

Maria Kall

**Cataluña y los catalanes en la literatura de
viajes del siglo XVIII**

Tesis de Máster

Director: Prof. Jüri Talvet

Universidad de Tartu

2006

Índice

1. Introducción	4
2. Literatura de viajes	7
2.1 Una búsqueda de alteridad	7
2.2 La descripción del viaje como representación	11
3. Viajes y la literatura de viajes en el siglo XVIII	15
3.1 Sobre la Ilustración en Europa.....	15
3.2 Viajes en el siglo XVIII	18
3.3 Viaje como elemento formativo	20
3.4 Literatura de viajes en el siglo XVIII	22
3.5 Historia natural y su influencia en los viajes del siglo XVIII	27
4. Sobre las fronteras mentales	32
4.1 Centro – periferia	32
4.2 Propio – extraño	33
4.3 Nuevo – antiguo	36
5. España vista por los los viajeros del siglo XVIII	37
5.1 Cómo se viajaba por España del siglo XVIII	37
5.2 España y los viajeros extranjeros	42
5.3 España en la geografía mental del siglo XVIII	45
6. Cataluña, entre el centro y la periferia	52
6.1 Cataluña en el siglo XVIII.....	52
6.2 Cataluña en la geografía mental de los viajeros del siglo XVIII ...	55
7. Viajes por la Cataluña del siglo XVIII	61

7.1 Las carreteras	61
7.2 Las posadas	63
7.3 La comida	65
7.4 Los miedos de los viajeros	68
8. La naturaleza	70
8.1 La visión científica	73
8.2 La visión estética	76
9. Los catalanes	80
9.1 El pueblo y la intelectualidad	82
9.2 Costumbres populares	85
9.3 Catalanes y castellanos	87
10. Barcelona	89
11. Conclusión	95
12. Resúmees	99
13. Bibliografía	102

1 Introducción

En los últimos años la literatura de viajes viene ocupando la atención de numerosos estudiosos en varias disciplinas –sobre todo en la historia y la literatura– y en los campos interdisciplinarios de los estudios culturales, coloniales y postcoloniales.

Mientras que antiguamente los libros de viaje abrieron al lector una vista al mundo extranjero, siendo guías para mundos desconocidos, para los lectores de nuestros días estos libros no son, en sentido estricto, viajes de descubrimiento ya que el mundo es conocido; nos inspiran, sin embargo, por otras razones.

Lo que nos interesa en los antiguos libros de viajes desde el punto de vista de hoy, no es tanto su contenido, es decir lo que los viajeros vieron y experimentaron durante el viaje, cuanto su manera de ver las cosas, el cómo el viajero de otros tiempos veía y percibía los países que visitaba. La énfasis procede de la descripción de los objetos a la descripción en sí. ¿Qué significaban a los viajeros lo propio y lo extraño, el centro y la periferia, lo nuevo y lo antiguo? Los antiguos libros de viajes también nos informan de cómo los viajeros de los tiempos pasados veían y percibían el viaje.

La literatura de viajes no constituye dentro del marco de los estudios literarios un objeto de investigación tradicional. Sin embargo, como han señalado varios autores, no se deben evitar en la teoría literaria planteamientos cuyo significado va más allá de las fronteras de la ficción. O, según explica Yrjö Varpio, el significado de las fronteras

mentalmente construídas, al igual que el de las oposiciones como centro-periferia, norte-sur, propio-otro representan niveles de razonamiento que son comunes a todos los textos, los cuales, por tanto, pueden investigarse juntos.

En todo caso, es necesario y útil intentar descomponer las fronteras y oposiciones mentales que, por otro lado, quedan fácilmente imperceptibles, aunque sigan existiendo en nuestro conocimiento.

Varios autores han demostrado que en el proceso de configuración de las fronteras imaginarias de Europa la experiencia de viaje ha ejercido un papel esencial. A través del viaje se construía la identidad. En el contexto del siglo XVIII el viaje llega a considerarse un vehículo importante para darnos una "idea del mundo", una idea del lugar que se ocupa y una forma de difundir "las luces" de los "centros civilizados" hacia los "últimos rincones". Probablemente, en ningún otro momento de la historia los viajes han tenido un papel tan decisivo en el debate cultural y científico dentro del pensamiento europeo.

En el siglo XVIII, junto a la curiosidad que suscitan en el viajero europeo las colonias exóticas, se empieza a sentir un mayor interés por las "periferias" de la propia Europa. España, apartada de las rutas del Grand Tour, queda, sin embargo, al margen de los principales circuitos turísticos del siglo XVIII. Desde el punto de vista de la Europa avanzada, España, un país que poco a poco ha quedado aislado del resto de Europa, constituye una región periférica y atrasada, representando una frontera cultural que marca por el Sur el límite de la civilización europea. La lejanía no siempre es una cuestión de distancias geográficas, sino de desconocimiento.

Dentro de los viajes por España, una de las regiones más visitadas es Cataluña. A través de Cataluña, situada entre los Pirineos y el mar Mediterráneo corre uno de los caminos principales que une España con el resto de Europa, resultando Cataluña, para

los viajeros que llegan desde Francia, la entrada en España y a menudo también la salida del país.

En este trabajo mi intención ha sido centrarme en lo que representa Cataluña para los viajeros de Europa del siglo XVIII. Me ha interesado sobre todo el lugar que ocupa Cataluña en la geografía mental de la civilización europea y cómo se forma la imagen de esta región a través de las oposiciones como propio–extraño, centro–periferia, cultura-naturaleza, yo–otro etc. Intento analizar cómo se veía esta región de España con respecto al resto de Europa y, puesto que los viajes a Cataluña se realizaron casi exclusivamente dentro de un viaje más largo por otras regiones de España, cómo aparece Cataluña en comparación con otras zonas del país. Por eso considero imprescindible dar también una imagen general de cómo aparece España en estos relatos.

El presente trabajo no puede ser un estudio exhaustivo sobre la materia ni pretende serlo. Es sólo un intento de trazar un cuadro, por fragmentario que sea, sobre Cataluña del siglo XVIII a través de una mirada colectiva de los viajeros europeos.

Por último, quiero expresar mi agradecimiento a Jüri Talvet por su inestimable ayuda en la realización de este trabajo.

2 Literatura de viajes

2.1 Una búsqueda de alteridad

La literatura de viajes es un género difícil de definir *a priori* y de incluir definitivamente en alguno de los apartados a los que nos tiene acostumbrados la perspectiva literaria. Es un género móvil, que no se da de una vez para siempre, sino que fluctúa, que se relaciona con otros, pero que visto desde fuera, se resiste a una clasificación férrea y definitiva. El tema está bien definido (es un viaje a un ámbito exterior), pero el modo en que tal recorrido se acomoda a la escritura es diverso: hay libros de viaje más próximos a la crónica histórica, al informe científico, diplomático o político, otros que se asemejan a tratados filosóficos o ensayísticos y otros más que tienden a la divulgación periodística cuando no a convertirse en simples guías de turismo, etc. (Paradela Alonso, 2000).

Literatura y viajes siempre han estado íntimamente conectados. Cuentos de los viajeros son tan viejos como la ficción misma. La temprana novela europea está llena de protagonistas viajeros como Lazarillo de Tormes, Don Quijote o Robinson Crusoe. Muchos de los autores eran expertos en aprovechar los límites borrosos entre la literatura de viajes y la ficción que copiaba las formas de la primera. Literatura de viajes y la novela (sobre todo si es contado en primera persona) comparten un foco concentrado sobre el yo, un interés por detalles empíricos y un movimiento en el

espacio y el tiempo (Hulme, 2002, p. 6). La relación entre los géneros es estrecha y a menudo desconcertante. Normalmente la literatura de viajes es considerada como no ficción, los narradores de viajes afirman y sus lectores creen que el viaje realmente tuvo lugar (Korte, 2000). Sin embargo, los viajeros se sirven abundantemente de los recursos de la ficción y durante siglos han sido acusados de mentirosos (Adams, 1983, pp. 81-102). Se juega con los límites entre lo observado personalmente (testimonio presencial), información de fuentes secundarias y pura invención, y a menudo al lector le resulta imposible saber si lo que lee es verdad o ficción. La ficcionalización empieza donde el conocimiento termina. La dificultad o imposibilidad de conocer excita curiosidad y quien curiosear inventa. O, como lo expresa W. Sherman "si para los viajeros los libros de viajes sirven de excusa para escribir, para los escritores sirven de excusa para viajar." (Sherman, 2002, p. 31).

Desde los escritos medievales que manifestaban un interés puramente geográfico y matemático y que proporcionaban una información muy precisa, tendente a agotar el detalle de los países extranjeros, se pasa a otro tipo de escrito que, sin desdeñar esta serie de informaciones prácticas, va concediendo cada vez más importancia al conocimiento y valoración de las sociedades con las que el viajero entra en contacto. El yo del escritor actúa con mayor intensidad sobre lo visitado. Se pasa de una mera descripción a una visión como un mecanismo complejo que hace intervenir al propio autor, a su ideología y a sus condicionamientos culturales y nacionales en el texto.

Patricia Almarcegui ha señalado cómo la transformación de la mirada del viajero influyó de manera determinante en la práctica del viaje. San Agustín había señalado que los motores del futuro viajero medieval, la *curiositas* y la *concupiscentia oculorum* (deseo de los ojos), eran vicios ligados al orgullo del hombre. Santo Tomás de Aquino legitimó las bases del espíritu experimental moderno y separó la curiosidad

mala, relacionada con inestabilidad, de la buena, relacionada con la estabilidad y la *studiositas*. La *curiositas* devino *studiositas* y el mundo quedó libre de ser estudiado por el viajero. Dos siglos más tarde, Francis Bacon asentó definitivamente las bases del empirismo y lo dignificó al defender que los sentidos constituían el vínculo natural entre mente humana y la naturaleza. Frente al viajero de la Alta Edad Media, que buscaba los lugares relacionados con Dios, el viajero moderno descubrió que el mundo estaba reservado al hombre y se le abrió como un gran campo de investigación. Una vez legitimada la experiencia individual, se organizó un tipo de viaje crítico y empírico en el que el viajero se interrogaba por las causas de los fenómenos que percibía. De la liberación de los sentidos se pasó a la experimentación, y de ésta, a la actitud crítica con que se contemplaba el espacio recorrido. El viajero proyectaba sus conocimientos en el país visitado y comprobaba con la mirada que lo que había leído coincidía con lo que percibía en su visita. Sólo la comprobación *in situ* confirmaba los conocimientos adquiridos antes de la partida. La mirada engendraba conocimiento. La observación creaba presente; el acto de testimoniar reproducía la simultaneidad del hecho de ver un objeto (Almarcegui, 2004 pp. 105-117).

Algunos de los autores que han tratado la literatura de viajes son de la opinión de que la importancia de este género disminuyó en el siglo XX y de que en realidad, el género está muerto (Cristóvão, 1999; Lévy-Strauss, 2001). Para Claude Lévy-Strauss "los viajes como arcas mágicas llenas de promesas de ensueños nunca más nos revelarán sus tesoros intactos. La civilización exuberante y vehemente acaba para siempre con la quietud de los mares. El dudoso olor de andar destruye el perfume de las trópicas y la frescura de los seres vivos, mata nuestra esperanza y nos condena a coleccionar memorias medio podridas" (Lévy-Strauss, 2001, p. 39). Cuando el mundo está completamente investigado y conocido, el hombre pierde su sueño, mantenido

desde siempre, de un extraño lejano y completamente desconocido. Ya no hay lugares no transitados, ni posibles encuentros con el otro. Desde la época ilustrada el otro ha servido para definir la identidad del viajero. Ahora se celebra su desaparición; tampoco en el viaje se puede aprehender al otro. El mundo ya no le resulta al viajero una experiencia virgen sino que le da una impresión de lo usado y de lo manchado. A los viajeros de hoy les guía la preocupación por la pérdida de lo original en el mundo. Pero ya en el siglo XVIII muchos viajeros que, siguiendo las ideas de Rousseau y Romanticismo, buscaban diferentes formas de lo "primitivo", se quejaban de haber llegado demasiado tarde y que el cambio y declive les habían adelantado (Johnson, 2002, p. 6).

Los libros de viaje, sin embargo, le pueden devolver al lector la sensación de alteridad: "Comprendo, pues, la pasión, la locura, el engaño de los libros de viaje. Nos devuelven la ilusión de lo que ya no existe, pero que debería existir para que pudiéramos escapar de la evidencia tremenda de que veinte mil años de historia han quedado atrás. (Lévi-Strauss, 2001, p. 39). Así, de alguna manera, la misión del viajero, a la hora de traducir lo extranjero al discurso, siempre ha sido captar la alteridad para devolvérsela a sus lectores. Aunque el viajero, por un lado, se ve obligado a proporcionar la verdad sobre lo que observa durante su viaje, por otro lado impone en lo extranjero una demanda de alteridad, una demanda de proclamarse diferente respecto a lo rutinario y familiar. El otro debe aparecer lo suficientemente diferente para que el viajero pueda experimentar la sensación de estar lejos de lo ordinario. Y al no encontrar una alteridad lo suficientemente evidente, siempre puede inventarla o, por lo menos, evocarlos por medio de diferentes estrategias retóricas (Chard, 1999, p. 2). Giuseppe Baretti, viajero inglés de origen italiano, en su relato sobre Italia (1768), lo explica de la siguiente manera: "Al hombre le gusta lo

maravilloso en las maneras y en las costumbres, lo mismo que en eventos y el escritor de viajes que busca éxito en su país de origen, suele ser lo suficientemente respetuoso y traer del extranjero abundantes materiales para complacer, a la vez, la malignidad y el amor de la novedad que debe predominar en tantos de sus lectores" (Baretti, 1999, p. 1).

2.2 La descripción del viaje como representación

El viaje es un término inclusivo que abarca un amplio rango de prácticas, más o menos voluntarias, de dejar la "casa" para ir a "otro lugar". Este desplazamiento tiene el propósito de una ganancia –material, espiritual o científica– e involucra la obtención de un conocimiento o la vivencia de una experiencia (excitante, edificante, placentera, expansiva, de extrañamiento) (Clifford, 1997, p. 66). La extensión del viaje como actividad física puede caracterizarse por experiencias físicas del viajero y por el tiempo dedicado al viaje. Como tal, la descripción del viaje pertenece a la categoría de representaciones y es controlada por los mismos principios que cualquier otro tipo de representación (Varpio, 1997, p. 9). La descripción del viaje no es imitación del viaje, es un viaje nuevo. Representación nunca es la cosa misma que se pretende presentar, sino que sólo es una imagen. En toda representación, por tanto, tiene lugar inevitablemente una cierta distorsión.

Toda representación plantea problemas con la verdad y con la realidad, precisamente porque toda representación es una recreación. Representaciones son la totalidad de los significados semióticos por los cuales cosas y categorías, individuos y grupos sociales junto con sus atributos y valores se identifican, se tematizan y se hacen

comprensibles. En este sentido representar una clase de cosas o personas es algo más que simplemente mencionarlas. Es una serie de procesos por los cuales colectividades, incluidos identidades y atributos humanos son simbólicamente confirmados o desafiados (Coupland, 1999, p. 2).

En los estudios sobre la antigua literatura de viajes ocupan un lugar destacado perspectivas críticas de ideología. En la representación lingüística de los paisajes, personas y acontecimientos, las elecciones discursivas no sólo describen la realidad, sino que además construyen de ellos una versión ideológicamente preferida. Lengua como fenómeno social es al mismo tiempo reflejo y medio de la (re)producción de la ideología de la sociedad, o de valores normativas, creencias e ideas compartidos por un grupo de personas con respecto a diferentes aspectos de la vida social (Blommaert y Verschueren, 1998, p.25). De modo que la construcción de cualquier mensaje concebido para representar alguna realidad, forzosamente implica decisiones sobre qué aspectos de esta realidad incluir y, luego, como ordenarlos. Cada una de las elecciones hechas durante la construcción de un texto lleva su parte de los valores que contiene, de manera que la realidad representada es simultáneamente socialmente construida. El viajero, por superficial o esporádico que sea su contacto con el país que visita, inevitablemente construye de él una representación, basada en su propia ideología dominante (que incluye sus suposiciones, creencias y actitudes) y conocimientos adquiridos de las relaciones de viajeros anteriores.

En los últimos veinte años la crítica ha estudiado las formas complejas que asume la construcción del conocimiento sobre el otro y la propia identidad a partir del contacto con el otro (Gómez, 2005). Como revisa Mary Louise Pratt, en muchos casos la literatura de viajes ha servido a los intereses coloniales e imperialistas. Por un lado, porque recolectaban información importante para los centros europeos, por otro lado,

porque a menudo servían para reforzar imaginarios sociales condenatorios con respecto a los "extranjeros" (Pratt, 1993). Al mismo tiempo, la literatura de viajes jugaba un papel importante en la construcción de la imagen negativa de los países de "Oriente" como opuestos a la tradición occidental, construida como "civilizado" y "superior" (Said, 2003).

Los relatos de viajeros describen siempre un camino de retorno al origen que se asume como un espacio de referencia física, emocional y nostálgica. Como parte del género autobiográfico, el relato de viajes es altamente autoreflexivo. Su casa epistemológica dictamina las pautas cognitivas, históricas, económicas y políticas según las cuales el viajero se apropiará para él y su comunidad de la otredad que visita (Gómez, 2005, p.1). El estudio de Edward Said (Said, 2003), sobre las prácticas disciplinarias de Occidente en la construcción y domesticación de Oriente como su otro total, ha demostrado que todo relato de viaje es etnocéntrico en mayor o menor grado. Edward Said afirma que los relatos de viaje integran una formación discursiva un lugar institucional desde donde estos discursos pueden ser dichos y legitimados. En este sentido, según señala Mary Louise Pratt, los mismos enuncian y fortifican una ideología.

Los modelos de la literatura colonial a través de los cuales se identificaba la grandeza de los grandes e insignificancia de los pequeños se aplican también a los escritos de los viajeros europeos sobre las "periferias" de Europa. Muchos esquemas mentales y estrategias de escritura que se relacionan con el expansionismo imperial son igualmente válidos en las descripciones de viajes dentro del continente europeo o también dentro de las fronteras de un país. Así los razonamientos que legitiman el poder de la burguesía y desprecian las maneras de vida de los campesinos,

contemplados con frecuencia por los viajeros y filósofos como salvajes o bárbaros, están guiados por la misma ideología en Europa, en África o Argentina.

El siglo XVIII ha sido considerado como período en el que la Europa del Norte se impone como el centro de la civilización, reclamando suyo el legado Mediterráneo. Así no es de extrañar que los relatos de los ingleses y alemanes sobre España o Italia se parezcan en varios aspectos a sus crónicas sobre América Latina o África. Las reglas de representar al otro no dependen siempre de la distancia geográfica del otro. El otro africano y el otro europeo pueden describirse de manera sorprendentemente parecida. La imagen del otro suele ser bastante monolítica.

La literatura de viajes también está estrechamente relacionada con descubrimiento. Se presenta como un mapa como representación imaginaria de un objeto "real", abarcable y medible. En los relatos de viajes no sólo se tematiza, sino que se textualiza un territorio, este no es simplemente algo dado sino construido, es una categoría puramente intelectual con espacios que se transforman en límites o como un espacio geocultural, que posee una dinámica propia, al poner en funcionamiento relaciones interculturales. Ahí la marca de la literatura de viajes: escribir es civilizar como un acto simbólico–ideológico de apropiación del territorio (Nallim, 2005).

3. Viajes y literatura de viajes en el siglo de las Luces

3.1 Sobre la ilustración en Europa

Para explicar los viajes del siglo XVIII, hay que tener en cuenta el amplio movimiento cultural, científico e ideológico que se desarrolló a lo largo del siglo en Europa. Este amplio movimiento fue conocido según los diferentes países con nombres variados, tales como la Ilustración, the Enlightenment, le Siècle des Lumières, il Illuminismo o die Aufklärung.

Los valores y conceptos que habían presidido la sociedad del Barroco habían entrado en crisis. El cambio partió de Inglaterra y de un conjunto importante de intelectuales que juzgaron los viejos valores de la sociedad y del saber tradicionales. El crecimiento socio-económico de la burguesía fue, socialmente, el punto de partida de una serie continuada de cambios, que se extendieron e influyeron en todos los órdenes de la vida y que conocemos con el nombre de La Ilustración.

La Ilustración tiene sus raíces doctrinales en el humanismo renacentista y su ideal deriva de la filosofía racionalista y empírica de pensadores como del siglo XVII tales como Descartes, Newton, Spinoza y Hobbes, entre otros. Impulsado por la clase social de la burguesía y apoyándose en los avances conseguidos por las ciencias de la naturaleza, la investigación y la técnica, este movimiento persistió hasta que fue

desplazado por las revoluciones liberales del siglo XIX que a su vez constituyeron la base de la sociedad actual.

Desde Inglaterra las ideas ilustradas se extendieron a otros países europeos, especialmente a Francia, donde tres hombres sintetizaron el movimiento ideológico francés del siglo XVIII: Voltaire, Rousseau y Montesquieu; a Alemania, con personajes ilustrados como Lessing, Wolff y Kant, y a Italia, donde tuvo numerosas variedades por la propia característica de un estado plurinacional.

A partir del año 1751 empezó a publicarse la Enciclopedia dirigida por Diderot y D'Alambert y colaborada por numerosos autores. Esta obra fue concebida como un compendio de los conocimientos humanos de su tiempo. Junto con la obra de Voltaire, Rousseau y Montesquieu, el espíritu didáctico del enciclopedismo fue un importante medio de transmisión del pensamiento ilustrado francés, consiguiendo una importante difusión e influencia en toda Europa.

La Ilustración es una manera de proceder basada en la crítica y en la autonomía de la razón frente a todo tipo de dogmatismo. Los pensadores con ideas liberales de esta época abandonaron las teóricas disputas filosóficas, analizando los aspectos prácticos de la reforma de la economía y difundiendo las ciencias útiles en todos los ámbitos de la sociedad.

La emergente clase burguesa retomó esta visión del mundo de la Ilustración. Para los ilustrados una formación racional, el desarrollo de las ciencias y una educación humanista debería conducir al progreso de la sociedad, al desarrollo del cosmopolitismo así como a la concordia entre los hombres y la felicidad de las personas. Se trata de una felicidad terrena, un contentarse con lo posible, con lo deseable, en la que el hombre se convirtió en el creador de su propia felicidad. Eso explicaba también el optimismo de la época, en contraste con el espíritu del siglo XVII

que apoyaba su experiencia en hechos misteriosos y providenciales. En ese contexto, de apertura de los espíritus a otras realidades, de desarrollo de las ciencias, de la misión de conocimiento del hombre en sí mismo y sobre el universo, las Luces pasaron a ser el sostén de una filosofía.

Desde el punto de vista de la interpretación del pensamiento quizá lo más importante fue la confianza en la capacidad de la razón humana como instrumento para descubrir la verdad y las leyes de la naturaleza y resolver los problemas que se presentan al hombre. La exposición de la teoría de la gravitación universal de Isaac Newton causó un gran impacto intelectual. Se pensó que si la humanidad era capaz de resolver las leyes del Universo, las propias leyes de Dios, se podía descubrir también las leyes que subyacen al conjunto de la naturaleza y la sociedad. Aunque se consideraba la Iglesia -especialmente la Iglesia católica- como la principal fuerza que había esclavizado la inteligencia humana en el pasado, la mayoría de los pensadores de la Ilustración no renunció del todo a la religión. Optaron más por una forma de deísmo, aceptando la existencia de Dios y de la otra vida, pero rechazando las complejidades de la teología cristiana.

De acuerdo con la filosofía de Locke, los autores del siglo XVIII creían que el conocimiento no es innato, sino que procede sólo de la experiencia y la observación guiadas por la razón. Se otorgó un gran valor al descubrimiento de la verdad a través de la observación de la naturaleza, más que mediante el estudio de las fuentes autorizadas.

Un soporte importante de este proceso fue el estado de avance logrado en la geografía y en la humanidad a través de los progresos del desarrollo científico. La investigación enciclopédica -tanto de la historia natural como de la historia política- abrieron el horizonte para los conocimientos a partir de bases más sólidas: la

elaboración de mapas, clasificación de recursos materiales y humanos, mediciones de la superficie terrestre, estudios climáticos, etc. Mucho tuvo que ver en dicho proceso especialmente la historia natural moderna. Son los presupuestos teóricos linneanos los que a través de su "Sistema de la Naturaleza" se convirtieron en el referente obligado de los viajeros para la carta material del mundo. A través de una nomenclatura universal basada en el latín, se facilitó la receptividad del sistema natural que resumió a la vez las aspiraciones nacionales y transnacionales de la ciencia europea.

3.2 Viajes en el siglo XVIII

En este contexto el viaje llegó a considerarse un vehículo importante para darnos una "idea del mundo", una idea del lugar que se ocupa y una forma de difundir "las luces" de los "centros civilizados" hacia los "últimos rincones". Varios autores están de acuerdo en que, probablemente, en ningún otro momento de la historia los viajes han tenido un papel tan decisivo en el debate cultural y científico dentro del pensamiento europeo (Buzard, 2002; Capel, 1985; Pratt, 1993 et al.). El viaje llegó a considerarse una condición para la civilización. Tanta importancia se concede a los viajes en el siglo XVIII que se admite que los filósofos apoyan sus sistemas en las relaciones de los viajeros (Gómez de la Serna, 1974, p.11).

Con las nuevas ideas de la Ilustración cambió también el viajero y su concepción del viaje. Con la conquista y la exploración científica del Nuevo Mundo, el hombre ilustrado adquirió una nueva seguridad ontológica, otorgada por la razón. Antes este papel le había correspondido a la religión. Justin Stagl analiza las diferentes concepciones del viaje del viajero barroco y del viajero ilustrado. Stagl observa que, durante el siglo XVII, el viaje había sido considerado de acuerdo con su versión

alegórica de peregrinación hacia la vida eterna. La seguridad ontológica del hombre barroco estaba garantizada en la concepción de un universo cerrado con la promesa de una vida eterna. Durante la Ilustración, por el contrario, el universo se describía como un panorama abierto en el que el individuo, gracias a las nuevas herramientas científicas, es capaz de objetivar el mundo que lo rodea, estudiarlo y explicarlo. (Stagl, 1995, p. 155-165).

Los viajes siempre han sido influidos por el pensamiento religioso. En el pensamiento religioso el viaje constituía un importante metáfora. El hombre era viajero, su vida un viaje, a través de obstáculos y pruebas, hacia el Paraíso. Había otro aspecto en la ideología de viajes que pertenecía en el pensamiento religioso: el hombre se veía obligado a tomar posesión del mundo y, siguiendo el ejemplo de los apóstoles, extender el evangelio por el mundo y convertir todas las naciones en discípulos de Jesucristo. Por esta idea está marcada por ejemplo la clásica colección de relaciones de viajes de Samuel Purchas *Purchas. His Pilgrimes* (1625) y la mayoría de los escritos de los siglos siguientes llevan, de manera más o menos implícita, esta idea. (Kalb, G, 1981, p. 4)

La literatura de viajes colonialista representaba, en cierto sentido, la versión laica de la ideología misionera y los planteamientos de cuestiones de los estudios postcoloniales han resultado fructíferos en los estudios de este tipo de escritos. La política cultural de colonizadores aparentemente aportaba lo bueno, pero, al mismo tiempo, situaba Europa y oeste en el centro del mundo, convirtiendo África, Oriente y este en cierto tipo de fondo o foro.

Desde esta perspectiva, los viajes científicos del siglo XVIII, al no perseguir como objetivo la conquista y la colonización, sino brindar al mundo un modelo universal y enciclopédico representan otra versión laica de la ideología religiosa. En

este sentido, el propósito de dichas exploraciones fue difundir la filosofía, el conocimiento de la razón, iluminar los espíritus y promover la civilización desde la ciencia.

3.3 Viaje como elemento formativo

Los cambios económicos y culturales que tienen lugar en el siglo XVIII ejercen una gran influencia en los viajes y en el discurso que se establece entorno a los viajes. Cambian los motivos de viajar y cambia también el perfil del viajero. Salen para el viaje nuevas gentes: los nuevos ricos, comerciantes, artesanos, funcionarios etc., todos ellos con el propósito de imitar los viajes de los nobles. Es en el siglo XVIII que aparecen los primeros turistas, los que viajan por placer; el viaje en general llega a ser un fenómeno más democrático que antes (Varpio, 1997, p. 34). A mediados del siglo la costumbre de viajar se había difundido ampliamente, hasta el punto de que "casi no se estima al hombre que no ha abandonado nunca su hogar" (Capel, 1985).

La idea del viaje como elemento formativo se va convirtiendo en habitual entre la clase alta a partir del siglo XVII para convertirse en general en el siglo XVIII. El adjetivo "viajado" muchas veces llegó a ser sinónimo de "educado" (Schumacher, 1993). Ejemplos de ello abundan en los escritos de los propios viajeros, donde a las personas que han salido de su propio país, se suele atribuir varias características positivas. El viajero francés Aubry de la Motraye, cuando describe su encuentro con el general Stanlope cerca de Zaragoza, lo caracteriza como una persona afable – "cualidad corriente en la nobleza británica, sobre todo en la que ha viajado" (Motraye, 1962, p.40).

Un ejemplo que materializa esta inquietud de viajar es el "Grand Tour of the continent", aprendido por unos 40.000 ingleses hasta 1785 (Simmons, 1994). La educación de las clases incluía el conocimiento de las culturas antiguas y de las artes. Por ello era conveniente viajar a sus lugares de origen, que eran Italia y Grecia. (Schumacher, 1993). La tradición clásica, que cobró gran fuerza en las Islas Británicas desde finales del XVII, inaugurando el período denominado "Augustan Age", orientaba a la mayoría de los viajeros que cruzaban el canal en los inicios de aquel siglo hacia la meta obligada de Italia. En la segunda mitad del siglo, sobre todo tras la guerra de los Siete años, aumentó el número de británicos que cruzaban el canal y se diversificaron sus rutas, aunque permanecieron mayoritariamente fieles a los trayectos incluidos en lo que se dio en denominar el Grand Tour. Francia, Suiza, Alemania, los Países Bajos y, por supuesto Italia eran los países más visitados. No sólo los jóvenes de las capas altas de la sociedad británica recorrían Europa, buscando perfeccionar su formación o cumpliendo con un trámite obligado para incorporarse al mundo de los adultos. También grandes personajes de la época se sintieron atraídos por la "moda" y viajaron al continente. Los relatos de sus experiencias, en forma de cartas, diarios o ensayos, se convirtieron en uno de los géneros con más éxito editorial en la época. (Guerrero, 1988, 21-23)

Sin embargo, como señalan Peter Hulme y Tim Youngs, la postura de la sociedad ante el acto de viajar, siempre ha sido ambivalente. Por un lado, los viajes amplían la mente de quien los emprende y los conocimientos de los países y las gentes lejanas confieren estatus, pero, por otro lado, el viajero puede regresar convertido en una persona diferente. El Grand Tour puede llevar a la educación o a la disolución (Hulme, Youngs 2002, p. 2). Hay muchos ejemplos de los viajeros cuyos viajes, en lugar de mejorar su formación, tienen el efecto de convertirlos en auténticos *snobs*,

despreciando su propio país a su regreso. Con el fin de beneficiarse de los efectos formativos del viaje, la persona que lo emprende debe haber gozado de una adecuada formación previa. La preparación previa incluía necesariamente un conocimiento amplio de los países que habían de visitarse, acudiendo, si era posible, al consejo de personas que ya las hubieran recorrido. Era indispensable el estudio de obras de geografía, itinerarios, historias, costumbres y tratados de economía política. Naturalmente, a ser posible, era importante conocer también la lengua, leer las descripciones de los lugares a recorrer. "Viajar a una edad más joven, es parte de la educación; a una edad más avanzada, es parte de la experiencia. Aquel que viaja a un país sin tener algún conocimiento del idioma, va a la escuela y no de viaje. [A la vuelta]... déjese que el haber viajado se note más bien en su trato que en su apariencia y sus gestos; que sea más bien sabio en sus respuestas que dispuesto contar historias..." (Bacon, 2001).

La literatura del siglo XVIII está llena de referencias a personas que son lo suficientemente afortunadas para viajar, pero que no avanzan en su formación porque su actitud es o bien de ignorancia o bien de soberbia, o una combinación de ambas. Un ejemplo es la observación de Goethe en su viaje a través de Italia, *Italianische Reise*, acerca de un caballero de Versailles a quien conoce a Venecia y que viaja rápida- y cómodamente por Italia: "¡Alguién así también viaja! Y yo observo con asombro cómo se puede viajar sin percibir nada de lo que sucede alrededor. Y eso que a su manera, es un hombre bastante educado, hecho y derecho." (Goethe, 1993).

3.4 Literatura de viajes en el siglo XVIII

Durante el siglo XVIII la literatura de viajes llega a ser un género muy cultivado. En comparación con otros géneros, la cantidad de los libros de viaje alcanzó una proporción nunca antes tenida y que nunca más llegaría a tener (Varpio, 1997, p. 35). El objetivo de los libros de viaje era principalmente instruir al lector. El carácter "ilustrador" prevalecía sobre el carácter literario. Este tipo de lectura no le proporcionaba al lector tanto lo interesante y lo atrayente como lo útil. Como tal, la literatura de viajes ofrecía alternativa a la novela "inútil" (Varpio, 1997, p. 35). En general, el viajero de la Ilustración adopta una actitud indagadora ante lo que observa, trata de captar la realidad, sólo raramente se deja llevar por el sentimiento ante el paisaje. Habría de llegar el movimiento prerromántico de los últimos decenios del siglo para que aparezca una nueva sensibilidad de exaltación y de goce ante la naturaleza. La actitud ante la realidad típica del viajero ilustrado es preocupación por la fidelidad, la búsqueda de la información detallada, la actitud descriptiva, la aplicación de las luces de la razón.

A finales del siglo, sin embargo, los objetivos de viaje empiezan a cambiar y junto con ellos cambian también los objetivos de la literatura de viajes. De la percepción racional del viaje se pasa a una experiencia más subjetiva y más emocional. El objetivo ya no es mediar los datos científicos, cada vez más se atribuye importancia al aspecto estético de la descripción.

A partir de las mitades del siglo XVIII van desapareciendo varios géneros tradicionales como literatura de supervivencia o narración de navegación. Al mismo tiempo adquiere cada vez más importancia la llamada literatura científica (Pratt, 1993, p. 15-23). Ahora las descripciones de viajes tienen que ser realistas y creíbles. Al mismo tiempo, se empieza a valorar en la descripción la presencia de la persona del viajero. El relato de viaje que se basa en observaciones subjetivas del viajero

corresponde a los principios de la nueva ciencia empírica y los viajeros se convierten en cierto tipo de ayudantes de la ciencia moderna (Kalb, 1981, pp. 4).

Sin detenerme en un análisis del viaje como género literario, destaco algunas ideas eje que caracterizaron este tipo de relato. La primera es la presencia del escritor-testigo, que implica una manera de percibir la realidad, adquirir experiencias y aprendizajes brindando un amplio material simbólico y cultural. El viajero podía describir su experiencia en cartas, ensayos, poemas, obras de teatro etc. Sin embargo, a partir del siglo XVIII la forma más característica es reportaje o relación, en el que se combinaba una narrativa cronológica de los movimientos y sucesos con observaciones geográficas y etnográficas (Sherman, 2002, p. 30). Dominan los criterios de observación, percepción sensorial, clasificación, medición, que se entrecruzan con el mundo exterior, del choque con otras culturas emergen nuevas imágenes construidas por los viajeros. En este intercambio lo real se impone a lo ficticio, sin desaparecer lo subjetivo que nutre toda la formación del sujeto-autor, aunque con la tensión entre sujeto y objeto observado, combinándose ciencia y autobiografía (Todorov, 1993. p. 99).

Uno de los límites vagos de la literatura de viajes corre entre los textos científicos y no científicos, los últimos centrados en la persona del viajero. Sin embargo, es imposible trazar un límite exacto entre ellos, basándose únicamente en las características del texto. En las relaciones de viajes científicas el autor suele aportar descripciones detalladas de lugares y referencias a los acontecimientos individuales que, sin embargo, desde el punto de vista de hoy carecen de interés científico. Pero al mismo tiempo pretenden entretener al lector. Por otro lado, los autores de los textos no científicos, también tendieron a enriquecer sus observaciones con anotaciones

científicas. Prestando atención a la cultura, las costumbres, los caminos y los edificios, también los textos no científicos aspiran a educar al lector.

En el discurso de viaje del siglo XVIII se buscaba una concordancia posible entre las palabras y las cosas. Sin embargo, no es posible hablar de otros pueblos sin hacer referencia a la propia cultura del viajero. El parámetro de medición fue el que le dio el medio y su formación intelectual, aunque era difícil adecuar la descripción con las palabras que reflejaran exactamente la percepción que tenían, apelando muchas veces a culturas conocidas por el viajero. A través de la percepción y descripción del mundo material y cultural se ha dado al viaje una nueva concepción, basada en instrumentos renovados de conocimientos. Así, el viaje revela la geografía intelectual de la sociedad a la que pertenecen. Estas percepciones en un medio natural nuevo los condujo a los viajeros a discursos críticos sobre las instituciones y las conductas del hombre, o sea que sobre la base de las experiencias concretas y locales adquirieron representaciones diferentes del mundo. (Busquets, Nieman, 2002). Una de las mayores dificultades del relato de viaje fue cómo insertar en él la descripción para hacerlo más eficaz y transmitir con mayor fidelidad sus experiencias empíricas. Lo que le daba coherencia, era la sucesión de acontecimientos en un orden cronológico.

Diferentes partes interesadas – como científicos, filósofos, patrocinadores – daban a los viajeros instrucciones de cómo observar y cómo escribir sus observaciones (Hulme, 2002, p. 4). Muchos de los textos empezaban con un homenaje al patrocinador y una especie de carta preliminar dirigida al lector para justificar el viaje y su relación. Las instrucciones dadas por quienes se quedaban en casa no siempre fueron seguidas por los viajeros. Los autores del siglo XVIII tenían que balancear entre lo conocido y lo desconocido, los imperativos tradicionales de persuadir y entretener y sus propios intereses personales con los de sus patrones o monarcas. Por

eso los viajeros a menudo se debatían entre dar gusto y proporcionar instrucciones prácticas; entre describir lo que sucedía y sugerir lo que podría haber pasado. Estos desafíos retóricos junto con la novedad de la experiencia son la causa de graves problemas de autenticidad y credibilidad que acompañan a los antiguos libros de viajes. Los mitos y estereotipos podían reproducirse también en relatos de viajes que en otros aspectos eran serios y sobrios, lo que llevaba a asociar el viaje con la mentira (Sherman, 2002, p. 31). Cuando Jean Jacques Rousseau escribió su *Emilio*, mientras defendía la necesidad de viajar como parte integrante de la educación del joven, expresaba su desconfianza hacia las relaciones de viaje, ya que creía que no lograban dar una idea aproximada de los pueblos y estaba convencido de que "para hacer observaciones de todas clases, no es necesario leer, es necesario ver" (Rousseau, p. 557) Rousseau no rechazaba el viaje en sí, porque "cualquiera que no ha visto más que un pueblo, en lugar de conocer a los hombres, no conoce más que a las gentes con las cuales ha vivido" (Rousseau, p. 557), sino las relaciones que los viajeros escribían. El rechazo de Rousseau hacia las relaciones de viaje se basaba en la falta de fidelidad y discernimiento de los autores que, según él, estaban condicionados la mayoría de las veces por los prejuicios, el interés, o por ambas cosas a un tiempo. Por esa misma razón muchos autores de la época se veían obligados a expresar garantías como "...sólo la verdad ha guiado mi pluma..." (anónimo, 1962, p.517) o "...he aquí las cartas sobre el Viaje de España en las que me he particularmente dedicado a pintar la verdad..." (anónimo, 1962, p. 479).

Por otro lado, lo imaginario y lo real podían mezclarse todavía en el siglo XVIII en el conocimiento geográfico. Generalmente los países imaginarios se encontraban en medio de océanos o en lejanas tierras australes. Pero también podían situarse más cerca, e incluso en algún caso próximos a las costas de España como es el caso de la

famosa isla de San Borondón que muchos afirmaban haber visto en los días claros desde las islas más occidentales de Canarias. En los siglos anteriores se habían realizado varias expediciones para descubrirla y todavía en el siglo XVIII era fuerte creencia en esta isla, habitada por gigantes (Capel, 1985).

Tampoco hay que olvidar la antes mencionada demanda de alteridad y exotismo que se imponía en lo extranjero y la necesidad de transmitírselos a los lectores que siempre han acompañado la literatura de viajes. En el prólogo al Diario de Viaje a España de F. Bertaut el editor explica: "No se imaginan tan de buena gana que no pasa ni un día en todo el viaje en que no ocurra alguna aventura o en que no se vea alguna cosa extraordinaria" (Bertaut, 1959, pp. 551).

Exageraciones en los relatos de viajes, no ajenos, por otro lado, al mercantilismo, contribuyeron a configurar lugares inventados. La literatura de viajes, por un lado crea mitos, por otro se alimenta de ellos. La condición más importante de todo mito es que sea creído; lo que no significa decir que dicha creencia deba ser necesariamente actual y presente. Basta que alguien, en algún lado, alguna vez la haya considerado verdadera para que su fuerza se mantenga. El imaginario actúa como un vago sistema de ideas que inspira reacciones y condiciona juicios de valor, opiniones y conductas de una determinada época. La imagen que se tiene del otro siempre ha estado prisionera e impregnada por lo imaginario (Soto Roland).

3.5 Historia natural y su influencia en los viajes del siglo XVIII

Algunos autores que han investigado la relación entre el imperialismo y la expansión europea por un lado y la historia natural y la exploración por el otro, han

demostrado que, en el siglo XVIII los vínculos entre ideología política, intereses comerciales y la ciencia fueron especialmente estrechos.

Según Mary Louise Pratt, la literatura de viajes del siglo XVIII está influida por dos procesos simultáneos que tienen lugar en la Europa del Norte y que modifican considerablemente la identidad de las elites europeas y sus relaciones con el resto del mundo: el surgimiento de la ciencia natural como estructura de pensamiento y la exploración del interior de los continentes en contraste con los viajes anteriores que se habían concentrado en las líneas costeras. Estos desarrollos significan cambio en la conciencia planetaria de los europeos que coinciden con otros cambios importantes como el surgimiento de la burguesía, la nueva fase territorial del capitalismo, causado por la necesidad aumentada de materias primas y la necesidad de ocupar territorios ultramarinos para no dejar que fueran ocupados por países rivales de Europa (Pratt, 1993, p. 9).

En 1735 Linneo, naturalista sueco, publica su *Systema Naturae* donde presenta un sistema de clasificación de plantas, aplicable tanto a plantas conocidas como desconocidas. Según M. L. Pratt, el sistema de Linneo tiene una importancia que va más allá de su significado científico, ya que, por la facilidad de su aplicación, pronto un gran número de europeos, que no tenían necesariamente una formación científica, salieron a explorar nuevos territorios buscando plantas desconocidas que clasificar. La historia natural llegó a ser una especie de nueva religión de Europa que, al encontrarse con otras culturas y otras sociedades intentaba imponerse sobre ellas. A partir de la mitad del siglo XVIII, la historia natural influía en mayor o menor medida en cada viaje, independientemente de su objetivo. La recolección, la clasificación y el estudio de nuevas especies se convirtió en parte inseparable de los viajes y de libros de viajes.

Aunque la descripción de plantas y animales no era un tema nuevo en la literatura de viajes, es a partir de la mitad del siglo XVIII, cuando la observación y clasificación en sí adquieren una importancia especial, convirtiéndose en un tema aparte en los relatos de viajeros. Al lado de los navegantes, conquistadores, diplomáticos aparece el naturalista, una figura positiva, cuyas únicas armas son un bolso para recolectar plantas, una libreta para notas y una botella para muestras. (Pratt, 1993 p. 33).

La literatura de viajes llegó a ser mediadora entre el discurso científico y el amplio público europeo. Los naturalistas tenían una importante función social convirtiendo la naturaleza, de lo salvaje en algo ordenado. Existía una concepción caótica de la naturaleza, donde el deber de la ciencia consistía en extraer los elementos del mundo natural y reinventarlos como nuevas formas de conocimiento cuyo valor reside en su diferencia respecto de su caótica forma original (Pratt, 1993, p. 33). Los sistemas clasificatorios del siglo XVIII generaron la tarea de ubicar a todas las especies en el planeta, sacándolo de su entorno arbitrario (el caos) y colocándolo en un sitio adecuado dentro del sistema (el orden: el libro, colección o jardín) con su nuevo nombre europeo, secular y escrito (Pratt, 1993, p. 31). Los museos y jardines se convirtieron en expresiones y símbolos de poder de Europa sobre lo salvaje y del hombre sobre las bestias (Nieto, 2003, p. 421).

Según lo señala Pratt, lo anterior resulta fundamental, porque es la base de la construcción del Eurocentrismo moderno, al otorgarles a los ciudadanos europeos conciencia de su lugar en el planeta, y de una naturaleza ajena a ellos, que debía ser "ordenada". La tarea de los los naturalistas no era solamente descubrir el mundo tal como era, sino crear una nueva realidad, ya que nombrar las cosas significaba crearlas.

Para Pratt, la historia natural no sólo se centra en el afán clasificatorio y en el establecer un nuevo orden de correspondencias entre las palabras y las cosas tal como aparece en la obra de Michel Foucault, sino también en la expansión planetaria. Nuevos territorios no sólo son nuevos mercados, sino también nuevas materias primas. La flora y fauna desconocida para el europeo era no sólo objeto de colección sino de inscripción dentro de una serie que se podía comercializar. (Pratt, 1993, p. 31)

El cambio del caos en *systema naturae* fue, sin embargo, un cambio abstracto y en comparación con los conquistadores de los siglos anteriores, el naturalista era una figura inocente y benevolente que quería tomar posesión sin dominación ni violencia. Desde esta perspectiva, los viajes científicos del siglo XVIII, se diferenciaron radicalmente de los viajes del XVI y XVII, al no perseguir como objetivo la conquista y la colonización, sino brindar al mundo un modelo universal y enciclopédico. En este sentido, el propósito de dichas exploraciones fue difundir la filosofía, el conocimiento de la razón y promover la civilización desde la ciencia. El saber se constituye en una nueva herramienta de poder, que tendía universalmente al desarrollo de la humanidad. En el nivel ideológico fue la ciencia natural– la descripción detallada del mundo – y los viajes científicos los que crearon una visión global del mundo, operando como un multifacético espejo sobre el cual Europa podía reflejarse como *proceso planetario* en expansión (Pratt, 1993, p. 35). La Historia Natural impuso el poder del europeo burgués, urbano y letrado sobre el resto del mundo.

Aunque Pratt se centra en su libro principalmente en las relaciones entre las crónicas de viaje sobre África y América Latina y la expansión económica y política de Europa a partir del siglo XVIII, la sistematización científica no caracteriza sólo la relación entre Europa y el resto del mundo, sino también la relación entre las zonas

urbanas y no urbanas o entre el burgués letrado y el campesino iletrado. Los sistemas científicos se aplicaban igualmente en Europa como fuera del continente. El término "naturaleza" marcaba zonas y ecosistemas no controlados por el "europeo" aunque podían quedar dentro de los límites geográficos de Europa.

En Europa el proceso de la sistematización de la naturaleza surgió en la época en que la relación entre los centros urbanos y las áreas rurales estaban cambiando rápidamente. La burguesía urbana empezó a intervenir en la producción agrícola para intensificar la explotación del trabajo de los campesinos. A medida que la diferencia entre el estilo de vida de los urbanos y los campesinos va creciendo, los campesinos van apareciendo cada vez más primitivos (Pratt, 1993, p. 35).

En el contexto de la nueva ciencia el papel del viajero ilustrado era hacer visible el mundo y dar una idea de diferentes lugares del mundo. La autoridad que se ejerce en los textos acude a un sentido crucial en Occidente – vista – y genera una imagen del viajero como observador imparcial. Los ojos del viajero tenían la posibilidad de ver cosas que los otros no podían, pero a su vez, mostraban unas cosas, ocultando otras. (Rozo Pabón, 2000)

El espectador es sobre todo un sujeto reflexivo e ilustrado, que describe lo que se despliega ante su mirada y, a medida que narra lo visible, se acerca a la verdad. Recurriendo al análisis de Pratt sobre la literatura científica de viajes se puede decir que, en el contexto de la Ilustración, a los viajeros se los presenta como una suerte de ojo colectivo móvil sobre el que se registran las vistas; como agentes cuya presencia es escasa. Esa cualidad de observador imparcial que configura un mundo "ya establecido" es producida mediante figuras retóricas, gramaticales, que tienden a crear un "efecto de realidad", como el continuo uso de verbos de estado ("los caminos son quebrados", "las gentes son de índole sana") y de pronombres indefinidos que

introducen un matiz impersonal en las descripciones (se mira, se ve, se siente) (Pratt, 1993).

En este contexto, a la mirada del viajero le cabe el papel de nombrar, de significar lo ignorado y desconocido, e incorporarlo mediante su descripción y clasificación al orden del pensamiento vigente.

4. Sobre las fronteras mentales

4.1 Centro - periferia

En la geografía mental de los antiguos relatos de viajes tienen una gran importancia los cuatro puntos cardinales —el norte, el sur, el este y el oeste— con los que se relacionan numerosos significados míticos. Si en el siglo XIX, en la concepción romántica de geografía, el Sur recibiría un significado generalmente positivo, siendo para los que vienen desde el Norte una especie de "tierra de los sueños", en el siglo XVIII, se relacionan con el Sur varios aspectos negativos: la falta de cultura y de educación, la pobreza, suciedad y un retraso general.

Junto a los cuatro puntos cardinales son importantes coordenadas los conceptos del centro y de la periferia. El viaje es un doble movimiento, un ir y un regresar. Se parte desde el centro y se avanza hacia periferia y luego se vuelve al centro. El centro es "lo propio" o "lo conocido" y la periferia "lo extraño" o "lo desconocido". La

periferia es considerada como algo lejano, inaccesible, peligroso y a veces misterioso (Varpio, 2000).

Según Yrjö Varpio la periferia de los antiguos libros de viajes era un concepto principalmente etnocéntrico cultural y se encontraba en las zonas que no habían sido incorporadas a la esfera de influencia intelectual del centro. En la literatura de viajes del siglo XVIII el centro podía ser un país concreto o también un espacio cultural más amplio, donde el viajero se sentía pertenecer. Para los viajeros europeos del XVIII este espacio cultural era la Europa ilustrada. La relación entre el centro y la periferia es sólo en parte geográfica, la cuestión consiste en varias otras oposiciones de las que las oposiciones civilización — naturaleza, propio — otro, intelectualidad — pueblo, nuevo-antiguo son de las más importantes (Varpio, 2000).

La metáfora geométrica del centro y la periferia se usa frecuentemente para describir la oposición entre los dos tipos fundamentales de lugares en un sistema espacial: el que lo domina y saca provecho de esto, el centro, y los que lo sufren, en posición periférica. El concepto puede ser empleado en varios niveles de la escala geográfica (centro y periferia dentro de los límites de un pueblo, de una ciudad, de una región, etc.). Pero ha tenido éxito particularmente a nivel mundial, como equivalente de las parejas mundo desarrollado-mundo subdesarrollado, o norte-sur. Hablar de la oposición centro-periferia permite una descripción de la oposición de los lugares e interacción espacial entre los lugares del mundo.

4.2 Propio - extraño

Con la oposición centro-periferia se relaciona la de propio-extraño. La experiencia de lo extraño es una experiencia de todos los días. La noción de lo extraño puede ocurrir cuando nos confrontamos con personas de otros países, cuando viajamos

nosotros mismos a otros lugares e incluso en casa, cuando encontramos personas desconocidas para nosotros. El término de lo extraño no se refiere sólo a las personas sino también a las situaciones, a los espacios, al tiempo o al comportamiento de otras personas. En este sentido es un término multi-dimensional y si consideramos el aspecto espacial podemos referirnos a un país desconocido, pero también a un mapa imaginario en nuestra mente (Heinke, 2000).

La identidad del humano desarrolla a través de la distinción entre el yo y lo que no es el yo, lo que es el otro. La definición de cada yo no ocurre sólo en la mente individual. Cada uno se define individualmente al ponerse en confrontación con otros individuos (Simmel, 2000). El otro es diferente y por eso atrae y atemoriza, sugiere que se le explique y se le descifre de tal manera que los aspectos de sí mismo y de la cultura propia sean simultáneamente traducidos en su cultura. De esta manera el otro es un espejo inverso de sí mismo, a través de lo que hay de sí mismo de la cultura del otro. El otro revela la imagen esperada de sí mismo, por medio de lo que el otro afirma o niega de sí mismo se hacen evidentes las diferencias las cuales son necesarias tanto para el entendimiento como para el conflicto.

El viaje significa por un lado el descubrimiento del otro y, por otro lado, el redescubrimiento del yo o, en términos colectivos, del nosotros. Esta dimensión especular de la literatura de viajes es uno de los presupuestos necesarios para comprenderla en toda su extensión y en toda su complejidad.

Durante el siglo XVIII el recurso de construir oposiciones simétricas y binarias entre lo familiar y lo extraño constituye una de las estrategias más comunes de traducir lo extraño en discurso (Chard, 1999, p. 40). El sujeto que habla usa su región de origen constantemente como punto de referencia. Un viajero francés de las mitades del siglo describe en sus "Cartas sobre el viaje de España" una fiesta española, donde la

seriedad de las damas españolas le provoca sensación de extrañeza. "Qué extranjero me sentí allí!" exclama cuando al entrar a la sala las saluda "a la francesa" y tropieza con su seriedad (Anónimo, 1962, p. 486).

Con este proceso de identificación de uno mismo a través del otro se relaciona la idea de la superioridad del centro, es decir del propio con respecto a la periferia. En los escritos de los viajeros el centro, el propio, a menudo aparece como algo superior a la periferia. El viajero que va avanzando desde el centro hacia la periferia suele buscar confirmación a la superioridad de su propia cultura respecto a la de la periferia. De esta manera la literatura de viajes refleja las relaciones de poder de una época (Varpio, 2000).

En el siglo XV con el descubrimiento de América y la navegación del cabo de Buena Esperanza se abrieron a los europeos grandes espacios marítimos, Atlántico, Índico y Pacífico. Con este proceso apareció una herramienta cultural, la idea de descubrimiento, que permitió a los europeos crear una narrativa autorreferencial sobre los demás pueblos del mundo, la ilusión de una superioridad civilizadora y un destino providencial y manifiesto. Varios autores han mostrado que durante la modernidad la formación de una identidad europea se sustentó en la oposición respecto del otro o salvaje. El contraste entre "civilización" y "barbarie" constituye un trasfondo común a los relatos de viajes y a la reflexión filosófica sobre las diferencias entre las sociedades humanas (Todorov, Said, et al). Trabajos como los de Larry Wolff (1994) y Brian Dolan (2000) han extendido el análisis de las divisiones culturales percibidas en términos de separación entre "centro" y "periferia", "civilización" y "barbarie" desde los confines remotos del mundo conocido y dominado por los europeos, hasta las fronteras más próximas. Así, han mostrado la forma en que se definían los límites de la "Europa cultural" que en el siglo XVIII se extendió poco a poco hacia el Este,

observando la formación de las líneas ambiguas y móviles que separaban a Europa de sus vecinos más cercanos y que marcaban fronteras interiores, dentro de las propias sociedades europeas, entre la población "civilizada" y las clases populares, en particular campesinas, contempladas con frecuencia como "bárbaras" (Bolufer, 2003).

4.3 Nuevo-antiguo

Con los descubrimientos de civilizaciones lejanas se empezaba a ver desde otro punto de vista la propia civilización; estos encuentros transformaron lo ajeno y extraño en primitivo. Una civilización que se encontró en medio de otras culturas comenzó a interesarse por las vinculaciones que había tenido con culturas del pasado. Ello significaba ver el otro lugar en clave de pasado, ya que si se buscaba origen común, el espacio visitado se mostraba en un tiempo anterior. Los destinos visitados podían transformarse en objetos estáticos vinculados a tiempos remotos. El viajero ilustrado muchas veces no se enfrentaba con un Otro, sino con un yo anterior (Almarcegui, 2004, p. 113) Así, como veremos más adelante, son muy frecuentes las oposiciones simétricas dónde la cultura del centro del viajero se califica de nueva y la cultura de la periferia de antigua. España aparece a menudo en los escritos de los viajeros ilustrados como ejemplo de un estado ya superado por la civilización del país del viajero. De esa manera permite afirmar y medir con precisión la superioridad alcanzada tanto en el orden político como económico y cultural: para Kames "los españoles son tan sucios como los ingleses hace tres siglos" (Kames, 1993, p. 327) "Desde que estoy en este país me parece que el género humano está diez siglos atrás," dice Gustav Philip Creutz de España en su descripción del viaje de las mitades del siglo XVIII (Creutz, 1962, p. 584).

5. España vista por los viajeros del siglo XVIII

5.1 Cómo se viajaba por España del siglo XVIII

En el siglo XVIII los viajes por tierra transcurren muy lentamente. Según el viajero francés E. F. Lantier "las horas en viaje transcurren tan lentamente como las que se pasan en las antecámaras de los grandes. Cuantas veces preguntaba a qué distancia estaba de tal sitio, me respondían: "Aún os queda una hora o dos." [...] pero las horas eran de ciento veinte minutos; los caminos, posadas todo era detestable. (Lantier, 1962, p. 1127).

Para cubrir el trayecto entre Junquera y Barcelona se necesita cinco o seis días como mínimo. Por eso muchos viajeros no consideran el viaje como un placer, sino más bien como una fatiga. En la primera mitad del siglo generalmente no se disfrutaba del viaje, el objetivo del viajero era llegar a la meta. Más tarde el proceso de viajar en sí recibiría más valor.

De las dificultades de los viajes del siglo XVIII da idea la descripción del Marqués de Langle: "Los caminos son horribles, los vehículos incómodos, fatigantes, poco rodantes; las jornadas son largas, hace calor, el aire es vivo, se cansa uno, tiene sed, tiene hambre, está deseoso de llegar, de comer, de dormir; darían oro por una buena comida, por una buena cama, por llegar; y, lo más a menudo, cuando llegan, no encuentran en las posadas ni paja ni pan; hay que cenar de memoria, dormir en el suelo o sobre una silla." (Langle, 1962, p. 1349).

En el pensamiento del Siglo de las Luces los caminos, "esos medios tan poderosos del progreso" (Young, 1962, 1681), tienen un significado especial. Los caminos como vías de comunicación llegan a simbolizar el progreso y el movimiento. Por los caminos circulan, junto con los productos de la economía, las ideas ilustradas, las luces (Maravall, 1990, p. 11). Para facilitar una fecunda comunicación se prestaba en toda Europa mucha atención en la construcción de nuevos caminos.

En el siglo XVIII también en España se comprende que para regenerar y renovar el país es necesario trazar nuevas vías y se empieza a prestar más atención en la construcción de caminos. A principios del siglo XVIII se empieza a tener en consideración la necesidad de arreglar caminos y puentes, para mejorar el comercio. Se mejora el servicio de postas y en 1720 aparece el Reglamento de Correos. En 1761 se publica la obra "Itinerarios de las Carreras de Posta", de P. Rodríguez de Campomanes, en el que se recogen unos 8.100 kilómetros de itinerarios, con 400 casas de postas distribuidas a lo largo de los mismos. Bajo el reinado de Fernando VI se construyen las primeras carreteras dignas de tal nombre. Pero el auge de las carreteras se da en la segunda mitad del siglo, con Carlos III, que aporta fondos para poner a punto la red radial de carreteras, estableciéndose el primer reglamento para el uso y conservación de los caminos. En 1769 se determina medir las principales carreteras

que salían de Madrid en leguas carolinias (leguas de 24.000 pies, unos 6.687 metros), señalizando cada legua con mojones indicativos de la distancia a Madrid. En 1787, debido al creciente tráfico de todo tipo de vehículos y de mulas por las carreteras, aparecen las primeras normas de tráfico por carretera. (Pliego, 2006). Pero, a pesar de los esfuerzos del gobierno para mejorar la condición de los caminos principales, hasta el siglo XIX las carreteras españolas quedan retrasadas con respecto a las de los demás países europeos (Sans Puig, 1988, p. 56).

A los procedimientos tradicionales, lo viajes a pie, caminando, y a lomo de una cabalgadura propia – caballo, mulo o asno – se habían añadido ya en los siglos anteriores servicios de transporte a cargo a tercero y mediante un precio, tales como las mulas de silla de camino, los coches y las literas, y los carros y bestias de carga de carreteros y arrieros. Durante el siglo XVIII a estos medios vienen a sumarse la silla de posta, las diligencias y los pequeños barcos de pasajeros que utilizan los canales construidos (Uriol, 1979, p. 539). Pero es en la segunda mitad del siglo cuando se produce la sustitución, en gran parte, de los viajes a caballo por los viajes en coche, por los caminos españoles. En 1782 Gaspar Melchor de Jovellanos escribe a Antonio Ponz, haciendo referencia a las innovaciones en los medios de transporte:

"Caminar en coche es ciertamente una cosa muy regalada, pero no muy a propósito para conocer un país. Además de que la celeridad de la marchas ofrece los objetivos a la vista en una sucesión demasiado rápida para poderlos examinar, el horizonte que se describe es muy ceñido, muy indeterminado, variado de momento en momento, y nunca bien expuesto a la observación analítica. Por otra parte, la conversación de cuatro personas embanastadas en un forlón, y jamás bien unidas en la idea de observar, ni en el modo y objetos de la observación; el ruido fastidioso de las campanillas y el continuo clamoreo de mayores y zagales, con su bondolera, su

capitana y su tordilla, son otras tantas distracciones que disipan el ánimo y no le permiten aplicar su atención a los objetos que se le presentan." (Jovellanos, 1979, p. 547.) Comentarios muy parecidos a este, han acompañado a todas las innovaciones tecnológicas en el campo de los transportes, bien cuando se sustituyó la diligencia por el ferrocarril, bien cuando se ha sustituido el automóvil por avión.

En el siglo XVIII, como en los anteriores, los viajes a pie siguen constituyendo la forma más generalizada de viajar del pueblo llano y modesto. Es verdad que, en general, ese pueblo llano viajaba poco o nada en aquella época. El viaje sobre una caballería, caballo o mula generalmente, es la forma más general de viajar de la personas con alguna posición. Dentro de esta forma de viajar se puede distinguir tres modalidades: en caballería propia, en caballería de alquiler o por la posta.

En lugar de viajar con caballería propia muchos viajeros utilizaban caballería de alquiler. La caballería típica de alquiler era la mula. A mediados del siglo, el coste de una mula de alquiler oscilaba entre tres y cinco reales por legua. (Uriol, 1979, p. 550-551). El francés S. De Silhouette describe su viaje a principios del siglo XVIII con mulas de alquiler de manera siguiente: "Se tiene una silla, dos mulas y el mozo por seis francos al día, moneda de Francia. Las jornadas ordinarias son de cerca de diez leguas, a una legua por hora; dos mulas tiran de una silla y dos personas dentro. No hay más que hacerse seguir por otras dos mulas, que tirarán del remolque ordinario de una silla" (Silhouette, 1962, p. 231). Las mulas de alquiler resultaban un medio bastante seguro y en varias ocasiones reciben elogios por parte de los viajeros: "El camino es tan malo que ningún caballo, salvo uno de los de montaña, podría sostenerse allí; nuestras mulas, sin embargo, se adelantaban con toda seguridad, en medio de las piedras que rodaban por el borde de precipicios de una profundidad aterradora." dice Arthur Young a finales del siglo (Young, 1962, p. 1662). También Peyron queda

satisfecho con este medio de transporte: "Los coches son buenos, las mulas enseñadas, los cocheros fieles, pacientes y laboriosos..." (Peyron, 1962, p. 932).

La posta, a caballo, podía utilizarse por los particulares previa autorización del Correo Mayor en Madrid y de los Administradores de Estafetas en las otras ciudades, cuando se seguían algunos de los itinerarios en que estaban montadas en postas, las carreras de postas y en las condiciones que establecían los *Reglamentos* correspondientes (Uriol, 1979, p. 551). Según José Uriol, los costes por legua de posta alcanzan en 1720 unos diez reales por legua; además el viajero debía pagar los postazgos y peajes donde estuvieran establecidos. La velocidades máximas estaban fijadas en los Reglamentos; en los viajes a caballo, el servicio se denominaba al principio en diligencia, por la rapidez del mismo que se fija en 30 leguas diarias, es decir unos 170 kilómetros al día. (Uriol, 1979, p. 552). Se trata, pues, de un servicio muy rápido, pero bastante más caro que la tradicional mula, o caballería de alquiler.

Los viajes en coches, en carrozas y en calesas, se generalizan en los últimos años del siglo XVIII, hacia 1790, y sustituyen, en parte, a los viajes en caballerías, que había sido hasta la época la forma usual de viajar de clases acomodadas. A este cambio contribuyen varios factores, como el aumento del nivel de vida, las innovaciones en los vehículos y las mejoras en los caminos (Uriol, 1979, p. 641).

A finales del siglo, una posibilidad de viajar con coche propio es alquilar las caballerías mudándolas en las postas, pero siempre con el mismo coche. Alfieri que viene a España en el año 1769 se lamenta de que no esté montado este servicio, en estos términos: "... debiendo el coche marchar a cortas jornadas, a paso de mulo, ya que no hay establecidos apostaderos para los coches..."; pero Bourgoing, en 1792, sí los encuentra ya establecidos, diciendo: "... En el intervalo de una diligencia a la otra, las mulas se emplean para el transporte de los viajeros que tienen coche propio. Así es

como yo hice el viaje en 1792." (Bourgoing, 1962, p. 934). Bourgoing apunta otra solución para viajar rápidamente con coche propio: "Hay en España desde hace mucho tiempo, una manera muy rápida pero muy cara de viajar: consiste en distribuir de antemano relevos en la dirección que se desea tomar. Estos tiros de seis mulas, hacen recorridos de cinco o seis leguas con una rapidez que no sería posible obtener, corriendo la posta, en ningún otro país europeo."(Bourgoing, 1962, p. 935).

5.2 España y los viajeros extranjeros

Si en la segunda mitad del siglo XVII, durante el período de la declinación de la hegemonía española, España se había convertido en una periferia de Europa, la guerra de Sucesión en los primeros años del siglo XVIII situó a España de nuevo en el centro de interés. La sucesión a la Corona Española era un problema que había preocupado a políticos y diplomáticos durante los últimos años del siglo XVII. De los círculos cortesanos y gubernamentales el tema pasó a la gente común, acaparando el interés general. Todo el mundo se hallaba pendiente de la marcha de la guerra. El tema español volvió, por tanto, a replantearse en el extranjero. Al incentivo provocado por la guerra se añadió más tarde otro elemento: el reformismo borbónico. La nueva dinastía introdujo en España una serie de reformas que a su vez despertaron la curiosidad del extranjero y en especial de los franceses, pues se trataba en ciertos casos de la aplicación de algunos aspectos del sistema francés.

Sin embargo, aún en 1766 Voltaire comentaba al viajero inglés Sherlock con referencia a España: "Es un país del que sabemos tan poco como de las regiones más salvajes de África, pero no vale la pena conocerlo" (Voltaire, 1988, p. 25). En el

prefacio de un libro de viajes publicado en 1738 dice el editor: "España está fuera de la ruta común de los viajeros y, los que la han visitado, han dado pocos ánimos a otros para seguir su ejemplo, antes al contrario, se han condenado ellos mismos por su curiosidad, porque no han encontrado nada que respondiera a sus molestias y gastos" (Willoughby, 2003) Esta actitud eternizó todo tipo de tópicos y clichés que a su vez mantuvieron el desinterés y el miedo a viajar a España.

El barón de Bourgoing escribe a finales del siglo XVIII: "Para que los viajeros frecuenten un país, es preciso que este los atraiga por su instrucción o por sus placeres, que esperen encontrar en él una atmósfera de prodigalidad o, por lo menos, que se prometan recobrar la salud quebrantada. Y si por añadidura se trata de un país situado en uno de los extremos de Europa, es menester sentirse atraído por los monumentos artísticos, por el espectáculo de una industria próspera o de un importante comercio; que no se busquen en vano los placeres de la vida social, y que se disfrute al menos de la libertad civil y religiosa", y un poco más adelante, refiriéndose a España, se pregunta: "¿A quién atraerán tantas ciudades empobrecidas o ruinosas, una Corte sin brillo, escasos monumentos, una arte en mantillas, un clima tórrido, y otros inconvenientes?" (Bourgoing, 1962, p. 935).

España constituye, pues, un destino poco frecuente. A lo largo del siglo XVIII era considerada como periferia sur de Europa, donde se iba a menudo por razones exóticas a buscar aventura sin salir de Europa. Se venía a España a buscar las curiosidades de "la España diferente" descritas ya por los viajeros del siglo anterior y a "las extraordinarias aventuras que no ocurren más que en España" (Anónimo, 1962, p. 479). Una de las obras más citadas por los viajeros es el relato de madame D'Aulnoy de finales del siglo XVII, empapado de humosas imaginaciones y incidentes curiosos que le habían sucedido en España (D'Aulnoy, 1959). Madame D'Aulnoy busca en

España aquellas cualidades que la hacen el diferente de sus vecinos y las describe de una manera exagerada.

El viajero del siglo XVIII que corre las rutas españolas posee un perfil diferente al de los siglos anteriores. El caso típico es el del burgués ilustrado, aunque continúan también los soldados, diplomáticos, nobles, profesionales de diferentes clases y gentes sencillas. Viajan generalmente movidos por un doble impulso: seguir el rastro de la España pintoresca retratada por los viajeros del siglo XVII y, como complemento y contraste, calibrar las novedades del siglo.

Aparecen entonces los primeros intentos de guías turísticas, como la de Álvarez de Colmenar, autor de origen español, que se publicó en Holanda bajo el sugestivo título de "Les delices de L'Espagne" (De los Ángeles, 1986, p. 33). La guía de Colmenar aparece citada en la mayoría de los escritos de los viajeros del XVIII siendo así, junto a algunos relatos de los viajeros anteriores, una de las lecturas principales de los viajeros del XVIII.

A finales del siglo XVII comienza a fijarse el tópico de la España pintoresca y esperpéntica. Comienza la curiosidad por "la España diferente" y sus peculiaridades, descritas a menudo de una manera exagerada. Estas "peculiaridades" en unos casos suscitaban indignación y crítica, como sucedía con la Inquisición y las corridas de toros, en otros casos eran la admiración y simpatía, como los últimos restos del pasado islámico o los bailes y cantos típicos – el fandango se convirtió en el baile nacional para las gentes de fuera.

Con frecuencia se imponía la visión negativa de España y de lo español, destacando sus más oscuros y negativos perfiles y contribuyendo de esta manera al mantenimiento de la "Leyenda Negra" anti-española. Una muestra podría ser el Viaje de Fígaro a España, firmado por el marqués de Langle, que indignó muchos españoles

de manera que el conde de Aranda pidió su supresión, petición que favoreció el éxito del libro (García Mercadal, 1962, p. 1315).

Para los viajeros del siglo XVIII España es un país de contrastes y diversidades. Los viajeros que la visitan se muestran sorprendidos ante las diferencias que existen entre los costumbres, usos y la gente de cada una de sus provincias. El barón de Bourgoing que visita España en la segunda mitad del siglo dice: "Hay entre los habitantes de sus principales regiones tan notables diferencias de clima, de costumbres, de lenguaje, de caracteres y hasta de conformación corporal, que el retrato de un gallego sería más parecido al de un auvernés que al de un catalán; y un andaluz se parece más a un gascón que a un castellano." (Bourgoing, 1962, p. 985).

Los viajeros notan no sólo la diversidad entre diferentes regiones de España sino también una débil relación entre las distintas provincias. Ya los viajeros de los siglos precedentes se sorprenden del localismo que existe en España. Un viajero francés, Bartolomé Joly, dice de los españoles en su relato de los principios del siglo XVII: "Entre ellos los españoles se devoran, prefiriendo cada uno su provincia a la de su compañero, y haciendo por deseo extremado de singularidad muchas más diferencias de naciones que nosotros en Francia, picándose por ese asunto los unos de los otros y reprochándose el aragonés, el valenciano, catalán, vizcaíno, gallego, portugués los vicios y los desgracias de sus provincias; es su conversación ordinaria" (Yoly, 1959, p. 125). De una rivalidad y "el espíritu de odio" (Peyron, 1962, p. 877) entre las diferentes provincias hablan con frecuencia también los viajeros del XVIII. Particularismo regional parece ser para los viajeros una de las características principales de España.

5.3 España en la geografía mental de la literatura de viajes del siglo XVIII

En los escritos de los viajeros del siglo XVIII España aparece como un lugar apartado del resto de Europa, como un "Finis Terrae", donde no han llegado las ideas y las costumbres europeas. "La península de España y Portugal contiene costumbres, usos, leyes particulares propias que no son conocidos en el resto de Europa. Los Pirineos son para ellos una barrera impenetrable para las costumbres de otras naciones" dice un viajero anónimo que visita España a mediados del siglo (Anónimo, 1962, p. 563).

Como es obvio, el "límite" o "la frontera" es una zona que define donde termina o se inicia el territorio. El límite desborda lo físico para convertirse en un indicativo cultural, el inicio (o el final) de un espacio donde los hombres se reconocen como habitantes del territorio, como familiarizados con sus costumbres y todo aquel que acceda en calidad de invitado es catalogado como extranjero y en el otro caso, como advenedizo, intruso o usurpador. Por un lado, las fronteras se cruzan para destruirlas, por el otro se crean para que puedan ser cruzadas.

Para muchos viajeros europeos la frontera mítica entre lo conocido y lo desconocido corre precisamente por los Pirineos. "Los Pirineos son, en mi opinión, las barreras del mundo ilustrado, que la Filosofía jamás ha podido pasar," dice Gustav Philip Creutz, ministro de Suecia en la capital de España, en su "Carta a Marmontel" a mediados del siglo (Creutz, 1962, p. 584). Para Creutz España se encuentra lejos no sólo en espacio sino también en el tiempo: "Desde que estoy en este país me parece que el género humano está diez siglos atrás." (Creutz, 1962, p. 584). Como hemos visto, en la visión del viajero ilustrado, los lugares exóticos y lejanos a menudo se vinculaban con el pasado. En estas situaciones el viajero se enfrentaba con un yo anterior. En las descripciones de viajes del siglo XVIII sobre España abundan referencias al pasado de la Europa ilustrada. Antiguo podía parecer la manera de

pensar del otro: "Con respecto a la filosofía, son esclavos de las opiniones de los antiguos ¿no lo éramos nosotros antes de Descartes?" se pregunta Silhouette (Silhouette, 1962, p.228). El pasado podía evocarse también mediante la descripción de objetos y cosas: "Las camas son bajas y del mismo gusto que las hacían en Francia hace cerca de unos doscientos años". (Labat, 1962, p.128). Joseph Townsend reflexiona a finales del siglo XVIII: "En este siglo de refinamiento y de conocimientos superiores, si llevamos nuestras miradas atrás, vemos con sorpresa la extraña inconsecuencia de la conducta de nuestros antepasados, que, no conociendo las armas, abrazaban y llevaban con ellos una religión cuya influencia jamás sintieron y cuya pureza nunca comprendieron....Toda Europa ha salido de ese estado de gótica ignorancia, y España, aunque la última, no será, por lo que de ella se puede esperar, la menos ilustrada" (Townsend, 1962, p1361).

Uno de los vejámenes más repetidos en la literatura de viajes es el que equipara a España con África. Pueden percibirse como africanos la naturaleza, el paisaje, pero también la gente y sus costumbres. A Norberto Caino le parece en Aragón de repente que se encuentra en "los desiertos de África" (Caino, 1962, p. 399). A Townsend califica como africana la manera de vestir de los españoles (Townsend, 1962, p. 1382). Comparaciones con África aparecen también en los escritos de Alfieri, Peyron y Young. Casi siempre lo africano adquiere un sentido negativo. Se trata de algo salvaje que queda fuera de los límites de la civilización. Esta idea que aparece en varios escritos de los viajeros del siglo XVIII fue recogida por Feijoo, adoptada más tarde por Alejandro Dumas (recordemos su famosa frase "El África comienza en los Pirineos"), Hume, Unamuno y otros (Menéndez Pidal, 1982, p. 203).

Pero España podía situarse todavía más lejos: el barón de Bourgoing describe su encuentro con la gente de un pueblo vasco y opina: "Se hubiese podido creer que nos

hallábamos entre los isleños que Cook y Bougainville nos han enseñado a amar. Esto a veinte leguas de Bayonne." (Bourgoing, 1962, p. 938). Cuando J. Peyron se encuentra en Alicante en un bosque de palmeras, se cree "transportado a los llanos de Alejandría o del gran Cairo." (Peyron, 1962, p. 758)

Ir a la periferia, entrar en "el mundo desconocido" siempre se consideraba como un acto peligroso. Por tanto, cruzar la frontera mental entre "lo propio seguro" y "lo extraño peligroso" se veía a menudo como una hazaña que no estaba al alcance de todos. El poeta italiano Vittorio Alfieri que visita España en la segunda mitad del siglo, describe las dificultades que el viajero tiene que afrontar en España y opina que "quien no tenga la juventud, salud, dineros y paciencia no podrá resistir el andar por aquellos desiertos" (Alfieri, 1962, p. 640). Otro viajero anónimo declara que los extranjeros viajando por España "corren el riesgo de perder aquí la vida a cada momento" (Anónimo, 1962, p. 483).

Teniéndose en cuenta todo cuanto dicho arriba, no es de extrañar que al entrar en España el viajero esté preparado para un brusco cambio y que espere encontrar alguna prueba que le confirme su entrada en un mundo diferente y desconocido. Así un viajero anónimo de mediados del siglo se queda sumamente sorprendido al haber atravesado las montañas "bastante felizmente" "sin casi darse cuenta de que había salido de Francia". (Anónimo, 1962, p. 480). Muy característica es la descripción del marqués de Langle de su entrada en España por Sallent (Aragón). Para él desde los Pirineos empieza un mundo lúgubre: "Apenas se ha perdido de vista Francia, se sepulta uno en los Pirineos. [...] Durante quince mortales horas no se ve ni rastro de habitación de hombres, créese uno solo en el mundo. [...] Se pasa sobre el puente de Fanlo construido por el diablo." (Langle, 1962, p. 1317).

Según Yrjö Varpio la experiencia y el juicio del viajero sobre un país o un lugar son influidos por la dirección del viaje — hacia el centro o hacia la periferia. Alejándose del centro, el ambiente tiende a parecerle al viajero opresivo; al acercarse al centro, en cambio, el viajero ve todo cuanto lo rodea a través de una perspectiva más optimista (Varpio, 2000). Cuando un anónimo viajero francés, tras un largo viaje por España, está acercándose a las fronteras de Francia, el paisaje y la gente le parecen cada vez más alegres y bonitos: "En este sitio [Marcilla] comenzamos a sentirnos un poco la vecindad de Francia y a ser bien tratados. [...] sentimos una gran alegría al aproximarnos a nuestra Patria. (Anónimo, 1962, p. 93).

Desde los mediados del siglo, sin embargo, se puede observar cierto cambio en la visión que se había creado de España durante el siglo anterior y que se había desarrollado en la primera mitad del siglo XVIII. A medida que se difunden ideas de la Ilustración la curiosidad por "la España diferente" va sustituyéndose por un interés de carácter filosófico o histórico por la pérdida de la hegemonía española, por la decadencia y por las posibilidades de superar la crisis. Podemos observar que lo que va a primar en el interés del viajero no es sólo la presentación a sus futuros lectores de las novedades o curiosidades que un país extraño le podría deparar — aunque el registro de posibles exotismos o rarezas no esté ausente del todo en el relato — sino que lo que pretende es, sobre todo, la comprensión en profundidad de los mecanismos de funcionamiento de esa sociedad extranjera. Se intenta entender España dejando aparte los viejos mitos y prejuicios. Se empieza a criticar los escritos de los viajeros anteriores, y se llega a la conclusión de que, en su mayor parte, son muy superficiales tocando sólo un aspecto de España, estando así bien lejos de describir la realidad. Se intenta encontrar explicaciones a la pregunta por qué España está atrasada del resto de Europa.

Si en la primera mitad del siglo era muy común culpar a los españoles y su "carácter perezoso" de todos los males que se encontraban en España, a medida que avanza el siglo, esta opinión general va cambiando. De acuerdo con las ideas de la Ilustración, se considera la sociedad como naturalmente buena, o lo que es equivalente, es buena en su origen, aunque haya sido encaminada su historia hacia direcciones falsas. Si se encuentra pervertida no es por vicio suyo, sino por la defectuosa organización y acción del poder que la oprime. Esta afirmación partía de dos hipótesis: la convicción de que sólo la libertad permite el desarrollo y la riqueza; y de los análisis hechos a partir del estudio de la historia de los pueblos que pone énfasis en las causas morales, y no en las físicas. (Freixà, 2003).

Todos los males en la sociedad proceden de un déficit en el desarrollo racional, que sólo el incremento y difusión de las luces remediará. El pueblo, antes acusado de ignorante y perezoso, se convierte en víctima de un poder "tiránico" de la monarquía y de la avaricia de la Iglesia. Hasta las influencias del clima, que solían considerarse como una de las causas del "carácter perezoso" de las gentes del Sur, podían ser superados con un adecuado sistema de gobierno. "Pero si cambiara el aspecto físico de España, es decir que las carreteras y canales cruzasen regiones hoy casi inaccesibles; si la facilidad de las comunicaciones hiciera más activa e ineludible la vigilancia de los agentes del Gobierno; si los progresos de la agricultura, industria y comercio proporcionaran ocupación a la ociosidad malhechora; es decir, en una palabra: si continuase desarrollándose el plan del Gobierno actual, se vería como la influencia del clima tiene que ceder ante causas tan poderosas," opina el barón de Bourgoing (Bourgoing, 1062, p. 989). También se atribuye la culpa a las antiguas instituciones, sobre todo a la iglesia que "cuida de mantener la credulidad de los españoles" (Anónimo, 1962, p. 479).

Hasta la primera mitad del XVIII la curiosidad de los extranjeros por "la España diferente" tenía algo de malsano y de vengativo, se parecía complacerse en la contemplación de las ruinas y de las desgracias de la maltrecha España del Seiscientos, mostrando un maligno placer en destacar su atraso y sus más oscuros y negativos perfiles. A través de este cuadro negativo el viajero podía confirmar su superioridad.

A medida que avanza el siglo XVIII, esta actitud va sustituyéndose con otra, aparentemente más benévola, que a menudo es la de un padre, que al mirar con preocupación los problemas de un hijo, intenta darle consejos para resolverlos. Ahora el viajero se encuentra en la posición de decirles a los españoles la verdad. Esa posición le está otorgada como a representante del "mundo ilustrado". "El objeto de mi obra: decir a los españoles verdades de que pueden beneficiarse," explica un viajero anónimo del 1765 objetivos de su viaje (Anónimo, 1962, p. 519). Con frecuencia los viajeros experimentan el viaje como una misión cuyo objetivo es difundir las ideas de la Ilustración y instruir a los españoles como podrían mejorar su vida. La situación no es irremediable: "Toda Europa ha salido de ese estado de gótica ignorancia, y España, aunque la última, no será, por lo que de ella se puede esperar, la menos ilustrada" (Townsend, 1962, p. 1361). Los españoles aparecen en este tipo de escritos con frecuencia como niños testarudos que no quieren darles caso a los consejos del "mundo ilustrado". Así un viajero anónimo, criticando los métodos españoles de curar a los enfermos, indica que a pesar de muchas buenas recetas conocidas en el extranjero, los españoles "no cambiarían su método por todos los bienes del mundo" (Anónimo, 1962, 79). Otro viajero de la segunda mitad del XVIII suspira al final de su obra: "¡Ojalá [España] pueda un día reconocer todas las verdades que he repartido en esta obra con intenciones puramente amistosas!"(Anónimo, 1962, p. 581).

6. Cataluña, entre centro y periferia

6.1 Cataluña en el siglo XVIII

El siglo XVIII comienza para Cataluña con una nueva catástrofe. Si durante el siglo XVII había sufrido las consecuencias de la Guerra de los Treinta Años con la pérdida de su territorio más septentrional (los condados de Rossellón y Cerdeña), en el siglo XVIII Cataluña pierde sus instituciones políticas a causa de un conflicto de sucesión dinástica al trono de España que convierte en una guerra internacional. La corona de España es disputada por los partidarios del archiduque Carlos de Austria y los partidarios de Felipe de Borbón.

Para Cataluña la sucesión era decisiva para la conservación de sus derechos y libertades. Carlos II (1665 – 1700), el último monarca de la dinastía austriaca de los Habsburg, muerto sin descendencia, había suavizado las tensiones con Cataluña, de manera que es lógico que, al plantearse la cuestión de sucesión, los catalanes desconfiaron el absolutismo de la dinastía francesa y se inclinaron por la austriaca. Además, los catalanes no habían olvidado la pérdida de Rosellón y Cerdeña y agresiones militares repetidos de parte de Francia.

Al triunfar finalmente Felipe de Borbón, la represión contra Cataluña es implacable. Los catalanes serán tratados como "súbditos rebeldes a Su Majestad" y se les aplicará el derecho de conquista. Felipe V hace construir en Barcelona una formidable fortaleza — la Ciudadela, con el objeto de vigilar la ciudad. El consejo de Ciento y la Generalitat son abolidos. Estas medidas culminan en 1716 con la provisión del Decreto de Nueva Planta, que confía el máximo poder de gobierno a un militar: el capitán general. Tampoco se olvida el aspecto intelectual: todos los libros publicados en Cataluña entre los años 1705 y 1714 serán recogidos y destruidos. El uso del catalán será prohibido. En vista del papel de los estudiantes en la defensa de Barcelona, el rey decide suprimir la Universidad de Barcelona y trasladarla a Cervera, una pequeña ciudad provincial. Como resultado de estos cambios Cataluña pierde todo el poder político y es sometida a un largo proceso de castellanización.

Durante los reinados de los sucesores de Felipe V, Fernando VI (1746 – 1759) y Carlos III (1759 – 1788), la atención de los catalanes se dirige al resurgimiento económico, favorecido por la concesión de Carlos III a los puertos catalanes de comerciar directamente con América, antes prohibido. Como resultado exportes del puerto de Barcelona aumentan diez veces en una sola década. Después de 1778 más de la mitad del comercio español con América se efectúa a través de Cataluña. La industria de las "indianas" ocupa miles de personas: la construcción de veleros para el comercio con América da nueva vida al litoral catalán.

Para la última década del siglo XVIII la intensa actividad económica en la zona litoral había dado lugar a profundos cambios en la sociedad catalana. En las zonas altas montañosas la vida seguía el antiguo modelo feudal con terratenientes y clero firmemente afianzados. En Barcelona la gran expansión de la industria de textil dio origen a un nuevo clase media (burguesía), cuyas innovaciones industriales

encontraban oposición de los antiguos gremios que intentaban conservar sus privilegios medievales. Al mismo tiempo las manufacturas de textil creaban una demanda de mano de obra causando afluencia de obreros de regiones rurales.

A mediados del siglo empiezan a fundarse nuevas organizaciones en lugar de las instituciones abolidas, que coordinan las actividades industriales y comerciales del país. Así, en el año 1758 se fundó la Junta de Comercio de Barcelona — con actividades en toda Cataluña — reconocida oficialmente por el rey Carlos III en el año 1760. La Junta logró que fuera reconocida su jurisdicción sobre todo el Principado de Cataluña y fomentó en gran manera el comercio exterior. Mejoró la agricultura, el comercio en todas sus manifestaciones, protegió la naciente industria textil, llamada de las "indianas" por los tejidos estampados que se exportaban principalmente a América, y fomentó investigaciones a base de premios y bolsas de estudio en países extranjeros. Con una visión moderna e "ilustrada" creó unas nuevas escuelas técnicas (no olvidemos que la Universidad de Barcelona había sido clausurada y que la Universidad de Cervera, la única que existía en Cataluña era muy tradicional) que suplieron la falta de facultades de este tipo: náutica (1769), indispensable para la formación de pilotos que seguirían la llamada "carrera de América"; dibujo y bellas artes — indispensable para la industria textil — (1775); taquigrafía — la innovación europea (1775) etc.

La vitalidad de Cataluña era tal que en un siglo la población se había duplicado. Todo esto resulta todavía más extraordinario si se tiene presente que en aquel período los catalanes emigraban en masa hacia otras partes del país. Es a finales del siglo XVIII que la imagen del catalán laborioso por primera vez convierte actual en Madrid (Read, 1978, p. 154). Críticos como Cadalso pueden afirmar que las provincias como Cataluña son más provechosas para la Corona que las propias Indias. Cadalso dice de

Cataluña: "Por un par de provincias semejantes podía el rey de los cristianos trocar sus dos Américas. Más provecho redunda a su corona de la industria de estos pueblos que de la pobreza de tantos millones de indios" (Cadalso, 1985, 152).

Las guerras de fin del siglo contra ingleses y franceses empobrecen de nuevo a Cataluña. Sobre todo, la guerra contra Napoleón – la llamada de la Independencia– asola el país. Sin embargo, el siglo siguiente significa cambios profundos para Cataluña. Si el siglo XVIII puede ser considerado en Cataluña como el de la recuperación económica, el siglo XIX será el de la recuperación cultural.

6.2 Cataluña en la geografía mental de los viajeros del siglo XVIII

En los relatos de viajes del siglo XVIII Cataluña aparece con frecuencia como una región fronteriza entre el centro y la periferia, entre lo propio y lo extraño. Se la percibe como un punto de transición entre el centro y la periferia. Debido principalmente a un desarrollo económico relativamente rápido respecto a las demás regiones del país, se ve Cataluña como la región más europeizada del país. Incluso se puede decir que el viajero europeo percibe en Cataluña elementos que la convierten para él en algo más próximo y más familiar que el resto de España.

La imagen que se forma de Cataluña está llena de contrastes y contradicciones. Hay viajeros que la experimentan como parte de la Europa ilustrada y los que la ven como periferia. En varios escritos estas dos consideraciones aparecen simultáneamente destacándose así aún más la contrariedad de la imagen que se hace de esta región.

La posición mediadora de Cataluña se explica en parte por su situación geográfica en la frontera norte de España, pero la relación centro – periferia es sólo parcialmente geográfica, la cuestión consiste en varias otras oposiciones como

desarrollo – estancamiento, cultura – naturaleza etc. Así vemos que las demás zonas que se encuentran en la frontera norte de España — Vizcaya, Navarra y Aragón — no tienen necesariamente en la geografía mental del viajero europeo esta posición mediadora entre el centro y la periferia que tiene Cataluña.

Una de las oposiciones más importantes en que se basa la oposición centro – periferia es la de progreso – estancamiento que a la luz de la ideología de la época de la Ilustración obtiene una importancia especial. El progreso y la actividad del centro se oponen al estancamiento de la periferia. Para el viajero europeo del siglo XVIII Cataluña representa el movimiento que se opone a la inmovilidad del resto del país. "El catalán es el más industrioso, el más activo, el más trabajador de todos los españoles" dice Juan Francisco Peyron, diplomático francés en su "Nuevo viaje a España en 1772 – 1773" (Peyron, 1962, p. 876). "No hay aquí esa dejadez, esa pereza que reprochan a los españoles" dice de Barcelona Noberto Caino, un viajero italiano, en 1755 (Caino, 1962, p. 388).

Ya a finales de los años veinte, cuando Cataluña todavía no ha superado la crisis económica y cultural causada por la guerra de Sucesión, los viajeros notan una mayor actividad económica en las provincias catalanas respecto al resto del país. El viajero francés Esteban de Silhouette opina en su libro del 1729 que los catalanes son los mejores obreros de toda España y que "Barcelona puede ser mirada, con relación a España, como París con relación a Francia" atribuyéndole a Barcelona el papel de la ciudad más importante del país. (Silhouette, 1962, p. 235).

A mediados del siglo Cataluña ya ha obtenido la reputación de la provincia más industrial y una de las más cultivadas de España. "Si todas las provincias de España estuviesen tan bien cultivadas como Cataluña, el monarca sería mucho más poderoso" opina a mediados del siglo el viajero italiano Noberto Caino (Caino, 1962, p. 390).

"Vale más ella sola que la mitad de España" dice en 1765 un viajero anónimo (Anónimo, 1962, p. 524). El conde Creutz que dirige en su libro de viaje (1765) duras críticas contra España, distingue Cataluña claramente del resto de España describiéndola como "un país refrescada por los vientos marinos del Mediterráneo" que "está cultivada como Languedoc" y que "presenta un aspecto alegre y animado" (Creutz, 1962, p. 584).

El aspecto positivo de Cataluña no aparece sólo en confrontación con el resto de España. También en comparación con otras regiones de Europa Cataluña aparece como una región económicamente bien desarrollada. "Cataluña puede reputarse por una de las provincias más pobladas de Europa, y los catalanes por tan trabajadores como los de las que más trabajan" -dice Antonio Ponz en 1787 (Ponz, 1991, p. 194). El barón de Bourgoing opina que pocas ciudades francesas aventajan a Barcelona por el número y atractivo de sus casas de campo y añade que Marsella, que podría compararse en varios aspectos, no admite comparación en sus alrededores, "donde se descubre a la vez un hermoso paisaje, un cultivo muy variado, la actividad industrial y todos los síntomas de la abundancia".(Bourgoing, 1962, p, 1064). El mismo autor encuentra que la zona entre Barcelona y Mataró recuerda por la construcción de sus casas "decoradas con sencillez", su limpieza y por la actividad industriosa de sus habitantes, "las comarcas más agradables de Holanda" (Bourgoing, 1962, p, 1067). El inglés Arthur Young compara la animación de los alrededores de Barcelona con la de los alrededores de París: "[...] y cuando se llega a pensar que Barcelona no es más que la capital de una provincia, siendo París la de un gran reino, la diferencia resulta toda en ventaja de la primera" (Young, 1962, p. 1669).

Aunque la actividad económica y la riqueza de Cataluña en comparación con otras provincias de España contribuyen a formarse de Cataluña una visión

generalmente positiva, hay otros aspectos que la sitúan en la mente del viajero en la periferia que queda más allá de la frontera de la Europa ilustrada.

Primero hay que considerar que no todas las zonas de Cataluña estaban igualmente desarrolladas. Si bien las zonas más avanzadas — los alrededores de Barcelona y la zona litoral — se destacan por su actividad económica, hay otras zonas —el interior del país, las zonas montañosas del norte— que llaman la atención del viajero por su miseria y despoblación. Entre Figueras y Gerona, según Juan Peyron, "no se encuentran sobre el camino sino algunas granjas viejas y pueblos miserables" (Peyron, 1962, p. 727). El barón de Bourgoing, viniendo de Valencia, describe su entrada en Cataluña con siguientes palabras: "Pasado el Ebro, se atraviesa una inmensa zona desolada, casi cubierta de maleza. Hay que recorrer cinco leguas, que resultan eternas, hasta llegar al mísero poblado de Perellós" (Bourgoing, 1962, p. 1060). El mencionado pueblo de Perellós (Perelló) aparece en muchos escritos sobre Cataluña y suele ir acompañado de adjetivos como "el más pobre", "el más miserable" o "el más espantoso" que le parecen dar un significado casi mítico.

Como ya hemos explicado, la experiencia y el juicio del viajero son influidos por la dirección del viaje — hacia el centro o hacia la periferia. Se observa que al entrar en Cataluña se tiende más a experimentarla como periferia que al visitarla de regreso, tras haber visitado otras regiones de España. Joseph Townsend —por poner sólo un ejemplo— que entra en España vía Cataluña, después de haber visitado otras provincias regresa a Cataluña para salir del país. Se observa una considerable diferencia entre las dos descripciones que hace de Cataluña, la primera al entrar en España y la segunda al salir del país. La impresión que le hace la región cuando por primera vez entra en ella no es particularmente positiva, al contrario, le resulta más bien una decepción. "Desolado", "árido" son las palabras con las que describe la

región. De regreso en Cataluña, tras un largo viaje por otras regiones de España, las descripciones que hace de la provincia son de un carácter mucho más optimista. Ahora todo le parece "animado" y "alegre" (Townsend, 1962).

Como es lógico de suponer, más atención de los viajeros reciben la ciudad de Barcelona y sus alrededores. Aquí se observa la tendencia del viajero a extender la imagen que se le produce en Barcelona a toda Cataluña, de manera que cuando se habla de Cataluña y de los catalanes a menudo se refiere en realidad sólo a Barcelona y a los barceloneses. La imagen de Cataluña laboriosa y activa es a menudo formada precisamente en Barcelona y en las zonas que rodean la capital – una imagen que el viajero a menudo extiende al resto de la provincia.

Incluso se puede observar una propensión a utilizar la palabra Cataluña (o el adjetivo catalán) con más frecuencia hablando de Barcelona y de sus alrededores que al referirse a las demás zonas de la provincia. Al describir el mal estado de los caminos provinciales de Cataluña se habla de "los malos caminos españoles" incluso cuando el viajero no ha visitado otras provincias de España ni podría, por consiguiente, establecer una confrontación adecuada entre los caminos de Cataluña y los del resto de España. Cuando, en cambio, se describe, los terrenos cultivados alrededor de Barcelona, se habla de la "laboriosidad catalana". Lo catalán significa para muchos viajeros lo rico, lo cultivado. Lo que no puede describirse con estas palabras no es, por lo tanto, catalán, es español. Lo catalán se encuentra con más frecuencia en las zonas alrededor de Barcelona y en las zonas litorales.

A menudo el viajero, a base de las relaciones de los viajeros anteriores, tiene de antemano una idea de Cataluña y de lo catalán. Cuando al atravesar los Pirineos no encuentra más que unos malos caminos y unas posadas miserables se queda extremadamente sorprendido e incluso decepcionado: "Me esperaba encontrar las

escenas más encantadoras, las cosechas más ricas y las señales de la mayor abundancia; en lugar de eso, el aspecto del país, inmediatamente debajo de mí, me pareció desolado y árido, sin el menor punto de vista que pudiera interesar mis ojos o mi imaginación" dice Joseph Townsend ante la panorama que se le abre al otro lado de los Pirineos (Townsend, 1962, p. 1354). No es muy diferente la primera impresión que Cataluña le ofrece a Arthur Young: "Hasta entonces [el autor está en Rodes] nada habíamos visto en Cataluña que justificase la reputación de esa provincia, porque todo era allí miserable y de lamentable apariencia, tanto en las ciudades cuanto en el campo" (Young, 1962, p. 1665). Normalmente el viajero no encuentra lo que busca hasta las zonas alrededor de la capital.

7 Viajes por la Cataluña del siglo XVIII

7.1 Las carreteras

En el siglo XVIII hay cuatro carreteras principales por las cuales se llega a Cataluña. Llegando desde Francia, hay dos posibilidades para entrar en Cataluña. Un camino atraviesa los Pirineos en Perthus, resultando Junquera el primer pueblo español. El camino sigue por Figueres, Girona, Hostalrich, La Roca y Montcada hasta llegar a Barcelona. A pesar de ser un camino de ruedas, en 1786, cuando Townsend entra en España por este camino, escribe: "Desde Montpellier hasta Bellegarde el camino es ancho y muy bien cuidado; pero en cuanto se entra en España hasta unas dos leguas antes de Barcelona parece como si no hubieran hecho nada desde la creación del mundo, sea para facilitar el transporte, sea para proveer la seguridad del viajero" (Townsend, 1962, p. 1359). Otra posibilidad de entrar a Cataluña de Francia es por Puigcerdà. Se pasan Urgell, Organyà, Oliana, Tiurana, Agramunt, Linyola, Bellvis y Llèida. Desde Lleida se dirige a Barcelona, a Tarragona o a Zaragoza.

Otra carretera enlaza Barcelona con Zaragoza corriendo por Martorell, Igualada, Cervera, Tàrrega y Lleida y Fraga. En 1769 Vittorio Alfieri, el poeta italiano, hace el

recorrido de Barcelona a Madrid; lleva un coche propio y dos caballos que ha comprado en Barcelona. Merece subrayarse su forma de viajar: "... a poco me cansaba menos el andar que el pernoctar en alguna de aquellas semibárbaras ciudades. Para mí, andar era siempre máximo placer, y el permanecer, el máximo esfuerzo, pues así lo quería mi índole inquieta. Casi todo el camino solía hacerlo a pie, llevando junto a mí el bello caballo andaluz, que me acompañaba como un perro fidelísimo... Para ello hacía siempre que me precediera mi acompañamiento con el coche y las mulas, y yo los seguía de lejos." (Alfieri, 1962, p. 640)

La cuarta carretera corre por la costa desde Valencia hasta Barcelona, pasando por Tortosa, Reus, Vendrell y Hospitalet. En 1797 el barón de Bourgoing dice de este camino: "Pasando el Ebro, se atraviesa una inmensa zona desolada, casi cubierta de maleza. El terreno, frecuentemente cortado por barrancos, es ingrato para recorrido en coche." (Bourgoing, 1962, p. 1061). Sin embargo, para Peyron el camino que sale de Tortosa es "uno de los más agradables que he recorrido en España" (Peyron, 1962, p. 736).

Los viajeros que corren las rutas catalanas se quejan del malo estado de los caminos lo que hace el marcha tan lenta como difícil. Los viajeros que entran en Cataluña por Francia perciben por la calidad de carreteras muy claramente la frontera entre Francia y Cataluña. "A varias leguas de Perpignán se terminan las hermosas carreteras de Francia. [...] "El castillo de Bellegarde, que domina esas colinas áridas, es la última plaza francesa; al cabo de unos cien pasos, dados también sobre un hermoso camino, se encuentra uno en un sendero lleno de piedras y fatigante, que conduce hasta Junquera [...]. En ese término ya no se pueden tener los mismos gustos ni las mismas opiniones," describe su entrada en Cataluña Juan Peyron (Peyron, 1962, 726). También Joseph Townsend percibe el contraste en la calidad de las carreteras al

atravesar la frontera entre Francia y Cataluña: "Desde Montpellier hasta Bellegarde el camino es ancho y muy bien cuidado; pero en cuanto se entra en España hasta unas dos leguas antes de Barcelona parece como si no hubieran hecho nada desde la creación del mundo, sea para facilitar el transporte, sea para proveer la seguridad del viajero" (Townsend, 1962, p. 1359). Y cuando en las montañas estos caminos de pésima calidad transcurren por el borde de precipicios el viajero pasa momentos de verdadero horror. Las emociones del viajero en una situación semejante se reflejan en la descripción de Arthur Young: "No es que no les ocurra (a las mulas) alguna vez vacilar; también, cuando en pasos semejantes inician un troteillo corto, seguramente deben de poner al viajero más en carne de gallina que el taburete eléctrico del señor Walker" (Young, 1962, p. 1662). Las carreteras de los alrededores de la capital le ofrecen al viajero una mejor impresión: "El camino que seguimos hace honor al rey actual; sigue una línea de nivel, a lo largo de valles estrechos, de modo que evita subidas y bajadas" describe Arthur Young su entrada a Barcelona (Young, 1962, p. 1669).

Teniéndose en cuenta la mayor actividad mercantil de Cataluña respecto a otras zonas de España se podría suponer que los caminos de esta región superan los del resto de España. En los escritos de los viajeros, sin embargo, no hay referencias que confirmen una mejor calidad de las carreteras catalanas respecto a las del resto de España. Todo lo contrario, el barón de Bourgoing hace en su libro elogios a las "magníficas carreteras de las dos Castillas desiertas" oponiéndolas a "las carreteras horribles de las comarcas de agricultura e industria florecientes como a lo largo de las costas de Valencia y Cataluña" (Bourgoing, 1962, p. 935).

7.2 Las posadas

También las posadas constituyen para el viajero un punto de referencia importante. Son las posadas donde el viajero se pone por primera vez en contacto con los habitantes del país que visita, donde conoce por primera vez sus usos y costumbres y donde prueba la comida y el vino del lugar. Por tanto, las posadas ejercen un papel considerable en la formación de la primera impresión del viajero de un país. Al mismo tiempo, es aquí donde el viajero percibe la actitud del país hacia los extranjeros.

La impresión que las posadas catalanes les ofrecen a los viajeros es por lo general sumamente negativa. A principios del siglo Aubry de la Motraye, describiendo su viaje desde Tarragona hacia Barcelona, cuenta como se ve obligado a viajar noche y día porque "los alojamientos que hay por todo el camino son muy malos, tanto que las camas se pueden llamar verdaderos almacenes de pulgas y de bichos todavía peores" (Motraye, 1962, p. 41). Vittorio Alfieri, al describir su viaje de Cataluña a Zaragoza, dice que a poco le cansaba menos el andar que el pernoctar "en alguna de aquellas semibárbaras ciudades" (Alfieri, 1962, p. 640). Estéban de Silhouette, viajando en 1729 por las carreteras de Cataluña, da consejos que cada viajero debería seguir "para no echar en falta las posadas de Francia". Según el francés el viajero debería proveerse de todo: "hay que llevar su cubierto, su vaso, sus servilletas, un pequeño asador (pues hay posadas en donde no lo hay) si uno no quiere quedarse sin cenar". Al seguir estos consejos el viajero no tendrá incomodidades: "Como no se cuenta con nada, nunca encuentra uno que le falte nada," dice Silhouette (Silhouette, 1962, p. 231).

La mala impresión que las posadas les causan a los viajeros no cambia considerablemente durante la segunda mitad del siglo. "Las posadas, a pesar de los desvelos del ministro, están aún lejos de ser aceptables" dice en 1777 el barón de Bourgoing y añade que "mucho tiempo ha de pasar aún sin que puedan facilitar en

España los viajes, como ya lo están en otras naciones; porque ligados entre sí los elementos que constituyen la prosperidad de un estado es natural que sin buenos caminos no puede haber buenas posadas." (Bourgoing, 1962, p. 935). Arthur Young, cuyo viaje a Cataluña tiene lugar en 1787, pasa varias noches en casas de los tenderos locales porque las posadas le parecen "demasiado malas para entrar".

Sin embargo, al llegar a Barcelona, el viajero puede contar con posadas mucho mejores. Joseph Townsend compara las posadas de Barcelona con las de Francia y llega a la conclusión de que "son poco inferiores a las de las grandes ciudades de Francia" (Townsend, 1962, p. 1367). Arthur Young se muestra agradablemente sorprendido del contraste que le ofrecen las posadas de Barcelona en comparación con "las pocilgas en donde habíamos ayunado y maldormido en las montañas". Young compara las posadas de la capital con las de su país diciendo que los criados de las posadas de Barcelona "son tan numerosos y tan vivos como en Inglaterra" lo que las convierte para él en algo próximo y familiar (Young, 1962, p. 1669).

7.3 La comida

Aunque el contacto del viajero con el país que visita suele ser ante todo de tipo visual, algunos autores han destacado también el papel de los otros sentidos – oído, olfato, gusto y tacto – a la hora de formarse la experiencia del viajero (Chard, 1999). Quizá se encuentre el gusto entre los más importantes.

En los relatos de la primera mitad del siglo no se presta mucha atención a la descripción de la comida. Rara vez el viajero describe lo que ha comido en las posadas o si lo hace lo hace de una manera muy superficial, refiriéndose a la cantidad, a la presencia o la deficiencia de uno u otro comestible. La comida no es considerada

como una característica del país o del pueblo, no refleja el ingenio de un país. Sólo refleja la riqueza o la pobreza de una región.

En las pocas referencias que se hace a la comida en los relatos de viaje del XVIII el viajero normalmente se limita a mencionar si en una determinada posada existe o no uno u otro comestible y llega por lo general a la conclusión de que un viajero prudente que atraviesa los Pirineos se provee de los comestibles principales de antemano, puesto que "en las posadas de España no hay ni pan, ni vino, ni carne o si los hay, no son pasables" (Silhouette, 1962, p. 231).

Desde la mitad del siglo, no obstante, las referencias a la comida se hacen más frecuentes y las descripciones llegan a ser más detalladas que antes. En parte se lo puede explicar con la mayor importancia que se le empezaba a atribuir a la opinión subjetiva del viajero. Es hacia la mitad del siglo que se empieza a dar más importancia a la presencia de la persona del viajero en el texto. El narrador resulta más fiable si el lector puede identificarse con él en sus aventuras, miedos y dificultades. La credibilidad en los detalles también añade credibilidad al texto como un todo (Varpio, 1997, p. 34). Al describir el sabor de una comida el viajero expresa su impresión personal, es un detalle importante que le acerca más al lector la experiencia del narrador, convirtiéndose de esta manera el texto más fiable.

En la segunda mitad del siglo los viajeros empiezan a prestar más atención a la descripción de las comidas de diferentes regiones. La comida llega a ser un detalle importante en el cuadro que se pinta de un país. A través de la comida también se percibe la frontera entre lo propio y lo extraño. "Estos buenos padres me obsequiaron con un guisado, que me alabaron mucho; era una pepitoria de pollos cocida al horno, con aceite, tomates y mucha pimienta. Sólo el apetito me impuso el comer ese guisado tan detestable para un francés." (Lantier, 1962, p. 1133). En caso de la comida esta

oposición incluso se destaca con más fuerza que en varios otros casos, puesto que el viajero se ve obligado a experimentar lo extraño de la comida constantemente. El viajero depende de la comida, no la puede evitar.

En los escritos de viaje la comida de un país extranjero con frecuencia lleva un sello negativo. Lo diferente en la comida no es apreciado. Lo que no le gusta al viajero o a lo que no está acostumbrado le parece "mal hecho". Muchas veces los productos alimenticios (la carne, los huevos, las verduras, el vino) son de buena calidad, pero por la ignorancia del cocinero o del posadero, han sido estropeados. Noberto Caino describe su comida en una posada cerca de Martorell: "Habría hecho una comida muy buena si las perdices que me sirvieron no hubiesen estado estropeadas por la cantidad de pimienta con que las habían sazonado." (Caino, 1962, p. 396). Arthur Young dirige duras críticas contra los vinos y el aceite de Cataluña: "Jamás hay que perder de vista [...] que el agua sigue siendo la mejor bebida, por saber el vino horriblemente a la piel de cabrío y el aguardiente no siendo bebible más que para aquel a quien le guste apasionadamente el anís. La ensalada, plato principal que los acompañan, no es comible por causa del aceite rancio que le sirve de aliño. Parecería como si eso mismo agradase a los habitantes, porque por todas partes se extasían ante la excelencia de su producto en ese género" (Young, 1962, p. 1665). Varios viajeros se quejan del sabor rancio del aceite también en el siglo siguiente. En su descripción del viaje a España en 1837, Stendhal explica como, a pesar de estar muriendo de hambre, le es imposible comer la carne que le ofrecen en una posada catalana, porque "todos los platos apestan de aceite rancio" (Stendhal, 1972, p. 334).

Pero también las frutas tienen un sabor diferente y son calificadas de "peores" por los viajeros. Para Arthur Young los melocotones que compra en Cataluña "no tienen el exquisito sabor de las nuestras [frutas]" (Young, 1962, p. 1671).

Hay, sin embargo, ejemplos contrarios. El mismo Arthur Young habla en otro párrafo "del mejor limonada del mundo" que le sirven en Barcelona (Young, 1962, p. 1669). Francisco de Zamora hace elogios a los quesos de Cataluña (a los de Tona y a los de Collsespina "que son todavía mejores") (Zamora, 1991, p. 210).

Al comparar la alimentación de las posadas de Cataluña con la de otras regiones de España los viajeros observan que en Cataluña se come mejor. A base de la comida el viajero establece una oposición entre Cataluña y el resto de España. Noberto Caino, por ejemplo, percibe su paso de Cataluña a Aragón precisamente a través de la comida: "Bien me di cuenta de ello en mi comida, que fue muy parca, de que nos alejábamos de la abundancia a medida que nos aproximábamos a los confines de Cataluña." (Caino, 1962, p. 398).

Se puede observar que a medida que avanza el siglo, la impresión que le ofrece al viajero la alimentación de las posadas catalanes se hace cada vez mejor. Esta tendencia corresponde perfectamente a la mejora de la situación económica general de Cataluña. El viajero inglés, Joseph Townsend, que visita Cataluña en 1786 y 1787, compara la alimentación que encuentra en las posadas de Cataluña con la de otros países europeos y opina que es "más tolerable y más barata que en Inglaterra o en Francia por ejemplo" (Townsend, 1962, p. 1359). Generalmente la comida es mejor y más abundante en las zonas litorales y en los alrededores de la capital que en las zonas interiores.

7.4 Los miedos de los viajeros en los caminos catalanes

Generalmente el viajero cuanto más se aleja del centro y cuanto más entra en lo desconocido, más fácilmente percibe el peligro a su entorno. Esteban de Silhouette, por ejemplo, ve peligro en las mujeres de España: "Las mujeres de este país tienen un

carácter muy peligroso" opina el viajero francés. (Silhouette, 1962, p. 229). También Johann Eberhard Zetzner, un viajero alemán, advierte de "las pasiones abrasadoras de las mujeres españolas" que, según él, constituyen uno de los dos grandes peligros que el viajero debe afrontarse al viajar por España. El otro peligro es el vino: "Un extranjero que se preocupe algo de su salud hará bien manteniéndose en guardia frente a los vinos de este país" (Zetzner, 1962, p. 275).

Uno de los miedos más frecuentes que les acompaña a los viajeros por las carreteras de Cataluña, es el de los ladrones. Aunque en los escritos tratados en este trabajo no aparezca ninguna referencia a un encuentro real con los ladrones, los autores casi exclusivamente hablan de lo peligroso que son los caminos catalanes a causa de los bandidos. Este miedo parece ser creado más por los relatos de viajes del siglo pasado que pintaron al lector un cuadro horroroso de los bandidos que asaltaban y robaban a los viajeros en las carreteras de Cataluña, que por la situación real que reinaba en los caminos catalanes. Como es sabido, después de la guerra de Sucesión el número de los ladrones en Cataluña había disminuido considerablemente de manera que en el siglo XVIII su proporción en esta provincia ya no superaba la de las demás regiones de España (Ainaud de Lasarte, 1987, p. 12). Este miedo de los ladrones puede ser comparado con el que los turistas de nuestros días pasan visitando los países del sur de Europa. También hoy se advierte a los turistas de los ladrones más en España o en Italia que en los países del Norte. Es uno de los mitos de lo desconocido. Así como hoy también entonces se percibía peligro más fácilmente lejos de casa, donde todo era desconocido y extraño, entonces todavía más que hoy.

8. La naturaleza

La evolución del concepto de naturaleza es complejo. Bajo la influencia del mecanismo de Descartes y del Newtonismo, la naturaleza pierde el carácter Neoplatónico de un conjunto de correspondencias o símbolos en los que el hombre puede leer una realidad trascendente y se convierte en un sistema de leyes que reflejan la actuación de causas secundarias que ha originado la Causa final o la primera. Con el ateísmo materialista, la Causa final o primera desaparece, llegándose a un mecanicismo total.

Normalmente la descripción de la naturaleza en la literatura de viajes del siglo XVIII es racional y práctica. El autor da al principio de su relato una descripción general de la naturaleza de la región que visita, concentrándose principalmente en posibles recursos que oculta y que podrían ser utilizados por el hombre. En caso de los ríos se evalúa su navegabilidad, en caso de los terrenos su fertilidad etc. Más atención se presta al aspecto útil, menos importancia se da al aspecto estético de la naturaleza. Incluso, el aspecto estético casi siempre aparece relacionado con lo útil.

Yrjö Varpio ha señalado que el viajero del siglo XVIII se encontraba constantemente entre la cultura y la naturaleza. A un lado estaban los caminos, las ciudades, el cultivo y la industria; al otro lado las montañas, los bosques, las llanuras

incultas. El viajero estaba provisionalmente separado de la cultura y provisionalmente luchando con la naturaleza (Varpio, 1997, p. 214-215).

En la literatura de viajes del siglo XVIII la cultura y la naturaleza aparecen constantemente contrapuestas. La primera está representada por la ciudad, la literatura, el comercio, el cultivo moderno; la otra por la pobreza y la monotonía. Casi siempre la cultura acaba caracterizándose por unos atributos de índole positiva, mientras que la naturaleza recibe evaluación negativa. En muchos relatos el autor opone "lo aburrido" de los paisajes incultos a "lo atractivo" de las tierras cultivadas. Para el viajero del siglo XVIII lo que se relaciona con la actividad humana le resulta mucho más atrayente que un paisaje "salvaje". J. Peyron se alegra cuando en su viaje por la costa hacia Barcelona, en el horizonte aparecen algunas casas de campo que "pudieran estar construidas con más gusto" pero que a pesar de ello "sirven para enriquecer el paisaje y hacerlo más animado" (Peyron, 1962, p. 727). También Arthur Young las casas son "rasgo esencial de interés y de la belleza de los paisajes." (Young, 1962, p. 1672). Así mismo, la ausencia de belleza en algunos lugares y la desolación, entristecen el ánimo del viajero, al cual pueden consolar los signos de cultivo y la presencia de la actividad humana: "[Cerca de Girona] se atraviesan a continuación unas tierras pantanosas y algunos torrentes; pero un camino campestre, adornado aquí y allá con varios grupos de álamos, y campos cultivados con cuidado, compensan al viajero." (Peyron, 1962, p. 727).

Encontrarse rodeado de la naturaleza significaba para el hombre "civilizado" casi siempre una lucha constante: con el mal tiempo, el calor, los mosquitos. "Nada más me queda por decir que hace aquí un calor extremado y que los mosquitos, que hay aquí en mucha cantidad y mucho más encarnizados que en Italia, me fustigan de tal modo con sus picaduras y su zumbido continuo, que no me dejan descanso ninguno."

(Caino, 2962, p. 403). Según señala Varpio, el hombre de cultura tenía que dominar la naturaleza y luchar con ella de otra forma que el "hombre salvaje" para quien la soberanía de la naturaleza no constituía un problema tan grande (Varpio, 1997, p. 221). Aquí también podemos observar la influencia de la dirección del viaje a la experiencia del viajero: alejándose de la cultura y acercándose a las zonas incultas y "salvajes" el viajero fácilmente percibe el ambiente como opresivo. Peyron llega a la frontera de la civilización en su camino de Barcelona a Valencia, cerca del pueblo de Perelló: "Cuanto más se avanza, más el país se torna horrible; las montañas parecen producirse de sí mismas [...]" (Peyron, 1962, p. 734).

Junto al comercio el cultivo constituía uno de los signos más importantes de la cultura. Las zonas cultivadas reciben del viajero epítetos como "riente", "alegre", "vivo" o "animado", pero también tales como "bonito" o "hermoso". La contemplación de pueblos llenos de bienestar y prosperidad, donde abundan los "paisajes alegres y variados" producen un efecto positivo en la sensibilidad del viajero y "esparcen y ensanchan el ánimo": "[...] escalamos una montaña, desde cuya cumbre lanzamos nuestras miradas sobre una orilla, en donde la naturaleza se ofrece bajo el más alegre aspecto. [...] La pequeñas colinas estaban cubiertas de viñedos y de olivos, y barcas de pescadores hacían al mar algo completamente vivo. Desde esta altura se descubría un gran número de pueblos hasta donde la vista podía extenderse." (Townsend, 1962, p. 1357).

En cambio, los terrenos incultos son caracterizados por adjetivos como "triste", "horrible", "repugnante". Para el barón de Bourgoing "la zona desolada" entre el Ebro y Cambrils es "una horrible comarca" (Bourgoing, 1962, p. 1061). En esa zona despoblada también el tiempo transcurre lentamente. Bourgoing habla de las cinco leguas que "resultan eternas". (Bourgoing, 1962, p. 1061). A Arthur Young le "hiere

los ojos" una "miseria repugnante" en el interior de Cataluña. Habla también de "la inmensidad de las soledades incultas" que "ofuscaban" sus ojos. (Young, 1962, p. 1681).

8.1 La visión científica

El gran proyecto de la Ilustración consiste en apoderarse de la naturaleza, el objeto del hombre es llegar a ser el rey de la naturaleza. El mundo natural y social necesita ser domesticado y los hombres de la ilustración se sienten con el poder y la obligación moral de hacerlo. Este objetivo puede ser conseguido por la mejor conocimiento de la naturaleza y el viaje se transforma en un importante vehículo de conocimiento. El examen científico de la naturaleza se convierte en un componente importante de los viajes. El impulso de catalogar el mundo, inaugurado por Carl Linneo que lleva a la creación de un método de clasificación de la naturaleza (Homo Sapiens incluido) deriva en el deseo de encontrar, fichar y recolectar las especies vegetales y animales que poblaban la Tierra. Así aparece la figura del naturalista; representante del academicismo que, contrariamente al conquistador, pretende ejercer sobre el entorno que estudia una acción neutra. Su misión consiste en observar, describir y traducir en palabras las características del universo material que lo rodea. Pretende ser imparcial, sin ser consciente de que su mirada era parte de la voluntad occidental por retraducir y controlar el mundo.

Descubrimiento se entiende como encontrar algo que existía pero que nadie había visto. Para que cualquier objeto pueda ser descubierto, tiene que ser transformado en algo conocido y familiar, y de cierto modo cada objeto descubierto

debe haber pasado por un proceso de construcción. (Branningan, 1981). Varios autores han destacado la relación entre el descubrimiento y la apropiación (Pratt, 1993; Nieto, 2003). La actividad de los naturalistas europeos de clasificar la naturaleza, nombrando plantas y animales y sus métodos de representación son instrumentos de apropiación. El primero que reconoce un lugar o una planta o un animal expresa su derecho de posesión.

Por lo general, la España del siglo XVIII es considerada por los botánicos europeos como un país poco estudiado. Es entonces cuando todo el mundo se asombra de la riqueza botánica del país y al mismo tiempo del general desconocimiento que existe en torno a las plantas; hasta el punto que el mismo Linneo puede escribir acerca de la "barbarie botánica" que había en España, refiriéndose a la supina ignorancia que afloraba en los escritos de los científicos hispanos: "La flora española es totalmente desconocida para nosotros y en lugares fértiles de su territorio hay muchas plantas que aún no han sido descubiertas. Es en verdad penoso que en los lugares más cultos de Europa aún exista tal barbarismo en botánica." (Linneo, 2003).

Elementos linneístas se pueden observar en la descripción de viaje de Joseph Townsend realizado en los años ochenta. Durante su viaje a Cataluña Townsend hace varias excursiones a los alrededores de Barcelona que, según él, son favorables a las investigaciones botánicas y da en su libro un elenco completo de las plantas que encuentra en esta región. Townsend también se pone en contacto con los botánicos de Barcelona a los que encuentra bien competentes en esta ciencia: "[...] encontré que conocían los mejores autores que han escrito sobre ese asunto". Habla también de un joven botánico que se ocupa en recoger plantas medicinales para los farmacéuticos y en el cual encuentra "un excelente discípulo de Linneo". "Recogí en su *hortus siccus*

plantas que no había encontrado en mis excursiones, todas ordenadas y clasificadas" dice Townsend (Townsend, 1962, p. 1382).

Para los naturalistas del siglo XVIII el estudio de la naturaleza es un elemento de la educación civilizada. La habilidad de comentar una colección es una muestra de educación. Los museos de historia natural se convierten en importantes lugares de interés. Varios viajeros (Peyron, Caino, Bourgoing y otros) admiran el Museo de Historia Natural de Barcelona. Según Bourgoing tiene una variedad y selección de las curiosidades de los tres reinos de la Naturaleza que puede "inspirar envidia a más de un pequeño soberano" (Bourgoing, 1962, p. 1065).

La valoración "científica" de la naturaleza de Cataluña es variada. Por un lado se lamenta el suelo pedregoso de las zonas montañosas de Cataluña que no es favorable a la vegetación y por consiguiente tampoco al cultivo, por otro lado se admira la fertilidad de algunas zonas litorales (la zona entre Reus y Tarragona, los alrededores de Barcelona, por ejemplo). El clima de Cataluña es generalmente considerado muy favorable y se la caracteriza con palabras como excelente, delicioso, sano etc. No se olvida, sin embargo, de hacer referencia al viento del Este que ataca a la provincia por algunos días y que, según Joseph Townsend, "cierra los poros y convierte la temperatura tan irritable que hasta los mejores amigos tienen que poner mucha atención en la manera de acogerse mutuamente" (Townsend, 1962, p. 1383).

Es lógico que el viajero que visita un país desconocido establezca una comparación entre su país de origen y el que visita. Arthur Young confronta en su libro el clima del Norte (Inglaterra) con el del Sur (Cataluña). Tras una reflexión filosófica sobre las ventajas y las desventajas de uno y el otro llega a la conclusión de que "el clima iguala a los más hermosos del mundo". Aunque muchas gentes del Norte corran tras el sol del Sur, este mismo sol trae muerte a la mayor parte de la vegetación,

privando la naturaleza del verdor y convirtiéndola en un desierto árido. Young concluye: "[...] prefiero con mucho los paisajes franceses y todavía más los países ingleses, a los que puede ofrecer esa Cataluña tan pedregosa y tan árida" (Young, 1962, p. 1683).

Muchos viajeros opinan que Cataluña no aprovecha sus recursos naturales como debería y no sabe valorar lo que tiene. "No se ha sacado todo el partido posible de los recursos que ofrece el suelo, ni mucho menos. ¡Qué variedad de mármoles encierra! ¡Cuántas minas que podrían explotarse! [...] Entre otras se ha descubierto una mina de carbón de piedra en Montañola, en la diócesis de Vich" (Bourgoing, 1962, p. 1065). Ese tipo de comentarios con frecuencia van acompañados de instrucciones de cómo se podría utilizar uno u otro recurso. Esteban de Silhouette opina que hay que convertir el Ebro navegable y abrir por ello un paso de comunicación con Aragón y hasta con Navarra. El viajero francés no puede disimular su sorpresa ante el hecho de que todavía no se haya construido un puerto en la desembocadura del Ebro: "Otra nación que la española perfeccionaría un puerto tan hermoso dado por la naturaleza [...]", dice el francés. Y por si eso fuera poco, dice que en este mismo lugar habría que construir una ciudad que tendría seguramente "un comercio floreciente y una poderosa marina" (Silhouette, 1962, p. 235).

8.2 La visión estética

Se observa que en los últimos decenios del siglo la actitud racional, crítica y medida de la realidad, empieza a mutar. La naturaleza, antes aprehendido sólo por una preocupación informativa, que buscaba en la descripción la objetividad, cambia. Se da cada vez más importancia a la impresión global, a la sensación y al sentimentalismo.

Al lado de las descripciones racionales y científicas surgen otras de carácter subjetivo-emocional. La naturaleza ya no es solamente un objeto de interés puramente científico, cada vez más importancia obtiene la descripción estética del paisaje, el viajero empieza a disfrutar de la belleza de la naturaleza. Elementos de este tipo de descripciones emocionales se pueden encontrar ya en la obra de Noberto Caino del año 1755. Caino describe el espectáculo alegre que se le abre cuando llega al puerto de Barcelona: "tuvimos gran satisfacción al ver sobre la superficie del agua una gran cantidad de delfines que daban vuelta y saltaban alrededor de nosotros como si hubiesen querido honrar nuestra llegada" (Caino, 1962, p. 387).

A finales del siglo el paisaje se convierte en una referencia importante, en algo más que un objeto en el que la vista se para. Surge el paisaje como una construcción estética del territorio que expresa nuevos problemas y valores sociales. Así el paisaje pasa a expresar la oposición entre hombre y naturaleza; entre el campo y la ciudad.

El hombre se siente indefenso y pequeño, y al mismo tiempo se muestra asombrado ante la magnitud del universo. El paisaje realista, concebido como algo controlado y racionalizado se reemplaza por el "paisaje sublime": "El rayo, con un estrépito horrible, atravesó el camino a diez pasos de mí [...] el espectáculo era grande, sublime; si hubiese sido poeta o pintor, habría podido admirarlo, gozar de él..." (Lantier, 1962, p. 1136).

Según Glenn Hooper, es a mitades del siglo XVIII, cuando aparece nuevo tipo de viajero que valora la naturaleza en términos de "lo sublime" y "lo pintoresco". Para el viajero pintoresco existe una forma ideal de la naturaleza, derivada de la pintura paisajística. (Hooper, 2002, p. 174). En la literatura de viajes siempre hay que distinguir entre lo que en realidad ven los viajeros y lo que esperan ver. La mayoría

de las veces basta con exagerar un poco lo visto y olvidar aquello que no resulta "pintoresco".

La búsqueda de una naturaleza pintoresca y magnífica a menudo significaba la búsqueda de rocas y precipicios como una especie de "estaciones" desde donde apreciar una escena concreta. Más tarde las rocas y precipicios fueron sustituidos por ruinas, sobre todo las de monasterios y castillos. (Hooper, 2002, p. 174). Aunque estos elementos podían encontrarse en varias zonas de España, algunos de los más populares se hallaban en Cataluña, sobre todo en los Pirineos de Cataluña y también en Montserrat. Atravesando los Pirineos, Lantier descubre que sus ojos "tropezaban por todas partes con sitios pintorescos" (Lantier, 1962, p. 1084). Montserrat llama la atención del viajero por sus formas escarpadas y por el monasterio que se encuentra allí. Se subía a la montaña también a "gozar del golpe de vista asombrosa que hay desde la cumbre". La descripción de Peyron sobre la vista que se abre desde la cumbre de Montserrat es típicamente romántica: "No se puede expresar la belleza, la riqueza y la variedad del paisaje que se descubre desde el punto más elevado. Los ojos se sienten abrumados y todo hombre pensador se siente, sin duda, allí humillado." (Peyron, 1962, p. 728).

Sin embargo, aún estetizando el paisaje y buscando "lo sublime" y "lo pintoresco" en la naturaleza, raramente la naturaleza recibe valoración positiva si le faltan signos de presencia de la actividad humana. También Lantier describe la vista desde Montserrat, pero para sus ojos lo anima y hace magnífico la presencia de las ciudades y los barcos en el mar: "Desde esa altura la vista abarca un horizonte de sesenta leguas. Veía ciudades, ríos, cuyo curso seguían los ojos, las islas Baleares, las azuladas olas del mar, y en la lejanía, barcos cuyo balanceo animaba ese vasto y magnífico cuadro." (Lantier, 1962, p. 1123)

Junto al nuevo corriente romántico siguen los viajeros científicos. En el contexto de los viajes científicos del siglo XVIII las montañas han sido convertidos en objetos de estudio, y no de adoración. A los científicos les atraían las riquezas minerales y forestales, el interés por medir la humedad atmosférica, el deseo de conocer certificadamente la altitud y formación de la Tierra. Townsend, un típico viajero científico del siglo XVIII apenas menciona las hermosas vistas desde la cumbre de Montserrat, para él son mucho más importantes las canteras de piedra calcárea y de mármos que se encuentran en los flancos de la montaña (Townsend, 1962, p. 1377).

En el libro de Arthur Young la descripción emocional de la naturaleza alterna con el tratamiento práctico y racional. Por un lado Young, como un típico viajero del XVIII, se interesa de los recursos naturales del país, por otro lado, como es característico a los viajeros románticos, estetiza los paisajes y las panoramas hermosas que ofrece Cataluña.

Es durante el siglo XVIII cuando aparecen los primeros objetos de interés turístico, que son visitados por su curiosidad o por su significado simbólico. En Cataluña pueden ser considerados como objetos turísticos la montaña de sal de Cardona y la antes mencionada Montserrat. Los dos aparecen en los escritos con frecuencia como "las dos maravillas de Cataluña". La montaña de sal de Cardona atrae a los viajeros por el sal multicolor del que está formada. De esta montaña hacen mención casi todos los viajeros que visitan Cataluña, incluso los que no lo han visto con los propios ojos. Juan F. Peyron la compara con el país de las hadas: "Ese mineral es allí de casi todos los colores, de suerte que cuando está iluminada por los rayos del sol se cree ver esas montañas de diamantes, de rubíes y de esmeraldas, tan corrientes en las descripciones encantadoras del país de las hadas" (Peyron, 1962, p. 729).

9. Los catalanes

Los viajeros del XVIII notan una gran diferencia entre las distintas provincias de España: "Cada provincia os ofrece un carácter particular, existe entre ellas en lo moral como en lo físico diferencias muy marcadas" (Peyron, 1962, p. 876). Se atribuye a la gente de diferentes provincias ciertos caracteres a través de los cuales se intenta definirlos. Según Mary Louise Pratt la descripción colectiva del Otro constituye una estrategia muy extendida en la literatura de viajes. De la gente no se habla en el nivel de individuo sino que es tratada como grupo (Pratt, 1993, p. 63).

Se atribuye a la gente de diferentes provincias ciertos caracteres a través de los cuales se intenta definirlos. Del mismo modo existe una imagen colectiva de diferentes provincias a las que se atribuye ciertas cualidades que las caracterizan. Según Peyron, el valenciano es "astuto, falso y suave en sus maneras; es el individuo más holgazán y más flexible que existe"; el andaluz es " falso, valiente, perezoso, jovial, amable, muy atento a las viejas costumbres de su tierra, ágil, bien formado, extremadamente apasionado por las mujeres, amando el baile, el placer y las buenas comidas"; el castellano es "altivo, grave en su aspecto; habla poco y parece entregado a la contemplación. Su amabilidad es fría; pero no tiene afectación; es desconfiado, y no concede su amistad sino después de haber estudiado largamente el carácter de aquel a quien se entrega." (Peyron, 1962, p. 876).

En los escritos de la primera mitad del siglo el viajero suele dar un conjunto de caracteres positivos y negativos que, según él, son propios al pueblo de una determinada región. Por ejemplo, según un viajero anónimo, los catalanes son "orgullosos y republicanos, valientes, de buena fe en la amistad, pero extremadamente coléricos y vengativos. [...] Son altos, animosos, tallados vigorosamente, el rostro enjuto y moreno; en general son hombres guapos. Les gusta con entusiasmo el vino, el juego, la danza, las mujeres; son enemigos de la disciplina militar, legal y eclesiástica, y no son susceptibles de fanatismo más que por libertad" (Anónimo, 1962, p. 524). Juan Peyron considera al catalán "rudo, grosero, ambicioso, celoso, interesado, pero franco y buen amigo (Peyron, 1962, p. 876).

Uno de los tópicos más extendidos sobre los catalanes a través del siglo (y hasta nuestros días) es su laboriosidad. "Son los mejores obreros de España" dice Esteban de Silhouette a principios del siglo (Silhouette, 1962, p. 233). Según Joseph Townsend los catalanes trabajan sin cesar "desde muy temprano por la mañana hasta muy tarde por la noche" y soportan la fatiga "mejor que ningún pueblo sobre la tierra" (Townsend, 1962, p. 1368, 1382). Townsend opone el carácter laborioso de los catalanes a la pereza de los habitantes de los demás provincias de España y opina que se debe al prejuicio nacional de los primeros que es favorable al comercio, "porque los artesanos y los manufactureros son allí tanto más honrados y respetados cuanto son tratados con desprecio en otras provincias" (Townsend, 1962, p. 1653).

La laboriosidad, sin embargo, no es siempre considerada como un carácter "primario" de los catalanes, a menudo se lo ve como consecuencia de otra característica más negativa, que es la codicia. "La ambición y la codicia del catalán son inexpresables" dice Peyron (Peyron, 1962, p. 730). Aunque el catalán es muy trabajador, por su codicia "se preocupa más de fabricar mucho que de fabricar bien"

(Bourgoing, 1962, p. 1065). También otros viajeros notan cierta imperfección en las obras de los catalanes. Según Noberto Caino las obras de los artesanos catalanes están hechas con negligencia y "les falta siempre la excelencia de lo acabado" (Caino, 1962, p. 388). Antonio Ponz habla de "la falta de perfección de las manufacturas" de los catalanes y la atribuye a "su ansia de hacer presto, ganar mucho y despachar barato" (Ponz, 1991, p. 194). Arthur Young se sorprende mucho al ver una multitud de hombres salir de la villa con la hoz en la mano, aunque sea domingo. Eso le parece a Young un exceso "que no había esperado" (Young, 1962, p. 1667).

9.1 El pueblo y la intelectualidad

En los libros de viaje del siglo se presta poca atención al pueblo. Rara vez el viajero se pone en contacto con el pueblo o si lo hace apenas describe sus encuentros en su libro. Si se caracteriza a la gente se lo hace de un modo muy generalizado, trazando un cuadro anónimo, de manera que no se puede saber si los datos que se dan sobre la gente son resultados de una experiencia personal o están formados por las informes de los viajeros anteriores.

La cuestión del punto de vista juega un papel importante en la interpretación de los relatos de viajeros. Aunque en el momento de los eventos narrados el viajero es "extranjero" en el contexto de la mayoría, son los locales a los que se suele atribuir la condición de extranjero, mientras que el viajero aparece como "normal" e "informado". Las costumbres del otro, especialmente las costumbres populares, provocan al viajero a menudo juicios críticos. Los extranjeros son "raros" y a menudo "salvajes" y "temibles". Para un viajero anónimo los catalanes son "extremamente coléricos y vengativos" (Anónimo, 1962, p. 524).

Para el viajero ilustrado el pueblo llano le parecía extraño en doble sentido: además de ser de otra nación, pertenecía a la clase más baja. Los campesinos aparecen en las descripciones de los viajeros primitivos e infantiles. Normalmente no tenían ningún tipo de contacto personal con el viajero o si lo tenían, su papel se limitaba a una observación silenciosa: "La mayor parte de los vecinos vinieron a vernos cenar, y nos observaban mucho. [..]" A veces podían molestarles a los viajeros: "Las mujeres quisieron robar las cintas de nuestros trajes [...]" (Anónimo, 1962, p. 55). En la descripción de Joseph Townsend, los campesinos aragoneses aparecen primitivos e ignorantes, lo miran con asombro como niños y, por su estatura, le recuerdan a los pigmeos (Townsend, 1962, p. 1388). Las clases populares, sobre todo las de las periferias se identifican, a menudo inconscientemente y en metáforas, con la naturaleza: plantas o animales (Varpio, 2000). Así en la descripción de Melonniere un cabrero portugués huye de él "como si hubiera sido un conejo" (Melonniere, 1962, p. 317). A Norberto Caino un posadero le recuerda a por su "rocia y torpe voz" "más bien un animal que un hombre" (Caino, 1962, p. 405).

En la literatura de viajes del siglo XVIII la gente del pueblo normalmente no tiene nombre. Por el nombre sólo se menciona la gente de cultura. Los campesinos son sólo un elemento dentro de todos los que conforman el cuadro que el viajero observa como un espectador, del mismo modo que los indígenas africanos en la literatura colonial, sin nombres ni historia (Pratt, 1993, p.51-53). Normalmente al pueblo no se le da palabra, aparece mudo o si habla, lo hace mal. Los campesinos pueden tener determinados rasgos o cualidades, pero normalmente les falta la voz.

Varios autores han observado que el pueblo llano, sobre todo los campesinos, tendían a formar parte de la naturaleza, sobre todo si se encontraban lejos del centro (Varpio, 1997; Pratt, 1993). En la descripción de Townsend los pescadores de

Tarragona pasan a ser elementos de paisaje: "[...] pasamos sobre una playa extensa, cubierta de pescadores y de redes." (Townsend, 1962, p. 1650). Los campesinos con su entorno pueden convertirse en un objeto de apreciación estética. Así los laboriosos campesinos catalanes a menudo sirven para "animar el paisaje".

Norberto Caino, viajero italiano de mitades del siglo, justifica la falta de descripciones de conversaciones con la gente local con "la imposibilidad" de mantenerlas. "¿Cómo querer hallar conversaciones en un país donde han perdido hasta el nombre?" se pregunta Caino explicando que los españoles sólo recitan oráculos y "sí, por azar, tratan un asunto serio, pronto se acaba por alguna bagatela de devoción". Así, el italiano se ve obligado a dedicarse "a los objetos materiales" (Caino, 1962, p. 457).

Las pocas veces que el campesino dice algo, lo hace mal y el viajero letrado no tiene una respuesta adecuada a su pregunta. Bourgoing describe su conversación con un campesino español: "He de hablar con un español de clase humilde. Lo encuentro en su hogar, donde acaricia, silencioso, a un niño. Le pregunto: "Sois su padre". Un francés me hubiera respondido alegremente: "Sí, señor, así lo creo al menos." El español, sin moverse, y sin acoger mi pregunta con una sonrisa, me responde con sequedad: "En mi casa ha nacido"". (Bourgoing, 1962, p. 986). A Bourgoing el campesino español le parece extraño en doble sentido, por su clase y por su nación.

No era fácil establecer una conversación con el otro, sobre todo si pertenecía a la clase humilde. Resultaba mucho menos complicado describirlo desde cierta distancia o, como afirma Tzvetan Todorov, la ausencia de encuentros con sujetos distintos presenta menos problemas ya que así jamás se pone en tela de juicio nuestra identidad (Todorov, 1991, pp. 388-389).

9.2 Costumbres populares

El viajero "ilustrado" que se interesa por los países extranjeros quiere conocer también al pueblo y sus costumbres. Las referencias sobre el pueblo se hacen más abundantes y más detalladas, incluyendo descripciones de las fiestas populares, del vestido de la gente etc.

Joseph Townsend ofrece una descripción detallada del vestido de los catalanes. "El vestido de los catalanes es singular. Llevan unos gorros rojos, sobre una redecilla negra, que contiene sus cabellos y que cuelga bastante sobre su espalda. Ordinariamente llevan calzones de terciopelo negro, alpargatas en lugar de zapatos y rara vez medias. Su blusa o chaqueta corta con botones de plata está cerrada y rodeada por una larga faja de seda que da varias vueltas a sus riñones y cuyo extremo es después recogido para dentro". A Townsend le parece extraño que en España, en Italia y en África todos los habitantes se aprieten con fajas "como preservativo contra hernias" (Townsend, 1962, p. 1382). Townsend percibe por el vestido de los campesinos la frontera entre Aragón y Cataluña: "Cada paso nos hacía recordar que habíamos entrado en un nuevo reino. Ya no se veía el gorro rojo y los calzones de terciopelo; pero en su lugar un gorrito de terciopelo negro puntiagudo y calzas muy cortas" (Townsend, 1962, p. 1387).

En muchos casos se las caracteriza como ridículas. Noberto Caino describe una fiesta del Corpus a la que asiste en Barcelona: "hay en ella tantas locuras y cosas ridículas que cuesta trabajo no reventar de risa". En la misma fiesta escucha un grupo de músicos que "tocan sin ningún agrado y de un gusto árabe" lo que otra vez le da ganas de reír (Caino, 1962, p. 390). Tales situaciones son muy comunes cuando el

viajero "ilustrado" da con el pueblo. Arthur Young describe el encogimiento de un posadero que no encuentra en su posada comida para a sus huéspedes hambrientos, lo que le resulta a Young una escena tan divertida y tan nueva "que nosotros, ingleses, no pudimos contener nuestra risa a carcajadas" (Young, 1962, p. 1664).

La imagen del viajero, reflejada en el espejo del pueblo, no resulta muy diferente. Joseph Townsend, por ejemplo, describe como los campesinos catalanes rieron de él cuando intentó explicarles su método de cargar el estiércol en carros (Townsend, 1962. p. 1381). El reflejo del viajero en el espejo del pueblo le parece al viajero normalmente retorcido y incorrecto. La oposición entre el viajero "ilustrado" y el pueblo es la oposición entre la intelectualidad y el pueblo.

El viajero "ilustrado" no se opone sólo al pueblo, sino también a la intelectualidad de Cataluña, que a menudo recibe duras críticas del viajero. Con frecuencia se le reprocha su poca "ilustración" y su poca afición a la lectura. Más de una vez los viajeros se ven obligados a constatar que los catalanes no leen. Se critica las bibliotecas de los monasterios y de la universidad. Noberto Caino dice a mediados del siglo: "He entrado en varias bibliotecas, pero no he visto en ellas más que el deshecho de los libros. Aunque uno pasara toda su vida estudiando, con tales ayudas no haría sino verse la cabeza llana de quimeras y de falsos prejuicios" (Caino, 1962, p. 389). Joseph Townsend visita un gabinete de historia natural en Barcelona del que le han hecho muchos elogios, pero que le parece a él muy anticuado: "Hace treinta o cuarenta años habría podido ser digna de atención, pero que al presente no tiene ningún interés". También se queja de que los profesores de matemática de las universidades "ignoran completamente la ciencia que están encargados de enseñar" (Townsend, 1962, p. 1363). La poca afición a la lectura sigue siendo también para los viajeros del siglo siguiente un carácter propio a los catalanes. Un viajero peruano,

Manuel Lorenzo de Vidaurre, caracteriza a los catalanes en 1820 como un pueblo que "no ama la literatura pero que conoce perfectamente los derechos del hombre" (Vidaurre, 1991, p. 228).

Muchos viajeros del siglo XVIII observan que en España los confines entre la nobleza y el pueblo están menos señalados que en otros países europeos. En Barcelona les sorprende que los obreros catalanes participen en la vida cultural y en las actividades que según ellos son reservadas a la nobleza. Gustavo Creutz dice: "El pueblo, vivo, inteligente e industrioso, mezcla las satisfacciones del trabajo y los artesanos corren de sus talleres al baile de la Opera, en donde despliegan en la manera de disfrazarse un genio inventivo, pero romántico, que caracteriza el espíritu de los moros, sus antiguos señores" (Creutz, 1962, p. 584). También Arthur Young se sorprende de cómo la "gente sencilla" acude por la noche a escuchar la ópera: "[...] el pueblo ocupa el pátio; yo vi a un herrero, todo sofocado aún por haber golpeado sobre el yunque y las mangas de su camisa recogidas hasta encima de los codos, que parecía saborear el espectáculo con tanto gusto como pudiera hacerlo la buena sociedad de los palcos, y quizá más (Young, 1962, p. 1671).

6.3 Catalanes y castellanos

En numerosos escritos el viajero contrapone los catalanes a los castellanos. Se menciona un "espíritu de odio" que existe entre los catalanes y los castellanos y se advierte de nuevas rebeliones que podrán tener lugar en Cataluña. Estéban de Silhouette, que visita Cataluña en 1729, al ver que toda la provincia está lleno de soldados que viven allí a costa del pueblo, opina que los catalanes no esperan sino la ocasión de una nueva rebelión. "Aunque oprimidos, tienen siempre un aire

determinado, una mirada atrevida y segura y los campesinos se parecen a otros tantos desertores" (Silhouette, 1962, p. 236).

Resulta algo sorprendente el punto de vista de un viajero anónimo que primero describe "un enlace muy fuerte" que, según él, ha existido desde siempre entre los catalanes y portugueses "cimentado por su odio común contra los castellanos" y luego advierte al gobierno de España de "los acontecimientos más extraordinarios y menos concertados" que podrían tener lugar si Portugal decidiera ligarse con los catalanes contra España. La situación de España resultaría tanto más difícil cuanto que los catalanes "son un pueblo violento en sus pasiones, que no respira sino furor, odio, rebeldía, libertad, que toma las armas en veinticuatro horas y no las abandona sino después de haber vertido arroyos de sangre" (Anónimo, 1962, p. 524).

No obstante, para la mayoría de los autores, los catalanes, aunque tengan un carácter rebelde, parecen muy sumisos. Incluso el mismo viajero anónimo constata que los catalanes parecen sumisos, "quizá jamás han estado tan cansados", dice (Anónimo, 1962, p. 524). Según Arthur Young los nobles catalanes ni siquiera pueden llevar armas lo que es considerado por Young "un gran deshonor de la casa de Borbón" (Young, 1962, p. 1670).

Se observa que cuando un viajero confronta "el pueblo catalán" con "el pueblo castellano", se refiere normalmente a las diferencias económicas entre los dos pueblos, no tanto a las diferencias de tipo étnico. También la rivalidad entre los castellanos y los catalanes proviene, según los viajeros, de "la envidia de los castellanos a las riquezas de los catalanes". Según Townsend es por eso que "los catalanes y los castellanos han formado hasta nuestros días dos pueblos distintos". Cuando un viajero anónimo dice que "los catalanes pueden pasarse sin España" también se refiere a la situación económica de Cataluña (Anónimo, 1962, p. 524).

10. Barcelona

Debido al lugar central que Barcelona ocupa en los escritos de los viajeros considero imprescindible dedicarle un capítulo aparte. Esperadamente los viajeros dedican a Barcelona más atención que a ningún otro sitio de Cataluña. En algunos casos el viajero que pasa por Cataluña sólo describe Barcelona dejando las demás ciudades aparte como si no merecieran atención. Otras ciudades o se mencionan o no se mencionan, pero Barcelona está siempre presente en los escritos sobre Cataluña.

Ya en las primeras décadas del siglo Barcelona tiene reputación de ser una importante ciudad de comercio, lo cual resulta algo sorprendente teniendo en cuenta que no es hasta bien entrados los años treinta que Cataluña realmente empieza a recuperar su economía arruinada en la Guerra de Sucesión (Read, 1978, p. 153). Esteban de Silhouette describe ya en 1729 Barcelona como "una de las más ricas ciudades de España" (Silhouette, 1962, p. 233). A lo largo del siglo la fama de ser rica y comercial se ve confirmada por diferentes autores: "Es hermosa, rica, grande, bien poblada" (Caino, 1962, p. 388); "Es una ciudad cuyo comercio es muy floreciente, llena de manufacturas de toda especie, de riquezas, de lujo y de placeres [...]". (Anónimo, 1962, p. 525) etc.

Para la mitad del siglo Barcelona ya es considerado como la ciudad más importante de España: "No hay ciudad en España tan activa y con tanta industria" (Bourgoing, 1962, p. 1064); "No hay ninguna comparación con Madrid en cuanto a la

distracción, las artes, la utilidad y la industria" (Anónimo, 1962, p. 524). Barcelona como una ciudad activa, abierta y móvil se ve a menudo confrontada con Madrid: "Barcelona es la sola ciudad de España que anuncia de lejos su grandeza y su población; a media legua de Madrid no se podría sospechar una gran ciudad" (Peyron, 1962, p. 729). Móvil es uno de los adjetivos más usados para describir Barcelona. El movimiento de personas y mercancías, facilitado por la construcción de caminos, permite difundir la cultura. Es decir que el tráfico en las carreteras y en las calles es un signo de la actividad de un lugar o de su industria desarrollada: "Cuando nos aproximamos a Barcelona, todo era movimiento, y todo el camino nos pareció animado. Estaba cubierto de caballos, de mulas, de cochecillos, de carros y de gentes que iban al mercado con sus géneros. En ninguna otra provincia veíase esa actividad ni ese aire ocupado." (Townsend, 1962, p. 1651). Para el viajero inglés hasta los bueyes que arrastran pesadas cargas mueven alrededor de Barcelona "con una especie de vivacidad" (Townsend, 1962, p. 1359).

El silencio y la soledad van en contra del movimiento y la animación que caracterizan la vida moderna. El ruido, en cambio, es otro signo de la industria: "Las manufacturas de Barcelona son considerables; un paseo por sus calles nos ofrece por todas partes los testimonios de una industria activa y desarrollada, oís por doquier el ruido de los telares de medias." (Young, 1962, p. 1670)

En el siglo XVIII el aspecto de los "paisajes urbanos" se convierte en signo del orden moral y del "estado de cultura". De alguna manera, los viajeros llegaron a pensar, que un paisaje ordenado y bello era tanto la causa como la consecuencia de un adecuado orden moral y de una sociedad civilizada. Así, el orden en la disposición de calles y casas, junto con una "naturaleza culturizada" – los campos labrados y cultivados, cuidadosamente divididos-, en armonía con los colores y cuerpos de los

campesinos, se convirtieron en el paisaje simbólico perfecto: "Me vi verdaderamente sorprendido al encontrar los edificios tan alegres. En efecto, es un espectáculo muy agradable el de todas esas casas tan bien alineadas, pintadas de diferentes colores, y las calles todas tan bien distribuidas, anchas y tiradas a cordel," no ahorra elogios para Barcelona Norberto Caino (Caino, 1962, p. 388). Hacia mediados del siglo, cuando se empieza a valorar lo pintoresco en el paisaje natural, se busca lo mismo también en los "paisajes urbanos". Normalmente lo pintoresco está relacionado con el movimiento de coches, actividad de obreros o simplemente con "edificios alegres". A J. F. Peyron le parece pintoresco la actividad de los herreros de una galería de forjas en Barcelona: "[...] el ruido de los martillos, las llamas que parecen abrasar por todas partes ese recinto, el hierro enrojecido y amontonado, forman una escena y un golpe de vista verdaderamente pintoresco" (Peyron, 1962, p. 730).

La limpieza y las condiciones materiales de los pueblos son un reflejo de la "cultura y civilidad" de los habitantes. A la luz del aspecto material de los diferentes lugares es posible juzgar el esfuerzo o la preocupación de las autoridades por mantener el orden y el aseo en el espacio público. Varios autores destacan la limpieza de Barcelona respecto a la suciedad de otras ciudades de España. "Las calles son limpias lo que es raro en España" (Silhouette, 1962, p. 233); "No hay aquí esa suciedad que se encuentra en otras ciudades de España" (Caino, 1962. p. 389). De la limpieza de Barcelona hablan ya los viajeros de los siglos anteriores: "Sus plazas son tan limpias, que aunque llueva mucho no se ensucian los pies en el lodo," dice de Barcelona a mediados del siglo XV León de Rosmithal (Rosmithal, 1952, p. 239); "Es la ciudad más limpia de España" -dice a mediados del siglo XVII un viajero anónimo (Anónimo, 1959, p. 699).

De esta forma, categorías puramente burguesas como el bienestar, el aseo, la limpieza y la salud, y otras más abstractas, cómo el "espíritu de trabajo", influyeron en los juicios estéticos de los viajeros y constituyeron los componentes esenciales de la belleza.

Conforme a la ideología del Siglo de las Luces, se aprecia en la ciudad más lo moderno que lo antiguo, de manera que las casas modernas reciben de los viajeros elogios, mientras que los edificios antiguos reciben críticas. De la misma manera, las calles nuevas y rectas son consideradas "bonitas" y "alegres", las calles tortuosas de barrios antiguos, en cambio, "carecen de elegancia" y son "sombrias".

Giuseppe Baretti, viajero italiano afincado en Inglaterra, encuentra los barrios nuevos de Barcelona modelo del ideal ilustrado de urbanismo: "Da placer ver la bonita uniformidad de lo que ya está construido, puesto que las partes de cada casa corren paralelas de cabo en cabo en cada calle."

Mientras que los viajeros de la primera mitad del siglo normalmente se limitan a describir el aspecto exterior de la capital, prestando más atención a las fortalezas y a otras construcciones de carácter estratégico ("Barcelona es una ciudad de guerra"), en la segunda mitad se interesa cada vez más por el "interior" de la ciudad. Se le informa al lector sobre el funcionamiento de diferentes instituciones — como escuelas, hospitales, cárceles — y también se presta atención a diferentes métodos que usan los artesanos y fabricantes catalanes, a los que el viajero suele comparar con los métodos de su país de procedencia.

Según indica Horacio Capel es en la segunda mitad del siglo XVIII cuando se empieza a valorar las instalaciones de carácter industrial como algo digno de visitar por el viajero. (Capel, 1985) En este sentido Barcelona es un importante destino turístico.

En las descripciones de la segunda mitad del siglo los métodos usados por los fabricantes de Barcelona son generalmente considerados muy modernos. Joseph Townsend opina que en Barcelona el viajero podrá encontrar más medios para abreviar el tiempo que en ningún otro país (Townsend, 1962, p. 1371). Townsend encuentra por ejemplo el método de trabajar de los chocolateros catalanes "muy preferible al que tenemos en Inglaterra" (Townsend, 1962, p. 1369). No todos los métodos de los catalanes, sin embargo, son considerados igualmente loables. El mismo viajero inglés se ve sorprendido de la manera de trabajar de los carpinteros barceloneses: "Los carpinteros trabajan de una manera particular en esta ciudad. No tienen ni sierra montada, ni sierra de mano, ni azuela, ni hacha, ni coignée. Para cortar una tabla se sirven de una sierra [...] que exige dos hombres para hacerla caminar [...]. Cuando vimos a dos hombres empleados en la misma herramienta [...], entonces nos era permitido sonreír" (Townsend, 1962, p. 1368).

A pesar de los elogios que se hace de la vivacidad comercial de Barcelona o de algunas de sus instituciones, más de un caso los viajeros son de la opinión de que Barcelona no sabe usar todos sus recursos. Después de constatar que pocas ciudades europeas ofrecen tanto atractivo y recursos como Barcelona, el barón de Bourgoing concluye: "Sin embargo no es, ni mucho menos, lo que podría ser" (Bourgoing, 1962, p. 1064). El barón de Bourgoing hace una comparación entre la Barcelona contemporánea y la del siglo XV y nota que la Barcelona actual tiene menos población que la de entonces. También otros viajeros comparten esta opinión. Antonio Ponz refiriéndose a los datos de Jayme Caresmar dice que la Barcelona del XVIII fue por lo común más rica y tenía más población que la de hoy. También dice que desde el siglo XV han faltado aquí muchos ramos de industria y de comercio y que "no puede igualarle toda la solicitud y actividad presente" (Ponz, 1991, p. 194). Es curioso que

los dos autores, tanto el barón de Bourgoing como Antonio Ponz, llegan a la conclusión de que eso tiene que ver con la codicia de los "catalanes actuales" que no prestan atención a la calidad de sus obras. "A pesar de la excelente calidad de las materias primas que emplean, los productos que salen de sus manos no son modelos de buen gusto ni de trabajo perfecto" -opina el barón de Bourgoing (Bourgoing, 1962, p. 1065). Ponz, del mismo modo, habla de la falta de finura de los artefactos catalanes, y opina que los artesanos deberían dedicar más atención a la perfección de sus obras "no solamente en la bondad de la materia, pero también en la excelencia de la forma". Logrado esto, Barcelona podría conseguir su florecimiento de antes (Ponz, 1991, p. 195).

11 Conclusión

En este trabajo he estudiado el lugar que ocupaba Cataluña en la geografía mental de la civilización europea del siglo XVIII y cómo se formó la imagen de esta región a través de las oposiciones como propio–extraño, centro–periferia, cultura–naturaleza, yo–otro etc.

Sin embargo, las descripciones y juicios de los visitantes extranjeros interesan no sólo por aquello que cuentan sobre un país o una región, sino también por el modo en que en el viaje y su narración se proyectan las obsesiones del centro de procedencia, en el caso de este trabajo los de los viajeros de la Europa ilustrada del siglo XVIII. Los relatos de viajes, que tanto influyeron sobre el imaginario europeo de la Ilustración, explican inquietudes ampliamente compartidas en la cultura de las Luces. Sobre todo, la tensión y la duda sobre el desarrollo y consecuencias de la civilización.

Durante el Siglo de las Luces el discurso de viaje tenía que ser transparente y se buscaba concordancia entre las palabras y las cosas. Sin embargo, no es posible hablar de otros pueblos sin hacer referencia a la propia cultura del viajero. Las descripciones y representaciones del otro siempre quedan dentro del marco ideológico de sus autores y sus lectores, representando su visión del mundo.

Los relatos de viajes informan bastante sobre las estructuras mentales de sus autores y reflejan como se imaginaban las relaciones de poder en una época. La imagen del mundo conocido se creaba desde los centros, discusiones sobre el otro

normalmente se llevan a cabo sin participación del otro, desde el punto de vista de nosotros.

A lo largo del siglo XVIII varios modelos de la literatura colonial a través de los cuales se identificaba la grandeza de los grandes e insignificancia de los pequeños se aplican también a los escritos de los viajeros europeos sobre las "periferias" de Europa. Muchos esquemas mentales y estrategias de escritura que se relacionan con el expansionismo imperial son igualmente válidos en las descripciones de viajes dentro del continente europeo o también dentro de las fronteras de un país. Las reglas de representar al otro no dependen siempre de la distancia geográfica del otro. Así los razonamientos que legitiman el poder de la burguesía y desvalorizan las maneras de vida de los campesinos están guiados por la misma ideología en Europa, en África o Argentina. En los textos de los viajeros europeos los campesinos catalanes eran con frecuencia contemplados como salvajes o bárbaros.

Cataluña aparece en la geografía mental de la literatura de viajes del siglo XVIII como una región de transición entre el centro (la Europa "ilustrada") y la periferia (España). Los viajeros del XVIII perciben Cataluña como la provincia de España más próxima a la Europa "ilustrada". Tal experiencia no tiene que ver sólo con la situación geográfica de Cataluña (en la frontera norte de España) sino que está formada a través de varias oposiciones formadas en la mente del viajero.

Una de las oposiciones más importantes en la que se basa la oposición centro – periferia en la literatura de viajes del XVIII, es la de progreso – estancamiento. Para los viajeros del XVIII Cataluña con su actividad comercial y su rápido desarrollo económico representa el progreso respecto al estancamiento del resto de España.

Aunque la actividad económica de Cataluña y su riqueza en comparación con otras provincias de España contribuyeran a formarse de Cataluña una visión

generalmente positiva, había otros aspectos que la situaban en la mente del viajero en la periferia que quedaba más allá de la frontera de la Europa ilustrada. Uno de ellos es la falta de un sólido base intelectual. Las bibliotecas de Cataluña reciben duras críticas de los viajeros “ilustrados” de Europa, también se critica la universidad Cervera, única en Cataluña.

La imagen de una Cataluña activa y comercial está formada principalmente en Barcelona y en sus alrededores. Se observa que los viajeros tienden a extender esta impresión formado en la capital a toda Cataluña, de manera que cuando el viajero habla de Cataluña, en realidad a menudo se refiere sólo a Barcelona.

Es algo sorprendente que los viajeros hablan de Cataluña como de una importante región mercantil ya en los años veinte cuando Cataluña todavía no ha recuperado su economía destruida en la guerra de Sucesión. En parte se lo puede explicar por el hecho de que tales consideraciones son normalmente hechas en comparación con el resto de España que se encontraba en una situación todavía peor. Por otro lado es sabido que Cataluña empezó a reconstruir su economía inmediatamente después de la guerra y con su actividad podía darles a los viajeros impresión de una región en pleno desarrollo.

Debido al malo estado de las carreteras catalanas del XVIII, los viajes transcurren muy lentamente. Por eso no se considera el viaje como un placer sino más bien como una fatiga. No se disfruta mucho del viaje como proceso. Los viajes del XVIII cumplen normalmente un objetivo práctico: no se viaja por placer, sino por llegar a un determinado punto.

Práctico y racional es también la manera de tratar la naturaleza. La naturaleza aparece como un objeto de interés científico o práctico. A menudo los dos intereses coinciden: a través de un mejor conocimiento de la naturaleza se ambiciona encontrar

posibilidades para aprovecharla mejor. Los recursos naturales de Cataluña son generalmente considerados buenos, pero al mismo tiempo se opina que los catalanes no los aprovechan lo suficientemente bien. Sin embargo, a partir de mitades del siglo surge otra visión de la naturaleza, donde el paisaje se convierte en una referencia importante. Aparece el paisaje como una construcción estética del territorio que expresa nuevos problemas y valores sociales. Se empieza a valorar la naturaleza en términos de "lo sublime" y "lo pintoresco". Algunos cumbres de Cataluña (Montserrat y algunas cimas de los Pirineos) aparecen como "estaciones" desde donde apreciar una escena concreta.

Los catalanes aparecen en la literatura de viajes del XVIII como un pueblo muy activo y laborioso. Al mismo tiempo se les reprocha codicia, que es considerado como su vicio nacional. Más de un viajero constata que es debido a la codicia de sus habitantes que Cataluña no es lo que podría ser. Se opina que el catalán se preocupa más de fabricar mucho que de fabricar bien.

12 Resüme

Käesoleva töö eesmärgiks oli uurida, kuidas peegeldub Kataloonia Euroopa XVIII sajandi reisikirjanduses, millisena nähti Katalooniat võrreldes muu Euroopaga ja tajuti tema asendit Hispaania kontekstis.

Kui vanasti olid reisiraamatud sõna otses mõttes avastusretked tundmatusse maailma, siis tänapäeval, kus maailma juba tuntakse, pakuvad need huvi hoopis teisest vaatepunktist. Peamine ei ole enam mitte reisikirjade sisu, see, mida reisijad oma retkel nägid ja kogesid, vaid see, kuidas nähti ja kogeti. Raskuspunkt nihkub kirjelduse objektilt kirjeldusele endale.

Nii huvitabki reisiraamatute puhul mitte niivõrd see, mida need ütlevad kirjelduse objekti kohta, kuivõrd neis peegelduvad mitmesugused mõtlemisstruktuurid ja kujutlused.

Valgustussajandil pidi reisikirjeldus olema täpne ja läbipaistev, sõnades tuli nähtut ja kogetut võimalikult täpselt edasi anda. Samas on "teise" kirjeldus alati reisija oma kultuuri peegeldus, jäädes paratamatult autori ideoloogilistesse piiridesse ning väljendades tema nägemust maailmast.

Reisikirjanduse vaimugeograafias olid olulised mitmed vastandused, millest keskseimaks võib lugeda vastandust keskuse ja perifeera vahel. Sellesse vastandusse paigutusid paljud teised vastandused, nagu oma — võõras, muutused — paigalseis, tsivilisatsioon — primitiivsus, mis olid kõik omavahel tihedalt seotud. Reisile

minnakse üldiselt keskusest, kust liigutakse perifeeria suunas ja tullakse lõpuks keskusesse tagasi.

Seoses Hispaania pärilussõjaga (1701 – 1714) kasvab XVIII sajandi alguses Euroopa huvi Hispaania vastu ning Hispaania, mis oli eelmisel sajandil muutunud Euroopa äärealaks, tõuseb tähelepanu keskpunkti. Kasvab ka reisijate huvi Hispaania vastu. Üldiselt peegeldub Hispaania reisikirjanduses Euroopa perifeeriana, millegi eksootilisena, kuhu tullakse teravaid elamusi otsima. Väga tavaliseks saab vastandus valgustatud Euroopa — Hispaania, kus Euroopat nähakse keskusena, Hispaaniat perifeeriana.

Hispaania kirdepoolseim maakond Kataloonia jääb selles vastanduses keskuse ja perifeeria vahele, teda nähakse keskuse ja perifeeria vahelise üleminekualana. Kataloonia säärane positsioon pole siiski tingitud pelgalt tema geograafilisest asendist. See on seotud mitmete muude vastandustega, millest ajastu kontekstis võiks olulisimaks lugeda vastandust liikumise ja paigalseisu, progressi ja stagnatsiooni vahel.

Kataloonia aktiivset arengut vastandatakse sageli muu Hispaania paigalseisule. Samas on aspekte, mis asetavad Kataloonia Euroopa “valgustatud” reisija jaoks perifeeriasse. Nii näiteks heidetakse Kataloonia haritlaskonnale üsna üksmeelselt ette vähest lugemust, samuti leitakse sageli, et kataloonlastel puudub oskus asju lõpule viia.

Võib märgata tendentsi, et Katalooniast rääkides peab reisija sageli silmas vaid Barcelonat. Kuna Barcelona on ettearvatult Kataloonia-reiside keskpunktiks, siis pühendatakse talle ka rohkem tähelepanu. Nii on positiivne pilt Katalooniast loodud sageli vaid Barcelonas nähtu põhjal. Tegelikult oli XVIII sajandi Kataloonia arenenud

küllaltki ebaühtlaselt. Enam arenenud olid rannikualad ja Barcelona ümbrus, samas olid mitmed sisemaa piirkonnad suhteliselt maha jäänud.

Reisimine XVIII sajandi Kataloonias oli üsna vaevarikas: teed olid halvad ja edasi liiguti aeglaselt. Reisimist kui protsessi üldjuhul ei nauditud. Reisimise eesmärgiks oli pigem kuhugi kohale jõuda. Üldse käsitles XVIII sajandi reisija ümbritsevat asjalikult ja ratsionaalselt. Nii hinnati näiteks loodust kas teadusliku huvi seisukohalt või siis selle ressursse silmas pidades. Sageli olid need kaks vaatepunkti omavahel ühendatud. Kataloonia oli XVIII sajandi reisija silmis loodusvarade poolest üsna rikas, samas leiti aga, et kataloonlased ei kasuta oma loodusvarasid piisavalt. Sajandi lõpupoole ilmus emotsionaalsemat laadi loodusekäsitlus, kus tähtsaks muutus esteetiline maastikukirjeldus. Tekkis turismiobjekte, milleks sageli olid mäetipud, kust ümbritsevat maastikku hinnata (Montserrat, Püreneed).

Üldiselt peegeldab reisikirjandus oma ajajärgu arusaamu mentaalsetest võimuvahekordadest. Perifeeria suunas liikudes otsib reisija kinnitust oma üleolekule, sageli tajub "valgustatud" reisija ennast kui õpetajat. Eriti torkab säärane hoiak silma, kui puututakse kokku lihtrahvaga, kelle kombed on reisija meelest sageli naljakad ja primitiivsed. Keskusest eemal tundubki lihtrahvas iseäranis kultuurikaugena, samastudes reisikirjeldustes sageli pigem looduse kui kultuuriga.

XVIII sajand tõi Katalooniasse rännumehi paljudest Euroopa maadest. Enamasti inglasi ja prantslasi, nagu ilmneb ka siinsest käsitlusest, kuigi selles kasutatud allikate loetelu pole kaugeltki ammendav.

13 Bibliografía

- Adams, P *Travel Literature and the Evolution of the novel* Lexington, University Press of Kentucky, 1983
- Alfieri, V *Viaje por España y Portugal*. En *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, tomo III, siglo XVIII, ed. al cuidado de García Mercadal, J, Madrid, Aguilar, 1962
- Almarcegui, P La metamorfosis del viajero a Oriente, en *Revista de Occidente*, sept, 2004, pp. 105-117
- Angeles, M de los La España moderna vista por los extranjeros. En *Historia y Vida*, Extra 41, España y los extranjeros, Barcelona, 1986
- Ainaud de Lazarte, M Cataluña, un país milenario. En *Historia y Vida*, Extra 45, Cataluña, Barcelona, 1987
- Anónimo *Regreso de Madrid a Francia por Aragón y Cataluña*. En *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, tomo II, siglo XVII, ed. al cuidado de García Mercadal, J, Madrid, Aguilar, 1959
- Anónimo *Estado político, histórico y moral del reino de España*. En *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, tomo III, siglo XVIII, ed. al cuidado de García Mercadal, J, Madrid, Aguilar, 1962
- Aulnoy, madame d' *Relación del viaje de España*. En *Viajes de los extranjeros por España y Portugal*, tomo II, siglo XVII, ed. al cuidado de García Mercadal, J, Madrid, Aguilar, 1959
- Bachs, A Las expediciones ilustradas. En *Historia y Vida*, Extra 49, Carlos III, Barcelona, 1988
- Bacon, F *Essays, Civil and Moral* Vol. III, Part 1. The Harvard Classics. New York: P.F. Collier & Son, 1909–14; Bartleby.com, 2001. www.bartleby.com/3/1/. [08.10.2005].
- Balet, S Terminología clave de la Ilustración. En *Historia y Vida*, Extra 42, El Siglo de las Luces, Barcelona, 1986

- Clifford, J *Routes. Travel and Translation in the late Twentieth Century*, Cambridge MA/London, Harvard University Press, 1997
- Coupland, N "Other" representation. En Verschueren, J; Blommaert y Bulcean, (ed.), *Handbook of Pragmatics*, John Benjamins, Amsterdam, 1999
- Creutz, conde de *Carta a Marmontel*. En *Viajes de los extranjeros por España y Portugal*, tomo III, siglo XVIII, ed. al cuidado de García Mercadal, J, Madrid, Aguilar, 1962
- Cristóvão, F (Coord.), *Literatura de Viagens*, Edições Cosmos, Lisboa, 1999, pp. 22-25. Cit. por Bounou, A, en *Interlitteraria* 10. 2005
- Dolan, B *Exploring European Frontiers. British Travellers in the Enlightenment*. London, Palgrave Macmillan, 2000
- Freixà, C España en las Geografías británicas del siglo XVIII, *Estudios Geográficos*, 214, 1994, pp. 59-79
- García Mercadal, J *Viajes de los extranjeros por España y Portugal*, tomo III, siglo XVIII, Madrid, Aguilar 1962
- Goethe, J W *Italienische Reise*, 1. ed. 1814, cit por: Schumacher, L, en El viaje con finalidad educativa: ejemplos de la literatura europea de la Ilustración, en *Cuadernos del siglo XVIII*, 3-4, 1993-1994, p. 110
- Gómez, L Presentación en: *The Colorado Review of Spanish Studies*, Vol 3, Fall 2005
- Gómez de la Serna, G *Los viajeros de la Ilustración*. Madrid, Alianza Editorial, 1974
- Guerrero, A Los viajeros ingleses y la España ilustrada, en *Revista de Occidente*, 89, 1988, pp. 21-34
- Heinke, J The stranger in The Novels by David Malouf, <http://landow.stg.brown.edu/post/australia/malouf/jh1.html>
- Hooper, G The Isles/Ireland: the wilder shore. En Hulme, P. y Youngs, T. en *The Cambridge Companion to Travel Writing*, Cambridge University Press, 2002.
- Hulme, P; Youngs, T. *The Cambridge Companion to Travel Writing*, Cambridge University Press, 2002.

- Menéndez Pidal, R *Los españoles en la Historia*, Madrid, Espasa-Calpe, 1991
- Motraye, A de la *Viajes en Europa, Asia, África*. En *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, tomo III, siglo XVIII, ed. al cuidado de García Mercadal, J, Madrid, 1962
- Nallim, A <http://www.2forointernacional.com.ar/ponencias/2005/NallimAlejandra.pdf>.
- Nieto, M Historia natural y la aprobación del nuevo mundo en la Ilustración española. *Boletín del Instituto Francés de Estudios Andinos*, año/vol. 32, número 003, Lima Perú pp. 417-429
<http://redalyc.uaemex.mx/redalyc//pdf/126/12632302.pdf>
- Paraleda Alonso, N Sobre un Género Mantenido en la Literatura Árabe: la Literatura de viajes. Http://www.hottopos.com/collatio/literatura_arabe.htm
- Payne, Stanly G *A History of Spain and Portugal, vol.2*. The University of Wisconsin Press, 1973
- Peyron, J.F *Nuevo viaje a España en 1772 – 1773*. En *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, tomo III, siglo XVIII, ed. al cuidado de García Mercadal, J, Madrid, Aguilar, 1962
- Pliego, D <personales.ya.com/montmad/ficheros/caminos.pdf>
- Ponz, A *Repertori de riqueses*. En *Visió cosmopolita de Catalunya, vol.I.Relats de viatgers i escriptors (segles I aC – XIX)*, ed. al cuidado de Balañà y Abadia, P, Barcelona, 1991
- Pratt, M-L *Imperial Eyes. Travel Writing and Transculturation*. London, Routledge, 1993
- Read, J *The Catalans*, London, Faber and Faber, 1978
- Rosmithal, L de *Relación de Shaschek*. En *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, tomo I, desde los tiempos más remotos, hasta fines del siglo XVI, ed. al cuidado de García Mercadal, Madrid, 1952
- Rozo Pabón, E *Naturaleza, paisaje y viajeros en la Comisión Corográfica*, Universidad de los Andes, Bogotá, 2000
http://www.unicolmayor.edu.co/investigaciones/tesis_esteban_rozo.pdf.
- Rousseau, JJ (sin fecha), cit. por Serrano, M. En *Viajes y viajeros por la España del siglo XIX*, *Geo Crítica*, Nº 98, Septiembre 1993

- Said, E *Orientalism. Western Conceptions of the Orient.* Penguin Books Ltd, 2003
- Sans Puig, J.M. Las obras públicas. En *Historia y Vida*, Extra 49, Carlos III, Barcelona, 1988
- Schumacher, L El viaje con finalidad educativa: ejemplos de la literatura europea de la Ilustración, en *Cuadernos del siglo XVIII*, 3-4, 1993-1994, pp. 103-115
- Sherman, W Stirrings and searchings (1500-1720), en Hulme, P; Youngs, T. *The Cambridge Companion to Travel Writing*, Cambridge University Press, 2002.
- Silhouette, E *Viaje de Francia, de España, de Portugal y de Italia.* En *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, tomo III, siglo XVIII, ed. al cuidado de García Mercadal, J, Madrid, Aguilar, 1962
- Simmel, G Exkurs über den Fremden, 1908. Referido por Heinke, J, <http://landow.stg.brown.edu/post/australia/malouf/jh2.html>
- Simmons, E ed. *Boomsbury Guides to English Literature: Augustan Literature from 1660 to 1789.* Cit, por Schumacher, L, en El viaje con finalidad educativa: ejemplos de la literatura europea de la Ilustración, en *Cuadernos del siglo XVIII*, 3-4, 1993-1994, p. 104
- Soto Roland, F Romanticismo, ciencia y aventura: los exploradores y el imaginario www.la-lectura.com/ensayo/ens-06-03.htm
- Stagl, J. *A History of Curiosity. The Theory of Travel 1550–1800.* Switzerland, Harwood Academic Publishers, 1995. Cit. por Gómez, L
- Stendahl, H En *Viajes por España*, ed. García Mercadal, J, Madrid, Alianza, 1972
- Todorov, T *Las morales de la historia*, Barcelona, Paidós, 1993.
- Todorov, T *Nosotros y los otros. Reflexión sobre la diversidad humana.* México, Siglo XXI., 1991
- Townsend, J *Viaje a España hecho en los años 1786 y 1787.* En *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, tomo III, siglo XVIII, ed. al cuidado de García Mercadal, J, Madrid, Aguilar, 1962

- Uriol, J Los transportes interiores en el siglo XVIII y en los primeros años del siglo XIX. *Revista de obras públicas*. Julio, 1979
- Varpio, Y *Matkalla moderniin Suomeen*. Helsinki, SKS, 1997
- Varpio, Y Vana reisikirjanduse müütilised ilmakaared. En *Sirp*, 18.08.2000, 25.08.2000
- Vidaurre, M.L de *El comerç, ànima del Principat*. En *Visió cosmopolita de Catalunya, vol.I. Relats de viatgers i escriptors (segles I aC – XIX)*, ed. al cuidado de Balaña y Abadia, P, Barcelona, 1991
- Voltaire cit. por Guerrero, Ana Clara, en Los viajeros ingleses y la España ilustrada *Revista de Occidente*, 89, 1988, p. 25
- Willoughby, F *Travels of Willoughby through great part of Spain* en Ray, J, *Travels through the Low Countries, Germany, Italy and France*, Londres, 1738, prefacio. Cit. por Freixa, C, en España en las Geografías británicas del siglo XVIII. *Estudios Geográficos*, 214, 1994, pp. 59-79
- Wolff, L *Inventing Eastern Europe. The Map of Civilization in the Mind of Enlightenment*. Stanford, 1994. Referido por, Bolufer, M en Civilización, costumbres y política en la literatura de viajes a España en el siglo XVIII, en *Estudis* nº 29, 2003, pp. 113-158
- Young, A *Viaje en España*. En *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, tomo III, siglo XVIII, ed. al cuidado de García Mercadal, J, Madrid, Aguilar, 1962
- Zamora, F *Del Vallès a la plana de Vic, el 1787*. En *Visió cosmopolita de Catalunya, vol.I. Relats de viatgers i escriptors (segles I aC – XIX)*, ed. al cuidado de Balaña y Abadia, P, Barcelona, 1991
- Zetzner, J.E *Viaje por España*. En *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, tomo III, siglo XVIII, ed. al cuidado de García Mercadal, J, Madrid, Aguilar, 1962