

nes en el siglo XVIII, sino también por la personalidad del autor, hombre muy erudito, polemista vivaz, y una de las figuras señeras de la Sevilla ilustrada de dicha época. Por mi parte, con vistas a una posible edición, he emprendido una traducción al francés de los capítulos de esta obra que describen la Francia de Luis XV^o.

A excepción de algunos casos aislados, todos los viajeros que hemos estudiado, llegan a Burdeos por el camino del Sur. Ya que salen generalmente de Madrid, pasan la frontera en Behobia, y continúan hasta las orillas del Garona por la ruta más común y tradicional, que atraviesa las provincias vascongadas francesas y las vastas llanuras de las Landas. Casi todos viajan en coche de caballos. En efecto, Bayona no tuvo relación ferroviaria con Burdeos hasta 1855. E incluso para los viajeros de los años 1840-1850, ese avance técnico considerable, que redujo de 24 a 4 horas un trayecto, de suyo muy trabajoso, no aparecía sino como una curiosidad turística, que las guías les convidaban a «visitar», en Burdeos precisamente, en una de las primeras líneas abiertas en esa época, entre las orillas del Garona y la bahía de Arcachon. Allí, por 4,25 francos en carruaje cubierto o 2,75 francos en vagón descubierto, el viajero español, ávido de emociones violentas y exóticas, podía gozar por primera vez de la embriaguez de la velocidad:

La rapidez con que se marcha apenas nos permite ver los camineros, que de media en media legua, colocados en pie a la orilla del camino, con una mano puesta sobre el carazón y con el otro brazo extendido, indican que el convoy puede seguir sin inconvenientes por el trozo puesto a su cuidado, así como desaparecen instantáneamente las casetillas de madera de trecho en trecho colocadas, sobre las cuales tremolan en los casos necesarios banderas o pabellones que sirven de aviso al director del convoy¹⁰.

Entonces, en la primera mitad del siglo XIX, como en las épocas anteriores, nuestro viajero español se ve obligado a recorrer en coche de caballos las 27 postas que jalonan el camino más corto entre Bayona y Burdeos, en una distancia de 36 leguas españolas, equivalentes a 48 leguas francesas: poco más o menos 190 kilómetros. En el siglo XVIII

⁹ Gálvez acompañó, como notario eclesiástico, a don Carlos Reynaud de la Parra, canónigo del Cabildo Hispalense, en su viaje a Audenarde (Bélgica), destinado a efectuar unas informaciones de legitimidad sobre don Marcelo Doye y Pelarte, propuesto para canónigo magistral de la Santa Iglesia de Sevilla. Habiendo salido de Sevilla el 3 de mayo de 1755, visitó Burdeos los días 5 a 11 de julio siguientes. Viajaba en calesa, con el dicho don Carlos Reynaud, otro clérigo sevillano, un criado negro y un caletero. Reunió sus impresiones de viaje en un primer manuscrito, encuadernado en un solo tomo, que se conserva en la Biblioteca Provincial y Universitaria de Sevilla (número 333-109). Nueve años más tarde, escribió de nuevo esta obra, ampliándola a dos tomos, con muchos detalles y comentarios nuevos. Existen dos ejemplares de esta segunda redacción, conservados, el primero (manuscrito original) en la Biblioteca Colombina de Sevilla (número 83-4-10 y 11) y el segundo (copia fiel del original) en la Biblioteca Nacional de Madrid (números 1698 y 1699). Hemos utilizado el manuscrito de la Biblioteca Nacional, en el que la parte que describe el itinerario de Irún a Limoges se encuentra en el tomo I, f.º 93 a 119.

Nacido en Priego (Córdoba) en 1718, Gálvez murió en Sevilla en 1803. Fue uno de los fundadores de la Academia Sevillana de Buenas Letras, en 1752, y uno de los grandes organizadores de la Biblioteca Colombina, de la que cuidó a partir de 1763. Para más detalles sobre Gálvez y su Itinerario, ver: Francisco Aguilar Piñal, *De Sevilla a Flandes en el siglo XVIII*; Archivo Hispalense, 1961, tomo 34, número 105, p. 9-57.

¹⁰ Lafuente, p. 160. Este ferrocarril de Burdeos a La Teste, primer tramo de la futura línea de Burdeos a Bayona, fue construido entre 1837 y 1841. Estas fechas lo clasifican entre los primeros ferrocarriles creados en Francia. La línea Burdeos-París, por Tours y Orléans, sólo data de 1852. Burdeos-Bayona, de 1855. Fernández de los Ríos (Itinerario, p. 27) aconseja a los turistas españoles que «visiten» ese nuevo modo de locomoción, ya que en esta época (1845) no existía en su tierra. Las grandes líneas ferroviarias españolas se crearon posteriormente a las francesas: Barcelona-Mataró, en 1848; Madrid-Aranjuez, en 1851; Madrid-Irún, en 1864.

este viaje resultaba muy difícil. Las postas francesas eran caras y mal servidas. El viajero tenía que desplazarse con su propio coche, o arrendar uno. Además, le obligaban a pagar cantidades de tasas: según el número de los caballos que enganchaban al carruaje, la cantidad de personas transportadas, el peso de los bagajes, etc... «Siempre que pueden engañar, lo hacen bellamente», comenta el canónigo Gálvez, que tarda dos días en recorrer el camino de Bayona a Burdeos¹¹. En el siglo XIX, el servicio oficial de las diligencias y correos franceses hace las cosas más fáciles y menos costosas. Las diligencias de las compañías *Dotezac-frères* y *Laffitte-Caillard* van de Bayona a Burdeos, por Mont-de-Marsan, en veinte horas. El correo —en francés «malle-poste»— reduce esta duración a dieciséis horas. Pero tiene el inconveniente de ser poco asequible, ya que sólo ofrece tres asientos, y bastante caro, valiendo cada uno de dichos asientos 40 francos. Además, el constante cuidado de celeridad que anima este servicio impone a los viajeros algunos sacrificios difíciles de aguantar:

Desgraciado de aquél a quien ocurra, de relevo a relevo, uno de los menesteres urgentes a que está sujeto todo fiel cristiano, lo mismo en Francia que en Moscow, porque lo pasará muy mal el infeliz; y pobre del que incurra en la imprevisión de no raciocinarse antes de emprender la marcha, proveyéndose de las competentes municiones de boca, sólidas y líquidas, porque llegará al término del viaje más extenuado que cesante español¹².

A sus compatriotas deseosos de observar las costumbres de los franceses, Mesonero Romanos aconseja el viaje en diligencia. En España —dice—, este medio de transporte está todavía reservado a la gente acomodada, a los representantes de una sociedad escogida, y eso hace muy grato su uso. En Francia, la democracia ha convertido las diligencias en ámbitos más pintorescos, en los que el viajero puede soñar con las compañías más hechiceras, pero también echar pestes contra las más desagradables promiscuidades:

En la diligencia francesa es otra cosa. En primer lugar, la sociedad que en ella se reúne es bastante heterogénea, gracias a la extremada baratura del precio y a los medios más cómodos de transporte. Comisionistas, corredores de comercio, jóvenes despiertos y aún atolondrados; oficiales del ejército que mudan de guarnición; cómicos y empresarios de los teatros de provincia; estudiantes y entretenidas; modistas y amas de cría; hermanas de la Caridad y poetas excéntricos y «no comprendidos» en su lugar. Tales son los elementos que en ellas vienen a reunirse generalmente. Y ya se deja conocer que no hay que esperar de ellos aquellas delicadas atenciones, aquellos rendidos obsequios, aquella amable deferencia que suele regularmente hacer agradable el viaje en nuestros coches públicos. Allá por el contrario, el individualismo está más caracterizado. Cada cual retiene para sí el mejor sitio posible, y le defiende obstinadamente aún contra los privilegios de la edad o las gracias de la hermosura. Y cuenta que el rincón de un coche no es cosa indiferente cuando han de pasarse en él las largas noches de invierno. Hay viajeros y viajeras que imponen a sus compañeros su inevitable locuacidad, persiguiéndoles hasta en los secretos de su vida interior o de sus proyectos futuros. Y los hay también que se aíslan y concentran en sí mismo, y a la hora conveniente asoman su cestita de provisiones y se complacen en desplegar a la vista de los hambrientos colaterales, ya el rico pastel de Perigord, ya el sabroso queso de Gruyère, ya los dulces de Metz o las salchichas de Marsella, sazonando estos delicados frutos con las descomunales ojeadas que suelen acompañar a la implacable cesta, en el momento de su ocultación¹³.

¹¹ Itinerario geográfico, f.º 100 v. *Gálvez sale de Bayona por la madrugada, desayuna en Magescq y duerme en Laharie; al día siguiente, desayuna en Belin y llega a Burdeos con el anochecer.*

¹² *Lafuente*, p. 65-66.

¹³ *Recuerdos de viaje*, p. 272.

«Los Pirineos ya no existen», dijo el rey Luis XIV de Francia en 1700. Y parece como si todos los viajeros españoles que van entrando en Francia por el País Vasco, hicieran suya aquella agudeza borbónica¹⁴. Todos se confiesan decepcionados por el paso de una frontera cuyos guardianes no manifiestan la menor pizca de interés por el turista sino cuando huele a tabaco o a chocolate. Todos rumian desilusiones al evocar su primera jornada de viaje por Francia. Ni el menor azoramiento al internarse en las *terrae incognitae*. Nada de aquel emocionante salto hacia lo desconocido. Durante su travesía de las provincias vascas francesas, de Behobia a Bayona, nunca tienen la impresión de haber salido de España. Son las mismas casas, desparramadas por los campos, el mismo paisaje de verdeantes colinas ribeteadas por el océano, los mismos hombres, que gastan los mismos trajes y hablan el mismo idioma. Bayona, donde prueban su primera comida y duermen su primera noche, apenas si es una ciudad francesa. Allí hablan el español y el vascuence. Allí compran y venden mercancías de la Iberia y admiten, gustosos, los reales y las pesetas. El viajero español está en su casa: el dueño del hotel y la mitad de los huéspedes son compatriotas suyos. El barrio de Saint-Espirit, en la orilla derecha del Adour, es una colonia de judíos portugueses y españoles, entre los cuales el canónigo Gálvez reconoce a muchos andaluces. Y los turistas del siglo XIX estiman que el número de los iberos en los mercados de Bayona o en las playas de Biarritz, alcanza el de los indígenas galos.

En realidad, para nuestros viajeros españoles, la peregrinación a Burdeos sólo se inicia verdaderamente a la salida de Bayona. Los primeros padecimientos, las primeras experiencias amargas, empiezan con la travesía de las Landas. Escoja la derrota de las Grandes Landas, como don Alejandro de Gálvez o don Antonio Ponz, o prefiera el camino más cómodo, aunque más largo, de las Pequeñas Landas, por Dax y Mont-de-Marsan, el viajero experimenta en estas tierras los primeros escalofríos de la aventura. Un recorrido de varias decenas de leguas, trazado en medio de inmensas llanuras y profundos arenales pantanosos. Un paisaje de tétrico aspecto, ritmado a trechos por la austera presencia de negros pinares y tupidos alcornoques. Una «Siberia francesa», comenta Modesto Lafuente, ante la tristeza desolada de esa estepa inmóvil. Triste oscuridad del cielo. Mordaz agresividad del viento. Y siempre, inesperadamente dibujada sobre la nada de aquel yermo, la sempiterna silueta del pastor inmóvil en sus extraños zancos:

Los pastores andan sobre ciertos zancos, que son unos palos arrimados a las piernas, y, afirmando los pies en ellos, vienen a elevarse del suelo tal vez una vara, de suerte que el que no está prevenido creerá encontrarse de repente con gigantes. Andan así para descubrir mejor sus ovejas entre la espesura y, según pienso, para manejarse con facilidad en aquel terreno blando y en partes pantanoso. Con un cayado, que también llevan en la mano, se manejan, vuelven y corren sobre sus zancos lo mismo que por el suelo con sus pies, y además del cuidado de las ovejas se ocupan regularmente en hacer calceta o en otros ejercicios adaptables a aquella postura.¹⁵

¹⁴ Voltaire atribuye la frase al rey de Francia, en su libro *Le Siècle de Louis XIV*. Dice que el monarca la pronunció en el momento en que los Borbones subían al trono de España, con el advenimiento de Felipe V, nieto del propio Luis XIV. Otros historiadores atribuyen la frase al Embajador de España de la época.

¹⁵ Ponz, pp. 1691-1.692.