

ALBORES DEL TURISMO MODERNO

(1850-1870)

I

Por Luis LAVAURO*

En cierta ocasión, y hablando de transportes, recordaba el sociólogo Pierre Braun: «Hasta la invención de la máquina de vapor, nuestro mundo, y con muy pocas excepciones, ha ido viviendo de conquistas neolíticas». La exactitud del juicio tiene la virtud de quintaesenciar en una sola frase la premiosa dinámica de todo el pretérito del turismo. Su meollo, como aquel que dice. Del mismo modo con que instalando la aseveración en el año meridiano y liminar de 1850, sirve para reducir la problemática de su futuro a una ecuación de primer grado. A saber: velocidad barata igual a turismo moderno.

Modernización del turismo.

La fórmula propuesta encaja a la perfección con el criterio emitido por quien durante largos años rigió, desde puestos decisorios, el ferrocarril y el turismo británico:

* Escritor.

«El turismo moderno es una invención de los ferrocarriles, y en el período de 1840 a 1860 es cuando los viajeros, dentro y fuera de las fronteras nacionales, alcanzan notable volumen» (1).

Para generalizar la parcial insularidad del dictamen, apuntemos que la notabilidad de volúmenes viajeros observada por Mr. Lickorish pudiera no ser ajena a incrementos demográficos, como el que, excluida la depauperada Irlanda, drenada por la emigración, duplicó la población de la Gran Bretaña durante los cuarenta años que corren de 1821 a 1861, así como del hecho de que 1840 a 1860 los ferrocarriles ingleses brincaron su recorrido de 1.800 a 10.400 millas, sumando más de la mitad del total viario servido por los trenes del continente europeo.

Sometida a ambos correctores, y dentro de su esquematismo, la cronología de Mr.

1) L. J. Lickorish. «Transport and Tourism».

Lickorish preserva asideros de suficiente firmeza para zanjar, sin quebranto para nadie, la batallona polémica entablada para fechar propiamente los inicios históricos del turismo, tal como está planteada, cuestión aleatoria y bizantina como lo son cuantas atañen a la periodización, en torno a un adjetivo, de un fenómeno de dimensiones variables pero continuo y sin fisuras. No cabe duda, pues, que si el bando más cicatero aceptara el calificativo de **moderno** para delimitar los confines de su postura, dejando el resto del campo a la libre disposición de más amplios criterios que estudian el proceso histórico del turismo sin sustantivar lo adjetivo, gran parte de la discrepancia se evaporaría al ensalmo de la palabra clave. Se produciría en aras de lo moderno una conciliación similar a la que en biología permite al género instalarse en paz y armonía dentro del marco de la especie común. Un pacto o convenio entre analistas, que al turista del ayer exoneraría de toda responsabilidad en tema en el que de modo activo no tuvo arte ni parte. La tardanza en inventarse los dispositivos, que al trasladarle por el mundo a bajo coste, con diligencia y confort, demoraron más de la cuenta la manifestación multitudinaria y ubicua del turismo.

Las Exposiciones Universales.

En lo que, en cambio, no se registra entre tratadistas discrepancia audible es en considerar a toda masificación turística en el pasado como atributo distintivo de la modernidad del fenómeno, cuando no de evidencia de su primera manifestación.

Ahora bien. Aceptar como bueno planteamiento tal, comporta extenderlo a sus obligadas consecuencias. En este caso, retrotraer el «debut» del turismo moderno hasta 1851, haciéndolo coincidir con la inauguración aquel año de la «Great Exhibition» de Londres, primera del gran ciclo de los jubileos laicos y progresistas de la era del vapor y de la electricidad, dado que la Gran Exposición londinense aporta numerosos viajeros de sobranse obesidad para que su celebración respalde un reajuste

de fechas para la periodización histórica del turismo sobre bases de garantizada solidez.

Durante los seis meses que la Exposición permaneció abierta en el Hyde Park, más de seis millones de personas escrupulosamente computadas penetraron, billete de entrada en mano, en el descomunal invernadero de hierro y cristal que la albergó. Tirando por lo bajo, no menos de un cinco por ciento procedentes de países extranjeros. De asignar a cada visitante foráneo un promedio de tres visitas a la Exposición, queda un remanente de unos cien mil turistas en medio año, cantidad respetable por derecho propio y anuncio prometedor de cuantías viajeras más abultadas todavía en cuanto en el futuro se repitieron certámenes de aquella especie.

En efecto, registráronse éstas en la margen francesa del Canal tan pronto como el Segundo Imperio, en 1855, y en plena guerra de Crimea, se apresuró a imitar el ejemplo, celebrando en París la primera «Exposition Universelle», y otra mayor aún en 1867, visitada por dieciséis millones de personas; más del doble de la precedente. Números, a los que por mucho que se les recorten flecos domésticos, preservan suficiente grandeza para denotar las posibilidades que las metrópolis del período poseían para atraer y alojar muchedumbres turísticas de consideración.

Una revisión del metabolismo del turismo durante el espacio de tiempo que separa la primera Exposición Universal de la tercera, supone glosar las etapas recorridas por un fenómeno que con notable rapidez se disponía a ingresar en el período moderno de su Historia.

Preludio de las Agencias de Viajes.

Por la superficie de los estudios históricos sobre el turismo, y como para revelar su superficialidad, flota de modo implícito una nación discutible en extremo. La de que hasta fechas no muy distantes, y en el supuesto de reconocérseles existencia, los turistas, como tales, se bandearon

en sus recorridos un tanto a lo Robinson Crusoe, Juan Palomo o a la buena de Dios.

Un modo de interpretar un pasado bastante próximo a nosotros al que en principio, y para empezar, se opone lo inimaginable de que una función largamente ejercida, de modo colectivo y con dinero de por medio, se abstenga de ir creándose los órganos indispensables a su desarrollo.

Vistas las cosas sin los absolutismos que imponen las disciplinas de reciente creación, lo cierto es que distaron mucho de moverse tan desamparados y desasistidos los turistas de principios y mediados del XIX. Los menos desprovistos de posibles, contaron con la asistencia de determinados organismos, cuyo mecanismo receptor desvela en parte una guía del período, al especificar la gama de útiles servicios que al visitante extranjero de Roma le prestaban en 1853 las instituciones que manipulaban el dinero que precisaba para costearse un viaje, cifras sin actualizar en contra, muchísimo más costoso entonces que en tiempos modernos. La guía establece con energía y firmeza un principio general en favor del turista sin relumbrón:

«Los extranjeros, de no ser de muy elevado rango o muy particularmente recomendados, encontrarán en los bancos más cortesía y asistencia que en ningún otro lugar. Los bancos ingleses y americanos se esmeran en proporcionar a sus clientes alojamientos, pasaportes, etc., facilitándoles cuanta información precisen. También se encargan de enviar a Inglaterra y a los Estados Unidos todos los paquetes y objetos de arte que deseen» (1).

Aquellos servicios extra-bancarios, que a los turistas ingleses del romántico, y no diremos que sin interés, les prestó la banca Torlonia, podían en 1853 procurarles, y de poder a poder, su competidora la Freeborn, en la Via Condotti, cuyo propietario daba la casualidad de ser el Cónsul inglés en la ciudad papal. Óptima circunstancia, si no para merecer, para recibir al menos el elogio que la guía inglesa le dedica:

«Extremadamente servicial en la obtención de toda clase de ayudas y protección para sus com-

patriotas, así como para conseguirles permisos para la visita de establecimientos públicos, galerías, etcétera».

Las mismas atenciones y servicios, que según el mismo texto prestaba a los turistas americanos la banca «Packenham and Hoocker», en la Piazza d'Espagna, proveyéndoles además de guías, pero no de las de bolsillo, sino de la especie «cicerone», según la guía Murray, «un mal necesario en Roma».

Los turistas ingleses siguieron contando en París con los servicios extra-libreros de la librería Galignani's, abierta en 1814 y editora del «Galignani's Messenger»; «the exile's best friend», como en «La Feria de las Vanidades», califica al difundido periódico, Thackeray, su colaborador ocasional. En 1856, y siguiendo el desplazamiento hacia las Tullerías del núcleo de los hoteles parisinos, la Galignani se traslada de la calle Vivienne, centro hotelero del París romántico, al 224 de la calle de Rivoli, donde aún continua como una librería de tantas.

Estos «modus operanda», rudimentarios pero eficaces, quedan relegados a segundo plano al abrirse en el angosto campo empresarial turístico un nicho las primeras Agencias de Viajes. Como es norma en el arraigo de toda nueva rama comercial aparecieron en momento oportuno y un tanto a remolque de los acontecimientos. Cuando la celeridad impresa al viaje por Europa, por ferrocarriles y vapores, liberaban al gran turismo del encuadre del «Grand Tour».

Desde el punto de vista técnico curiosísima situación, pues, se produce al serle por fin factible al turista visitar aislado y a su libre arbitrio países y comarcas en viajes de corta duración. En el preciso momento en que los residuos del «Grand Tour» fenecían de muerte natural, inician sus operaciones unas empresas, familiares y de nueva planta, cuyo negocio, desde el punto de vista itinerario, consistía en la explotación de «Grand Tours» en miniatura.

No hay contradicción alguna por diferenciar a los nuevos «tours» de los antiguos, auténticos y con mayúscula, varias novedades. El tratarse de «tours» colectivos, en

1) «Murray's Handbook for Travellers in Rome and its environs». (3.ª ed. 1853.)

movimiento acelerado y a precios de ganga. Los tres sustentáculos de las empresas rehacen una insostenible noción. La que asegura que las primeras Agencias de Viajes crearon el viaje turístico propiamente dicho.

Esta tesis continúa sin reconciliarse consigo misma. Asegurar que el turismo del pasado fue actividad social reservada en exclusiva a los muy acaudalados, desvirtúa por completo la función ejercida por la máxima personificación de esta fase del turismo, ciertamente decisiva. Olvida que Thomas Cook inició su carrera y fortuna dedicándose a la explotación de una clientela de vasta amplitud numérica, pero económicamente poco desarrollada.

Como sucede en la representación gráfica de un sistema planetario, la meteórica carrera de la más famosa Agencia de cuantas en el mundo han sido, eclipsa el papel desempeñado por otras de su misma especie. Únicamente en gracia a la claridad y a la síntesis se esbozarán las líneas maestras de esta etapa de la biografía del turismo, en paralelismo estrecho en la Agencia Cook, que, como una locomotora, y partiendo de una estación privilegiada, la Inglaterra industrializada y colonial de mediados del XIX, se deslizó hacia sus altos destinos firmemente apoyada sobre dos sólidos carriles; el de los trenes y el de las grandes Exposiciones Universales.

Los años de aprendizaje de Mr. Cook.

Los orígenes de la Agencia Cook han sufrido un proceso mitificador a manos de los tratadistas turísticos. Ajustar a la realidad esta leyenda dorada, tiene la ventaja de rectificar una de las mayores tergiversaciones que en una fase clave taran el planteamiento correcto de una Historia del Turismo.

La primera medida correctora exige extraer, tanto a Mr. Cook como a su Agencia de la época romántica domiciliándolos en el período posterior, coincidente con la expansión ferroviaria por el continente europeo, diligencia que sin detrimento de la realidad de los hechos, invalidará las ínfulas natalicias adscritas al año 1841.

A nada que se reflexione se convendrá en la carencia de significado turístico especial el alquiler circunstancial de aquel trén en el que el fletador y sus correligionarios se desplazaron a precios reducidos desde una oscura población del centro de Inglaterra a otra más oscura todavía, situada a diecisiete kilómetros de distancia, con el objeto de asistir a un «meeting» antialcohólico.

Como sin reserva alguna, admiten dos biografías de Thomas Cook, redactadas con panegírica intención (1), no pocas personas se adelantaron al célebre biografiado, fletando trenes enteros para realizar excursiones colectivas y a muy superiores distancias. Alguna tan sorprendente como el trén alquilado en 1838 por centenares de amigos y allegados de un asesinado, para, sin necesidad de apearse de sus vagones, presenciar en el pueblo de Bodmin la ejecución de los dos homicidas, espectáculo público en Inglaterra, que disfrutó de gran hinchada entre los más populares estamentos de la ciudadanía británica.

Viaje, por macabro, de índole menos turística que la corta expedición de Mr. Cook y sus amigos, pero, y apurando las cosas, ni en distancia ni en número de participantes, comparables en turisticidad, con las excursiones que con carácter regular venían operando algunas compañías de «steamboats» fluviales, trasladando curiosos por el Támesis, desde Londres a Windsor.

Rematada su minúscula excursión, su organizador prosiguió empeñado en mantener a flote su pequeña imprenta de Leicester sacrificando sus ocios en aras de cruzadas personales contra el consumo del tabaco y del alcohol, su verdadera vocación hasta el fin de su vida. Varias circunstancias fortuitas motivaron el ingreso de Mr. Cook en el negocio que le haría rico y famoso. La Ley de 1844, por ejemplo, que obligó a las compañías ferroviarias a operar sus trenes a precios políticos, por no decir ruinosos, al fijar como tope tarifal el

1) John Pudney. «The Thomas Cook Story». (Taufnitz. Stuttgart, 1953) y Edward Swinglehurst. «The Romantic Journey. The story of Thomas Cook and Victorian travel». (1974).

de un penique por milla. Para que los trenes rindieran beneficios había que vender sus plazas fuera como fuera. El tedio puritano e inmovilista del domingo inglés presentaba oportunidades para dinamizarlo un poco sin escandalizar demasiado al clero anglicano. Una de las ferroviarias acordó abordar al «week end» por su ladera positiva, recurriendo al ardor proselitista de Mr. Cook.

Ya en faena, interesante refuerzo para el buen logro de sus afanes, recibió Mr. Cook de otra Ley instituyendo, en 1850, la llamada fuera de Inglaterra, «semana inglesa», dictada en favor de un proletariado industrial y dickensiano, que se desafiaba trabajando diez y más horas diarias. Gracias a esta Ley, que a las dos de la tarde de cada sábado daba por concluida la jornada laboral, y a las dotes persuasivas de Mr. Cook, el viaje de placer devino lujo al alcance de multitud de empleados y obreros de la región por la que el apóstol de la ley seca y de la honesta excursión económica y dominical pluriempleaba su prodigiosa actividad. Con sólo administrarse, y mantenerse a salva distancia de tabernas y garitos, Mr. Cook situaba dentro de las posibilidades de los sobrios, la de contemplar cosas como el mar, para no pocos por vez primera en su vida, y despertarse en la habitación de una pensión playera, fuera de temporada, para en el atardecer del domingo reembarcar en el tren que reintegraba al excursionista a la opaca mediocidad de su residencia habitual.

La forja de un Agente.

Evaluados desde puntos de vista turísticos de rigor mínimo, se precisa reconocer que los interesantes tanteos de Mr. Cook no cristalizaron en nada sustantivo turísticamente digno de reseña, hasta que una fecha, neta y tajante, marcó su ingreso en el negocio de Agente de viajes, casi en toda la extensión de la palabra. El tránsito de la fase de ensayo a la de plena culminación se produjo en 1851, cuando al filo de la Gran Exposición de Londres, las compañías ferroviarias del centro de Inglaterra pusieron a su disposición los medios, léase

billeteaje, para que durante los seis meses que duró el certamen, visitaran por su mediación, a precios módicos, 165.000 residentes en los núcleos fabriles, por los que Mr Cook desarrollaba sus polifacéticas actividades.

El cuadro quedaría más completo de saberse el número de franceses que visitaron la Gran Exposición por mediación de monsieur De Virgile, propietario de «meublés», en la rue Vivienne, de París. En un anuncio a toda plana en la «Guide-Chaix a Londres pour l'Exposition de 1851» (pág. 338), M. de Virgile ofrecía una semana en Londres por 300 francos, comprendiendo viaje de ida y vuelta en primera clase ferroviaria, vapor, alojamiento en Chelsea (a once minutos de la exposición), comida, entrada a monumentos, coches, intérpretes «et le service», también inclusive.

De todas formas, una nimiedad comparada con el número de clientes de Mr. Cook, para quien la rotundidad de su éxito hizo de acicate para apuntar a logros mayores. Cuatro años más tarde intentó repetir su triunfo sobre suelo francés, seleccionando como blanco la Exposición Universal de París de 1855. Esta vez no hubo suerte ni mucho menos fortuna al faltarle cooperación doméstica para la obtención de billeteaje de los ferrocarriles franceses. El desinterés de los ferrocarriles británicos en proporcionar clientela propia a la competencia extranjera abocó en que la primera salida de la isla de Thomas Cook quedará en simbólica. Al menos parcialmente, pues hubo excursionistas salidos de Leicester, que por propia cuenta y riesgo pasarán más allá del puerto de Calais, hasta donde se comprometió a llevarles su Agente.

Un año más tarde, en 1856, Cook amplía su empresa, hasta entonces estrictamente unipersonal, al incorporar a ella a su hijo John Mason Cook, un joven formado por las ferroviarias, en las que trabajó, y dotado de un sentido comercial no siempre patente en las iniciativas de su fogoso progenitor. Con su inapreciable ayuda, Thomas Cook organiza su primera salida a Europa propiamente dicha, por medio de su «Great Circular Tour of the Continent», impecablemente «circular», como todo «tour» que se respete, pero no tan «grand» como sue-

na, por componerlo cincuenta personas nada más, y no llevarles muy allá su itinerario, aunque bastante más lejos que el grupo conducido dos años antes por Henry Gaze, el competidor londinense de Cook, y en algunos aspectos su precursor, quien se limitó a enseñarles Bruselas y el campo de batalla de Waterloo.

El «tour» continental.

Aquel verano de 1856, los clientes de Mr. Cook vieron mucho más y asistidos por intérpretes, ya que Cook padre adoleció durante toda su viajera vida de una impermeabilidad típicamente victoriana, respecto a lenguas extranjeras. Una vez desembarcadas sus huestas en Amberes, y tras mostrarles Bruselas, y por supuesto, Waterloo, les embarcó en los vapores del Rin para que visitaran Colonia, Maguncia, Heidelberg (con Baden-Baden, de infame reputación para Mr. Cook), es decir, los lugares más llamativos, aledaños al gran río, para desde Estrasburgo, regresar por ferrocarril a París y reembarcar en El Havre, rumbo a Southampton, donde tomarían los trenes que les devolvieron a sus hogares respectivos.

Puntual cronista de la expedición, Miss Matilda, una señorita que en compañía de tres hermanas más, realizó el semi-histórico «tour». Al final de su personalísimo «Diario», Miss Matilda estampó una especie de comentario recapitulador, expresado en acentos británicos a más no poder y en fraseología de lo más pequeño-burguesa, que le confieren méritos para figurar, en la época de los manifiestos, como un sonoro manifiesto de emancipación turística femenina:

«Mr. Cook nos planeó la más deliciosa de las rutas —explicaba la señorita Matilde con ufanos remilgos—. Muchos de nuestros amigos nos consideraron demasiado independientes y osadas al abandonar las costas de nuestra querida Inglaterra, para lanzarnos por países extraños fuera de la égida de nuestra reina Vivtoria, pero puedo asegurar que no será este nuestro último 'tour'. Con un guía y guardián como Mr. Cook, pudimos aventurarnos a cualquier sitio, pues en ningún momento nadie del grupo dejó de sentirse perfectamente seguro. Por un viaje de dos semanas, guías, hote-

les, etc., incluidos, hemos gastado unas diez libras» (1).

Bonita gira por el extranjero, en verdad, y a precios increíblemente tentadores. Organizada en sincronía rigurosa con los principios rectores y abaratadores de la manufactura de productos en masa, en serie y en cadena, imperantes en los centros fabriles del Middelnd inglés, donde nacieron y se criaron los Cook.

Thomas Cook siguió promoviendo las excursiones por Inglaterra y Escocia, que le reportaron los beneficios económicos que no pudo extraer de su primer «tour» continental. En 1861 experimentó en el transporte masivo e internacional de pasajeros, interviniendo en la ejecución de un viaje de millar y medio de trabajadores y de dirigentes, asistentes a un congreso sindical en París, perfecto entrenamiento para el programa de excursiones por Suiza e Italia, que le hicieron famoso.

El año crucial de la Agencia Cook.

El único contratiempo sufrido en su expansión, el intento fallido de establecerse en 1866 en los Estados Unidos, del que en su momento se hablará. Lejos de abatirle el ánimo aquel fracaso, infundió en el irreductible organizador el deseo de resarcirse a lo grande en suelo europeo. La oportunidad de realizar su sueño de invadir continentes al frente de grupos excursionistas en cuantías jamás conocidas se la brindó en bandeja, y en 1867, la Gran Exposición de París.

Con diligencia asombrosa, en hombre frisando ya en la sesentena, Mr. Cook se lanzó a gestionar personalmente en París infinidad de cuestiones relacionadas con los desplazamientos de las muchedumbres que proyectaba movilizar. Por lo visto, no desconocían por Francia la naturaleza de los **cookites**, como muchos ingleses de casas bien, y los redactores del «Punch», apodaban con no muy buena intención a la peculiar clientela de Mr. Cook. Con su-

1) Citada en: «Edmund Swinglehurst. «The story of Thomas Cook and Victorian travel». (Londres, 1974.)

til «finesse» francesa se lo dio a entender el ingeniero al cargo del comité organizador del gigantesco certamen. En su escrito, cuya ironía es posible, se le escapara a Mr. Cook, monsieur Le Play le transmitía «la complacencia con que el Emperador veía su iniciativa y su buena disposición para ayudarle en sus esfuerzos para que pudieran conocer París los trabajadores de las industrias inglesas».

Estimulado ante el rosáceo panorama que se le abría al otro lado del Estrecho, Thomas Cook no dudó en abrir una oficina en Manchester y consiguió que bajo sus auspicios, importante número de ingleses se decidieran a presenciar al magno acontecimiento turístico del año, en condiciones económicas sumamente tentadoras. Por treinta y seis chelines, no mucho más que una libra y media, cada uno de sus clientes adquirió el derecho de visitar la Exposición «tout compris», incluidos cuatro días de estancia en París. Bajo su égida, unos veinte mil intrépidos y bulliciosos «cookites» cruzaron el Canal y admiraron la gran Exposición, sin eliminar la posibilidad de que su visita coincidiera con algún miembro de las docenas de soberanos extranjeros llegados a la capital francesa, en condiciones diferentes, pero con el mismo propósito que las huestes de Mr. Cook, muchos de ellos alojados en los confortables barracones construidos ex-profeso por su «leader», en la barriada de Passy.

El paso de un Rubicón.

Por la durabilidad de sus efectos como revulsivo en el turismo, superior importancia que el número de turistas transportados en 1867 por Mr. Cook a París reviste cierta medida adoptada aquel mismo año, determinante en cierto modo del ser o no ser de la Agencia. Al establecer su fundador lo que en una industria que iba elaborándose sobre la marcha su terminología privativa, lo que se denomina el «F. I. T.», o sea, el «Foreign Independent Travel», Thomas Cook rompió con la autolimitación que se impuso con sus **personally conducted tours**, y voló hacia más altos destinos.

La decisión desató las amarras que fre-

naban la expansión de una empresa que iba a más. La cuestión es clara. Apacentando grupos de turistas, si no económicamente subdesarrollados, tampoco demasiado boyantes que digamos, poco lejos hubiera ido la Agencia tanto geográficamente que como empresa. La simplicidad de la fórmula de instalación del negocio, y las escasas inversiones para explotarlo, motivaban que la competencia arreciase. Se percató el hijo de Thomas Cook de que la clave del afianzamiento no radicaba en los estratos sociales con los que venía operando su padre en olor de multitud. Intuyó que el dinero y el prestigio se hallaban en escalones más elevados. En círculos sociales amigos de viajar, pero integrados por seres que estimaban poco menos que insultante la idea de desplazarse «personalmente conducidos» por nadie, y más irritante todavía en compañía de su sastre o de la **governess** de su prole.

En 1867 los Cook dan su gran paso hacia adelante y hacia arriba poniendo en práctica un concepto elemental. Se adelantaron a la competencia al comenzar a expedir forfaits individuales, en los que a los indispensables billetes ferroviarios acompañaban unos **vouchers** u **hotel-coupons**, válidos como instrumento de pago de las habitaciones utilizadas en cualquiera de los hoteles comprendidos en una lista que la Agencia entregaba al viajero.

Para el viajero independiente, bienvenida la novación de abonar de antemano el precio exacto de sus alojamientos, pues eliminaba de plano la preocupación económica principal del turista inglés por el extranjero. También marca la entrada en liza del dispositivo la dilatación del ámbito operatorio de una Agencia que desdobra su gestión para pasar a servir a un tipo de clientela, eminentemente victoriana, de mayor viso y rendimiento comercial que la enrolada en las pintorescas y mesocráticas caravanas a las que la Agencia debía su existencia.

Turistización del tren.

Las fervorosas apologías del tren y de Mr. Cook, que glosan esta fase del des-

arrollo del turismo, incuestionablemente ascensional, acostumbran incurrir en un ingrato defecto por lo malparada que queda la gratitud. No suelen otorgar el crédito que merece el impulso que a su incremento prestó la excelente disposición aperturista de algunas compañías de transporte marítimo. Un vistazo a los anuncios publicitarios que amenizan las guías del período, patentizan lo difundido entre navieras inglesas, austríacas y alemanas de la norma de suministrar a sus pasajeros títulos de transporte terrestre en los puertos de embarque y desembarque.

Para simplificar las complejidades del viaje, infinitamente más decisiva la implantación por parte de algunas compañías ferroviarias inglesas y continentales de los «through tickets», o «billets circulaires», un carnet nominal expedido a precio fijo, e inferior en un 30 ó 40 por ciento al coste del trayecto en tarifa normal. Leves variantes diferenciaban en cada país un sistema muy similar de obtención de tan ventajosos billetes. Para los turistas, a quienes explícitamente iban destinados, comportaba la obligación de cinco días antes de emprender el viaje, someter a aprobación de la compañía expendedora, las ciudades a visitar comprendidas en un itinerario forzosamente circular, que, carnet en mano, y por espacio de un mes, podría su poseedor visitarlas a capricho, en vagones de primera o segunda clase, quedando la tercera excluida del esquema.

Hacia 1855 los ferrocarriles del sur de Inglaterra conciertan convenios al efecto con los del norte de Francia, que van extendiéndose a ritmo acelerado. Los elogió en su edición del 24 de abril de 1858 el «Times» de Londres, subrayando el impacto favorable de los convenios en el viaje:

«Uno de los rasgos más salientes del presente período es el avance progresivo de los medios de transporte que unen puntos distantes. A partir del 1 de mayo, el viaje entre París y Londres podrá ser hecho en diez horas y cuarenta y cinco minutos. Este servicio añade otras mejoras a su rapidez; los trenes llevarán en todo su recorrido un revisor-intérprete, realizándose el traslado de Folkestone a Boulogne durante las mareas altas, evitando la incomodidad de tener que usar botes pequeños en el trasbordo. De ahora en adelante, las más humildes clases de viajeros al continente se

beneficiarán de la ruta marítima abreviada y se ha establecido, vía Boulogne, una tarifa en tercera clase, a 25 chelines».

Proseguía el articulista del «Times» su panegírico anunciando mejoras más ambiciosas aún:

«En la próxima temporada se expenderán billetes de ida y vuelta, arreglo sumamente aceptable por la economía y comodidad que proporciona. El sistema de billetes combinados se extiende, y no hay duda de que a los viajeros a largas distancias, usando diversos ferrocarriles, les evita pagos innumerables en gran variedad de moneda. Se pueden adquirir billetes combinados para Dresde, Hanover y Leipzig, y muy pronto podrán obtenerse para Milán, Ginebra y Turín».

Prueba lo poco que, a diferencia de los transportes, han evolucionado los estereotipos que informan la retórica turística de circunstancias, el optimista tono de filantropía victoriana, que en el umbral de una racha de guerras y de conmociones que iban a convulsionar el territorio europeo, utilizaba al comentar el **new look** viajero, la guía oficial ferroviaria de la que se extrajo la noticia periodística arriba transcrita:

«Ahora que Francia queda a tan cómodo y barato alcance, no puede menos que generarse un ansia creciente de visitarla, tendencia que observamos con satisfacción suma, conscientes del grado con que las interrelaciones entre los países eliminan prejuicios, estimulan sentimientos amistosos e inspiran en cada nación el deseo de imitar lo admirable en otras civilizaciones» (1).

Idílico panorama entrevisto desde suelo inglés, que en suelo francés encontraba eco cumplido en el cálido homenaje que en su edición de 1863 rendía la guía «Les Bords du Rhin», de la Hachette, a ciertos ferrocarriles continentales, por posibilitar la realización de excursiones, algunas en tres días nada más, y por menos de cien francos, «la región de Alemania más visitada por turistas franceses», o seáse, a la regada por el Rhin.

En efecto, un recorrido ferroviario de París a París, incluyendo Estraburgo, Ba-

1) George Measom. «The Official Illustrated Guide of the South-Eastern railways and its branches». (Londres, 1858.)

den-Baden, Lieja y Bruselas, era factible realizarlo en setenta y dos horas de tren, como lo demuestra M. Adolphe Joanne, el planificador de la excursión, rubricándola en el «Prefacio» de la guía con un vaticinio henchido de euforia:

«Los ferrocarriles franceses y renanos se han asociado recientemente con las compañías de vapores del Rhin, para poner este grato viaje al alcance de gentes de modestos posibles, y en cuanto a baratura y velocidad, el porvenir reserva, indudablemente, muchas otras sorpresas a las generaciones venideras».

Nada mejor que el asombroso estampido territorial y social del turismo, en el período examinado, para demostrar el grado con que la profecía de M. Joanne se estaba materializando en el instante de ser enunciada.

Los enemigos del tren.

Para situar a los sucesos en las coordenadas históricas que por enmarcarlas los explican en profundidad, no está de más recordar que no todos los viajeros vieron con buenos ojos la revolución operada en el viaje por los ferrocarriles. Artistas y literatos que añoraban el período romántico presintieron un temible adversario en el tren. Intuyeron que un antiestético artefacto, que ponía al alcance de viajeros escasos de tiempo, países hasta entonces inasequibles para los apresurados, haría perder al turismo calidad. Desde el punto de vista humanístico y cultural no cabe duda de que acertaron al presentir que en cierto modo el ferrocarril desvirtuaría el sentido clásico del turismo. Al inyectar en la vena del viaje el estupefaciente de la prisa, cierto que más cosas y paisajes se verían en menos tiempo, pero a expensas de nada más entreverlos y saborearlos peor.

De este presentimiento dimanaron los vibrantes vituperios que fluyeron contra la invención de las influyentes plumas de los autores viajeros, en época en que tanto influyeron y viajaron los autores. No todos tan delicados y conmovedores como el proferido en 1859, y camino de Suiza, por el más eminente cultivador de la especialidad.

Al abandonar Teófilo Gautier el tren en Dijon, y tomar la diligencia que le conduciría a Neûchatel, el escritor expone con su elocuencia característica la nostalgia que sentía al utilizar un medio de transporte condenado a morir:

«No deploro la desaparición gradual de las diligencias —declara resignado Gautier— ni tengo la menor intención de blasfemar contra el sacrosanto vapor. Sin embargo, estas grupas rotundas de los caballos con la cola erizada, el repiqueteo de los cascabeles, el restallar del látigo, el crujir de los herrajes, y, en las noches frías, el vaho de aliento y sudor que envuelve al carruaje en marcha, tiene algo profundamente pintoresco, vivo y animado que no me desagrada. Pero, hoy en día, sólo Rossini viaja obstinadamente con caballos, desconfiando de los hipógrifos de cobre y acero».

Sin llegar a casos límite, como el de Rossini, que murió en 1868 sin haber subido a un tren en toda su ajetreada vida, otros autores se mostraron más contundentes y expeditivos al repudiar un medio de locomoción que no se privaron de emplear. John Ruskin, que se pasó media vida añorando la forma en que viajó durante la otra mitad, no tuvo empacho en escribir: «No considero un viaje al viajar por ferrocarril; se reduce a que le envíen a uno a un lugar, con muy leves diferencias con un paquete cualquiera.»

En síntesis, pensó lo mismo que sintió cierto escritor español, que en el otoño de 1860 viajaba a París en el expreso de Marsella. Harto de tratar de amenizar su crónica describiendo lo que veía a través de la ventanilla, con informaciones extrañas —aunque no lo confiese— del «baedeker» que le acompañaba, interrumpió su retahíla de villas y ríos para exclamar exasperado.

«Detesto los viajes en ferrocarril. Es cruel, es impío, pasar de este modo por insignes ciudades y memorables territorios sin detenerse a saludarlos. Es una constante profanación que deja remordimientos en el alma. Parece como que se desprecia o se iguala todo, como que se da poca importancia a aquellos vetustos pueblos que nos esperan hace miles de años a la vera del camino, y a quienes dejamos atrás sin preguntarles su nombre y su historia, ni rendir culto a su glorioso pasado» (1).

1) Pedro Antonio de Alarcón. «De Madrid a Nápoles». (1862).

Fácil prolongar las elocuentes retahilas disparadas contra aquellos antiestéticos armatostes, que contaminaban el paisaje con jadeantes eructos de hollín. El pintor Delacroix, profundiza en el tema más allá de la estética al predecir dos inconvenientes que en el turismo iba a acarrear el viaje por tren; la uniformidad en el cosmos y el incremento del hastío en el alma de quienes en el viaje buscaban el modo de evadirse de él:

«Ved a esos ociosos condenados a arrastrar el peso de sus jornadas sin saber que hacer del tiempo que las máquinas les abrevían. Antes, para ellos, era una distracción el viajar; escaparse del torpor cotidiano, ver otros climas, otras costumbres, in-

troducía la variedad en ese 'ennui' que les pesa y persigue. Ahora se desplazan a una rapidez que nada les deja ver; cuentan las etapas por estaciones de ferrocarril, que todas se parecen. Cuando han recorrido toda Europa, les parecerá que no han salido de esas insípidas estaciones que les siguen como su ocio y su incapacidad para gozar. Las costumbres, los usos variados, no tardarán en encontrarlos semejantes por doquier» (1).

Ningún vaticinio de la élite viajera presintió lo que más tarde observaría Ramón Pérez de Ayala en su «Hermann Encadenado» (1924). «Cada medio de locomoción induce a un género específico de ideación y consecuentemente da un color o sentido diverso a la vida». Y al viaje también, que forma parte del vivir.

EL TURISMO «IN CRESCENDO»

La expansión del maquinismo y del capitalismo industrial durante la década que corre de 1860 a 1870 encrespa la onda alta del turismo. Abultan su humano caudal densos contingentes viajeros, impelidos por ansias acuciantes de movilidad a causa de lo mucho que desea conocer y no andar muy sobrantes de tiempo.

Se remansa en las grandes capitales por el simple hecho de su tamaño. El alumbrado público, a la luz de gas, insufla vida en las horas muertas del viajero. Ya no es imperativo recluirse a horas tempranas en la alcoba de hotel como introito al madrugón de la siguiente mañana. Hay conciertos, óperas, teatros, restaurantes y cafés a los que concurrir, vistiendo galas cuya adquisición en los lujosos comercios locales forma parte del programa viajero.

Turismo de gran capital.

Efecto colateral de una economía trepidante que algunas capitales clave se remocen con vocación de suntuosidad y en ademán de bienvenida de cara a las masas forasteras, que acuden predispuestas a asombrarse verificando la pujanza de Estados capaces de realizar obras de semejante grandiosidad. Las grandes metrópolis despliegan como un pavo real su cola en

abanico de lo que puede atraer al forastero y sitúan en segundo plano los monumentos tan celebrados por anteriores promociones visitantes.

Entre una serie de ciudades frecuentadas por un turismo más profuso y mercurial descuella como hito prepotente el París del Segundo Imperio, fruto del empeño que Napoleón el pequeño exteriorizó en aplicar a su capital las imperiales pautas urbanísticas sentadas por su tío. Una vez engrandecido París con las anexiones de 1860 se propuso monumentalizar su fisonomía sometiéndola, a marchas forzadas, a la cirugía urbanística concebida por un prefecto excepcional. Los designios de Napoleón III tuvieron la suerte de encontrar intérprete adecuado en la eficacia administrativa del barón Haussmann, quien en diecisiete años de gestión, en los que no hubo descanso para la piqueta, abrió los grandes boulevares, enlazó el Louvre con las Tullerías, y una serie de obras más, cuyo dividendo turístico, como en el caso de la Opera, tocaría cosechar a la República que sucedió al Imperio que las inició.

Por lo menos a Napoleón III le cupo el consuelo de enriquecer a París con uno de los lugares más visitados por el tu-

1) Eugène Delacroix. «Journal» (6 de junio de 1856).

rista. A partir de 1865 quedó exhibida en la cripta de los Inválidos la tumba de Napoleón, en un sarcófago montado sobre un plinto de granito finlandés, regalo de uno de los admiradores de la capital, el emperador de Rusia.

A cierta distancia jerárquica compite con París en las preferencias del turista la Viena de Francisco José, nacida en 1857, del derribo de las vetustas murallas que la encortaban como a una vieja dama palatina, y el colosalismo de Berlín, seco y severo como un taconazo, capital de una Prusia industrializada y militar presta a capitalizar bajo su égida al resto de Alemania. En 1853, la prestigiosa pinacoteca de Dresde se enriquece con quince espléndidos lienzos de escuela española, procedente de la colección del rey Luis-Felipe, y dos años más tarde, tras siete de trabajos, se inaugura el Zwinger como sede de uno de los primerísimos museos de Europa, montado con arreglo a los más modernos adelantos técnicos. Más abajo, y en la ruta hacia Suiza y el Tirol, suavizaba la mueca prusiana la elegancia de Munich, con sus imprevistos trasplantes arquitectónicos de la Grecia clásica al verdeante corazón de Baviera, obras que por lo general producen en el turista la impresión buscada con su erección: «El rey Luis, el ex amente de Lola Montes, escribe Mérimée a su amiga la condesa de Montijo— ha hecho de Munich una ciudad impresionante. Antes de él aquí no se paraba más que para beber cerveza.»

Caso particularísimo el de Londres, la capital más populosa del continente, meca obligada del turista norteamericano, y no siempre satisfactoria, como cumple en toda obligación. Tanto como el British Museum, o el Hyde Park, intrigaba al visitante vivir de cerca las peculiaridades de la vida inglesa, anonadándole el tráfico y dimensiones de la capital. También desconcertaba al turista se le ignorase por completo. De la impermeabilidad de Londres respecto al turista extranjero prevenía cierto profesor español de la Universidad, que en 1850 abrió un pequeño hotel en el centro de la ciudad. En la excelente guía de Londres redactada en beneficio de los compatriotas que alojaba en su establecimien-

to consignó un párrafo en el que les hacía saber:

«En Viena, en Nápoles y en Roma, con no haber tanto que explicar y ver como en Londres, es fácil encontrar cicerones o guías instruidos o veraces. No así aquí, donde difícilmente se encuentran» (1).

Londres cambiaba de piel y construía lo nuevo disfrazado de viejo. El frenesí por el gótico que en los gustos de una sociedad viajera inocularon las novelas de Walter Scott, y las estancias en Florencia y en Venecia, cuajó en la invención de un gótico «trovador», que encontró recepción cálida en la arquitectura del Parlamento y en las principales estaciones ferroviarias londinenses.

Arqueología turística.

Infravalorado en todos los terrenos en la era del positivismo y del maquinismo técnico el fecundo influjo del turismo en la resurrección y conservación de multitud de monumentos del pasado, que yacían malparados e invisibles. En la sociedad de la Francia de Napoleón III, como en Alemania, el estímulo, de neto sello romántico provino de la literatura, y de un sentido del viaje recogido por la erudición de las guías que cristalizó en lo que los expertos del ramo denominan conciencia turística.

Cada vez se hace más audible y embarazoso el lamento escandalizado de la viajera grey, confrontada, guía en mano, con la deplorable situación en que encontraban sumidos los medievales sujetos de su admiración. Típico el estupor causado en Próspero Mérimée el estado de incuria y abandono en que halló la «Cité» de Carcasona, razón suficiente para que ninguno turista se acercara a visitarla. Una reacción que en aras del turismo, y del nacional decoro, hizo intervenir a ingenieros y arquitectos dedicados a remediar aquel estado de cosas.

El apoyo económico y moral que el Se-

1) Antonio Gil de Tejada. «Guía de Londres». Se hallará de venta en la Casa de Huéspedes del Autor. 30, Cavendish Square (Londres, 1861).

gundo Imperio prestó al movimiento de regeneración del patrimonio monumental francés halló enardecida complicidad en el arquitecto Viollet-le-Duc, exuberante e infatigable resucitador de los maltratados vestigios del medievo francés, tarea que provocó el agradecido aplauso de los turistas y repudio y consternación en el sector más purista y enterado de la arqueología libresca y profesional.

Asombra la cantidad de monumentos reprimados en corto plazo por Viollet-le-Duc y sus secuaces. Nôtre Dame y la Sainte-Chapelle, en París, la abadía de Saint-Denis, el palacio de los Papas, en Aviñón, que cesó de ser cárcel y cuartel, el castillo de Pierrefonds, y el prodigio amurallado de Carcasona, no son más que muestra de la serie de portentos profanados salvados merced a sus restauradores desvelos para goce y deleite del turista.

Particularmente propensos a contraer la fiebre restauradora los lugares más frecuentados, y desde Atenas a Alcobaça, pasando por Florencia (cuyo Duomo al fin dispuso de fachada) hasta Nuremberg, multitud de monumentos debieron su revitalización al «qué dirán» que en las autoridades inspiró la mirada reprobatoria de los visitantes foráneos.

Turistas rusos.

El turismo europeo —y encantado de la vida— iba perdiendo por Europa su vieja exclusiva. La afluencia americana se remonta a niveles suficientes para que a sus integrantes los tipifiquen al por mayor, con los estereotipos con que la «vox populi» de los países receptores de turismo acostumbra agradecer la visita de grupos de gran poder adquisitivo.

Acuden en tromba por el flanco opuesto del planisferio los eslavos. Un modo de festejar la conexión de los ferrocarriles rusos al continente europeo y la muerte del xenófobo Nicolás I, que cerró el país a los extranjeros y el territorio extranjero a las capas más elevadas de la burguesía rusa. Abolida por su sucesor, Alejandro II, **bon vivant** de vocación y viajero de repu-

ta, la necesidad de obtener difíciles permisos para salir al exterior, se restableció por Europa occidental la presencia de otra corriente turística de altísima rentabilidad, mal estudiada por poco tenida en cuenta.

Pese a que más de uno de estos turistas de excepción poseían en su país gigantescos complejos agrícolas y mineros, más vastos y poblados a veces que alguno de los Estados que visitaron con tan detonante dispendio. En una biografía de Alejandro Dumas, y de modo indirecto, evoca André Maurois el fasto que presidía los desplazamientos del gran turismo eslavo. Al explicar el modo en que en 1858 llevó a cabo su viaje a Rusia el padre de «Los Tres Mosqueteros», y de muchos libros de viajes, cuenta que logró su propósito enrolándose a base de simpatía y desparpajo en el séquito de la familia del conde Koucheleff, a quien conoció el folletinista en el «Grand Hotel» de París, «una familia —según el biógrafo— que efectuaba un viaje por Europa con dos millones de francos en letras de crédito extendidas contra todos los Rotschild de Viena, de Nápoles y de París».

En su correspondencia menciona Dostoievsky el elevado número de más afortunados compatriotas hormigueando por los casinos de los balnearios alemanes, y al visitar, en 1860, Italia León Tolstoy los lugares que haría luego visitar a su Ana Karenina, le llamó la atención la cantidad de rusos de viaje por la península.

Impresiones corroboradas por la pléthora de lujosos «Hotel de la Russie» que brotaron por los centros turísticos del continente, que atestiguan el interés que a los industriales del ramo les inspiró la opulenta y nutrida clientela eslava.

La riqueza y versátil heterogeneidad que caracteriza al turismo en esta fase expansiva y vital de su historia, aconseja economizar espacio centrandó el análisis de su desarrollo primordialmente en dos países, que conectados al eje viario del Rhin, vertebran de modo axial el grueso del tráfico que durante los veinte años aquí examinados fluyó en creciente cuantía, predominantemente desde los países nortueuropeos

hacia el Sur. Si produce estupor ponderar la magnitud dimensional alcanzada por el turismo de 1850 a 1870, cabe imaginar lo mucho que aquel pacífico vaivén se hu-

biera incrementado de haber optado Europa de cesar de comportarse como un bélico hervidero, a punto de estallar en cualquier momento.

SUIZA « A LA MODE »

Una buena posición geográfica, mucho **savoir faire** y alta calidad y diversidad en el equipo hotelero, así como importantes mejoras en las comunicaciones dentro de casa y las tensiones bélicas por el exterior, potenciaron considerablemente ante la consideración del turista la bucólica imagen del plácido remanso helvético. No es que los suizos quedaran exentos por completo de sufrir la agitación de un período de la historia europea proceloso hasta el paroxismo. Lo desmiente la guerra civil, y de la especie peor, dirimida en 1847 a tiro limpio entre cantones católicos y protestantes sobre presupuestos netamente religiosos. Lo que diferencia a la guerra del «Sonderbund» con otros movimientos secesionistas, es que los suizos ventilaron la suya con sensatez y moderación. La organizaron **fuera de temporada**, en un par de meses invernales, y después de que fallecieran centenar y medio de combatientes, dieron el conflicto por liquidado, sin vencedores ni vencidos, al hacer su entrada triunfal en el bastión católico de Lucerna las tropas del general Dufour.

De resultas de la guerra el poder federal salió robustecido a expensas del cantonalismo a ultranza. Trasladada la capitalidad desde Zurich a Berna, y regida Suiza por la constitución de 1848, se hizo viable la construcción de ferrocarriles y más perceptible que nunca el gesto de nacional bienvenida a sus visitantes. Subraya el ademán la notable distinción de no pedirse en sus fronteras pasaportes ni abrirse maletas. Para colmo de venturas en 1854 quedó abolido el endemoniado sistema monetario cantonal, remplazado por el franco, sólido, afrancesado y decimal, de una salud y estabilidad típicamente suizas.

Un tráfico que no cesa.

La afluencia turística respondió a cambios tan positivos de modo entusiásticamente masivo. En 1853 la revisitaron Dickens y Thackeray, un año por detrás de Andersen, que regresó en 1855, 1860 y publicando, como sus colegas, artículos altamente encomiásticos sobre un país al que daba gusto volver.

Los citados en cuanto al departamento de propaganda. Respecto a turistas de distinción, año singularmente activo el de 1857, que se inició con toda Suiza puesta en pie de guerra en respuesta al ultimatum que le cursó Prusia con motivo de su presunta soberanía sobre el cantón de Neuchatel. Decisivo en turismo adquirir buena fama sin tumbarse a dormir. Tanto había arraigado entre turistas la idea de que guerra y Suiza eran conceptos incompatibles, que aquel año eligió el conde León Tolstoy para conocer la república pacifista por antonomasia, residencia temporal de Dostoievsky y Bakounin, así como el Príncipe de Gales. De su estancia en el lujosísimo «Schweizerhof» de la ciudad, el novelista, dejó constancia en su novela «Lucerna» y de su paso por el San Bernardo, el príncipe dejó como recuerdo el piano que como regalo envió a los monjes del hospicio.

También vale la fecha de 1857 como indicativa de que la afluencia veraniega podía ocasionar molestias y desagrado en viajeros de la exclusivista hipersensibilidad de un Próspero Mérimée, como se deduce de un párrafo de su correspondencia:

«La Suisse est toujours un admirable pays, mais on voyage maintenant trop facilement, et tant de gens s'en mêlent qu'il faut se battre tous les soirs pour avoir un lit».

Pero existía la compensación de que con suerte podía conseguirse una cama como la del «Hotel de los Tres Reyes», de Basilea, que mereció un encendido elogio del escritor:

«Héme, aquí, por fin, en una república modelo, donde no hay gendarmes ni aduaneros, y hay camas aptas para mi estatura, confort ignorado en Alsacia».

Asiduo cliente del palacial «Schweizerhof», de Lucerna, Richard Wagner, donde según afirmó —y los suizos no se cansaron de repetir—, en 1859 compuso la famosa obertura de su «Tristán e Isolda», inspirado, según dijo, por el sonido del «Alpenhorn», oído la noche anterior en la excursión al Righi de rigor. Del hotel da, en 1857, una estampa bastante gráfica el turista francés, Jules Laridelle, pintor y poeta de escasa aceptación:

«Se come de modo excelente. Pero resulta sumamente 'déplaisante' la compañía de viejas inglesas estudiosas y de lores 'démodés'. No se habla más que de antepasados, de Shakespeare y de la desvergüenza de la juventud actual».

Alpinismo turístico.

Año memorable, también, el de 1857, por la intensidad con que la llamada de Suiza resonó en ámbitos ingleses de tendencias más deportivas que la clientela del «Schweizerhof». Es el año en que doscientos ochenta «clubmen» de la alta burguesía británica, abogados en su mayoría, fundaron el primer Club Alpino del mundo. Por supuesto, y como claramente sugiere su denominación, no para trepar entidades inglesas tan irreales como montañas escalables, cosa que en Albión no tienen, sino para practicar el «alpinismo» de acuerdo como lo definían los diccionarios ingleses: «mountain climbing in the Alps». En otras palabras; para ir coronando en vacaciones veraniegas las más altas crestas suizas.

Como tantas otras iniciativas inglesas en los dominios del viaje y del deporte, al club de Londres le salieron en 1863 los correspondientes Clubs Alpinos de Suiza

y de Italia, este último con sede en Turín, y en 1869 se fundaron el austriaco y el alemán. A pesar de que como sujeto histórico el alpinismo encaja mejor en la historia del deporte que en la del turismo, no deja de incidir en el tema en tanto y cuanto que el «Alpine Club» original y británico canalizó hacia Suiza respetables contingentes de familiares y allegados de los socios, no necesariamente para participar de modo activo en las arriesgadas proezas de los montañeros.

A mayor abundamiento, hay constancia de que entre los socios de número, se contó más de uno cuyo afán competitivo no le impulsó hasta el punto de exponerse a volver con la crisma partida de un ascenso de verdad, conformándose con gatear hasta la cima de la modestita eminencia que algún guía complaciente y socarrón le señaló como «no hecha todavía». Un incidente, por lo visto común, del que da cuenta con excelente «humour» un alpinista encuadrado en esta categoría:

«Nada tiene de delicioso haber vencido algún rocoso pináculo —'noch nicht gemacht'— para, posiblemente, encontrar a tu pico coronado por una vieja botella, que tratas de persuadirte, la arrojaron desde la barquilla de algún globo pasajero» (1).

Suiza en auge.

De 1860 en adelante, el viaje a Suiza se implantaba entre la burguesía de los países limítrofes, con la potencia de lo consuetudinario y usual. En el turismo de la época, curiosa particularidad para un país sin un solo museo ni una catedral de mérito excepcional que exhibir.

Los alemanes se hicieron notar, y en Inglaterra se supo de personas para quienes unas vacaciones en Suiza devino invernal costumbre anual, con visos de adición. La simpática actriz Fanny Kemble, entre otros, quien a partir de 1862, todos los primeros de junio suspendía sus actuaciones para tonificarse y recuperar forma y energías, paseándose por ciertos lugares

1) A. D. Godley. «The tourist in the Alps». («The Alpine Journal». Vol. 23.)

poco frecuentados de Suiza, en los que sin tener que actuar en la escena disfrutó de enorme popularidad entre los nativos. Popularidad superior a buen seguro a la inspirada por una subespecie turística residual, de nacionalidad varia, abigarrado pelaje e ínfima rentabilidad, constituyente del tributo a devengar por las empresas turísticas participantes en toda gran campanada turística a escala universal. Adalid y promotor de esta clase de clientela, un pintor francés impecune y de bohemias tendencias, amigo y compañero de Alejandro Dumas, allá por 1846, en su viaje español. Al regreso de su gira suiza en 1862, y bajo un título de lo más prosaico, monsieur Desbarrolles, publicó un libro, de futurista talante, parco en pintoresquismo y rico en tarifales argucias (Viaje en Suiza por cinco francos y medio al día), sin lugar a dudas leído con repugnancia extrema por los hoteleros del país (2).

En consecuencia, con los cánones hoy vigentes, todo conspiraba, pues, en el verano de 1862, para que Suiza poseyera cuanto turísticamente era preciso contar para ser considerada en plenitud como país eminentemente turístico y a carta cabal.

Thomas Cook en Suiza.

A juicio de muchos, que desde modernas perspectivas historian el turismo suizo, Suiza obtuvo tamaña distinción, y de modo punto menos que oficial, en el verano de 1863, al recibir al primer grupo de la «Cook's», que visitaron un rincón del país. Viene siendo norma, recusable por inexacta, considerar a aquella excursión primeriza como el primer «tour» de Thomas Cook a Suiza, y, lo que es peor, como el acto fundacional del turismo helvético. Ni lo uno ni lo otro. Ambas posibilidades exceden con mucho las del grupo de sesenta y ocho excursionistas, que en París se desgajaron de otro mayor, para llegarse a Ginebra para solazarse con la ya divulgadísima visión del Mont-Blanc, y de los glacia-

res de Chamonix, que, dicho sea de paso, ni estuvieron ni están ubicados en territorio suizo.

Los amables incidentes del viaje se conocen con todo detalle gracias al pudibundo y encantador «Journal», de Miss Jemima otro elocuente testimonio de la laxitud con que la estricta sociedad victoriana se afloja las ballenas del corset, cuando del turismo al extranjero se trató. La señorita Jemima correspondía al tipo de «las púdicas inglesas, legalmente acompañadas, que viven soñando y recorren la Europa en busca de peligros», como en 1860, y mientras camino de París deglutía en la estación ferroviaria de Lyon, un desayuno de urgencia, retrató don Pedro Antonio de Alarcón a un grupo de **misses**, que hacían lo mismo que él.

La señorita Jemima viajaba con su hermano y seis amigos más, un grupito de cuatro caballeros y otras tantas damiselas. Una vez llegados a Martigny desde Chamonix, se separaron del grupo principal, para recorrer, por libre y a su aire, algunos frecuentados puntos del país (1).

El primer «tour» de la Cook, propiamente dicho y entendido, es decir, «personalmente conducido» por el fundador de la Agencia, visitó Suiza al año siguiente, en 1864. Dicho sea en honor de su audacia, el año que la guerra desencadenada por Prusia contra Dinamarca, puso virtualmente a media Europa en pie de guerra, y sin esfumarse aún del todo los presagios de otra inminente, entre Rusia e Inglaterra, a causa de la brusca manera con que en el otoño de 1863 los rusos aplastaron una popularísima insurrección de los polacos.

En un orden de cosas más técnico y pacífico, no está de más recordar que los participantes en la excursión viajaron altamente beneficiados por la favorable disposición de los ferrocarriles suizos, encantados de transportarles por las partes más vistosas y menos elevadas del país, a tarifas treinta por ciento más reducidas que las normales.

2) Adolphe Desbarrolles. «Voyage d'un artiste en Suisse á 5 F. 50 c. por jour». (París, 1864.)

1) Jemima Morell: «Miss Jemima's Swiss Journal» (Publicado en 1963).

Compusieron la expedición sesenta y dos personas, damas en mayoría, incluidas la esposa y la hija de Mr. Cook. Siguieron el itinerario ya «standard» de la Suiza occidental, comprensivo de Ginebra, Chamonix, Martigny, Leuka, con su original balneario, Interlaken, Lucerna, Berna, Lausanne y Estrasburgo. Un «tour» seguido por otros muchos que con clamorosa aceptación siguió programando entre sus secuaces el incansable Mr. Cook.

El «Oberland» bernés.

A esta época corresponde la consolidación del centro veraniego de Interlaken. Había aumentado su caserío sin adquirir nada de particular excepto su cómoda accesibilidad desde Berna y sin una sola cuesta que subir o bajar. Su privilegiada ubicación, al pie de la Jungfrau, entre dos lagos gemelos, y a cual más precioso, la señalaban como idónea base logística para realizar excursiones alpinas de mínimo esfuerzo y máxima vistosidad paisajística por la parte baja del «Oberland». En algunos exigentes paladares ya provocaba su éxito el sentimiento de repulsa típico en lugares que por hiper-desarrollados habían perdido la inocencia de su tipicidad. Para los magnates del tipismo se convirtió en lo que no debía ser; en una «Feria de las Vanidades», seudo campestre, transida de inmovilismo:

«Lamento haber visto en Interlaken, uno de los más bellos lugares del mundo —le censuraba un viajero francés— convertido en una sucursal del Boulevard des Italiens o de Hyde-Park. He visto allí modas dos días antes salidas de las manos de Palmyre, y ante la admiración de los dandies, competir con éxito con la Jungfrau» (1).

Al llegar a Interlaken los trenes de Berna, por un lado, y los de Lucerna, por el opuesto, el conglomerado de comercios, hoteles y pensiones que componían un caserío totalmente de nueva planta y de alquiler, no dio señales de decrecer. En pocos lugares europeos pudieron encontrarse

hoteles del rango del ineludible «Shweizerhof», y del «Grand Victoria», una mole balconada, con 300 inmensas habitaciones y salones a discreción, mirando a una pradera artificial y sin árboles, con vistas a la Jungfrau.

Se llevaban estadísticas turísticas demostrativas del desarrollo fenomenal del lugar. En 1838 no le faltaban motivos a la Guía Murray, para considerar a Interlaken como una colonia inglesa, «pues un cálculo moderado —indicaba la Guía— demuestra que dos tercios de sus visitantes, proceden de nuestro país». Treinta años más tarde, se había desmonopolizado sustancialmente la nacionalidad de sus visitantes. Las estadísticas, referidas a la temporada del 10 de junio al 2 de octubre de 1867, arrojan un total de 24.000 turistas con plaza hotelera, desglosados en las oriundece siguientes:

Alemanes	6.823
Ingleses	6.035
Americanos	3.484
Franceses	2.998
Suizos	2.191
Rusos	971

Cifras válidas, las del muestreo para exponer la veloz diversificación que en uno de sus centros focales iba adquiriendo el turismo en Suiza. Otros indican que sus dispositivos alojativos normales no fueron suficientes para contener la avalancha humana que se les venía encima. El flujo visitante se derramó por lugares desconocidos por la mayoría de los nativos e ignorados por las guías. La aldea de Mürren, por ejemplo, exenta siempre de tráfico rodado y gracias a los funiculares, punto de cita hoy para el turista fotográfico. En aquel entonces, ocho o diez rústicos chalets, en trance de transformarse en hoteles, haciendo equilibrios en la ladera casi vertical de una montaña interminable. Un mirador, desde el que por encima de un hondo valle de por medio, se veían como en un escaparate, y en toda su gloria alpina, las nieves perpetuas que tendía al sol el macizo de la Jungfrau. Nada más que a entreverlas tuvo que resignarse en 1869 George Butler, que al descender ca-

1) M. V. Duruy. «De París a Bucarest» (1861).

minando por donde había ascendido, escribió:

«No estuve mucho tiempo en Mürren a causa de no encontrar alojamiento por hallarse todo atiborrado de ingleses. Extraña manía ésta, que empuja a los ingleses a cualquier sitio que se pone de moda».

Turismo pedestre.

Para muchos suizos, más extraña manía, quizá, la que al turismo de visita por su país diferenciaba del visto por otras naciones. El capricho tenía su explicación en tiempos románticos. Pero al no ser obligatorias aquellas caminatas, no se comprendía del todo no concebirse un viaje turístico a Suiza sin lanzarse a caminar, durante dos o tres días, y de un tirón, por trayectos por los que podía desplazarse en coche o en tren.

Como indican las guías de la época, que en sus páginas dedican a estas excursiones amplio espacio e información, el país estaba perfectamente preparado para satisfacer a los turistas que por algunos días se enrolaban en la infantería caminera, como si estuviera mandado. En primer lugar, suministrándoles el equipo adecuado. Como explica un andarín americano, además de los comercios normales, Zurich, Lucerna y Meiringen contaban con tiendas, «cuya mercancía consiste, principalmente, de mochilas de segunda mano, botas, sombreros, bastones y otros artículos usados por los excursionistas, y de los que una vez haberse servido de ellos se desembarazan, al concluir el viaje».

Cada verano, los «Fussweg» de la Suiza germánica, explícitamente señalados en dos o tres idiomas, se poblaban de hileras procesionarias de barbudos caballeros con corbata y quitasol, y de damas, protegido el cutis por el velo, invariablemente verde, que envolvía al sombrerete de paja decorado con flores silvestres, con blusa de manga larga y la bota ferrada asomando por el borde de una falda de seda hasta los pies. Todos y todas, con los símbolos del gremio, el «Alpenstock» en la mano, y a la espalda el «Knapsack», portador de

la guía, los mapas, el neceser, las vituallas y el camisón.

Rutas preferidas, las que desde Meiringen remontaban el paso del Grimsel, para descender al glaciar donde el Ródano se derrite al sol o por los caminos que por el Scheidegg y Grindelwald bajaban a Interlaken. Nunca faltaba al borde del glaciar un fotógrafo preparado a retratar a los turistas contra un fondo nevado, o algún campesino, apoyado en su «Alpenhorn», y con el sombrero, panza arriba sobre la yerba. Como aquel que al acercársele lord Tennyson y un amigo, por un sendero del Wengern Alp, arrancó de su instrumento el trompetazo prolongado que la oquedad de los riscos devolvieron hecha añicos. Como poeta laureado de Inglaterra, Tennyson era hombre dado a extraerles a las cosas su sentido metafísico. Cuenta su acompañante, que al escuchar el recibimiento, Tennyson le dijo: «Tendré que pagarle medio franco por su ruido. Ten en cuenta que este hombre sólo subsiste del fantasma de un ruido».

Parece ser que otras molestias más insoportables avinagraban esta forma roussoniana de hacer turismo. Lo asegura un periodista americano, que el verano de 1862, se encaminaba con un amigo a pasar caminando por la cima del San Gothardo:

«Al acercarnos a los alrededores de Amsteg, nos rodeó un tropel de muchachos y de muchachas de los que aparecen a la entrada de toda aldea suiza al llegar extranjeros. Parecía como si cada familia del pueblo había enviado una comisión al ataque de nuestros bolsillos. Crece por todo el país una generación de mendigos; por todas partes, en las carreteras, en los pasos de montaña, en las mismas cumbres nevadas, casi todos los niños con los que se encuentra un viajero le piden dinero. El pastor vigila su aproximación desde el pequeño chalet en que vive, corre a su encuentro y le sigue persistentemente, mientras intuya la más pequeña posibilidad de ablandar su corazón y de que su cartera se abra. Es lamentable que el Gobierno suizo no haya adoptado medidas que pongan coto a esta sería incomodidad» (1).

Lo curioso es que lo que terminaría por dar el golpe de gracia a aquella «annoyan-

1) Edward Gould Buffum. «A tramp in the Bernese Oberland».

ce» era precisamente lo que el periodista y su amigo estaban haciendo. Un texto moderno y de solvencia sintetiza, en pocas palabras, el estado socio-económico del país en aquellas décadas:

«Hace poco más de un siglo (1860), había en Suiza 2,5 millones de habitantes. Era entonces un país en que reinaban la desocupación y el subempleo; sus habitantes tenían que emigrar» (2).

Pero cada vez menos. Lo mejor de aquel turismo caminante, desconocido por otros lugares europeos, es que penetraba y se ejercía por las zonas más rurales, transformando a algunas aldeas en prósperos centros de población.

Industrialización turística.

La multiplicidad de modos con que animada por un impulso descentralizador y cantonal se remozaba Suiza de cara a la afluencia extranjera, impide reseñar en espacio manejable el cúmulo de realizaciones en el campo empresarial, orientadas todas al máximo aprovechamiento de un período de franca bonanza turística. Su bien orquestada variedad evoca el conglomerado de muelles, resortes y ruedecillas latiendo ocultas y a compás tras la esfera de un reloj de alta precisión, de los muchos manufacturados en el país. Nuevos alojamientos trabajaron en silencio para ordenar y remansar, donde más convino, el tráfico febril que cada verano invadía el territorio.

Notables, por ejemplo, en la cumbre del Rigi, el rebaño de hoteles para albergar al gentío resuelto a no perderse la visión del superdivulgado amanecer, y en Schaffhausen la tarifada degustación visual de las cataratas del Rin, ahora enlazadas con la curiosidad viajera por el cordón umbilical de un tren, que en la estación de Dachsen depositaba muchedumbres hasta las puertas de unos hoteles y miradores. Bien emplazados para presenciar la espumosa piqueta de un río, joven todavía, de cuyos

caudales, y sin sustraerles una sola gota, las nuevas industrias, extraían rendimientos superiores a los derivados en el pasado por el comercio que fluyó por el curso del río más turístico de todos los europeos.

La construcción, en 1865, de la carretera Axenstrasse, un semi-túnel esculpido en roca viva, con amplísimas arcadas panorámicas al lago de Uri, puso por vez primera en comunicación al lago de los Cuatro cantones, con los valles que se extienden hasta la base del macizo del San Gotardo.

El avance del tendido ferroviario de la línea de Montreux al Simplón, por el valle regado por el Ródano, vióse seguido de muy cerca por las oleadas a las que un súbdito florecimiento de pequeños hoteles les descubrió las hasta entonces insospechadas bellezas del Valais. En la localidad de Bex y alrededores, se formó un núcleo turístico frecuentado por artistas y literatos franceses, prestigiado por la presencia de Teófilo Gautier. Unos kilómetros más adelante, en el balneario de Saxon-les-Bains, jugó Suiza la carta turística del juego, instalando un casino seco y funcional, teatro en 1867 y 1868 de las angustias de Dostoievsky consumido por el vicio que enconó su atormentada existencia.

Por falta de comunicaciones adecuadas a los tiempos, restaba inexplorada la parcela de Suiza adyacente a los países de habla alemana. Solucionó el problema la prolongación del ferrocarril austríaco, llamado del Semmering, inaugurado en 1854, un alarde de técnica y audacia ingenieriles, al que cabe el honor de ser el primer tren de montaña. El nuevo ferrocarril abrió el Tirol al turismo, y acercó a la marginada Suiza oriental al vasto mercado germano.

Los inicios de St. Moritz.

Epitomiza lo que por Suiza acaecía por doquier la entrada en liza, partiendo prácticamente de la nada, del rutilante complejo turístico de St. Moritz, en la cúspide del abrupto cantón de los Grisones, zona despoblada que en 1803 una suspicacia estratégica de Napoleón había anexionado a la Confederación Helvética.

2) «Encuentro en Suiza». (Oficina suiza de expansión comercial, Lausana, 1975.)

En 1838, St. Moritz era un villorio montañoso, a orillas de un pequeño lago, y a corta distancia de un semi-olvidado balneario de la Engadina. Un lugar al que en un alarde de minuciosidad informativa la Guía Murray se dignaba mencionar, atribuyéndole ciento sesenta habitantes como población y ningún motivo para detenerse en él. Su lanzamiento presenta todos los visos de ser réplica intencionada, y con acento alemán, al «boom» de Chamonix, a partir de 1860 en manos francesas.

Fuentes suizas señalan el despegue turístico de St. Moritz no más allá de 1853, al construir un nuevo balneario, punto de arranque de la inauguración de un serie de hoteles que se suceden a ritmo ágil. En su interior, una excelente calefacción desmentía cada noche la veracidad de un viejo proverbio local, que definía al año grisón como «nueve meses de invierno y tres de frío infernal».

A la apertura del «Kulm» (1864), siguió la del «Beau Rivage» (1866) y las del «Steffani» y «Bellevue», en 1869. Todos de temporada corta y estival, germen de un ulterior desarrollo de altos vuelos, una vez domeñado el obstáculo de la estacionalidad, enemigo número uno de la industria turística.

La importancia adquirida en 1869 por la temporada invernal en St. Moritz la refleja la fundación aquel año del «Skating Club», primero de su especie en Suiza. Es también el año en que revisitó el lugar Sir Leslie Stephen, amante de una Suiza que al transformarse desaparecía, quien escribió en su diario:

«Han prescrito a mi mujer los baños de St. Moritz. Encontramos en el hotel a un rey, a una duquesa imperial y a algunos otros huéspedes de su especie. Qué se le va a hacer. Tendremos que pagar como príncipes y alojarnos como puercos.»

La reina de los turistas.

Ponderando los eventos turísticos desde perspectivas más amplias que las estadísticas y contables, destaca el hito que en el turismo suizo marcó la aparición en Lucerna, y en agosto de 1868, de la reina

Victoria de Inglaterra, con el objeto de pasar allí un mes de vacaciones. Resuelta —al fin— a aliviar con un drástico cambio de ambiente sus siete años de aparatosa viudez, la soberana decidió imitar el comportamiento de gran parte de sus súbditos, viajando —teóricamente al menos—, de incógnito riguroso y como una turista más.

Hasta el punto de ser factible tamaña utopía. Un año entero invirtió el funcionado de su real casa, en la minuciosa y discreta preparación de un viaje, que comenzaría en Cherburgo, al abordar el tren imperial puesto a su servicio por Napoleón III, la regia comitiva, compuesta por un séquito imponente y una buena porción de la prole de la reina.

Ya en Lucerna, el viaje adoptó caracteres más turísticos al alojarse en «Pensión Wallis», alquilada en su integridad para los viajeros, vasto jardín incluido. Situada en el Gutsch, la colina dominante de la ciudad, la residencia llenaba los requisitos exigidos por una dama, siempre enlutada del mentón a los pies, pero que detestaba el calor tanto como la curiosidad del prójimo. Dispuso de aire fresco, calma y silencio, y de un soberbio paisaje en espléndido aislamiento.

Por lo demás, la soberana se condujo como una turista de tantas. Se le vio tomar el té en las terrazas de los mejores hoteles al borde del lago, comprando regalitos en las tiendas de «souvenirs», y en su poney «Sultán», otro miembro de su cortejo, subir al monte Pilatus, para en el libro de visitantes del «Hotel Bellevue», firmar como duquesa de Kent; el título usado en sus vacaciones (1).

A bordo del vapor, graciosamente puesto por las autoridades suizas a su libre disposición, la reina exploró los más bellos recovecos del lago de los Cuatro Cantones y animada por la placidez del lugar abandonó el protocolo y el plan de viaje, alojándose durante tres días en un hotelito del pueblo ribereño de Fluelen, desde donde se acercó al vecino Altdorf, diminuta capital del cantón de Uri, en cuya plaza el héroe nacional suizo atravesó de un

1) Devid Buff. «Victoria Travels» (Londres, 1970).

flechazo la manzana colocada sobre la cabeza de su hijito. También visitó —faltaría más— la «Capilla de Tell», que conmemoraba el punto exacto en que el héroe, para la reina, de existencia tan indiscutible como Juana de Arco o el duque de Wellington, clavó otra de sus flechas, siempre infalible, en el duro corazón del tirano Gessler.

La prensa diaria de medio mundo publicaba en tono afable noticias informativas acerca del modo en que la reina de los ingleses había emergido de su reclusión para pasar unas vacaciones en paisajes adorables, salpicados por lagos, cuyas aguas reflejaban las cimas nevadas reverberando al toque de un complaciente sol. Ninguna campaña publicitaria de eficacia mayor para inducir a sus súbditos a seguir visitando con redoblado denuedo el país escogido para descanso de su idolatrada soberana.

El viaje, primero de una serie, tuvo una curiosa repercusión en la nomenclatura de una industria que casi considera virtud el plagio. De entonces arranca la proliferación del rótulo de «Victoria», o «Regina», en multitud de hoteles europeos, aspirantes, si no siempre a albergar a la reina, lo que hubiera colmado el sueño más ambicioso de un hotelero del tiempo, por lo menos a cierta cantidad de clientela del país de la regia viajera.

Retórica antiturística.

Aplicando el oído al documento de ayer, se aprecia lo lejanos en el tiempo que suenan los ladridos contra cuanto por los cotos rotos de lo convencional cabalgó con brío. En el ya no tan joven ámbito turístico, la verdadera medida de los impresionantes logros suizos los corean con su escándalo y desdén algunos literatos exquisitos, y sus imitadores, hondamente disgustados por que el paisaje helvético fuera gozado por tan crecido número de forasteros.

Típico, el profundo desencanto de cierto autor granadino, llegado a Ginebra y Chamonix en 1860, por cierto, fuera de tempo-

rada, que no vaciló en imputar al país el nefando delito de practicar al aire libre una especie de «strep tease» paisajístico:

«¡Qué grato hubiera sido venir a Suiza, cuando Suiza era bella sin saberlo! —exclama consternado el cantor de «La Alpujarra». Cuando no había hecho mercancía de sus naturales encantos. ¡Hoy explota su belleza; se pinta, se compone, se exhibe y enseña sus más ocultas perfecciones por una miserable moneda!» (1).

Pasada por alto la improbabilidad de que un par de décadas antes le hubiera sido factible al autor del denuedo saborear las bellezas suizas con la celeridad y confort con que lo hizo, en un viaje relámpago de Valencia a Italia, pasando por París, su indignado vejamen palidece comparado con la virulencia del suscrito por Juan Ruskin, quien no toleró compartir con nadie el objeto de su pasión.

El refinado esteta y sublime estilista británico, deja poco menos que en mantillas al dicterio del viajero andaluz, al comentar en uno de sus escritos la supuesta acción corruptora del turismo popular y masivo que visitaba Suiza. En tonos apocalípticos deplora «la lepra devastadora de los nuevos hoteles y perfumerías que maculan el paisaje alpino», digno prefacio para una andanada antiturística, indiscriminada y feroz, basada en curiosas consideraciones ético-económicas, que es lo bueno:

«Amigos suizos me comentan aterrados, el influjo de la riqueza inglesa que gradualmente va conectando toda su industria a las necesidades y hábitos de los forasteros. Este influjo incita al ocio y hace depender la vida del país de su ayuda circunstancial, disolviendo así la antigua consistencia y simplicidad de la vida de montaña en dos profesiones irregulares; la hotelera y la mendicante» (2).

Si el esteta y el turista se repelían, el alpinista y el turista coexistían en zonas montañosas como dos especies incompatibles. Para mitigar los horrores del turismo masivo, sir Leslie Stephen, presidente del Club Alpino de Londres, proponía en

1) Pedro Antonio de Alarcón. «De Madrid a Nápoles» (1861).

2) John Ruskin. «Sesame and Lilies» (1865).

1869 y con óptimo sentido del humor, la instalación en los Alpes de una especie de campo de concentración, o tal vez una versión alpestre del «Club Méditerranée» «avant la lettre»:

«Desearía pudiera instalarse en los Alpes —de clara en una de sus cartas— una suerte de isla Norfolk, en la que reyes, cockneys, viajeros acompañados por guía-correos, americanos visitando Europa contra reloj, turistas de la Cook's, y en especial, esa variedad de clergymen inglés, que con su deslumbrante corbata blanca, te fuerza a asistir a los oficios divinos a tu pesar, pudieran ser en

ella confinados para que en su interior se divertiesen o fastidiasen mutuamente» (1).

Huelgan glosas para que por sí solos, y sin ayuda de nadie, se subraye el modernísimo sonsonete de estos delendos anti-turísticos, proferidos hace más de un siglo, cuya edad resalta la ranciedad de los que en idénticos tonos se profieren hoy con infulas de rigurosa actualidad, contra el turismo, «fenómeno de nuestros tiempos», según afirma un cliché, olvidadizo de lo que acaeció en los pasados.

EL TURISMO EN ITALIA

La imagen turística de la Italia post-romántica cambiaba de signo a tambor batiente y a paso de carga. Más difícil decidir si las mutaciones las experimentó el país o si estuvo la variación en el ángulo de mira de sus nuevos visitantes.

Era evidente que toda Italia se transformaba, y no necesariamente en calma y para bien. Tanto el norte, ocupado en precario por los austríacos, como Roma, que dio la campanada inaugurando la mitad del siglo sin poder celebrar su Año Santo, por culpa de una república proclamada por una revolución que hizo huir al Pontífice a Gaeta, en el Reino de Nápoles.

Lo que no cambiaban eran los accesos a Italia por vía terrestre, casi tan ásperos como en el medievo. Una molestia que en 1860 y en su viaje primero de los cinco que hizo a Italia, comprobó como algo esperado la autora inglesa más afamada del período, mientras convalecía en Génova de los sustos padecidos en el paso de los Alpes.

«He soportado el viaje, no como un novelista enfermo —se jacta George Eliot— sino como un cristiano bueno y muscular; sin sufrir mareos en el mar ni tampoco al pasar el Mont-Cenis, en una destartada diligencia y en trineo. Nuestro viaje fue feliz por entero; vimos la cumbre del Mont-Cenis a la luz del lucero matutino y ahora descansamos dos días en Génova, bajo un constante sol, oyendo a otros viajeros tristes historias de lo mucho, que unas semanas antes, sufrieron en el mismo viaje. Un grupo invirtió casi veinticuatro horas en pasar

el Mont-Cenis, sin más alimento que una hogaza de pan, compartida por el propietario, con sus compañeros» (1).

El mismo año, en fechas distintas, dos autores españoles, Amós de Escalante y Pedro de Alarcón, cruzaron el mismo paso alpino, sin que ni el santanderino ni el descriptor de Las Alpujarras, hombres avezados a montañas e incomodidades, dieran la menor importancia a un episodio que seguía constituyendo el obligado purgatorio para gozar del edén itálico.

Bajo el yugo de los bárbaros

Lo del edén había quedado en un decir. En una especie de alegoría turística, mantenida en vivo por la inercia y el optimismo de las guías, que al menos desde Milán a Venecia, y de 1849 en adelante, carecía de fundamento alguno en la realidad. La dominación austríaca apretaba las clavijas de lo lindo por aquellas partes de Italia. Hasta 1848 había tenido poco de opresora para los habitantes de territorios por siglos acostumbrados a vivir sometidos a potencias extranjeras. En tiempos románticos, ni siquiera en Venecia paraban mientes los turistas en los ocupantes austríacos, como dan fe las obras y correspondencia

1) «The George Eliot letters». Vol. 3 (1850-1862) New Haven, 1955.)

1) Sir Leslie Stephen. «Life and Letters» (1906).

de lord Byron, Dickens y George Sand, que en sus descripciones de la ciudad hacen abstracción total del elemento germánico que la poseyó.

Las relaciones entre ocupantes y ocupados se enrarecieron y devinieron insufribles para los italianos de la Lombardía y del Véneto como secuela del levantamiento general de 1848 y de la guerra subsiguiente, culminada al reconquistar Venecia el octogenario mariscal Radetzky, tras quince meses de sitio y de un sistemático bombardeo de la ciudad, que dio al traste con algunos edificios y esculturas, así como con la república implantada en una Venecia asolada por una mortífera epidemia de cólera.

La intensidad del carisma turístico italiano se puso en evidencia, una vez más, en el hecho de que ni las drásticas medidas de seguridad adoptadas por el gobierno de Viena respecto a extranjeros decrecieron de modo apreciable el flujo de visitantes transalpinos a tan inseguras regiones. Italia disfrutaba de una especie de bula respecto a guerras en la estimativa del turismo extranjero. A los pocos meses de imponer los austríacos a sangre y fuego el «status quo ante-bellum», ya llegaban visitantes que se beneficiaban de los nuevos modos de viajar por Italia.

Podría decirse que simboliza el principal de todos la manera en que, una vez traspuesto el paso del Simplón a la manera clásica, llegó en 1850 a su añorada Venecia Teófilo Gautier. «Ciertamente, no es así como soñé entrar», suspiró el príncipe de los escritores turísticos del tiempo, al apearse, no de una góndola, sino del vagón de un tren, austríaco y vulgar, en el andén de una prosaica estación instalada en una punta del Gran Canal. Reparo que reitera al otro extremo de la Gran Vía acuática veneciana, al alojarse en el «Hotel d'Europe», en tiempos, palazo Giustiniani, «transformé aujourd'hui en hotel, comme plusieurs autres palais de Venise» (1).

Gautier encontró a la ciudad recuperada por completo de los trágicos sucesos de pocos meses antes. En la iglesia de los Frari se ultimaban las obras del gigantesco monumento al Tiziano costeado por el emperador Fernando I de Austria, y sólo se hacía sentir la amenaza de los invasores a la vista de las baterías artilleras emplazadas en la isla de S. Giorgio Maggiore, apuntando a la Piazzetta, y, por supuesto, en aquella curiosa barrera invisible que determinaba la clientela de los celeberrimos cafés, Quadri y Florian, instalados frente por frente en la Piazza di S. Marco.

Puede que a Gautier le nublaste la vista el éxtasis estético con que visitó Venecia. Despejada la conservó cierto turista inglés, que un año después de Gautier revisitaba aquellos lugares, en posesión de valiosos elementos de comparación para apreciar el grado de tirantez en las relaciones entre ocupantes y ocupados, de resultas de la reciente conflagración. No es que la convivencia fuera modélica en los tiempos idos:

«No se podía pasar unos días en Verona, Padua, y, especialmente, en Venecia, sin observarlo; pero aquella antipatía era amor en comparación con el odio abierto, la indomable repulsa que en 1851 exteriorizan hombres, mujeres y niños al hablar de «i Tedeschi» (1).

Al parecer la repulsa contra los austríacos adoptaba formas más ostensibles en los establecimientos que el turista frecuenta para conceder descanso a sus pies, mientras cómodamente observa el tono de vida de la localidad que visita. Según el mismo observador, en los cafés principales de Milán la inquina contra los austríacos se manifestaba a la veneciana, y en modos casi teatrales por lo enfáticos:

«En la piazza del Duomo hay dos cafés frecuentados por los dos bandos opuestos. En el café Marza, siempre lleno de oficiales austríacos, no entra un solo italiano, mientras que caballeros y señoras italianas llenan el otro café. Si osa en éste penetrar un solo alemán, todos los ciudadanos se levantan al instante y se marchan.»

(1) William Edward Baxter: «The Tagus and the Tiber, or notes of Travel in Portugal, Spain and Italy in 1850-51» (Londres, 1852).

1) Théophile Gautier: «Italia», (1852).

Turismo florentino.

Durante la primera década del período estudiado, la ciudad del Arno disfrutó entre visitantes de Italia, inmensa popularidad como punto ideal de residencia y sumergirse un tanto en el *way of life* italiano. Sobre todo para ingleses. La nostalgia goticista, típica en la época, la acogedora corte del Gran Duque Leopoldo II, un sesentón atentísimo hacia el turismo extranjero, hacían de Florencia un enclave del pasado anclado en el tiempo, y lugar idóneo para mantener viva en Italia la llama del turismo inglés.

En el carnaval de 1856, los hermanos Julio y Edmundo Goncourt la vieron de esta manera:

«Villa completamente inglesa en la que los palacios casi tienen el negro triste de los de la ciudad de Londres, y en la que todo parece sonreír a los ingleses» (1).

Por lo menos se encontraban en su elemento, y un analista surafricano del turismo británico en Florencia, se preguntaba hace unos años:

«¿Qué fue lo que en el siglo XIX impulsó tanto talento inglés a desertar de Inglaterra a Florencia? ¿Salud? (Elizabeth Browning). ¿Deseos de vivir en el extranjero? (Mrs. Throllope). ¿Creencias en la frase de Shelley, Italia es el paraíso del exiliado? Todo jugó su parte, aunque probablemente la más importante razón era la baratura de vivir allí» (2).

Al derrocar y expulsar de sus dominios en 1859, una revolución incruenta, instigada por Cavour, al Gran Duque Leopoldo, Florencia perdió uno de sus grandes atractivos turísticos. No obstante, parecía que los turistas la iban a seguir siendo fieles. «Hay que advertir que Florencia es extraordinariamente barata», advertía Pedro Antonio de Alarcón que la visitó al año siguiente del cambio de régimen.

El escritor la encontró inundada de visitantes forasteros. Turistas por el mara-

viloso paseo a orillas del Arno: «Las Cascine (las Queseras, llamado así de unas lecherías que pertenecieron al Gran Duque) son en Florencia lo que es el bosque de Boloña en París». Turistas y más turistas por la Galería Pitti: «Centenares de extranjeros (sobre todo americanos, rusos, ingleses y alemanes) discurren silenciosamente por aquellos salones». ¿Se debería su silencio a los efectos de lo que descubre Alarcón en otra advertencia?:

«Digámoslo de una vez; Florencia es un pueblo parásito que se nutre de los extranjeros. ¡Yo creo que hay establecida en la Toscana una vasta asociación cuyo solo objeto es explotarlos» (3).

Notable coincidencia del parecer del foso granadino con el del impenitente demitificador, Prósper Mérimée, que en 1858 escribía en su correspondencia: «Todo el mundo está persuadido en Toscana que el extranjero es una presa que la providencia les envía todos los años».

Roma anglosajona.

Razones que acaso influyeron en que una vez Florencia y Pisa bajo bandera italiana, revertieran al rango de constituir por sus tesoros artísticos etapas indispensables, pero pasajeras, y que el centro de gravedad del turismo de residencia se trasladara a Roma. Hacia 1850 un turista americano describía a la Piazza di Spagna como una sucursal del Mayfair londinense:

«La lengua predominante es la inglesa. Las tiendas son inglesas, inglesa la oficina de alquiler de alojamientos, e inglesa la sala de lectura en la que los señores maduros leen su «Times».

Alarman niveles alcanzaban los efectos de la ocupación anglosajona del corazón turístico de Roma a juicio del mismo observador:

«En suma, es un pedazo de Inglaterra trasplantado a suelo italiano y son tantos los motivos que a un extranjero conducen a la Piazza di Spagna, que un

1) Edmond et Jules Goncourt. «Notes de Voyages» (1855-56).

2) V. H. Morton. «A Traveller in Italy (Londres, 1964).

3) Pedro Antonio de Alarcón. «De Madrid a Nápoles».

inglés o americano, que una bella mañana se estacionase en ella, tendría la oportunidad, de sin dar un paso, cambiar en pocas horas unas palabras con todos sus conocidos» (4).

Desde la efímera República de 1849, sin Año Santo desde 1775, y con las peregrinaciones al «ralentí», no era Roma la ciudad impar venerada por los románticos. Su ambiente solemne y levítico se relajaba a ojos vistas erosionado por una cosmopolita laxitud. La afluencia de extranjeros frivolisaba las costumbres locales, para contrariedad de la conservadora y puritana guía Murray, que en 1853 advertía con disgusto: «El café Nazari, en la piazza di Spagna, antes el mejor de Roma, ha empeorado mucho y se ha hecho muy desagradable desde que permiten fumar en su interior.»

Toda corriente turística se descompone dinámicamente en seguirse los unos a los otros. Determina los cursos el liderazgo del pelotón de cabeza. Corrían años en que el turista americano seguía los pasos del inglés con la pertinacia con que en las novelas de Fenimore Cooper el mohicano rastrea por las riberas de los Grandes Lagos las huellas del colono blanco, y los rusos seguían a los franceses con el ahinco con que los cosacos persiguieron la zaga de la «Grande Armée».

Sin embargo, no era Roma lujo al alcance de todo el mundo, y marcaban, a modo de veletas, la procedencia de los vientos del exterior que por sus calles soplaban, los rótulos de los principales hoteles, relacionados en el mismo orden en que los cita una guía turística italiana del tiempo: «Europa», «Londra», «Alemania», «Isole Británicas», «Russia», «Inglaterra», «D'America», «Gran Bretaña», «Spilmann» y «Parigi», ubicados casi todos por la Piazza di Spagna y sus «dintorni» (1).

Idiosincrasias turísticas.

El que tan abigarrada concurrencia se densificara durante los inviernos plantea

4) George Hillard. «Six months in Italy» (Londres, 1853).

1) «Nuovissima Guida d'Italia» (Décima edición, Milán, 1855).

una interrogante. Si, en efecto, era el prodigioso acervo histórico y monumental lo que atraía a tantos turistas o es que llegaban impulsados por algún otro incentivo. La circunstancia, en razón de nacionalidad, de no pertenecer a ninguno de los contingentes visitantes hegemónicos de la Ciudad Eterna sitúa en posición ventajosa para resolver la incógnita a cierto político andaluz, partidario de Narváez, a quien el gobierno esparterista prefirió mantener por algún tiempo distante de España, encomendándole una misión semidiplomática en Roma. He aquí sus impresiones sobre el ambiente turístico romano durante el invierno y la primavera de 1855:

«Millares de extranjeros, ingleses, rusos, franceses, alemanes, corren todos los años, desde octubre a junio, a la antigua ciudad; millares de extranjeros llenan en esos ocho meses sus hospederías y sus fondas, inundan sus calles, se agolpan en sus templos, decoran los salones de sus palacios. ¿Qué es en su mayor número, lo que les lleva allí? ¿Por ventura la suavidad del clima? ¿Por ventura, los prodigios de las artes? ¿Por ventura, el entusiasmo de la devoción?» (2).

Por su precisión, inhallables en ningún texto de la época los términos en que se contesta una pregunta por casi nadie formulada:

«Os engañaríais si lo creyeseis. El clima, aunque no áspero en invierno, cede a los de Sevilla y Nápoles en templanza. Las artes, que nos embelesan a algunos pocos, no son vivamente sentidas por la gran mayoría de los pueblos bárbaros; la devoción no puede animar a tantos corazones, no abiertos siquiera a la fe católica. Algunos acuden, es cierto, por tales causas; hay fugitivos de las nieblas del Támesis, que piden para sus pechos otros cielos y otro ambiente; hay enamorados de la belleza, que vienen de lejanos climas a estudiar al Panteón y a admirar el Laoconte. Pero todos estos no componen, aún reunidos, sino un corto número. La mayoría, la inmensa mayoría de los concurrentes buscan distracciones y entretenimientos, buscan regocijos y espectáculos, mucho más que una atmósfera serena, que monumentos históricos, que asombros de la escultura y milagros de la Religión».

Sus penetrantes observaciones, remontan imperfecciones sintácticas para condensarse en una conclusión que constituye

2) Joaquín Francisco Pacheco. «Italia. Ensayo descriptivo, artístico y político» (Madrid, 1857).

una definición perfecta del **primum movile** subyacente en el turismo de todos los tiempos:

«No lo extrañemos de ningún modo; en este valle de agitaciones y de penas donde estamos desterrados, el hombre ansía el esparcimiento y se fatiga por la novedad, que si no son para él una completa ventura, le acarician al menos con su ilusión por algunos días o por algunas horas».

Rutas de guerra.

Como suele suceder al recorrer rutas históricas apenas transitadas, las que conducen al pasado del turismo premian con multitud de sorpresas la curiosidad de quienes se introducen por sus casi intactos senderos. Destaca entre ellas el estu- por forzosamente derivado del contraste entre algunos acontecimientos calificados por la historia general de magnos y trascendentes, que no suelen parecerlo tanto cotejados con testimonios turísticos coe- táneos y de primera mano. A menudo des- comunales diferencias de apreciación dis- tancian sucesos descritos por quienes los reconstruyeron trabajando sobre antiguos documentos y los narrados por quienes los presenciaron por casualidad y mientras se divertían.

Vienen a cuento de modo ejemplar las violentas conmociones de los episodios fi- nales del «Risorgimento», protagonizados en 1859 entre fragor de batallas por los soldados de Garibaldi que desde el sur de la península avanzan al encuentro de las tropas piemontesas que descienden del Norte para unificar a Italia en forma de Estado y de una santa vez. Notable que en su edición del mismo año la omniscen- te «Guide Joanne» los registre nada más que con una leve noticia pertinente al pre- supuesto del turista:

«Los franceses deberán proveerse de un pasapor- te (precio, 10 francos), visado por el Ministro de Asuntos Exteriores y por los Embajadores de los Estados por los que se proyecte pasar. Desde los últimos acontecimientos que han cambiado la cons- titución política de Italia, estos visados, antes nu- merosos, han quedado reducidos a dos: el de la Embajada de Italia (3 francos) y el de la Nunciatura Apostólica (3 francos)».

Lo significativo de semejante impavidez informativa, referida a un país aparente- mente en llamas, es no ser producto de ceguera o distracción, pues en absoluto desentona con las impresiones de los visi- tantes de la península, inesperadamente numerosos en aquel entonces y nada des- contentos de haber venido. Dedúcese así del comentario de un distinguido escritor francés de la época, que al ocuparse de las poco envidiables condiciones de vida del proletariado romano durante los años 1858 y 1859, los de su estancia en la capital, dentro de lo sombrío inserta un rayo de luz al reconocer: «Subsisten precariamen- te durante el invierno, cuando los extran- jeros siembran por el país su maná; du- rante el verano se aprietan el cinturón» (1).

Hay que tener en cuenta que en 1859 Roma se hallaba en pie de guerra y bajo la salvaguarda de las tropas francesas en- viadas por Napoleón III para proteger a los Estados Pontificios del avance de los ejércitos reunificadores de Italia. Lo que, como suele suceder, entre los romanos hizo bastante impopulares a los franceses.

En cambio, los ingleses, por protestan- tes que fueran siguieron siendo bienquis- tos. Tanto que el gobierno británico no vio inconveniente para que en enero de 1859, el príncipe de Gales, un muchacho en via- je de fin de carrera, visitase Italia, aunque de incógnito, como advertían todos los pe- riódicos; lo significativo es que también visitara al Papa, en audiencia privadísima y especial.

La capital del mundo católico temblaba ante la inminente invasión armada de sus compatriotas, pero se congratulaba de la invasión de huéspedes extranjeras, de más pacífica condición, totalmente indiferentes a un conflicto del que parecían no darse por enteradas. Conoció con ellas en 1859, un afamado novelista americano, que se trajo a toda su familia para presenciar el célebre Carnaval Romano. En una de sus novelas, que versa sobre las peripecias y excursiones de una pequeña colonia de americanos en Italia, diseña una original

1) Edmond About. «Rome contemporaine» (Pa- rís, 1861).

interpretación del festival, visto desde perspectivas locales:

«Roma, decrepita y melancólica, esboza la clase de sonrisa que provoca la audición de un chiste manido. Si no fuese por las hordas anglosajonas, que anualmente empuñan la batuta del jolgorio, hace tiempo que, como las ventiscas del confetti que blanquean el pavimento, habría desaparecido este Carnaval» (1).

Venía de seguido otro magno festival romano, la celeberrima Semana Santa, objeto de admiración suma por turistas protestantes fascinados por la brillante majestuosidad de las ceremonias vaticanas. La excepcional concurrencia de extranjeros a la de 1860 malogró el primer contacto de la novelista George Eliot con una ciudad que visitaría en varias ocasiones más. Se lo hacía saber a un amigo participándole los motivos de su desencanto:

«No puedo participarte otro sentimiento más que el de amargura y profunda desilusión. Pienso en la pérdida sufrida por mi imaginación al venir a ver una vulgar ciudad moderna, perdida para siempre la imagen de rota grandeza que evocaba en mí la mención de Roma. En esta ciudad, opaca y fea, los mejores hoteles están llenos y también los de segunda y tercera, del tercer piso para abajo. Así, pues, este Domingo de Ramos, empezando con las exasperantes esperas en Civita Vecchia, para terminar en el tercer piso del Hotel de l'Amérique, no ha sido un día festivo para nosotros» (2).

George Eliot visitaba Roma como turista pura. En cambio Hawthorne, como Washington Irving y Fenimore Cooper, pertenecía al cuerpo diplomático y consular que el Gobierno americano improvisó para representar dignamente al país ante la cultura Europa, nutriéndolo con los por aquel entonces más célebres literatos del país.

A este escalafón, si no turístico en puridad, inmensamente influyente en generar turismo en el país de origen, pertenece por derecho propio Williams Howells, por espacio de siete años cónsul de los Estados Unidos en Venecia, y férvido propagandista de la ciudad. En noviembre de 1864 el escritor abandonaba para siempre la ciudad que adoró, realizando en compañía de su

familia un pausado «tour» por el resto del país.

Sus expertas observaciones registran el desarrollo del turismo en Italia en cinco años de tranquilidad nada más relativa y el aumento del kilometraje ferroviario, incluidos los setenta recorridos por el tren que desde 1862 unía a Roma con el por muchos años —y que se lo preguntaran a Stendhal— somnoliento puerto de Civita Vecchia. Como la mayoría de las recogidas por literatos y artistas, las impresiones de Howells exhalan desencanto y desilusión ante la vulgarización de los monumentos y paisaje atropellado por una marea turística que iba a más sin síntomas de decrecer:

«Del viaje por Italia ha desaparecido casi todo el aura de romance y de aventura. El actual período ferroviario es uno, rancio e insípido, comparado con los viejos tiempos, cuando el feliz caminante se desplazaba en 'Vetura', a través de los innumerables Estados de la península, detenido, una milla sí y otra no, para mostrar su pasaporte y dejarse esquilmar por oficiales de aduana vestidos con raídos uniformes, y tocados con variedad de tricorrios. Queda todavía mucho tipismo y color; of course. Pero sin que lo vea el presuroso viajero que pasa de un gran hotel a otro, sin cambio apreciable en la cocina o en los métodos de extorsión» (1).

Al escritor en vacaciones le escandaliza el punto de saturación turística alcanzado por la Ciudad Eterna, eligiendo como blanco de su inquina al turismo organizado:

«Roma pertenece en realidad a las naciones anglosajonas, y diríase que el Papa y el pasado se han conservado enteramente para diversión nuestra, como en un museo cada objeto se cataloga con su etiqueta. Los mendigos de la Piazza di Spagna, al igual que los policías, están matriculados y ostentan una inmensa insignia con la imagen de San Pedro, para que sepas que tu limosna la das a una persona meritosa, y no, como en el pasado, a un impostor. Uno de estos altamente certificados mendigos dio el toque maestro al sistema, al pedirnos limosna. ¡En inglés!».

Mucho pareció molestar a Howells en Roma una circunstancia celebrada por turistas de inferior nivel intelectual; el dominio de la población autóctona del idioma de sus visitantes:

1) Nathaniel Hawthorne. «El Fauno de Mármol».
2) Carta a John Blackwood. (Roma, 3 de abril de 1860.)

1) W. D. Howells. «Italian Journeys» (New York, 1868).

«Los italianos, que viven en gran medida de los que viajan por su país, aprenden nuestras abominables lenguas, y se apropian de nuestro despreciable confort, privándonos de la ocasión de conocerlos como antes; musicales, pintorescos, rebosantes de una granjería dulce y natural, una graciosa falsía y plena suciedad. No hay guía de museo que si puede evitarlo responda en ese italiano que tan exquisitamente habla, prefiriendo expresarse en mal francés y en todas las tiendas del Corso, la lengua inglesa es de rigor».

Un invasor más.

Óptimas las condiciones denunciadas por el indignado cónsul para que en 1865, ocupado aún el norte de Italia por los austríacos, cruzara en el otoño por vez primera los Alpes un grupo de la Cook. Ciento cuarenta excursionistas en total, sumados los de primera clase a los de segunda, prestos todos a conmovirse sin distinción de clases ante las excelencias turísticas de Turín, Milán, Florencia y Génova, que es cuanto vio de Italia la primera irrupción.

Estimulado por el auge fenomenal de sus excursiones a Suiza y por la península italiana, Cook padre cede a las instancias de su hijo John, cerebro ya si no alma de la empresa, da su brazo a torcer, adoptando una medida decisiva para el futuro de la compañía. En 1865 resuelve trascender el angosto marco provinciano de Leicester y abrir una sucursal en la Fleet street londinense. La única manera de realizar con dedicación plena lo que calladamente venían haciendo en favor de su privativa clientela las grandes navieras y algunos bancos, no sólo de Londres, sino de París, Bruselas, Hamburgo y tantos otros con correspondencias en el extranjero. Con una gran diferencia. Que el viaje salía infinitamente más barato viajando al por mayor, formando parte de los grupos reclutados por la familia Cook.

Visto el éxito de la oficina de Londres, el infatigable organizador decide programar una «special excursion» inaugural a Roma. En 1865, al otro lado de los Alpes, ya circulaban en bastante cantidad ferrocarriles, el vehículo que transportó a Mr Cook a la fama y a la prosperidad, pero no los suficientes para eximir a los integrantes de la excursión de tener que atravesarlos en di-

ligencias, por el paso del Mont-Cenis, para empalmar con los trenes en Turín.

En 1866 repite la excursión con un grupo más numeroso, cincuenta excursionistas en total. En Florencia esperaba a Mr. Cook un serio problema de «overbooking» hotelero, solventado del modo expeditivo que tanto le prestigió. En el hotel florentino recibió un telegrama del hotel romano, aconsejándole no seguir más adelante con sus huéspedes, ante la imposibilidad de no disponer de las cincuenta camas contratadas.

De nada sirvió la indignada respuesta del Agente contra el informal hotelero. Gracias a que otros telegramas, de distinto tenor, hicieron el semi-milagro de que en materia de horas, y por la suma de quinientas libras, dispusiera, a favor de sus clientes, el soberbio «palazzo» del príncipe de Torlonia, el banquero predilecto de los turistas ingleses en Roma. Altamente impresionados por la inventiva, diligencia y generosidad de su jefe, los miembros del grupo contribuyeron espontáneamente con cuatro libras por cabeza, cubriendo la mitad del gasto y derramando sobre la Agencia, y su providente titular, una publicidad de incalculable valor.

Saboreadas las estrepitosas amenidades del Carnaval romano, el plato fuerte de la excursión, las complementó la divertidísima subida y descenso del Vesuvio, un pasatiempo paradesportivo, con ribetes de carnaval alpinista, de dilatada tradición. Desde Nápoles, los intrépidos expedicionarios de la Cook regresaron a Inglaterra inmensamente satisfechos con un «tour» que haría prosélitos.

Un conato de rechazo.

La estridente novedad que para ciertos turistas supuso la estrepitosa irrupción de las mesocráticas caravanas de Mr. Cook por los más preclaros santuarios turísticos italianos la patentizó de modo clamoroso y harta guasa, como si de una repetición de la invasión de los bárbaros en el Imperio Romano se tratara, un celeberrimo novelista irlandés, cónsul británico en La Spezia, a la sazón, pero residente permanente en

Florescia. En artículo publicado en febrero de 1865 en un semanario londinense, Charles J. Lever, exteriorizó el violento desagrado que le infundió ver las calles de Florencia profanadas por aquel nada distinguido tropel de compatriotas. Al consignar su marcada repugnancia por el espectáculo, esbozó ante la imaginación de sus lectores un vaticinio sobrecogedor, consistente en que aquella ríada presentaba visos de incrementarse en geométrica progresión:

«Un empresario sin escrúpulos alberga el proyecto de conducir desde Londres a Nápoles y regreso, y por una suma fija, a cuarenta o cincuenta personas irrespectivo de sexo y edad. Imagino a toda Italia inundada por bandadas de estas criaturas (pues no se separan jamás), y no tardaremos nada en verlas por doquier desfilando por las calles, con su director al frente, o bien empujándoles por detrás, en todo caso, evolucionando como el perro de un pastor, y entregado a una tarea que realmente recuerda el apacentar de un rebaño. He tropezado hoy con tres de estos grupos y en mi vida vi nada más vulgar. Tristes y malicientos, los hombres, más bien maduros. Las mujeres, levemente más jóvenes, desgarradas, pero intensamente vivaces y charlatanas» (1).

Y así hasta el final. Entre las relevantes prendas que configuraban la personalidad de Mr Cook, difícilmente se hubiera encontrado un solo milígramo de sentido del humor. Lo intolerable para él no era la deplorable estampa pergeñada de sus grupos por el mordaz cónsul. Esta contribución a su éxito ya estaba acostumbrado a pagar. A tenor de la denuncia que presentó ante el Ministerio de Asuntos Exteriores, sustanciada con recortes de periódicos italianos, lo sangrante en verdad era que el escritor había persuadido a sus amigos italianos de algo que trascendía con mucho la libertad de opinión. Por lo visto la desfachatez de Mr. Lever había llegado al punto de asegurarles que en sus grupos viajaban presidiarios camuflados. Acusaba al escritor de afirmar que interesado el gobierno inglés de ahorrarse el gasto de transportarles hasta Australia, había encomendado a Mr. Cook la misión, de poco a poco, y con disimulo, ir dejándolos desperdigados por el camino.

1) Cornelius O'Dowd. «Continental Excursionists» («Blackwood's Magazine»).

Independientemente del hecho de que conteniendo la risa, el Foreign Office prefirió inhibirse del asunto con base a que los artículos denunciados estaban firmados por un seudónimo, y no por un funcionario, la contestación de Mr Lever se hizo poco esperar. Sin molestarse en desmentir una acusación, con toda verosimilitud harta cierta, contraatacó en el mismo semanario con un artículo más sardónico que los anteriores. El título que le puso, «Un pequeño negocio que no requiere capital» («A light Business Requiring no Capital»), hacía diana, con tan mala intención como impecable puntería en el más vulnerable flanco de la empresa de Mr. Cook.

Mientras el brillante y excéntrico novelista hacía las delicias de sus lectores **at home**, poniendo en solfa al nuevo tipo de turista inglés, que se veía **abroad**, el imaginativo agente prosiguió enrolándolo en sus cada vez más populares «tours», al mismo tiempo que los vulgarizaba más cada vez, pero en el mejor sentido de la palabra.

Para, sin remedio posible, agudizar las molestias a padecer por un hipersensible tipo de viajero, menos aguerrido y gregario que los conducidos por Mr. Cook. Una vez más se encuadra al frente de la minoría antiturística cierto profesor francés, medio neurótico, que aterrado describe el pandemionium del turismo de masas, que un día de enero de 1864 saludó su arribada a Roma, al apearse del tren que le condujo desde el puerto de Civitavecchia:

«Al salir de la estación, una avalancha de fiacres, de gritos de cocheros, de guías que a viva fuerza se apoderan de vuestro equipaje y de vuestra persona, una marea ondulante de seres heteróclitos, ingleses, franceses, alemanes, rusos, entrechocándose todos y apretujándose para obtener información en todos los acentos y lenguas de la tierra» (1).

Hombre propenso a magnificar la menor incomodidad viajera, el autor de «La Filosofía del Arte» no encajó con filosofía alguna los inevitables contratiempos derivados de llegar a una capital famosa, que a despecho de viento y marea seguía recibiendo como si tal cosa extranjeros en respetable cantidad.

1) Hippolyte Taine. «Voyage en Italie» (1866).

Turismo en tiempo de guerra.

Estaba visto que ni a Italia ni a Thomas Cook les dejaban turísticamente fuera de combate lo desfavorable de las circunstancias para pasearse por Europa. Bien a las claras se vio esta resistencia contra el combate de los elementos en 1866, al año que mientras Prusia aplastaba a Austria en la guerra llamada «de las siete semanas», los piemonteses hacían leña del árbol caído austríaco, arremetiendo como demonios contra los ejércitos ocupantes del norte de Italia por el valle del Po.

La impávida indiferencia de Thomas Cook y sus huestes, respecto a los cortantes vientos que soplaban por el continente, merece admiración e inspira ciertas reflexiones revisionistas acerca del tono en que la Historia refiere algunos acontecimientos bélicos. El caso fue que en calendas tan poco propicias para asomarse al exterior, la Cook programó, para septiembre de aquel año proceloso, su «tour» inaugural a Venecia, cruzando en diligencia dos pueros alpinos de pronóstico; se ingresaría en Italia por el San Gothardo, regresando desde Milán por el Simplón.

Se dice que la fortuna sonrío a los audaces. Unas veces sí y otras no, en coyunturas viajeras. Equivale a una sonrisa y generosa por demás, que la fortuna obsequiara a los excursionistas de la Cook con la oportunidad de contemplar un espectáculo, más apasionante, con mucho, que cualquiera de los que figuraban en el programa oficial del viaje. Instalados en Venecia, presenciaron una efemérides histórica y turística de primera magnitud. La salida definitiva de los austríacos de la ciudad de los dogos y de las góndolas y la entrada triunfal, al frente de sus tropas, y naturalmente que por ferrocarril, del nuevo rey de Italia, satisfichísimo al incorporar a su nuevo reino, el gran centro turístico veneciano.

Entre otros recuerdos menos gratos de su ocupación, los austríacos obsequiaron a Italia con un regalo de extraordinaria valía turística. Con la primera conexión ferroviaria internacional de la península, «una de las obras más grandiosas de nuestra época», a juicio del «baedeker», aludiendo

a la perforación de los 22 túneles del paso del Brenner, que en 1867 posibilitó inaugurar el ferrocarril de Innsbruck a Verona, y a los contingentes germánicos acceder a Italia por vía terrestre, con rapidez, comodidad y economía inauditas.

De momento, con la excepción de la zona central, pues por Roma y alrededores, la situación no estaba, en 1867 para bollos turísticos. Estimulados por la retirada de la guarnición francesa, los garibaldinos se decidieron a atacar por su cuenta y riesgo a la Ciudad Eterna, al grito ¡Roma o Morte! y Napoleón III hubo de despachar precipitadamente un cuerpo de ejército, que desembarcó en Civita-Vechia, para volver a liberar a la ciudad de la amenaza a costa de batallas sangrientas. A primeros de noviembre se había restablecido la calma, como añadiendo unas penetrantes observaciones, lo cuenta un diplomático belga que acudía de visita a Roma desde la tranquilidad de Nápoles:

«La gran ciudad acababa de recobrar su aspecto habitual. En las vastas aglomeraciones humanas las conmociones políticas sólo interrumpen de modo pasajero la vida ordinaria. Al poco de la crisis nadie hubiera imaginado que Roma había corrido el riesgo de ser asaltada; únicamente, algunas precauciones militares nocturnas recordaban los rigores del estado de sitio. Las patrullas recorrían el Corso a paso lento. Por lo demás, ningún obstáculo para la libre circulación de extranjeros, ninguna interrupción de las diversiones habituales. El invierno iba a comenzar, y, como cada año, la población romana se preparaba a recibir a sus visitantes de costumbre y a recolectar la frutífera cosecha que raramente le falló» (1).

Trascendentales acontecimientos históricos vívidos por Italia, sin lugar a dudas, que afectaban a todos los italianos, pero sin que a los directamente afectados por el turismo les obnubilara el juicio hasta el punto de perder de vista la trascendencia que para sus particulares economías irrogaban los turistas que en su compañía los presenciaron.

Un estudio referido a 1868, dos años antes que las tropas del rey de Italia asaltarán Roma a cañonazos, aseguraba que «il movimento de forestieri» en la capital de

1) León Verhaeghe de Naeyer. «Vingt ans d'éta-pes» (Bruselas, 1868).

la Cristiandad dejaba una renta anual de tres millones de **scudi**; la cuarta parte del activo de la balanza comercial de los Estados Pontificios, ya reducidos territorialmente a su mínima expresión. El cálculo se basaba en las estancias, más bien prolongadas, de unos 40.000 **forestieri**, población flotante equivalente a la quinta parte de los 220.000 habitantes de la Ciudad Eterna (1).

Como lo percibió el compositor Berlioz, que en sus «Memorias» lo cuenta, el pueblo romano prescindía de cálculos matemáticos y recurría a la vista para dividir a los **forestieri** en dos grandes grupos, de gráfica arbitrariedad; los **inglesi** y los **pit-tori**. Se sabe por otras fuentes que para quedar encasillado en el primero no se precisaba pasaporte británico; el único requisito se reducía a verle consumir servicios caros y pagarlos sin rechistar. Para pertenecer al segundo no era menester poseer dotes artísticas de especie alguna; basta-

ba alojarse en **osterie** de medio pelo y curiosearlo todo en calidad de peatón y escatimando propinas.

No hay más remedio que rendirse a la evidencia de que los puntos claves de Italia se estaban poniendo invisibles para sus más refinados admiradores. Iba consolidándose la norma de que las apoteosis turísticas hallaran eco en las repulsas de la «élite». Lo confirma una observación de la escritora George Eliot, en la primavera de 1869, en su cuarto viaje a Italia. La novelista estimó prudente mantenerse distante de Roma, con tal de no sufrir las aglomeraciones de la Semana Santa. Para los que vendrían detrás avizoró un porvenir más sombrío todavía:

«Me estremece pensar que dentro de pocos años un viaje a Europa supondrá sumergirse en un torbellino de trenes expresos, sufriendo el horror de la compañía de compañeros de viaje que en Londres nos es posible evitar».

MARGINACION IBERICA

El contraste entre las turbulencias italianas y la relativa calma que de 1850 en adelante imperó por la península ibérica, redobla otra discrepancia rotunda; lo mal libradas, que cotejadas con la intensa actividad viajera registrada en una Italia convulsa por sus guerras liberadoras y unificadoras escapan en el orden numérico las magras presencias turísticas por España y Portugal.

Una propaganda estéril.

No hubo razón para responsabilizar del desvío a campañas adversas. Como suele sucederles a los países de capa caída, España y lo español gozaban de bastante buena prensa entre la ciudadanía de las potencias de primera magnitud. En el campo de la letra impresa seguían sonando vibrantes invitaciones al viaje transpirinaico,

como la formulada en el año liminar de 1850 por Teófilo Gautier, máximo promotor hacia España del turismo francés:

«La guerra civil, facciosos o bandoleros apostados en los paisajes, relatos, verdaderos o imaginarios, de los peligros que se corrían, y de las privaciones que había que soportar, hacían hace unos años el viaje a España tan raro o arriesgado como una expedición al interior de África».

La situación, había ciertamente cambiado, pero los turistas también. No bastaba anunciar la desaparición de los obstáculos tradicionales que hasta entonces habían distanciado a tantos compatriotas suyos de nuestras fronteras. España preservaba su preeminencia temática en los libros de viajes, pero los buenos efectos que cupo esperar de esta distinción, los neutralizaban la inexistencia de trenes y de una infraestructura turística a mínimos niveles de confort. Carencias malamente suplidas por la chilaba moruna que durante el romántico, y con tanta docilidad, se dejó el país encasquetar.

1) Paolo Pietroni. «Roma. Il crociera del Mondo» (Roma, 1970).

Por citar nada más que a especialistas en el cultivo de un género literario que proliferó, y exponer el modo con que referido a España lo cultivaron, viene a cuento anotar por representativa la falta de respeto geográfico con que un leidísimo viajero americano, y bajo el título genérico de «Tierras Sarracenas», empaquetó de consuno las impresiones recogidas por Andalucía en 1852, con las obtenidas a su paso por Palestina y Asia Menor (1).

Otro que tal bailó, el eruditísimo barón de Duvillier, hispanófilo de nota y pro, acompañante en 1862, y en calidad de experto, al egregio dibujante Gustave Doré. La prosa pudo pasar, y de seguro pasó bastante inadvertida por su falta de espontaneidad. No así los soberbios grabados que ilustraban una obra publicada por entregas en una revista quasi turística, publicada de cara al turista potencial (2). La incuestionable calidad artística de las ilustraciones de Doré, enturbiaron cosas que no estaban nada claras al retratar a una España con tintas románticas, con muecas quizá vigentes, veinte o treinta años atrás. Lo de siempre. El mérito publicitario de las láminas quedó irreparablemente mutilado y mermado al presentar a un país séptico y desgarrado, pleno de «couleur locale», pero un tanto mendicante y patibulario para que una persona de temperamento normal lo escogiera como punto de destino para una vacación.

Comparativamente hablando, notable la incomparecencia británica a cargo de la ausencia total de literatos o artistas ingleses importantes del período. Algo de tráfico inglés se densificó por el sur de la península, casi siempre como complemento circunstancial del viaje a Italia por vía marítima, propiciado por las escalas carboneras de los vapores de Inglaterra a Italia, en Cádiz, Málaga o Gibraltar. Ni que decir tiene que la Alhambra preservaba intacto el prestigio que se ganó en las ensoñaciones románticas, pero, cuán ruin la cantidad de ingleses, que superando el terror pro-

ducido por los detestables transportes terrestres osaron acercarse a Granada.

Alemanes, ni se notaron, y de los franceses ya se hablará. Sin respuesta audible en el terreno de los hechos, la clientela escandinava, aun nada más que en estado latente y potencial, se siguió dando por enterada de las románticas delicias de la morena España, a través del reeditado libro de viajes, «Impresiones de un pintor», del sueco Egren Lundgren. De los más mitigados encantos de la España del siglo del vapor, quedó informada por medio de los artículos periodísticos de un eminente escritor danés y sobresaliente viajero, que al asomarse a España en 1862 satisfizo un poco tarde un deseo de juventud. Hans Cristian Andersen, entusiasta de las trenes y de los paisajes mimados por el sol, comenzó su viaje en invierno y con el pie izquierdo. A costas con sus cincuenta y siete años y alifafes, hubo de abandonar en Perpignan el tren que le acercaba a la tierra de sus sueños, pues todavía no pasaban de allá los carriles. En Gerona volvió a tomar su medio favorito de locomoción, que le condujo a Barcelona, sin que consiguiera la Ciudad Condal inspirar emociones viajeras de nota a un turista para quien la Alhambra constituía el principal objetivo viajero. Conocerla obligó a Andersen a bordear en barco la costa mediterránea, admirando férvidamente el clima malagueño, pero no tanto el de Granada, donde cayó enfermo de un monumental catarro, nada más llegar.

Su libro de viajes, el único dedicado a un solo país por un viajero que no cesó de escribir y viajar, representa a la perfección a los por aquel entonces impresos sobre la península (1). En románticos trémolos, no poco trasnochados ya a aquellas positivistas alturas, Andersen seguía entonando la misma cantinela de todos los del gremio. Un panegírico enardecido y emotivo, pero, por desgracia, turísticamente ineficaz. Los rapsódicos encomios al bello país, a sus exóticos monumentos, a su radiante sol invernal y a las gentes hidalgas, hospitalarias y pintorescas, perecían en

1) James Bayard-Taylor. «The Lands of the Sarracens» (New York, 1857).

2) «Voyage en Espagne. («Le Tour du Monde», París, 1862-73).

(1) H. Christian Andersen. «I Spanien» (Copenhagen, 1863).

los textos aplastados bajo el peso abrumador de un mismo estribillo. Un estribillo diminuto e insustancial tal vez, pero presente en todas las obras y que afectaba a aspectos del viaje, no por prosaicos descartables así como así por parte de quien proyectaba realizarlo sin intenciones de escribir un libro. Los inherentes a la aventura de transitar por un país de cocina aceitosa y montaraz, maculado por horriblos alojamientos y surcado por un sistema de transporte paupérrimo, caro, desesperante y atroz.

Contrapesando las maduras con las duras, interesantes cantos incitadores al viaje ibérico todos ellos, ¡qué duda cupo!, pero para ser escuchados, de preferencia, confortablemente retrepado, libro en mano, el lector en un sillón del hogar. Justamente, por aquellos «readers at home», a los que curándose en salud dedicó Richard Ford su veterana Guía Turística de España, que a falta de otra mejor siguió dirigiendo los pasos de promociones enteras de turistas británicos sobre suelo español.

En otras palabras; impotente a todas luces la invitación al viaje hispano, la de los literatos, para que los burgueses y burguesas de la crinolina, la chistera, el frasco de las sales, la pamelita y paletó, acostumbrados a trenes y a hoteles aceptables, experimentarían ardientes deseos de arriesgarse a venir a comprobar, en persona, la veracidad del ambivalente retrato de la España pos-romántica pergeñado en los libros de viajes.

Unas guías disuasorias.

En el aspecto promocional empeoró la situación que pudieran contarse con los dedos de una mano, las guías disponibles sobre el país que tantos libros de viajes inspiró. Todo un síntoma, y, como es costumbre, no ciertamente turísticamente positivo para el país afectado por tamaña descompensación editorial. Las pocas guías que se editaron no derrocharon esfuerzos para quitarle prevenciones al presunto visitante. La «Murray» combinaba el tono despectivo de su erudición con la manía de

ver a todo lo español bajo prisma moruno, y privados los alemanes de un «baedeker» sobre la península, tuvieron que bandearse por ella con los desangelados arcaísmos de la «Meyers Universum».

Cierto que los franceses en plan de viaje, pudieron ponerse un tanto al día, que buena falta les hizo con tanta «Carmen» y bandolero heredados del período anterior. En 1853, el año en que casó su emperador con una riquísima señorita granadina, educada en París y asidua veraneante en Biarritz y en Eaux-Bonnes, reaparecía, actualizada, la segunda edición de la «Guide», de Richard et Quélin, manual que se abstuvo de llevar su información más allá de lo histórico y monumental susceptible de verse en calesa o en diligencia.

La falta de información precisa en francés para viajar por España persistió hasta que en 1860 la casa Hachette decidió poner a disposición de los súbditos de la emperatriz Eugenia una Guía decente sobre España y Portugal, redactada por el hispanista Germon de Lavigne, calificado por Mesonero Romanos al recomendar la obra, «sin disputa el mejor, o más bien el único de los extranjeros que han consignado una descripción completa y acabada de nuestro país, en su estado actual».

La Guía era bastante completa y acabada, en lo artístico y cultural. Pero en lo referente a su actualidad, o don Ramón se conformaba con poco o su concepto de lo que el país ofrecía al turista fuera de museos y catedrales, se conformaba demasiado al sustentado por el autor al que elogió. Porque es el caso que las primerísimas frases que campean en la Guía «standard» de España, para un par de generaciones de turistas francoparlantes, formulan una «Invitation au Voyage» del siguiente tenor:

«Es opinión general que España es todavía uno de los países que no pueden visitarse sin haber hecho testamento. Si las rutas de Francia, unidas y seguras, son risueñas y permiten al viajero dilatar el pecho de satisfacción, si su mirada no encuentra más que motivos de estudio y admiración, desde que se franquea la frontera y las ruedas del carruaje trasponen esa línea convencional que divide a los pueblos y a las costumbres, se oprime el corazón del viajero y su mente se ensombrece. Parece que tras él ha caído una lápida sepulcral

que no podrá levantar, y que sobre piedra del camino a recorrer está escrito el 'lasiate ogni speranza' del Dante» (1).

Menos mal el confortante deseo que el autor de la Guía, y del párrafo transcrito, consignaba en el Prefacio: «Puede ser que contribuya a rectificar esta opinión la obra que hoy ofrece al público nuestro editor».

Condiciones generales viajeras.

Gradualmente, y a trancas y barrancas, se hacía el viaje por España más hacedero y llevadero. Desde 1854, una red telegráfica que se densificó, permitía al viajero obtener reservas de plazas hoteleras desde el extranjero, o de ciudad en ciudad, y una red ferroviaria, todavía incipiente, influyó en que los hechos comenzaran a desmentir el desalentador juicio emitido en la primera edición de la «Guide Joanne», de España y Portugal.

«Los hoteles son poco numerosos y por lo general inferiores en todos los órdenes a los existentes en las principales ciudades europeas. El comedor suele estar mal servido y desprovisto del confort que hoy se encuentra por doquier».

Llegan algunos profesionales foráneos a remediar la deficiencia. En 1861, vino a Madrid la empresa Bezan, de Burdeos, para hacerse cargo del viejo «Hotel Inglés», en la calle del Carmen, frente al Teatro Real, cambiando su nombre por el de «Hotel de Francia».

Barcelona atendía airosamente el tráfico de calidad que recibía en dos establecimientos de solera. «Las Cuatro Naciones» y «El Oriente», dos hoteles de reputación aferrados a su castizo nombre de «fonda», y ambos en el mismo lugar de las Ramblas que aún ocupan. Gran parte de la industria hotelera barcelonesa continuaba en manos italianas y causaba extrañeza en algunos viajeros, que como por el norte de Italia, hasta el servicio de limpieza de habitaciones lo realizara personal masculino, bien es verdad que en caso de necesidad

la dirección proporcionaba a las señoras servicio de camareras, en concepto de «extra».

En Valencia, a la benemérita «Fonda del Cid» se le unió el «Villa de París», propiedad de un francés, y Sevilla contaba con la «Fonda de Londres», del signore Ricca, que había servido a Alejandro Dumas, y la «de París», de los hermanos Faliola, y tres o cuatro alojamientos tolerables más, a cargo de industriales locales, que empezaban a despertar. Pocos elogios merecieron de sus usuarios los hoteles del resto del país y bastantes discreparon del dictamen emitido en 1859 por el picajoso monsieur Fée, que decretó: «La adopción de camas de hierro ha tenido la virtud de eliminar las chinchas. No vi ni una en todo mi viaje.»

A pesar de las mejoras, los dispositivos del viaje español salían desfavorecidos comparados con los de otros países europeos. Los pocos norteamericanos que los experimentaron se mostraron singularmente críticos sobre el particular. En 1857, y en el curso de su tercer viaje por Europa, apareció William Cullen Bryant, uno de los más eminentes y fecundos hispanistas de aquel país. Desembarcó con su familia en Alicante, y por uno de los pocos trenes en servicio llegó a Madrid, sin conocer más ciudades españolas que la capital de España y Granada. En parte por culpa de Mrs. Bryant, mucho menos hispanófila que su marido, y, para quien «las facilidades para viajar (por España, se sobreentiende), no son mejores que las que existen entre Illinois y Oregón». Que eran pésimas, como es sabido, y las películas «del Oeste» nos lo recuerdan hasta la saciedad.

Un extremo que cogía desprevenidos a los turistas era la carestía del transporte español, reflejo del tipo de cambio impuesto por una moneda dotada de sólido respaldo en oro.

El tren en España.

Desde que en 1851 la reina inauguró el ferrocarril de Madrid a Aranjuez los trenes iniciaron a ritmo satisfactorio su penetración por las rutas más trilladas de España.

1) Collection Joanne. «Itinéraire de l'Espagne et du Portugal». (Hachette, París(1860).

Inmenso alivio para los refractarios a deambular con los baúles a cuestas por entre mulos y caballerías, pero a costa de que se le evaporara al viaje español su fermento romántico.

Una evidente mejora en aras del progreso tuvo una curiosa repercusión, no por menos evidente menos negativa, por no haber turista que no viaje con un equipaje, que se le ve, y un bagaje de mitos y metáforas, que se le sienten. Docto o indoc-to, el turista se desplaza por países a medias conocidos inmerso en una nube de ideas preconcebidas que tintan su visión. Y ¡ay dolor cuando sus estereotipos y clichés no encajan con la realidad circunsante! Enfurruñado como el niño privado de la golosina con la que soñó, el turista dará rienda a su frustración viajera.

Tal pudo ser la causa de que perdiera atractivo y color la estampa de un país enfrascado en un moderado proceso de puesta al día. A la vistosa imagen romántica de España los trenes le sentaron fatal. Los nuevos visitantes la escrutaron con ojo crítico y suspicaz, y diríase que si la desidia y cochambre vislumbrada en una tierra castigada por el destino, vistos desde una diligencia pudieron parecer divinos, o dejémoslo en pintorescos para no exagerar, contemplados desde el vagón tirado por una locomotora se presentaron como lo que eran: de una repelente sordidez.

Madrid en fuera de juego.

En los años que corren de 1850 a 1864, exíguo por demás el puesto que Madrid ocupa en el baremo de un turismo ávido visitante de las capitales europeas. Cualquier aspiración al estrellato de un poblachón escaso en monumentalidad, que creció de los 200.000 a los 250.000 habitantes, quedaba anulada por su aislamiento ferroviario y su proverbial suciedad. Denuncia la tara, y de bien gráfico modo, una pequeña guía de bolsillo, inspirada por un afán regeneracionista digno del mayor encomio:

«En todos los pueblos numerosos se hace difícil evitar el desaseo y la fetidez que ocasionan los

orines, que muchos no reparan en soltar donde quiera que les ocurre la necesidad de aquella frecuente emisión. Así es que los alrededores de los teatros, de los cafés y demás lugares de alguna concurrencia, las rinconadas de las calles y plazas, los callejones, los portales de las casas que no tienen portero, todo se ve inundado, causando no poca repugnancia al olfato y harta incomodidad a los pies de los transeúntes» (1).

El denunciante propugna como solución «la instalación de meadores y de garitos públicos, de los que en Madrid no hay más que unos en la calle de la Duda».

Con la excepción de una minoría bohemía, en guardia permanente en la Puerta del Sol, Madrid, al igual que Barcelona, no trasnochaba, y en parte por la misma razón. Para ahorrar a ojos y olfato, el espectáculo del desfile de los carros de la basura, vaciadores de los pozos sépticos de la ciudad, dueños y señores de sus calles desde las doce de la noche a las seis de la mañana. Una lacra erradicada en junio de 1857, al llegarle a la ciudad desde el Lozoya las aguas purificadoras del Canal de Isabel II, que dotaron de una celebrada limpieza a las calles madrileñas.

Como desde los tiempos del marqués de Esquilache en Madrid acontece con toda mejora, no faltaron quienes lamentaron la desaparición de los pintorescos grupos de aguadores, que, ataviados con indumentos típicos de su provincia de origen, pululaban por la Puerta del Sol. Pero nadie deploró que puntualmente regaran las mangueras mañaneras las calles de la ciudad.

Fiel exponente de la falta de conciencia turística que privaba en los gobernantes su inhibición en poner en juego la baza turística más eficaz para encandilar a una promoción viajera amiguísima de frecuentar museos. Patentiza esta apatía o desidia el régimen de visitas implantado en el Museo del Prado, que, según la «Guía Joanne», que traduce de pe a pa el párrafo de la «Guía» del señor Mellado, se ajustaba al siguiente calendario:

«El museo de pinturas está abierto al público los domingos y la galería de esculturas los jueves. Los

(1) D. P. F. M.: «Madrid en la mano o el amigo del forastero en Madrid y sus cercanías». Madrid, año de 1850.

demás días se necesita para entrar una esquila del director, quien jamás se la niega a los extranjeros que la solicitan.»

Atenúa un tanto la infravaloración local de la reina de las pinacotecas el consistir por aquel entonces en un semivació y gracioso caserón, cuyo contenido aún distaba mucho de atesorar su actual riqueza.

Por tanto, no tiene mucho de anómalo que en esta fase el turismo extranjero en España siguiera atraído de preferencia por unas cuantas capitales andaluzas, que el turista británico abordaba por vía marítima, y los demás sufriendo molestias e incomodidades sin cuento.

El ocaso del pasaporte.

Resultante de décadas de inercia gubernamental respecto al turismo la escasez o inexistencia de medidas para fomentarlo. Puede con algo de buena voluntad interpretarse como un ademán en esta dirección la ley presentada por el ministro de la Gobernación, don José Posada Herrera, que a partir del primero de enero de 1863 suprimía la obligación de que españoles y extranjeros presentaran pasaporte para entrar o salir de España. Como explicaba la parte expositiva del proyecto de ley, la medida se inspiraba en un principio de elemental reciprocidad:

«Los pasaportes no existen en Inglaterra desde hace mucho tiempo; ni en Francia, Prusia, Cerdeña, Bélgica, Países Bajos, Dinamarca, Suecia, Noruega y Suiza, donde no están obligados a presentar y referendar pasaportes a los súbditos de los Estados en que hay igual franquicia en este punto» (1).

Como muchas piezas de legislación turística, la efectividad de aquélla, sin ser turística en puridad, se reducía a su valor simbólico, aperturista y liberalizador. En la práctica su repercusión entre turistas de mínimo rango vino o ser insignificante y tirando a nula. Pese a lo que se decía en la ley, los pasaportes siguieron existiendo por el resto de Europa, por la simple razón de ser utilísimo proveerse del docu-

mento para acreditar la personalidad al retirar correspondencia de las listas de Correos y ante los banqueros que hacían efectivas las letras de crédito con las que sufragaban el viaje los turistas.

Los trenes de París.

Una panorámica turística general, más sombría que risueña, vino a despejarla un suceso trascendental recogido en los párrafos iniciales de un manual viajero inglés, que lo erigió como leit motif de su publicación:

«En el otoño de 1864, a los viajeros que recorrían los Pirineos y el sur de Francia, grandes carteles en los muros de las poblaciones incitaban a visitar España, anunciando que una vez concluida la vía férrea se había establecido un servicio regular entre París y Madrid» (1).

Un acontecimiento vital, y hacía tiempo esperado, se complementa al siguiente año al inaugurarse, bien es verdad que simbólicamente y no del todo rematado, el enlace ferroviario entre Lisboa y Madrid. Justo para que en 1865 visitara Portugal la reina de los españoles en su único viaje al extranjero —todo un rasgo en la reina castiza— en época en que soberanos y soberanas no cesaban de visitarse entre sí.

Albricias. Parece que cosas y gentes van a moverse por la vieja epidermis de Iberia más y con mayor rapidez. Con el paréntesis que en la frontera francesa imponen carriles de anchura dispar, los trenes pasan y repasan de uno a otro país, proclamando con sus pitidos aquel «Ya no hay Pirineos» que ahora suena definitivo y con timbre de autenticidad.

Definitivo, tal vez, pero flanqueante y lateral. Los Pirineos se franqueaban por tren nada más que por el costado cantábrico, puesto que por el catalán no pasarían trenes de Francia hasta 1878 nada menos. Y bien enojoso engorro, también para los que se dirigían a Andalucía, y fueron legión, que les fuera necesario durante lo que quedaba de período isabelino aprear-

(1) «Gaceta de Madrid» (22 de diciembre de 1862).

(1) Henry Blackburn: «Traveling in Spain in the present day». Londres, 1866.

se del tren en la Venta de Cárdenas, y trasladarse a Córdoba en diligencia, a la espera de que los túneles terminasen de perforar el roquedal divisorio de los Despeñaperros.

Cuatro años turísticamente bonancibles.

Los trenes transformaron el viaje al corazón de España en episodio corriente y normal. Como viajeros equivocados de vagón en el andén de la la Historia, retornaron en ellos algunos de los artífices de la vieja estampa romántica de España, un tanto ajada ya como captada en una daguerreotipo que amarilleaba. En el tren inaugural llegó a vernos, por cuarta vez Teófilo Gautier en agosto de 1864, y unos meses más tarde, minada la salud por los años y la enfermedad, llegó por séptima vez, y en su visita postrera, don Próspero Mérimée:

«Este viaje, en verdad —le escribía nada más llegar a su Carabanchel querido a un amigo en Londres—, ya no es como antes, una gran fatiga. Nada de pasaportes y un ferrocarril bastante bueno que os trae aquí, desde Bayona, en dieciséis horas. Cuando los empleados aprendan mejor su oficio podrá hacerse el trayecto en diez. De este país desaparece toda su originalidad. Puede que ya no se pueda encontrarla más que en Andalucía: donde hay demasiadas pulgas y demasiados malos alojamientos; y, sobre todo, me encuentro demasiado viejo para irme allí a buscarla» (1).

Andalucía se acercaba a Europa con los dichosos trenes. Hasta aquellas damas de los miriñaques ampulosos y los floridos sombreretes se atrevían a visitar la región meridional sin motivo alguno para presumir de heroínas.

Los trenes de París, y con retraso mayor o menor, según cada personalidad, le trajeron al turismo español lo que le venía faltando desde los tiempos románticos. Clase y calidad. Personajes; activos propagandistas de lo español en los dominios del arte, de la cultura y del *beau monde*. En la primavera de 1864, y en su primer viaje a España llegó Sarah Bernhardt, una

muchacha de temperamento en los inicios de su fulgurante carrera. Y en uno de los primeros trenes internacionales conoció su país favorito el ardiente hispanófilo alemán Johannes Fastenrath, autor del «Klänge aus Andalusien» (1867) («Ecos de Andalucía») y del «Die Wunder Sevillas» (1869), o «Las Maravillas de Sevilla», propagador por el mundo teutón de las excelencias turísticas andaluzas.

En 1865, probablemente para con la inclusión de Portugal rematar al completo su colección de países europeos visitados, revisitó España el superturista de la época, Hans Christian Andersen, realizando esta vez en su integridad el viaje por tren. Al cruzar la frontera en Irún el insigne cuentista se encontró con una grata sorpresa. No le preguntaron por el pasaporte: «Por fin han erradicado aquí esa molesta plaga para los viajeros», anunció a sus lectores en un artículo, como todos los suyos, leídisimo por escandinavos.

Los artistas se sacudieron un tanto la absorbente adición italiana y tomaron nota de algo ya descubierto por los turistas. Que España contaba con algo más que con Murillos, toros y arqueología moruna. Edouard Manet, que siete años antes había descubierto a Velázquez en el museo de Viena y llevaba tiempo plasmando su impresionismo en lienzos de asunto hispanizante, se decide por fin en 1865 a visitar al maestro de maestros en su santuario madrileño; ejemplo que cundió por entre los cenáculos artísticos parisinos por los que con tanta soltura Manet se movió.

El sonido de la hora española en el viaje lo registra al comenzar un libro que repetidamente mereció los honores de la reedición un turista francés provinciano y «moyene»:

«España ha hecho grandes progresos; ahora se puede ir a Madrid, e incluso a Sevilla, sin ser héroe ni embajador» (1).

La hipérbole de monsieur Poitou tiene su razón al desplazarse con esposa y toda su prole. Un hecho que reclama resalte. Desde la segunda mitad del XVIII, tuvo po-

(1) P. Mérimée. «Lettres à Panizzi» (Madrid, 11 de octubre de 1864).

(1) Eugène Poitou: «Voyage en Espagne» (primera edición). Tours, 1869.

co de insólito ver por Francia, Suiza e Italia a familias enteras de gentes bien en visita turística; mientras que en viajes de placer a España, como a otros países mediterráneos, y con alguna excepción inglesa, y por Andalucía, los niños y esposas quedaban excluidos.

Sensible ausencia de los norteamericanos, subrayada por los pocos hispanistas que se dejaron ver por la casa solar y fuente de su interés. En 1866, y a los setenta y tres años, regresó por segunda vez a España William Cullen Bryant. El peso de los años le impidió visitar los muchos que aparte de Madrid, donde los literatos locales le recibieron en triunfo, se dejó por ver en el viaje anterior.

En línea con la reticencia americana lo remisos que los grandes autores ingleses de la época siguieron mostrándose a dejarse ver por España y Portugal, omisión que llevó aneja desfavorables efectos publicitarios para el turismo anglosajón hacia los países peninsulares. Extraño repudio roto en 1867, un poco tarde por desgracia, por George Eliot, la novelista inglesa más prominente del período. Harta de las brumas y lloviznas de Biarritz, la escritora alteró su plan de vacaciones de modo que no se le hubiera recomendado Thomas Cook. El paso de los trenes esbozaba tentaciones hacia más clementes tempestades. Tomó uno de ellos, y por Zaragoza, Lérida, Barcelona, y luego Málaga y Granada recorrió España de punta a punta, y en pleno invierno, quedando la exigente viajera satisfechísima de su «tour». Se lo participaba el 18 de febrero y desde Granada a una amiga que esperaba noticias en Pau:

«No creas nada de las ficciones impresas acerca de los horrores de los hoteles y de la cocina española, o sobre las asperezas de viajar por España; mucho menos de la rudeza de los españoles. Hasta ahora con nada peligroso han tropezado nuestros decrepitos cuerpos. Vinimos aquí desde Málaga, en la berlina de una diligencia. El vehículo era suficientemente confortable y la carretera perfecta. Y, para colmo, nos hallamos en uno de los más encantadores paisajes de la tierra» (2).

Un despertar hotelero.

Era proverbial entre viajeros la patética endebles del equipo hostelero madrileño. Para que nadie se llamara a engaño la venían reconociendo las sucesivas ediciones de la «Guía del Viajero», del señor Mellado, bajo el epígrafe de «Fondas»:

«No es éste el ramo en el que más sobresale Madrid, y aunque últimamente se han mejorado algún tanto, les falta aún mucho para asemejarse a los justamente elogiados hoteles de París, Londres, Bruselas y otros países extranjeros.»

Cumple, pues, computar entre los numerosos efectos positivos de la llegada de los primeros trenes de París la apertura del primer hotel decente que por siglos contó la capital de España. El prodigio se materializó en el «Gran Hotel de París», con entrada por la calle de Alcalá y vistas a la Puerta del Sol. En su guía el puntilloso Mr. Blackburn, toma nota del acontecimiento en los términos siguientes:

«Desde la inauguración de los ferrocarriles, y el gran incremento de visitantes a Madrid, se encontraron los viejos hoteles totalmente insuficientes y capitalistas franceses han subsanado la deficiencia. Han construido el «Grand Hotel de Paris», casi el único sitio en el que un extranjero puede hallar en España buen alojamiento, que recibe diariamente suministros de Bayona y París, y proporciona al español, que nunca lo hubiera hecho por sí mismo, con la mayoría de los lujos de la capital francesa. Todas las naciones se congregan en él, naturalmente, y durante la temporada es difícil encontrar habitaciones al precio que sean.»

A últimos de febrero de 1865, un abate francés, no demasiado hispanófilo, que digamos, encontró al nuevo alojamiento madrileño aceptable y sumamente concurrido:

«El 'Hotel de París' está lejos de parecerse a las antiguas fondas españolas; ha adoptado el mismo confort que los mejores hoteles de Francia e Inglaterra. Todos los días comimos en su excelente «table d'hôte», en compañía de una muchedumbre viajera de todas las naciones de Europa, y hasta de América, pues había brasileños y hasta cierto número de yanquis» (1).

(2) «The George Eliot Letters». Vol. IV. (Nev Haven, 1955.)

(1) Alphonse Cordier: «A travers la France, la Suisse, l'Italie et l'Espagne. Paris, 1866.

Casi al mismo tiempo que el Hotel París se había abierto en plena Puerta del Sol la «Fonda de los Príncipes», o el «Hotel des Princes», como prefería llamarlo su director, monsieur Jules Rigaud. Mr. Blackburn, que se alojó en este hotel, se escandaliza de lo exorbitante de los precios, que atribuye al hiper-centralismo de Madrid:

«Es lo que hace tan caros los precios. Todo el mundo trata de vivir lo más cerca posible del centro, y las rentas en un radio de media milla son más caras que en Londres o en París. Madame Simon justificó los precios enormes de su factura en la «Fonda de los Príncipes», declarando que no se atrevía a decirnos lo que pagaba por los dos o tres pisos superiores por temor a parecer exagerada. Los precios siguen subiendo y pronto será casi imposible residir cerca de la Puerta del Sol.»

El discreto encanto del Madrid isabelino.

A pesar, o a causa de sus modestos pinitos urbanísticos, la capital de España no lograba impresionar a sus nuevos visitantes. Con su flamante Teatro Real, y sus rebaños de ovejas cruzando la Plaza de la Cibeles, se situó en un sí es, no es, en una zona neutra e indefinida equidistante de un pueblo de opereta y de la gran ciudad.

Sustentan el aserto el parecer de un par de damas, ahora que tantas señoras visitan la minimetrópolis del Manzanares. He aquí la impresión recogida en 1866 por la condesa de Gasparín, autora de novelas y de libros de viajes de mínima resonancia lectora:

«Madrid me decepciona un poco. Me esperaba una villa española y he caído en una villa francesa. Las calles se parecen a nuestras calles, los vestidos a los nuestros, nada de capas y menos todavía sombreros. Reina el paletó. Nada os dice que estéis en el corazón de España y, por el contrario, todo os afirma que no habéis abandonado Francia. Si entráis en una tienda, y pedís un bombón, una joya o un souvenir de las Castillas, se os atiende y responde que todo viene de París.» (2).

Bastante coincidente su opinión con la de una dama irlandesa, muy católica y perspicaz, que viajaba con sus hijos, unos amigos y su médico de cabecera:

«Con la excepción de sus museos, Madrid, decepciona. Carece de antigüedad y no hay nada de interés en sus iglesias y edificios públicos. El pasatiempo de la tarde es pasearse en coche por el Prado; tal vez divertido por el gentío, pero de no ser en las nodrizas, los trajes típicos han desaparecido. Apenas se ven mantillas y prevalecen los sombreros de París» (1).

Nada más injusto que inculpar a Madrid de decepción cuando lo encontraron como se lo pintaron los turistas que las precedieron. Tampoco cabe alegar desencanto donde no esperaban encontrar encanto en primer lugar. A ojos de los turistas extranjeros, Madrid se rehabilitaba gracias a sus corridas de toros —una per capita y no más— así como en virtud de una especie de redescubrimiento de la pintura española en el Museo del Prado, propiedad de la Casa Real. La pinacoteca se había ido enriqueciendo aún más con nuevas obras y revalorizada en lo funcional por el programa de reestructuración llevado a cabo en 1865 por Cruzada Villamil, que aumentó el número de salas. Los, con la excepción de Murillo, hasta entonces infravalorizados maestros españoles, conquistaron el favor de una generación de acusadas querencias museísticas.

Lástima que el gobierno no imitara a la Corona dejando desaprovechadas las posibilidades turísticas de la tendencia. Nadie o casi nadie visitaba la Academia de San Fernando custodia entonces de las «majas» de Goya y de muchos murillos. Al Greco prácticamente se le ignoró. Desconocido en el Prado, muchas obras suyas poblaban el Museo estatal de La Trinidad, en la calle de Atocha, sede del ministerio de Obras Públicas, decorados sus despachos, pasillos y covachuelas por multitud de lienzos de valía, que años después pasarían al Museo del Prado.

(2) «A travers les Espagnes, par l'auteur des Horizons Prochaines». París, 1869.

(1) Lady Herbert. «Impressions of Spain in 1866». Londres, 1867.

Excursiones radiales.

Los ferrocarriles realzaron considerablemente la privilegiada posición de Madrid como centro para giras a las ciudades monumentales que le rodean. Desde 1851 «el tren de la fresa» hizo de Aranjuez un simulacro castellano de Versailles y desde junio de 1858 la Ciudad Imperial —otra cortesía de don José de Salamanca— quedó por vía férrea, a cuatro horas de Madrid, gracias a un ramal en la estación de Castillejo en la línea de Aranjuez. ¡Qué se le iba a hacer! suspiraban los aferrados a la estampa típica del viaje español. Lo que se ganaba en tiempo se perdía en emoción romántica. Así lo reconocía en su «Toledé», y a su manera, el hispanófilo Antoine de Latour, al añorar su primera visita a la ciudad del Tajo, en tiempos «en que ce voyage avait encore le charme et l'imprevue d'une aventure».

Al igual que a la de Toledo le sucedía a la visita de El Escorial. Antaño imponía un viaje en galera de cierta duración, con equipaje y unos cuantos pernóctes en las fondas de enderredor del Monasterio. Ahora quedaba al alcance de la mano, a hora y media de Madrid. La accesibilidad al monumento inspiró amargos comentarios a uno de los responsables de la siniestra imagen del panteón real:

«Si en 1840 nos hubieran predicho que veríamos por las paredes de Madrid el cartel «Trenes de recreo a El Escorial» —escribió atónito y nada complacido en 1864 Teófilo Gautier—, hubiéramos acogido la profecía con una sonrisa de incredulidad, por encontrar bizarro en exceso semejante acoplamiento de palabras. El Escorial y «plaisir» son términos incompatibles; y, sin embargo, la cosa existe.»

También existía en El Escorial, para consuelo de los nostálgicos, una de las notabilidades más notables del monumento, algo tan desusado como el famoso guía ciego que se lo mostraba a los turistas. Uno de los que en sus impresiones sitúa al «celebrated blind guide Cornelio», muy por encima de las riquezas de El Escorial, que apenas las menciona, fue cierto turista inglés, culto a carta cabal, que llegó de Andalucía cabalgando en un jumento. Al describir en detalle el «modus operandi» pro-

fesional del guía, este viajero discrepa de la mayoría de los que trataron del tema al no encontrar la invidencia de Cornelio tan infalible como los demás. Le sometió a prueba al pedirle indentificara tres pequeños bustos en porcelana de Wedgwood, exhibidos en la chimenea de un salón:

«Tres filósofos ingleses —contestó Cornelio—. Este, dijo señalando a Pope, es el famoso Chiquiper; éste, apuntando a Johnson, es el sabio Poppy, y éste, posando su mano en la frente de Shakespeare, el prudente Honsoon» (1).

Sangre en la arena.

El que jamás faltara en un libro de viajes del romántico la descripción de una corrida de toros disimulaba el hecho de su infrecuente celebración. La facilidad de transportar reses de lidia a mayores distancias incrementó la construcción de plazas «ad hoc», y no en estilo moruno todavía. Las de Madrid, Sevilla, Ronda, Málaga y el Puerto, compensaron ampliamente la pérdida de su exclusiva amentando considerablemente el número de festejos.

En cuanto a las impresiones del turista en nuestra fiesta nacional no hay la más mínima variante con las de los románticos. El repeluzno es el mismo. Sólo cambian el nombre de los espadas. Los juicios y comentarios no aportan novedad alguna. Se parafrasean los de los grandes aficionados románticos, Ford y Gautier en especial, de quienes las guías que manejan transcriben párrafos enteros.

Al turista complacen las facetas escenográficas de la fiesta. El despeje del coso, el desfile de las cuadrillas, la rutilancia de los trajes de luces, relampagueando al sol, con elegancias desconocidas en el período anterior, la música tradicional y el espectáculo de la concurrencia que bulle y se agita en los tendidos. Desaparecen las jaurías de mastines atacando al manso refractario a embestir pero persiste la visión del vientre de los caballos despanzurados por el embate del astado, que es lo que al turista más le cuesta digerir. El

(1) George John Cayley: «Las alforjas». Londres, 1853.

incidente da pie a generalizaciones sobre la idiosincrasia nacional, como la de un francés que había visto enterrar vivos a guerrilleros capturados durante la guerra de la Independencia:

«Al asistir a una corrida de toros, el extranjero comprende los Autos de Fe, las matanzas de indios en América, las atrocidades de las guerrillas, las bárbaras represalias de cristianos y carlistas; Torquemada, Pizarro, El Empeinado, Cabrera, y tantos otros que mancillaron con sangre los anales históricos del pueblo español» (1).

Nada inesperada la reacción de Andersen respecto a la corrida que durante el invierno de 1863 presencié en Málaga:

«Es una diversión odiosa y *shocking*. Lo he oído admitir a varios españoles. Dicen que no continuará por muchos años, ya que se ha solicitado de las Cortes que las supriman.»

El visitante danés desconocía evidentemente las aficiones taurinas de la mayoría de los diputados, del mismo modo con que ignoró el contrapeso de otros turistas, posiblemente minoritarios, a quienes embelesaron las corridas. Uno de ellos, Sarah Bernhardt, quien no tuvo escrúpulos en reconocer que la más grata y honda impresión recogida en su primer viaje a España, en la primavera de 1864, se la debía al trágico encanto de las corridas que presencié en la plaza de toros de Madrid.

Lo decisivo en este contraste de pareceres es que los toros consolidaron aún más, si cupo, su importancia como incitación al viaje español. Es probable que la fiesta decreciera en pathos romántico. Pero en la era del vapor, como en la de las diligencias, **rarissima avis** el turista que recruzó la frontera sin haber visto, por lo menos, una corrida.

Típuso andaluz.

Constante en el turista el ansia de sorprender, y en absoluto confort, las más puras esencias populares de los países que visita. Normal que le exarcebara las

ganas España, país al que censuraba dejaba perder su carácter; tan natural como que se esforzara en complacerle Andalucía, región que no en vano seguía acaparando su interés.

Las exhibiciones de «bailes nacionales» que las academias locales sevillanas organizaban en beneficio de los turistas, figuran anunciadas desde 1859 en la «Guide Joanne», bajo el epígrafe «Escuelas de Bailes»:

«Se designan bajo este nombre las salas de baile, abiertas al público ciertos días de la semana, en las que los extranjeros encuentran, en toda su originalidad y audacia, las danzas nacionales españolas. Son una de las curiosidades de Sevilla que regularmente atraen cierto número de curiosos».

El turista exigía en los bailes exotismo y color a todo pasto, a ser posible con participación gitana. Insistente demanda que no podía quedar desatendida. En 1862, la guía «O'Shea», contrapartida inglesa de la Joanne, y también bajo el lema de «Escuelas de Bailes», recomendaba al turista amante de las genuinas y recónditas expresiones folklóricas del pueblo español.

«Estos bailes públicos, en los que la cachucha, los mollares, etc., son bailados por las clases populares, no deben ser omitidos por el viajero; ofrecen muchos 'tableaux' llenos de carácter. El viejo Bailly, en la Fonda de París, sabe cómo organizar un baile gitano en Triana o en cualquier otro sitio, y las gitanas, con sus vestidos de fiesta, actúan llenas de pintoresquismo y picaresca».

El que al turista se le sirviera muchas veces gata sevillana por liebre calé, no quitó para que entre cicerones, turistas y bailaoras de academia se agitanaran algunas viejas danzas tradicionales andaluzas, para degenerar en «flamencas», adjetivo, por cierto, y al margen de la pintura, totalmente desconocido por los españoles del período. En todo caso, los bailes sufrían los efectos de una tremenda presión que les orientaba hacia su máxima diferenciación y a realzar su resabor oriental. De lo contrario, se exponían a recibir el juicio que merecieron el bolero, la cachucha y el jaleo vistos por monsieur Poitou y su familia en un cafetín sevillano: «Algunos de estos bailes son originales y gra-

(1) A. A. Fee: «L'Espagne á cinquante ans d'intervalle, 1809-1859». París, 1861.

ciosos; pero desde hace treinta años los ha visto todo el mundo en los teatros de Francia».

Turistas españoles.

Comparativamente hablando, y exiliados y emigrantes excluidos, como es natural, el español persistió en distinguirse por su escasa afición a asomarse al exterior. Lo afirmaba rotundamente en 1851 el autor de una guía redactada con vistas a la Exposición Universal de Londres de aquel año:

«Por centenares de miles se cuentan en España las personas que no han visto jamás la capital de su provincia, viviendo a cuatro o seis leguas de ella; por millones, los que no han visto la capital del reino, ni piensan en semejante cosa» (1).

Pronóstico pesimista en demasía, desmentido cada verano por el innegable incremento de los desplazamientos a playas y balnearios en los que combatir con éxito los rigores del calor. Sin embargo, la crítica es válida en todos sus términos referida a los viajes al extranjero. Hasta el empalme de nuestro ferrocarril con el francés.

Tanto tren y tanto viajero no pudieron menos que aumentar la cuantía de españoles, que en casa propia, y por vía de contagio, contrajeron la fiebre turística general. En 1860, justificaba el señor Mellado la inclusión de la ruta «De Madrid a París», en su «Guía del Viajero en España», en atención, «al crecido número de españoles que va a París continuamente, y la circunstancia de ser la capital de Francia el punto de tránsito para toda Europa».

Si el viaje a España se ponía de moda en el París de la emperatriz Eugenia, no pudo decirse que viceversa, pues hacía tiempo, que a pesar del recuerdo de Napoleón, no hubo español culto que no añorase verse a orillas del Sena. Sucedió que hasta que vinieron los trenes a buscarle, no fue hacedero colectivizar el sentimiento haciéndole al español medio salir de

sus domésticas casillas y lanzarse a conocer las partes de Europa de donde procedía el grueso de los viajeros que vinieron a verle.

No cabe duda de que la situación italiana mermó posibilidades para que la visitaran muchos ciudadanos pudientes de la catolicísima España, en beneficio de Francia, y queda claro que la máxima cota de reciprocidad viajera con la nación vecina se registró en 1867, al filo de la Exposición Universal de París, que bien pudo fechar la primera corriente turística española, por su densidad, noticiable en el extranjero.

Un epílogo lamentable y vuelta a empezar.

Si no por su cara bonita, imperativos comerciales situaban a España en 1868 en posición propicia para obtener el par de atributos que entonces introducían turísticamente a los países en primera división. De un momento a otro la visitaría el primer «tour» de la Cook's, y la península Ibérica, como el resto de Europa, poco tardaría en engrosar el imperio editorial de Leipzig, al quedar puntualmente descrita, en francés, alemán e inglés, en su correspondiente «baedeker».

Parecía, pues, la cosa sólidamente encarriada, y en vías de recuperar el mucho tiempo perdido incorporándose de lleno a la expansión turística europea, cuando al año subsiguiente a la exposición parisina, y a los cuatro de iniciar por la península su ir y venir los trenes internacionales, sobrevino en el otoño de 1868 y en Cádiz «La Gloriosa», la revolución que daría al traste con unos auspicios francamente prometedores.

De por sí la revolución no tuvo nada de antitúristica. Mas bien todo lo contrario. Por el exterior se la saludó con la simpatía que acostumbraban inspirar todas las conmociones políticas españolas. Lo malo fueron sus secuelas. Al compás con que tea incendiaria en mano, determinadas exuberancias del pueblo soberano, celebraban durante meses el triunfo del pronunciamiento gaditano, sin síntomas de cesar, la venida de extranjeros en son de paz de-

1) Antonio María Segovia. «Manual del viajero español de Madrid a París y Londres» (Madrid, 1851).

creció, y lo peor de todo es que quitándoseles a los que vinieron las ganas de volver.

Pudo en función de augurio de mal agüero presagiar el declive del turismo el sentido escondido en cierto episodio, en definitiva viajero, acaecido en un punto extremo y fronterizo de la península, precisamente en el momento en que comenzaba el lugar a adquirir cierta relevancia turística internacional.

Estadísticamente no pasó más allá de ser una salida de tantas al exterior. Mucho más histórica y simbólicamente. Directamente afectada Isabel II por el golpazo gaditano, hubo de dar por concluido antes de lo programado su veraneo en San Sebas-

tián, apresurándose a tomar el tren que la condujo a Biarritz, donde, sin ocurrírseles poner sus tronos a remojar, como un sabio refrán, aconseja los emperadores franceses recibieron afables y compungidos a la ex reina española, en su segundo viaje al extranjero.

De esta manera cerró su ciclo el turismo isabelino. Sin originalidad alguna. La Penélope española seguía tejiendo y destejiendo su tarea. Una vez más, y con sádica pertinacia y fruición la historia se repetía. Había intervenido la némesis implacable que durante lo que iba de centuria se complació en cercenar de cuajo, cuantos intentos de despegue esbozó el incipiente turismo español.

R E S U M E

LUIS LAVAU: *L'Aube du tourisme moderne.*

Cet essai analyse, selon des perspectives historiques, le développement du tourisme dans les années cruciales pour l'activité qui s'étendent de 1850 à 1870. Il accorde une attention particulière au rôle qu'a joué pour la diffusion sociale du tourisme l'entrée en lice des chemins de fer ainsi que la fonction que Thomas Cook remplit, pour la structuration de celui-ci sur des bases commerciales, avec son agence de voyages qui établit la méthode à suivre pour celles qui devaient se fonder ensuite. Dans cette partie —la première de celles qui composeront l'ouvrage— l'auteur examine l'évolution du tourisme en Suisse, en Italie et dans la Péninsule Ibérique. Un essai postérieur la complétera. Il étudiera l'influence du tourisme sur les plages et dans les stations thermales et il exposera l'extension de celui-ci au Proche Orient et au continent américain.

S U M M A R Y

LUIS LAVAU: *The Dawn of modern tourism.*

The essay analyses from historical perspectives the development of tourism in the years critical for the activity between 1850 and 1870. Special attention is given to the role played in the social spread of tourism by the entrance in the activity of the railways, as well as the function in the building of its structure on commercial foundations of Thomas Cook, with his Travel Agency, which founded the operative norms for those which would later be established. In this part, the first of those which will make up the work, is examined in a monographic manner the evolution of tourism in Switzerland, Italy and the Iberian Peninsula, which will be complemented in a later essay studying its impact on beaches and spas, and noting the expansion of tourism to the Near East and the American continent.

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

LUIS LAVAU: *Morgendämmerung des modernen Tourismus.*

Diese Abhandlung beschreibt aus historischer Sicht die Entwicklung des Tourismus in den für diese Aktivität entscheidenden Jahren, die von 1850 bis 1870 reichen. Der Rolle, welche für die soziale Verbreitung des Tourismus das Auftauchen der Eisenbahnen spielte, sowie der Funktion, welche für die Strukturierung desselben auf kommerziellen Grundlagen Thomas Cook mit seiner Reiseagentur erfüllte, der die Operationsschemen für die später zu errichtenden schuf, wird besondere Aufmerksamkeit gewidmet. In diesem Teil —der den ersten dieser Arbeit ausmacht— wird im einzelnen die Entwicklung des Tourismus in der Schweiz, in Italien und auf der Iberischen Halbinsel untersucht; ein späterer Essay, der sich mit dem Einfluss des Tourismus auf Strände und Kurorte befasst und seine Ausdehnung auf den Nahen Osten und den amerikanischen Kontinent registriert, wird diesen Teil vervollständigen.