

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

Luis Lavour*

III

Registrada en páginas precedentes la esencia de cuanto —no mucho, en verdad— dio de sí el turismo por la ruta de Irún a Madrid en la segunda mitad del Siglo de las Luces, propio reemprender marcha hacia el sur para anotar en retrovisión lo sucedido en una ruta más, virtualmente de nueva planta.

La ruta andaluza

De hecho, y con referencia al tráfico procedente de allende los Pirineos, los cuatro reinos tardaban en incorporarse al turismo español, todavía embrionario y aún en vías de evidenciarse a nivel internacional. Patente a este respecto lo mucho que facilitó la gradual incorporación de Andalucía al turismo la carretera habilitada por los ingenieros militares de Carlos III, comprendida de modo prominente en el Plan Viario Nacional determinado por la Real Orden de 10 de julio de 1767.

La entrada en servicio de aquella vía, trazada con arreglo a los principios más avanzados de la ingeniería, tuvo algunos efectos inmediatos, no todos positivos. Por de pronto desvió el tráfico de Madrid hacia el sur —canalizado por siglos a través de paisajes de singular escabrosidad serrana por Toledo y Ciudad Real—, reconduciéndolo por las zonas más ralas y descampadas de La Mancha, bien que anticipando el ingreso en Andalucía a través del flamante «Puerto del Rey» o de «Despeñaperros» (1).

La nueva ruta iniciaba su andadura con óptimos auspicios. No en vano enlazaba con la más que privilegiada carretera de Madrid al Real Sitio de Aranjuez, tramo grandemente mejorado en un punto crucial gracias a la terminación en 1761 del llamado «Rey de los puentes» o «Puente Largo», al pie de la Cuesta de la Reina. Puente éste ciertamente largo, al pasar sobre el Jarama por una fábrica de treinta ojos a lo largo de trescientos metros de longitud.

Construido en sólida piedra del vecino Colmenar, su uso requería el abono de un tanto por caballería, perfecta solución para de una vez por casi todas obviar las inconveniencias causadas por las frecuentes salidas de madre del río Jarama, el cual, en su encuentro con el Tajo,

¹ En sus líneas generales, esta ruta se reconstruye aquí utilizando la reeditada guía caminera de la época: *Itinerario español o Guía de caminos para ir de Madrid a todas las ciudades y villas de España* (1.ª ed. Madrid, 1767).

La primera y segunda parte del artículo han sido publicadas en los números 88 y 89 de la Revista.

* *Escritor.*

derramaba sus aguas y lodos por las llanas y feraces vegas de su enderredor.

Aranjuez sufrió profunda transformación bajo los primeros Borbones, una vez abolida por Fernando VI la prohibición de establecerse en el Real Sitio personas ajenas al servicio de la Corona. Mudanzas puntualmente registradas en 1771 por don Antonio Ponz, informante insuperable de la ruta estudiada en una de sus nada infrecuentes pasadas por la población:

«Antiguamente... el lugar, a excepción de la parte de Palacio que estaba hecha y de la Casa de Oficios, era un desordenado conjunto de casas mal situadas y de infelices chozas de tierra en que se alojaban aun los grandes señores con indecible incomodidad; todo interpolado con zanjas, basureros y aguas detenidas. Ahora todo es diverso; se han aumentado las huertas y jardines, los paseos se han renovado y añadido y de la población antigua ni aun señales han quedado, toda ella se demolió; se allanó el terreno, que era muy desigual, se trazaron nuevas plazas y calles anchas, rectas y en simetría, donde así el rey como muchísimos particulares han labrado casas para poderse alojar poco menos de veinte mil personas, casi tan cómodamente como en Madrid» (2).

La densidad del tráfico generado por la nueva ruta benefició, lo que es de suponer, a las posadas aparecidas en el nuevo Aranjuez. Carísimas a juzgar por lo declarado por el inglés Mr. Dalrymple, procedente de Gibraltar, quien en 1774 atribuyó la altitud de los precios de los servicios «a las elevadas rentas percibidas como alquiler por los propietarios de los edificios», aristócratas o altos funcionarios reales, por lo general.

Jornadas manchegas

El camino hacia Andalucía arrancaba de modo arquitectónicamente espectacular, al emerger de Aranjuez por la amplísima plaza rococó de San Antonio, diseñada al gusto de Fernando VI por el arquitecto italiano Bonavia. Dejando Aranjuez abajo y a la espalda, la ruta ascendía a una altiplanicie vivitinícola señoreada por la villa de Ocaña, dotada, ya con caracteres de oasis, de una monumental «Fuente Grande», erizada de caños y sobre la que una conseja, de probable confección local, puso en boca del duque de Berwick una valoración desmesurada: «No se encontrará en el mundo una fuente semejante, aun cuando se peregrine por todas las naciones». Más cauto el elogio del abate Ponz, al limitarse a decir: «a primera vista parece de antiguos romanos». Una obra de gran utilidad, de hecho construida en 1578, en tiempos de Felipe II, y ampliamente superada como curiosidad por otra, fruto probable de la vitalidad imbuida en Ocaña por la nueva carretera, dada por terminada en 1784. Se trata de la grandiosa y soportalada Plaza Mayor, muy al estilo de su homóloga de Madrid «en lugar del ruinoso y feo vejestorio de maderas podridas que entonces tenía», como indica Ponz. La tercera plaza de España en belleza, según firme criterio de los ocañenses, con razón después después de las de Madrid y Salamanca, aspiración mucho mejor fundamentada desde los años sesenta de este siglo, al construirse el lado de la bellísima plaza sin edificar.

² Antonio Ponz: *Viage de España*, tomo I, carta V. Madrid, 1772.

Hablando de plazas bonitas, la ruta seguía atravesando la pintoresca y balconada plaza mayor de Tembleque, con su maderamen de mediados del XVII, sustentada su población por las rentas de unas salinas socarradas por un sol omnipresente. La carretera discurría por las planicies de La Mancha, región que al recorrerla hizo escribir a uno de los más perspicaces visitantes de la España del XVIII:

«Quizá no haya en toda Europa región tan llana como las veintidós mortales leguas desde Tembleque a Almuradiel. Nada tan monótono como el aspecto de esta vasta perspectiva. Se viaja durante dos o tres horas sin poder reposar la mirada en una vivienda humana; la vista se pierde a lo lejos de estos pobres campos, aunque la tierra no necesita nada más que un poco de humedad para ser óptima. Algunos olivares, muy espaciados, interrumpen a veces la uniformidad de estos campos» (3).

Inconveniente en cierto grado paliado por la calidad de una carretera que permitía a los carruajes recorrerla a velocidades poco frecuentes en la mayoría de las españolas. Circunstancia repetidamente subrayada en el tomo XVI (1791) del «Viaje» de Ponz, donde abundan párrafos en los que éste, por lo general crítico acerbo de la infraestructura viajera de su país y tiempo, acostumbra variar de diapasón al deshacerse en elogios hacia la nueva ruta, con incidencia especial en los servicios de postas instalados a lo largo de su curso:

«He encontrado en bonísimo estado este importante y utilísimo servicio; lo digo para responder a ciertos hipercríticos, acostumbrados a despreciarlo todo y empeñados en murmurar de los establecimientos más útiles y dignos de una nación grande como es la nuestra. Se conoce que tienen poca experiencia de las postas que se suelen encontrar fuera del reino; si las hubieran probado, verían cuántas ventajas llevan éstas a muchas de aquéllas.»

Opinión coincidente con la del Rev. Townsend, muy específico en sus loas sobre las posadas estatales construidas en los tramos más necesarios, utilizadas por el inglés en 1787, al desplazarse de Madrid a Sevilla en once días, a bordo del lento y económico coche colectivo de colleras, tirado por siete mulas.

Tan útiles dispositivos camineros en nada impidieron, antes al contrario, el figurar las etapas manchegas entre las más tediosas y monocordes de la Europa occidental, existiendo constancia escrita de más de un viajero tratando de aventar el hastío generado al paso por aquellas planicies, chatas y desarboladas, recurriendo a modo de antídoto mental a un arbitrio ardorosamente cultivado por el turismo romántico, de suma eficacia siempre para dotar al turismo de una noble dimensión adicional. El de animar el paisaje recorrido, o a recorrer, rememorando las asociaciones literarias a él adheridas. De aquí que, así como en el siglo anterior la mítica sombra de don Quijote y su escudero aparecía evocada en la vieja ruta andaluza, al paso por las arboladas fragosidades de la Sierra Morena, entre Almodóvar y Conquista, en los relatos viajeros en torno a la nueva carretera, la silueta de la insigne pareja vuelve a comparecer gravitando en otro tipo de paisaje como una especie de espejismo literario, reverberando en unos horizontes minerales poblados por la nada o sofocados por los ardores del sol.

³ Juan-Francois de Bourgoing:
Nouveau voyage en Espagne. París,
1788.

«The country of the renowned Don Quixote», indica Mr. Dillon en 1778, al introducirse por una comarca «notable por su simplicidad, pobreza, música y alegría» (4) y «camino de Puerto Lápice», tal y como Cervantes ubicó el inicio de cierta aventura del ingenioso hidalgo. Por su parte, «sitio célebre por la aventura de don Quijote con los monjes benitos», dice en 1788 el abate Ponz al paso por el mismo lugar, mientras que «mentioned in don Quixote as famous for the adventure of the Biscayner», señala en sus «Travels» el mayor Dalrymple, refiriéndose uno y otro a dos secuencias de un mismo episodio, narrado en el capítulo VIII de la parte primera de la obra inmortal.

Las evocaciones cervantinas continúan rebasadas las ventas del Puerto Lápice, «impropio el nombre de puerto, pues toda es tierra muy llana», observa a su paso en 1768 un viajero alcarreño antes de llegar a El Viso, a El Viso del Marqués, por donde pasaba entonces la carretera, y punto en el que el mayor Dalrymple, tan prosaico a primera vista, consigna un criterio compartido por no pocos extranjeros:

«Comprueba ahora ser cierto, tal como me advirtieron de antemano, que para leer el Quijote con satisfacción un hombre debe visitar esta provincia; pues la gente es hoy aquí tan *romantic* como entonces.»

Punto de vista enérgicamente corroborado por el de cierto viajero francés, quien, tras considerar a El Viso «famoso por los amores y los viajes de don Quijote», añade entusiasmado:

«En este distrito se encuentran los trajes y las costumbres que Cervantes ha descrito tan bien en su inimitable libro. No hay un labrador ni joven campesino que no conozca bien a don Quijote y a Sancho, habiendo incluso en la venta de Quesada un pozo que lleva el nombre del caballero andante, y es donde el héroe veló las armas. Tal es la suerte y recompensa de los genios, afamándose sus poesías y poseyendo en el pueblo monumentos. Así, Shakespeare, que ha dado su nombre a caminos y a montañas» (5).

Un entorno destinado a sufrir sensibles variantes una vez traspuesto el rocoso dintel de las Andalucías, a través de los «Despeñaperros», un paso generador *per se* de un episodio viajero de alto valor paisajístico, colofón de varias jornadas monótonas y más bien paupérrimas en alicientes visuales.

La nueva puerta de acceso a las Andalucías, por uno de los puntos menos serranos de la Sierra Morena, mereció de los viajeros toda suerte de plácemes, tanto por su cómoda practicalidad como por la buena organización montada para atravesarla. Empezando por su comienzo, lugar de la famosa y ya añeja Venta de Cárdenas, vista así por don Antonio Ponz, informante óptimo de toda esta ruta:

«Viene a ser un caserón de tres naves: una para los cuartos de los pasajeros, otra para las caballerías y la del medio para los carruajes, arrieros, etc. Esta venta, donde regularmente hacen mediodía o noche los que no van en posta, está pidiendo una posada suntuosa, pues la actual se mantiene sobre el pie antiguo. Enfrente de ella hay una nueva capilla, donde se celebra misa los días de fiesta y concurren a ella los colonos de aquellos contornos.»

Unas docenas de pasos más allá, por la ladera de un pintoresco desfiladero, comenzaba el paso del puerto, del contrapuerto más bien,

⁴ John Talbot Dillon: *Travels through Spain*. Birmingham, 1780.

⁵ Jean-Francois Peyron: *Essais sur l'Espagne et voyage fait en 1777 et 1778*. Ginebra, 1780.

y en forma de U, por entrañar un descenso en lugar de una ascensión. En todo caso causante de un profundo cambio en el paso de La Mancha a Andalucía, conforme recordaba en 1791 el barón de Bourgoing:

«No hace aún veinte años que para atravesar esta comarca, espanto del viajero, había que buscar un paso más al Oeste por la Sierra Morena. Después de El Viso se franqueaba la cordillera por un de sus puntos más abruptos. Abierta en 1779 por el conde de Floridablanca, esta carretera, la más frecuentada de la península, el ingeniero francés Le Maur la ha convertido en una de las mejores de Europa, a pesar de las dificultades del terreno. Así se llega a Despeñaperros, donde las rocas, muy próximas, dan casi la impresión de una bóveda por encima de nuestras cabezas mugiendo con estrépito, al fondo del desfiladero, un torrente cuyas aguas servirán para el canal que este hábil ingeniero ha proyectado.»

Como de seguido podrá verificarse, descripción con obvios paralelismos con la suya particular emitida por el peripatético abate valenciano:

«Paraje en el que la sierra forma la más estrecha angostura de toda la travesía y en donde se superaron no pocas dificultades para abrir el suntuoso camino nuevo en un rápido y peligroso derrumbamiento hasta la profundidad del arroyo, que va continuando por la mano izquierda. A este paso le han puesto, con bastante propiedad, el nombre de Despeñaperros.»

Paraje constitutivo de una incidencia viajera de feliz recuerdo, anotada con románticos trémolos por el joven don Leandro Fernández de Moratín, en su sabroso diario:

«Es increíble el placer que se siente al caminar tan cómodamente por el hermoso camino de Le Maur, en medio de todo el horror de la naturaleza; peñascos desnudos altísimos que parece a cada momento que van a precipitarse; arroyadas profundas, malezas intrincadas; todo es terrible y grande; y esto se goza desde un camino solidísimo, suave, espacioso, que facilita la comunicación de la mayor parte de España con la abundadosa Bética, con el Océano y con la América vencida, que envía por allí a su Príncipe sus ricos metales.»

Paso con una vertiente utilitaria que no olvida subrayar el abate Ponz, al señalar su función de pórtico o introito para una apreciable mejora viaria a través de terrenos no hacía mucho punto menos que infranqueables:

«Este tránsito, en otro tiempo hórrido, peligroso y lleno de precipicios hasta Bailén, se ha transformado en un trecho divertido, ameno y muy suave, y lo que era un fastidioso desierto se ve hoy poblado, de trecho en trecho, de casas habitadas por colonos con motivo de las nuevas poblaciones.»

Y cabeza de la serie, dominando el hondón del puerto desde su elevado asiento, la de Santa Elena, con casa de postas y caballerías de repuesto, habitada por colonos y colonas de etnia germánica y católica religión, transportados a la serranía andaluza desde Baviera y Alsacia. Punto también donde se abonaba uno de los portazgos: «Contribución justísima —opina Ponz— y que, como todos sean de mi genio, satisfarán gustosos para entretenimiento del camino en el óptimo estado en que se encuentra.»

Rebasada la cáscara amarga del viaje —las etapas manchegas— la ruta cambiada de escenario al discurrir en manso descenso por entre olivares y campos de cultivo jalonados por el blanco alivio de otras nuevas poblaciones de colonos centroeuropeos fundadas por los gobernantes de Carlos III, aplicando fórmulas urbanísticas y de explotación agraria ya experimentadas en las posesiones españolas en tierras americanas. Poblaciones, las andaluzas, poco más tarde imitadas por Potemkin en la Ucrania de la zarina Catalina.

Como no pudo menos de suceder, la visión de las nuevas poblaciones, administradas por el peruano don Pablo de Olavide, obras de claro aliento progresista e ilustrado, además de fuente de confort, constituyeron espectáculo de máximo interés para los turistas dieciochescos. Abundan las menciones elogiosas sobre ellas. Entre las numerosas donde elegir valga el dictamen emitido por el venezolano Francisco de Miranda en 1778, en el curso de su segundo viaje por España, sobre el cuadrículado caserío de La Carolina y su benéfico influjo en el tramo jienés de la carretera:

«Esta es la población más regular que se encuentra en toda la Ruta; así en sus pequeños Edificios, como en su policía y buen gobierno; en ninguna parte hemos encontrado mejor Posada, ni tampoco la abundancia de víveres, frutos y demás. No ha más de 10 años que todo el País estaba cubierto de montes y malezas sin producir siquiera una fanega de trigo, hasta que el Sr. Olavide, hombre extraordinario y de vastas ideas, ha desmontado todo el País, écholo cultivar, formado Caminos, Poblaciones, etc. de modo que los Parajes desiertos de Sierra Morena y el Nido de los Ladrones y malecheros del Reyno, ha venido a ser por medio de este buen patriota, el sitio más cómodo y agradable de toda la Ruta desde Cádiz a Madrid» (6).

El hecho de que gracias a aquellos poblados de nueva planta adquiriera la carretera una fisonomía más amena y vistosa no significa que se lograra paliar una grave carencia del nuevo itinerario, única quizás en el puñado de grandes rutas europeas frecuentadas por el turismo de aquella época. En realidad, nada se opone al hecho de no compartir hoy el criterio de aquellos viajeros, lo explícito de una noción negativa, y de obligada mención, constante en sus relatos camineros. El hecho de que desde Aranjuez, y hasta ya bien entrados en leguas por entre paisaje andaluz, no registren sus escritos la existencia de monumento alguno capaz por sus fachas de despertar en sus neoclásicas pupilas un punto de interés o de admiración (7). Circunstancias sujetas a apreciable cambio, una vez traspuesto el ya anchuroso Guadalquivir, por el amplio y nuevo puente de Alcolea, a la vista de los arrabales de la aún fuertemente murada capital cordobesa.

⁶ Francisco de Miranda: *Diarios de Viajes*. Colombeia. Caracas, 1981.

⁷ Regla en gran parte confirmada por el caso excepcional del palacio renacentista del Marqués de Santa Cruz, en El Viso del Marqués, celebrado como se mereció por los escasos viajeros que pudieron penetrar en su regio interior.

Hospitalidad cordobesa

Ya dentro de la ciudad, y alojado de preferencia el pasaje de posín en la «Fonda del Sol», frontera a la iglesia mayor o mezquita, se procedía a la visita del magno monumento cordobés, cuyo vastísimo interior se recorrió con menos dificultades que en el pasado merced a haberse ultimado, en 1757, las obras de cristianización del edificio del enorme coro catedralicio, cinceladas sus sillerías en caoba por el

autor de los diseños, Pedro Duque Cornejo y la instalación en 1766, a ambos lados del presbiterio de dos hermosos púlpitos en caoba del marsellés Verdiguier.

Examinada la cuestión desde nuestra perspectiva temporal, salta a la vista de quien le hoy sus escritos, el escaso entusiasmo que en la sensibilidad de aquellos señores despertó el edificio de la mezquita. Reviste no poco significado en tal sentido y en nombre de tan largas y movidas residencias en España, como el barón de Bourgoing, el que, tras considerar al edificio como «uno de los monumentos más curiosos de Europa», reconozca no haber estado más en Córdoba. También es bastante reveladora la actitud de monsieur Peyron quien sí que estuvo en Córdoba, limitando su descripción del monumento a repetir párrafos de guía y a anotar minucias tales como la famosa crucecita esculpida en una de las columnas, «hecha perfecta por un cautivo con la uña del dedo», según precisa Francisco de Miranda, sin detenerse en momento alguno en las partes musulmanas del edificio.

Clasificable en esta línea de tibiezas la carta del mayor Dalrymple, en 1774, dedicaba en su integridad a exponer sus muy británicas y favorables impresiones sobre la ciudad, «llamada Ceca en tiempo de los moros», en la que consta un insípido párrafo sobre la «catedral», al igual que su compatriota John Talbot Dillon, subrayando la romanidad de las columnas y capiteles de su interior.

La ausencia de fervores por la musulmanidad del edificio alcanza sorprendentes niveles en visitante de la cultura y reconocida maurofilia de Henry Swinburne, quien consideró a la mezquita califal «edificio más singular que bello», deplorando —y faltaría más— la incrustación de un templo cristiano en una construcción islámica, y no sin suplir las insuficiencias de una descripción desangelada del monumento, por medio de una historia del mismo, bastante pesada y farragosa (8).

Comportamiento con fuertes analogías con el de don Antonio Ponz, viajero altamente representativo de la distancia adoptada respecto al arte árabe por los postulados estéticos de los *connoisseurs* españoles de su tiempo, sus colegas de Academia. Don Antonio se evade de la obligación de describir —y valga la redundancia— la parte árabe de la mezquita, transcribiendo *verbatim* e *in extenso* cierta descripción publicada dos siglos antes por Ambrosio de Morales en sus «Antigüedades de España», concentrando sus neoclásicas pericias para comentar con deleite y detalle las partes cristianas. Hasta el punto, francamente límite, de pasar en el curso de su exhaustiva enumeración de las capillas cristianas ante «la capilla de San Pedro, creo que es la que vulgarmente llaman aquí del Zancarrón», indicando la posibilidad de verse en ella «pinturas del italiano Pompeyo», pasando por alto la circunstancia de ser la capilla en cuestión la dependencia capital de la mezquita califal: la prodigiosa «qibla», decorada por sus fulgurantes mosaicos bizantinos, apenas visibles entonces.

Precisiones que en nada obstaron a que el encanto de la capital cordobesa pasara inadvertido ante la estimativa de sus visitantes. El caso, entre otros, del acaudalado turista británico Richard Twiss, quien, si bien quedó indiferente ante la mezquita, despachando el

⁸ Henry Swinburne: *Travels through Spain in the years 1775 and 1776. In which several monuments of Roman and Moorish architecture are illustrated by accurate drawings.* Londres, 1779.

relato de su visita con tres o cuatro frases tópicas y de compromiso, vuelca en sus «Travels» cálida gratitud por la hospitalidad que tuvo a bien extenderle la aristocracia local, determinante decisivo para erigir a Córdoba, nada menos, que como «la ciudad más agradable de España para residir», resolución en la que sin duda debió influir el asombroso lujo desplegado por la ilustrada oligarquía cordobesa:

«Nunca vi más lujosos carruajes en toda España, entre ellos catorce o quince coches, carrozas o faetones recientemente fabricados en Inglaterra y muchos más procedentes de París, y tuve la oportunidad de verlos a todos tirados por cuatro o seis bellísimos caballos grises, de largas colas, y vistiendo todos los lacayos libreas bordadas en oro y plata» (9).

Escena saboreada al siguiente año con parejo deleite y admiración por el mayor Dalrymple, atónito ante el imprevisto fausto y boato exteriorizado por la nobleza local en sus vistosas manifestaciones sociales:

«Las personas de calidad poseen hermosos carruajes, recargados de adornos y dorados; magnificencias que no lucen más en los días de gala, observados aquí con tanta escrupulosidad como en la Corte. Sus coches van tirados por mulas que hacen venir de La Mancha.»

En 1776, Swinburne coincide con sus compatriotas al observar la calidad y tiros del parque móvil del señorío cordobés, tras contemplar un desfile de coches al final de una corrida de toros en el cuadrilátero de la plaza Corredera, construida a efectos tales a imitación de la Mayor de Madrid:

«No esperaba ver tanta elegancia en una ciudad del interior de España, con tantos y tan buenos carruajes ingleses y franceses, con vistosas libreas y excelentes caballos.»

Con toda probabilidad oriundos los jacos de las yegudas de las Reales Caballerizas de la ciudad, a orillas del Guadalquivir, otro de los lugares cordobeses visitados con asiduidad mayor por nacionales y extranjeros en la edad de oro del caballo. Caballerizas a las que inevitablemente acudiría en visita, en 1778, el turista venezolano don Francisco de Miranda, henchido aún de ardorosa hispanofilia y animado por su pasión caballar de siempre. Recoge en su «Diario» el dicho cordobés de condicionar la bondad de un corcel a poseer «cuello de gallo, pechos de mujer, cabeza de cordero, anca de toro y cola de zorro», consideró a los caballos cordobeses «los más perfectos animales que la naturaleza haya formado en su especie», añadiendo en un arranque patriótico: «Lástima que no se proteja la cría de tan perfectos animales, adorno peculiar de nuestra España».

En cambio, distó de pecar de excesiva la atención despertada en aquellos visitantes por el soberbio conjunto de nobles palacios, con sus espléndidos patios, pródigos en mármoles, palmeras, naranjos y limoneros, así como por la colección de templos de una ciudad dormida en el barroco. Por tanto, en un espacio ambiental propicio al rococó, el estilo de la escarolada fachada del convento de la Merced (hoy Diputación Provincial), fundado por San Fernando y hospedaje de

⁹ Richard Twiss: *Travels through Portugal and Spain in 1772 and 1773*. Londres, 1775.

Cristóbal Colón, según una tradición. Fachada terminada en 1745, con primores escultóricos del tipo de los predestinados a disparar un previsible juicio de don Antonio Ponz:

«Uno de los grandes disparates que ha malparido nuestro siglo. La cosa podría remediarse con facilidad picando los malos ornatos y quitando tanta chafarrinada como toda aquella extensión de fachada presenta a la vista de todos.»

Obra de espíritu y formas no del todo diferentes a las del aparatoso monumento expuesto desde 1781 a la admiración de los visitantes de Córdoba, a un lado de un muro externo de la mezquita y con vistas al río. Se trata del Triunfo de San Rafael, el último de la media docena larga de «triunfos» erigidos por Córdoba a su santo patrón, ejecutado por Michel de Verdiguier y costeadado por el ilustrado obispo monseñor Barcia. Consistente en un esbelto monolito, soporte de la efigie del Arcángel, encaramado en su función de tótem local sobre un voluminoso peñasco sostenido por un grupo de santos de la tierra. Considerado con no poca razón por el abate Ponz como un mal plagio de una de las fuentes de Bernini en la plaza Navona de su querida Roma.

Desatendida por los ilustrados la vertiente Omeya de la antigua capital califal, parece suplida la carencia de grandes restos del pasado romano enseñando a algún turista una supuesta casa natal de Séneca. Edificio mostrado entre otros a cierto erudito inglés procedente de Gibraltar en gira turística:

«Es tan venerada su memoria —hizo constar en su sapiente volumen— que todavía existe una casa llamada de Séneca, comprada en 1500 por el primer marqués de Priego, dándosela de regalo al padre de Ambrosio de Morales, diciendo que la vivienda de un hombre tan sabio no debía ser habitada más que por alguien igualmente sabio. A mí me enseñaron la casa en 1758; se halla en la parte alta y agradable de la ciudad y ha sido tantas veces reparada que dudo conserve una sola piedra de su antigua fachada» (10).

Abandonando Córdoba por el puente romano sobre el Guadalquivir, y recorrida una ruta antes despoblada, aliviado ahora su tránsito al entrar en servicio hacia 1766, la nueva población de La Carlota, fundada con colonos germánicos, se llegaba a la torreada y elegante Ecija, la Astigi romana, prácticamente rehecha en su aspecto monumental en el curso del XVIII, y tras pasar por la blanca y señorial Carmona —por lo general, y como en Ecija— con tan sólo una brevísima parada por una amplia y bien calzada carretera se llegaba a la más importante ciudad de las Andalucías: a la metrópoli del Betis.

Callejero sevillano

Apeada de su condición de primera ciudad de España en población, y descendida a un todavía más que respetable segundo puesto, Sevilla mantuvo estable su censo urbano —alrededor de unas 80.000 almas— durante todo el XVIII. Con leves variantes a mejor en su

¹⁰ Francis Carter: *A Journey from Gibraltar to Malaga*. Londres, 1777.

equipo alojativo, encabezado por las fondas de «La Reina» y de «Baviera», inaugurándose en 1758, y en una plaza apropiadamente denominada del Silencio, una fonda con «table d'hôte», o mesa redonda, como señalaba la empresa propietaria, de un italiano con toda probabilidad, «a estilo de Milán, Barcelona, Cádiz y otras capitales», sin perjuicio de disponer visitantes de menor fuste de mesones en cantidad, como el de «La Alhóndiga», en la calle hoy del Almirante Apodaca, todavía en servicio.

Con variables muestras de acquiescencia con el sentido de la frase, los extranjeros recogen con la insistencia de sus predecesores del siglo anterior, e invariablemente en castellano, el dicho según el cual «Quien no ha visto Sevilla no ha visto maravilla», recorriendo con satisfacción durante sus estancias el apiñado caserío de la capital, objeto de algunas mejoras merced a no reconstruir con ardor excesivo los solares resultantes de unos cuantos imprevistos derribos producidos en 1755 por las secuelas del terremoto de Lisboa, catástrofe conmemorada con un aparatoso «Triunfo», en la plaza desde entonces del ídem, frente a la principal entrada de la catedral.

Punto de arranque para que, en un ambiente de mejoras urbanísticas muy al filo del espíritu reformista del siglo, se procediera a una reordinación de la Alameda de Hércules, construida en el siglo XVI. Obra practicada según detalla una más bien ditirámica guía local, la única sevillana impresa en el siglo, al mencionar la actualización del único «passeo» intramuros:

«Amplificado en 1764, en mejor forma, poniéndole a otras tres fuentes y multiplicando los asientos de fuerte Cantería, contraponiendo a sus antiguas columnas otras dos, aunque más bajas. En todo tiempo está de noche frecuentado de toda clase de personas, multitud de coches, sillas y caballos, que van a buscar el aire fresco, a oír los instrumentos que a costa de la Ciudad están tocando, y de los que llevan los particulares concurrentes, hacen este paseo uno de los más preciosos y deleitables de toda España» (11).

Un lugar de esparcimiento ventajosamente superado en cuanto a salubridad y longitud por otro de más capacidad para el desfile de carruajes, construido por el eficaz asistente o superalcalde don Pablo de Olavide al urbanizar, fuera de las murallas, el muelle portuario significativamente llamado «Arenal de Sevilla», al pie de la Torre del Oro, como canta la canción, curiosamente considerada entonces como obra romana:

«Excelente paseo —reconoce en 1789 don Antonio Ponz— con la recreación de la vista de ambas márgenes, del extendido barrio de Triana y de los bastimentos (embarcaciones) que fondean en el Guadalquivir. Por tanto no tienen los señores sevillanos que envidiar el famoso Prado de Madrid, y más si en adelante aumentan el ornato de su paseo con algunos objetos de escultura» (12).

Por su parte, años más tarde, y para el gusto de Leandro Fernández de Moratín:

«Un buen paseo a la orilla del río, con arboledas muy largas, pero el puente de Triana sobre barcas es el paraje más frecuentado, por las tardes, por la gente de a pie.»

¹¹ Fermín Arana de Valflora: *Compendio histórico descriptivo de la mui noble y mui leal ciudad de Sevilla*. Sevilla, 1766.

¹² Antonio Ponz: *Viage de España*, tomo XVII, carta V. Madrid, 1792.

Las dificultades que presentó la visita al interior del Alcázar se compensó por la facilidad de gozar de sus preciosos jardines:

«Son muy hermosos, con muchas fuentes —informa Moratín—, cuadros bien labrados de murtas, muchos naranjos y cubiertos de flores en el verano. Están abiertos al público y son el recreo más delicioso en aquel tiempo.»

Al intento de reconstruir la estampa integral de Sevilla reflejada en la retina de sus visitantes de aquel entonces, objetivo sustancial, al fin y a la postre, de este tipo de averiguaciones, se opone la invalidez de las impresiones disponibles de autoría extranjera. Lo cierto es que adolecen de clara insuficiencia al versar primordialmente, y acerca de una ciudad de manifiesta celebridad por el exterior, sobre monumentos harto consabidos (la catedral, los Reales Alcázares, etc., eliminada su mención en este trabajo precisamente por consabidos), con merma de observaciones personales acerca del singular tono de vida sevillano ni sobre festivales cívicos y religiosos, importantes componentes ambos de la imagen externa de la ciudad.

En materia de monumentos es novedad de indudable relieve la palacial Real Fábrica de Tabacos (hoy Universidad), concluida en las afueras de la capital en 1757. Como era norma común en empresas estatales, sujetos su millar y medio de obreras y obreros a una jornada laboral de siete horas, partidas por dos de buen descanso o de siesta al mediodía. Como más tarde en tiempos de Mérimée, e incluso en los de la «Carmen» de Bizet, industria objeto de visitas de extranjeros interesados en presenciar las tareas de aquella multitud asalariada, laborando en el interior de las grandiosas naves de un imponente edificio rectangular, con veinticuatro patios en sus seno, con ciento ochenta mulas empleadas como fuerza motriz de las máquinas de molienda de la hoja de tabaco vistas por un caballero francés, en su visita a la fábrica relatada en un viaje a España novelado por un conocido cuentista (13). Un edificio cuyo exterior se hallaba circundado por un profundo foso con su puente levadiza y todo, al modo de una fortaleza; dispositivos de seguro no instalados para impedir entradas, antes bien para evitar salidas al exterior, por supuesto fraudulentas, de una mercancía de grandísimo uso en las clases populares.

«Grande y hermoso, construido al gusto morisco, como casi todos los edificios de esta ciudad» —desbarra en 1774 el mayor Dalrymple— al clasificar estilísticamente las apariencias de una edificación concebida y realizada por Van der Borcht, un arquitecto holandés. Criterio no obstante poseedor de un estimable valor. El de apuntar el inicio de una interpretación de la fisonomía urbana de Sevilla, y el de la de otras capitales andaluzas, predestinada a alcanzar su culmen en la maurofilia española destatada en el siguiente siglo. También corresponde al mismo visitante la opinión más generalizada de que «las calles de Sevilla son en general estrechas e irregulares, con muchas casas hermosas, aunque de no muy conspicua apariencia externa».

Punto de vista compartido en 1780, y a dos bandas como aquel que dice, por la académica y maurófoba sensibilidad de don Antonio Ponz:

¹³ E. F. Lantier: *Voyage d'Espagne du chevalier Saint-Gervais*. París, 1809.

«La mayor parte de las calles de Sevilla, que están muy mal empedradas, quedaron en el desorden y angosturas en que las dejó la superstición o rus-

ticidad morisca, y así se han mantenido hasta ahora otras muchas de España. Si el odio que justamente se concibió a su secta, trajes y otras prácticas, se hubiera concebido a su modo de fabricar, ya haría siglos que no tendría Sevilla que envidiar a ninguna ciudad de Europa.»

Un laberinto urbano agraciado por una nueva promoción de palacios construidos en un airoso estilo romano-andaluz, por calles no hacía mucho sometidas a un fallido proceso de modernización al quedar su calzada a punto de desprenderse de parte de su maloliente costra de basura y boñiga. Uno de tantos esfuerzos regeneracionistas y europeizantes desarrollados, desde 1765 a 1775, con respaldo de su valedor el conde de Aranda, por el Asistente de la capital don Pablo de Olavide y Jáuregui. Caballero peruano de mucha labia y buen ver, hijo de navarro y vasco-andaluza y licenciado en Leyes por Lima, ilustrado y volteriano a machamartillo que casó recién estrenada su treintena con una riquísima cincuentona madrileña, con dos suculentas viudeces ella en su haber. Paradigna perfecto de «tropa» sin escrúpulos, gustoso siempre de recibir y agasajar con ínfulas de virrey ultramarino, en su residencia del Alcázar sevillano, a viajeros extranjeros de nota, más de uno conocido en sus fastuosos viajes turísticos por Europa a cuenta de su esposa.

Dotado también, y para mal, de un especial talento para granjearse las antipatías de más de media Sevilla, debido, entre otras indiscreciones, a su prurito de dárselas de «progre» y anticlerical, a la moda de París, en una población visceralmente religiosa en su mayoría y con una densidad de curas, frailes, canónigos y monjas superior por fanega cuadrada a la de cualquier otra ciudad española menos rica. De ahí los encontrados enjuiciamientos suscitados por sus generalmente acertados proyectos de reforma urbana. Si bien plácemes y aplauso mereció la construcción de paseos, como el ya mencionado del Arenal —entre el río y la muralla almohade— y los trabajos de limpieza y restauración practicados alrededor de 1770 en el cuerpo del símbolo indiscutido de Sevilla, la torre de la Giralda, seriamente afectada su fábrica por el terremoto de Lisboa, reprobación casticista y casi unánime provocó, por contra y en cambio, la supresión de buena parte de los grandes crucifijos de madera negra ornando tapias y fachadas de las calles de la capital.

Una de las acusaciones que se le formularon a Olavide en el Auto de Fe que le instruyó en 1778 y en Madrid la Santa Inquisición, en cuyo pliego de cargos se le responsabiliza de haber eliminado uno de los más pintorescos rasgos de la ciudad:

«Todas las más calles de Sevilla —se lee en el documento— y aun sus plazas y paseos, estaban de tiempo inmemorial con varias y hermosas cruces, y las más de ellas con sus faroles de luz toda la noche, a la devoción de los fieles.»

Devoción, por cierto, mantenida por entonces a altísimas cotas de brillante exteriorización popular, a cargo de las numerosas cofradías que con fasto sin par integraban las procesiones de Semana Santa, con fuerte proyección ya por toda la región. Como se deduce de la narcisista reseña publicada en 1759 por el «Hebdomadario sevillano» al describir el aspecto ofrecido por las calles sevillanas durante la Semana Mayor:

«Multitud de gente, ya natural, ya forastera, con varios y diversos trajes y vestidos y galas extraordinaria de las damas; sus arreos tan bien prendidos como hay rosas en el garbo y brío sevillano; el esmero y limpieza que en sí tienen pasma el juicio, admira el entendimiento y es muy digno de ponderación y no menor admiración ver la gente que se registra en los balcones y calles a ver pasar las cofradías.»

Cuarenta pasos, o «misterios», anota la «Guía» de Arana de Valflora desfilando el día de Viernes Santo de 1765, adoptando en 1777 las autoridades eclesiásticas el buen acuerdo, no del todo obedecido, de prohibir el sanguinolento exhibicionismo penitencial de los encapuchados disciplinantes arrancándose públicamente, a latigazo limpio, la piel de la espalda. Por más que, como en toda capital europea importante del tiempo, subsistiera otro espectáculo no menos público, consistente en las ejecuciones escenificadas en la plaza de San Francisco, de cara a los balcones platerescos del Ayuntamiento. En un caldoso allí emplazado concluyeron un día de marzo de 1781 los veinticuatro años de la vida de Diego Corrientes, a despecho de su leyenda dorada, un pobre cuatrero de vía estrecha y de mal fario, sin un sólo homicidio en su historia, extraditado a Sevilla por los portugueses tras trincarle en su villa fronteriza de Olivenza.

Espectáculos no menos populares, si bien no gratuitos y de truculencia inferior, procuraron las brillantes corridas de toros lidiadas por los mejores profesionales de la tierra en el ruedo más bonito de España, la plaza de toros de la Real Maestranza, que, gradualmente y por etapas, iba adquiriendo sus gráciles formas, a la romana, con graderíos en piedra y madera, junto a la Torre del Oro y con la Giralda al fondo. Plaza ultimada en lo esencial en 1763 con la construcción del operático palco del Príncipe, concluyéndose en 1787 su elegante portada principal. En sillares de piedra bien labrada, y ya en estilo neoclásico. Y por descontado que con respeto al historial de la fiesta, sin sombra de ajimeces, arcos de herradura ni fililíes morunos de ninguna especie.

En cuanto a la importante circunstancia —desde el punto de vista de la propaganda turística— del renombre de la ciudad por el exterior, que de tan antiguo le vino a Sevilla, no pudo menos que vigorizarlo por entre los más cosmoplitas dominios del arte y de la cultura, el hecho de que el sagaz hombre de negocios (sucios por lo común) Caron de Beaumarchais considerara a aquella españolísima ciudad, entrevista desde Madrid en 1765, idónea por su proverbial encanto para servir de escenario ideal a su «Le Barbier du Seville», estrenado en 1775 con enorme éxito en la «Comédie Française» de París, seguida en 1784 por el estreno en el mismo teatro de «Le Mariage de Figaro». Comedia, por suerte para la proyección universal de Sevilla, destinada al poco a lograr una superior difusión al musicarla Mozart de modo genial en su ópera «Le Nozze di Figaro» (Viena, 1786).

Las pinturas sevillanas y su rey absoluto

Apurando las cosas, bien cabe situar la nota novedosa de la apreciación de Sevilla por parte de los extranjeros en un ámbito artístico

casi inédito entre visitantes de España. Concretamente en el descubrimiento de la valía de la pintura española del XVII, justo en Sevilla, y a través del reconocimiento de la categoría artística de un pintor local: del gran Murillo, por supuesto. Y por parte de los visitantes ingleses muy en particular, por no en vano tratarse del único pintor español conocido en su isla, alcanzando algunos de sus lienzos altos niveles de cotización en el mercado artístico de la capital inglesa, apoyados por el criterio de los expertos.

Como el del Rev. Pilkington, quien en 1770 concluía sus comentarios sobre Murillo en su «Dictionary of Painters», con el párrafo siguiente:

Sus originales y bellas pinturas tienen auténtico mérito y son por ello muy estimadas, razón por la que muchas de ellas forman parte de las mejores colecciones de la nobleza inglesa» (14).

Colecciones sin duda en proceso de incrementarse al compás del crecimiento de las presencias extranjeras por Sevilla, lo que dio motivo a la providencia dictada por Carlos III, a instancias de su ministro Floridablanca, el 5 de octubre de 1799, ordenando al asistente Domezain, sucesor de Olavide, la adopción de las pertinentes medidas:

«A fin de impedir se saquen del Reyno quadros algunos de Pintores ya no existentes, por haber llegado a noticia del Rey, que algunos extrangeros compran en Sevilla todas las pinturas que pueden adquirir de Bartolomé Murillo y de otros célebres Pintores, para extraherlos fuera del Reyno.»

Mientras entraban en vigor unas medidas jamás aplicadas en la práctica, la popularidad de las pinturas de Murillo en su villa natal aumentó considerablemente entre visitantes y visitados una vez fundada en 1770, y subvencionada por Carlos III, la «Real Escuela de las Tres Nobles Artes», foco generador del murillismo sevillano, sustento de los vínculos turísticos entre el pintor y su ciudad, paralelos a los ya vigentes entre Correggio y Parma, Canaletto y Venecia, y los que a principio del XX se establecerían entre El Greco y Toledo.

En tiempos en los que el asunto de los cuadros prevalecía sobre la técnica, nada extraña la boga entre ingleses del arte del prolífico pintor, obviamente debida en no pequeña parte a su afable tratamiento del tema religioso, más aceptable para el espíritu anglicano que las sombrías truculencias preferidas por otros pintores del barroco español. De aquí las aprobatorias menciones a los murillos del convento de los Capuchinos y del Hospital de la Caridad por parte del habitualmente poco sensible a la pintura Dalrymple, pinturas descritas y catalogadas en 1773 con extremo tino y admiración por Richard Twiss, al igual que en 1766 por Swinburne, «en una ciudad riquísima en pinturas».

Fielmente representativo, más tarde, del acusado murillismo de sus compatriotas a su paso por Sevilla, el Rev. Townsend. Con cierta envidia soterrada de clérigo protestante amante de la pintura, se

¹⁴ Cfr.: Mariano González-Arnao: «Murillo asombró a los ingleses», *Historia 16*, núm. 86. Madrid.

muestra maravillado ante la cantidad y calidad de pinturas de artistas andaluces decorando las capillas de la catedral. Y no sólo la catedral:

«Varios de los conventos son notables por la belleza de su arquitectura, pero nada atrae en Sevilla los ojos como la pintura: y en medio de esta profusión de cuadros hermosos, la atención queda retenida por los cuadros de Murillo.»

Como Twiss, relaciona gran número de cuadros del artista, más de uno, y de cincuenta, custodiado hoy en museos y colecciones extranjeras. Pero aún la hubieron más y mejor los visitantes murillistas de entonces. Además de disponer de amplias oportunidades para admirar por templos y conventos multitud de obras de su artista preferido, tuvieron ocasión de emocionarse ante un recuerdo murillesco no accesible al visitante de hoy. Con unción hermana de la que en Roma experimentaron ante la tumba de Rafael en el Panteón, en Sevilla acudieron a la desaparecida parroquia de la Santa Cruz, en el barrio del mismo nombre, para contemplar en una capilla presidida por el cuadro favorito del artista, el «Descendimiento» del flamenco Peter van Kampeneer, o Pedro de Campaña, hoy en la catedral, y a su pie la igualmente perdida tumba del gran Murillo, bajo una lápida con la inscripción VIVE MORITURIS, profética desde el punto de vista artístico.

Por contra, debido sin duda a la inexistencia en Sevilla de obras suyas, nada tuvo de particular el olvido entre turistas de otro gran pintor sevillano, don Diego de Velázquez. Menos explicable el silencio sobre la maravillosa imaginería religiosa policromada del XVII, tan popular entre el vecindario. Silencio mantenido incluso por don Antonio Ponz, expresión tal vez del rechazo de los neoclásicos hacia un tipo de escultura absolutamente a contrapelo de sus clasicistas y monocromos gustos académicos en la materia.

También resulta un tanto llamativo a primera vista el escaso interés de aquella especie de visitantes por las ruinas romanas de la vecina Itálica, o Sevilla la Vieja, sujeto entonces su suelo a importantes trabajos de excavación, coronados por hallazgos escultóricos de trascendencia. Expuestos los principales en un museílllo instalado en los Reales Alcázares, por su ilustrado alcaide, don Francisco de Bruna y Ahumada. Apartado de omisiones en el que en relación con ape- tentias turísticas a floradas poco más tarde, con acento romántico, cabe registrar la total ausencia de mención a los gitanos locales, una vez repuestos de la orden de expulsión de 1749, avecindados de nuevo, y en respetable cantidad, por el barrio de Triana y alrededores.

De Sevilla a Gibraltar

La gira andaluza continuaba abandonando Sevilla por la carretera de Utrera, a bordo quizás de un recio y liviano calesín, por ser éste carruaje propio y ubicuo para desplazarse por el terreno allanado de la Baja Andalucía. Enfilando el rumbo hacia Jerez de la Frontera, ciudad acomodada, abierta y aseada, con algunos monumentos de interés. Entre ellos, un noble Cabildo Viejo, en docto estilo renacentista proclamado por medio de un Hércules y un Julio César campeando

en su hermosa fachada y una flamante Colegiata en vías de terminación en una extraña amalgama de estilos arcaizantes. «Obra de piedra, costosa y magnífica, sin regularidad ni juicio; es una mezcla confusa de gótico y griego, con muchas garambainas y ringoragos extravagantes», dictaminó en vena neoclásica el puntilloso Moratín, en función de exponente del divorcio existente entre el gusto del viajero ilustrado y el estilo en el que se seguía construyendo.

Sin duda ningún edificio jerezano tuvo mayor atractivo para el forastero que la riquísima Cartuja, enclavada en un paisaje de maravilla por las afueras de la ciudad. Empleando sus ubérrimas rentas a modo de un «kibutz» monástico. En el sostén de unos hospicios, hospedería, alguna industria agropecuaria que otra, y una celeberrima yeguada a cargo de los monjes, amén de una iglesia decorada con zurbaranes de la mejor época del artista y una pinacoteca de primer orden instalada en la amplia Sacristía. Un conjunto artístico como tantos otros de su clase vaciado de vida y contenido de mala manera. De prisa y a lo loco. Por disposición de un judío gaditano, Mendes de apellido antes de trocarlo por el de Mendizábal, llegado vía Londres al cargo de jefe de gobierno en Madrid.

En última instancia no era en las plásticas donde radicaba el rasgo esencial de Jerez, sino en su ambiente tolerante y progresista. Hecho no ajeno sin duda al influjo de algunos acaudalados franceses e ingleses que se encontraban a la cabeza de la principal fuente económica del lugar. Propietarios de viñedos y bien regidas bodegas, dedicadas a la exportación del aromático «sherry», en competencia leal con otros comerciantes de nacionalidad pareja, avocados a muy poca distancia, en el Puerto de Santa María, fundado por el Rey de las Cantigas. La localidad suministradora asimismo de excelente agua potable a las flotas ancladas en la bahía, y a los vecinos de la capital, encerrados en los angostos confines de su península, como arenques en barril, quienes en pos de algo de espacio vital y de esparcimiento de la mejor ley acudieron en gira marítima al Puerto, para presenciar las corridas de toros lidiadas en su legendaria plaza, toda ella de madera.

Al reemprender marcha, era diligencia frecuente abandonar allí el carruaje (luego recuperado en la isla de León, hoy San Fernando) para, embarcando en alguna de las numerosas falúas dedicadas al transporte de pasaje a través de la bahía —y como se llegaba entonces a Venecia—, llegar en hora y media al principal puerto comercial de España. El de la dieciochesca Cádiz. Ciudad ultramoderna, por tanto, a la vez que, y según la erudición local, la ciudad más antigua de Occidente. Una población más marítima y naviera que marinera, favorecida por una racha de prosperidad al haberle arrebatado a Sevilla su Lonja y Casa de Contratación. Y en buena lid, vista la creciente imposibilidad para los buques de cierto calado de llegarse hasta los muelles sevillanos del río, remotando a contracorriente las aguas perezosas del Guadalquivir. Pertrechada con el despacho en exclusiva de las flotas bianuales que enlazaban a los virreinos ultramarinos con la metrópoli, Cádiz aumentó el número de nacionales y extranjeros que comerciaban con los cargos transportados por un elevado número de navíos, de diversísimas banderas, fondeados en su bahía sin par.

Al margen de los negocios, y al igual que en el Gades romano, el Cádiz de las pelucas y de los minués persistía distinguiéndose por su jovial falta de inhibiciones y la cordial bienvenida dispensada a los extranjeros, consecuencia normal de sus intensas relaciones internacionales. Encomiable virtud en un colectivo, si las hay, si bien aplazado su disfrute hasta franquear las asperezas aduaneras del control establecido en las Puertas del Mar y de Tierra, edificada esta última en 1751, bastante más hosca y hermética su apariencia que en la actual, aunque ya dotada de dos direcciones bajo arco para el ir y venir del tráfico rodado. Procede señalar que los escrutinios aduaneros, como ocurría en Nápoles, Marsella y otros puertos no británicos, perdía bastante de su aguijón de seguir el consejo formulado por un ex-cura sevillano, a sus lectores ingleses:

«Pero unos peniques, dejados caer en sus manos al entregarles las llaves de los baúles, le ahorrarán a ustedes el enojoso espectáculo de ver su ropa y demás efectos revueltos en el más completo desorden» (15).

Una vez el viajero intramuros, posiblemente alojado en la fonda «El Caballo Blanco», propiedad de un italiano, mal pudo librarse de recoger estremecedores indicios visuales de los daños infligidos a Cádiz por el violento maremoto de 1755, estela del terremoto de Lisboa. Recuerdos erradicados al mejorar no poco el aspecto de la ciudad gracias a la labor urbanística y de adecentamiento con mucho mundo a sus espaldas y de probada experiencia en la materia, adquirida en el desempeño de la gobernación de la Luisiana, la del otro lado del océano. A sus desvelos se debió la creación —muy necesaria a la comodidad de los gaditanos— del paseo de la Alameda, al que el joven Richard Twiss encontró animadísimo y tan frecuentado por mujeres *non sanctas*, en pie de guerra y en plan ligón, como el St. James Park, de Londres. Aventajándole el parque gaditano por una impresionante panorámica sobre el mar, no consignada por los visitantes, pero fácil de imaginar. La visión de la más bella generación de veleros de toda la historia de la navegación desplegando, en la limpieza del cielo azul de la Bética, la gloriosa albura de sus velámenes sobre las majestuosas popas de varios pisos labrados como retablos.

Una posible compensación, tal vez, para lo poco que se ofrecía a la admiración del turista en cuanto a monumentos. Desde luego, los murillos de los Capuchinos, realizado el interés de uno de los cuadros por el hecho de haberse descalabrado al caerse del andamio el artista que lo pintó, pudiendo asimismo darse un vistazo de las vecinas obras de la nueva catedral, iniciadas en 1722 y por todo lo alto, sin señales de premura alguna para terminarla.

Escaso de oferta para el turismo artístico, en lugar del tipismo, a Cádiz le quedaba su atipicidad en el contexto español para no defraudar al extranjero. Por un lado, su riqueza, la condición señalada por un visitante francés, quien tras declarar «la Ville ne renferme rien de remarquable», la encontró «Ville extremement peuplée et fort marchand, il n'y a pas d'endroit dans l'Europe où l'argent soit plus commun et où il roule d'avantage» (16). Por otra parte, la naturaleza cosmopolita de una ciudad, al fin y al cabo española, constituyó el rasgo de su fisonomía más apreciado por sus visitantes foráneos. Lo fue sin la menor

¹⁵ José Blanco White: *Letters from Spain*. Londres, 1825.

¹⁶ *Relation d'un voyage de Paris en Italie, Espagne et Portugal*, tomo IV. París, 1770.

duda en 1756 para el milanés Norberto Caimo quien, tras elogiar desmedidamente en una de sus «Lettere» los alicientes de Cádiz, añadió como un cumplido más, y sin ánimo de molestar, que allí el extranjero no se sentía en España. Circunstancia celebrada también en 1787 por el Rev. Townsend, quien derivó de ella una falsa conclusión:

«No he visto ciudad más agradable para la diversión en sociedad que Cádiz. Al contener su apretado recinto ciudadanos de todas las naciones, sus modales se suavizan recíprocamente por el comercio que unidos realizan; y como a pesar de la última guerra sigue el comercio floreciendo y se encuentran allí muchas riquezas, un extranjero puede pasar el tiempo de la manera más agradable.»

Sin ir más lejos, asistiendo a las funciones de teatros como el «Principal» inaugurado en 1780, que intercalaba exhibiciones de danzas populares en su programación normal, existiendo la oportunidad de concurrir a otro francés, sostenido por la poderosa colonia gala, donde no pocas veces se representaban obras en la lengua de Molière. Un teatro capaz de satisfacer las exigencias de un aficionado de la categoría de Richard Twiss, quien lo encontró:

«Extremadamente grande, ancho, hermoso y bien iluminado, con actores, cantantes, bailarines y músicos todos de primera calidad, considerándolo el más magnífico y mejor dotado de actrices que cualquier teatro francés fuera de Francia. Conozco los de La Haya, Amberes, Bruselas, Berlín, Dresde y Viena, superados todos por éste de Cádiz» (17).

Descendiendo a planos más turísticos de diversión popular, valga advertir que de por entonces datan las por su desenfado famosísimas por la región fiestas de Carnaval, merecedoras de un cálido elogio del eximio dramaturgo turinés, Victor Alfieri, tras reconocer haberlas disfrutado a tope.

Festivales celebrados con activa participación de la gitanería local, domiciliada no en el «ghetto» suburbial, al modo sevillano o granadino, sino intramuros; quiere decirse, en estrecho contacto con el resto de la población. Circunstancia propiciada por la gitanofilia de la colonia extranjera, en la que destacó el importante estamento flamenco (flamenco de Flandes), fundamento, sin duda, para el brote inicial del folklore gitano-andaluz que se produjo justamente a mediados del XVIII por Cádiz y su hinterland.

Bastante antes de que el P. Sarmiento escribiera en 1789, desde su convento de Madrid, «los gitanos de Cádiz podrían enseñar a bailar a cualquiera», ya reseñó el observador Swinburne las oportunidades que le brindó el Carnaval de 1776 para presenciar ciertos bailes, aunque exóticos, de veta netamente gaditana:

«Hay muchas regiones y bailes de las clases bajas, donde se baila el "fandango" a la ley, esto es, con toda la perfección posible. Entre gitanos se practica otro baile, llamado el "Manguido", tan indecente y lascivo que está prohibido bajo penas severas. La música es simple, poco más que un antiguo ritornello de las mismas notas. Se dice de este baile, como del fandango, que ha sido importado de La Habana, siendo los dos de estirpe negra.»

¹⁷ Richard Twiss: *Travels through Portugal and Spain in 1772 and 1773*. Dublin, 1775.

O americana, a juicio de su compatriota Richard Twiss, tras transcribir la definición del fandango «una especie de danza muy animada que los españoles aprendieron de los indios», recogida en un diccionario flamenco —flamenco de verdad— publicado en Amberes (1769).

Todo eufórico y jovial al son de las castañuelas en el eutrapélico ambiente del gran emporio mariner y comercial gaditano, sin detectar en su tono de vida efecto negativo alguno al extenderse en 1788 a todos los puertos españoles importantes, la libertad de comercio con las Américas. Medida de obvia influencia en favor del transporte marítimo de pasajeros entre las ciudades de la península.

El oasis gibraltareño

Debido a la naturaleza endémica del estado exorable de las rutas costeras andaluzas, no era nada insólito que en viajes, turísticos o no, se optara en el caso de Cádiz por realizar el desplazamiento por vía marítima. Con la casi seguridad de embarcar en buques de bandera no española de efectuar una escala en Gibraltar. En la gran anomalía geopolítica de la zona, en una peculiaridad turística que, una vez transformada la plaza desde 1704 en fortaleza británica, y al poco de declarar el gobierno inglés puerto franco al de la colonia, se convirtió en activo foco de contrabando.

Otra curiosidad más, la sorprendente permeabilidad para españoles y extranjeros de las barreras fronterizas en años de paz, al saltarse unos y otros, y a la torera, la rigurosa incomunicación por tierra pactada en el Tratado de Utrecht, llegándose a Gibraltar a través del poblado castrense de La Línea, vanguardia española del altamente militarizado Campo de Gibraltar.

Raro en períodos de tregua anglo-española el viajero británico, de paso por la zona o cercanías, capaz de renunciar al gozo de reestablecer temporalmente contacto con su entorno patrio, bajo un clima generalmente privilegiado para un norteño y en un paisaje de singular espectacularidad. Placer del que en 1772 se guardaron muy bien de privarse Richard Twiss y su acompañante. Con éxito nulo inicial, al pasarlas canutas en la primera posada gibraltareña disponible a causa de las chinches: «las primeras que encontré en mi viaje», asegura el gentleman. Problema subsanado al siguiente día con sólo trasladarse al «The King's Arms», óptimo alojamiento británico hasta decir basta.

En el Gibraltar visto por Twiss la vida fluía como lo que en realidad era el lugar, en régimen cuartelero. Disparándose un cañonazo al amanecer, otro al crepúsculo y uno más a las nueve en punto de la noche. El viajero toma nota de la abigarrada demografía surgida al pie de la Roca adherida a la presencia de una potente guarnición:

«Hay unos setecientos genoveses y seiscientos judíos con su sinagoga y unos pocos centenares de moros, que ven y vienen de la costa africana, para traer ganado, pescado, fruta, etc., pues nada puede venir de España, donde no admiten a judíos ni a moros.»

Vistosa sobremanera la nota de britanidad colonial, descubierta por Twiss, a cargo de la estampa de unos oficiales practicando el «golf» en un arenal, posiblemente por la playa de los Catalanes.

Swinburne y su compañero de excursión duplican experiencias propias en 1776, tras obtener en San Roque, como Richard Twiss, la preceptiva autorización española para poder acceder a una plaza que ofrecía amenidades altamente gratificantes para un inglés:

«Después de un largo viaje por los yertos páramos y las silentes y estúpidas villas de España, impresas sobre todas ellas la marca de la languidez y la indolencia, al principio nos resultó totalmente chocante y confusa la apresurada vida de la guarnición. Nos alarmó las primeras noches oír las consignas de los centinelas, extendiéndose el grito como un reguero de fuego por las líneas de las fortificaciones. Nos pareció extraño oír hablar por las calles nuestra lengua natal, leerla en los carteles y encontramos con tantos rostros ingleses.»

Sin más alteraciones que las producidas en el Gran Sitio de 1779 a 1783. Si bien aquellas vigorosas embestidas supusieron ayuda decisiva para que en 1783 los Estados Unidos obtuvieran su independencia, sus efectos en la zona, se redujeron a interpolar un pasajero paréntesis en un tráfico, prontamente reestablecido una vez hechas las paces.

«Logré verlo todo», asegura don Antonio Ponz al referir en 1791 las incidencias del día en el que, acompañado por un capitán inglés, pasó unas horas husmeando de arriba abajo las formidables defensas anti-españolas de la fortaleza, incluida en la visita la cueva de San Miguel, teniendo por tanto presumiblemente que ver a los célebres monos. Vale recordar que el tráfico viajero no discurrió en un sentido tan sólo, por constituir la Roca en años de paz, para bastantes ingleses, una cómoda vía de penetración turística por Andalucía. A su paso por San Roque, o el «Nuevo Jibraltar», como él dice, ya constató Ponz la libertad de movimientos disfrutada por los habitantes de la Roca, al descubrir en la nueva población «una razonable hostería que acaso deberá su existencia a los ingleses que de la plaza suelen salir a recrearse y a respirar mejor aire».

Además, por las muestras, y a efectos prácticos, cuando les vino en gana. Al igual que cierto tipo especial de español, que entró y salió de la plaza con poquísimos impedimentos por parte inglesa. Los contrabandistas serranos quienes, aparte de inundar la zona de productos ingleses y holandeses, actuaron ocasionalmente a modo de guías insustituibles para los viajes de Gibraltar a Granada y a Málaga por vía terrestre.

Un tipo de viaje no apto para damiselas, realizado con fruto y provecho tal como consta descrito en el «A Journey from Gibraltar to Malaga» (Londres, 1777), por Francis Carter, un veterano residente en la Plaza por capricho, minucioso conocedor de la región. Con la significativa particularidad del poco caso que en su libro hace este consumado ejemplar de turista neoclásico al trasfondo moruno de la zona, para con su pericia de numismata y coleccionista de antigüedades romanas, revelar la riqueza de vestigios latinos de la Andalucía oriental.

Como en las ruinas de Acinipo, o Ronda la Vieja, a cierta distancia de la linajuda Ronda a secas, que redescubrieron aquellos que se fueron de Gibraltar por la ruta serrana. Enriquecida recientemente por dos atractivos turísticos de primera magnitud. El Puente Nuevo, una espectacular obra de ingeniería a 90 metros de altura sobre el nivel del Tajo de la ciudad, inaugurado en 1780 en sustitución de otro hundido en 1741, a los seis años de su construcción, con cincuenta vidas humanas perdidas al estrellarse en el fondo del pintoresco abismo. Además de una bella plaza de toros, en piedra clásica, edificada, al igual que su hermana de Sevilla, a expensas de la Maestranza local, erigida en la cuna de la dinastía taurina de los Romeros, para ser escenario de corridas de tronío a veces presenciadas por oficiales ingleses de guarnición en Gibraltar. Sin problema alguno, gracias a «la notoria predilección a los ingleses en España, a pesar de la diferencia de religión, a pesar del odio que suele resultar de sangrientas guerras o por otras razones», señalada por don Antonio Ponz (18).

Y de seguido, y por los caminos que conducen a Antequera y a Loja, rumbo a Granada. Itinerario no tan ameno y con menos montaña de tomar la ruta costera de Málaga, y tras conocer tan atractiva ciudad, seguir monte arriba por la vía, ya clásica, de Vélez-Málaga y Alhama. Preferiblemente en caravana, y a poder ser con escolta de escopeteros, el antídoto más eficaz contra el riesgo de tropezar con alguna partida de bandoleros.

Granada y sus turistas

Una intelección adecuada del caso particular de la ex capital del último reino moro en España, exige situar previamente al visitante de la Ilustración en el ámbito en el que tuvo que desarrollar sus visitas. A efecto tal, indispensable recordar las profundas transformaciones sufridas por el caserío de la capital, debido a proseguir aquella erradicación de su faz, y a golpe de piqueta, del máximo número de vestigios morunos. Una práctica iniciada en el mismo instante de caer en manos cristianas, la hizo perder, entre otras construcciones, el recinto amurallado cuyo dominio tanta guerra causó entre las tropas de la reconquista. Ausencia anotada por un viajero francés al descubrir que Granada, a diferencia de Córdoba, Sevilla y Cádiz, era una ciudad abierta, «al no existir aquella muralla de la que se habla en las antiguas descripciones, de doce mil pasos de perímetro» (19). La diferencia con el pasado no estribó en el hecho de las destrucciones en sí, sino en que por vez primera los visitantes tomaran conciencia de ellas censurándolas. Pocos con la lucidez y contundencia de cierto viajero francés:

«Granada es la ciudad de España en la que los moros dejaron más monumentos, y no hay muro en la ciudad en donde aquel pueblo no haya grabado las trazas de su dominación. Pero la ignorancia de los españoles, su superstición y el odio que sienten por los moros han contribuido mucho a destruir, o a dejar destruir por el tiempo, todo lo que llevaba la marca del mahometanismo» (20).

¹⁸ Antonio Ponz: *Viaje fuera de España*, tomo I, prólogo. Madrid, 1784.

¹⁹ Relation d'un Voyage de Paris, en Italie, Espagne et Portugal, tomo IV. Paris, 1770.

²⁰ Jean-Francois Peyron: *Essais sur l'Espagne et Voyage fait en 1777 et 1778*. Ginebra, 1780.

Nada contribuyó a paliar las consecuencias de aquel proceso el que al vivir años de considerable actividad constructiva la ciudad se beneficiara con varias mejoras urbanísticas y que su patrimonio monumental se enriqueciera con edificaciones no carentes de mérito. Entre ellas, la conclusión de la ancha plaza del Triunfo, consagrándose en 1759 la hermosa iglesia del Sagrario, adyacente a la catedral, terminándose en 1764 el conjunto más modernamente espectacular de la arquitectura religiosa granadina. La iglesia y sacristía de la Cartuja una sobresaliente y representativa creación del rococó, como *urbi et orbe* sería reconocido y celebrado de haberse edificado en otra ciudad, exenta del signo de las connotaciones turísticas de la ciudad de la Alhambra. En un orden de ideas más en relación con el costumbrismo que con la arquitectura, podría muy bien registrarse la construcción en 1768, y al igual que las de Sevilla y Ronda, por cuenta de la Real Maestranza local, de una plaza de toros, «en círculo, como la de Madrid», como precisó en 1770 cierto benedictino castellano de paso por Granada.

Incorporadas estas novedades a sus antigüedades, hizo tal vez pensar en la llegada del momento en el que *urgía a la población contar con una aportación al mejor conocimiento turístico de la ciudad en forma de guía. Demanda en cierto modo satisfecha en 1764 y 1767, con la impresión de los «Paseos por Granada y sus contornos, o descripción de sus antigüedades y monumentos»,* compuestos por el P. Juan Velázquez de Echeverría, en un estilo endiabladamente ensortijado, y en forma de diálogos entre un omnisciente Granadino y un insaciable Forastero... «Obra en la que puede recogerse alguna información por entre un montón de necedades», opinó en plan turista Richard Twiss, tras conocer personalmente al autor de la guía.

En el aspecto positivo, los «Paseos» se caracterizan por la atención prestada a la descripción de la Alhambra y el Generalife, con un componente hasta entonces inédito. El de interpolar en las reseñas de los aposentos del palacio de la Alhambra la traducción al castellano de los panegíricos versos árabes decorando sus muros, utilizando a tal fin la poco fiel versión realizada en 1582 por el licenciado Alonso del Castillo, el intérprete morisco de Felipe II. Textos cuya divulgación entre extranjeros quedó garantizada al transcribirlos *in extenso* en sus obras respectivas y sin citar la fuente, tanto el francés Peyron como el inglés Henry Swinburne, cuyas impresiones sobre la Alhambra revisten especial relevancia por provenir de un maurófilo confeso, quien declaró en el Prefacio de su libro sobre España: «He prestado en mis "Travels" gran atención a la historia y arquitectura de los moros por tratarse de materia lejos aún de estar agotada».

Dispuesto a subsanar tamaña omisión, nada más llegado a Granada, en la semana navideña de 1775, y una vez aposentado en el Parador de «El Sol». Presto a explorar y describir la ciudad, como era en su caso dable esperar, con superior detalle al dedicado a ciudad española alguna y, por descontado, que polarizados su interés y admiración por la Alhambra: con toda probabilidad, la principal motivación de su viaje a España.

Considerado Swinburne como ejemplo de la actitud de gran parte del turismo extranjero respecto a la Alhambra, se nota que su valora-

ción del monumento descansa sobre las mismas premisas que las del turista del siglo anterior. Tanto el turista barroco como el neoclásico saborean el aire exótico, «oriental», del edificio y las asociaciones literarias a él adheridas, clave interpretativa manifiesta en Swinburne al identificar como fuente de su interés por la Alhambra a la obra «The Conquest of Granada» (1670). Un emocionante dramón histórico en endecasílabos, compuesto con perdurable éxito escénico y literario por John Dryden, el poeta laureado de Inglaterra, consistente, al parecer, en una escenificación de la leyenda de los zegríes y los abencerrajes, sobre un trasfondo de batallas, amoríos y hasta una corrida de toros a la musulmana (21).

En coincidencia con el sistema itinerario de los «Paseos», Swinburne inicia su programa de visitas a la Alhambra con una prolija reseña del palacio renacentista de Carlos V, a la sazón en deplorable estado de abandono, con las techumbres hechas escombros tapizando los pavimentos de unas salas expuestas a las dentelladas de la intemperie. A continuación penetra el caballero inglés en el *sancta sanctorum* nazarí, en el palacio de los reyes moros. No sin antes presentarlo al lector embozado en su rojizo tapial, y en términos no precisamente rapsódicos:

«Adyacente al norte del palacio de Carlos V se levanta un feo amontonamiento de edificios, aparentemente sin el menor propósito de formar con ellos una residencia. Los muros aparecen enteramente desprovistos de ornamentos, todos de adobe y grava, embadurnados de yeso por una muy ruda mano. Sin embargo, éste es el palacio de los Reyes Moros de Granada, por dentro, y sin disputa, el más curioso palacio existente en España, y tal vez en Europa.»

Ninguna novedad, empero, ofrece la minuciosa descripción del edificio, con evidencias de ruina en más de una dependencia, al nutrirla una mera compilación de textos sobre el monumento, cerrando su visita una consideración de acento más personal, destinada a reaparecer más tarde en bocas de turistas románticos:

«Lógico que los Moros se acuerden de Granada; explicable que todos los viernes eleven preces a su Dios para la recuperación de esta ciudad, estimada por ellos como un paraíso terrenal.»

De índole más superficial, las impresiones granadinas de su compatriota Richard Twiss, llegado en compañía de un amigo desde Murcia a mediados de un glorioso y florido mayo. En su somera descripción de la Alhambra sobresalen detalles visuales como la multiplicidad de los «No hay más Dios que Alá», repetidos miles de veces por las paredes y la existencia de una dependencia de éxito impenetrable entre turistas de todo tiempo y lugar. La Sala de los Secretos incluida por el P. Echeverría en su guía, con la «explicación filosófica del fenómeno». La «*whispering-gallery*» de Swinburne, una pequeña sala octogonal «en la que el murmullo emitido en un rincón se oye perfectamente en el opuesto, y no desde otro lugar», aclara Mr. Twiss. Digna de resalte su confidencia de haber cumplido con el ritual turístico de llevarse un «souvenir»: y gratis en su caso particular, arrancando por las buenas un azulejo de una sala del Generalife.

²¹ Una síntesis argumental de la obra en: María Soledad Carrasco Urgoiti: *El Moro de Granada en la literatura*. Madrid, 1956.

No menos digno de mención, también, el que durante los cinco días de estancia en Granada dedicara Twiss más tiempo y atención que a los primores arquitectónicos de la Alhambra, a las tonadillas y seguidillas cantadas en los salones de la gente bien granadina, procediendo a concluir una relación susceptible de reiterada consignando la brevedad del espacio dedicado en 1787 por el Rev. Townsend en su obra a la Alhambra, bien es verdad que dejando constancia que «rara vez pasé un día sin acudir a contemplar un edificio de arquitectura tan diferente a todo cuanto había visto hasta entonces».

Ello sin ser en su proyección artística donde mejor se manifiesta el carácter netamente turístico de las visitas entonces recibidas por la Alhambra, sino en las referencias a leyendas mágicas e históricas adscritas al monumento. Vigentes ya en el barroco, y analíticamente recogidas ahora, de labios de sus «ciceroni», por los viajeros de la duda metódica de la razón pura. Por ejemplo, el francés Peyron, al pasar por la saleta del Patio de los Leones, llamada de los Abencerrajes, por situarse en su interior la escena del supuesto degüello de los componentes del clan enemigo de los zegríes:

«En la fuente de alabastro que se ve en el centro de la sala, los ojos del pueblo aún ven las manchas de sangre dejadas por aquellos valerosos caballeros y hasta se compadecen de ellos considerándoles como mártires de la envidia; presentados algunos abrazando al morir la fe cristiana. He mirado bien la taza de alabastro y no he visto en ella otras manchas que las de el tiempo.»

Actitud parecida a la del inglés Swinburne ante las explicaciones de su guía:

«Con expresión de fe nos señaló las manchas de sangre en las blancas losas de mármol, que no son otra cosa que marcas rojizas, de agua ferruginosa de la cantera, o tal vez el resultado de haber permanecido largo tiempo expuestas a la intemperie.»

Leyenda a punto de serle incorporada otra más, con ella relacionada, ubicada en el Generalife; la del ciprés de la Sultana, fruto asimismo de la afición a coleccionar consejas de Pérez de Hita, en su «Historia de los Vandos de los Zegríes y Abencerrajes», reeditada en 1757 y en Barcelona. «Obra de poco crédito, pero que conocen todos los granadinos», afirma el P. Echeverría al transformar en su guía el rosal y la avenida de mirtos del cronista murciano, en un par de robustos cipreses:

«Una tradición que no sé en qué se funda —consta en uno de sus "Paseos"— dice que al pie de esos cipreses fue donde el impostor Gomel dixo que había visto a la Sultana en familiar conversación con el Abencerraje y por esto le llaman los cipreses de la Reyna Sultana.»

Y un sólo ciprés, «el de la Sultana», distingue Swinburne en el Generalife, «testigo de la supuesta entrevista del Abencerraje Aben-Hamet con la reina mora».

Descendiendo desde las alturas de la Acrópolis granadina a la realidad de una ciudad, infinitamente más monumental y pintoresca entonces que en la actualidad, se manifiesta con signo negativo un rasgo contraído en Granada por sus visitantes del XVIII, llevado a sus últimas consecuencias por el orientalismo romántico. Se trata de la infravaloración de los monumentos no musulmanes de la capital, discriminación fielmente expuesta por Swinburne al resolver en plan valorativo:

«Una vez vista la Alhambra, temo que el resto de la ciudad queda un tanto deslucido, pues verdaderamente poco más hay aquí digno de verse.»

Sin perjuicio de, por fortuna y acto seguido, facilitar una reseña bastante satisfactoria de los más interesantes edificios existentes en aquella Granada. La catedral entre ellos, en vías de conclusión, trabajándose de firme en la fachada principal, en las capillas, púlpitos, etc.:

«Tiene la ventaja de recibir abundante luz, pero el arquitecto que la construyó al ensayar, dentro y fuera del templo, toda clase de órdenes arquitectónicos, los ha combinado de tan torpe y confusa manera que no producen el buen efecto que suelen hacer las bien proporcionadas partes de un todo, cuando se las coloca en perfecta armonía entre sí; de modo que llenen la vista con un gran objeto, proporcionando a los sentidos reposo y satisfacción, sin perturbarlos por el predominio irregular de ninguno de sus componentes.»

Una especie de manifiesto estético del neoclásico, en sintonía con el juicio menos técnico del prosaico Twiss sobre la misma catedral:

«Muy amplia, atiborrado su interior en los últimos diez años de finísimos mármoles, bien pulimentados y enriquecida con bronce dorados, rebosante el conjunto de tan miserable manera, que sólo inspira desprecio hacia la ignorancia de los arquitectos, escultores y albañiles que la construyeron.»

En cuanto al aspecto general de las calles granadinas, predominan criterios, como el de Swinburne, quien las encontró «estrechas y sucias en su mayoría», aportando el distinguido caballero inglés, en apoyo de su aseveración, extremadamente gráficos, testimonios *de visu* evocadores de escenas vistas y referidas por otros viajeros en el Madrid anterior a la llegada de Carlos III:

«El pueblo llano se retira a pasadizos y callejuelas para realizar la más sucia de las funciones naturales; pero lo hacen con gran decencia, debido a la destreza adquirida en una larga práctica para extender la capa, como una red, de modo que caiga exactamente en círculo y a propia distancia del cuerpo. Aunque se vea bastante corriente encontrar por las calles a hombres en cuclillas, nunca se verá a nadie haciendo aguas en público, pues de sentir premura tal, siempre se retiran tras una puerta, a un portal, o en algún lugar secreto.»

Como aconteció en relación con Sevilla, y al revés de lo sucedido en Cádiz, inexistente en los relatos de viaje examinados mención alguna a los gitanos granadinos, pese a su importancia numérica. Los cuales, por adaptarse a cuantas restricciones les impuso la socie-

dad paya, se vieron exentos de sufrir los efectos de las duras disposiciones de signo racista contra su nomadismo dictadas por el poder central. Precisamente el sedentarismo de los gitanos de Granada possibilitó en 1787 a la Chancillería de la capital extenderles un protector manto jurídico, certificando «son notorios la vida regular y aplicación al trabajo de los gitanos». Dedicados entonces a faenas y labores poco atractivas para los «castellanos viejos» y a otras labores absolutamente inconexas con el folklore. Algo que vendría después y no antes de densificarse en Granada la arribada de turistas extranjeros.

Lo que en nada quita para que la alta estima producida por Granada entre los no muchos *grand touristes* que en el XVIII la visitaron quede fuera de dudas, ya que el visitarla tan pocos estribó en la superlativa aspereza de sus accesos. Obstáculo cuya abultada entidad expuso un visitante de la categoría de Swinburne, al resolver nada más llegar a la ciudad derrengado tras catorce horas de caminata invernal: «Nadie emprenderá por gusto dos veces un viaje como éste, y de seguir mi consejo, nadie lo realizaría ni tan siquiera una vez».