

ALBORES DEL TURISMO MODERNO

(1850 - 1870)

II

Por Luis LAVAUUR *

Considerando el desarrollo del turismo hasta mediados del siglo XIX, se le observa, que durante todo su pasado, y en mayor o menor cuantía, fluyó sin sensibles altibajos durante el curso de cada año. Un *status quo* calendario de fácil explicación. Atendida la longitud de las distancias a recorrer, en lapsos de tiempo forzosamente dilatados, y comprender un mismo viaje países de gran diversidad climática, mal pudo anidar en la conciencia colectiva del turista de aquellos remotos entonces la noción de que exigiera preocupación especial la visita o desvío de determinadas comarcas en estaciones determinadas del año. La escasa atención que los relatos viajeros de antaño otorgan a sinsabores causados por intemperancias climáticas o la meteorología indican la poca importancia prestada a contingencias tales en la planificación itineraria. Únicamente en algunas concretas coyunturas, como las travesías marítimas o la de los Alpes, o en la concurrencia a balnearios, por naturaleza de temporada estival, se preferían los meses calurosos o templados. Con más razón quienes sentaron cuarteles invernales en ciertas zonas del mediodía de Francia o de Italia, con el objeto de evadirse temporalmente en ellas del frío o del déficit solar de los puntos de origen.

* Escritor.

La estacionalidad turística

La entrada en liza de ferrocarriles y vapores altera sustancialmente el ambiguo almanaque del viaje turístico. El turista nórdico no tiene por qué preferir abandonar sus lares cuando son más largos los días y más calmas las aguas del mar, para regresar a casa al siguiente año, y por las mismas fechas, en viaje que tardaría en repetir. Con distinguida elocuencia enuncia el cambio en el párrafo inicial de un pulcro libro de viajes, una aristocrática viuda inglesa que con su familia y amigos se dirigía a la soleada España:

«¿Qué es lo que nosotros inglesas e ingleses buscamos año tras año, por el mes de noviembre, que hace vérsenos llenar en Folkestone y Dover los vapores con maletas, fardos de mantas y de abrigos de alpaca, con el inequívoco aire *of going abroad?*». Creo poder explicarlo con una sola palabra: *sunshine*. Pues con todos sus lujos y comodidades, todavía le falta una cosa a esta querida patria nuestra: clima»¹.

No hay novación, por benéfica que a la larga sea, que no conlleve sus dosis de contras bajo el predominio de los pros. En la familiarización del viaje pesó el hecho de que

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

las magnitudes de espacio operan en razón directa a las de tiempo en trances turísticos. Esto es: si la reducción de distancias acortó el tiempo indispensable para arribar a los lugares seleccionados por un turismo más exigente y diversificado, también abreviaron su estancia en ellos en comparación con épocas pasadas. Aumentó en cuantía prodigiosa el número y dimensiones de los *resorts* europeos, pero a costa de implantar en ellos su dictadura la estacionalidad, cómitre implacable de los bruscos frenazos y acelerones anuales del turismo moderno, que en los lugares afectados coarta el aprovechamiento pleno de su potencial.

Sentado lo anterior, poco nuevo registran en el orden funcional el trío de puntales sustentadores del turismo romántico al aire libre; a saber, la playa, el balneario y la montaña. Las únicas variantes, y enormes, se producen en el plano cuantitativo y dimensional. Los *resorts* se consolidan y multiplican al ritmo impuesto por la expansión ferroviaria y el crecimiento de la clientela que los inunda, ¡ay dolor!, enmarcada por fechas demasiado uniformes y determinadas.

Revalorización de las playas

Para recibir a esta corriente humana, procedente de tierra adentro, hondas transformaciones inmobiliarias alteran la fisonomía de los tramos más arenosos de las costas del Mar del Norte y del Canal de La Mancha. La afluencia turística plasma en sus playas un rosario de réplicas, a escala menor, del prototipo del *seaside resort* establecido por los ingleses en Brighton, en tiempos de Napoleón, predestinado a prosperar como lo hizo al hallarse ubicado en el punto del Canal del que Londres dista menos del mar.

El playismo a la inglesa arraiga en el continente en formas más selectas y menos populares que las británicas. Dinamarca se enorgullece de su Foehr, Holanda de su Schveningen y Bélgica emula en concurrencia a sus rivales con su democrática y gastronómica Ostende. Una Alemania, desprovista aún de playas y de unidad, contempla perpleja y aferrada a sus productivos balnearios durante los veranos las querencias marineras de sus vecinos. Al informar en 1856 un co-

rresponsal del «*Illustrierte Zeitung*» del ambiente que enriqueció a los industriales hoteleros de la cosmopolita playa belga, predecía: «según todas las probabilidades, Ostende llegará a ser para el continente lo que es Brighton para los ingleses o Baiae para los antiguos romanos». Como una curiosidad, acaso pasajera, anotaba el corresponsal: «hasta los sanos gustan zambullirse en las espumeantes olas».

Por Francia, la costumbre contaba con más larga tradición y las apetencias francesas por los baños de ola o de mar seguían satisfaciéndolas en los veteranos centros de los litorales normando y bretón. Hasta producirse en 1854 en el mapa playístico un acontecimiento trascendental al elegir los emperadores a Biarritz como residencia veraniega oficial. Desde 1855 hasta 1868, y con la excepción de los años 1860 y 1964, el pueblecito pesquero vasco-francés se erigió en capital estival del Segundo Imperio, con las inevitables consecuencias para el playismo, todas favorables.

Consistió en una de las más inmediatas en que la imperial predilección por Biarritz acelerara la prolongación hasta Bayona de la vía de ferrocarril de París a Burdeos. Poderoso incentivo para que el cuerpo diplomático acreditado en las Tullerías siguiera a los emperadores en sus veraneos, un elenco lucidísimo cuya internacionalidad suplía la marcada reticencia de la rancia nobleza francesa a relacionarse con un Bonaparte venido a más, congregándose en algunas playas bretonas y normandas.

La densidad del tráfico entre Biarritz y Bayona maravilla en 1860 al autor del «*baedeker*» español, publicación de modesta presentación y para andar por casa:

«Lo que en la temporada de baños ofrece un cuadro de animación difícil de describir es el camino de Biarritz a Bayona, que dista una legua, por el número de carruages que lo recorren; cada cinco minutos salen diligencias de uno a otro punto alternativamente, y se cree que no bajan de ochenta a ciento, los coches particulares que hacen diariamente el mismo viaje»².

² Don Francisco de P. Mellado: «*Guía del Viagero en España*» (6.ª ed., 1860).

Al mencionar la enorme «Ville Eugénie» (hoy hotel Du Palais) en vías de erección, predice el mismo observador el poco tiempo que los alojamientos quedarían a la zaga de los transportes:

«Los emperadores han mandado construir un precioso castillo a orilla del mar titulado la Villa Eugenia. La población de Biarritz apenas pasa de 1.000 almas, y su playa nada tiene de cómoda ni de segura para tomar baños, pero es tal el número de casas de recreo y hospedaje construidas nuevamente con excelente gusto, que el aspecto no puede ser más agradable».

Playismo invernal

Todo eufórico y rozagante por las playas atlánticas hasta que por el norte del continente soplaban brisas anunciadoras del frío otoñal. El final de cada verano evidenciaba la descompensación playística padecida por la Francia de Napoleón III. Su abundancia en playas «frías», rindiendo estivalmente a tope, contrastaba con lo infradotado que el país se hallaba en materia de playas «calientes», las verdaderamente de postín.

El descenso de las temperaturas que desdoblaba las playas atlánticas ponía de manifiesto lo negligible de la competencia entablada por Hyères y Cannes con la vecina Niza, un feudo británico sobre suelo italiano, prosperando de manera escandalosa con un tipo de turismo cada invierno más internacional. Deslumbra por su rutilancia la estampa recogida en marzo de 1855, a su paso por Niza, por un ex ministro español, camino de Roma con cargo al presupuesto nacional:

«Aunque Niza está situada en Italia, según nos enseñan los geógrafos, Niza no es una ciudad italiana; aunque está situada a las puertas de Francia, tampoco es una ciudad francesa. Es una población de treinta mil almas, sin nacionalidad y sin carácter, a la que bastardean y confunden incesantemente los cuatro mil extranjeros: franceses, ingleses, rusos, alemanes, que se amontonan allí todos los inviernos a fin de guarecerse de la nieve y sentir un rayo de sol. Niza es, en una palabra, un grande hotel, adonde acude el Norte para asomarse a un balcón y contemplar al mediodía»².

² Joaquín Francisco Pacheco: «Italia» (Madrid, 1857).

Una razón de tantas para que Francia subsanara cumplidamente su *handicap* playístico en 1860, cuando guardando las buenas formas democráticas, y por medio de un plebiscito a tiro fijo negociado con Cavour, se anexionó la villa natal de Garibaldi, contornos incluidos, hasta más allá de Mónaco. En definitiva, la forma con que el emperador de los franceses, y en especie litoral de alta calidad, se cobró la ayuda prestada al rey de Turín (y de Niza) en sus guerras contra los austriacos.

Cuestiones geopolíticas, en suma, ajenas por completo a las preocupaciones e intereses del segmento más conspicuamente flotante de la costa incorporada de golpe y porrazo al Imperio francés. Sin embargo, y por razones económicas, la transmisión de propiedad sentó como una corriente de aire siberiano al ejército de artríticos y catarrosos que inyectaban pujanza y prosperidad al paraíso geriátrico de una Riviera de pronto desitalianizada. Como turistas que eran exteriorizaron su desagrado de modo típicamente turístico. Trasladándose, poco menos que *en masse* hacia Bordiguera y San Remo. Como explicó un desertor con *humour* insular de la mejor ley, su médico le había prescrito respirar aires italianos, y no franceses.

La Riviera se afrancesa

Un pretexto como otro cualquiera. ¿Quién pudo ignorar la absoluta identidad de las brisas que por ambas Rivas hacían flamear banderas italianas o francesas? La pacífica anexión no aparejó la menor alteración económica. Lo sabían perfectamente los ingleses que de clima entienden cantidad. Lo que ciertamente difería era obtener francos franceses, en lugar de *soldi* o *scudi*, a cambio de las codiciadas libras esterlinas.

La nueva administración se preocupó de que fueran leves y breves las consecuencias del éxodo masivo del friolento presbiterio británico. En 1862 se había más que duplicado en longitud el fastuoso «Promenade des Anglais», y al poco ampliamente suplieron la ausencia de británicos los trenes que a partir del invierno de 1865 descargaron sobre Niza y contornos opulentas bandadas de turistas ateridos, que rejuvenecieron grande-

mente el valetudinario signo turístico de la zona.

Cifras cantan lo mucho que Niza salió ganando con el cambio de nacionalidad. El invierno de 1861-62, el primero bajo pabellón francés, se computaron 7.900 residentes extranjeros; cifra triplicada en la *saison* 1865-66, a consecuencia de la llegada a Niza —en 24 horas— de los primeros trenes procedentes de París.

Una Niza francesa y remozada constituía novedoso aliciente para turistas dispendiosos y el súbito relanzamiento de la zona, sobre diferentes premisas, desaceleró un tanto el desarrollo de Cannes y alrededores, pese a contar con mejores playas. En 1869, un ilustre residente en la localidad, informaba a su amiga la condesa de Montijo del apagado tono de vida de la ciudad. Le hablaba de los rusos, y con detalle especial de los residuos de la vieja guardia de los primeros pobladores turísticos de Cannes: «Tenemos una innumerable cantidad de ingleses de los tres reinos —le participaba Próspero Mérimée— y todas las inglesas, a excepción de las bonitas, que por lo visto se hallan *ailleurs*.»

No cabe duda de que aquel *ailleurs* se refería a la vecina y esplendorosa Niza, donde parecía que el sol invernal besaba con mayor sensualidad que en Cannes las blancas fachadas de los hoteles financiados por la banca parisina, y hasta la sucursal de algún hotel de Berna y Lucerna, empeñados en seguir haciendo su Agosto en Enero y Febrero con la misma clientela. Unos hoteles que la monarquía sarda, embarcada en empresas inmobiliarias de superior entidad —la conquista reunificadora de Italia— ni siquiera soñar pudo en construir.

Turismo balneario

Alcanzada su mayoría de edad turística, las playas se emancipan. Descartan como un maillot *démodé* la etiqueta de «balnearios marítimos» y pisan fuerte, con juvenil ardor, en el mercado turístico. Con intensidad gemela contrapuntea el *boom* playístico la vacación veraniega en balnearios de signo terapéutico poco acusado. Los buenos balnearios, concurridos por una clientela en disfrute de una más que aceptable salud que interesaba

apuntalar pasándolo bien, aguantaron imperterritos la competencia. No tuvieron en realidad serios motivos de preocupación. El arraigo de la vacación estival en las costumbres de la alta burguesía europea, generaba sobranante clientela tanto para las aguas naturalmente salobres como para las sulfurosas y ferruginosas.

Los amantes de las potables siguieron frecuentando las «villes d'Eaux», o ciudades balnearias, también llamadas «villes de plaisir»; en especial las engalanadas con lujosos casinos. Vivieron por entonces su edad dorada el de Spa, y, sobre todo, los adyacentes al Rhin. Sin ocurrírsele a nadie pensar en la llegada del día en que en un ramalazo de puritanismo prusiano, y con todos los sacramentos parlamentarios, les suprimiera el juego Herr Bismarck, amante de las playas, y de la formalidad.

Mientras tanto, a los castillos del Rhin les sobraron motivos para encrespar el ceño de sus careadas almenas, ante el jolgorio estival de las elegantes timbas instaladas en su recorrido. Un escritor turístico, nada dado a exponer a albuces del ciego azar un dinero del que nunca anduvo sobrado, no presumió de descubrir Mediterráneo alguno en el corazón de Europa al identificar el pasatiempo responsable de la rutilancia del balneario de Wiesbaden:

«Su Majestad el Juego se sienta en su trono a las once de la mañana y no se retira hasta las once de la noche. Según la más modesta estimación, más de un millón de francos sufren diariamente sobre las mesas de juego el flujo y reflujo de las pérdidas y las ganancias. Si el juego es la renta principal del Kursaal, no es su único atractivo. Allí se come bien y hasta muy bien; se conversa y dan fiestas encantadoras»⁴.

El festivo ambiente de Wiesbaden, durante una *saison* estival más prolongada de lo normal, y bajo el transparente topónimo de «Roulettenburg», figura admirablemente retratado por un gran novelista ruso, que lo visitó con demasiada frecuencia para su bien y el de los suyos. En nada desdibuja el carácter autobiográfico de su obra «El Jugador» (1866), el artificio de urdir su trama en torno

⁴ Teófilo Gautier: «Quand on voyage» (París, 1865).

a las vicisitudes de una simpática abuelita, venida desde Moscú a dejar sobre los tapetes del Kursaal de Wiesbaden, la fortuna que a Dostoyewsky le hubiera gustado poseer, para verla desaparecer de la manera en que cuenta en su novela.

Unas millas Rhin arriba, el legendario Baden-Baden mantuvo intacta su preeminencia bajo la dirección del viejo M. Bénazet, quien realzó los atractivos naturales del balneario con festivales de gran boato y fuerte poder de convocatoria entre adinerados con ganas de lucir. En 1858 inauguró unas carreras de caballos al estilo de Longchamp, y un magnífico teatro sede de un festival músico anual. Menciona ufanísimo en sus «Memorias» el compositor Berlioz la carta que le escribió aquel año «le directeur des jeux de Baden-Baden», otorgándole *carte blanche* para contratar a los artistas que quisiera y en las condiciones que fueran. «J'approuve tout d'avance», terminaba su carta M. Bénazet; todo, con tal que el maestro de moda estrenara óperas en su teatro antes que en París. Y que no se le fuera la gente al vecino balneario de Homburg, donde a base de ruleta y bacarrá rivalizaba con Baden-Baden, y con su maestro, monsieur Blanc, el más aventajado discípulo de M. Bénazet.

Suiza, que iba a por todas, adecuaba algunos de sus espartanos balnearios a la corriente imperante. Su más lograda realización en Bad-Ragaz, en el valle del Rhin, transvasando a una florida llanada las aguas del semi-inaccesible balneario de Pfäfers. La preferencia de Liszt acreditaron la fama del nuevo balneario como panacea contra la neurastenia.

Mención especial merece el termalismo francés, que adolecía de falta de relieve turístico, por haber asignado el francés a sus balnearios la función de purgatorios donde redimirse del pecado de una succulenta gastronomía. Función antiturística por lo que tuvo de sedentaria y curativa.

La imagen balnearia francesa cobró empuje y vigor con la anexión de Saboya, que enriqueció a Francia con dos centros termales de enorme potencial vacacional. El de Evian, sito a orillas del lago de Ginebra, y el de Aix-les-Bains, asomado a «Le Lac» (el de Bourget), inmortalizado por el poema de Lamartine. Dos óptimas adquisiciones para sofisti-

car el aburguesado repertorio balneario francés.

Dentro de casa, la emulación con Alemania hizo que algunos balnearios compitieran con los germanos, secundando los trenes las apatencias vitales de una clientela que no cesaba de aumentar.

Tanto apremió la demanda, que obligó al termalismo francés a revalorizar algunos balnearios bastante anquilosados y a poner en servicio otros nuevos. Prácticamente, de nueva planta se creó en 1856 el encantador de Vittel, y el de Royat, en un suburbio de Clermont Ferrand, lanzado en 1862 por la emperatriz Eugenia. El relanzamiento del de Vichy, rey de los balnearios de la verde y volcánica Auvernia, se debe a la preferencia que a partir de 1861, fecha de su primera visita, demostró por sus aguas y paisajes Napoleón III, a quien el deficiente funcionamiento de su imperial vejiga le trajo a mal traer por los balnearios de su Imperio. Tanto le satisfizo el de Vichy, que se trajo desde París al barón Haussmann, para que sobre el terreno le diseñara una revolución urbanística de las suyas. El barón desvió el curso de un río, para dejar sitio a un parque grandioso, aledaño a unas instalaciones de gran viso. Para que la alegría y el *bon ton* no decayeran, a Garnier, arquitecto de la Opera de París, se le encomendó la construcción de un Gran Casino, inaugurado en 1865, remate de una ambiciosa planificación orientada al aprovechamiento integral del balneario, que preparó el camino para convertirlo en uno de los centros turísticos más concurridos de Europa.

Justamente en lo que en un costado del vasto imperio austro-húngaro procuró no imitarle el exclusivo de Ischl, enlazado con Salzburgo, retiro favorito de los Habsburgo y celeberrimo entre la buena sociedad de Viena, desde que en 1853 sirvió de escenario para el romántico encuentro entre el emperador Francisco José y su futura esposa, la bella «Sissi».

Superado en afluencia por la ciudad balnearia de Baden, a corta distancia de Viena, y dominados todos por el más cosmopolita de todos, el de Carlsbad, en el corazón de Bohemia, con su vecino de Marienbad, *rendez-vous* de archiduques, fastuosas *cocottes*, boyardos rusos, magnates prusianos y americanos de

la industria pesada y del cuerpo diplomático acreditado por media Europa. Imán y punto de reunión de ricos snobs, de nacionalidad multicolor, ansiosos de codearse, vaso en mano y aunque fuera a distancia, con la más decorativa y linajuda fauna agüística del continente.

El climatismo montañoso

Aquella querencia turística por la montaña, iniciada en el período romántico, y polarizada en Suiza, se difundió por otras latitudes y altitudes apoyada en el hecho de que no pocos de los más emperingotados hoteles de la época formaban parte de ciertos balnearios ubicados en la vecindad de sistemas montañosos, inaccesibles al calor, de clima amable y alta vistosidad paisajística.

El establecimiento en Biarritz de la capital estival del Imperio revitalizó los del Pirineo occidental, sin que tuviera nada de fortuito lo gustoso que el de Bagnères-de-Bigorre se prestó para que un notorio turista, y agudo observador, entretuviera su ocio subrayando los sólidos y antañones vínculos que en su tiempo entrelazaban al turismo de montaña con el termalismo vacacional.

Es lo que burla burlando, realizó Hipólito Taine, en una obra clásica en el género, al establecer su famosa clasificación de los turistas, todos de tierra adentro, en seis diferentes *espèces*³. Destaca en su clasificación la *varieté sédentaire*, que practicando un alpinismo que podía calificarse de contemplativo, desligó a los hoteles de montaña de los balnearios a los que debían la razón de ser. A través de telescopios instalados en las terrazas de los hoteles, sus practicantes se conformaron con respirar al sol aire puro siguiendo a través del tubo las proezas de los alpinistas de verdad, osando a lo sumo ascender a muy modestas cumbres en sillas de manos. Tal y como en 1864 retrataba a una ensombreada señorita el cartel de propaganda del «tour» de la Cook's a Suiza.

A un capricho indescifrable de las corrientes turísticas debe atribuirse el insólito caso de Pau, favorecido los inviernos por una clientela que hubiera dado algo bueno Suiza por

conseguir. Para gozo y ventura de sus hoteleros, los ingleses que cada invierno poblaban la ciudad arribaban a contrapelo del calendario turístico normal, atraídos por un clima, por lo visto, benigno para un inglés de la época. Indica los sorprendentes cambios en las fluctuaciones turísticas que Pau se despoblara de forasteros cuando desde el punto de vista de la temperatura se pasaba mejor. Lo anotó con extrañeza el prohombre americano Cullen Bryant, a su paso camino de España en el verano de 1857: «De los ingleses que a causa de la suavidad de su clima lo llenan en invierno, sólo quedan los que yacen en el cementerio».

Hacia 1863 se estimaba que el número de ingleses incrementaba en un 15 por 100 la población normal de Pau, a pesar (o a causa de) prevenirles su Biblia, la Guía Murray, que las tarifas hoteleras se comportaban a la inversa del termómetro, y eran más altas del 1 de octubre al 31 de mayo que en cualquier otra estación. De no mostrarse el sol esquivo y remolón, los turistas paseaban por la Terrasse des Pyrénées, que muchos comparaban con la «Platform» de Berna, escuchando el concierto de una banda regimental.

Nada caritativas las ácidas opiniones emitidas sobre los visitantes de Pau por un cura de Tours, de paso por la ciudad en viaje turístico, acerca de aquella «ville gentille, que les Anglais ont entièrement accaparé».

A la pregunta «¿qué puede atraer en invierno a los mayores enemigos de Francia, una villa que guarda la cuna de Enrique IV?», *monsieur l'abbé* respondía con una contestación que es todo un prontuario de psicología del turista victoriano inglés, esbozada desde el punto de vista francés:

«Diríase que esta gente todo lo hace al revés de las demás naciones. El inglés minado por el spleen desconoce la nostalgia. Es el antípoda del suizo que muere de tristeza lejos de sus montañas. El inglés precisa movimiento, viajes; parece nacido en un baúl o en una maleta. Le asfixian las nieblas del Támesis; quiere más aire y más sol. Le es indiferente su tierra natal, por no decir insoportable; no la ama por sí misma, por haber nacido en ella, sino a causa del gobierno que en ella reside, y que ante sus ojos, y más todavía, ante los de los pueblos

³ Hyppolite Taine: «Voyage aux Pyrénées» (1858).

que visita, le glorifica al desplegar su egoísmo y vanidad»⁶.

Una retahíla de tópicos, en suma, tendentes a hacer dudar acerca de sí, como se dice, el turismo sirve para acercar a los pueblos a través del interconocimiento mutuo o para lo contrario. El abate refuerza su chauvinista andanada con otra de comparable potencia, enunciada desde considerandos de tipo económico:

«Al lado de todo esto, hay otros motivos que empujan fuera de su casa al inglés: la economía. La vida de gran señor es excesivamente cara en Inglaterra, y el confort cuesta más que en Francia o en otro sitio cualquiera. Quien no sea duque o par, quien no posea una inmensa fortuna, no puede allí brillar ni destacar, pero se consuela fácilmente pasando el Estrecho. Al otro lado del canal, y a muy poco costo, encuentra una existencia plena de lujo y confort, y además un sol que les calienta y fortifica. He aquí por qué los ingleses siempre han amado Francia y detestado a los que la poseen.»

Playas españolas

Aquella dialéctica playística que por el resto de Europa se desarrolló regida por el esquema bipolar y pendular de las playas «frías», o veraniegas, y las «calientes», en España adoptó la forma unitaria de veraneo, polarizada en dos focos, cantábrico el uno, y el otro mediterráneo, ambos de escasa relevancia en el concierto turístico europeo, y con repercusión mínima de cara al turismo internacional. Sin embargo, la playa actúa como el máximo revulsivo del turismo doméstico isabelino, y muy por encima de lo poquísimos de lo que los decrepitos balnearios españoles en la materia dieron de sí.

Veraneo en San Sebastián

Apasionante como una regata competitiva la carrera turística de la capital guipuzcoana que por partes iguales arranca del ejemplo de Biarritz y de los impuntuales veraneos regios. La única baza, su playa, agreste y solitaria todavía. En belleza y pureza de líneas y arena tan buena como cualquiera de las

francesas. Lástima que ante la consideración de los posibles bañistas de ultrapuertos, la playa de la Concha desmereciera al hallarse extramuros de una pequeña población fuera de ruta, que sólo recibía forasteros durante tres meses de verano, y poquísimos por no tener dónde alojarlos. Bastante hizo para remediar el déficit hotelero cuando al vetusto «Parador Real» se le incorporó en la calle de San Jerónimo el afrancesado «Hotel Laffitte», y los vecinos se dedicaron al alquiler de parte de sus viviendas.

Lo que distinguía a San Sebastián de otras localidades españolas presumiendo de playa era su excelente vecindad; de ahí su anhelo por conectar de manera positiva con la actividad que bullía los veranos al otro lado de la frontera. Para atraer extranjeros no contaba de momento con cimbel mejor que las corridas de toros, presenciadas desde los balcones de las casas de vecinos que delimitaban el rectángulo porticado de la plaza consistorial. La diminuta ciudad dio un gran paso hacia su futuro el 16 de agosto de 1851, cuando fija la vista al otro lado del Bidasoa inauguró en un descampado fuera de las murallas una plaza de toros de madera, que surtió los efectos perseguidos con su construcción. Lo evidencia el párrafo de una carta fechada en Biarritz, en julio de 1854, verano particularmente caliente y movidito en Madrid, a causa de una revolución que nada revolucionó, en la que la emperatriz de los franceses escribía a su hermana, la duquesa de Alba: «Tengo un miedo atroz que con tanto pronunciamiento tenga que renunciar a mis queridos toros de San Sebastián».

Del cuidado con que se atendía a la publicidad internacional de aquellas corridas, da cuenta un hispanólogo francés, que el año en cuestión acudió al coso taurino donostiarra para aplaudir a Cúchares y al Chiclanero:

«Todos los años, en la época de los baños de mar, las calles de Biarritz y de Bayona se llenan de grandes carteles amarillos que invitan a los aficionados de los toros a presenciar las corridas de Bilbao o de San Sebastián»⁷.

⁶ Alphonse Cordier: «A travers la France, l'Italie, la Suisse et l'Espagne» (París, 1866).

⁷ Cenac Montaut: «L'Espagne Inconnue (París, 1861). El tramo vasco-navarro del viaje traducido y publicado por Jaime del Burgo, en «Viajeros Extranjeros» (Pamplona, 1963).

Durante los meses no estivales, San Sebastián se sumía en una larga fase de hibernación. El sano desarrollo de una población predestinada al tráfico y a la nombradía, pecaría frenado por las dichosas murallas y la penuria de las comunicaciones que la unían al resto de la península. La carretera de Madrid a Francia pasaba fuera de sus murallas, con el efecto que el invierno de 1857, don Eugenio de Aviraneta, un donostiarra que anduvo dando tumbos por esos mundos de Dios, hasta que el peso de los años le varó en su ciudad natal, le participaba a don Antonio Pirala, historiador de las carlistadas:

«Aquí no se detienen a su paso las sillas de postas más que el momento para mudar los caballos y muchas lo hacen fuera de la población.»

Afluencia turística de cierta consideración registró San Sebastián en el siguiente verano, según participó el dueño del mejor hotel donostiarra a un par de turistas inglesas:

«En agosto y parte de septiembre, es muy frecuentado San Sebastián. Nos dice Laffitte que durante esos meses se sientan a sus mesas clientes pertenecientes a ocho naciones distintas. Y ni un portugués, cosa rara con lo cerca que están»⁷ bis.

En el verano de 1857 el hispanista americano William Bryant la vio como una población pulcra y acogedora, pero demasiado amazotada e incómoda en su istmo taponado por la muralla. Observó que durante la noche el ruido dificultaba el sueño. Aseguró haber oído desde su habitación en el «Laffitte» el lloro de todos los niños donostiarras⁸.

Así las cosas hasta sobrevenir en 1863 dos sucesos faustamente decisivos para el destino de una población con intensa vocación de futuro turístico. El 5 de mayo de aquel año, San Sebastián obtenía autorización del gobierno de Madrid para derribar el agobiante lienzo de fortificación elevado entre el puerto y el río, aislándola de la playa de sus entrañas, y frenando la expansión de la ciudad, al mismo tiempo que veía ultimarse el tendido de los rieles que la unirían con Biarritz, y con

París y Madrid. El año se redondeó con la visita de Napoleón III y la emperatriz Eugenia, que regresaron en 1865, y en tren, ya que en 1864 por fin despertaron las locomotoras de una bella durmiente que del todo nunca durmió.

Muy risueño porvenir la predijo una aristocrática visitante inglesa, de paso por la ciudad en el invierno de 1866:

«Entre el tiempo y el alcalde conseguirán hacer de esta ciudad un segundo Biarritz, pues por todas las direcciones se levantan hoteles y pensiones. Pero, de momento, esto no es más que un amasijo de sillería, andamios y mortero»⁹.

Lo que Biarritz era para San Sebastián vino a ser San Sebastián para Santander. Un desafío, una idea fija, un ejemplo a imitar y a superar en la medida de lo posible. Imperativos geográficos obligaron a que la competencia entre la playa montañesa y la vasca se ventilara nada más que a nivel nacional.

La aspiración suprema de los santanderinos se colmó en el verano de 1861, cuando razones de buena política distributiva indujeron a la reina Isabel a sumergir su oronda personalidad en aguas jurisdiccionales del Sardinero. Deferencia a la que la Diputación provincial correspondió regalando a la soberana el pinar de la Alfonsina, con la esperanza de que Su Majestad edificara allí el palacio de verano que no construyó.

Tres hoteles, en cambio, abrieron sus puertas en el Sardinero. Hoteles, término espúreo para el tímpano de un ilustre y atildado escritor de la villa, que lo repudió al relacionar con épica prosa a los culpables del extranjerismo y de que la playa perdiera intimidad:

«La brava costa se *urbaniza*, amansa su faz, desarruga el ceño; voló ahuyentado el espíritu de silencio y soledad que la ocupaba. En el ribazo de la arroyada se levantan las grandes hospederías, dando a leer sus nombres al más miope, en letras descomunales y bastardo idioma: 'Gran Hotel', 'Nuevo Hotel'. Y, entre ambas, cuadrada y cenceña, como puesta en jarras, con rejo y sal propiamente españolas, otra casa de más mo-

⁷ bis «Will my readers go to Spain?» (Brighton, 1859).

⁸ William Cullen Bryant: «Letters from Spain and other countries» (Londres, 1859).

⁹ Lady Herbert: «Impressions of Spain in 1866» (Londres, 1867).

desto porte, grita a los cuatro rumbos del cielo su castizo y reputado rótulo: 'La Navarra'»⁹ bis.

Hospederías u hoteles, tres establecimientos de temporada al servicio de una playa, cuya principal función, y según la descripción de don Amós, se desarrollaba manteniendo con el agua marina respetuosa distancia:

«En las arenas, la pintada caseta y su ornada galería, tan poblada de oteadores y curiosos, como de bañistas y convalecientes, donde muchos pierden la quietud del alma en cambio de haber recobrado la salud y el vigor del cuerpo.»

Costas del sol en penumbra

Durante los inviernos, y al menos en teoría, el litoral mediterráneo español presentaba, de cara al turista extranjero, firmes opciones a la popularidad. No obstante, la superioridad del potencial turístico que desde el punto de vista climático las playas levantinas atesoraban sobre las cantábricas, no se confirmó en la práctica. Inoperancia quizá debida a que el sol se ponía con ardor excesivo para el gusto de las cutifinas señoronas del parasol que mantenían «á la mode» los inviernos en la Riviera francesa.

Las playas mediterráneas funcionaban a tope durante los veranos, y en formas que por lo populacheras y masivas las situaban al margen de las apetencias del turismo extranjero de calidad. He aquí los términos en que el diario valenciano *La Opinión* daba cuenta de la apertura de la temporada de baños en la playa del Grao, el 24 de junio de 1863:

«Los supersticiosos han inaugurado, como de costumbre, los baños de mar en nuestra playa, zambulléndose en las salobres aguas el clásico día de San Juan. La concurrencia a las orillas del fresco Mediterráneo fue inmensa, y largos y extraordinarios trenes apenas podían dar cabida a la numerosa multitud que anteanoche regresaba a la ciudad.»

A estratos sociales más encumbrados y minoritarios afectaba el éxodo veraniego que

⁹ bis Amós de Escalante, «Playas y Montañas» (Santander, 1871).

movilizaba a la crema del censo de la socarrada Andalucía de tierra adentro, concentrándola en las playas de Cádiz y Sanlúcar, puntos de reunión estival de lo más granado y sudoroso de la Andalucía oriental. Chipiona, Sanlúcar y las quintas de sus fluviales contornos adoptaban un aire girondino o bretón, cuando al pie de la Torre del Oro la «corta chica» sevillana de los duques de Montpensier embarcaba a bordo de los beneméritos vaporcitos del Guadalquivir, trasladando sus reales aguas abajo del río, en circunstancias puntualizadas en 1857 por un cronista sevillano:

«Animado, alegre, divertido y bullicioso es un viaje en el Vapor cuando el Estío conduce a lo más escogido del pueblo sevillano, que por higiene o por esclavitud de la moda, o por huir del calor ardiente, busca en las frescas playas de Sanlúcar, o en la húmeda atmósfera de Cádiz, la salud, la comodidad o los placeres. Un buque de Vapor, que camina de uno a otro pueblo en la época citada, reúne en su seno a lo más florido de nuestra sociedad»*.

Lo que se dice bañarse, la gente se bañaba con parsimonia. Damas y caballeros en las bañeras de unos barracones de madera con el nombre de «balnearios». Al aire libre, únicamente la chiquillería, los niños acuáticos, vestidos de bañeros, y algunos embigotados señoritos.

En razón de temperatura y de cierto favoritismo por parte del sol, invernal, y ser su puerto frecuente escala de los «steamers» entre Inglaterra e Italia, de antiguo se atribuían a Málaga óptimas condiciones para devenir la Riviera española. Tampoco acompañó la suerte en este lugar. El foco británico de invernales, que ante la total indiferencia de las autoridades locales iba consolidándose por Málaga y sus alrededores, pereció aniquilado de cuajo en 1855 por un brote de cólera morbo, secuela de la guerra de Crimea, repetido cinco años más tarde como rebote de la guerra con Marruecos.

Cierto que ambas epidemias habían visitado por las mismas fechas Italia y otros países y no sólo mediterráneos. Pero el nuestro y

* José Fernández Espino, «Revista de Ciencias, Literatura y Arte» (Sevilla, 1857).

Portugal tardaban en convalecer de estos contratiempos más que los demás. La diferencia radicaba en cierta aberración óptica turística sumamente difícil de corregir referida a países meridionales de incipiente turismo. Algaradas y pestes no escasearon en la época. Pero a ojos extranjeros, la distancia y la fama magnificaban los acaecidos en la ardiente y desafortunada España.

Inviernos malagueños

Respecto a lo que por Málaga pudo haber sido y no fue, valga de exponente el informe de cierta *grand dame* inglesa que con imponente *retenue* de allegados y sirvientes recaló por allí en fecha tan inoportuna como la de diciembre de 1860. La señora encontró al clima edénico, pero a la ciudad insalubre e infradotada de alojamientos:

«Los hoteles, en general, son malos y pocos en número. El «Alameda», que es el mejor, por deficiente alcantarillado o por alguna otra causa acumuló un elevado porcentaje de casos de cólera y de fiebres el pasado invierno. Vimos una buena suite en el «Hotel Oriente», cuyo propietario es de lo más cortés y servicial. El «Victoria», situado en el edificio de al lado, también dispone de suites orientadas al sur. Pero en realidad hay aquí pocos alojamientos para personas respetables o delicadas. Es de lamentar que en clima tan paradisíaco no se construyan villas y hoteles cómodos»¹⁰.

No es de extrañar que de resultados de su inspección, y el miedo a enfermar, enfilara la lady hacia otros rumbos en su búsqueda de sol.

En cambio, Andersen, que procedente de Alicante y Cartagena, llegó a Málaga en el invierno de 1863, con el recuerdo de la epidemia ya evaporado, quedó complacidísimo con la ciudad y su sol. Se alojó en la «Fonda del Oriente»; «hotel bien dirigido, en el que

se habla español, francés y alemán». Parece dio el inglés por consabido. Le atrajo el ajardinado cementerio protestante local, y disfrutó de las atenciones del cónsul danés, casado con una sueca, y de la compañía de un grupo de turistas alemanes alojados en su hotel. El viejo cuentista emite un veredicto favorable sin reserva alguna:

«En ninguna ciudad española me he sentido tan feliz, tan completamente *at home* como en Málaga. Me gustan los modales de la gente. Buen paisaje, mar abierto, ambos tan indispensables para mí; y, lo que es más importante todavía, gente de lo más cordial»¹¹.

Peor que el caso de Málaga, que al fin y al cabo se defendió a fuerza de simpatía y de buenas comunicaciones marítimas, es el de las islas adyacentes, que es frecuente pasen sin mencionar en la mayoría de las guías de España. Las Canarias apenas sonaban. Se sabía eran un archipiélago visitado por algunos geólogos y naturalistas, con un nombre bonito y cantarín, y dotada con excelencias climáticas propias de las comarcas exóticas e inabordables. Los más enterados acertaban al situarlas al sur de Madeira, puesta algo de moda por algunos ingleses friolentos y la errabunda emperatriz «Sissi».

Más extraño, que en 1866 todavía viviera Mallorca su era de calma chicha sin que en su puerto escalaran los paquebotes entre Marsella y Argel. Certifica su aislamiento turístico un autor americano de libros de viajes, incapaz de conseguir por toda la isla un solo guía-intérprete que se la mostrara. En frase lapidaria y concisa condensó el círculo vicioso que a su juicio retardaba la apertura al turismo de toda la España periférica y litoral: «Son tan escasos los extranjeros, que la clase de gente que vive de ellos no ha nacido todavía»¹².

¹⁰ Lady Dumber: «A family tour round the coasts of Spain and Portugal during the Winter of 1860-1861» (Londres, 1862).

¹¹ Hans Christian Andersen: «I Spanien» (Copenhague, 1863).

¹² James Bayard-Taylor: «Balearic Days» (New York, 1869).

INVERSIONES TURISTICAS

Notable el entusiasmo con que durante la primavera de la era victoriana contribuyó el capital inglés a la adaptación de los centros turísticos tradicionales de la isla a los nuevos vientos sociales que orientaban los rumbos del turismo. Si la aristocracia y la *gentry* preferían para sus veraneos los elegantes *resorts* del continente, quedaba su ausencia más que compensada desde el punto de vista numérico y rentable por la burguesa y artesana avalancha de *holidaymakers* que en estancias de corta duración poblaba Brighton, Margate, Folkestone, Tunbridge, y otros lugares de reposo y esparcimiento, donde para albergarlos se construyeron los mastodónticos hoteles de temporada, que aún hoy imprimen su sello característico a los edenes estivales de la mesocracia británica.

En cuanto a Francia, no hay crítico sensato del régimen imperial, por cicatero que sea, que ose negar lo evidente; el prodigioso desarrollo económico del país bajo la benévola autocracia de Napoleón III. Nada más propio que a modo de gesto de gratitud hacia el *establishment* que tan propicio clima creó para sus negocios, no se mostrara nada remisa la gran banca parisina en el suministro crediticio de los activos líquidos indispensables para sufragar las obras que hasta en la esfera inmobiliaria proclamaran la *grandeur* del Segundo Imperio.

Expansión hotelera

Cabe perfectamente incluir entre las inversiones que acusan neto sello turístico el «Hotel du Louvre», que accediendo a una sugerencia del Emperador, y con vistas a la primera Exposición Universal de París, inauguró en 1855 la banca de los hermanos Pereire, con fachadas a la plaza del Palais Royal y entradas por la calle de Rivoli. Aquel hotel *monstre*, como en el mejor sentido de la palabra se autodenominó en los anuncios publicitarios, añadió con sus seiscientas habitaciones, más de mil plazas a las considerables disponibilidades alojativas heredadas del ré-

gimen de Louis-Philippe por la capital francesa.

Por no ser menos, ya que fueron muchísimos más, los visitantes a la segunda Exposición contaron desde 1862 con el «Grand Hotel», en el Boulevard de los Capuchinos, cuyas setecientas habitaciones le confirieron durante bastante tiempo el derecho a presumir de ser el mayor hotel europeo.

Tanto en este hotel, como en el «Meurice», en la calle de Rivoli, frecuentado por ingleses y americanos casi en exclusiva, concurre una significativa novedad en el ámbito empresarial. Ser sus titulares sociedades anónimas. Propiedad el «Maurice» de una entidad inglesa, y el «Grand Hotel» de una filial de la Banca Rotschild, ambos explotados con arreglo a la fórmula más típica del sistema capitalista.

Hostelería ferroviaria

Fecundo en la época el maridaje concertado entre los caminos de hierro y el alojamiento. Las compañías ferroviarias barrieron para casa al irrumpir en el negocio hotelero con impetuosidad de *express*. Construyeron hoteles, por lo general adyacentes a la estación y a veces formando parte de ella, con el nombre de «Terminus». Nada infrecuente que al establecerse los hoteles mejores de muchas capitales, en zonas hasta entonces excéntricas, dejaran éstas de serlo con las consiguientes repercusiones urbanísticas, contribuyentes en algunos casos a preservar el ambiente pintoresco de las partes antiguas de la ciudad afectada.

El fenómeno se registra en numerosas capitales francesas y alemanas, y de modo contrario en Londres. Los hoteles londinenses revalorizan barrios hasta entonces marginales; modelo en el género el «Grosvenor Victoria Hotel», aún en funcionamiento, inaugurado en 1858 al lado de la Victoria Station, sólidamente asentadas sus 260 habitaciones en un robusto caparazón de sólida y grisácea sillería, con severo aire de ministerio.

No todo fue positivo en la acción promotora de las compañías ferroviarias en la industria del hospedaje. El catalizar en torno a sus terminales grandes inversiones hoteleras, originó de rebote cierta atonía alojativa en puntos distantes de los itinerarios ferroviarios, desfavorable para la difusión armónica de una infraestructura turística de base. El máximo experto del turismo francés del tiempo, y en el prefacio de una de las guías que le hicieron famoso, dio la señal de alarma sobre las consecuencias del desfase de la expansión hotelera y apoyó su denuncia en una galante alusión, muy francesa por cierto, dedicada al estamento viajero femenino:

«El problema hotelero permanecerá durante mucho tiempo sin solución práctica —advertía monsieur Joanne en 1861—. Inmensos progresos los logrados desde hace unos años; injusto negar que casi todas nuestras grandes ciudades poseen actualmente hoteles de primer orden. Pero en ciertas capitales de provincia, que podría nombrar, urgen reformas radicales. Por falta de hoteles adecuados, la mayor parte de Francia persiste cerrada a las mujeres que desearían visitarla»¹³.

Inversiones playísticas y balnearias

Siempre factible escatimarles en plan purista carácter turístico a los grandes hoteles de gran ciudad, al no utilizarlos turistas en exclusiva. Contemplados a distancia, nítidos perfiles turísticos revisten, en cambio, las realizaciones urbanísticas que en favor del turismo de temporada planificó y financió la gran banca francesa a orillas del mar y en torno a algunos establecimientos termales, al fin y al cabo, los terminales del eje bipolar en torno al cual giró el gran turismo del período.

Vigoroso impulso recibió la inversión mobiliaria en playas *à la mode* de resultados de instalar los emperadores en Biarritz su residencia veraniega con carácter oficial. No es que el litoral francés careciera de buenas playas menos distantes de París que la que por su proximidad a la frontera española mereció el placer de la emperatriz Eugenia. Mucho más cerca, y sin ir tan lejos, caía la de

Dieppe, urbanizada por el banquero Aguado en el período anterior. La playa normanda progresaba sola y por sus propios méritos, con excesiva exuberancia quizá para los gustos del *haute monde* parisién, que con semanal horror presenciaba la arribada dominical, desde París, de los populares y bullangueros trenes *de plaisir*. Algo por el estilo sucedía en Boulogne, pletórico de bañistas ingleses, y en la playa de Trouville, a 220 kilómetros de la capital, «descubierta» por Alejandro Dumas, según aseguraba su población de derecho, aureolando con publicidad gratuita una playa en proceso de lanzamiento.

Horrenda tara, la de su popularidad, la de Trouville, para un tipo más selecto de clientela, que embolsándose un pingüe puñadito de millones de francos la solventó el duque de Morny, pues de algo le tenía que valer ser hermano del Emperador por parte de madre y vía de bastardía. Confabulado con la banca Laffite, el duque, muy al estilo en políticos del Segundo Imperio, realizó en plazo brevísimo un negocio fenomenal al adquirir a bajo precio los terrenos sitios al otro lado del río que los separaba de Trouville, y, nivelando desmontes, y parcelando dunas, creó poco menos que de la nada el centro veraniego de Deauville, el más chic y perfilado de la costa normanda, frecuentado por la más rancia y antibonapartista nobleza, que no se llevaba del todo bien con el sobrino de Napoleón.

En la revalorización de los más concurridos balnearios franceses del Segundo Imperio se aprecian los efectos de la firme intervención estatal con miras turísticas. Radical puesta al día la sufrida por el de Plombières, en la que debieron influir razones sentimentales enraizadas en la marcada predilección de la familia del fundador de la dinastía de los Bonaparte por el veterano balneario de los Vosgos. El sobrino del Emperador costeó importantes obras de modernización y de construcción de hoteles espaciosos y solemnes, sin reparar en gastos ni gravar el presupuesto nacional, al sufragarlos la «Compagnie Fermière», o sea, la sociedad anónima titular fundada con el fin de explotar la concesión estatal, obtenida previo pago de un elevado canon anual; fórmula adoptada en mayor escala para la ampliación del baneario de Vichy.

¹³ Adolphe Joanne: «Itinéraire générale de la France» (París, 1861).

Una fuente de financiación inaplicable a los balnearios alemanes a causa de la inexistencia de un Estado alemán, bien es verdad que ampliamente sustituida gracias a la prodigalidad con que la ruleta corrió con los gastos de explotación y de expansión de los grandes centros turísticos germanos basados en el termalismo. Un periodista americano, al visitar Hombourg, proporciona vivida y documentada idea de la pingüe rentabilidad del juego de casino organizado, tanto para quienes lo explotaron como para las poblaciones que por su cuenta y razón toleraron se practicara en su seno una actividad reprobada por la moral y las buenas costumbres:

«Imposible calcular, ni por aproximación siquiera, la cantidad de dinero que anualmente se pierde en Hombourg, donde a diferencia de otros casinos europeos las mesas se cubren de monedas de oro y plata, oyéndose el «rien ne va plus» durante todo el año. Puede, empero, formarse idea comparando los gastos en que incurre su administración con los beneficios que extrae. La licencia de juego es propiedad de una sociedad anónima de 3.200.000 florines de capital, dividido en acciones de 250 cada una. La compañía no sólo paga al gobierno un impuesto de 60.000 florines, sino que ilumina y limpia las calles de Hombourg, sostiene su hospital, se gasta tres mil francos al día para mantener en buen estado el funcionamiento del balneario, añadiendo constantemente nuevos atractivos al establecimiento y a sus edificios»¹⁴.

El visitante deja firmemente sentado lo poco que, a despecho de las apariencias, tuvo de altruista la sociedad regida con agudo sentido gerencial por monsieur Blanc:

«Además de pagar a los accionistas un dividendo del 20 por 100 anual, encima pasa a amortización y reservas una importante suma, que de continuar el juego, se distribuirá entre los socios en forma de acciones liberadas sin costarles nada.»

Nace Monte-Carlo

Paradigma insuperable del gigantesco potencial económico-turístico larvado por aquel

entonces en el juego, aporta la maravilla urbanística presidida por el más célebre Casino del mundo, motor del más fulgurante «boom» turístico del XIX, escenificado en un liliputiense Estado a orillas del Mediterráneo.

El aún no tan pequeño principado de Mónaco sufría a mediados de la centuria una comezón que Tántalo hubiera comprendido sin gran esfuerzo. Desprovisto de una playa decente, o de una fuente termal digna de mención, trabajosamente rozaba su minúscula capital los 1.500 habitantes cuando las villas costeras de su entorno prosperaban durante los inviernos que era una bendición, sin posibilidad de recoger unas migajas del festín vecino. Con miras a paliar el desfase y revitalizar su hacienda, el príncipe Carlos III permitió que en un discreto lugar de sus dominios se instalara una modesta sala de juego, alumbrada por velones de aceite. Intentona fallida al no lograr destilar porcentajes de nota de la no muy brillante muchedumbre turística concurrente a la Riviera de Niza, italiana aún.

Un panorama desalentador a más no poder se ensombreció aún más en 1861, al verse obligado el Principado a vender a Francia, por 4.000.000 de francos, las localidades de Roquebrune y Mentone, las más idóneas sin lugar a dudas para plantear competencia a Cannes y Niza. Triste situación que un año después iniciaría un despeje en virtud a una cadena de pequeños sucesos, cuya mecánica recuerda el efecto que produce el choque de unas bolas contra otras, sobre el verde tapete de una mesa de billar.

Provino el primer impulso de la inquietud de M. François Blanc, artífice del fenomenal éxitazo de Hombourg, el rival de Baden-Baden. El avisado empresario dedujo, del curso seguido por los acontecimientos políticos, que el reino de Prusia, donde el juego era anatema, tarde o temprano privaría de base a su boyante negocio alemán. (Vaticinio cumplido en 1866, al engullir Bismarck los principados de la orilla del Rhin, como premio de su victoria sobre los austríacos.) Aunque los únicos tapetes verdes que personalmente atrajeron la atención de M. Blanc fueron los de las mesas de billar, jamás perdió fe en el carisma turístico de los juegos de azar y de los beneficios que bien organizado podía a los

¹⁴ Edward Gould Buffum: «A American Journalist in Europe» (New York, 1869).

organizadores proporcionar. Sin embargo, le aterraba pensar que las circunstancias le pusieran en trance de cometer el máximo error en un jugador, consistente en colocar la apuesta entera a una sola carta o color.

Lanzado a la búsqueda de un paraje digno de su excepcional talento promotor, el afilado instinto del ex-camarero de Baden-Baden le hizo observar que la clientela que durante los veranos inundaba los balnearios del Rhin, venía a ser la misma que invernaba en Niza. Una vez elegido el campo de batalla adecuado, viéronse colmadas sus aspiraciones al obtener, en 1862, del apurado Carlos III, una concesión para, por un plazo de cincuenta años, explotar un Casino, instalado como Dios mandaría de no desaprobar el juego, en una barriada semidesierta e innominada bautizada con el nombre de Monte-Carlo, en agradecido homenaje al soberano que se la cedió.

Inició su vida el más célebre Casino de la historia al ejecutar M. Blanc la primera fase de su plan, que consistía en construirlo por todo lo alto y a marchas forzadas, inaugurándolo en 1863; un año antes del famoso «Hotel de París», pieza clave en su esquema. El problema más acuciante con que se enfrentaba el incipiente Monte-Carlo era el del transporte. La «Grand Corniche» napoleónica, la ruta natural de Francia a Italia, pasaba desdeñosa y altiva por los altos de la Turbie, dejando de lado, allá abajo, junto al mar, el desolado promontorio de Mónaco y su flamante Casino. M. Blanc capeó el temporal de modo precario, debido a la incomodidad de toda travesía invernal, instalando un servicio gratuito de vapores desde Niza al puerto, al pie del Casino.

Solución transitoria. Acertó, en cambio, un pleno a todo color al extraer de la compañía «París-Lyon-Mediterráneo» promesa formal de que la línea ferroviaria que moría en Niza, prolongaría su recorrido los kilómetros precisos para llegar a Monte-Carlo. La inminencia de la llegada de los trenes pertrecharon a M. Blanc con el instrumento indispensable para negociar el capital preciso para financiar sus proyectos. Enarbolando el banderín ferroviario, el padre de Monte-Carlo desplegó una vigorosa campaña publicitaria, insertando en algunos diarios franceses eufóricas noti-

cias, como la publicada en *Le Figaro* de París:

«M. Blanc ha transformado a Mónaco en una verdadera quimera del oro californiana... Es un jugador audaz que jamás pierde la cabeza. Todavía se necesitan cuatro horas de carretera para ir de Niza al Principado. De aquí a dieciocho meses el trayecto se hará en quince minutos de tren, y Mónaco será el Bosque de Bolonia de Niza. Mónaco es ya un paraíso terrenal.»

Propaganda eficaz y además gratuita gracias al buen hacer de M. Blanc. Se las arregló para que M. de Villemessant, dueño del periódico, experimentara personalísimo interés en que Monte-Carlo llegara a ser lo que precedía su publicación. Por un precio simbólico e irrisorio. M. Blanc le había vendido una villa en Monte-Carlo, más opción de compra, y a precio fijo, de unos terrenos predestinados a revalorizarse de seguir la prensa publicando tan optimistas noticias. Que es lo que, como si apostara a todos los números de una ruleta, finalmente sucedió.

Industrialización de las guías turísticas

La pujanza del turismo no pudo dejar de imprimir en su espíritu el impacto de un crecimiento veloz y abstenerse de reflejarlo la literatura viajera, plato roto en la polémica eviterna entre la cantidad y la calidad que tensa dos aspiraciones irreconciliables del turismo. Nuevos tipos de viajes originaban un nuevo tipo de viajero que exigía y generaba nuevos tipos de guías. Al adaptarse las nuevas a un nuevo sistema de locomoción, ostracizan de sus páginas innumerables curiosidades reas del delito de yacer distantes en demasía de las estaciones o del tendido de los carriles.

Los trenes ejercen otro efecto colateral en la entraña del viaje y en su literatura. El libro de viajes, que como género literario en el período anterior alcanzó cimas egregias de calidad y beldad, queda ahora desvitalizado por la acción conjunta de la guía y del tren.

No es que la especie se extinguiera, pues libros de viajes siguieron imprimiéndose casi con incontinencia. Obras pesadísimas y reiterativas por lo general. Como la cantilena

de un cicerone. El libro de viajes, como las viejas dinastías, degenera al repetirse a sí mismo. Se convierte en una guía subrepticia, atiborrada de plagios robados a las guías de verdad, fabricadas en serie por una industria turística más. Textos de receta, de padre o madre casi desconocidos por los lectores, en los que un acopio indigesto de información objetiva trata de camuflarse bajo un transparente disfraz de impresionismo ensayista, salpimentado de incidentes viajeros de insípida nimiedad.

¿Qué lugar queda ya en una Europa sin secretos para el elemento de aventura y descubierta, savia de la literatura viajera del período romántico? El interés lector se desplaza hacia escenarios aturísticos, descritos por autores en plan de explorador. El turismo ferroviario satisface sus más acuciantes ansias de evasión leyendo con asiduidad relatos de viajes que versan sobre las fuentes del Nilo, las junglas del Amazonas, el Tibet o el Asia Central. En una palabra; sobre países que no han de visitar.

TURISMO AMERICANO

Mediado el siglo del vapor, se registran signos anunciadores de estar a punto de producirse la gran ruptura del tradicional marco geográfico del turismo, por siglos caracterizado por una autosuficiente limitación territorial. El escenario clásico de la actividad se dilata por levante y poniente. Mientras el viaje del europeo se expande hacia oriente, a costas europeas, y desde el otro lado del Atlántico, arriba ya en forma de corriente turística estructurada una clientela de nuevo cuño, predestinada a densificarse con celebridad.

Lo presiente en 1851 un divertidísimo relato publicado por una de las retinas inglesas mejor dotadas para captar el sentido y pelaje del turismo de la época en que le tocó vivir. El autor, con alarma fingida, toma nota por los bordes del Rin de la irrupción de un tipo de visitante hasta entonces poco tomado en consideración:

«Entre los viajeros que se ven por Europa, diariamente multiplicados en número y en

La descripción de los efectivamente visitados corre a cargo de guías cuya confección pasa de la fase artesanal a la industrial. Desaparece el autor responsable, sustituido por equipos especializados y la clásica guía nacional y nacionalista se internacionaliza. Típico producto del cambio la transición del «baedeker». Fallecido en 1859 el viejo Karl, sus hijos prosiguen en Coblenza la labor de su progenitor, ampliando los textos primerizos, en alemán, con otros impresos en inglés y francés. Anatema en su prosa todo toque de personal autoría. Capital la información, taxativa y exacta, sobre distancias, alojamientos y transportes, horarios, tarifas de entrada a galerías y museos, temperaturas ambientales y calidad de las aguas termales y de los agüistas que las consumen. Los acreditados modelos del «baedeker» y de las «Guías Murray» —«primus inter pares»— sientan la pauta a seguir por una copiosa legión de imitadores, y en 1851, tercera en concordia, y de cara a un mercado francófono, se les incorpora, algo a retaguardia, las «Guide Joanne» de la «Hachette».

creciente esplendor —refunfuña el viejo Thackeray de vuelta de todas las cosas— no deben ser omitidos los *dandies* de los Estados Unidos. Parecen tan ricos como el Milord de antaño y han desalojado de los hoteles del viejo mundo a los señores que acostumbraban albergar. Les conducen los mejores carruajes, habitan los más grandiosos palacios, frecuentan la más distinguida sociedad, y, en una palabra, la fanfarronería de Broadway ha tomado posesión, e impuesto su autoridad, entre los grandes de Europa»¹⁵.

Páginas más adelante, y sin sombra de sátira o mordacidad esta vez, Thackeray se pregunta pensativo:

«¿Hasta dónde extenderemos el ámbito de nuestras vacaciones y dónde acamparemos la próxima temporada? Ya nada significa un invierno en El Cairo y tal vez dentro de poco iremos a Saratoga Springs y los americanos pasarán en Margate los veranos.»

¹⁵ William M. Thackeray: «The Kikeburys on the Rhine» (Londres, 1851).

Americanos por Europa

Si en 1851 pecaba de prematuro pensar en reciprocidades turísticas de entidad, nada anormal que al entrar el siglo en sus años de madurez se acrecentaran en Europa las presencias turísticas que tanto parecieron molestar al humorista inglés. Al fin y al cabo consecuencia natural de la bioquímica genética del turismo, síntesis dinámica de riqueza y de cultura, o de ansias de adquirirla como por ósmosis y en plan de diversión. No en vano la ex-colonia británica prosperaba que era un primor y se poblaba con desusada rapidez. Lógico que los nacidos en la joven e impetuosa república de ultramar experimentaran deseos de, al margen de aulas y libros, tonificarse la mente con un baño cultural. Que en distinto marco geográfico precisaran entrar en contacto vital con un tipo específico de civilización, la suya en definitiva, que social y visualmente sólo Europa les podía suministrar.

La visita al viejo continente devino cotizado «status symbol» entre clases adineradas, y casi de rigor para el artista o el intelectual de posibles, aspirante a ser tomado en serio por aquéllas. Cesa de ser insoportable o demasiado arriesgado cruzar el Atlántico a bordo de los vapores de Mr. Cunard, muy superiores a aquel bailarín «Britannia» que en 1841 transportó a Dickens desde Liverpool. De todas formas, atravesar el océano no era empresa baladí o cómoda, y rasgo característico del turismo americano a Europa estancias de larga duración, y típicamente ya, con el máximo acopio de países embutidos en un mismo recorrido. Resonante el «tour», prácticamente triunfal, que en 1853 realizó, acompañada de su hermano, la diminuta Mrs. Beecher Stowe¹⁴, autora de *La Cabaña del Tío Tom*, al año siguiente de publicar la novela que la hizo celeberrima a ambos lados del Atlántico, que visto el éxito de su viaje, lo repetiría cuatro años después para conocer Italia. Más ajustado a cánones turísticos, el viaje de Herman Melville, futuro autor de *Moby Dick*, y entonces un perfecto desconocido. De 1856 a 1857 realizó una especie de crucero mediterráneo, tocando Ar-

gelia, Constantinopla, Palestina, Egipto e Italia, remontó luego los Alpes, descendió de seguido por la cuenca del Rhin, para regresar desde Holanda a América, tras una prolongada estancia en París.

Esta fase del turismo americano encontró adecuado impulsor y mentor en James Bayard-Taylor, corresponsal del *New York Tribune*, quien a través de diez libros de viajes, compuestos a base de sus artículos, alcanzó merecida celebridad. La envidia hizo circular un supuesto dicho de Humboldt: «Ha viajado más y visto menos que cualquier ser viviente». Falsedad doble, por ser sus relatos modelo de informativa amenidad.

Albores del turismo hispanoamericano

Reviste cierta relevancia numérica el tráfico turístico internacional, de Sur a Norte, unilateral en todos los sentidos y por vía marítima casi sin excepción. Se presta a discusión su carácter turístico por integrarlo políticos, comerciantes e intelectuales de casas bien, o titulares de suculentas prebendas oficiales, diplomáticas en especial, que estimaron merecía la pena el gusto de conocer los Estados Unidos, en función de modelo a imitar en propias patrias.

La enormidad de la distancia entre Europa y América del Sur, agravada por deficientes servicios marítimos, constituyeron rémora insuperable para que los turistas iberoamericanos se hicieran notar. Pero no ante la atención de un profesor norteamericano, español de origen, que en su más amplio sentido configura la entrada en liza de esta nueva corriente turística, nada caudalosa todavía, en términos maximalistas a ultranza:

«Impelidos por el espíritu de los tiempos los hispano-americanos visitaron numerosos lugares raramente vistos por los españoles como turistas; diferentes países de Europa, Jerusalén, el Oriente, y, por último, pero no en último lugar, los Estados Unidos. En tiempos pasados, los españoles se habían mantenido aislados del resto del mundo; pero al obtener la independencia se encuentran hispano-americanos acaudalados por las cuatro partes del mundo. Sufrían de claustrofobia colonial —si podemos usar tal expresión— y trataban de compensar, de un gol-

¹⁴ Mrs. Harriet Beecher-Stowe: «Sunny Memories of Foreign Lands» (Boston, 1854).

pe, de lo que se habían privado sus antepasados»¹⁷.

Un aserto apoyado en una respetable cantidad de libros de viajes, que, como a veces ocurre, es posible magnifiquen la exacta dimensión del tráfico que representan. Tal vez el texto más representativo y divulgado de esta fase inicial del turismo iberoamericano, que de momento ha de pasar sin comentario especial, sea la obra *Páginas de mi diario durante tres años de viaje, 1853-1856*, del escritor y periodista chileno Vicuña Mackenna, antidoto, en cierto modo, de los populares *Viajes por Europa, Africa y América* (1849), del luego presidente argentino Sarmiento, tan nacionalistamente reticente respecto a los alicientes que a los turistas del nuevo mundo podía ofrecerles un recorrido por el viejo.

La torpe política llevada por España con sus provincias de ultramar, y la deslumbrante vecindad de los Estados Unidos, aminoró sensiblemente las no muy sólidas perspectivas turísticas abiertas entre Cuba y España. Débiles síntomas de reciprocidad despertaron entre la oligarquía autóctona cubana las expediciones de civiles y militares, tibieza compartida por la buena sociedad de Méjico y de las repúblicas de América del Sur, que en nada favoreció la situación que abocó a que los puertos de Valparaíso y Callao sufrieran bombardeos por la marina de guerra española.

Un sentimiento de distanciamiento patente ya en una guía del viaje a Europa, redactada por el periodista barcelonés, José Mompou, radicado en La Habana. En agosto de 1864 zarpó hacia Europa en un buque norteamericano, mostrándose en su obra extremadamente favorable hacia los Estados Unidos¹⁸.

La inestabilidad política del cono Sur del continente americano anuló las escasísimas posibilidades de recibir turismo europeo. Únicamente el Imperio del Brasil inspiró cierto interés viajero, que en la práctica no cristalizó, al margen de geógrafos y naturalistas.

¹⁷ José de Onís: «The United States as seen by Spanish American Writers» (New York, 1952).

¹⁸ José Mompou: «De La Habana a Madrid, por New York, Londres y París, pudiendo servir de GUIA para el viajero» (Habana, 1865).

Es el único país que en 1856 consideraba visitable un objetivo y competente turista español que dio un vistazo por el continente. Describió a Río de Janeiro como una capital acercándose a los 300.000 habitantes, con bellas vistas y un teatro, el «Provisorio», en una gran plaza sin urbanizar. Como el comercio, los hoteles estaban en manos de extranjeros, franceses en especial.

«Los hoteles son regulares en general, contándose dos buenos. Los tres mejores que hay dentro de la ciudad son el Pfaroux, el de las Cuatro Naciones y el de Europa. Fuera de la ciudad, y en el camino de Botafogo, hay dos ingleses y uno francés; el mejor de todos es el Hotel des Etrangers, en la Plaza de Catette»¹⁹.

Elogia su situación frente al mar, sus salas de baños y de billares, pero precisa asimismo un decisivo factor negativo con carácter general: «La vida es más cara que en ninguna capital de Europa». Como excursiones recomendables, cita una al monte Corcovado, casi en el centro de la capital, que hay que realizarla a caballo, y otra a Petrópolis, un barrio residencial a siete leguas de Río, en proceso de formación en torno al palacio de invierno del Emperador. Menciona dos hoteles, el «Oriente» y el «Inglés», y poco más, excepto aire fresco gracias a su altitud. En cuanto a Bahía y Pernambuco, las encuentra sucias y miserables, sin otra cosa que su maravilloso paisaje.

Turismo en los Estados Unidos

La brillantez adquirida por el turismo norteamericano en Europa disimula lo mucho que cuantitativamente desmerece, comparado con el empuje con que dentro de casa venía ya pegando el turismo doméstico. Un número creciente de norteamericanos goza en patria propia lo que, comparativamente hablando, una parte selecta e infinitesimal del país trató de disfrutar al otro lado del Atlántico.

Si los Estados Unidos carecían de arqueología clásica, de catedrales genuinamente góticas, de museos y galerías pictóricas, y de recuerdos históricos y literarios antañones

¹⁹ Gorgonio Petano y Mazariegos: «Viajes por Europa y América» (París, 1858).

y «de prestige», recursos de sobra contaban en contrapartida para un fecundo desarrollo interno de un turismo de menos ínfulas culturales, basado en sus grandiosas e intactas bellezas naturales, pronto explotadas a gran escala y con agudo sentido comercial.

Crecían ciudades que ya presentaban interés para propios y extraños. A Boston no se le podía negar carácter y estilo y daba gloria contemplar la vitalidad con que New York aceleraba el carrerón hacia el millón de habitantes, con sus descomunales y trepidantes hoteles, y transido el ajedrez de sus calles por tranvías tirados por caballos, que a retaguardia exigían —y a ver qué remedio— la acción permanente de nutridas brigadas de barrenos.

New York funcionaba además como punto de partida ideal para excursiones fluviales hasta Albany, por el Hudson, o «el Rhin americano», remoquete aprobado por cuantos conocían el original. Se realizaban en vapores de capacidad y velocidad que los ríos europeos desconocieron. Destino favorito, las elegancias balnearias de Saratoga, no lejos de Albany. Confortaba a los cultos la noción de que allí encontró Allan Poe inspiración para su poema «El Cuervo» y a los deportistas la proximidad de un enorme lago preparado para la práctica de la pesca, el remo y la natación. En más de un concepto, Saratoga competía favorablemente con Baden-Baden y Spa, superándolas, sin lugar a dudas, en carreras de caballos, en las dimensiones de sus mastodónticos hoteles, llenos de vida y de animación, y en la cuantía de las sumas que se perdían en su Casino, regido por Richard Canfield, un auténtico personaje de películas por filmar.

Visita obligada a Washington, una pequeña capital de unos 100.000 habitantes, inteligentemente diseñada para sede del gobierno en terrenos de bajo precio, todavía con las calles incompletas y el Capitolio a medio hacer. Esto era todo al menos para los visitantes de ultramar. Infrecuente se arriesgaran a viajar por el «Far West» menos lejano de un país, apenas domesticado, e impensable lo abandonarían sin haber visto la «pièce de résistance» del turismo americano.

Las cataratas del Niágara

Ninguna atracción dotada del intenso poder de convocatoria que el gran «show» turístico fluvial fronterero al Canadá. Excelentes las comunicaciones ferroviarias que le unen con las grandes ciudades y eficaz y exhaustiva la industrialización turística de la estupenda maravilla natural.

Los numerosos hoteles que pueblan la orilla americana del Niágara abren a primeros de abril y cierran al llegar el otoño. La temporada que el río precisa para deshacerse y helarse es breve y hay que aprovecharla a conciencia. A una técnica bastante complicada se ajusta la visita de las cataratas. Lo corriente es dedicarlas por lo menos un día entero, con sus noches, naturalmente. Se considera el tiempo indispensable para contemplar desde todos los ángulos posibles el sin parigual prodigio, célebre en el mundo entero, paisaje de «prestige» encomiado por el poeta cubano José María Heredia, en su «Oda al Niágara».

Se visita por la mañana la ribera americana y por la tarde la canadiense. Se pasa de una a otra orilla, y de bueno a mejor, en vapores que navegan por la plataforma inferior de las aguas, como telón de fondo los saltos canadienses de «la Herradura»; el no va más de la espectacularidad. Ejemplo típico de explotación «a la americana» la visita a «la Cueva de los Vientos», como se llamó y llama al enorme espacio vacío que deja libre contra el paredón de roca el acuático cortinón que se precipita desde las alturas con horribles estruendo. Los turistas penetran en la «cueva» cogiditos de la mano, cubiertas sus ropas de abrigo con unos impermeables de goma, suministrados por la empresa explotadora del paseo subacuático. Al devolver sus gorros e impermeables, la empresa remata el alquiler del atuendo vendiéndoles un flamante certificado probatorio de haber realizado la proeza.

Desde 1852, un audaz puente metálico, de dos pisos, recorrido el superior por trenes, y el inferior por carruajes y paseantes, permite cruzar de la orilla americana a la de enfrente, que es desde donde mejor se presencia el grandioso espectáculo. No sin abonar antes el correspondiente pontazgo, pues por

los alrededores de las cataratas lo único gratuito es respirar.

La afluencia masiva durante los meses menos fríos del año genera un importante fenómeno, digno de figurar con mayúsculas en los anales del turismo. La semilla plantada por una estación ferroviaria, al borde de las aguas de un río que se despeña de un lago a otro inferior, fructifica hacia 1860 en forma de ciudad, producto neto y exclusivo del turismo; es algo que en Monte-Carlo está a punto de suceder sin aguas de ninguna clase de por medio.

Los pujos hidro-eléctricos e industriales del Niagara Falls City de hoy no deberían hacer olvidar la historia del nacimiento y crecimiento de la ciudad, el rasgo que aquí interesa resaltar. Antes de que en su expansión intervinieran industrias más convencionales que las derivadas del viaje curiosón, por sí sola se bastó y sobró la industria turística para que la ciudad que engendró, cuadrículada y meretriz, como pilas de billetes de banco recién impresos, creciera al compás marcado por sus hoteles, restaurantes, guías, cocheros, fabricantes de «souvenirs», etcétera. Un estamento ebrio de excesivo celo profesional sobre el que recae la responsabilidad de haber transformado hacia 1860 las cataratas y su entorno, en una colosal *tourist's trap*, de infame recuerdo en la memoria de no pocos visitantes expoliados.

Turismo inglés en los Estados Unidos

Cae de su peso, por obvio, que la intensidad de las relaciones turísticas euro-americanas dependieron de la rapidez y comodidad de los servicios marítimos ofrecidos al turista norte-europeo. Aspecto que registró notable progreso al salirle a la «Cunard» como competidora, la «Collins Line», americana 100 por 100, iniciadora de una guerra tarifal por el Atlántico Norte en beneficio del pasajero.

Pese al incentivo, no muchos europeos vieron desembarcar en sus costas las Américas, de no ser en calidad de emigrantes y en viaje de ida, tráfico ajeno por completo al turismo. Obligado que entre los pocos auténticos de los Estados Unidos predominaran los ingleses, oriundos del país máximo financiador

de la industrialización americana, especialmente a contar desde la apoteósica visita al país del heredero al trono del Reino Unido, un muchachote de dieciocho años a la sazón, que en 1860 inició su carrera de potenciar los rumbos turísticos de los naturales del principal país emisor de turismo en la época.

Motivó primordialmente el viaje del príncipe representar a su poco marinera madre en varios actos en el Canadá, tales como la inauguración de un inmenso puente ferroviario sobre el San Lorenzo, a la vista de Montreal, y la colocación de la primera piedra del Parlamento en Ottawa.

El 15 de septiembre comenzó la parte menos envarada y entretenida de la excursión, cuando desde la orilla canadiense de las dichas cataratas, el príncipe contempló atónito cómo el acróbata francés Blondin cruzaba haciendo equilibrios en la cuerda floja las aguas del Niágara, empujando una carretilla en la que iba un hombre acurrucado.

Al día siguiente ingresó en territorio de los Estados Unidos como el estudiante lord Renfrew, ficción protocolaria clamorosamente ignorada por los treinta mil americanos que le dieron la bienvenida en Detroit, y por toda la sensacionalista prensa del país que seguía sus pasos. Lo mismo que el gobierno que puso a su disposición el magnífico tren especial que le condujo a Chicago, y el 3 de octubre a Washington, tras visitar St. Louis, Pittsburg y Baltimore.

En la capital federal no pudo alojarse en un hotel, según costumbre en viajeros de incógnito que el príncipe venía respetando. Le albergaron en la Casa Blanca, huésped del venerable Presidente Van Buren, anglófilo perdido, quen —y pelillos históricos a la mar— le transportó en el vapor presidencial, río Potomac arriba, para que el biznieto de Jorge III peregrinara hasta la casa y la tumba de Jorge Washington. Excursión que poco impresionó al joven turista, como todo lo que tuviera que ver con el arte y la historia. En una de las cartas que tenía la obligación de escribir a su padre, el príncipe opinó: «Mt. Vernon es un lugar reverenciado por los americanos, pero la casa está en muy mal estado y a punto de convertirse en pura ruina»²⁸.

²⁸ Philip Magnus: «King Edward VII» (Londres, 1964).

Grandemente agradó al viajero su escala en Filadelfia y mucho más el enardecido «welcome» callejero de los neoyorquinos al primer miembro de la familia real inglesa que pisaba suelo americano. Alojado en la suite mejor del Hotel Quinta Avenida, el príncipe participó al alcalde que las habitaciones eran mucho mejores que las usadas en Windsor y Buckingham, lo que probablemente era cierto, y satisfizo lo indecible saberlo a la población de New York. Una vez visitada la academia de West Point, y algunas cosas más, el príncipe regresó a Inglaterra y a sus estudios en la universidad de Oxford, estableciendo como estela de su viaje aprovechables vínculos viajeros entre Inglaterra y los Estados Unidos.

Con solo omitir del viaje del Príncipe de Gales las facetas oficiales de la excursión, el acorazado y la fragata que le escoltaron incluidos, su itinerario y amenidades ejemplarizan el «tour» susceptible de ser realizado por cualquiera de sus compatriotas que cediera al capricho de recorrer la próspera ex colonia.

Vapores transatlánticos

En el mar, como en tierra, el vapor imponía su ley; pero a medias. Los buques navegaban muchas millas con los velámenes enhiestos con el objeto de economizar al máximo cargas de carbón que en alta mar no era posible reponer. De modo que las calderas se encendían y giraban las ruedas de las paletas en los tramos de la travesía en que los vientos no soplaban como debieran hacerlo. De todas formas, se garantizó cierta regularidad en los servicios y el traslado de un lado a otro del Atlántico podía reducirse de nueve a diez días si la suerte y los vientos acompañaban.

Protagonizó el acontecimiento marítimo de la época la entrada en servicio, en 1860, del «Great Eastern», un leviatán de la Cunard de 22.000 toneladas, tres veces mayor que el más voluminoso vapor de su tiempo, tanto así que su tonelaje no se superó hasta principios del siguiente siglo, y con harta razón visto lo sucedido.

Su botadura dio la impresión como predijo la publicidad desplegada por la naviera de que la corriente turística europea reciprocaría la

americana de poder a poder. Vaticinio que no pasó de promesa por no prever los ingenieros la onerosa carga que para mantener a flote aquel gigante de los mares caía sobre sus optimistas propietarios. Las listas de pasaje presentan cifras descorazonadoras por lo exiguas. De los 4.000 pasajeros que pudo el «Great Eastern» transportar, jamás logró captar ni una fracción de tan impresionante número. Sólo embarcaron cuarenta y seis de pago en su primera singladura, aunque durante los días que permaneció anclado en los muelles de New York lo visitaran cerca de 150.000 personas, y a medio dólar por cabeza. Un opíparo negocio con el que la Cunard no contó. Todo poco para compensar que a su regreso a Inglaterra nada más que sesenta y ocho pasajeros vagaran como perdidos por los lujosos salones y comedores de una ciudad flotante semidesierta, procurándose dejar levantar la moral por la magnífica orquesta del súper paquebote.

Como tantas otras iniciativas en el movido terreno del turismo, el fabuloso «Great Eastern» no prosperó por su exagerada magnitud; asustaba su corpulencia y resultó demasiado grande para sus tiempos. El comienzo de la guerra de Secesión, entre el Norte y el Sur, al año siguiente de la travesía inaugural del inmenso vapor, archivaría todo su potencial turístico para más oportuna ocasión; que tardó cinco años en reaparecer.

De Londres a New York

Concluida en 1865 la guerra civil americana, corrieron por Inglaterra nada infundados rumores de crisis pronosticando el decrecer de los sabrosos beneficios económicos que extrajo la Gran Bretaña del conflicto. Nada propiciaba el futuro de los negocios ingleses con los Estados americanos, de nuevo reunidos, la anglofobia feroz que privó al otro lado del Atlántico, más que justificada por las ambivalencias de la política británica, jugando a dos paños, el del Norte y el del Sur, para ganar en ambos.

No hicieron mella aquellos sombríos vaticinios en el optimismo inagotable de Thomas Cook. Al año siguiente de abrir su sucursal en Londres, se embarcó para América presto a materializar el supremo anhelo de su vida;

conquistar el mercado viajero americano. A sus cincuenta años, recorre el país como un juvenil Mercurio; inserta anuncios en los periódicos locales, pronuncia conferencias y concierta los preparativos, para el «tour» que inaugurará la expansión de su negocio a un mundo nuevo y prometedor.

También es novedad que esta vez la Agencia conduzca a clientela distinta a la habitual; gentes relativamente prósperas. De regreso a Londres, en abril de 1866 envió a su hijo John al frente de un grupo de treinta y cinco personas, al que cuatro días después se le reuniría en New York otro algo menor. Entre otros alicientes, a cual más excitante, la propaganda de la excursión ofrecía a los participantes la posibilidad de visitar los campos de batalla de la Guerra Civil, apenas coagulada la sangre vertida en las praderas al sur de Washington.

Y una novedad de tierra adentro. Las interminables «Cuevas del Mamut» en el Estado de Kentucky. He aquí el modo con que en un extenso artículo publicado por el hijo del amo de la Agencia, en la revista de la compañía, refiere la visita a la maravilla natural.

«Salimos de Cincinnati a las cuatro de la tarde en el magnífico vapor «General Lytle» hacia Louisville, a donde llegamos a la una de la mañana, durmiendo a bordo hasta las cinco; tomamos el tren hasta Cave City y allí los coches hasta la cueva. Para muchos lo más interesante de todo lo gozado hasta entonces fue la novedad de parar en un hotel, construido en madera, pero capaz de albergar 400 personas. La ubicación del hotel, particularmente romántica en un claro del bosque que le rodea, y la frescura de la atmósfera, motivó el agradecimiento del grupo que disfrutó de la oportunidad de descansar durante tres días en el lugar más concurrido para viajes de luna de miel por personas procedentes de todos los Estados»²¹.

Aquella excursión por los Estados Unidos no fue más que la toma de contacto inicial para un proyecto más ambicioso. Fija la mente en la Exposición Universal de París, Cook entiende llegado el momento para repetir la

²¹ John M. Cook: «Hasty notes of the first excursion to America» («Cook's Excursionist and Tourist Advertiser», julio 28, 1866).

operación en sentido contrario y con clientela americana, en esta ocasión. Vuelve a enviar a su hijo a los Estados Unidos, esta vez solo y cargado de material de propaganda promotora de los «tours» a la Exposición del siguiente año. El plan fracasa. Pero no «por la envidia y rivalidad de las compañías ferroviarias, que derrotó mis propósitos y aniquiló mis esperanzas», como años más tarde escribiría Thomas Cook con amargura.

De sus grandiosos esquemas ultramarinos dieron cuenta dos simples razones, invisibles para su obstinada tozudez. En primer lugar, su incapacidad de adaptarse al terreno emisor. Incurrió por pura rutina en el error de centrar su promoción en los ferrocarriles americanos, cuando lo inteligente hubiera sido plegarse a las reglas de juego imperantes en el mercado que intentaba conquistar, entendiéndose con los bancos, canalizadores del turismo yanqui al extranjero. En segundo lugar, por infravalorar la virulenta anglofobia que en los americanos más propensos a viajar fuera de su país provocaba el recuerdo de los daños infligidos por los barcos de guerra vendidos por Inglaterra a los «rebeldes» del Sur, sentimiento que grandemente benefició a la «Compagnie Générale Transatlantique», la famosa «Transat», transportadora a Europa de abultados contingentes turísticos de americanos enriquecidos por la contienda.

Julio Verne en América

Meta inasequible para el leviatán de los mares, el tardo y corpulento «Great Eastern», que al socaire de la curiosidad despertada en Europa por los Estados Unidos, volvió a probar fortuna, en 1866, reiniciando sus singladuras.

De momento se había reducido el área norteamericana accesible al turista. Con el Oeste impracticable y aún ocupado el Sur «manu militari» por las tropas norteamericanas, la USA normalmente visitable se limitaba al cuadrante norte oriental. Suficiente territorio, a fin de cuentas, para que en su primera salida de Liverpool el «Great Eastern» transportara un buen acopio de turistas, ávidos de contemplar la nueva cara del país que se había desprendido de su antipático sambenito esclavista, y donde la industria que le procuró la

victoria había realizado portentos. Viajaba entre los curiosos un autor francés, muy poco viajero a despecho de la temática de sus futuras novelas.

Únicamente tres, si bien con éxito clamoroso, había publicado Julio Verne hasta entonces. Una sobre un viaje en globo, contaba en otra un viaje de ida y vuelta a la luna, y relataba en la última una excursión al centro de la tierra. Obras todas expresivas de una vocación de evasiva, de una inspiración predestinada a encontrarse a sí misma en el terminal de un viaje a un país que parecía crecer ajustado a la fantasía del sedentario viajero.

Tanto atrajeron el mar y los buques a Julio Verne, nacido en el barrio portuario de los armadores de Nantes, que sobran motivos para sospechar que no eran los Estados Unidos el motivo primordial del viaje del futuro autor de «Una Ciudad Flotante», sino más bien la suprema emoción de dejarse llevar por el mar a la sombra de las cinco chimeneas y los seis mástiles del «Great Eastern». Llegado a New York, escribiría en un tono adecuado en un hombre poco amigo de las grandes ciudades:

«Esta ciudad se ve pronto. Tiene la variedad de un tablero de ajedrez. Calles que se cortan en ángulo recto, llamadas «avenues», cuando son longitudinales, y las transversales «streets». Quien haya visto un barrio de New York puede decir que ha conocido toda la gran ciudad.»

Curiosamente, un tipo de ciudad parecidísima a las que el autor diseñaría en sus novelas ambientadas en el porvenir. Apasionado de los grandes espacios libres, las cataratas del Niágara y los trenes reconciliaron a Julio Verne con la fisonomía del poco país que en breve tiempo recorrió, cautivándole el talante esforzado e intrépido de sus industriosos ciudadanos, destacados protagonistas, luego, en la serie de novelas que bajo el título genérico de «Voyages Extraordinaires» aparecerían en el período subsiguiente, para inflamar con nostalgias viajeras de alto bordo la imaginación del lector occidental.

En el contexto de viajes, por turísticos, de más ordinaria índole, los Estados Unidos emergieron de su guerra reunidos y presentando a los extranjeros una imagen renovada.

Ostentando los rasgos futuristas que para el europeo constituirían su atractivo principal. Suplieron la carencia de arte e historia, tal como los entendía el turista decimonónico, con la exhibición de otros atributos. Si no existía arquitectura autóctona propiamente dicha el invento americano del ascensor se hacía sentir en la forma de construir, en volúmenes suficientes para hacer exclamar a Alfred Piarpont tan pronto tomó tierra en New York:

«La primera cosa que al desembarcar atrajo mi atención fue la gran altura de los edificios, que se elevan siete, nueve y hasta diez pisos por encima de la calle.»

Idéntico asombro le causó el trepidante dinamismo urbano al marqués de Lorbe, llegado al mismo tiempo que Julio Verne, pero procedente de La Habana. Buscó apoyo en el frenético ritmo del tráfico neoyorkino para recalcar el contraste entre dos parcelas del continente americano:

«En lugar de los lánguidos e indolentes movimientos a los que durante un mes o dos nos habíamos habituado, aquí se nota una celeridad y una premura endiabladas, un tráfico generalizado indicativo de una vida desbordante, y de una lucha por el dollar que estimula observar.»

Sir Charles Dilke emitía la misma impresión apropiándose una especie de chiste con el que los neoyorkinos justificaban ante forasteros su presteza y vivacidad: «Cada habitante de la ciudad ha venido al mundo con media hora de retraso, y pasa el resto de su vida tratando de recuperar la demora».

A New York le cupo el menester de acuñar en la mente de sus visitantes el gran tópico americano de exportación, no exento de realidad como todos los tópicos. La prisa lubricada por el dinero. Cierta o no, la imagen estereotipada de un espécimen de turista que con sentimientos encontrados Europa recibiría en creciente número.

El nuevo turista americano

Al terminar la guerra de secesión, un flujo turístico del todo restablecido, invade Europa a borbotones. El dólar circulaba caudaloso por entre los dedos de una nutrida promoción de «nouveaux riches», miembros del clan de políticos, industriales y traficantes nortefios,

de súbito afluentes al haber sabido jugar diestramente sus cartas en el bando vencedor en una contienda fratricida.

En el ánimo de gentes para quienes el tiempo era dinero, y el ocio un paréntesis en el negocio que urgía aprovechar, orientó hacia la visita de Europa la celeridad con que se hacía la travesía. Perdida por los Estados de nuevo reunidos casi toda su marina mercante, hubo navieras europeas que supieron hacer su agosto durante todo el año con buques como el «City de Paris», ganador en 1867 —el año de la Exposición— de la codiciada cinta azul, al cruzar el Atlántico Norte en ocho días y cuatro horas.

El nuevo turista necesitaba información sobre las tierras del otro lado del mar y se le proporcionaron a caño roto sus fuentes normales de información. Los periódicos más importantes de la costa Atlántica, como el «New York Tribune», publicaban ocasionalmente artículos con el título «How to visit Europe», o similar, y cada año aparecía una edición actualizada del «Harper's Hand-book for Travelers in Europe and the East». Un moderno analista del turismo americano de la postguerra secesionista resume el sentido y espíritu de las advertencias, entre las que el «shopping» tuvo su lugar, de la siguiente manera:

«Al desembarcar en el continente los americanos debían permanecer alerta y en guardia, pues podían ser estafados con facilidad, pero sin probabilidad de tropezar con nadie tan insolente y pirático como un empleado de hotel o cochero americano. Al turista se le aconsejaba dónde debía ir para satisfacer su especial interés. Los grandes centros artísticos eran Roma y Florencia; para ver arquitectura gótica no debían perderse Rouen, Amberes y Colonia; música significaba Leipzig y Viena; ropa, si barata, en Londres, si elegante, en París; para encajes, Bruselas y sedas en Turín: Se les recomendaba insistentemente que la visita a París, «sensual ciudad devoradora de la cartera», se dejara para el final»²².

Señalada exclusión, la España papista, decadente, colonialista y esclavista, totalmente

al margen de los itinerarios europeos de los compatriotas de Washington Irving.

La imagen del turista americano de la nueva ola se superpone a la del que seguía acudiendo a Europa atraído por sus valores históricos y culturales. El nuevo ente se labra la caricatura del yanki basto, ignorante, bullicioso y metalizado, que encuentra a todo lo europeo inferior a lo que dejó «at home».

El primer crucero turístico transatlántico

A este tipo de turista ultramarino, dispendioso, eutrapélico y bobalicón, le tocó protagonizar un curioso episodio turístico, que comenzó el 8 de junio de 1867, al zarpar del puerto de Nueva York, y rumbo al Mediterráneo, en el «Quaker City», un anticuado vapor a ruedas de 1.800 modestas toneladas, fletado al servicio exclusivo de los setenta y seis pasajeros que transportó.

Su abigarrado pasaje embarcó rumbo a los más historiados lugares del mar latino con unos inmensos deseos de pasarlo bien, pero sin sentido histórico de clase alguna. Lo demostró el no darse cuenta ninguno de ellos que por 1.250 dólares, *per cápita*, había adquirido el derecho a participar, por espacio de cinco meses y medio, en el primer crucero turístico americano del que existe noticia.

El programa del crucero anunciaba como sus más salientes atractivos, la visita a la Gran Exposición parisina de aquel año, Egipto, Tierra Santa y la posibilidad de *shake hands*, en la isleta de Caprera, con Garibaldi, para los americanos, una especie de imitador de George Washington a la italiana. Entre las «condiciones generales» de la excursión figuraba una cláusula indudablemente bien acogida por los súbditos de la gran democracia ultramarina: «Podrá ser prolongado o cambiado el itinerario del viaje por el voto unánime de los pasajeros».

El crucero resultó accidentado y desigual. Y no a causa de los sufragios. Las circunstancias se encargaron de que varias escalas programadas se cancelaran sustituidas por otras imprevistas. Ciertamente se visitó la Exposición Universal de París, y en un vertiginoso viaje por tren desde Marsella, pero ni Atenas ni las ciudades españolas previstas pudieron ser vistas por impedirlo las cuaren-

²² Foster Rhea Dulles: «Americans Abroad» (University of Maryland, 1964).

tenas impuestas a los buques procedentes de algunos puertos orientales afligidos por la epidemia de cólera de aquel año, en cuyos focos los cruceristas no encontraron traba alguna para desembarcar.

El eutrapélico crucero vino a ser uno de los viajes turísticos mejor conocidos por relatar sus incidentes las crónicas que fue enviando a su periódico un autor apenas conocido todavía, que por cuenta de un diario californiano participó en él como corresponsal. La compilación de sus cincuenta y tres artículos bajo el título de «Innocents Abroad» (1869), en un libro en el que se ridiculizaban los fraudes del turismo organizado, y de la idiosincrasia de los turistas, cimentó sólidamente la gloria literaria de Mark Twain, y enriqueció a la literatura viajera con uno de sus textos más turísticos y divertidos. Pero en lo que respecta a la psicología de la pugna del turista contra el reloj, mucho más hondo que los comentarios de Mark Twain caló un simple comentario, que Mr. Chas C. Duncan, responsable de la buena marcha del crucero, consignó en una carta redactada desde un puerto italiano, al recibir al grupo de excursionistas que derrengados regresaban de París:

«Todos han visto más cosas que el prójimo y todos vuelven satisfechos. Han liquidado París en un día y la Exposición en hora y media. Han visitado iglesias, museos, palacios y ciudades, entrando por una puerta y saliendo por la otra; su idea de penetrar en las cosas. Este apresuramiento, esta voracidad es totalmente necia e innecesaria. Es tragarlo todo para digerir nada. Con la cantidad de cosas hermosas y curiosas que podrían ser gozadas tranquilamente con el tiempo de que disponemos. Pero eso no sería americano.»

Esta autocrítica interna del nuevo estilo americano de viajar coincide con el espíritu que informa a «Innocents Abroad». La obra de Mark Twain no tiene nada de propagandística en favor del turismo. Se trata, en sustancia, de una sátira genial contra la fascinación irradiada por Europa en un segmento minoritario de la población americana. Un sentimiento cada vez menos compartido por la mayoría de los habitantes de un país que hizo famoso al escritor que con tanto gracejo supo describir las tartarinescas payasadas de sus compatriotas «abroad».

EL MAGNETISMO ORIENTAL

Las visitas de los turistas románticos al «Este», o al «Levante», como británicos y franceses denominaron a la franja litoral mediterránea del Oriente próximo, integran un brillante capítulo de la Historia del Turismo, sin llegar a constituir sus visitas turismo en puridad. Una explicación somera aclarará esta contradicción aparente.

Al asentarse la actividad sobre presupuestos comerciales cambian los criterios valorativos sobre el turismo, situando extramuros de su ámbito determinadas manifestaciones territorialmente periféricas, adscritas al adjetivo romántico. Individualmente considerados, ¿cómo dudar de la turisticidad de los viajes al Oriente de Byron, Chateaubriand, Lamartine, Nerval, etc., turísticos sin disputa? Lo que no quita para que vistos en retrospecto carezcan de derecho a quedar englo-

bados en la categoría de turismo, siempre refractario a lo individual. La escasa densidad y falta de sistematización de los viajes románticos salidos de madre suponen un requisito insalvable para constituir turismo, que es gregario menester. Ponderados en su conjunto quedan relegados a servir de antecedente o pórtico para la eclosión de turismo auténtico, por organizado, a punto de registrarse en aquella dirección, una vez que al turista occidental, y en términos generales, le es factible moverse por Europa entera sin obstáculos ni trabas de entidad.

Turismo orientalista

Una «élite» viajera, familiarizada ya con los puntos cardinales punteados por los terminales de las rutas del gran turismo de la

época, genera en potencia un prometedor mercado hacia Oriente. Sus ansias de nuevos horizontes alumbran una demanda de excepción, así como una oferta comprometida a satisfacerla. La incipiente industria turística se apresta a intervenir como intermediaria, sin empacho a rebasar los confines del viejo continente, para habilitar nuevos focos receptores al borde de continentes más viejos todavía.

Todo estaba a punto apenas traspuesta la mitad del siglo. Al Mediterráneo, el mar más turístico de todos los mares, le hacían patrimonio común las grandes navieras, obsesadas en procurar pasajeros para sus camarotes. Una excelente propaganda desbrozaba el terreno para los indecisos y los pusilánimes. En 1852 Teófilo Gautier había regresado de Constantinopla y garantizaba con su inmensa autoridad e influjo hallarse la ciudad equipada en todos los órdenes para recibir turistas de calidad amantes de lo arrebatadamente pintoresco. Bajo el rey Otón de Baviera, Atenas se consideraba visitable, aunque se reputara inseguro el resto del país a causa del bandidaje.

Con base en Atenas, el áureo triángulo Jerusalén-El Cairo, irradiaba potentísima atracción sobre la fantasía de un contingente turístico minoritario y de «grand standing», pre dispuesto a seguir los pasos de los arqueólogos y fluir hacia el Bósforo, el Partenón, las Pirámides, los cedros del Líbano y el Santo Sepulcro. Los dispositivos emisor y receptor se hallaban instalados. Únicamente los rece los turcos impedían ponerse en marcha a la maquinaria turística. Obstáculos eliminados de plano en 1856 por la Paz de París que liquidó la guerra de Crimea.

El encanto de Estambul

Cierto que el Gran Enfermo de Oriente (Turquía en el argot periodístico de la época) debió a las grandes potencias europeas zafarse del abrazo letal del oso eslavo (Rusia, se quiso decir). Tan cierto que no sin sufrir algunos desgarrones en su soberanía. Como pago de una ayuda que nada tuvo de desinteresada, los salvadores le impusieron una serie de obligaciones, entre las que incluyeron la de deponer su actitud negativa respec-

to a visitas de occidentales por sus vastos territorios, Egipto y Palestina incluidos.

Con el nuevo estado de cosas, Constantinopla perdió su aire distante y hermético. Los vapores del Lloyd austríaco zarpaban de Trieste conduciendo a oleadas de turistas que encontraban insospechados refinamientos en el enclave europeo del barrio de Pera, sede de las embajadas y de un grupo de hoteles presididos por el viejo «de Byzance». Bastaba cruzar en coche el puente de barcas sobre el Cuerno de Oro para cambiar de decorado perdiéndose por el sombrío laberinto en cuevas y cementerios del viejo Estambul. Del inmenso y combustible Gran Bazar se pasaba a la Santa Sofía, una mezquita recién restaurada por un arquitecto italiano. Hasta el Serrallo, con sus deslumbrantes kioscos y tesoros era visitable de hallarse el Sultán residiendo en alguno de sus palacios de verano, considerablemente más confortable que el vetusto alcázar osmaní. Alguna tarde se dedicaba a presenciar las fascinantes danzas rituales de los derviches giratorios, ejecutadas en horas a negociar en su monasterio del barrio de Pera, vistas por Gautier de la siguiente manera:

«Contrariamente a otros mahometanos, que impiden a los infieles asistir como curiosos a las ceremonias del culto, los derviches dejan penetrar a los europeos en sus «tekkés», con la sola condición de depositar su calzado a la puerta de la mezquita y entrar descalzos o en pantuflas. Cantan sus letanías y realizan sus evoluciones sin que la presencia de los perros cristianos parezcan molestarles de ninguna manera, y diríase que les halaga tener espectadores.»

Al archipiélago de los Príncipes, en los Dardanelos, se llegaba en vapores y en cómoda excursión, así como al occidentalizado balneario de Bursa, en la orilla asiática del Mar de Mármara, en la falda del monte Olimpo, meta de otra inolvidable excursión.

El Oriente se turistiza

Uno de los puntos especialmente acordados en la paz de París consistió en liberar a los Santos Lugares del pesado y excluyente dominio ejercido por Rusia, la gran derrotada en el conflicto, en favor de la Iglesia griega.

Las órdenes religiosas católicas recobraron privilegios perdidos y ampliaron las hospederías precisas para recibir a los peregrinos occidentales, que acudieron en cantidades que iban aproximándose a las muchedumbres precedentes del Imperio ruso.

Las mezquitas disponibilidades alojativas del «Hotel Anglais», en la Vía Dolorosa, encontraron refuerzo en la amplia «Casa Nuova» franciscana de Jerusalén, así como en las residencias de los cónsules occidentales, siempre abiertas para turistas de viso provistos de cartas de recomendación.

Numerosos relatos testifican el cambio profundo sufrido en el «status» viajero del occidental. Entre tantos tiene sentido aludir a los redactados por féminas. Como el de la novelista sueca Frederika Bremmer, o mejor el de la holandesa Alexina Tinné, turista a secas, visitante del Santo Sepulcro con madre, tía y un pelotón de sirvientes. Poco probarían los testimonios aludidos de ser aislados y esporádicos. Se trata de válidos puntos de referencia indicativos de la seguridad con que hasta señoras de calidad y elegante condición podían en el año 1859 aventurarse a recorrer la Tierra Santa.

En lugares como Belén, Nazareth, Jericó, etcétera, el problema de alojamiento quedaba resuelto en la forma en que explica un dibujante francés:

«En Palestina, se recibe hospitalidad en los conventos, a los cuales es costumbre ofrecer en la ocasión una limosna proporcionada a cada fortuna personal. De esta manera el peregrino puede visitar durante tres meses los Santos Lugares, residiendo en los diferentes establecimientos de los PP. franciscanos, sin tener que preocuparse y sin que se le exija el óbolo del pobre»²².

Los franciscanos de Ramlé, etapa insoslayable entre el puerto de Jaffa y Jerusalén, extendían su hospitalidad hasta el punto de poner a disposición de sus más distinguidos huéspedes la habitación ocupada sesenta o setenta años antes por el general Bonaparte.

Hacía tiempo que por Egipto la acogida del turista occidental no exigía grandes correcto-

res, de no ser un empleo más intensivo de la lejía y del jabón. Tolerables y hasta disfrutables por el aquel de lo pintoresco y del color local los pocos impedimentos y problemas con que el turista tropezaba en el país de los Faraones. Regido por el filoeuropeo Saíd, vasallo nada más que nominal del sultán de Estambul, pero de hecho soberano absoluto del país del Nilo, la capital de Egipto adquiere notable accesibilidad desde que en 1855 (ocho antes de que de Madrid a Zaragoza pudiera irse por vía férrea) comenzaron a funcionar trenes entre Alejandría y El Cairo.

Quedaba el rabo de Siria por desollar, donde la situación para el europeo persistía menos clarificada y se hacían oídos sordos a los firmanes del Sultán. Aquel mismo año de 1859 escogido como punto de referencia respecto a Palestina, una horrible masacre de millares de cristianos maronitas, a manos de sus musulmanes conciudadanos, dio pretexto al gobierno francés para el envío de una expedición de castigo, que con carácter permanente se afincó en 1860 en Damasco y Beirut, acantonándose a instancias de los arqueólogos en Biblos y Baalbeck. Quedaba así abierto de par en par para el turista un interesante trozo del Oriente próximo y despejado en su integridad el Mediterráneo oriental.

En lugar de exponer los efectos en el turismo de la nueva situación, yuxtaponiendo en mosaico viajes diversos, mucho más práctico y eficaz compendiarlos en el crucero que por aquellas latitudes realizó quien de tan cumplido modo encarnaría los distraídos movimientos del segmento más elegantemente beocio y sibarítico del gran turismo del último tercio del siglo XIX.

Un crucero príncipesco

Al alcanzar en 1862 su mayoría de edad, el primogénito de la reina Victoria de Inglaterra, y en cumplimiento de un deseo de su padre Alberto, acabado de fallecer, se consideró conveniente que el príncipe de Gales rematara su educación a la antigua usanza inglesa, por medio de un «tour». Dado que ya había viajado bastante por lo más trillado, se decidió hacerle conocer en un crucero

²² Bida: «Excursions en Terre-Sainte» (1859).

la parte del Mediterráneo que le quedaba por conocer.

El 6 de febrero, y escoltado por su «tutor», el general Bruce, tres criados y un médico, emprendió viaje el joven príncipe, «in the very stricted incognito», según imponía cierta fórmula protocolaria en su caso de inutilidad manifiesta. Lo del incógnito quedó en un decir, y atañía a que al carecer el viaje de carácter oficial, el heredero de la corona habría de pagárselo de su propio bolsillo o con cargo a su lista civil. En Viena les recibió el emperador Francisco José, y en Venecia la emperatriz Elizabeth, siempre con las maletas prestas y lo más distante posible de su sedentario marido.

El crucero propiamente dicho comenzó en el puerto austríaco de Trieste, donde esperaba su llegada el «Osborne», el yate familiar con el resto del séquito. Costeando la costa dálmata, con escala en Corfú, posesión inglesa que Gran Bretaña devolvería o regalaría a Grecia dos años después, la expedición anclaba en Alejandría el primero de marzo. Siguiéron cuatro apretados días en El Cairo, huésped del virrey de Egipto, Saíd, más una visita a Luxor navegando por el Nilo en dos vaporcitos puestos a su disposición por su anfitrión. En línea con la alergia que durante toda su vida sintió el príncipe hacia monumentos y la claustrofobia que experimentó dentro de los museos, se comprende que en cierto momento de la travesía opinara: «¡cuánto mejor echar el ancla de vez en cuando y liarnos a tiros con los cocodrilos!».

Vueltos al yate, desembarcaron en Jaffa, y si en el acceso a Jerusalén, a lomo de caballo, al recordar la etapa se prescinde del escuadrón de caballería turca que les escoltó, el tramo lo hicieron como un grupo de turistas cualquiera, un poco más de prisa quizá. Siguió la expedición por Belén, Jericó y Hebrón, donde a instancias de su «tutor» les fue permitido como especial favor visitar algo que de seguro el príncipe no tuvo el menor interés en ver. Esto es, la mezquita donde se creía que con sus respectivas esposas yacían los restos de Abraham, Isaac y Jacob.

Pasaron el Viernes Santo en Nazaret y la Pascua en Tiberíades, a orillas del mar de Galilea, llegando en caravana a Damasco, ad-

mirando al regreso los templos de Baalbeck, para reembarcar en el yate que les esperaba en Beirut. Las escalas en Tiro, Sidón y Trípoli proporcionaron al príncipe ocasión de cazar considerable cantidad de perdices, lechuzas, gacelas y hasta lagartos, todo apto, a falta de cosa mejor, para satisfacer la afición cinegética del viajero, para después de una visita a Rodas anclar en la bellísima bahía de Esmirna, rodeada por un espléndido orfeón de montañas. Aprovechando haberse, dos años antes, inaugurado el ferrocarril a Efe-so, recorrieron las ruinas de la ciudad romana que empezaban a dejarse ver, y el 20 de mayo llegaban a Constantinopla, alojándose en la embajada británica, y después a Atenas, donde permanecieron poco tiempo. Dos días nada más, a causa de la agitación política que al poco destronaría al rey Otón de Baviera. Ahíto ya de ruinas y de arqueología, se aceleró el regreso, tomando en Marsella el expreso de París, y el 14 de junio, con cuatro meses de viaje a la espalda, dio cuenta a su madre de sus experiencias, para volver a salir al otoño, con su hermana y cuñado, herederos al trono de Prusia, en otro crucero mediterráneo por Nápoles, Malta y Cartago.

El Egipto del turista

De los dos cruceros, el que contó fue el primero. En opinión de la prensa, que siguió atenta las incidencias de la excursión, las etapas más salientes del viaje del príncipe las integraron la visita a Egipto, cuya benevolente actitud respecto al visitante extranjero mejoró aún más si cupo al acceder al poder, en 1863, el popular y genial khedive Ismail, sobrino de Saíd. Desde entonces, no hubo por Oriente lugar que recibiera al turista con la cordialidad impuesta por aquel antecedente del rey Farouk, multimillonario, simpático y «bon viveur», educado en París y soberano indiscutido del país del Nilo.

El país que atraía los ojos de la prensa mundial desde que en 1859 el conde de Lesseps, íntimo amigo de Ismail y de su tío, y ex-cónsul francés en Suez, se puso a horadar el canal que ligaría su nombre al de la población donde el alma y motor de la obra prestó sus consulares servicios. Para nadie

era secreto el profundo desagrado y aprensión con que los ingleses veían progresar la excavación, así como su ánimo de entorpecerla. Con la sana intención de restarle mano de obra a Lesseps, los ingleses le dieron a Ismail un excelente consejo. Le persuadieron de las ventajas de dedicar enormes parcelas de tierras al cultivo del algodón, producto que, al quintuplicar su precio la guerra civil americana, derramó sobre las arcas de Ismail y de los grandes latifundistas fabulosas sumas de dinero.

Buena parte del maná caído sobre los amos del país, el khedive lo destinó a occidentalizarlo a fondo. Se ampliaron los ferrocarriles, se edificaron hospitales y escuelas, se alumbraron Alejandría y El Cairo con luz de gas, se construyó el centro de la capital, y por jardineros franceses, el parque tropical de Esbekieh, y un teatro y una ópera que amenizaron las noches de El Cairo.

Al veterano «Shepherd Hotel» se le incorporaron el «Oriental» y el «du Nil», regido por un matrimonio alemán, compitiendo todos en afabilidad y confort. Bastaba distanciarse unos cuantos pasos de cualquiera de ellos para encontrarse sumergido en una ruidosa, exótica y multicolor turbamulta, que al turista incitaba a experimentar un sentimiento caro al occidental norteño en países meridionales, llamado «dépaysement» o fanfarronería; la sensación de sentirse miembro de una raza distinta y, por supuesto, en todos los órdenes superior.

Ya por entonces, la visita a las pirámides de Giza era práctica rutinaria prestamente organizada en el «hall» de cualquier hotel de El Cairo. Una gira de dos horas, preferentemente muy matinales, en una recua de boricuillos conducidos por «dragomanes», o guías locales, depositaba a los turistas al pie de la Gran Pirámide. Obligado ascender a su cúspide, proeza consumada en un dos por tres. Quiere decirse con un par de ágiles y enjutos «fellahs», tirando cada uno de una mano del turista, que, en volandas, como una cabra alada y alocada, se elevaba por el espacio brincando de un descomunal escalón al superior. Realizábase el descenso de modo parecido, y a velocidad superior, preocupado el cliente en no romperse la crisma bajo el

peso de la ley de gravedad, de una gravedad ardua de mantener en circunstancias que provocaban la hilaridad de los que desde abajo contemplaban el espectáculo.

Dos relatos del numerito, separados por un solo año, reflejan con viveza y en distintas lenguas los dos tiempos bien marcados que entrañaba la conquista de la cumbre de la gran pirámide faraónica. La ascensión la relata un diplomático español, que en 1864, camino a posesionarse de su puesto consular en Jerusalén, no quiso privarse a su paso por Egipto del disfrute de una memorable vivencia:

«Ayudado por dos o tres árabes, uno que empuja y otro que te iza por los brazos, se sube a la cúspide. Esta ascensión, sumamente divertida para la gente del país, porque los malignos gozan al ver al pobre europeo sofocado y pasando como un fardo de mano en mano, no es difícil, pero sí fatigosa. Necesita de los puños de cuatro para que en vez de subirlos, asaltarlos; al fin, se llega ridículo y sirviendo de mofa al tranquilo y apuesto árabe, orgulloso de la elástica fuerza de los pulmones»²⁴.

Cierta señorita inglesa, que en 1865 visitaba Egipto con su papá, por razones que uno cree adivinar en una dama subiendo y bajando ataviada en una falda de amplio vuelo, recalca con mayor relieve las incidencias del descenso que las de la subida:

«Innecesariamente se da demasiada importancia a subir a la gran pirámide. Yo la subí en veinte minutos, tomándome descansos durante la ascensión. Bajé mucho más de prisa, cogida de las manos de un robusto 'fellah' a cada lado, y saltando de escalón en escalón; como los niños de Londres bajan los escalones de la puerta de su casa. Es sencillísimo si se mantienen los pies juntos»²⁵.

Una y no más, o «never again», se oyó jadear al Príncipe de Gales, en su segunda visita a Egipto, primera oficial, en enero de 1869, al descender de la Gran Pirámide con

²⁴ Antonio Bernal de O'Reilly: «En Egipto» (Madrid, 1876).

²⁵ Marianne North: «Recollections of a happy life» (Londres, 1893).

unos años y kilos más que en la vez primera. Al tomar tierra, mejor dicho, la tupida y maloliente alfombra de arena sazónada con la boñiga del tropel de camellos de alquiler, era costumbre, hoy consagrada, introducirse casi a gatas por las graníticas entrañas del mausoleo por una angosta y fantasmal galería, iluminada por las antorchas portadas por los dragomanes.

El servicio de excursiones aguas arriba del Nilo, ya popular en tiempos romanos, funcionaba de modo bipolar y con cierta eficacia empresarial, bien que rudimentaria. Todo el mercado emisor de El Cairo se movía controlado por un tal Michael Hamy, fácilmente abordable en el «hall» de cualquier hotel, que operaba conchabado con Mustafá Agá, el caicero de Luxor, cuyos templos hipóstilos y subterráneas tumbas casi nadie se las quería perder. Excursión cara y de varios días de navegación. Para servir a los grupos se les alquilaba un «dahabieh», o sea, un esbelto velero fluvial, con aires de góndola venida a más, provisto de cocina y camarotes de talante espartano. Un navío a bordo del que si era preciso, y no era el costo objeción, podía llegarse hasta el templo rupestre de Abu Simbel, remontando la primera catarata a fuerza de las docenas de «fellahs» que tiraban de la embarcación encorvados en la orilla, con cuerdas arrolladas en bandolera.

La curiosidad de los turistas producía en El Cairo y por el Nilo complacencia inmensa por movilizar considerable mano de obra local, tardando poco sus integrantes en descubrir la alta rentabilidad de sus visitantes. En los relatos de todos los excursionistas figuraba interpolado, sin descanso ni excepción, un vocablo árabe, íntimamente incorporado al léxico del turista por tierras islámicas; el de «backshish», o propina, dicho sea en cristiano.

Cuando por Europa campeaba el frío por sus respetos, por las riberas del bajo Nilo corrían brisas altamente propicias para atraer a los turistas, cuya arribada con tanto agrado veía llegar a su feudo el khedive Ismail.

Las Agencias de Viajes y el Oriente

Buena nota tomó desde su lejana sede de Breslau de lo acogedor del ambiente turís-

tico egipcio un agente de viajes, que tomó como modelo al inglés, pese a que en lo respectivo a clientela, el alemán iniciara su carrera en sentido contrario. Mientras Thomas Cook prosperaba bregando con trenes, ventisqueros suizos, hoteles franceses y museos italianos, al frente de sus ruidosos destacamentos de institutrices, comerciantes y «clergymen», a partir de 1864, Louis Stangel, exfuncionario de correos, se dedicaba a conducir desde Berlín selectos grupos de viajeros adinerados, ansiosos en conocer El Cairo, Jerusalén, Esmirna, Constantinopla y Atenas, puntos mantenidos en el candelero informativo por la prensa cotidiana que puntualmente celebraba los estupendos descubrimientos de los arqueólogos alemanes. Giras, por las que, una vez terminada la guerra en su país, los americanos que pululaban por la Europa central, exteriorizaban creciente interés.

Mayormente, y por obvias razones, los aspirantes a remontar la barrera del «numerus clausus» del aristocrático «Traveller's Club», de Londres, que a los candidatos a cubrir bajas, y entre otras condiciones, clasistas o hereditarias, les exigía aportar prueba fehaciente de haber efectuado algún viaje a mil millas de distancia de Londres en línea recta, como mínimo. Si bien New York, Nápoles o Atenas cumplían con creces el requisito, ¡cuánto más impresionante y «chic» consignar Jerusalén y El Cairo en el boletín de inscripción!

Sobre todo, cuando por Oriente las distancias entre la «élite» viajera y el turista ordinario se iban acortando tanto. En 1866, el agente Henry Gaze conducía su primer grupo de ingleses a Egipto, y al año siguiente, aparecían por Tierra Santa y las pirámides los pintorescos cruceristas del «Quaker City», suministrando material para las divertidas crónicas de Mark Twain. Tráfico de volumen suficiente para que las grandes paralelas del negocio turístico de la época, obedientes a leyes inexorables de competencia, convergieran sobre el meridiano de El Cairo. Animados por el éxito de las excursiones mediterráneas con tanta minuciosidad planificadas desde su oficina de Breslau, los hermanos Stangel se trasladaban en 1868 a Berlín, para constituir la poderosa agencia «Carl Stangel Rei-

sebureau», o «la Cook alemana», como la llamaron sus clientes.

A finales del invierno de 1869, llegaba a Egipto, en visita oficial, el Príncipe de Gales (mucho, muchísimo después Eduardo VII de Inglaterra), con su esposa, la princesa Alejandra de Dinamarca. De todo punto imperdonable que el genuino Cook privara a su clientela de la posibilidad de visitar un país visitado por la popular pareja real. Resuelto a recuperar el tiempo perdido, desplegando incomún diligencia en un sexagenario, se personó en Egipto Thomas Cook, para organizar la recepción de sus «tours». A los pocos meses, en la primavera de 1869, embarcaban en Nápoles, en dirección a Alejandría, las treinta y dos personas integrantes de la primera expedición de la Agencia a Oriente, para recorrer exactamente los mismos lugares poco antes recorridos por las huestes de Henry Gaze y del «Reisebureau» de Berlín.

El Canal de Suez

El otoño de aquel mismo año saltaba a primerísimo plano de la atención mundial Egipto, con motivo de la apertura del canal de Suez, acontecimiento carente de momento y «per se» de trascendencia turística, aunque no así dos de sus repercusiones. En primer lugar, Egipto quedaba mucho más accesible al europeo de resultas del incremento de los servicios marítimos por el Mediterráneo. En segundo, Alejandría y El Cairo se beneficiaron grandemente en materia alojativa gracias a la serie de hoteles construidos en tiempo récord por el khedive Ismail, para alojar debidamente a parte de los 6.000 invitados extranjeros, testigos de la boda entre las aguas mediterráneas con las del mar Rojo. Entre ellos, el «Omar Kayán», en El Cairo, encantador aún en su dorada decrepitud, que con el gesto con que una anciana coqueta y bien parecida se atavía con joyas de juventud, exhibe con orgullo, en medio de un parque, el ala entera del edificio ocupada por la emperatriz francesa y su séquito, cuando la bella granadina llegó a bordo del yate imperial «L'Aigle», para en compañía del emperador de Austria, presidir la inauguración del canal.

Multitud de príncipes, dignatarios y poten-

tados acudieron a El Cairo atraídos por la relevancia del evento. Para dejar constancia e informar a los ausentes, también periodistas de rango, como Teófilo Gautier, y otro inglés soñando con redactar la noticia del siglo dando con el paradero de un famoso explorador. La importancia que daban ya al turismo los grandes periódicos de la época se refleja en una anécdota que refiere Stanley, ya obseso con la idea de encontrar a Livingstone. Cuenta que en 1869, su patrón, Gordon Bennett, dueño del *New York Herald*, le llamó a su habitación del «Grand Hotel» de París para decirle:

«Quiero que asista Vd. a la apertura del Canal de Suez y siga luego por el Nilo. Envíe descripciones detalladas de cualquier cosa que pueda interesar a los turistas americanos. Váyase después a Jerusalén, a Esmirna, a el Caspio, a Persia y a la India. Después, puede usted, si lo desea, ponerse a buscar a Livingstone.»

Una orden de servicio que demoró por espacio de dos años el histórico encuentro entre los dos exploradores.

Entre los asistentes, ¡y cómo no! también se encontraba el semiubicuo Thomas Cook, digno representante, totalmente extraoficial, de Inglaterra, la gran ausente de una efemérides de acusado signo francés. Un hombre movilizador ya de considerable número de turistas... pero ingleses. Importante distingo que aún le rebaja el relieve que como agente dinámico del turismo a escala universal le asigna la Historia de la actividad con generosidad patente. En Egipto se acerca a una fase de la carrera de la Compañía, cuya historia oficial, publicada en el cincuentenario de la famosa excursión de 1841, al ocuparse de las actividades del fundador en Egipto las califica con acierto y precisión: «Su negocio cesó de ser uno dedicado en exclusiva a atender las demandas de sus compatriotas y devino internacional»²⁵.

Thomas Cook hubo de hacer antesala, y acumular méritos suficientes para tomar posesión de la honrosísima plaza protagonista que le tenían reservada los análisis del tu-

²⁵ W. Fraser Rae: «The Business of Travel» (Thomas Cook and Son., Londres, 1881).

rismo. Al año siguiente de abrirse el canal de Suez, y de que por las Pirámides y Tierra Santa aparecieran «los cruzados de Mr. Cook», como la prensa humorística inglesa los bautizó, estallaba por las riberas del Rhin la gran guerra post-napoleónica del siglo.

Podría computarse como signo de los tiempos que la desencadenara el famoso telegrama de Ems, expedido el 13 de julio de 1870 a su canciller de hierro, por el rey Guillermo de Prusia, desde el aristocrático balneario renano, donde el monarca, como todos los años, hacía su cura. Otro, justificadamente ignorado por los historiadores, que la ruptura de hostilidades sorprendiera a Cook hijo, acompañando al primer «tour» que asistió al festival de Oberammergau.

El sangriento enfrentamiento armado entre las ambiciones territoriales de Napoleón III y las de Bismarck repetía en el turismo la vieja historia de sus mayores descalabros, pero esta vez con una sensible variante. Aparte del susto entre turistas en acción, su brevedad redujo a mínima expresión los estragos que toda gran conflagración produce en el turismo. Este síntoma positivo lo intuyó a su modo la tranquilidad de cierta turista inglesa de distinción, a la que sorprendió el contratiempo de visita por Suiza:

«El comienzo de esta estúpida guerrita entre Francia y Prusia —participaba a una amiga suya como si se tratara de una racha de mal tiempo pasajera— está inundando a Suiza de ejércitos de viajeros en busca de refugio. Todas las ciudades importantes rebosan de gente huida de Alemania. A nosotras no nos afecta, porque ya hemos hecho Francia y no proyectábamos hacer Alemania»²⁷.

Por lo menos, aquella guerra tuvo una virtud. Restableció el equilibrio en la balanza de los poderes rivales y alumbró de propina el hecho, sobremanera insólito en términos europeos, de permitir a Europa el disfrute de cuarenta y tres años de ininterrumpida paz. Acontecimiento de los que muy a posteriori se sabe lo son, cuando otra guerra hace recordar la bondad de los tiempos en que no las hubo.

La era de progreso inaugurada en el mundo occidental por la franco-prusiana posibilitó la emergencia del turismo moderno en toda la extensión del término, sólidamente cimentado en la paz y una infraestructura turística privativa, agente de su rápido proceso de expansión.

²⁷ Louise May Alcott: «Her life, letters and journals» (Londres, 1889).

R E S U M E

LUIS LAVAU: *L'Aube du tourisme moderne*, t. II.

Ce travail complète celui qui avait été publié sous le même titre dans le numéro précédent de cette revue, où l'on glosait, vu de différentes perspectives historiques, le développement du tourisme dans des pays européens clés pendant les années qui s'écoulèrent de 1850 à 1870, à la suite de l'expansion des chemins de fer. Dans cette dernière partie, on examine le rôle révélateur que jouèrent les plages et les stations balnéaires au moment culminant de l'ère de la vapeur, ainsi que les investissements touristiques nécessaires pour orienter et installer les voyageurs de plus en plus nombreux qui visitaient les lieux touristiques du continent européen. De même, l'auteur attire l'attention sur l'apparition des premières agences de voyage, ayant à leur tête la Thomas Cook, et sur la formation des grands traits et de la dynamique de la dilatation du domaine territorial du tourisme, avec l'entrée du continent américain dans le cadre géographique qui était resté inaltérable pendant des siècles et l'extension du tourisme européen vers l'Orient. Une période d'intense activité qui établit l'infrastructure du tourisme moderne et qui prit fin avec la guerre franco-prussienne de 1870.

S U M M A R Y

LUIS LAVAU: *The beginnings of modern tourism*, II.

This work concludes that published under the same title in the immediately preceding number of this magazine, in which the development of tourism was covered from historical perspectives in certain key European countries during the years from 1850 to 1870, as the primary consequence of the railway. In this final part is examined the role which was played at the culminating point of the age of steam by the beaches and spas, as well as the tourist investments needed to channel and accommodate the travelling masses which in creasing numbers visited the repertoire of tourist spots on the European continent. It also covers the appearance of the first travel agencies, headed by that of Thomas Cook, and which laid out the facets and dynamic of the territorial spread of tourism, by inserting into a geographic framework, unchangeable for centuries, that coming from the American continent and the spread of European tourism to the Orient. A period of intense activity, which laid down the infrastructure of modern tourism, which is closed by the Franco-Prussian War of 1870.

ZUSAMMENFASSUNG

LUIS LAVAU: *Die Anfänge des modernen Fremdenverkehrs*, II.

Die vorliegende Arbeit bildet den Schluss der in der vorhergehenden Nummer dieser Zeitschrift unter dem gleichen Titel erschienenen Abhandlung, in der aus geschichtlicher Perspektive die Entwicklung des Fremdenverkehrs in bestimmten europäischen Ländern während der Jahre 1850 bis 1870 als bedeutendste Folge der Erweiterung der Eisenbahnen dargestellt wurde. In diesem abschliessenden Teil wird die umwälzende Rolle untersucht, die gewisse Strandgebiete und Badeorte auf dem Höhepunkt der Epoche der Dampflokomotive gespielt haben, sowie auch die touristischen Investitionen, die notwendig waren, um die stetig anwachsende Masse der Reisenden, die die Fremdenverkehrsorte des europäischen Kontinents besuchten, aufzunehmen und unterzubringen. Ferner wird auf die Gründung der ersten Reiseagenturen hingewiesen, an erster Stelle Thomas Cook, und anschliessend werden die Grundzüge und die Dynamik der räumhaften Ausweitung des Fremdenverkehrs durch die Eingliederung des amerikanischen Kontinents in einen seit Jahrhunderten unveränderten geographischen Rahmen und die Ausbreitung des europäischen Fremdenverkehrs nach dem Orient hin dargestellt. Eine Periode bedeutender Aktivität, die die Infrastruktur des modernen Fremdenverkehrs schuf, und die im Jahre 1870 durch den Krieg zwischen Frankreich und Preussen beendet wurde.