín, al tiempo que las guerrillas del general Villalain fusilaban a jefes de estación en la línea a Zaragoza, casi a las puertas de Madrid.

Aún más carriles y material rodante hubieran perdido España de no serle tan preciso a don Carlos aminorar las antipatías extranjeras provocadas por su causa. En virtud de una curiosa «entente» concertada con los intereses extranjeros que controlaban los ferrocarriles, y mediante abono, por parte de las compañías, de fuertes cantidades que engrosaron su escuálida tesorería, el pretendiente estimó ventajoso para sus pretensiones decretar la suspensión de aquellos sabotajes.

Paz en la guerra

Con base a impresiones de visitantes, procede recalcar algo que no trascienden las historias al uso. Hasta aquel momento, si no la calma, un sano y chispeante jolgorio había predominado en las capitales españolas. Todavía más. Derogada en 1868 la ley reguladora del régimen ferroviario anterior, las compañías que subvencionaron «la Gloriosa» obtuvieron casi absoluta libertad para tender líneas a su antojo y para fijar en sus servicios las tarifas que estimaron oportunas, lo que conllevó notable actividad constructora por Andalucía.

Las turbulencias se daban por la periferia. Por el interior del país los turistas se desplazaban casi a placer y sin trabas de nota. La cuestión se reducía a elegir con tino la vía de penetración. La más socorrida por el norte los vapores de Burdeos a Santander, el único punto donde el tren funcionaba con regularidad protegido por el ejército que operaba en las Vascongadas.

La ruta escogida a principios de 1874 por el director de la Biblioteca Pública de Buenos Aires, de visita por los principales archivos y bibliotecas de Europa. Ya en la capital de una España en guerra, y con el general Serrano en su segunda regencia, le dejaron ató-

nito la brillantez y número de los espectáculos. Resplandecían de lujo los teatros «Apolo», «Circo» y «Real» con Tamberlick en escena. Lo que menos esperaba encontrar el visitante argentino es el noctambulismo empedernido de la capital:

«Madrid no es una ciudad industrial o fabril, es simplemente consumidora de los impuestos para pagar a los empleados. Los cafés están abiertos hasta después de la una de la madrugada y hay allí siempre politiqueros despiertos. Todos los cafés se encuentran llenos completamente de gente ocupada en no hacer nada, viven de política y tienen la enfermedad de la empleomanía⁴¹.»

Eufóricos como si tal cosa teatros y cafés de un país en guerra civil y ultramarina, y con juegos de casino y corridas de toros casi a la orden del día. De un país cortados sus accesos con el exterior. A punto de entrar en guerra con los Estados Unidos, durante el mandato presidencial de Castelar, a causa del fusilamiento en La Habana de los tripulantes americanos del «Virginus», un buque pirata cubano, enarbolando ilegalmente la bandera americana, dedicado al transporte de armas y refuerzos para los insurrectos. Incidente que se menciona nada más que por la antipatía que por mucho tiempo generó hacia España en los Estados Unidos.

Vista desde fuera, calamitosa situación en verdad y sin paliativos, la de España que a modo de epitafio, y en carne viva aún el intento fallido del 72, resumía en frase concisa la historia oficial de la Agencia Cook, al indicar las razones justificativas de la inhibición ibérica de la firma:

«The political and military disturbances in Spain had made that country for a time an undesirable resort for tourists⁴².»

Juicio, por exacto, susceptible de ser extendido a casi todo lo que se llevaba de siglo, para resumir, a guisa de síntesis de un cementerio de esperanzas fallidas, lo que tres cuartas partes de centuria procuraron a España en el orden turístico. Setenta y cinco

años de escasa sustancia, que en la actividad mantuvieron al país al páiro, y en retraso manifiesto respecto a otros turísticamente receptores y menos infortunados en lo político.

* * *

NOVEDADES AMERICANAS

Por el Atlántico norte resuena intensa como nunca la eterna llamada de un mar, surcado por un tráfico apenas afectado por la contienda franco-prusiana, de no ser por la alarma que generó. La celeridad de la convalecencia viajera testifica la organización de viajes colectivos a Europa desde los Estados Unidos. Modalidad de la que pudo dar fe la presencia en el verano de 1871, en la pasión de Oberammergau, de un nutrido grupo de masones de Pittsburg, transportados a Inglaterra desde New York por el «Oceanic», construido en los astilleros de Belfast, por cuenta de la naviera americana «White Star» que entraba en liza en un mercado de pingües rendimientos. Los eufóricos «Knights Templars» de Pennsylvania, agasajados entusiásticamente por sus cofrades europeos del triángulo y el mandil, siguieron recorrido hasta Nápoles, desde donde emprendieron regreso a su país.

El ferrocarril en América

Más trascendentes en la esfera del viaje, ciertos viajes de estudios e investigación, de carácter individual, realizados al mismo país por personalidades claves en los ferrocarriles europeos. A contar de 1869, fecha de la conclusión del primer ferrocarril transcontinental, los Estados Unidos podían ser considerados logísticamente como una unidad viajera, surcados de mar a mar por trenes inconcebibles a escala europea. Perfiló los alcances del hecho un autor francés, que por vocación profesional seguía con curiosidad apasionada todo progreso en materia de transportes:

«Anteriormente, y en las más favorables circunstancias —escribía Julio Verne en 1872— se empleaban seis meses para ir de New

⁴¹ Vicente G. Quesada, «Recuerdos de España» (Buenos Aires, 1879).

⁴² W. Fraser Rae, «The Business of Travel» (Londres, 1890).

York a San Francisco. Ahora se hace el viaje en siete días⁴¹.

Y en condiciones viajeras que presentaban características distintas a las europeas. En su visita a las cataratas del Niágara, durante la semana que permaneció en los Estados Unidos, le habían llamado poderosamente la atención a Julio Verne los vagones ferroviarios americanos, no divididos en compartimentos únicamente abordables desde el andén. Para información de sus lectores, explicaba la promiscua y democrática estructura interna de un vagón yanqui de ferrocarril, como una curiosa novedad de tantas del país de las novedades:

«Dos filas de asientos, dispuestas perpendicularmente al eje, entre los cuales queda reservado un pasillo que conduce a los retretes y a otros servicios de los que cada vagón va provisto. Los coches se comunican en toda la longitud del tren por medio de unos puentecillos, pudiendo los viajeros circular de un extremo a otro del convoy, que lleva para su servicio vagones-salón, vagones-terrace, vagones-restorán y vagones-café. No les falta más que vagones-teatro, pero alguna vez los tendrán.»

Vale indicar que la auténtica novedad ferroviaria americana no radicaba en los vagones comunitarios, con pasillo central, ya en rodaje por algunos ferrocarriles europeos, los suizos y austríacos, sin ir más lejos. La novación estribaba en los coches-cama y en los salones Pullman, cuyos orígenes ultramarinos fija con precisión y ecuanimidad un especialista inglés en el tema:

«El Nuevo Mundo poseía algo infinitamente superior que ofrecer al viejo. Dos progresistas técnicos ferroviarios europeos acudieron a investigarlo. Georges Nagelmackers, de Bélgica, en 1868 y sir James Allport en 1872. Regresaron inmensamente impresionados por los niveles de confort que hallaron, distinto a todo lo existente en sus países respectivos, percibiendo ambos las posibilidades latentes en la introducción de semejante confort en sus compañías⁴²».

⁴¹ Julio Verne, «La vuelta al mundo en ochenta días» (1872-73).

⁴² George Behrend, «Pullman in Europe» (Londres, 1962).

Nagelmackers también volvió a los Estados Unidos en 1872. Al regresar a Lieja fundó su «Compagnie de Wagons-Lits», con material rodante construido con arreglo a patentes americanas. La instauración en la red ferroviaria inglesa de las más sibaríticas versiones de los primeros «Pullman cars» que por Europa se vieron, se debe a la iniciativa de sir James Allport, por algo llamado por la prensa inglesa el «Bismarck of Railway Politics».

Claro está que los influjos no viajaron en una sola dirección. A vertiginosidad de expreso se creaban en suelo americano centros parecidos a los que de Europa hacían un edén para el turista. Frecuentemente en territorios acabados de colonizar y casi invariablemente financiados por alguna compañía ferroviaria. Notable el núcleo balneario de «Colorado Springs», fundado con el subtítulo de «la Suiza Americana» en 1871, en torno al copulento «Hotel Antlers», todo a costo y riesgo del general Palmer, enriquecido por el «Río Grande Railroad».

Pocos años más tarde, un visitante inglés, tras admirar lo que vio, extendía al balneario certificado de habitabilidad en términos preocupantes para la competencia:

«Está libre de los objeccionales rasgos evidentes en tantas ciudades americanas de nueva planta, en las que todos son libres de hacer exactamente lo que les place, con el resultado de ultraiar los sentidos de la vista y del olfato, así como las más elementales reglas del gusto y de la estética.»

Otra ingrata particularidad para el visitante europeo venía a ser la carestía del turismo americano. Para información y aviso de posibles imitadores, lo subrayaba en 1873 una señora inglesa, escandalizada al verificar lo onerosa que le estaba resultando la visita a la ex colonia:

«Es mucho más barato viajar en Europa que en los Estados Unidos, y es tan enorme el precio de los servicios en los balnearios americanos, y en todos sus 'resorts' favoritos, que a una familia entera le es posible recorrer Europa por espacio de varios meses, por la misma cantidad que le costaría pasar una corta temporada en alguno de estos lugares a la moda⁴³».

⁴³ J. W. Boddam-Whetan, «Western Wandering. A Record of Travel in the Evening Land» (Londres, 1874).

Los Parques Nacionales

Yo por entonces, norma inveterada en el gobierno federal abstenerse en asuntos de turismo. Lo imponía una interpretación literal de la constitución. Inhibición alterada por una muy señalada iniciativa en el ámbito legislativo que en el campo de la protección ecológica de la naturaleza, en provecho del turismo, sitúa al gobierno de los Estados Unidos muy por delante de cualquier gobierno europeo. En 1.º de marzo de 1872 el Congreso americano aprobaba una ley que colocaba bajo tutela y administración del ministerio del Interior, determinadas parcelas de paisaje, propiedad del gobierno federal, «para beneficio y disfrute del pueblo de los Estados Unidos».

Quedó comprendido de modo expreso en la ley el «Yellowstone National Park», un conjunto de geysers, praderas, picachos, lagos y cascadas, apenas frecuentado de momento por otra cosa que manadas de bisontes y corzos. La ley apuntaba al futuro, y mejor que su parte dispositiva aclara los propósitos perseguidos con su promulgación los términos en que la sometieron a aprobación del Congreso el grupo de senadores que la patrocinaron:

«Ciertas personas esperan la próxima primavera para entrar en posesión de estas asombrosas curiosidades, para especular con su magnificencia y cercar aquellas raras maravillas, con el fin de sacar a los visitantes un tributo, como ahora se hace en el Niágara, cuya vista debería ser tan libre como el aire y el agua. Antes de pocos años de aprobarse la ley, esta comarca será punto de cita para visitantes de todas clases, de todos los países del mundo, y el mundo entero acogerá esta ley como una medida conforme al espíritu de progreso y como timbre de honor para el Congreso y la nación».

El nuevo parque tenía precedentes. Se incorporaba a los ya en camino de su pleno aprovechamiento turístico del «Mariposa Grove» y el celeberrimo de Yosemite, ambos en

la Sierra Nevada californiana al este de San Francisco.

De hecho, aquella ley de parques no hacía más que dilatar el ámbito de aplicación y elevar el rango del decreto firmado en 1864 por el presidente Lincoln, encomendando al Estado de California la tutela del «Yosemite Park», descubierto en 1850. El poder central se subrogó entonces de sus derechos, bajo la expresa condición de que aquella maravilla natural sería mantenida por California en su estado natural, «for public use, resort and recreation» —y más claro ni agua— reservando además las rentas del parque «a la conservación y mejora de la propiedad y de los accesos que a ella conduzcan».

En 1873 los Estados Unidos presentaban óptimas posibilidades para la explotación del viaje turístico con arreglo a métodos muy en consonancia con fórmulas americanas. Así lo estimó el mejor experto en la cuestión que tenía una cuenta que ajustar tras su intento fallido de hacía unos años. Con vistas a canalizar e incrementar el tráfico hacia Europa, en 1873, y a los siete años de haber comenzado sus «tours» americanos desde Inglaterra, una lujosa oficina del Broadway neoyorkino exhibía el rótulo «Cook, Son & Jenkins». De la sucursal se encargó Mr. Jenkins, un americano amigo de Cook padre, que aquel mismo año debutaba en el negocio con la expedición a Europa de un grupo de 150 maestros y maestras de la Nueva Inglaterra.

La vuelta al mundo «a forfait»

El establecimiento de la Cook en América puede ser considerado como secuela casi obligada de una sonada iniciativa acabada de ser llevada a buen término por su fundador. Siempre pronto Thomas Cook a reaccionar de modo positivo ante toda incitación viajera de nuevo diapason, en 1872, y a los sesenta y cuatro años de edad, satisfizo un viejo anhelo, perfectamente comprensible en su caso. Darle la vuelta al mundo con uno de sus «tours».

Capitaneando un grupo de nueve personas (cinco ingleses, un escocés, un ruso, un americano y un griego), el dinámico Agente de viajes emprendió desde Inglaterra su trompe-

⁴ Texto completo de la propuesta, así como una descripción exhaustiva de Yellowstone en M. M. Hayden, Doane et Langfort, «Le Parc National des Etats Unis» («LeTour du Monde», 1874).

teada vuelta al mundo en 222 días. Una revisión de la prensa inglesa coetánea indica el escaso interés que la excursión de M. Cook despertó en un lectorado que seguía con pasión las proezas de geógrafos y exploradores que por tierras exóticas y remotas estaban labrando para Inglaterra un imperio colonial. A pesar de que el organizador y «leader» publicó en el *Times* crónicas de la expedición, recogidas luego en un libro, donde se detallaban las incidencias de un viaje, mayormente publicitario, sin premuras ni peripecias dignas de mención, con estancias dilatadas en puntos de relevante interés⁴.

Excepto en velocidad, curiosamente coincidente, en consecuencia y a nada que se cojejen itinerarios la vuelta de Mr. Cook con «La vuelta al mundo en ochenta días», que al poco de la salida del «tour» que le pudo servir de inspiración redactó Julio Verne durante sus vacaciones en un pueblo suizo del Valais, y que al ser publicado en forma de folletín, por el diario *Le Temps*, de París, le procuró el más resonante éxito de una carrera literaria desarrollada en tangencia íntima con viajes de la más delirante variedad.

La descripción del trayecto por los Estados Unidos, de mar a mar, por Philéas Fogg (notables las asonancias en francés del nombre del protagonista de la novela con el de Thomas Cook) amplía los recuerdos de la semana que pasó Julio Verne en los Estados Unidos en 1867. También merece resalte como dato situacional que los siete días invertidos por el personaje inventado por Verne en su primera etapa de Londres a Suez, se despachan en la obra con un párrafo perentorio; como un tramo desprovisto de interés para el lector. El plazo consumido por el excéntrico turista inglés para trasladarse de París a Egipto, y por el túnel del Mont-Cenis a Roma y a Brindisi, carecía de sustancia novelística, por coincidir al minuto con la semana invertida por los «tours» de la Cook's desde Inglaterra a Egipto, en la realización de un viaje que diez o quince años antes hubiera requerido aproximadamente un mes.

Vistas en retrospecto idéntico valor turístico revisten las vueltas al mundo de Julio Ver-

ne y la de Thomas Cook. En ambas la ficción matrimoniaba con la realidad para desplegar ante la atención de un turismo ávido de nuevos horizontes las fantásticas posibilidades que el nuevo período le ofrecían.

* * *

PROGRESION DEL TURISMO HACIA ORIENTE

En el curso de los tres años aquí analizados, el turismo da un brinco decisivo en su penetración por el llamado Oriente centrado en Egipto, con cierta geografía inexactitud, apoyado en tres firmes bases de sustentación. La primera estriba en la mejora de las comunicaciones marítimas con el Mediterráneo oriental promovida por la apertura del canal de Suez en 1869. La segunda, en el robusto plantel de hoteles construidos en Alejandría y El Cairo con motivo de su inauguración. Y, por último, la resolución con que jugó la carta del turismo el omnipotente khedive Ismail, con quien el hijo de Thomas Cook se entendió a las mil maravillas.

La Cook en Egipto

Se dice y repite que el lanzamiento turístico de Egipto es obra de la Agencia Cook. Aserción correcta cuyos fundamentos se enraizan en 1870, al nombrar el khedive a John Mason Cook, representante oficial del tráfico de pasajeros en los vapores del Nilo. Con baza tan potente en sus manos, el hijo del fundador concentró la esencia de su talento organizador a la promoción del «tour» invernal a la tierra de las pirámides y de los faraones.

El viaje a Egipto y comarcas adyacentes era caro y la clientela de nivel económico superior a la ordinaria. Como advierte Swinburn:

«El turista inglés que visitó el Oriente próximo era persona muy diferente de los que integraban las expediciones de la Cook a París. Se trataba de un señor de calidad, señora con más frecuencia, consciente de su puesto en la sociedad y representante de la nación más poderosa y civilizada del mundo. Por lo tanto es-

⁴ Thomas Cook, «Letters from the Sea and Foreign Lands. Description of a Tour Round the Globe».

peraba respeto y visibles expresiones de gratitud por los beneficios que su país derramaba sobre la humanidad".*

En consecuencia, la gira a Egipto, y no necesariamente formando parte de un «tour», Cook la planteó como la excursión que al richachón que la disfrutó confería un «status» viajero, socialmente cotizabile, y que a su Agencia le proporcionaba prestigio y ganancias superiores a las extraídas de los «tours» colectivos, y precisamente en meses en los que la demanda amainaba.

Egipto, sin secretos

Desde la apertura del túnel del Molt-Cenis, la visita turística a Egipto se orquestó ajustada a patrones, que hasta la intervención del avión, casi subsistieron inmutables. La ruta «standard» seguía fielmente la de los patrios romanos en sus invernadas en Egipto. Reducido al mínimo el paisaje marítimo. Invariablemente en tren hasta el puerto de Brindisi, en el tacón de la bota de la península italiana, donde embarcaban en navíos que en dos días de navegación anclaban en Alejandría.

A la ciudad de Alejandro el Grande se la orillaba. Lo había decretado Cook padre en uno de sus informes definitorios: «Un conglomerado europeo-oriental con pocas atracciones». Por referirse a las arqueológicas le sobró razón. Desdeñada por los musulmanes en favor de El Cairo, Alejandría había saltado por encima de una pila de siglos, olvidándose de un gloriosísimo antecesor, para resurgir como un centro portuario, activo, pero carente de personalidad y carácter.

Así es que una noche en alguno de sus mejores hoteles, más un vistazo al pilar de Pompeyo, y, sin pérdida de tiempo, derechos a la estación del ferrocarril, a fin de llegar cuanto antes al espléndido El Cairo del khe-dive Ismail.

Desde la inauguración del canal de Suez, la prensa sometía al turista inglés a un incesante chaparrón de rosáceos informes sobre

la capital, exaltando su tipismo y la amabilidad con los extranjeros de la población autóctona. Acostumbrados como estamos a décadas de espasmos del nacionalismo muslim, se precisa actualizar la óptica al ayer para entender épocas en que la imagen de Egipto se proyectó en Europa transida de orientalismos románticos, como los de lady Gordon, egiptóloga por afición, residente perpetua y por capricho, que feliz y contenta murió en 1869 en la casita que se construyó entre las ruinas del templo de Karnak:

«Cuanto más ando por las callejuelas de El Cairo, más me enamoro de ellas. La más sucia es mucho más dulce que la mejor calle de París. Tienen el polvo de la negligencia, y el de una tierra pobre en lluvias, pero nada repulsivo. Y los árabes decentes son tan limpios en sus hábitos personales como los caballeros ingleses. En cuanto a la belleza de El Cairo, no hay palabras para describirla. Las más antiguas ciudades de Europa son opacas y uniformes en comparación. Y es tan amable la gente. Si sonríes por algo que te divierte, te contestan con la más amable, la más clara sonrisa en respuesta".*

Otra señorita inglesa, que encandilada por las noticias de lady Gordon, llegó hasta las cataratas de Assuán, regresando complacida por todo lo que vio, reconocía la justeza de la semblanza:

«Los nativos tienen ese tipo calmoso de porte presente en la vieja estatuaría del país: ojos grandes y expresión gentil, pero sin fuerza de carácter. En seguida se ve que los antiguos escultores tuvieron delante a los antepasados de la raza de hoy, y por mucho que las clases dirigentes hayan cambiado, los "fellahs" son de la misma raza que sus antepasados.»

En otras palabras, las más decisivas. Dóctiles, sumisos y serviciales con el inglés.

Planificación turística

En unión a encendidos elogios al clima, a este tipo pertenecen las descripciones que empujaban hacia Egipto al inglés y cuantos seguían su ejemplo en materia de viajes. Por lo demás sin registrarse novedades de nota.

* Edmund Swinglehurst, «The Romantic Journey. The story of Thomas Cook and Victorian Travel» (Londres, 1974).

* Lady Duff Gordon, «Letters from Egypt» (1865).

Eran años de preparación del terreno, tarea que absorbió las energías del hijo del fundador de la Agencia, para lo que pudo luego la Cook considerar patrimonio exclusivo. La pequeña excursión a las pirámides siguió realizándose poco más o menos en la misma forma que cuando empezó a ponerse de moda. Con algo más de seriedad y disciplina por parte de los guías, o «dragomanes», como siempre se les llamó por la zona.

Lo mismo que la expedición río arriba hasta Luxor. Los acaudalados, en los pintorescos veleros, y los grupos, en vapores, más veloces pero no más cómodos. Los templos de Luxor maravillaban, incluso en el estado de abandono en que se encontraban. Lo que no había forma era de adecentar el villorrio. A falta de hoteles, o de cosa que se les pareciera, era preciso pernoctar en los navíos en que se llegaba a Luxor, y para todo había que contar con un copto, el cacique del lugar, que se autodenominaba «cónsul de todas las potencias».

Operaciones todas centradas por la Cook en el «Shepherd's Hotel», de El Cairo, alcanzando el negocio en 1873 suficiente volumen para que la Agencia se viera obligada a construir en los jardines del hotel una oficina por todo lo alto, centro de todo el turismo egipcio, que funcionó bajo la dirección de herr Eftzsteinberg, ex director del «Hotel Victoria», de Venecia.

En el desarrollo turístico de Egipto no debe silenciarse la participación germana. El mismo «Shepherd's», funcionaba recido por su nuevo propietario, herr Zeck, un bávaro dueño de otro hotel en Alejandría, quien al retirarse mister Shepherd enriquecido a Inglaterra, le compró el más famoso hotel del Oriente. Tampoco durmió la Stangen de Berlín, que atendió a su clientela en un despacho instalado en el «Hotel du Nil», también de alemanes.

El alto grado de turisticidad alcanzado en 1873 por la capital de Egipto lo determina de modo textual el inglés Winwood:

«El Cairo, como Roma y Florencia, vive de los turistas («lives upon tourists»), quienes, si no amados, son al menos bienvenidos. La ciudad está iluminada con gas, posee jardines públicos, en los que toca por las tardes una banda de música, un excelente teatro para el que Verdi compuso su «Aida» y brotan por las ca-

lles nuevas casas al estilo parisién, que tan pronto se edifican se alquilan a altos precios.»

Grecia en cuarentena

Por su insignificancia, ni punto de comparación admiten los tanteos turísticos por tierras de Ulises y Homero con el ajetreo visitante por la de los faraones a cargo de la Agencia Cook. A Grecia le sucedía algo bastante parecido a lo que le pasaba a España. Se escribía horrores de lo interesante que era, pero los turistas las daban de lado. Pudo interpretarse como una necesaria apertura al turismo la cesión, en 1864, al trono heleno de Jorge I, luterano de religión, y con enormes deseos de quedar bien. Tanto con sus súbditos como con las grandes familias europeas que depositaron su confianza en el príncipe danés. Por ganas no quedó. Sin que de nada sirviera la propaganda irradiada por los hallazgos arqueológicos y por la «Priére sur l'Acropole» (1865) de Ernesto Renán, al no haber manera de entroncar a un territorio del potencial clásico de Grecia con la corriente visitante atraída por el Mediterráneo oriental.

Para Grecia no pudo comenzar el trienio aquí estudiado de modo más negativo y fatal. Sería maldición de los Hados, profanados sus templos sepultados por excavaciones arqueológicas en pleno fomento, pero entre el turismo y Grecia se interponía la endemia de un bandidaje que no había forma de erradicar.

La matanza de Píkermi

La inseguridad de las rutas griegas, más allá del perímetro de Atenas y del Pireo, era noción del dominio de todo lector de buena literatura, al haberla divulgado la exitosa novela *Le Roi des Montagnes* (1856), centrada en los apuros de un grupo de turistas secuestrados por una partida de bandoleros o de «kleptoi», como se llamaba a aquellos incorregibles cleptómanos en campo abierto, envalentonados por el asilo que disponían al otro lado de las fronteras turcas. Pero ya se sabe que una novela es siempre una novela, e inmensamente divertida la de monsieur About, redactada en vena jocosa.

Un hálito de tragedia actualizó la novela en 1870, al perecer asesinados unos turistas in-

gules, en la aldea de Pikermi, vecina al campo de batalla de Maratón. Al regreso de una excursión que normalmente se hacía en un día desde Atenas, un selecto grupo de excursionistas compuestos por lord y lady Muncaster, varios distinguidos acompañantes, con criados y una escolta demasiado reducida para su mal, tuvieron la desgracia de caer en manos de la banda de los hermanos Arvaritaki. Los bandidos dieron suelta a las señoras y a lord Muncaster, a éste con la misión de negociar en Atenas un rescate de 32.000 libras y la puesta en libertad de algunos miembros de la partida. Al responder el gobierno despachando a medio ejército en persecución de los secuestradores, éstos contestaron fusilando en represalia al conde de Boyd y a tres caballeros más. Largo tiempo hubo de transcurrir para que las guías, y cada una en su idioma, dejaran de dar cuenta de lo que se llamó la matanza de Pikermi.

Del Pireo a Atenas

Vivamente y la mar de bien expone las precarias condiciones en que funcionaba en 1872 el turismo en Grecia, un cónsul y comediógrafo español llegado a Atenas para tomar posesión del cargo. El puerto del Pireo le recibió rebosante de navíos de distintas banderas, incluido el yate real, recién llegado de un viaje a Dinamarca, la patria del rey. Lo tumultuoso del desembarco indicaba movimiento y actividad:

«Apenas tocamos tierra, nos vimos rodeados por una turba que, en todas las lenguas, desde el griego al francés, y en todos los trajes, nos ofrecían algo que cambiar por dinero. Ya los caiques, ponderándonos las excelencias de sus limones e higos, ya los secretarios de los hoteles, esforzándose por hacer llegar a nuestras manos las tarjetas de sus establecimientos, a los gritos de *Eccellenza, milord, monsieur, caballero, kyrie, etc.*, o *mozos de cordel*, disputándose la conducción de nuestras maletas, ya los cocheros, vestidos de *palikari*, invitándonos a tomar asiento en sus preciosas carretelas²¹.»

Compara el trayecto a Atenas, con el de El Grao a Valencia. Recordatorio teledirigido a

²¹ Enrique Gaspar, «Viaje a Atenas (1872-1875)». (Valencia, 1894.)

su ciudad natal. Parangón válido de multiplicar por tres o cuatro el trayecto valenciano. Ya en la capital propiamente dicha se afina en la Plaza Real, «formada por el palacio, una espaciosa terraza, y cuatro hoteles en los que, sin distinción, puede apearse el viajero, seguro de encontrar, con el mismo confort, idéntica carretía».

Favorables en general sus criterios sobre el ambiente de la capital, cuyo centro encuentra muy modernizado al estilo francés. Respective a la gloria que fue Atenas, antes de que la fueran achabacando varios siglos de vandalismo y desdicha, trasluce la desilusión que aún hoy afecta al que aparece por allí plétorico de erudición clásica pero sin preparación adecuada de lo que le espera. Opta por silenciar que a la Acrópolis se la veía entonces mucho menos helena que como la irían dejando al limpiarla los restauradores de bronce y casote. Los vacíos que halla los sustituye con hondas incursiones por un pasado brillante apoyadas en la imaginación.

Deja claramente sentado el señor Gaspar en su librito que si bien Atenas había salido de un marasmo secular, las cosas marchaban fatal por el resto del país. Conclusión que aunque no la declarara se extraería por simple inferencia, pues nada más que una excursión refiere, en tres años de residencia, un viajero curioso y dado al detallismo y al pormenor.

«Un paseo a Maratón»

Así titula el capítulo séptimo del librito en el que narra su autor la excursión antedicha, informando de las causas que la hacía tan excepcional:

«En Grecia, un paseo a más de dos kilómetros de la ciudad, constituye un peligro al que no todas las naturalezas se hallan dispuestas a hacer frente. Séame permitido asegurar por vía de prólogo, que Maratón, distante unas cinco horas de Atenas, es la síntesis del peligro, el resumen de todas las temeridades, el *non plus ultra* del desafío entre el riesgo y la curiosidad. Primeramente, como teatro de uno de los más gloriosos hechos de armas; aguijonea el deseo del turista y ofrece abundante pasto a la antropofagia del bandidaje. Y, por último, el crimen de Pikermi que llenó hace tres años de luto e indignación a la Europa culta.»

Lleva a cabo la excursión con cuatro turistas más, y una escolta suministrada en virtud de oficio, cuyo texto transcribe, en el que el señor ministro de la Guerra anuncia serán doblados los puestos militares en la ruta a Maratón. En el curso del trayecto divisa, a pie y a caballo, pruebas tranquilizadoras del rigor con que se cumplió lo dispuesto. En un campo de batalla, donde según los entendidos se jugó el ser o no ser de Europa, halla nada más que lo que dadas las circunstancias podía esperar:

«En Francia o en Italia hubiéramos encontrado de fijo tres o cuatro hoteles en que hospedarlos, ciclerones que nos refirieran el maravilloso hecho de valor, buhoneros que nos ofrecieran baratijas, como recuerdo de la expedición, el mercantilismo, en fin, bajo todas sus formas y personificaciones. Aquí nada, la soledad.»

Símbolo hasta cierto punto de lo que pasaba por el resto de Grecia. Una obra destinada a presentar actualizada la panorámica turística europea, exponía la situación en términos que literalmente transcritos del original alemán, dicen así en la traducción española:

«Ningún país más interesante que Grecia para el anticuario, para el artista y el poeta, para el amante de lo pintoresco y para el viajero en general; y, sin embargo, apenas habrá en Europa un país tan poco visitado por los modernos *touristas*. En cuanto a los viajeros ingleses, mayor es el número de los que escalan las estériles montañas de la fría Islandia que el de los que visitan el clásico Olimpo de Júpiter y el Parnaso de los poetas, lo cual se debe sin duda alguna a la falta de posadas y caminos y a la persistencia del bandolerismo. Los que viajaban por Grecia en 1843 no corrían más peligro que el necesario para que su excursión fuera excitante, pero desde entonces cada vez ha sido peor. Cierta escritor dijo muy oportunamente, que 'el rey Othon, que ha gastado nueve millones de duros en guerras civiles, y cinco en palacios, no tiene cincuenta millas de camino practicable en todos sus dominios'. Bajo el actual gobierno se podría decir lo mismo, si exceptuamos las islas Jónicas, donde se hicieron buenos caminos durante el protectorado inglés»²².

Lo cierto es que los gobiernos del rey Jorge hicieron cuanto en su mano estuvo para

²² «Europa Pintoresca», Tomo II. «Grecia» (Barcelona, 1883).

rehabilitar la imagen del país por el exterior. Persiguieron al bandidaje sin tregua ni cuartel, se adoptó en 1872 el sistema decimal, se fomentaron las campañas arqueológicas y se iniciaron las obras del ferrocarril de Atenas al Pireo; pero sin frutos turísticos de entidad. Por largo tiempo el turista prudente se abstuvo de incluir a la Grecia continental en sus itinerarios. Y Atenas, después de pensárselo bien.

Cuarto creciente en el Bósforo

También al turismo —y ¡cómo no!— le perjudican las malas compañías. Por cartográfica que sea la vecindad. Pese a desconocerse por Turquía el bandidaje, a la parte que interesaba al turista, o sea, Constantinopla y contornos, la menoscabó sin comerla ni beberla la mala fama de Grecia.

Y precisamente cuando la capital del Imperio Otomano, al ejemplo de Egipto, aceleró la carrera hacia la occidentalización. La apertura generada por la guerra de Crimea, seguida por la visita del Sultán a la Exposición de París, de 1867, la vez primera que traspuso confines otomanos un soberano osmanií, tuvo remate y correspondencia en la visita oficial a Constantinopla, en 1869, de la emperatriz Eugenia, que con su escotado séquito de damas del París de la Francia abrió brecha, de una vez por todas, en viejas recalcitrancias, un año antes de que accediera al trono Murad V, educado en Europa.

Constantinopla, o el «París de l'Orient», como empezaron a llamarla algunos europeos que la miraron con buenos ojos, no cesó de recibir turistas a partir de la inauguración del canal de Suez, pero muchos menos de los que cupo esperar. Problemas de transporte no hubo, gracias a los excelentes servicios de la «Lloyd Triestina». Tampoco resistencia ambiental, pues el gobierno turco, endeudado con Inglaterra y otras potencias, fomentaba la inmigración de extranjeros para salir del atasco. Lo que había era muchos recelos por parte de un tráfico menos aventurero que el de antaño. En nada los eliminó el incendio que estalló en 1870 en la embajada inglesa de Pera. Destruyó en un caserío altamente combustible más de mil edificios, causando más de un millar de víctimas, volatilizandole el complejo ho-

telero del barrio occidental de la ciudad. Pa-laron temporalmente la desaparición de los hoteles los pintorescos «yali» del Bósforo, los palacetes de maderas talladas con aire de jaulas flotantes entre balaustradas y celosías. Lo que Pera ganó al reconstruirla con bulevares y plazas al estilo parisién lo perdió en exotismo al despojarla de aquel tipismo que la hacía tan única.

Por lo demás, y aunque fétido y sucio, apasionante como siempre el viejo Estambul, patrullado por las jaurias de perros que *motu proprio* se encargaban de la limpieza callejera. Radiante la mezquita de Santa Sofía, invisibles sus mosaicos bajo una capa de ocre escayola, y fúlgidos los azules azulejos que daban su nombre a la Mezquita Azul. Inolvidable el enorme Gran Bazar y el palacio de Topkapi y los jardines del Serrallo, ahora vacíos y convertidos en museos, al retirarse los últimos Sultanes, con su trono de oro macizo, al versallesco palacio de mármol blanco de Dahlmedace, más allá de Pera al borde del Bósforo donde a veces bailaban vales, exclusivamente con damas europeas.

El empujado dédalo callejero de Estambul desaconsejaba el uso del coche. Optimo pretexto para descansar de las caminatas intercalando una estancia en las islillas de Prinkipo o de los Príncipes, a costa de una suculenta vista de Constantinopla en una hora de vapor desde los muelles de Gálata. Razón suficiente que hubiera caído en manos griegas el enclave insular para que raro el turco que apareciera por allí. He aquí parte de lo mucho y bueno que la isla reina hizo decir en 1871 a un diplomático belga:

«No haré más que mencionar de paso el famoso hotel 'Giacomo', sito al borde del mar, cuyas terrazas se perciben de lejos. Los antiguos residentes lo prefieren al establecimiento de Pascal, en el centro del pueblo. Durante el verano, cuando instala el 'Giacomo' sus mesas al aire libre, o a la orilla del mar, puede uno creer que se halla en un gran hotel de Suiza, Lausanne o de Zurich⁵³.»

El aperturismo otomano no cesaba de dilatar el territorio turco apto para turistas. Más occidentalizada cada año la concurrencia a la ciu-

dad balnearia de Brussa, al pie del Olimpo asiático, con un racimo de hoteles agrupados en torno al mejor, «L'Hotel de l'Olympe», propiedad de italianos.

Bañada por el Egeo, atractiva como nunca la próspera Esmirna, con un activísimo puerto al fondo de una maravillosa bahía con ínfulas del lago. Un hotel al estilo alemán, regido por el matrimonio Meyer, atendía a los turistas de calidad de visita a una ciudad con barriadas griega, armenia y judía, con los indolentes turcos en minoría. De la ciudad partía un ferrocarril construido por ingleses, que en poco más de una hora conducía a las ruinas de Efeso, donde podían verse ya bastantes restos romanos en pie sobre algunos griegos de época muy anterior. Mucho más evidente el enjambre de guías, prestos a mostrar las ruinas, así como la casa en que, en un bosquecito cercano, murió la Virgen María.

Indicios todos expresivos de que el turismo por Oriente dejaba de ser coto cerrado para el común de la grey viajera, tan sólo practicable hasta entonces para turistas de gran viso y vitola. Anuncia en razón de fecha el cambio de régimen viajero el cuadro que de una travesía a Constantinopla pergeña un orientalista francés de talla, en una «novela asiática» publicada en 1872:

«Viajábamos en un paquebote, dos o tres ingleses, tres o cuatro franceses, cinco o seis alemanes, muy preocupados todos por la comida de a bordo, jugando al 'whist' parte de la jornada, y el resto del tiempo charlando con dos actrices de Marsella, contratadas por el teatro de Pera, más un comerciante en muebles que iba a establecerse en Esmirna⁵⁴.»

El conde de Gobineau, autor más en candelero entre alemanes que entre compatriotas, a causa de su teoría de la superioridad de las razas nórdicas y rubicundas sobre todas las demás, insiste en sus postulados elitistas al rematar el párrafo con una declaración, proclamando la preponderancia intelectual del turismo de minorías, en franca retirada:

«Esta gente va y viene por Oriente con el mismo provecho que si se dieran una vuelta por una habitación vacía. Gloria, una vez más,

⁵³ Léon Verhaeghe de Naeyer, «Vingt and d'étapes» (Bruselas, 1888).

⁵⁴ Conde de Gobineau, «Souvenir de Voyage» (París, 1872).

al Dios clemente y misericordioso, que ha reservado algo exclusivamente para los elegidos.»

Aspiración a la que el gobierno otomano pareció resuelto a ponerle la proa, al adoptar en 1872 la desusada medida de enviar el año siguiente, concretamente a Viena, una representación al exterior para pregonar ante el mundo el deseo de Turquía de ser mejor conocida y por el máximo número de gente. Recurrió al efecto al procedimiento más eficaz que proporcionaba la época para esta clase de iniciativas.

La exposición de Viena

Parecía como si los altos logros obtenidos en tres años de reestructuración intensiva del viaje reclamasen adecuado remate y coronación. Operación consumada en la primavera de 1873, al restablecer su ciclo los magnos eventos turísticos del siglo. Abrió marcha la exposición vienesa instalada en el «Prater», universal como sus precedentes y más «kolossal» que ninguna. Por vez primera trascendía su ubicación el eje Londres-París, desplazándose al este del área germánica.

La ruptura de moldes establecidos exigió cierta planificación logística y promocional a cargo de expertos. Inabordable el obvio, Cook padre, por hallarse ausente, dándole la vuelta al mundo. Quedada John Mason, su hijo. A requerimiento del barón Rothschild, cónsul austriaco en Londres, intervino como asesor, de paso procurando a su Agencia ventajas que la permitieron ofrecer excursiones colectivas a Viena, y regreso, por la increíblemente reducida suma de cuatro libras y dos chelines.

Quedó por atender la «élite» viajera. Recibió deferentísima atención al disponer, gracias a la gran exposición, y en Europa por vez primera, de algo trascendental para que el turismo evolucionara preservando en la cúspide viejos privilegios de clase, los «sleeping cars», cuya implantación en el continente se relaciona con vínculos de causa a efecto con el certamen de Viena.

La inminencia de la apertura de la exposición grandemente facilitó al ingeniero y empresario Nagelmackers suscribir el año anterior, y a título experimental, los oportunos contratos con los

ferrocarriles franceses, austríacos y alemanes, con el feliz resultado de poder estrenar los coches-cama de su propiedad en el ámbito internacional. Transportando visitantes de París a Viena, con refinamientos y comodidades en ruta, hasta entonces patrimonio exclusivo de soberanos y Jefes de Estado.

Con el respaldo de éxito tan patente y manifiesto, le sobraron a Nagelmackers aportaciones de capital para el 9 de octubre de aquel mismo año constituir en Lieja el embrión de la poderosa y tentacular «Compagnie Internationale de Wagon-Lits», acontecimiento surgido al filo de la gran Exposición de Viena, cuya incidencia en el gran turismo por sí sola se subraya.

No cabe duda de que la introducción de los «coches-cama» en las líneas ferroviarias europeas contribuyó poderosamente a orientar la explotación de las compañías hacia el viajero de rango y distinción. Sin dejar desatendidos a los demás. A un directivo de la modestísima representación española en la exposición maravillaba comprobar la atención esmerada que al usuario más convencional y numeroso de sus servicios prestaban los ferrocarriles centro-europeos:

«El movimiento es la vida y la riqueza de aquellas empresas —declaraba el ingeniero valenciano— que, si gozan los favores de la multitud, saben también fomentar y aun despertar la afición a los viajes por medios fáciles y atractivos que alcanzan su premio. En aquellos países se sirve a quien paga y se atiende solícitamente a los viajeros, se les facilitan noticias y datos y hasta mil pequeños servicios. La rebaja de tarifas de excursiones con cualquier pretexto, los abonos por billetes o temporadas, los viajes redondos, los convenios con otras compañías, todo se ensaya para atraer al público, y así se auxilian los pingües rendimientos de las mercancías, verdadera mina de las vías, con los que dejan los viajeros»²⁵.

No obstante tan sustantivos incentivos, no alcanzó la concurrencia extranjera a la exposición las cotas que se esperaban. De todas formas quedó garantizada su brillantez con la asistencia de varios soberanos, así como la

²⁵ Juan Navarro Reverter, «Del Turia al Danubio» (Valencia, 1875).

del gran mundo del viaje, para cuyos integrantes honrar con su presencia una Exposición Universal todavía se estimaba obligación ineludible, amén de grata.

En el recinto ferial se instaló un magnífico «Pabellón Imperial» para agasajar y banquetear a los altos dignatarios y realeza. Varias veces cenó en su interior, a los acordes de una orquesta dirigida por Johann Strauss, el príncipe de Gales, con su cuñado, el Kronprinz de Alemania, y su primo, Leopoldo II de Bélgica, socio de Nagelmackers. Pertinente mencionar a título anecdótico, y guardando las debidas distancias, que servidos a veces por un joven de veintitrés años, César Ritz, que en calidad de «maitre» hacía allí sus primeras armas. El avispa suizo se había trasladado a «hacer la feria», formando parte de la plantilla del restorán «Los Hermanos Provenzales», de los mejores de París, y durante su estancia en la Exposición adquirió relaciones con personajes que, como clientes, le serían sumamente útiles años más tarde para propulsarle en su vertiginosa carrera.

Debido a la situación doméstica, exigua la participación española a todos los niveles. Acudió con su familia la Pardo Bazán, dándole cierto tono la nutrida familia de los duques de Montpensier, exiliada en la Riviera francesa, concurrente a cuanta exposición, universal se entiende, hasta entonces celebrada. Notable ausencia la del dque de Osuna, un manirroto ostentoso y atolondrado, uno de tantos que no paró de viajar sin enterarse de que el turismo existiese. Ya dijo por entonces Degas

de los impresionistas, que no había que confundir la pintura con el deporte al aire libre. Imperdonable la inasistencia del duque, ya que ufano aceptó el cargo de comisario de la exhibición española ferial, que le había conferido un gobierno de la primera República.

La exposición no marchaba bien por causas ajenas a su magnificencia. Poco hizo en su favor un inoportuno brote epidémico de cólera que apareció por algún punto del centro de Europa. Paulatinamente fue reduciéndose el precio de entrada a la cuarta parte del inicial, sin lograrse alcanzar las cifras de visitantes calculadas. Cerró cinco meses de actividad con un balance poco alentador. Computando cinco millones de visitantes, un tercio de los que desbordaron la anterior; la exposición parisina de 1867.

Se inicia una era más

A efectos de la historia particular del turismo poco importa que distara el certamen de satisfacer las previsiones de sus organizadores. El punto en que tuvo lugar marcó de modo preciso el instante en que bajo el signo de la más absoluta normalidad viajera, y sometido a un grado más que aceptable de tecnificación, el turismo, adecuadamente promovido, se dejaba trasladar a nuevos focos de atracción. Entre otras cosas, la «Welt-Austellung» del «Prater», vino a mostrar la maleabilidad dinámica del gran turismo, a punto de cristalizar ingresando en el estadio de los Grandes Números. Abocado a un futuro que se presentía esplendoroso.

R E S U M E

LAVAUUR: *Trois années de l'Histoire du Tourisme (1871-1873).*

Entre les années 1871 et 1873, temps trop court pour configurer une époque spécifique sur la déjà vaste Histoire du Tourisme. Grâce aux trois années juste après la guerre franco-prussienne de 1870, événement éphémère et sans grande importance à échelle mondiale, on remarque, en évaluant avec perspective ses conséquences, une très nette restructuration radicale des bases sur lesquelles se développait l'évolution du Tourisme. En le considérant ainsi et historiquement, cette période triennale en question, pourrait être le point de départ de la phase moderne de cette activité.

Se justifie, le traitement monographique des trois années soumises aux révisions, le numéro d'événements qui ont pris origine durant celles-ci, visant sur une projection universelle du tourisme: d'ordre technique, sociologique et territorial. L'urgence de l'Allemagne et de l'Italie comme Etats, la diffusion des chemins de fer, dans ceux-ci l'implantation des wagons-lits, la consolidation des échanges touristiques entre l'Europe et le continent américain, l'expansion en Egypte de l'hivernage européen, le tour du monde organisé de manière régulière pour une Agence de Voyages, sont, entre autres, quelques uns des sujets évoqués dans le travail présent, enregistrés dans sa totalité et dans une mesure chronologique, certainement rigide, où ils ont pris place.

S U M M A R Y

LAVAUUR: *Three years of Tourism History (1871-1873)*

To begin with, the years between 1871 and 1873 are too brief to configurate a specific period in the already extensive History of Tourism, with the exception of those three years immediately following the Franco-Prussian war of 1870. An ephemeral event of world importance, but evaluating its consequences perspectivevely one can see that it imprinted a radical restructure of the bases on which the evolution of tourism had been developing until then. So much so, that from a historical point of view, and in respect to what could be classified a possible period, it could very well be the triennium in question, the turning point of the modern phase of said activity.

The monographical work justifies the number of events that originated in the three years being reviewed, all aiming towards a projection of universal tourism: so much in the technical line, as in the sociological and territorial. The emergency of Germany and Italy as States. The diffusion of the railways, the implantation of sleepers in the coaches, the consolidation of tourist interchange between Europe and the American continent, the extension to Egypt due to the European winters, the first regular organized trip around the world sponsored by a travel agency, are, among others, some of the topics treated in this work, all in Chronological Orden, certainly scant, as they occurred.

Z U S A M M E N F A S S U N G

LAVAUUR: *Dreijährige Geschichte des Tourismus (1871-1873)*

Grundsätzlich sind diese drei Jahre zwischen 1871 und 1873 ein zu kurzer Zeitraum, um eine begrenzte Epoche in der ausgedehnten Geschichte des Tourismus zu behandeln, lediglich zu betrachten als die drei ersten auf den französisch-preussischen Krieg von 1870 folgenden Jahre. Ein kurzlebiges und auf weltweitem Gebiet vielleicht kaum ins Gewicht fallendes Ereignis; wenn man jedoch seine Konsequenzen be-

trachtet, gelangt man zu dem Ergebnis, dass dies einen radikalen Neuaufbau der Grundlagen, auf denen sich der Tourismus entwickelt hatte, mit sich brachte. Vom historischen Gesichtspunkt aus betrachtet und unter Berücksichtigung der Zeitspanne, könnten diese drei Jahre ohne weiteres den Ausgangspunkt für die moderne Phase der Aktivität darstellen.

All die Ereignisse, die in diesen drei Jahren stattfanden, rechtfertigen eine monografische Behandlung, zumal alles auf einen weltweiten Tourismus hinweist, sei es auf technischer, soziologischer und territorialer Ebene. Das Aufkommen von Deutschland und Italien als Staaten, die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes und darin das Erscheinen des Schlafwagens, die Konsolidierung des touristischen Austausches zwischen Europa und dem amerikanischen Kontinent, die Ausdehnung der Winter-Saison auf Aegypten, die erste Weltreise, organisiert mit regulärem Charakter durch eine Reisegesellschaft - dieses sind einige der Themen, die in dieser Arbeit behandelt werden, innerhalb eines chronologischen, wenn auch in gewissem Sinne engen Rahmens, in denen sie stattfanden.