

# El Turismo Español en el Siglo de la Ilustración (1715-1793)

Luis Lavour\*

## RESUMEN

No existían, desde luego, las condiciones idóneas de infraestructura en España para recibir al refinado turismo dieciochesco más proclive a dejarse llevar por los estímulos estéticos neoclásicos que imperaban por el momento.

Si a ésto añadimos la mala imagen que nuestro, aún inquisitorial país tenía, provocando la aparición en Europa de algunos libros de viajes de cierta difusión, en la que España no salía precisamente bienparada y que, hombres tan influyentes como Montesquieu o Voltaire echaron en algún momento más leña al fuego de la hispanofobia, se entenderá este aislacionismo turístico.

Es a partir de 1760, entronado Carlos III, cuando se denota un despertar en el turismo español. La mejora en los servicios de postas, carreteras y alojamientos, así como, el adecentamiento de algunas ciudades consideradas hasta entonces infectas e intransitables, caso de Madrid, contribuyeron en gran medida a que comenzara a incluirse a España en las grandes rutas viajeras.

\* Escritor.

1

España estrena un nuevo siglo, y una nueva dinastía, en trance de pagar las consecuencias de haberse visto envuelta en una guerra civil (1700-1713), dirimida por ambas facciones hispanas con amplia participación extranjera, y librada sobre el suelo de un país sumido en el más profundo bache de su decadencia. Y todo para resolver a las bravas si había de reinarles un Carlos austríaco o un Felipe francés. Con el triunfo de la tesis borbónica, España recobra la paz con la de Utrecht (1713), si bien despojada de sus dominios de Italia y en los Países Bajos, así como de Gibraltar. Situándola la prolongada convalecencia de tanto estrago en condiciones aturísticas sobremañera y en postura nada propicia para poder integrarse en la zona de influencia de turismo dieciochesco, el del «Grand Tour». Un turismo elegante, culto, acaudalado, de gente bien, bastante exigente en materias viarias y de confort.

Precisamente las infraestructuras viajeras en las que las insuficiencias españolas eran de gravedad proverbial. Carencias por ello responsables de que tanto en la vertiente receptora, como en la emisora, las relaciones turísticas de España, durante la primera mitad del siglo, aparezcan lindando con lo negligible a efectos históricos. Sin valerle de nada al territorio peninsular no verse involucrado en las grandes guerras del período ni sus buenas relaciones con su aliada y vecina Francia. Los viajeros son raros, así como sus impresiones de viaje, más evocadoras de la quevedesca y abigarrada España de Torres Villarroel que de la España de las Reales Academias y del padre Feijóo.

Podría anotarse en el lado positivo, y en el virtualmente inexistente campo de las guías turísticas, sobre la península ibérica, la aparición en Leiden, y a los dos años de haberse firmado la paz de Utrecht, de un ejemplar más de la ya prestigiosa serie de «Les Délices», dedicada a España y Portugal. Disponiendo en lo sucesivo el viajero extranjero, si no exactamente de una guía turística, sí de una especie de geografía descriptiva plagada de elogios y plácemes de las principales curiosidades del recorrido, con unos mapitas y vistosas ilustraciones, de cierta utilidad. Obra de un inexistente don Juan Alvarez de Colmenar, seudónimo tras el que se ocultó el docto equipo responsable de la redacción del volumen.

Pocas delicias encontraron en su excursión española los viajeros que con talante aburrido recorrieron España, a veces arrojando condiciones de viaje de extraordinaria dureza. Publicando relatos justificativos de que en 1934 el Dr. Marañón resumiera sus impresiones en la siguiente síntesis:

«Con unanimidad que excluye la mentira, todos nos pintan el decaimiento de las fuerzas vitales del país, que semejava un cuerpo desangrado por cien heridas y abandonado a su suerte, bajo la anestesia del cielo azul»<sup>1</sup>.

De todas formas, y aunque importantes, no caben dudas de que no fueron únicamente las molestias inevitables de un país en reconstrucción física y moral las causas de la marcada indiferencia del turismo extranjero por España. Influyeron tanto o más dos distintos impedimentos en particular. Primero, el totalmente insuficiente sistema de transportes por carretera. Según el autorizado parecer del economista asturiano, don Pedro Rodríguez, primer conde de Campomanes, las primeras «sillas de posta», o carruajes de alquiler, con servicio de tiro o de cambio de caballerías garantizado, no se establecieron hasta 1739, y únicamente desde Madrid a los Reales Sitios; precisamente, «para conseguir que los Naturales y Estrangeros transiten y circulen de unos a otros parajes sin las dificultades de hasta entonces».

La segunda razón, aunque intangible, actuó todavía con mayor efectividad disuasoria. La antipatía hacia lo español, sentimiento del que facilita ejemplo representativo de que en 1740, y siguiendo una tendencia bastante acusada en la bibliografía del siglo anterior, se imprimiera en Londres un librito de viajes, ostentando esta maravilla de título:

«Un viaje a España o descripción verdadera de los cómicos caprichos, ridículas costumbres e insensatas leyes, de esas gentes holgazanas e improvidentes, los españoles»<sup>2</sup>.

La reputación inquisitorial e intolerante del país y sus gentes la cristalizó Montesquieu al formular en la setenta y ocho de sus «Lettres Persannes» (Colonia, 1721), una humorada que levantó ampollas entre los cultos españoles concedores del texto:

«Son tan adictos a la Inquisición los españoles aún no quemados por ella, que tendría muy poca gracia el quitársela.»

Aunque mucho menos riguroso que en tiempos de los Austrias, cierto que el Santo Oficio mantuvo cierta actividad durante el reinado de Felipe V, celebrando alguno que otro auto de fe público en las plazas españolas. Pero no menos cierto, conforme señaló Montesquieu, que con el beneplácito de la mayoría de los españoles.

Nada facilitó las cosas el que lo que hoy se llama conciencia turística siguiera siendo nula, incluso en los pocos lugares en los que era dable esperar actitudes favorables de cara al visitante foráneo. No fue así. El sentimiento de estar malgovernados por extranjeros, y el recuerdo de recientes vejaciones y brusquedades infligidas por la presencia de tropas mercenarias, de nacionalidades dispares, provocó profunda xenofobia en el pueblo. Recogida en las memorias de cierto comerciante estrasburgués, visitante del país en 1718:

<sup>1</sup> Gregorio Marañón: *Nuestro siglo XVIII y las Academias*. («Vida e Historia». Colec. Austral, nº 185.)

<sup>2</sup> Anónimo: *A trip to Spain; or, a True Description of the Comical, Humorous, Ridiculous Customs, and Foolish Laws, of that Lazy Improvident People the Spaniards*. (1704).

«Desdeñan a la gente de otros países; si es portugués le llaman judío, si es francés le tratan de gabacho (gabathse), "c'est à dire, de fils de putain"; los holandeses y los ingleses son herejes, y un alemán, que en su lengua llaman "Alemanni", para ellos es un animal.»

En coincidencia con el párrafo incluido por Montesquieu en su «Lettre persanne» sobre España, transcrito de una supuesta carta de un presunto turista francés:

«Je parcours depuis six mois l'Espagne et le Portugal et je vis parmi les peuples qui, méprisant tous les autres, font aux seuls Français l'honneur de les hair.»

Impresión asimismo presente en el siguiente párrafo del «Voyage» de Labat (1730):

«Le nom de *gavache*, dont les Espagnols se servent pour indiquer ceux qu'ils méprisent, et surtout les Français, signifie un homme de néant, un gueux, un lache, et répond assez à ce que nous nommons, en France, un bélître ou un coquin.»

Por si fuera poco, tampoco pudo ir demasiado lejos la idea de un viaje a España, como intención o proyecto, al gravitar como una maldición por entre círculos ilustrados del continente, juicios como el de Voltaire, el oráculo del siglo, a quien la circunstancia de no arrimarse a los Pirineos en ningún momento de su dilatada vida, en lo más mínimo impidió sentenciar en uno de sus escritos: «on voyage en Espagne comme dans les déserts de l'Arabie». Un exabrupto, que por no tener nada de excepcional, echó leña a un viejo fuego, transformándose en un criterio vastamente difundido entre los seres más susceptibles en condiciones normales de emprender tal viaje.

Atendido su volumen viajero, mínimo espacio requiere la mención de las peregrinaciones de largo recorrido, una vez desglosadas de ellas las incitaciones turísticas albergadas en el pasado en su generoso cauce. Sirve de válido informe sobre el estado de la cuestión el autorizado dictamen del padre Feijóo, a pesar de haber opinado sobre las peregrinaciones de su tiempo: «No nacen por la mayor parte de verdadera piedad, sino de un espíritu vagante y deseo de ver el mundo». En el tomo IV de su «Teatro Crítico», así de claro se despachó sobre el particular el sabio benedictino gallego:

«Son harto raros entre nosotros los que salen de España con el título de visitar santuarios extranjeros. Mas los que de otras naciones vienen a España con este título, son tantos que a veces se pueden contar por enjambres y abultan en los caminos poco menos que las tropas de gallegos que a Castilla van a la siega.»

Y no es que el padre Feijóo estuviera totalmente en contra de la peregrinación, ni siquiera por el coste económico que consumía su práctica:

«Y así deberíamos dar por bien empleado cuanto consume España en limosnas para sustentar tantos forasteros, si éstos viniesen con verdadero espíritu de devoción a visitar nuestros santuarios. Pero si la piedad española, a vuelta de cuarenta o cincuenta votos, sustenta millaradas de tunantes, es de lamentar el dispendio temporal que en esto padece nuestra nación.»

Ahora bien y para terminar con el exordio. Lo mismo que sucede para la inteligencia del turismo de otros países europeos, para mejor

comprender al español del siglo XVIII, conviene distinguir en él dos períodos nítidamente diferenciados. El primero, exacerbadamente ultrabarroco, como sus grandes creaciones arquitectónicas (incluida la fachada del Obradoiro, en la catedral compostelana, terminada en 1750), es el rasgo dominante con que el país comparece ante la consideración extranjera. Que le confiere una fisonomía anacrónica y primitiva, «démodée», para decirlo al estilo de la época.

Visión en cierto modo no del todo inexacta, dada la fase de decadencia física y cultural española, en la primera mitad del siglo, y en correcta relación con la obsoleta imagen de España difundida por dos obras francesas de multitudinario éxito internacional. El libro «Gil Blas» de Lesage, sin disputa, la gran novela del rococó francés. Un libro de viajes y de aventuras por la España de hacía cien años, la del duque de Lerma y del conde-duque de Olivares. Publicado en tres entregas, separadas por intervalos de diez años (1715-1735), texto hasta cierto punto apto para mantener viva la hispanofilia europea, en uno de sus menos boyantes momentos. Es el otro, la «Relation du voyage d'Espagne», de madame d'Aulnoy, publicada en 1691, con recuerdos más o menos veraces de un viaje realizado durante la minoría de Carlos II, con quince ediciones, en varios idiomas, durante la primera mitad del siglo XVIII.

## TURISMO ROCOCO

De resultas de la larga Guerra de Sucesión, seguida de las aventuras geopolíticas del cardenal Alberoni, ejecutor de los designios de su paisana, la Farnesio, fue el caso que en 1720 todavía permanecían en poder de tropas inglesas Vigo, Santoña y San Sebastián, y la costa gerundense en manos francesas. Registrándose entre otros inconvenientes el llegar las carreteras a la paz en un estado deplorable, sin permitir las menos descuidadas y más practicables rodar por ellas el ligero tipo de carruaje favorecido al otro lado de los Pirineos en los viajes de los señores.

Tal fue la causa de que en 1722, y en el tramo caminero de Irún a Burgos, debiera el cortejo del duque de Saint Simon abandonar en la frontera del Bidasoa sus cómodas berlinas, y proseguir viaje hasta la capital castellana a lomos de mulas, «dont le pas est grand et doux», como refiere el duque en sus apasionantes Memorias.

Sin que corrieran mejores tiempos con el cambio de dinastía, ni más cómodos carruajes para los viajeros que ingresaron en España por Barcelona y su región. Hasta es más que posible que en la pugna entre Borbones y Austrias austríacos, ninguna ciudad española escapara tan maltrecha y malparada que la Condal, empeñada en mantener en solitario y hasta el último momento, una actitud rabiosamente antifrancesa, en favor del bando que resultó perdedor.

Tomada al asalto, tras largo asedio, por las tropas plurinacionales de Felipe V, su resistencia a ultranza la hizo acreedora a un durísimo castigo por parte del bando vencedor. El Principado, a través del decreto de Nueva Planta (1716), quedó privado de sus idolatrados fueros y privilegios y trasladada su Universidad desde la capital a la

lejana Cervera. Para colmo de vejámenes, pues así lo consideraron los catalanes, se construyó dentro del perímetro urbano una descomunal ciudadela, erizada de cañones, no sin antes hacerla sitio derribando más de un millar de casas del populoso barrio de La Ribera, que desapareció como tragado por las fortificaciones erigidas mirando a Francia.

Un tanto sorprendentemente, si se quiere, obran numerosos testimonios acreditando haberse restaurado en breve tiempo la situación en Barcelona, disfrutando de una normalidad más que aceptable. En 1729 el francés Etienne de Silhouette, no pudo menos que celebrar la prosperidad de una ciudad, y una limpieza por sus calles inencontrable en otras ciudades de España, señalando como particularidades de nota el palacio de la Generalidad, el paseo de la muralla, paralelo al mar, y una novedad en materia de paseos, al mencionar uno intramuros, por las Ramblas.

Impresión bastante parecida, por lo favorable, con la de un fraile milanés, quien en 1755 vio la ciudad con muy buenos ojos. Rica, grande y bien poblada, con calles anchas, rectas y bien pavimentadas. Todo barato, las vituallas en especial, a causa de la fertilidad de las huertas del contorno. Y por si fuera poco:

«No hay aquí la suciedad que dicen encontrar siempre en muchas ciudades españolas ni esa dejadez, esa pereza que reprochan a los españoles»<sup>3</sup>.

Tras una excursión a Montserrat, descrita de una manera, por convencional, en sintonía con el modo en que la realizó este viajero, como la mayoría de los del período, enfila los rumbos de su coche hacia la meta suprema del viaje español del extranjero; hacia la capital del Imperio.

### **El Madrid de los primeros Borbones**

Con la arribada de la nueva dinastía, poco se modificó el aspecto de una capital, de pronto mucho más villa que corte, manteniendo el aire anacrónico y eclesial adoptado durante el largo reinado de Carlos II. En décadas parvas en construcciones, además de la entrada en servicio, en 1720, de la Real Fábrica de Tapices, operada, al estilo de los Gobelinos, de París, por personal cualificado importado de Amberes, destacan las ultrabarrocas construcciones del madrileño Pedro de Ribera, autor de la graciosa e inconclusa iglesia de Montserrat, en la calle de San Bernardo, al Hospicio, y el puente de Toledo, obra municipal, concluida en 1732, en sustitución del que se llevó por delante una casi increíble crecida del Manzanares.

Contribuyó a ensombrecer un panorama urbano de escasa prestancia el que en la Nochebuena de 1735 ardiera como yesca seca el viejo Alcázar real, convertidas en pavesas sus galerías renacentistas y en cenizas sus sórdidas covachuelas de funcionarios, salvándose de la quema la documentación de los Reales Consejos, trasladadas sus sedes en 1717, y por orden de Felipe V, al magnífico palacio de los duques de Uceda, al inicio de la calle Mayor. Pérdida comenzada a repararse por todo lo alto, en 1738, al colocarse sobre el calcinado

<sup>3</sup> Norberto Caimo: *Lettere d'un Vago italiano ad un suo amico* (Milán, 1761). Hay traducción francesa (1772) y alemana (1774).

solar la primera piedra de lo que sería espléndido Palacio Nuevo, sobre un proyecto del siciliano Juvara, «sin más madera que la precisa en ventanas y puertas».

Mientras se procedía a sustituir al viejo palacio por otro más cómodo y al gusto de los tiempos, los reyes y la corte fijaron su residencia en el palacio del Buen Retiro. Lleno de obras de arte y de aire más alegre, merecedor de un criterio muy favorable, en 1721, en las «Memorias» del duque de Saint-Simon:

«Es un palacio tan magnífico como el Alcázar, mayor y más agradable. Tiene varios patios, uno de ellos como el de "Les Honneurs" del Louvre, reservado en exclusiva para las carrozas de los cardenales, de los embajadores y de los grandes, y con un admirable parque, si los árboles prendieran mejor y fuera más abundante el agua de las fuentes y de los estanques. A nada se parecen tanto los jardines frente a la fachada del palacio, que a los del Luxemburgo en París; la misma forma, las mismas terrazas, el mismo tamaño y el mismo sistema de fuentes y de surtidores.»

Fácilmente visitables ambos palacios reales de hallarse la Corte ausente. Caso frecuente entonces, y a veces por inusitado espacio de tiempo. Como testifican los cuatro largos años que sentó residencia en Sevilla, de 1729 a 1733.

Bastante convincente la imagen del Madrid de Fernando VI legada por el padre Norberto Caimo, llegado a la villa en la primavera de 1755. El religioso se expresa dando una de cal y otra de arena o barro. Por un lado:

«Madrid es una ciudad rica, floreciente, bella, bien poblada y con calles muy rectas. Las iglesias respiran majestad, la riqueza reina en los palacios, la magnificencia en la Corte y un aire de dignidad y grandeza en el pueblo.»

Espléndido, si no viniera de seguido el lado feo de la moneda. Bien es verdad que con una sospechosa semejanza con criterios de extranjeros impresos en el siglo anterior.

«Pero, por otra parte, no hay por doquier sino suciedad, objetos asquerosos y fetidez. En cualquier sitio que uno se encuentre, en las casas, las plazas, el sol o la sombra, en carroza o a pie, por todas partes se está como en las letrinas; y si con el calor que hace se sale de paseo por la villa, encuéntrase uno envuelto de continuo en un infecto torbellino, a través del que se respira un aire envenenado por todas las inmundicias arrojadas durante la noche.»

Impresión en nada discrepante de la estampada por el francés Etienne de Silhouette, en 1729:

«Las calles son casi todas anchas, largas y rectas, pero extraordinariamente sucias, apestosas y mal empedradas. Si fuera menos vivo el aire de Madrid, las porquerías que cubren las calles causarían la peste.»

Suciedad corroborada por datos de fuente doméstica, plasmados en documentos de índole tan irrefutable como la Memoria elevada a Fernando VI, por la Sala de Alcaldes de Casa y Corte, contra el reprochable proceder de «los cerdos que llaman de San Antón, famosos por el respeto que han merecido, no solamente al vecindario, sino a la Real Cámara, por vía de patronato». Pues bien:

«Estos cerdos se pasean en crecidísimo número, sin límite conocido de jurisdicción y sin que sus dueños —que son los padres de San Antonio Abad— tengan para ello más que un privilegio mal entendido, porque sólo se extiende su facultad a pastar en las dehesas de Madrid. Los inconvenientes de este abuso son tan abultados, que es menester decirlos, porque todos vemos que con ello no hay empedrado seguro, pues que revolcándose en la hediondez todavía hacen más insoportable el mal olor, porque acosados y huyendo de los perros hacen caer a las gentes, que se les enredan entre las piernas y asustan a las mulas de los coches, haciéndolas que se desboquen y produzcan infinitas desgracias.»

Las corridas de toros, espectáculo muy del gusto del extranjero, no fueron plato de especial agrado para los monarcas de la dinastía borbónica. Al exteriorizar su poco interés en prestigiar con su asistencia las clásicas y solemnes corridas programadas en la Plaza Mayor, las corridas de toros cobran en Madrid relevancia especial, al disponer desde el año de 1749, para incrementar su frecuencia, de un coso «ad hoc», bien que de madera, construido en favor del Hospital General, junto al lugar en el que veinte años después se erigiría la hermosa Puerta de Alcalá.

Como cumple a un turista de pro, asistiendo a una de aquellas corridas el padre Caimo, vestido como un caballero particular. Envuelto en una capa hasta los talones, casaca ceñida y recogidos los cabellos en una red, bajo un sombrero de ala ancha. Espeluznante y variada la lidia de once toros, con cinco caballos despanzurrados. Resume una fiesta ya profesionalizada con unos juicios bastante clarividentes:

«Un espectáculo en el que hay una extraordinaria valentía, pero muy mal empleada. Hubo un tiempo en el que los señores y los grandes del reino entraban en liza, en la plaza Mayor de la villa, con todo el aparato y lujo capaz de desplegar el fasto español. Ahora son gentes pagadas las que allí aparecen, con mucha menos magnificencia, porque nadie está ya interesado en darle brillo.»

Y, menos que nadie, la familia real.

## **Toledo**

Malos tiempos para Toledo a continuación de la guerra de Sucesión, con el Alcázar destruido por las llamas y sin poder hacer nada el Ayuntamiento para restañar el abandono y desidia que imperaba por las calles y edificios de la ciudad, al verse hacia 1710 tan plagado de deudas, como falto de recursos para pagarlas, que tuvo que declararse en quiebra convocando a concurso de acreedores, quienes se incautaron de todas las rentas, señalando a los miembros de la corporación la exigua cantidad de «dos mil ducados por vía de alimentos».

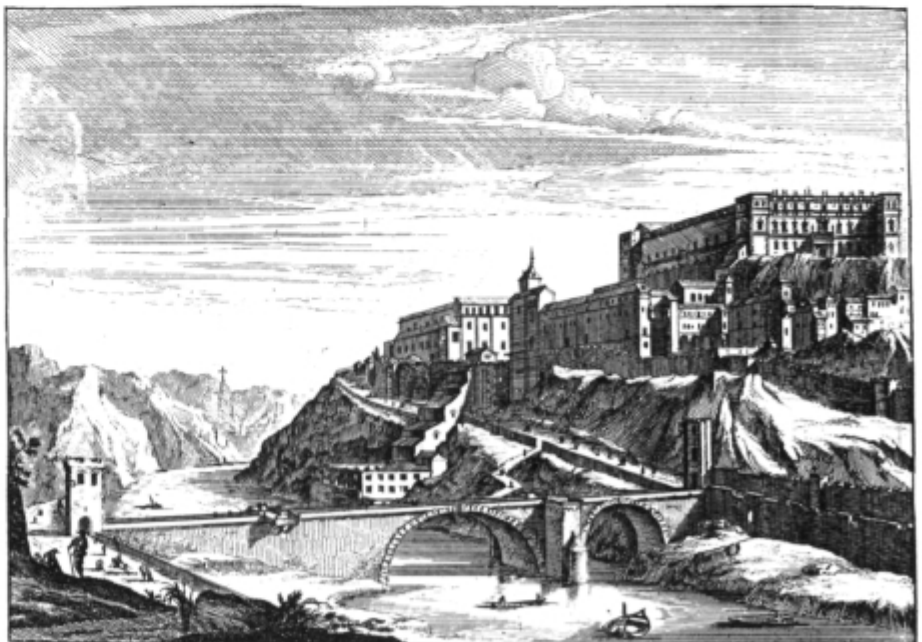
Toledo es la meta de excursión, que en visita puramente turística realizó en 1721 el duque de Saint-Simon, resuelto a realizarla en cuanto supo de su viaje a España, y «atraído por varias razones de curiosidad». A saber: ver su soberbia iglesia, tan renombrada por su extensión y magnificencia, el lugar donde se reunieron los célebres concilios de Toledo, y ver y oír el rito y la misa conocidos con el nombre de mozárabes.

*Vista general de la ciudad de Toledo.*  
«Description et Delices d'Espagne et  
de Portugal. Tomo IV. Amsterdam,  
1741.



Objetivos cumplidos, una vez llegado en carroza en un solo día, y a una hora muy temprana, gracias a muy bien dispuestos relevos de caballerías, preparados sin duda debido a la importancia del personaje. Lo más saliente de su visita sucede en la basílica de Santa Leocadia, donde los padres franciscanos le muestran un Cristo con un brazo colgando; relatándole ya la leyenda luego versificada por don José Zorrilla, en su «A buen Juez, mejor Testigo».

*Alcázar de Toledo visto desde el Tajo.*  
«Description et Delices d'Espagne et  
de Portugal. Tomo IV. Amsterdam,  
1741



*Autre Vue du Palais Royal de TOLEDE consideré du côté du Tago*



A partir de 1732 la catedral de Toledo se engalanó con una obra singular, en la que el Cabildo invirtió una crecida fortuna, y otra en las fiestas organizadas para celebrar la inauguración. Imprimiéndose un panegírico con un título tan barroco como la obra misma: «Octava maravilla cantada en octavas rimas; breve descripción del maravilloso Transparente, que costosamente erigió la primada iglesia de las Españas». Curioso que el aparatosísimo Transparente erigido por Narciso Tomé en el trascoro de la catedral, no muchos años después fuera sujeto de dicerios como el del abate Ponz:

«Una enorme máquina de mármoles que haría mejor hubiera sido dejarlos para siempre en las entrañas de los montes de Carrara.»

Las inmensas rentas de la mitra toledana debieron alcanzar los elevados niveles de siempre, cuando la Farnesio consideró interesante obtener, en 1735, para su hijo el infante Luis Antonio de Borbón, y a sus ocho años de edad, el título de Arzobispo de Toledo y un capelo cardenalicio otorgado por el pontífice Clemente XII. Prebendas a las que renunció gustoso el joven cardenal, en 1760, una vez fallecido su padre, para contraer matrimonio con una señorita de su gusto, pero no del de su hermano el rey Carlos III.

Durante el largo pontificado del infante (1736-1754), más decepción que otra cosa despertó entre visitantes extranjeros la Ciudad Imperial, en parte debido al abandono y suciedad imperantes por sus poco pobladas calles. Apatía de seguro motivada también por el escaso interés por ciudades vetustas de aquella promoción viajera. En 1730, monsieur de Silhouette únicamente considera dignos de verse, «las ruinas de un castillo real, la iglesia-catedral y el convento franciscano», de San Juan de los Reyes.

Desencanto es la impresión predominante en la visita realizada en 1755 por el padre Caimo, estampando en sus «Lettere» un juicio abiertamente desfavorable sobre aquella ciudad «si rinomata nelle storie»:

«Carece de majestad y hermosura, no tanto por sus pobres plazas y por sus calles angostas y montuosas, que por sus edificios mal contruidos y sin simetría alguna, de modo que se parece a uno de esos poblachones de la Romagna» .

Menos mal que confrontado con la catedral, confiesa que «la grandiosidad y riqueza que hay en ella compone un superabundante contrapeso a lo que de mezquino y defectuoso tiene la ciudad entera».

Grave y deprimente para el visitante el ambiente de Toledo, sin otra animación pública que sus procesiones y con casi ninguna corrida de toros de Zocodover, después de aquella organizada en 1732 para celebrar la instalación del «Transparente» en el trasaltar de la catedral.

### **El natalicio de La Granja**

Abra camino algún comentario sobre el principal mérito del gran Real Sitio borbónico, es decir, su maravillosa ubicación. Es de justicia precisar a este respecto, que no se emplazó en ningún lugar des-

cubierto por Felipe V, sino a poquísima distancia de los pinares de **Balsaín**, la aldeíta serrana donde los Austrias mantuvieron una no excesivamente fastuosa residencia veraniega. Tampoco es del todo exacto suponer, como se aduce y repite, que la costosa construcción de La Granja obedeció simplemente a nostalgias versaillescas sentidas por el rey francés, cuando cabe sospechar la intervención de una conjunción de circunstancias diversas, además del insoportable calor estival de Madrid y a los serios peligros que para la salud presentaba pasar un verano por las, por otra parte, frescas frondas de Aranjuez. Fueron impedimentos a los que podría añadirse la marcada repelencia de Felipe V a entrar en contacto, ni vivo ni muerto, con las frías austeridades de los viejos aposentos escurialenses, el antídoto peor para combatir las terribles depresiones psíquicas padecidas por un rey nacido en Versailles, y los gustos de una reina que vio la primera luz del día en un bello palacio ducal de Parma.

La aparición del Real Sitio en el plano turístico comenzó en 1720, al comprar los reyes a los jerónimos del monasterio segoviano de El Parral una granja llamada de San Ildefonso, y adquirir del municipio segoviano varias parcelas de monte comunal, bien arboladas y riquísimas en agua. Dos años después, y trabajando centenares de obreros a rapidez de vértigo bajo la vigilante mirada de los reyes alojados en **Balsaín**, se inauguraba el cuerpo de palacio, con su gran Colegiata, más al estilo de El Escorial que de Versailles, empotrada en la parte central y más noble del edificio. Comenzado en estilo francés, con participación de tracistas españoles, pero al intervenir la todopoderosa Farnesio evolucionando hacia un estilo más italiano. Como se aprecia en la bonita fachada de cara a los jardines, obra de Juvara y Sachetti, los arquitectos del Palacio Real de Madrid.

Terminado el palacio en su parte esencial, se instaló en varias salas de la parte baja el tipo de establecimiento más susceptible de ejercer atracción en el turista de la época. Un excelente museo arqueológico, integrado por la selecta colección de esculturas romanas y griegas, reunidas en Roma por la reina Cristina de Suecia, sufragada su compra por Felipe V y su esposa, y trasladada a España con especial autorización del papa Benedicto XIII.

Generan entre los visitantes, que no faltan, gran admiración los espléndidos jardines, diseñados por Boutelou, y las grandiosas fuentes mitológicas, de temática ya presente en los jardines de Aranjuez, fundidas las figuras de La Granja en plomo, por razones técnicas y económicas, así como los jarrones y esculturas, luego pintados de blanco imitando al mármol. Las fuentes resisten gallardamente la obvia comparación con las de Versailles, superándolas al parecer de muchos entendidos, por los juegos y saltos de la cristalina agua serrana, surgiendo con ímpetu extraordinario por los surtidores, impulsada por la enorme presión con que desciende desde el embalse denominado «El Mar», construido en las arboladas alturas, tanto así que el chorro que manaba de la fuente de la Fama, terminada en 1742, solía verse desde Segovia.

Muerto el rey en 1746, y sepultado en la iglesia del palacio, se concluyen nuevas fuentes impulsada su construcción por la reina viuda, residente permanente en La Granja, edificando independientemente del palacio las indispensables facilidades para alojamiento de

los diplomáticos y otras comitivas integrantes de una Corte. Terminada hacia 1750 la colosal obra del Real Sitio, unido a Madrid por un «camino de ruedas» practicable para carruajes durante los meses no invernales, el lugar recibió cierto número de visitantes para extasiarse por las maravillas de las fuentes y los jardines. Recibiendo en el otoño de 1755 la visita del milanés padre Norberto Caimo, venido por la ruta secundaria de Guadarrama a Cercedilla. Como buen ilustrado el italiano elogió la galería de antigüedades. En particular la escultura griega de Castor y Pólux, así como otras de más exótica índole:

«Catorce ídolos de los egipcios en mármol negro, de esa especie que llaman basalto, que representan a Isis, Osiris, Semiramis, sacerdotes y sacerdotisas, tan raros que los aficionados a las antigüedades no los han visto en parte alguna»<sup>4</sup>.

En cuanto a las fuentes, describe con admiración la de Andrómeda, la de Latona, la de Pandora, el Canastillo, el baño de Diana y, por encima de todas, la de la Fama, resolviendo que vista la belleza, «no se las puede admirar bastante, y no creo que en este respecto tenga nada San Ildefonso para envidiar a Versailles».

### El viaje a las Andalucías

Tuvo dos vertientes el viaje a los reinos del sur de la península. Operó en su favor el no haber servido la región de teatro a las grandes batallas de la guerra de Sucesión. Actuó en contra de lo que vendría a ser la gran excursión española, la persistencia de las ásperas y tediosas condiciones de la ruta, llevando desde Toledo, y poco menos que forzosamente por los caminos de la Sierra Morena, sin variación alguna desde los tiempos de Lope, Góngora y Cervantes.

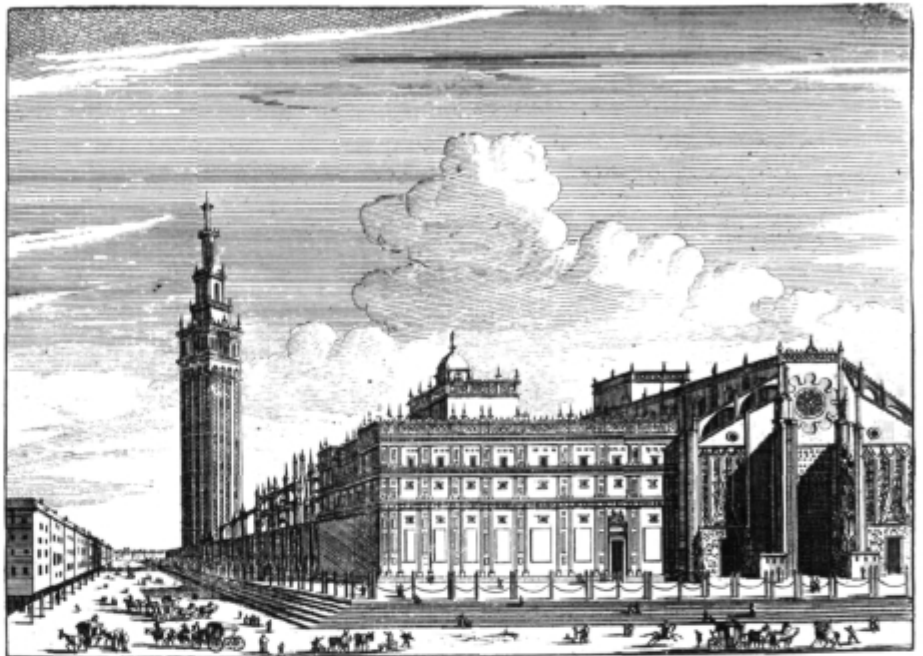
Ya en el risueño valle del Guadalquivir aparecía la alegre Sevilla, la segunda ciudad de España en población. A la que río arriba, desde Sanlúcar de Barrameda, al viento el velamen y aprovechando la subida de la marea, llegó un buen día el misionero padre Labat. El viajero francés encontró a la ciudad opulenta, y rezumando riqueza la catedral y el convento dominico de San Pablo. Interesantísima la Alameda de Hércules:

«Es el paseo habitual de la ciudad, con avenidas de olmos muy derechos y altos. Vimos allí muchas gentes en carrozas, a pie y a caballo, aunque hombres y mujeres no iban en la misma carroza aunque fueran marido y mujer. Es el lugar de las aventuras donde el sexo de cierta clase acude a encontrar fortuna. Adornan la entrada a este paseo dos columnas de piedra muy antiguas y altas: la estatua de Hércules está sobre una y la de Julio César sobre la otra. El vulgo se imagina que son las dos columnas de Hércules, como las que también se creen tenerlas en Cádiz.»

Sevilla mantuvo bien vivo su atractivo y la economía boyante pese a haber perdido en 1720 su casi monopolio comercial con las Américas, al trasladarse a Cádiz la Casa de Contratación y el Consulado del Mar. Continuó lucrándose con la exportación a Ultramar de una serie de productos manufacturados en la zona. Evidencia de magnetismo de la vida sevillana el haber permanecido los reyes Felipe V, y su esposa la Farnesio, por espacio de más de cuatro años (1729-1733)

<sup>4</sup> Norberto Caimo: *Lettere d'un Vago italiano and un suo amico* (Milán, 1761-1767.)

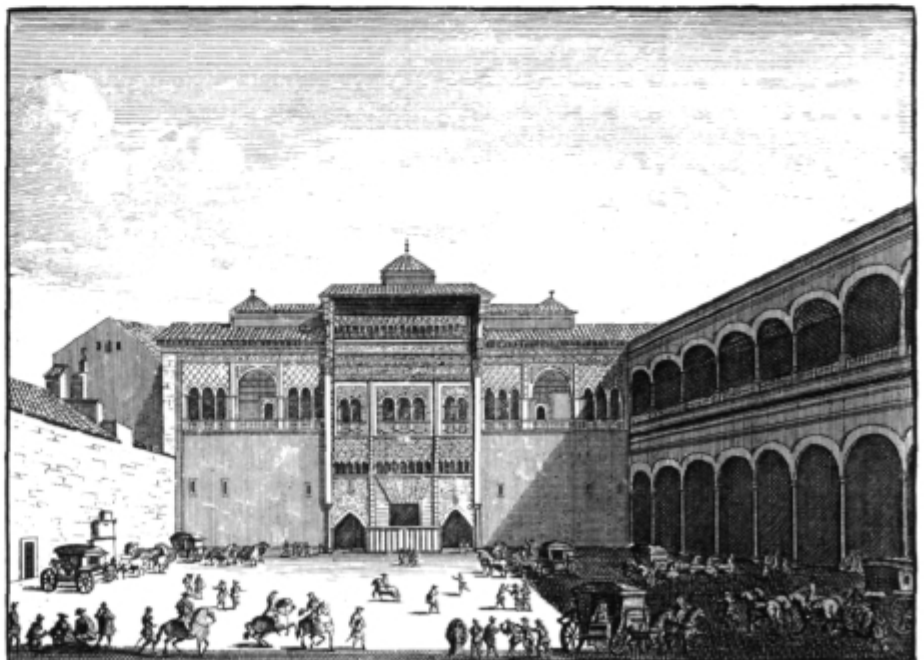
*Catedral de Sevilla.* «Description et  
Delices d'Espagne et de Portugal».  
Tomo IV. Amsterdam, 1741.



*Vue de l'Église Cathédrale de Seville..*

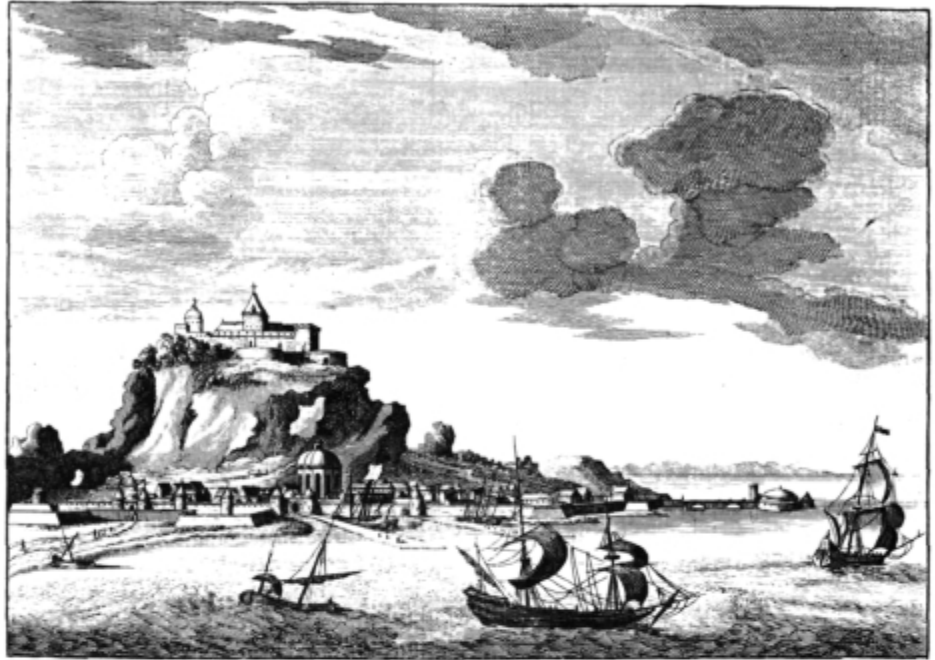
en Sevilla. Alojándose los reyes y familia en el Alcázar, y su Corte y descomunal escolta donde buenamente pudieron. Una deferencia muy señalada pero que dejó al Erario municipal al borde de la bancarrota. Una aportación de la Corona a la ciudad, de mucha más rentabilidad, la fundación en Sevilla de la Fábrica de Tabacos, cuyas obras, dadas las enormes dimensiones del edificio, tardarían en concluirse más de lo normal.

*Fachada principal de los Reales  
Alcázares de Sevilla.* «Description et  
Delices d'Espagne et de Portugal».  
Tomo IV. Amsterdam, 1741.



*Le Palais Royal de SEVILLE. Vu par de dans.*

Gibraltar. «Description et Delices  
d'Espagne et de Portugal». Tomo V.  
Amsterdam, 1741.



*Vue de GIBRALTAR.*

Granada, cabecera del reino de su nombre, tuvo viajeramente menor proyección que la metrópolis del Betis. De comenzar con el capítulo de obras, procede anotar en 1704 la conclusión definitiva de la catedral, al cerrarse las últimas bóvedas y trasladarse a ella los últimos servicios subsistentes en la parroquia adyacente. Instalados desde la conquista en lo que en tiempos fue la mezquita mayor, y destruyéndose los últimos vestigios islámicos al derribar la fábrica



Granada. «Description et Delices  
d'Espagne et de Portugal». Tomo V.  
Amsterdam, 1741.

moruna e iniciar sobre el solar las obras de un templo cristiano de nueva planta. Al parecer con el beneplácito de la mayoría de la población.

Motivada por una clase dirigente, de vocación europeísta, a la que no puede calificarse de inculta ni menos de insensible al arte, prosiguieron con más ímpetu si cabe las obras de erradicación de los cada vez más escasos restos de la arquitectura musulmana, subsistentes al pie de la Alhambra. Precisamente para mejorar el acceso de carruajes al alcázar nazarí, y con vistas a la inminente visita de Felipe V y su Corte, se derribó en 1728 la pintoresca fortaleza urbana de Bibataubin, elevando en su recinto unos bellísimos cuarteles en espléndido barroco (edificios casi desmantelados en 1931, al adaptarlos para sede de la Diputación Provincial). Perpetrando otro desaguisado, de signo adverso, en 1729, al reconstruir la Casa de los Cabillos, o Ayuntamiento viejo, destruyéndose con saña lo que quedaba de la Medersa, o Universidad islámica. Perdiendo su fisonomía urbana lo poco conservado de su trasfondo moruno, conforme indica un auténtico especialista andaluz en el tema: «La huella morisca se había ido diluyendo en mero recuerdo y pintoresquismo. Repoblada por cristianos viejos era una región tan barroca, cristiana y española como la que más»<sup>5</sup>.

Lo contrario que en Gibraltar. Ocupada en 1710 la plaza por una escuadra anglo-holandesa mandada por el almirante Rooke, se originaron por aquellas décadas importantes trabas viajeras por la amplia zona adyacente. Declarado franco su puerto por la reina Ana, el febril foco de contrabando que se generó aconsejó a las autoridades españolas cerrar el paso a todo extranjero no provisto de un pasaporte expedido por la Capitanía General de Andalucía, con sede en Sevilla, nada fácil de obtener. La imposibilidad de cumplir con el requisito impidió acercarse a la plaza, en 1730, a un viajero francés, que tuvo que describirla de oídas, desde Málaga:

«Los españoles la tienen bloqueada por tierra; no dejan entrar ni salir a nadie ni hay comercio alguno de Gibraltar con el resto de España. Los ingleses obtienen sus provisiones, vacas, corderos y hasta caza, de Africa, y Gibraltar en manos inglesas es mirado por los españoles como un lugar apestado, y a todo barco procedente de allí le hacen sufrir cuarentena»<sup>6</sup>.

Es interesante subrayar un concepto de Andalucía ya acuñado entre los viajeros del siglo anterior. Sobre todo a la occidental, considerarla como la privilegiada entre todos los reinos españoles. Tal es el criterio de monsieur de Silhouette:

«Andalucía es la mejor parte de toda España, la más fértil, la más rica; en una palabra, la mejor dotada con todas las gracias de la naturaleza. Un buen aire, un cielo hermoso, una tierra abundante en cuanto puede desearse y una gran extensión bañada por el Océano, hacen a esta provincia rica y deliciosa, viéndose en ella bosques de olivos y limoneros. Sus viñas producen vinos de excelente gusto y tan grandes rentas sus campos que puede con justicia llamarse a esa región el granero de España.»

<sup>5</sup> Antonio Domínguez Ortiz: *Sociedad y Estado en el siglo XVIII español*. (San Feliú de Espugas, 1976.)

<sup>6</sup> Étienne de Silhouette: *Voyage de France, d'Espagne, de Portugal et d'Italie*. (París, 1770.)

Una calificación vigente hasta pasado el período romántico.

## TURISMO ILUSTRADO

El período se presta a ser fechado en España con nitidez extrema, de datar sus inicios en 1760 y encarnado en una persona. Al desembarcar en Barcelona, procedente de Nápoles, para ocupar el trono español, el rey Carlos III, portador de estimulantes brisas aperturistas, de progreso material y de renovación, y en gran medida materializadas en el curso de su reinado. Por más que sería injusto omitir del brillante repertorio de logros del buen monarca, la posibilidad de que algunos de los frutos que le tocaron cosechar, se debió al madurar gran parte de lo sembrado por los eficaces gobernantes designados por su padre y hermano.

Sin ir más lejos, una de las más importantes novedades registradas en el sistema viario. La que tuvo la virtud de postergar, cuando no anular, la vieja ruta de Andalucía, entre Madrid y Córdoba, por Toledo y Ciudad Real, una vez sustituida, y muy favorablemente, por la nueva carretera, por Manzanares y Bailén, con los Despeñaperros de por medio; ruta mucho menos viable de no encontrar apoyo en las nuevas poblaciones creadas por Carlos III en la vertiente andaluza de la Sierra Morena y por las zonas despobladas de la cuenca alta del Guadalquivir.

En términos generales se registró un apreciable despertar en el turismo español, si bien afectado de cierta pobreza relativa, tanto en el aspecto receptor como en el emisor, de compararlo con la brillantez presentada por la actividad en otros países del occidente europeo. Producto en gran medida de la rotunda, constante y categórica marginación de nuestro país, a lo largo del Siglo de las Luces, por el «Grand Tour», proscripción, a veces y llegada la ocasión, explícitamente declarada y justificada por cualificados portavoces del espíritu del viaje de la época. «On voyage en Espagne comme dans les déserts de l'Arabie», había informado Voltaire, sobre un país que no conoció, en una de sus obras fundamentales. Criterio en el que incide más tarde, en 1776, cuando en su magnífica residencia de Ferney, en las afueras de Ginebra, participó al inglés Martin Sherlock una opinión acerca de España, vastamente difundida entre viajeros del tiempo. Según el testimonio de Mr. Sherlock, de esta manera compendió los lugares comunes que circulaban sobre nuestro país, el intelecto más influyente de Europa:

«Es un país del que conocemos tan poco como de las partes más salvajes de Africa, y no merece la pena ser conocido. Quienquiera vaya por allí, deberá llevar consigo su cama, etc. Cuando se detenga en una ciudad tendrá que ir a una calle para comprar una botella de vino, y a otra para conseguir una mula: hallará una mesa en la tercera, y allí cenará.»

Sin perjuicio de la malintencionada exageración comprendida en semejante declaración, no caben dudas acerca de su coincidencia con las nociones sobre España vigentes en el mundo del viaje. Coinciden con la imagen desoladora y negativa que sobre el viaje español figura en las páginas iniciales de una de las narraciones viajeras más informadoras del siglo:

«Mucho tiempo ha de pasar aún para que en España se hagan los viajes con la facilidad con que se hacen en otras naciones. Es natural que sin bue-

nos caminos no hay buenas posadas, y donde se carece de los unos y de las otras, ¿cómo esperar la llegada de los viajeros cuya presencia, a su vez, estimularía la creación de caminos y de posadas? Por otra parte, ¿quién ha de proyectar un viaje a España, para encontrar, por un lado, buenas carreteras a través de llanuras desiertas y áridas como en las dos Castillas, y por otro, horribles carreteras en zonas de industrias florecientes, como a lo largo de las costas de Valencia y Cataluña? ¿A quién atraerán tantas ciudades empobrecidas, o ruinosas, una Corte sin brillo, escasos monumentos, un arte en mantillas, un clima tórrido, además de otros inconvenientes?»<sup>7</sup>.

Circunstancias, por otra parte y para decirlo todo, generadoras de una reacción de signo positivo, en el campo de la bibliografía, al incitar a viajeros de la categoría social e intelectual de un Henry Swinburne, a realizar su provechoso «tour», estimulado por una motivación declarada en 1779, en el Prefacio de sus «Travels»: «I had an earnest desire of pursuing a track almost untrodden by travellers.»

Y nada que objetar respecto a la ausencia de los muchos que no vinieron, pese a sus ganas de hacerlo. Justicia obliga a reconocer cierta lógica en su conducta, pues tiene bastante explicación aquella apatía, de los viajeros extranjeros, en el Siglo de las Luces y de la Razón. Además de las consabidas asperezas del viaje por España, otro factor disuasorio radicó al ser neoclásicos los estímulos estéticos del «Grand Tour», y comparecer España como país barroco por naturaleza y entonces hasta por definición. Por el aquel de las modas artísticas, poco poseíamos en verdad para atraer a aquellas mariposas eruditas, dadas a recorrer las comarcas más repeinadas de Europa en pos de los vestigios monumentales del Imperio Romano, con sus epicentros en Roma, Herculano y Pompeya, mientras que los existentes sobre o bajo el suelo de la vieja Hispania, la pobre, tan inconfortable, yacían semi-desconocidos y mayormente impresentables.

Otros recursos turísticos, en el campo del arte, netamente autóctonos, permanecieron inoperantes debido a lo sensible que el turista de entonces se desplazó al prestigio de ciertas arquitecturas y esculturas, en las que tuvo escaso hueco lo medieval y menos aún lo árabe y morisco fuera de su natural entorno geográfico y cultural.

Quedaba la pintura, dominio en el que asimilando los artistas españoles técnicas y formas foráneas, italianas casi sin excepción, vivió en el siglo anterior un momento estelar en el que consiguió hablar recio y con acento propio. Nada obstó el que no abriera El Prado sus neoclásicas puertas hasta 1819, en pleno período romántico, para que antes de la desamortización de Mendizábal pudieran verse por templos, conventos, palacios y catedrales, una cantidad de pinturas muy superior a la hoy visible. De nada valió, cuando los prebostes de la estética rococó y neoclásica habían calificado como inferior y marginal a la pintura española, y con tan poderosas cartas en contra mal pudieron los lienzos de nuestros grandes maestros del siglo XVII satisfacer los fríos gustos de los turistas del siglo XVIII.

Algo parecido sucedió en materia de Reales Sitios, otro de los manjares visuales favoritos del «grande touriste». La verdad es que el succulento menú compuesto por Aranjuez, La Granja y El Pardo —e incluso El Escorial, de no descalificarlo del todo por su carácter religioso— desmereció muchísimo en el orden cuantitativo, al compararlo con la tupida pléyade de «Residenz» germana y la constelación de «châteaux»,

<sup>7</sup> Jean-Francois de Bourgoing: *Nouveau voyage en Espagne, ou Tableau de l'état actuel de cette monarchie.* (Paris, 1783.)



Trianonos y Ermitages, no pocos conocidos de nuestros visitantes antes de cruzar nuestras fronteras.

Lo que no significa que conforme avanzó en años el siglo, y retrocedieron las incomodidades del viaje español, no vinieran más turistas, que vinieron, e incluso con claras tendencias a aumentar en número. Lo notable es que dada la política anti-británica de Carlos III, asomaran su curiosidad al paisaje hispano viajeros ingleses, bien que a diferencia de algunos que visitaron Francia e Italia, ninguno de los nuestros de personalidad notoria o de gran brillo en el ámbito social o cultural de su país. Fueron turistas, que nos examinaron fría y atentamente, logrando en variable medida superar en sus interesantes relatos, sobre la España de la Ilustración, cierta antipatía de raíz política y religiosa.

Perfectos especímenes algunos de ellos del «grand tourist», reflejando su cultura y potencial económico en el fausto y estilo con que viajaron. Pertenecen a esta categoría Richard Twiss, Francis Clarke y Henry Swinburne, redactados ya sus «Travels to the Two Sicilies» (Londres, 1777), cuando en 1775 cruzó los Pirineos en compañía del joven Thomas Gascoigne, y un coche y una calesa, en la que viajaban dos sirvientes y un par de camas desmontables. Con análoga impedimenta penetró en 1787, por la frontera de Badajoz, y en una breve excursión desde Lisboa, el multimillonario William Beckford, heredero de una inmensa fortuna basada en un montón de plantaciones de azúcar en la isla de Jamaica.

El simple hecho de poderse detectar por entre la nómina de visitantes viajeros de aquella especie privilegiada, da pábulo, sin disparar la fantasía, para pensar en la posibilidad de cierto número de «grand touristes», cuya presencia figura inadvertida por el simple hecho de no haber enviado a la imprenta sus impresiones viajeras. Observación inaplicable a la confirmada ausencia de «grandes dames» en el contexto del viaje a España del período, dato constitutivo de un índice bastante fiable, expresivo de las limitaciones dentro de las cuales se desarrolló el viaje turístico a España del extranjero. Posible de revivir en sus más turísticas facetas gracias a los dieciocho tomitos del «Viage de España», de don Antonio Ponz, aparecidos, uno a uno, de 1769 a 1789, y en los que su erudito autor anotó con meticuloso detalle cuanto consideró en sus giras digno de ser visto, constituyendo el conjunto de la obra, tanto para extranjeros y españoles, una excelente guía turística de gran parte de la España peninsular. La recorrida con los ojos muy abiertos por el infatigable abate valenciano.

### **Infraestructura turística**

Comenzando por el sistema viario, el estado de las carreteras a principios de siglo era el predecible después de más de doce años de guerra más o menos civil, y sin un organismo estatal que se hubiera ocupado de ellas. Por fin, y en tiempos de Fernando VI, hubo un plan nacional de modernización y construcción de carreteras, consistente en la construcción de seis generales, o reales, rabiosamente radiales con partida en Madrid y terminal en ciertas poblaciones portuarias. Proyecto cuya puesta en marcha correspondió a Carlos III, con amplia experiencia en la materia adquirida durante su reinado en Nápoles.



Portada del «Itinerario de los servicios de Posta.» Madrid, 1761. De D. Pedro Rodríguez Campomanes.

# ITINERARIO DE LAS CARRERAS DE POSTA

de dentro , y fuera del Reyno,

QUE CONTIENE TAMBIEN

- I. LAS LEYES, y PRIVILEGIOS con que se gobiernan en España las Postas desde su establecimiento.
- II. Y una NOTICIA de las ESPECIES corrientes de MONEDA ESTRANGERA , reducidas à la de España , con los precios à que se pagan las Postas en los varios Payss.



DE ORDEN DE SU Magestad.  
En MADRID , en la Imprenta de Antonio Perez de Soto. MDCCLXI.

Además de la construcción de la nueva carretera de Madrid a Andalucía, por los Despeñaperros, otra variante de cierta importancia para el tráfico procedente de Francia la reordenación de la de Burgos a Irún, suprimiendo por innecesario el paso por el túnel de San Adrián, en la provincia de Guipúzcoa, mejora precedida por la apertura en 1749, al tráfico rodado, del puerto de Guadarrama, por el alto del León, enlazando con mayor firmeza a las dos Castillas.

Se fueron poniendo al día con mayor demora los servicios de la Posta, el talón de Aquiles del transporte español de viajeros por carretera. Nacionalizado o estatalizado el servicio en 1706, cancelando la vieja concesión administrativa a favor de la multinacional centroeuropea de los Thurn und Taxis, la Posta comenzó a mejorar al designar en 1755, Fernando VI, para el desempeño del cargo de Director General de Correos y Postas, al economista asturiano Campomanes, iniciándose así su brillante carrera política. Un ilustrado que en 1761 no desdeñó en firmar el utilísimo y portátil manual «Itinerario de las carreras de Postas de dentro y fuera del Reino», estableciéndose durante su mandato los servicios de alquiler de sillas de posta, de dos y de cuatro ruedas.

Por lo que peca en el mejor de los casos de exagerado, y de injusto a todas luces, el informe de Vittorio Alfieri, eximio poeta y



EL MODO de VIAJAR en ESPAÑA.

Del «Voyage pittoresque et historique de l'Espagne». Alexandre de Laborde. Paris (1806-1820). Con la catedral y el castillo de Burgos al fondo.

esforzado viajero turinés, pero pésimo turista, al andar por el mundo y la vida espoleado por la prisa. Al relatar la compra en 1771 y en Barcelona, de un par de espléndidos caballos para desplazarse en pleno invierno a Madrid, escribe en sus «Memorias».

«Con aquellos caballos me proponía recorrer España, puesto que en coche habría tenido que marchar a etapas cortas, a paso de buey, por no existir servicios de posta, ni podrían existir, teniendo en cuenta el estado de los caminos de aquel africanísimo país».

Más irresponsable aún el que la importante guía turística inglesa de M.L. Dutens, tras reconocer el autor su total desconocimiento físico de España, se permitiera en su edición de 1782 prevenir a los visitantes en potencia:

«Puede no ser superfluo advertir la inexistencia en España de servicios de posta, excepto para los correos que viajan a caballo; sin haber absolutamente ninguna para carruajes».

Informe totalmente inexacto en términos absolutos y totalmente ignorante de la eficaz actuación del luego conde de Floridablanca, un jurista murciano con larga residencia en Italia, al frente de la Superintendencia de Caminos de 1767 a 1768. Precisamente la existencia de un número aceptable de estaciones de recambio de caballerías de la Posta, había permitido instaurar en 1769 los primeros servicios



VISTA de la PUERTA del SOL y de la CASA de CORREOS.

Del «Voyage pittoresque et historique de l'Espagne». Alexandre de Laborde. Paris (1806-1820). Al fondo Iglesia del Buen Suceso y la fuente de Mariblanca.

regulares de diligencia, enlazando una red de posadas camineras, construidas por el servicio de Postas y Correos del Reino.

La importancia otorgada por el Estado a estos tres elementos básicos del viaje —carreteras, vehículos de transporte y alojamientos— quedó estentóreamente proclamada en la privilegiada ubicación escogida para instalar en 1768 el centro rector del sistema, la «Casa Real de Correos», construida, sin aditamento de la torre del reloj, que vino después, por el francés Jacques Marquet, en el lado más noble del hemicycle de la Puerta del Sol madrileña, presidida por la fuente de la Mariblanca. Convirtiendo con la Casa de las Postas, que tuvo detrás, a la hasta entonces bastante deslucida plazuela, en el corazón de la España borbónica, castiza, ilustrada y hospitalaria. Y que al agregarse el 8 de Octubre de 1778, a la Superintendencia de Caminos, la Dirección General de Correos y Postas, se creaba en la europeista España de las postrimerías de Carlos III, una especie de Ministerio del Viaje, no diría que en miniatura.

Supuestos que anulan toda posibilidad de aceptar como correcta, y mucho menos con el tono categórico con que se formuló; la aseveración de tan cumplido conocedor de las cosas de España como el diplomático francés, barón de Bourgoing:

«Hasta 1785 no pudo irse en silla de posta de Madrid a Cádiz. Una manera de viajar hasta entonces desconocida en España, excepto en el camino de la capital hasta el Sitio a donde fuera la Corte».

Información veraz solamente en grado parcial y en absoluto discrepante con la declaración del inglés Townsend, quien tras recorrer intensa y reflexivamente, de 1786 a 1787 gran parte de nuestro país, reconoció el buen estado general de nuestras principales carreteras, así como el satisfactorio servicio de las postas, bien entendido que donde funcionaron. No sin revelar, además, formas de viajar mucho más baratas que por la posta, al narrar su desplazamiento de Barcelona a Madrid, en catorce días, acompañado de tres oficiales del ejército, y con dos cocheros. Quienes colaboraron pagando a escote, el alquiler del carruaje, tirado por siete mulas.

Servicio casi regular, desde Sevilla a Madrid, y operado del modo evocado años después, desde Londres, por un exiliado sevillano:

«El viaje se solía hacer en pesados carruajes tirados por seis mulas y duraba de diez a doce días. El mayoral forma una partida de cuatro personas, y él mismo fija el día y hora de la salida, dispone la longitud de las etapas, señala la hora de levantarse por la mañana e incluso cuida de que los viajeros oigan misa los domingos y fiestas de guardar que ocurran durante la jornada»<sup>8</sup>.

Y en pensión completa, además, con comidas y cama incluida, dada la norma casi sin excepción en tales casos. De lo que se sigue la persistencia en España del sistema de transporte, llamado en Italia del «vetturino», ya utilizado en 1580 y 1581, y con esta denominación por Michel de Montaigne, en sus desplazamientos por aquella península.

Todo esto sin perjuicio, y menos olvido, del floreciente estado alcanzado hacia finales de siglo por la industria nacional de fabricación de coches. Hasta el punto de hacerse preciso dictar disposiciones severas para evitar la importación de vehículos extranjeros, burlando la legislación aduanera en vigor, práctica al parecer adoptada por más de un turista extranjero, tropezando con la aplicación de aquella ley, y en Vitoria, el Barón de Bourgoing:

«De acuerdo con una reciente ley, cuyo fin es estimular la fabricación de coches españoles, se exige abonar a los dueños de todos los vehículos que entran en España la décima parte de su valor, tasado por un perito, sin devolverse esta suma al viajero hasta que vuelva a pasar la frontera; mientras tanto se le entrega una filiación del coche y un recibo de la cantidad abonada. Gracias a un servicial empleado, que se prestó a ser mi fiador, me ví libre de abonar aquel impuesto».

### **Dispositivo alojativo**

Parece indiscutible el haber radicado el tendón de Aquiles del equipo turístico hispano en la hospedería. Una rama sobre la que desde el Siglo de Oro pesaba un denso cúmulo de dicitos. Para determinar la justicia de tan pésima fama debería establecerse un distingo, raramente tenido en cuenta, entre las fondas o posadas de ciudad y las ventas camineras.

Contamos sobre las posadas un valioso criterio de Richard Twiss, alojado en la «Posada del Sol», de Salamanca, «la mejor de España y explotada por un español», infrecuente circunstancia, «pues las buenas fondas de Madrid, Cádiz, Sevilla, etc., son de italianos y franceses». Mayormente de italianos, según observó el exigente Henry

<sup>8</sup> José Blanco White. «Letters from Spain» (Londres, 1822).

Swinburne, relacionando al final de sus «Travels» la mayoría de los alojamientos utilizados en el curso de su «tour» desde Perpiñan a Bayona. El caballero inglés califica a los setenta y cuatro establecimientos mencionados, por medio de un juego de adjetivos que van desde el «excelente» a un «miserable», pasando por buenos, tolerables y agradables.

En cambio, entre pésima y atroz, sin apenas excepción la catadura y calidad de las ventas camineras y en campo abierto, de un país no muy poblado y separadas unas ciudades de otras por respetables distancias. Aplicable a muchas de ellas lo que escrito en 1777 opinó con carácter general sobre las de Castilla la Vieja, John Adams, luego segundo presidente de los jóvenes Estados Unidos, quien sabe si apretándose, con los dedos de la mano libre, las aletas de la nariz.

«Desde el establo, receptáculo común de caballos, burros, mulas, perros, cerdos, mendigos y vagabundos, se accede al dormitorio, donde nos reciben toda clase de porquerías, y donde todo está sucio, como si una hidrofobia constante y general poseyera a estas detestables gentes»<sup>9</sup>.

Inconvenientes hasta cierto punto subsanables, viajando como el inglés Henry Swinburne, o los norteamericanos Arthur Lee y su grupo, en 1779, o el propio Mr. Adams. Portando consigo camas plegables, con ropa de cama limpia, y provisiones de boca. De estas carencias y deficiencias por los caminos es de lo que, vuelto a su patria, se lamenta un antiguo residente de Italia, al referir su encuentro en una posada de Sevilla, «con un sugeto, cuya patria y nombre todavía ignoro, y su profesión, si no me engaño, era la de viajar».

Uniformidad y armonía logradas aplicando una fórmula de financiación urbanística parecida a la que en tiempos de la monarquía absoluta tan buen resultado deben las plazas Royal y Vendôme, de París, y en la Mayor de Madrid. Esto es y a saber:

«Encontrando personas acomodadas a quienes la Ciudad les ha cedido el terreno para edificar con varias condiciones, entre otras, arreglarse a los diseños, dejar libre para el Público el uso de los pórticos, empedrar el suelo de la plaza, dar salida al agua con cañerías, y costear el salario del Arquitecto».

Examinada nueve años después y con ojo crítico por Jovellanos, a punto de ser terminada, sugiriendo algunas adiciones complementarias:

«Convendría en medio de ella una fuente, y no se hace por causa de los toros. Si no hubiera agua para una fuente, una estatua o un monumento completaría el adorno».

Jovellanos se aprovecha de ser Vitoria etapa del nuevo servicio de diligencias Bayona-Madrid, y a bordo de un carruaje rebasa Ameyugo, «donde se muda de tiro y zagal, y se empieza a penetrar los montes de Pancorbo», apunta el viajero gijonés en su «Diario»:

«Se presenta el camino cerrado por ellos; enorme tajo y abertura de dos peñas altísimas que parecen como cortadas de propósito para abrir camino. Enormes peñas de Pancorbo, de sublime y hórrida vista; pasadas, aparecen los inmenos llanos de Castilla, a que sirve de llave y entrada aquel paso».

<sup>9</sup>C. Evangeline Franham. «American Travellers in Spain (1777-1867)». («The Romanic Review». Vol. XII. New York, 1921).



*Desfiladero de Pancorbo.*  
Litografía de Jacottet.

Pasando el entonces impresionante desfiladero, se llega a Briviesca, donde se para para comer: «en una posada regular, que el cabildo eclesiástico extiende, es nueva y suya». Un alto al parecer con suficiente tiempo para dar un vistazo a un par de buenas iglesias de la villa, y partir en dirección a Burgos, sufriendo Jovellanos al poco uno de los frecuentes accidentes de carretera, al volcar en aquel trance el desvencijado vehículo, concluyendo la aventura en la capital de la Vieja Castilla.

#### **Parada en Burgos**

Tanto Bourgoing, como Ponz, en 1782, coincidieron en encontrar sumida a la capital castellana en profunda decadencia, sin más acontecimientos que la práctica desaparición, en 1736, devorado por un incendio entre la indiferencia de los vecinos, del viejo castillo dominando por siglos la ciudad, sin otras consecuencias más allá de modificar por la parte de arriba la vieja estampa de Burgos. Persiste la concurrencia de pareceres entre ambos viajeros al atribuirle una población de unos 10.000 habitantes a lo sumo.

#### **La vuelta a España del Ilustrado**

Se inicia el supuesto con un itinerario, desde el Bidasoa al Arlan-

zón, ingresando en España por el puesto fronterizo de Irún y su severo control de pasaportes. Nada más traspuesta la frontera, y a diferencia del pasado, llamaron la atención por su calidad las carreteras guipúzcoanas y alavesas, construidas por sus Diputaciones. Calificadas en 1777 por el comandante Jardine, de «obras verdaderamente magníficas, que avergüenzan a las del resto del país», componentes de lo que en 1791 reputaría Jovellanos de «buen camino, bien reparado con relleno de piedra», diciendo de ellas, muy poco después el barón de Bourgoing:

«Las carreteras de Vasconia, o por lo menos, las que la atraviesan de Norte a Sur, pueden ser citadas, entre las mejores de Europa, a pesar de que lo abrupto del territorio opuso innúmeras dificultades a su realización. Las tres provincias Vascongadas unieron su esfuerzo en este propósito como siempre lo hacen al tratarse del interés común».

El mismo viajero, visitante de España en varias ocasiones, menciona otra particularidad del itinerario, también advertido por otros viajeros:

«Durante las treinta leguas que separan al Bidasoa de Vitoria, no pasan quince minutos sin divisarse alguna aldea, o al menos un caserío. Los pueblos de Villafranca, Villarreal y Mondragón respiran bienestar, ¡Qué diferencia entre el aspecto de esta región y el de la región vecina»<sup>10</sup>.

Remontado el no muy empinado puerto de Salinas de Léniz, notable el cambio de paisaje al pasar de la provincia guipuzcoana a la alavesa: «tierra más llana, más árida, más rasa y batida de los vientos —observa Jovellanos— y por lo mismo menos cultivada y peor». Rodaba por La Llanada alavesa, presidida por Vitoria, su capital, una ciudad eminentemente acogedora y de vocación progresista, con una Plaza Nueva de altos vuelos en vías de construcción, en la parte baja y moderna: un conjunto de inspiración neoclásica, modelo de una prolífica familia de plazas mayores porticadas a punto de surgir por las villas de más pretensiones del País Vasco. Una plaza merecedora en 1782 de un incondicional visto bueno extendido por el Secretario de la Real Academia de San Fernando. O sea, por el propio don Antonio Ponz, en persona:

«Una nueva plaza con uniformidad de edificios, sencillez de arquitectura y limpieza de todo ornato extravagante»<sup>11</sup>.

Pronto queda claro que el nombre del «sugeto» no es otro que el de don Antonio Ponz, viajero de profesión, recurriendo en la ocasión al sobado artificio retórico de inventarse un interlocutor ficticio, para a través de su boca emitir duras críticas contra la deficiente estructura turística de su tiempo. Tras esbozar don Antonio un programa de construcción de carreteras, y en un arrebatado de optimismo, sienta las bases de financiación de aquellas obras en un factor tardo en anidar en la conciencia de sus futuros compatriotas:

«Sería un proyecto imperfecto el de caminos si no se acompañara de posadas decentes en todos ellos, provistas de mantenimientos a todas horas, de camas limpias y aseadas, administradas por personas a quien no pueda perjudicar en este punto su ejercicio. Todos los caudales que en esto se gastasen se pondrían a ganancia, pues al instante veríamos llenos los caminos de naturales y extranjeros, que viajarían de unas partes a otras, con mucho lucro para la nación»<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> J. I. Bourgoing. «Tableau de l'Espagne Moderne» (París, 1797).

<sup>11</sup> Antonio Ponz. «Viage fuera de España» Tomo I (Madrid, 1785).

<sup>12</sup> Antonio Ponz. «Viage de España». Tomo IX. Carta VII (Madrid, 1780).



Que don Antonio, estaba pensando en aquel instante en turistas, con exclusión de cualquier otro tipo viajero, lo confirma de seguido en el siguiente párrafo, una vez establecida la necesidad de complementar la bondad de las rutas con buenas calesas y sillas de posta:

«En tal caso, de los que en la Corte pueden y tienen algún gusto ¿Quién dejaría de ver Cádiz, Barcelona, Sevilla, La Coruña, etcétera, si supiese que dentro de cuatro o cinco días podría satisfacer su curiosidad? Y ¿qué persona acaudalada de las de aquellas ciudades dejaría de venir a la corte, sabiendo que en igual tiempo lo podría conseguir?».

Hubo algunas mejoras en la ruta además de las constructivas. Algo se redujeron las múltiples aduanas internas, y parece ser que las molestias originadas al viajero en las subsistentes se aliviaron considerablemente recurriendo al mismo procedimiento vigente por Francia e Italia: deslizando una buena propina en las manos del aduanero de turno.

Una visión de las cosas desmentida por una realidad que venía registrándose desde hacía unos cuantos años. La eclosión de una especie de renacimiento burgalés, del que no pudo menos que tomar don Antonio Ponz debida nota, en la segunda edición del tomo XII de su «Viage» (1788), estimando oportuno añadirle unas breves actualizaciones suavizando los sombríos tintes predominantes en la versión primeriza:

«Son muchas las obras nuevas de edificios públicos y casas grandes y pequeñas que de pocos años a esta parte se han hecho en Burgos, y es la mejor prueba de la prosperidad que va adquiriendo la ciudad... No será para Burgos de poca decencia y utilidad el parador que el Consulado ha mandado hacer en la plazuela del barrio de la Vega para alojar con toda conveniencia hasta a personas de la primera distinción».

En aquel renacer burgalés influyó de modo directo la voluntad regeneracionista de Carlos III, quien entre otras ayudas decretó en



Panorámica de Burgos desde la carretera de Madrid. «Description et Delices d'Espagne et de Portugal». Tomo III. Amsterdam, 1741.

1763 el establecimiento en Burgos de una Real Aduana, «para atender a la conservación de la ciudad de Burgos, hoy con toda su provincia abatida y pobre». Uno de los motivos inductores para que un vecino de la ciudad, elevara por cuenta propia, y frente al nuevo Ayuntamiento de la Plaza Mayor, de pie sobre su pedestal, una estatua del soberano, de cuerpo entero, aún visible.

Por lo demás, la catedral mantuvo su prestigio consciente de ser una de las estructuras góticas más magníficas de Europa, en fechas de no disfrutar el estilo de gran aceptación entre viajeros, conservando todo su patético atractivo la imagen del Santo Cristo de Burgos, todavía venerado en el convento de San Agustín, proyectándose el culto local a la memoria cidiana, con efectos turísticos en dos lugares. En el «Cofre del Cid» un antiguo baúl mostrado en un muro de la sala capitular de la catedral y en el «Cerrojo de Santa Gadea», clavado en el exterior de la puerta de acceso a la parroquia del mismo nombre, sobre el que —«vox populi»— tomó el Cid juramento al rey Alfonso VI. Ambos objetos, de autenticidad acremente rechazada por el P. Flórez y S. Isidoro Bosarte.

De trascendencia mayor el profundo movimiento pro-cidiano despertado en la ciudad, con toda probabilidad provocado por la aparición de la «Historia Crítica de España» (Ed. italiana 1781), del jesuita catalán Masdeu, tan crítica que llegó a negar la existencia histórica del Cid. Justamente a los dos años de publicar Sánchez su sensacional descubrimiento, en un convento burgalés, del código del «Poema del Mio Cid». La ciudad respondió al jesuita erigiendo en 1784 un simbólico memorial al héroe castellano, habilitando con unas obras de cantería «El Solar del Cid», en terrenos de la presunta vivienda del Campeador, propiedad del monasterio de San Pedro de Cardeña. Monumento emplazado junto al elevado en el siglo XVI al conde Fernán González, vecinos ambos a una de las nueve puertas de la muralla por las que a fines del XVIII aún se accedía al casco antiguo de la ciudad. Límites ampliamente rebasados por la parte baja, a orillas del Arlanzón, profusamente repobladas de árboles por sus buenos Ayuntamientos, marco de una obra altamente representativa del Burgos ilustrado y neoclásico. La creación de lo que, por su elegancia e intimismo, vendría a ser uno de los paseos urbanos más deliciosos de España, planificado por motivos en su día expuestos por las autoridades responsables de su existencia:

«Habiéndose proyectado la construcción de un Espolón entre los magníficos puentes de San Pablo y Santa María, que facilite camino cómodo a los viajeros que pasan a el Reino de Francia, pensándose también aumentar a este beneficio común un adorno que al mismo tiempo acreditase la memoria de esta capital a su augustos soberanos, pareciendo el más propio, para uno y otro intento, la colocación de algunas de sus estatuas en el nuevo Espolón».

Fácil identificar aquellas algunas estatuas por no ser otras que las sobrantes de aquella serie de reyes de España, esculpidas para ornar los tejados del Palacio Real de Madrid. No bastándole al buen rey Carlos III acceder a lo solicitado por sus queridos burgaleses, enviándoles seis de aquellas amaneradas pero decorativas esculturas, concedió además, de su real peculio, 24.000 reales, para gastos de transporte e instalación de las estatuas en el flamante «espolón» burgalés. Del que normalmente sin incidente alguno se distanciaba en

ruta hacia el sur, trasponiéndose el puerto de Somosierra, para arribar a la capital de España. Viviendo entonces un trascendental episodio de su biografía. Iniciado por impulso soberano y poco más o menos de la manera siguiente.

### **El aseado Madrid de Carlos III**

Pertrechado de la experiencia de veintidos años de buen gobierno en el reino de Nápoles, y asesorado por el equipo de expertos que se trajo de aquella nación, el rey don Carlos puso en práctica su política regeneracionista de inmediato, plasmándola en su villa natal y capital de sus reinos. Gozando de una reputación por el exterior caracterizada por un aire pavorosamente provinciano y desaseado, como en aquel mismo año de 1760 le tocó comprobar al olfato del gramático turinés, Giuseppe Baretti, tan pronto llegó a Madrid, procedente de Londres, vía Lisboa. Consta en su relato viajero el malestar sufrido «al sentir el horrible hedor y fétidos vapores exhalados por los montones de basura desperdigados por todas partes». Con la consecuencia de infundirlas, a él y al distinguido «gentleman» que le acompañaba, unos permanentes dolores de cabeza de intensidad suficiente para reducir a siete días, el mes que pensaban permanecer en Madrid, y «jurando al abandonarlo no regresar hasta ver si triunfaba el rey en la empresa de limpiar la ciudad que le había sido atribuida»<sup>13</sup>. Y el rey triunfó y de modo rotundo. Al llevar a buen término, y en un plazo notable por lo breve, su empresa, a través de una actuación municipal cuyos inicios detalla complacido, y en términos más churriguerescos que neoclásicos, don Antonio Ponz:

«Lo primero fue superar una dificultad reputada casi por invencible en los reinados anteriores, cual era la de limpiar este crecido pueblo de la antigua y afrentosa inmundicia de sus calles. El purgar los establos de Augias fue una de las decantadas empresas de Hércules; pero si se compara aquella narración fabulosa con el hecho verdadero de limpiar a Madrid, se conocerá cuanto mayor y más digna empresa de un monarca soberano fue ésta. Al mismo tiempo que se estaba efectuando la limpia de Madrid mandó que se enlosaran todas las calles de uno y otro lado»<sup>14</sup>.

Responsabilizando a palacios nobiliarios y conventos, del cumplimiento de la orden de embaldosar el exterior de los edificios, y de dotar de salida a las aguas domésticas, conectando los desagües a una red de alcantarillado construida a marchas forzadas. Obras ultimadas con gran efectividad. Recoge su eficacia un párrafo de la carta dirigida en la Navidad de 1764 por Caron de Beaumarchais, al duque de la Vallière, encontrándose el autor de «El Barbero de Sevilla», en la capital de España, no por motivos turísticos sino para impedir se casara su hermana con el escritor canario Clavijo. Reza así un párrafo de la carta de Beaumarchais:

«Desde que la obstinación del príncipe reinante en limpiar la ciudad de Madrid, ha vencido la obstinación de los españoles en seguir rodeados de basura, esta ciudad es una de las más limpias que he visto, bien trazada, con numerosas plazas y fuentes públicas, en verdad más útiles al pueblo que gratas al hombre de gusto».

La extensión de aquel ciclo de reformas, de la calle a las costumbres del pueblo, un cambio de rumbo de obvia inspiración extranjera, provocó en Marzo de 1766 un violento levantamiento popular, y

<sup>13</sup> Joseph Baretti. «A Journey from London to Genoa» (Londres, 1770).

<sup>14</sup> A. Ponz. «Viage de España» Tomo VI. Prólogo (Madrid, 1776).

armado, llamado el motín de Esquilache, promovido contra la aplicación de un bando puesto a real firma por el poderoso ministro napolitano. Un bando que trataba de erradicar de los «tapados» y «tapadas» madrileños, el hábito castizo y anacrónico de andar por las calles embozadas en capa y mantilla, al estilo de las viejas comedias de capa y espada del siglo anterior, no pocas veces portando los majos armas blancas y de fuego bajo los pliegues de la capa que les envolvía hasta los talones, oculto el rostro por un chapeo de anchísimas alas.

Estalló una revuelta fenomenal y de consecuencias imprevisibles. Para aplacarla no tuvo el rey más remedio que revocar de modo público, en un balcón del palacio real, aquel bando que imponía a los madrileños el uso de la capa corta y el sombrerete de tres picos, con la repercusión de abandonar la Corte, a uña de caballo, los ministros Grimaldi y Esquilache. Sustituídos por el aragonés Aranda y un equipo gobernante español, tan interesado o más que sus antecesores en modernizar España.

De todas formas, ni siquiera eliminado el grueso de la porquería callejera consiguió impresionar en demasía al visitante extranjero el aspecto general de la capital del imperio español. Sin llenar el Madrid de 1776 las apetencias del exigente paladar del caballero Henry Swinburne, «después de conocer los más notables edificios de la ciudad»:

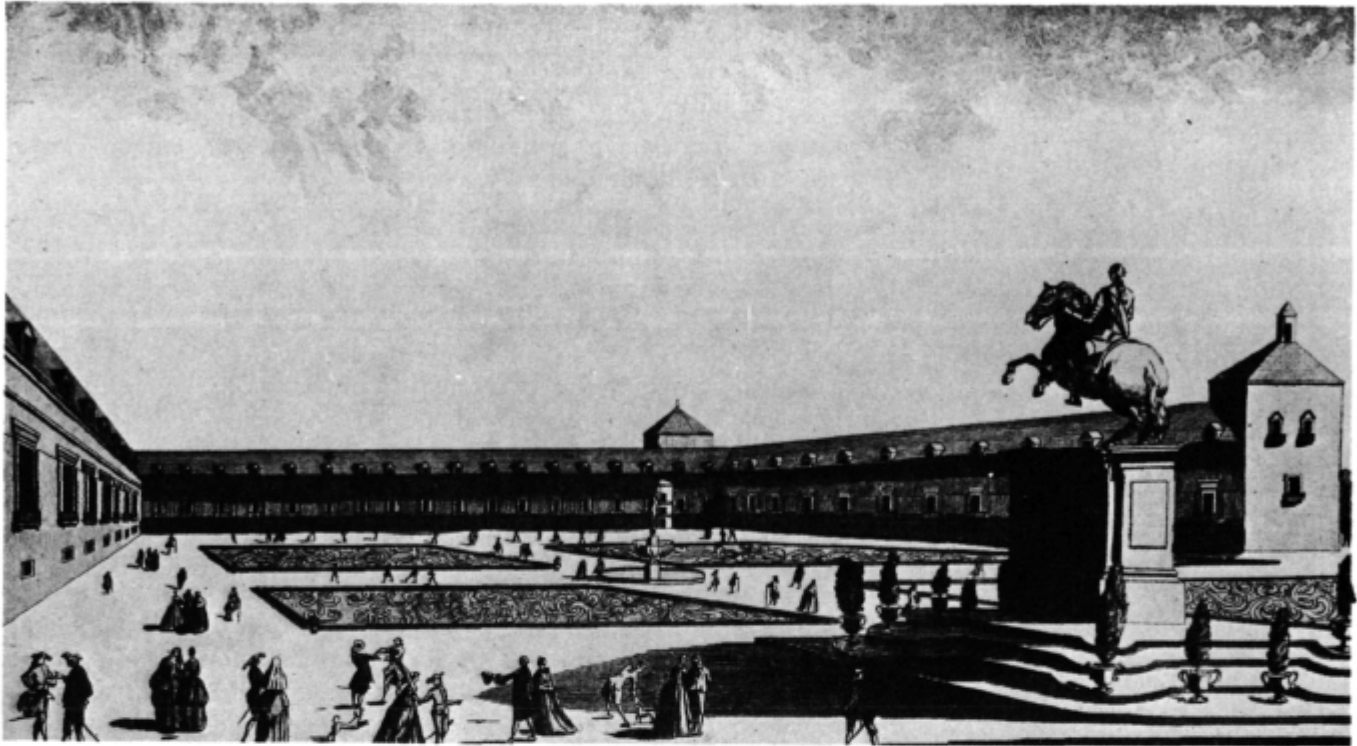
«Exceptuando los palacios reales, hay pocos edificios merecedores de atención, y no creo haya en Europa una capital que tenga tan poco que enseñar como Madrid».

Hubo pocas euforias visitantes en este sentido. Las impidió el hecho de andar el censo de Madrid, durante el reinado de su gran modernizador, en torno a los 160.000 habitantes. Bien por debajo de los de las otras capitales europeas. Una de las razones inductoras a curarse don Antonio Ponz en salud, advirtiendo en su utilísima guía:

«El que reflexione que de dos siglos a esta parte Madrid ha sido centro de una de las mayores monarquías, extrañará no se hallen en su recinto tantos objetos de particular atención como en algunas cortes de principios mucho menos poderosos».

De los existentes objetos dignos de particular atención, monumento cumbre, sin posible rivalidad, el Palacio Real, o Palacio Nuevo como lo denominó el común, absolutamente italo-francés, creación del piemontés Sachetti sobre un proyecto del siciliano Juvara. Habitado por vez primera por el rey viudo, y su real familia, el 1 de Diciembre de 1764, una vez terminado el opulento Salón del Trono, decorado su techo por un soberbio fresco alegórico exaltando la grandeza de la monarquía española, obra del mejor fresquista de la época, el veneciano Tiépolo, fallecido en Madrid como Bocherini y Juvara.

Pese a no realzar durante el resto del siglo, la fachada del palacio la más tarde abierta plaza de Oriente, ni determinaran la plaza de la Armería el par de airoas arquerías paralelas que vendrían después, el edificio fascinó a la mayoría de los extranjeros, quienes no parecieron tropezar con serias trabas para visitar su fastuoso interior, y en él, la riquísima colección de pinturas, entre las que ante la indiferen-



*Vista parcial del Palacio del Buen Retiro con estatua ecuestre de Felipe IV, hoy en la plaza de Oriente.*

cia de la mayoría de los visitantes, menos Townsend, reinaba de modo absoluto el egregio Velázquez. Raramente es mencionada la Armería, probablemente todavía sin reorganizar.

A partir de 1776, es fácil detectar mayor precisión en las descripciones de casi todos los extranjeros, sin duda atribuible a la publicación, aquel año, de los tomos V y VI del «Viage de España», del abate Ponz, constitutivos de una excelente guía turística de Madrid, en la que figura cumplidamente descrito, otro edificio asiduamente visitado por extranjeros: El Real Sitio del Buen Retiro, ahora desierto y en creciente decadencia. Conservaba su teatro y en dos de sus patios otras dos grandes esculturas, particularidades destacadas en el «Tableau» del barón de Bourgoing:

«Ninguna residencia real tuvo nunca tan poco aspecto de palacio que el Buen Retiro, informe conjunto de edificios sin majestad, sitos en un jardín desaliñado y falto de agua que sirve actualmente de paseo público. El teatro del Retiro se conserva perfectamente, desvanecidas las funciones hoy la sala está desierta y los decorados duermen bajo el polvo. Hay por el palacio algunas estatuas dignas de la admiración de los curiosos. Una de Carlos V, pisoteando a un monstruo que parece simbolizar a la herejía y una estatua ecuestre de Felipe IV, realizada por Pedro Tacca, hábil escultor florentino. El palacio también contenía numerosos cuadros de precio, pero los mejores han pasado al Palacio Nuevo».

En la parte trasera del palacio se extiende un frondoso parque (el del Retiro), indicando Ponz que las puertas de acceso a los jardines, «están francas a toda persona que en traje decente, quisiere ir a pasearse en ellos». En una zona retirada del parque se elevó una de las grandes realizaciones de Carlos III, la «Real Fábrica de Porcelanas del Buen Retiro», o «La China», como en corto y por derecho la denominó el pueblo de Madrid. Una costosísima industria de lujo, insta-

## RÉSUMÉ

C'est évident qu'il n'y avait pas en Espagne des conditions d'infrastructure appropriées pour donner accueil à un tourisme raffiné —au Tourisme du XVIII<sup>ème</sup> siècle— plus incliné à se faire emporter par les stimules esthétiques du Néo-classicisme régnant à l'époque.

Si l'on ajoute à tout cela la mauvaise image que notre encore inquisitorial pays avait, et qui donna lieu à l'apparition en Europe de plusieurs livres de voyages d'une certaine diffusion, desquels l'Espagne s'en tirait mal, et qu'à un moment donné des hommes si influents que Montesquieu ou Voltaire jetèrent plus d'huile sur le feu de l'hispanophobie, on pourra comprendre cet isolationnisme touristique.

C'est à partir de 1760, sous Charles III, que l'on commence à assister au réveil du tourisme espagnol. L'amélioration des services de postes, routes et hébergements, ainsi que les arrangements de quelques villes considérées jusqu'à ce moment là infectes et impraticables, comme par exemple Madrid, contribuèrent en grande mesure à que l'Espagne fût incluse dans les plus importants itinéraires de voyage.

lada en un magnífico edificio, sede de los artesanos y operarios que se trajo el rey de la fábrica que creó en Capodimonte. La fábrica madrileña no se visitaba bajo ningún concepto. Como precisa Bourgoing, «su entrada está absolutamente prohibida a los visitantes, tal vez para perfeccionar sus productos en el aislamiento, antes de mostrarlos a la curiosidad pública».

Nada sorprendente la casi nula atención prestada por los turistas al impresionante conjunto de edificios religiosos de la capital. Más de sesenta y seis conventos figuran descritos en el «Compendio Histórico de la Grandeza de la coronada villa de Madrid» (1786), una guía con pretensiones turísticas, sustancialmente plagiada de la obra de don Antonio Ponz, sin mencionar templo o convento alguno de especial interés por su arquitectura o contenido.

Cobra cierta relevancia de resultados de la expulsión de los jesuitas (1767), la iglesia del Colegio Imperial, en la calle de Toledo, luego de San Isidro el Real, templo, según el criterio del abate Ponz, «por su tamaño, buena proporción y bella cúpula, el mejor que ahora hay en Madrid, sin embargo de lo infinito que le afea la inmensidad de talla dorada que le pegaron en tiempo los jesuitas». Templo que redobló su interés al colocar en su altar mayor, y en una riquísima urna, el cuerpo incorrupto de San Isidro Labrador, trasladado desde la capilla real de San Andrés, y la reliquia de su esposa, Santa María de la Cabeza.

Museos nos los hubo en aquel Madrid. Únicamente, y desde 1776, hubo uno muy sui generis, en la calle de Alcalá, en la sede de la Academia, El «Real Gabinete de Historia Natural», creado al regalar al rey, su propietario, don Pedro Francisco Dávila, un rico indiano residente en París, sus colecciones de minerales, piedras preciosas, fósiles, aves, peces y ofidios disecados, muebles e indumentos de los indios americanos. Sin otra condición que Su Majestad nombrase al donante director perpetuo del Gabinete, gabinete, según Townsend, «accesible a todo el mundo, sin necesidad de adquirir billete; en las horas señaladas toda persona decentemente vestida puede pasear por todas las salas y examinar cuanto le plazca mientras se hallen abiertas sus puertas».

Se supo que el palacio de Liria, de los duques de Alba, albergaba una de las grandes colecciones artísticas de Europa, con la Venus del Espejo, de Velázquez, entre otras preseas, pero a diferencia de las grandes colecciones artísticas, y por sospechas que surgen por sí solas, el palacio no consta en ninguna relación viajera del tiempo. Ni tampoco el interior del suntuoso palacio que en 1782 se construyó el duque de Alba, en el altillo de Buenavista de la calle de Alcalá.

Diversiones no faltan para los extranjeros. Cuando las hubo, contaron con las corridas de toros, raramente en la plaza Mayor, y por lo general, extramuros, en la plaza de toros de madera existente junto a la puerta de Alcalá. Bastante frecuentados los bailes públicos nocturnos, de máscaras a veces, al estilo veneciano. Organizados en los mejores teatros de la capital, prohibida la entrada a mujeres solas, y no así a los señores de non. Se celebraron en el teatro de los Caños del Peral, construido en 1738 primordialmente para representaciones de ópera italiana, en el teatro del Príncipe, reformado en 1767 por



*Madrid del.*

*Benard sculp.*

VISTA del PALACIO de MADRID de las orillas del MANZANARES.

Del «Voyage pittoresque et historique de l'Espagne». Alexandre de Laborde. Paris (1806-1820).

orden del conde de Aranda, justamente para poder programar bailes en el patio de butacas y también en el teatro de la Cruz.

Dos asistentes a aquel tipo de diversión los italianos Baretti y Casanova. Narra el primero lo bien que se lo pasó en 1766, en los bailes del teatro del Príncipe, recordando cierta noche en la que «se vió a más de seiscientas personas, bailando al mismo tiempo el «fandango», no siendo posible dar una idea de tan embriagadora diversión». La da, y muy gráfica en 1767, el famoso Casanova, alias, caballero de Saingalt, una vez absorbidas las lecciones impartidas por «un profesor de fandango», practicada por Casanova en el teatro de los Caños del Peral:

«Creí poseer una idea de este baile, por haberlo visto ejecutar en Italia y en Francia, pero no eran más que pálidas copias de un modelo no fácil de ser reproducido por otra parte. El «fandango» bailado hacia el final del baile me arrojó en un verdadero delirio. Cada caballero bailaba frente por frente a su pareja, acompañando sus movimientos con el crepitar de las castañuelas. Al principio los gestos del bailarín anuncian sus deseos, los de la pareja el consentimiento. Se anima luego el bailarín tornándose lúbrico, cayendo la bailarina en una dulce languidez, y después en éxtasis hasta que la fatiga los arranca a uno de los brazos del otro. Espectadores y espectadoras toman tan extremado interés en ese baile, y con tanto ardor, que de no estar la sala tan iluminada, creo que traducirían el «fandango» en los palcos».

Aminorado considerablemente el presupuesto municipal de gastos



VISTA del PASEO del PRADO de MADRID

Del «Voyage pittoresque et historique de l'Espagne». Alexandre de Laborde. París (1806-1820).

suntuarios, no requeridos por el estilo de una Corte más bien austera, el Ayuntamiento pudo dedicar más recursos al embellecimiento de la población. Pudiendo desde 1775 recibir a los viajeros procedentes de Irún y Galicia, por la carretera de Castilla, con la Puerta de San Vicente (hace mucho desaparecida), y a los llegados de Barcelona, por la carretera de Aragón, y desde 1778, con la magnífica Puerta de Alcalá, proyectadas ambas por el teniente general palentino don Francisco Sabatini.

El famoso paseo del Prado se monumentaliza mitológicamente con resabios escultóricos evocadores del paganismo romano. Muy en primer lugar, y en su cabecera, con la fuente de la Cibeles, obra de Robert Michel, seguida por la de Neptuno, del toledano Juan Pascual de Mena, y entre las dos la de Apolo, de Manuel Alvarez, construyéndose más tarde el hermoso edificio en puro neoclásico destinado a Museo de Ciencias Naturales, por Juan de Villanueva. Un arquitecto madrileño formado en Roma, responsable asimismo del Jardín Botánico, inaugurado en 1781, «para salud y deleite de los ciudadanos». He aquí el modo con que lo vió en fecha no del todo determinada el diplomático barón de Bourgoing:

«Anteriormente, la oscuridad, la misma desigualdad del terreno, todo favorecía las intrigas a la vez que acrecentaba los peligros. Carlos III lo



allanó y puso faroles y árboles en sus avenidas, ordenando que lo regaran y adornaran con estatuas y fuentes, algunas, como la de la Cibeles por ejemplo, son de bastante buen estilo. Todo ello lo han convertido en un espléndido paseo que se puede frecuentar con agrado y seguridad en cualquier tiempo. A pie o en coche, todos los ciudadanos acuden al Prado para reunirse y respirar un aire refrescado por los surtidores de las fuentes y perfumado por el aroma de las flores. La concurrencia es a veces inconcebible y he visto desfilar allí, con el mayor orden, cuatrocientas o quinientas carrozas, entre una muchedumbre de paseantes».

Sin embargo, el señor barón detecta en el ambiente del mejor paseo de Madrid ciertas notas típicamente españolas:

«En lugar del vistoso conjunto que presenta en otros lugares públicos de Europa, la variedad de vestidos y sombreros, en el Prado sólo se ven mujeres uniformemente vestidas, cubiertas con grandes velos blancos o negros, que disfrazan su rostro y su figura, y hombres envueltos en grandes capas, generalmente de color oscuro; por lo que el Prado, con ser tan lucido, parece la representación absoluta de la gravedad castellana. Impresión acentuada todas las noches, cuando al primer toque del Angelus, los paseantes, sin excepción alguna, se detienen de repente, se descubren, como paralizados por una mano invisible, interrumpen las discusiones más animadas, y las conversaciones más amorosas, para recogerse durante unos minutos. Terminadas las oraciones del Angelus, todos reanudan el paseo y las conversaciones interrumpidas. Bajo la cúpula celeste, todo un pueblo acaba de rendir unánime acatamiento al Creador».

De enorme trascendencia ulterior, para el desarrollo armónico de Madrid, que por decisión real se procediera a la prolongación del paseo del Prado, urbanizando y replantando árboles en el tramo desde la Cibeles a la Puerta de Recoletos (hoy plaza de Colón), dando así fundamento para el futuro paseo de la Castellana.

El prestigio adquirido por la nueva cara de la capital de España, es posible influyera a que en Diciembre de 1787 abandonara temporalmente su adorada Lisboa, William Beckford, un excéntrico multimillonario inglés, de gran experiencia viajera y por lo general de paladar difícil de satisfacer en materia de ciudades. No obstante, encontró francamente agradable a Madrid:

«El buen pavimentado de las calles, la altura de las casas y la alegre apariencia de muchas de las tiendas, rebasó con mucho mis expectativas. Sorpresa aun mayor al entrar por la calle de Alcalá, una noble calle mucho más ancha que cualquiera de las de Londres, adornada a ambos lados de magníficos palacios y de conventos. Se percibe a un extremo los árboles y las fuentes del Prado, y al otro las altas cúpulas de una serie de iglesias»<sup>15</sup>.

Por supuesto que se aloja en el mejor hotel de Madrid, «La Cruz de Malta», naturalmente, disfrutando desde un balcón la espléndida vista ofrecida por la gran calle madrileña:

«Después de cenar, pasé media hora observando la variedad de los carruajes que pasaban estruendosos. Gracias a la suave pendiente de la calle, y a la notable uniformidad con que está adoquinada, los coches pasaban a furiosa velocidad, la moda de Madrid, donde el conducir a riesgo de lisiar o romper el cráneo de las mulas, es seguir el ejemplo sentado por Su Majestad, el monarca más veloz de nuestro tiempo».

Sin decepcionarle en absoluto el interesante paseo disfrutado al atardecer por el vecino Prado de San Jerónimo:

«Mucho me impresionaron lo espacioso del paseo principal, la longitud de las avenidas y la grandiosidad de las fuentes. Aunque la noche era húmeda y sombría, había mucha gente paseándose y desfilaban en largas filas muchos carruajes. Los vestidos de las señoras, el corte de las libreas de los

## SUMMARY

Of course, it didn't exist in Spain suitable substructural conditions necessary for receiving a refined tourism —the tourism belonging to the Age of the Enlightenment— who liked much better following the aesthetic and neoclassical stimulus prevailing in that time.

If we also take into account the unfavourable image of our still inquisitorial country, which gave rise to the forthcoming of some and spreading travel books in Europe, where Spain didn't come off well, and the fact that men being so influent as Montesquieu or Voltaire added more fuel to the hispanophobia flames, we can understand this tourist isolationism.

Since 1760, under Charles III, the spanish tourist awakening is noticed. The relays, roads and lodgings improvement and the fact that some towns considered till now infected and impassable were tidied up, as for example Madrid, contributed in great measure to the spanish inclusion in the most important travel itineraries.

<sup>15</sup> William Beckford. «Italy, with sketches of Spain and Portugal» (Paris, 1834).

lacayos, los calzones de los cocheros y las pinturas de los coches eran tan perfectamente parisinos, que me pareció hallarme en los Boulevards, y busqué en vano aquellas macizas carrozas, rodeadas de pajes y escuderos, que aparecen en las novelas españolas. Ha tenido lugar un cambio radical y las costumbres nacionales casi han desaparecido del todo».

Unos años antes, y con innegable demora, se dotó Madrid con un servicio público de transporte, indispensable para el prestigio de toda capital con aspiraciones, al establecer un servicio de coches de punto, o de alquiler, iniciado con una parada de seis vehículos estacionados en la calle de los Negros, explotada por un tal don Simón González, causa de bautizar el pueblo a sus vehículos con el nombre de «simones».

De pasar del sector de transporte al alojativo, se observa a la hotelería madrileña alcanzar en el último tercio del XVIII entidad suficiente para poder hablarse, y con toda seriedad, de una industria hotelera local, con la salvedad de que, al igual que en Barcelona, instalada casi en exclusiva la de más calidad por profesionales italianos.

En 1760 el viajero Baretti, informa hospedarse en «La Locanda del Príncipe», regida por Zilio «un veneciano», año en el que el veronés Giuseppe Barbazone, un veronés, obtuvo licencia para establecer en la Carrera de San Jerónimo, «La Fontana de Oro», el mejor café madrileño, con una fonda del mismo nombre en los pisos altos del establecimiento, hasta instalarse en el mejor tramo de la calle de Alcalá, la mejor de todas: la fonda de «La Cruz de Malta», propiedad del signore Gippini, poseedor luego de algún que otro establecimiento del ramo en otras capitales españolas.

Se trata del alojamiento utilizado por Beckford y por la mayoría de los visitantes extranjeros de Madrid, entre ellos, y en 1773, el sibarítico y adinerado Richard Twiss, desplazándose por España muy a lo «grand tourist». El joven inglés califica a su alojamiento como «una posada dirigida por italianos, de manera tan refinada, en cuanto a alcobas y servicios, como cualquier fonda de Inglaterra».

Más patrocinado por clientela española la célebre «Fonda de San Sebastián», en la plaza del Angel y vecina a la parroquia del Santo, también propiedad del signore Gippini. Establecimiento famoso por servir de sede a una tertulia literaria, frecuentada por Cadalso, los Iriarte, los Moratines y alguna vez también por don Francisco de Goya.

## ZUSAMMENFASSUNG

Selbstverstaendlich gab es seinerzeit keine geeigneten Bedingungen einer Infra-Struktur in Spanien, um den ausgewaehlten Tourismus des 18. Jahrhunderts zu empfangen, welcher mehr dazu neigte, sich durch den Neo-Klassizismus beeindrucken zu lassen, welcher damals die Mode war.

Wenn man diesem noch den schlechten Eindruck hinzufuegt, den damals unser immer noch inquisitorisches Land hatte, was in Europa das Erscheinen einiger Reisebuecher mit einer gewissen Verbreitung hervorrief, in denen Spanien nicht gerade gut abschnitt, und einflussreiche Maenner, wie Montersquieu oder Voltaire diesen Eindruck noch unterstuetzten, so kann man die touristische Isolierung Spaniens gut verstehen.

Spanien bedginnt dem Tourismus gegenueber zu erwachen bei der Kroenung von Carlos III, das heisst ab 1760. Die Verbesserung der Dienstleistungen in den Herbergen, im Strassenbau sowie in einigen Staedten, welche bis dahin als infiziert betrachtet wurden und daher nicht besucht werden durften, wie z.B. Madrid, trugen schliesslich in grossem Ausmass dazu bei, dass auch Spanien nach und nach in die groeseen Reise-Routen eingeschlossen wurde.