

LA FIGURA DE HENRY SWINBURNE  
Y LAS CARACTERÍSTICAS DE SU *VIAJE POR ESPAÑA*

*The Figure of Henry Swinburne and the Characteristics  
of his Travels through Spain*

José Francisco PÉREZ BERENGUEL  
Universidad de Alicante  
jfpberen@ua.es

Fecha de recepción: 20/3/2008

Fecha de aceptación definitiva: 19/4/2008

RESUMEN: El artículo consta de dos partes bien diferenciadas, con un nexo de unión que es el viaje de Henry Swinburne por España en 1775 y 1776. La primera parte trata de ofrecer una biografía detallada de la trayectoria vital e intelectual del personaje. La segunda, en cambio, opta por incluir una descripción del itinerario realizado, los preparativos del viaje y sus acompañantes, así como un análisis pormenorizado de las diferentes incidencias ocurridas a lo largo del camino, en especial las referentes a las aduanas, carreteras y posadas.

*Palabras clave:* Henry Swinburne, España, siglo XVIII, Carlos III, viajeros ingleses, sir Thomas Gascoigne, aduanas, carreteras, posadas.

ABSTRACT: This paper includes two differentiated parts with a common linking nexus which is the travels of Henry Swinburne through Spain in the years 1775 and 1776. The first part tries to offer a detailed biography of the life and intellectual development of Swinburne. The second one, however, makes a description of the itinerary followed together with the arrangements and people involved in the journey, and also includes a thorough account of the different

events comprising this experience, in particular those related to customs, roads and inns.

*Key words:* Henry Swinburne, Spain, 18<sup>th</sup> Century, King Charles the Third, english travellers, sir Thomas Gascoigne, customs, Roads, Inns.

## 1. BIOGRAFÍA DE HENRY SWINBURNE

Henry Swinburne (1743-1803), cuarto hijo de Sir John Swinburne, nació en Bristol el 8 de julio de 1743<sup>1</sup>. Criado en el seno de una familia acomodada de tradición católica, fue educado en *Scorton School*, en Yorkshire, y completó estudios en el *Seminario de Lacelle* en Francia, la Universidad de París, Burdeos y, finalmente, la Academia Real de Turín, en Italia, donde desarrolla un genuino interés por el arte y la literatura, además de conocer adecuadamente otras dos lenguas europeas como el francés y el italiano. El temprano fallecimiento de su padre (en 1745) y, posteriormente, el de su madre (1761) y su hermano mayor (1763) le convierten en beneficiario de una asignación anual y en propietario de una finca familiar que, junto a su patrimonio personal, facilitan una cierta independencia económica desde muy joven. Puede así emprender un viaje a Italia, en perfecta sintonía con la tradición inglesa del *Grand Tour*, donde aprovecha para perfeccionar su italiano y visitar el rico patrimonio artístico de ciudades como Turín, Génova y Florencia.

De vuelta ya a Gran Bretaña, conoce en París a Martha, una rica heredera, también católica, que se había educado en un convento de las madres ursulinas. Se casaron en Aix-la Chapelle el 24 de marzo de 1767. Posteriormente, el matrimonio se establece en su propiedad familiar al norte de Inglaterra, en Hamsterley (Durham), aunque por poco tiempo, ya que unos años más tarde emprenden de nuevo viaje al extranjero, en 1774. Viven en Francia, concretamente en Burdeos, durante casi un año hasta que un amigo suyo, Sir Thomas Gascoigne, invitó a Henry Swinburne a acompañarle durante un largo viaje por España. La idea de visitar este país tan poco conocido y la posibilidad de escribir un libro en el que relatara sus impresiones en un momento de gran demanda editorial de la literatura de viajes debió agrardarle mucho, ya que pronto comienza el viaje. Primero acompañados de su esposa Martha, hasta Bayona, donde ella se quedó finalmente,

1. Encontramos una semblanza muy completa, en un tono bastante elogioso, de la trayectoria vital de la familia Swinburne en las treinta y tres páginas del prólogo realizado por Charles White para su edición del libro de SWINBURNE, Henry. *The Courts of Europe at the Close of the Last Century*. London: Henry Colburn, 2 vols, 1841.

quizás pensando, como afirma Ana Clara Guerrero, que éste «era un viaje demasiado complicado para un mujer»<sup>2</sup>. Fruto de esta experiencia de casi un año de duración fueron sus *Travels through Spain in the Years 1775 and 1776*, publicado en Londres en 1779 e ilustrado con «varios monumentos de arquitectura árabe y romana» tomados del natural<sup>3</sup>. Una traducción francesa, elaborada por Laborde, se publica en 1787.

Tras regresar a Bayona en junio de 1776, Swinburne partió con su familia y su amigo Gascoigne rumbo a Marsella, desde donde zarpa en barco hacia Nápoles, aprovechando para conocer bien esta ciudad y el reino de las dos Sicilias y donde permanece hasta finales de 1779. Un relato del viaje de Bayona a Marsella aparece posteriormente en forma de suplemento dentro de la segunda edición de su libro, que es publicada en 1787. Desde Italia, regresó a Gran Bretaña pasando por Viena, Frankfurt y Bruselas, tan sólo unos meses antes de emprender nuevamente viaje de vuelta. Pasan un año en Viena y en Italia, donde son bien recibidos, como católicos practicantes que eran, en el seno de unas Cortes que no acostumbraban a mantener buenas relaciones con la protestante Gran Bretaña. Su importante formación artística y su extenso conocimiento de varias lenguas favorecieron, sin duda, una relación tan estrecha como la que mantuvieron con la familia imperial austriaca. Muestra de ello es que la emperatriz María Teresa I de Austria concedió a Martha Swinburne la orden femenina de la *Cruz Estrellada* y asimismo su hijo, el emperador José II, apadrinó a uno de los hijos de Swinburne que, con este motivo, recibe su mismo nombre de pila.

En 1781 vuelven a Gran Bretaña. Su prolongada estancia en el sur de Italia le permite a Henry Swinburne publicar a continuación sus *Travels in the Two Sicilies, 1777-1780*, aparecido en dos volúmenes entre 1783 y 1785 y nuevamente ilustrado por su autor. Alcanza una edición posterior en cuatro volúmenes publicada en 1790 y una traducción al alemán y al francés, ambas de 1785. Dos años antes, en 1783, las propiedades de la mujer de Swinburne en las Indias Occidentales fueron «arrasadas por franceses y caribeños», en palabras de Swinburne<sup>4</sup>. A consecuencia de este desastre económico, la familia se traslada posteriormente a la Corte francesa, donde sus amistades previas con la familia imperial vienesa facilitan el contacto con María Antonieta, esposa de Luis XVI, reina de Francia e hija de la emperatriz austriaca María Teresa, gracias a cuya mediación reciben finalmente en compensación unas tierras baldías propiedad de la Corona cuyo valor ascendía

2. GUERRERO, Ana Clara: *Viajeros británicos en la España del siglo XVIII*. Madrid: Aguilar, 1990, p. 65.

3. Esta primera edición es la que se empleará como referencia en todo el artículo. Cada vez que aparezca una cita del texto original se incluirá tan sólo el número de la/s página/s entre paréntesis detrás de la misma. Todas las traducciones del texto pertenecen al autor del artículo.

4. SWINBURNE. *Op. cit.*, vol. I, p. xx.

a treinta mil libras. Un posterior aumento de la presión fiscal sobre el terreno sin cultivar, aprobado por el gobierno del primer ministro William Pitt para mejorar el aprovechamiento agrícola de las Indias Occidentales, obliga finalmente a la familia Swinburne a desprenderse de todas sus propiedades por muy poco dinero y les sumerge en una nueva época de penuria económica.

Retirado de nuevo a su propiedad en Hamsterley, como cuando acababa de casarse, Henry Swinburne dedica este tiempo a la educación de su numerosa prole (cuatro hijos y seis hijas). Sin embargo, un cierto cansancio y el favor del que aún disponían en la Corte de París alientan su regreso a esta ciudad, donde se convierten en visitantes asiduos del palacio entre 1786 y 1787 y donde su hijo mayor, también de nombre Henry, es nombrado paje real y responsable de la formación personal del príncipe de Lambesc, Luis XVI. Sin embargo, éste disfruta poco de los privilegios de la Corte ya que pronto comienza a fraguarse el estallido de la Revolución Francesa y, de resultas de un enfrentamiento entre partidarios y detractores de la monarquía a las puertas de un teatro, recibe un fuerte golpe que le causa una herida grave en la cabeza. Tras volver a Gran Bretaña, Henry hijo decide finalmente emprender la carrera militar al tiempo que su familia afronta la enésima racha de penuria económica, agravada aún más si cabe ahora por el desgraciado casamiento de su hermana Mary Frances. Ésta había contraído matrimonio en 1793 con Paul Benfield, un personaje dos años mayor que su padre, de dudosa moralidad económica<sup>5</sup>, y que desde 1790 disfrutaba también de un acta de diputado. Gracias a esta boda, sin embargo, el matrimonio Swinburne conoce al pintor Richard Cosway, que había actuado de testigo a petición de su futuro yerno, quien se encargará posteriormente de realizar sendos retratos de Henry y de Martha<sup>6</sup>.

Benfield, tras haber amasado una fortuna de manera más que sospechosa durante su estancia en la India al servicio de la *East India Company*, disfrutaba en ese momento de suficiente prosperidad económica como para aventurarse a fundar junto a otro socio un banco, *Boyd, Benfield & Co.*, empresa que, años más tarde, es declarada en bancarrota y que acaba con el para entonces ya mermado patrimonio de sus propietarios.

A finales de 1796, Henry Swinburne padre va de nuevo a París, esta vez comisionado por el gobierno británico, para actuar como mediador en un intercambio

5. Los sucesivos gobernadores de Madrás, como cuenta Marshall en su biografía, solían describirlo como un «intrigante peligroso», *vid.* MARSHALL, P. J. Benfield, Paul (1741-1810). En *Oxford Dictionary of National Biography*. Oxford: Oxford University Press, 2004. [<http://www.oxforddnb.com/view/article/2092>].

6. Ambos fueron grabados en el taller de Mariano Bovi en 1786.

de prisioneros con Francia<sup>7</sup>. Sin embargo, la captura por parte de los franceses del almirante británico Sir William Sydney Smith, acusado de espionaje, echa al traste toda la operación y éste vuelve al año siguiente a Gran Bretaña sin haber cumplido ninguno de sus objetivos. Además, tras fracasar la mediación recibe pronto la noticia, terrible, de la muerte de su hijo Henry, con tan sólo veintinueve años, mientras acompañaba como ayudante de campo al general Knox a la toma de posesión como nuevo gobernador militar de Jamaica. Cuando se dirigían a esta isla, tras zarpar de Martinica, el barco desapareció para siempre, sin dejar rastro alguno, posiblemente como consecuencia de una fuerte galerna.

Este trágico acontecimiento se vino a sumar a la reciente caída en desgracia de su hija y al progresivo empeoramiento económico de la situación familiar hasta tal punto que Swinburne decidió finalmente aceptar, en diciembre de 1801, el encargo de ir de subastador a la recién adquirida colonia de Trinidad, al tiempo que supervisaba la entrega pacífica de algunas de las islas de las Indias Occidentales a la Corona danesa. Henry Swinburne marchó a Trinidad sólo, sin su familia, y acuciado por las dificultades económicas. El mantenimiento de su numerosa prole así lo exigía aunque debiera pagar el difícil precio del alejamiento, en especial, de su querida Martha, de la que apenas se había separado antes en contadas ocasiones, como era la de su viaje por España. No mucho después, el 1 de abril de 1803 una fuerte insolación acaba con su vida en San Juan (Trinidad). Fue enterrado allí y su amigo, Sir Ralph Woodford, se encargaría de erigir un monumento en su memoria.

Swinburne perteneció a una familia, como hemos visto, de firmes creencias religiosas y residió durante gran parte de su vida en los principales países católicos de Europa como Francia, Italia o Austria. Sin embargo, con el tiempo va sufriendo una evolución en sus ideas que pasan de un probable convencimiento inicial en las bondades del antiguo régimen y la religión católica a un periodo de mayor escepticismo y una defensa más firme de las libertades. Prueba de ello son las cartas enviadas a su hermano Sir Edward Swinburne, fechadas en marzo de 1774, y publicadas en 1841 por Charles White con el nombre de *The Courts of Europe at the Close of the Last Century*. Las cartas son reimpresas en 1895 y expresan la sorpresa de Swinburne por la apatía de París y la falta de vitalidad del antiguo régimen durante la agonía del rey Luis XV. Denuncia en ellas el absurdo papel desempeñado por las autoridades eclesíásticas al exponer sus reliquias con la esperanza de obtener la curación real y como, después de la muerte del rey, aún proseguían con su inútil tarea. Su sorpresa también es mayúscula al ver paradójicamente al Conde de Aranda, a la sazón embajador español en Francia, esperando

7. ALGER, John Goldworth. *Englishmen in the French Revolution*. London: Low, Marston: Searle and Rivington, 1889, pp. 227-228.

junto a otros mandatarios ser recibido en Versalles después de haber sido el principal responsable, en su opinión, de la reciente expulsión de los jesuitas de España. A este respecto, apunta Swinburne con sarcasmo: «seguro que su llegada anticipa algún plan malévolo de su gobierno contra la paz en Europa»<sup>8</sup>.

## 2. ACOMPAÑANTES, FECHAS, ITINERARIO Y AVATARES DEL VIAJE

Henry Swinburne emprende su viaje a España acompañado de su amigo Sir Thomas Gascoigne. Sir Thomas era también un caballero inglés cuya familia, de origen gascón, había llegado a Gran Bretaña probablemente con la conquista normanda. Ambos compartían algunos detalles importantes de su biografía: la edad, Swinburne era sólo dos años mayor que Sir Thomas; el lugar de residencia en Gran Bretaña, en Yorkshire, muy cerca el uno del otro, concretamente Sir Thomas en Parlington, próximo a Leeds, y los Swinburne en Hamsterley, unos cuantos kilómetros más al norte, cerca de la ciudad de Durham; la orientación católica de sus familias; y, por último, su formación en Europa o, mejor dicho, en aquella parte de Europa más en sintonía con sus creencias religiosas. De este modo, Sir Thomas, octavo barón de Gascoigne, había sido educado en Francia y pasa también gran parte de su vida a caballo entre Francia e Italia, al igual que Swinburne.

La amistad que les unió fue tan estrecha que todavía se conservan hoy los bustos de Henry y Martha Swinburne en la que es la principal residencia de los herederos del baronetazgo de Gascoigne desde mediados del siglo XIX: Lotherton Hall, hoy en día un museo familiar dirigido y gestionado por el ayuntamiento de Leeds y cuyo acceso está abierto para cualquier visitante que lo desee. Ahí se encuentra también el único retrato que poseemos de Sir Thomas, pintado por Pompeo Batoni, en el que aparece de pie en la biblioteca junto a una mesa de despacho en la que hay una pluma, una bola del mundo y los dos bustos ya mencionados del matrimonio Swinburne<sup>9</sup>. Éstos son obra de Chistopher Hewetson (1739-1799), un escultor irlandés que se instaló en Roma en 1765 y que desarrolló gran parte de su carrera artística en dicha ciudad. Suyos son también los bustos del papa Clemente XIV, la emperatriz de Rusia, un monumento

8. SWINBURNE. *The Courts of Europe*, vol. 1, p. 9.

9. Pompeo Batoni (1708-1787) fue uno de los pintores más destacados de Roma. Aunque inicialmente se dio a conocer por su pintura alegórica y religiosa, es conocido en Gran Bretaña principalmente como autor de un gran número de retratos a algunos destacados viajeros del *Grand Tour*, incluyendo el ya mencionado de Gascoigne y también otro de su inseparable amigo Henry Swinburne, de gran belleza, en la actualidad propiedad de la *Laing Art Gallery* de Newcastle upon Tyne y exhibido recientemente en una exposición monográfica de la *National Gallery* de Londres (20 febrero-18 mayo 2008).

al Cardenal Rezzonico y, curiosamente, un bronce de Don José Nicolás de Azara, autor de una de las más furibundas respuestas críticas a la publicación del libro de Swinburne. Señalemos, por último, un par de detalles anecdóticos pero importantes de la biografía de Sir Thomas: el primero, haber mandado construir un arco triunfal en su hacienda de Parlinton en conmemoración de la Independencia Americana, que todavía se conserva hoy en perfecto estado; y en segundo lugar, su renuncia a la fe católica de sus predecesores, quién sabe si influido por la experiencia de su viaje por España.

Sea como fuere, ambos emprenden viaje a finales de 1775 y han de pasar en el país casi ocho meses seguidos, desde el 24 de octubre cuando salen de Perpiñán en dirección a la frontera española de La Junquera hasta el 19 de junio, cuando llegan finalmente a la ciudad francesa de San Juan de Luz tras atravesar el paso fronterizo de Hendaya. Por los detalles que aparecen en el libro, sabemos que iban acompañados de cinco personas, probablemente el cochero, un miguelete (a partir de Barcelona) que va de postillón y que se encarga de guiar y dar seguridad a las personas y al equipaje, un cocinero, encargado de comprar provisiones y preparar la comida y, por último, dos criados que hacían de asistentes de cada uno de los viajeros y que se encargan de transportar los enseres, atender a las mulas y de preparar ropa y cama en cada posada en la que paran a pasar la noche. La mayoría, posiblemente a excepción de los dos criados personales que es posible que les acompañaran desde Francia, eran catalanes, toda vez que éstos eran, en su opinión, «los mejores mulateros y caleseros de España». A este respecto cuenta Swinburne cómo una broma de sus criados catalanes había originado una airada reacción por parte de varios campesinos andaluces que trabajaban por la zona (p. 233). El encuentro con unos oficiales argelinos que se encontraban cautivos en *El Alcázar de Segovia*, sus «aliados» como señala Swinburne con cierta ironía, le sirve para contar la alegría que se llevaron cuando uno de sus criados les informó, en una mezcla de diferentes idiomas, del reciente fracaso del desembarco español en Argel. A continuación, se despiden de ellos con un apretón de manos y el ofrecimiento de un poco de dinero para comprar tabaco (p. 405).

Al margen de los criados, también contrataban en ocasiones los servicios de un guía como ocurrió para ir de Antequera a Málaga. No obstante, Swinburne se queja de lo difícil que resultaba encontrar en las ciudades españolas guías capaces de hacer adecuadamente de «cicerones» y de explicar con cierto rigor la historia de sus monumentos principales. Para ilustrarlo, cuenta Swinburne la anécdota de un guía contratado en Toledo que a la pregunta de cuál era el uso actual de la iglesia mozárabe de la ciudad contestó que «allí se dice la misa en griego» (p. 323). Otras veces, el miguelete recibía el encargo de adelantarse y viajar a alguna ciudad para hacer entrega de una carta de recomendación que facilitara el camino y la entrada en ésta aunque, lamentaba Swinburne, éste estuvo a punto en una ocasión de ser detenido acusado de hacer algo que en España sólo estaba permitido al servicio oficial de correos (pp. 205-206). Otra vez, uno de sus criados tuvo que pasar un día

y una noche en la cárcel de Sevilla por llevar las armas por la ciudad de camino a la armería, situación que aprovecha Swinburne para denunciar la excesiva parcialidad de la justicia española (p. 271).

Las anécdotas relacionadas con las dificultades y problemas surgidos con el carruaje son numerosas e ilustran la gran dificultad y el alcance de la tarea emprendida. Las condiciones del carruaje no eran desde el principio todo lo buenas que cabía esperar y así Swinburne nos cuenta como un criado suyo que viajaba en un tílbur, carruaje abierto y con dos ruedas grandes, cayó al río Ter al desprenderse la parte inferior de su silla despertándole bruscamente de la siesta que en ese momento estaba disfrutando (p. 7). El vehículo con el que viajaban, aunque había sido adquirido en una famosa tienda especializada de París, no estaba suficientemente preparado para soportar el mal estado de los caminos y las inclemencias del tiempo. De este modo, se lamentaba Swinburne, se partió en dos «cien metros antes de llegar a Reus» y a partir de entonces contaba con poco más que las dos ruedas traseras (p. 76). Posteriormente, ya en Andalucía, sufren al salir de Antequera la rotura de una cadena al tener que dar un enorme rodeo al río en busca de un puente, a causa de la enorme crecida provocada por una lluvia reciente (p. 210). Finalmente, se quejaba Swinburne de tener que parar «otra vez» a arreglar el carruaje en Córdoba ya que una de las dos ruedas se había roto «en cincuenta pedazos» y había provocado una nueva caída al suelo, obligando al grupo a tener que esperar tres días en una venta a la espera de la enésima reparación (p. 296).

El itinerario seguido bordeaba la costa mediterránea desde La Junquera hasta el arsenal militar de Cartagena pasando por las ciudades de Gerona, Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia y Alicante, se adentraba después por el interior de las provincias de Murcia y Almería hasta llegar a Granada, continuaba por Antequera y Málaga y volvía después nuevamente a Antequera para proseguir viaje hasta Cádiz, primero, y Gibraltar, después. A continuación, proseguía por el interior hasta Sevilla, desde donde se dirigieron a Córdoba y La Mancha pasando por las nuevas colonias de La Carlota y La Carolina hasta llegar posteriormente a Toledo. Desde Toledo se dirigen a Madrid y, posteriormente, a Aranjuez para nuevamente volver a Madrid y proseguir camino hacia el norte pasando por El Escorial, Segovia, Valladolid, Burgos y entrar finalmente en las Vascongadas, alcanzando finalmente la frontera francesa ocho meses más tarde. El itinerario responde al patrón clásico de los viajeros ingleses, muy interesados en conocer la costa mediterránea, las principales ciudades históricas del país, la ciudad y el puerto de Cádiz donde se recibían la mayoría de los productos y riquezas coloniales y, por supuesto, la colonia inglesa de Gibraltar. En el caso de Swinburne y Gascoigne, había cinco lugares en los que pasan un tiempo importante de su estancia en el país, si bien por razones muy diferentes.

El primero es Barcelona, donde llegan el 31 de octubre y de la que parten veinte días más tarde, el 19 de noviembre. Dos razones justifican sobradamente



la tardanza: el patrimonio histórico e importancia política de la región, especialmente tras la derrota de los Austrias en la todavía reciente *Guerra de Sucesión*, con la pérdida de sus fueros y la promulgación del *Decreto de Nueva Planta*<sup>10</sup> que consagraba el dominio castellano y la centralización política del Reino; y las abundantes lluvias que habían anegado los caminos durante esas fechas y que hacían intransitable el paso de los carruajes.

El siguiente lugar donde paran durante algún tiempo está ya en Andalucía, concretamente en Granada, sin duda llevados por la fascinación que el legado árabe, más concretamente *La Alhambra*, ejercía en un amante de las bellas artes como Swinburne. Pasan allí las navidades de ese año (1775), desde el 25 de diciembre hasta el 2 de enero, no demasiado tiempo para la larga serie de apreciaciones que Swinburne incluye en su libro acerca de la extraordinaria importancia de la ocupación árabe y la posterior decadencia en la que, en su opinión, se había sumido el reino tras su derrota y expulsión del país.

No obstante, son Cádiz y Gibraltar los lugares en los que pasan más tiempo durante su estancia en España, tres meses en total. En el primer caso, dada la prosperidad de la ciudad debida al tráfico comercial con las colonias americanas, y en el segundo por la familiaridad del idioma y las costumbres, después de tanto tiempo fuera de Gran Bretaña, y también por su deseo (frustrado debido al fuerte viento y oleaje que había durante esos días de invierno) de viajar a Marruecos y conocer el norte de África. Sus planes consistían inicialmente en cruzar el estrecho y desembarcar en Tetuán, para dirigirse desde allí a Tánger y aprovechar para conocer una parte del país. Esos planes se ven frustrados por la promulgación reciente de una orden del emperador de Marruecos que prohibía a los extranjeros acercarse a la ciudad sagrada de Tetuán. La única posibilidad de conocer el país magrebí pasaba ahora por desembarcar directamente en Tánger, para desde allí adentrarse después un poco por el interior. Ambas posibilidades quedaron, sin embargo, truncadas debido a los fuertes vientos de poniente que azotaban el estrecho e impedían la navegación y así, tras varios días de inútil espera, se vieron forzados a desandar el camino y a volver finalmente a Cádiz.

Por último, quedaba Aranjuez, lugar al que llegan a principios de mayo de 1776, coincidiendo con el retiro allí de la familia real y de parte del gobierno. El trato privilegiado que la Corte les dispensa les permite conocer personalmente al monarca y varios miembros de su familia, y disfrutar de un mes entero con algunas de las muchas actividades y diversiones organizadas en torno a la familia real. Esta estancia tan placentera supone una verdadera vuelta de tuerca en la apreciación que transmite el viajero a partir de este momento sobre el país y sus gobernantes.

10. Aprobado el 16 de enero de 1716 consagró la castellanización del derecho público en Cataluña e impidió el uso del catalán en los tribunales de justicia y en los actos oficiales.

Después de esta fructífera y feliz estancia nuestros viajeros pasan por Madrid, sin llegar a pararse unos días para conocer la capital a fondo, y usando tan sólo ésta como lugar de paso antes de emprender el camino de vuelta que les lleva finalmente a Francia en un par de semanas, tras atravesar Segovia, Valladolid, Burgos y las Vascongadas.

Una vez dentro de Álava y, por ende, de las provincias vascongadas, Swinburne advierte un gran cambio, para mejor, en todo lo que han dejado atrás. De este modo, después de meses en «sucias posadas y carreteras abominables», señala Swinburne, ahora se sentían reconfortados con «la presencia de una cultura rica y bien estudiada, personas sonrientes y atractivas, buenos muebles, casas limpias, bonitos bosques, buenas carreteras y puentes seguros» (p. 424). A pesar de constituir un lugar común en los relatos de los viajeros ingleses del siglo XVIII, es difícil encontrar un elogio mayor que el que Swinburne realiza de esta tierra y de sus habitantes.

### 3. PRINCIPALES DIFICULTADES: ADUANAS, CAMINOS Y POSADAS

España, ciertamente, distaba de ser un destino interesante y atractivo para los viajeros ingleses del siglo XVIII. Madrid carecía del aire cosmopolita y refinado de otras capitales europeas como París de modo que, como señala Jeremy Black,

las montañas carecían del esplendor y el glamur de los Alpes, las antigüedades romanas eran menos conocidas que las italianas y existía un interés escaso por los restos árabes [...] quizás por ello hubiera tan pocos turistas que visitaran la Península Ibérica y fuera objeto de tanta atención por parte de la literatura de viajes<sup>11</sup>.

El viaje por España no debía pues ser una tarea nada fácil en el siglo XVIII, en especial para cualquier británico acostumbrado a unas comunicaciones en perfecta sintonía con su elevado nivel de desarrollo económico. Sir Alexander Munro, cónsul general británico en España a finales del siglo XVIII, señalaba lo siguiente en uno de sus informes:

Sólo añadiré que las incomodidades y los gastos ocasionados por viajar en este país son tan grandes que resultan increíbles para cualquier persona que no lo haya experimentado<sup>12</sup>.

11. BLACK, Jeremy. *Italy and the Grand Tour*. Yale University Press: 2003, p. 9.

12. *Apud* GUERRERO. *Op. cit.*, p. 96, tomado de P.R.O.: F.O. 72/6, 16 de diciembre de 1785. De A. Munro a R. Woodford. Traducción propia.

El propio Swinburne, en un momento de decepción producido por la extrema penosidad del viaje, mostraba también su disgusto y frustración un poco antes de llegar a la ciudad de Granada:

Ni las bellezas naturales o artísticas que pueda tener este país tienen parangón alguno con la tediosidad del viaje, el mal estado de las carreteras o el abominable estado de las posadas. Es cierto que nadie ha emprendido todavía por su propio gusto un segundo viaje por este país y, si mi consejo hubiera de ser tenido en cuenta, nadie lo intentaría ni una sola vez (pp. 137-138).

Y todo a pesar de la prevención que ya traían la mayoría de los viajeros frente a los registros de aduanas y al estado general de caminos y posadas. La descripción de estas últimas ocupaba una parte no poco importante de la mayoría de los libros sobre España, acompañada de útiles consejos que pudieran servir para realizar un viaje más placentero. Esta preocupación por facilitar la tarea a futuros viajeros lleva a Swinburne a incluir en su libro una lista exhaustiva de las posadas que había visitado, la duración del trayecto entre ellas y una valoración general de su estado actual con adjetivos tan ilustrativos como el de miserable, mala, mediocre, aceptable, muy buena o excelente. Swinburne admitía en el mismo prólogo que el principal motivo de su viaje era el publicar un relato que incluyera sus impresiones sobre España con el fin primordial de llenar un hueco editorial que, en su opinión, existía en ese momento así como la necesidad de retratar una realidad poco conocida que le permitiera saber el crédito que merecían los libros anteriores. No sin cierta soberbia, pone de manifiesto lo siguiente:

Los viajes por España ya publicados son antiguos y obsoletos y, por consiguiente, en muchos aspectos poco adecuados para conferir una idea adecuada de su estado actual; o constituyen sólo narraciones del paso de sus autores por algunas provincias en las que no tuvieron ni tiempo ni oportunidad de obtener mucha información (p. iv).

Sin embargo, a pesar de presentar un panorama sombrío bastante generalizado, Swinburne también reconoce la generosa hospitalidad que a menudo le dispensaban los nativos en la mayoría de los lugares en los que paraban a comer. A lo largo de su viaje, nos cuenta cómo era frecuente que fueran agasajados con comida, bebida, algo de conversación e incluso invitados en ocasiones a asistir a algún baile (principalmente fandango o seguidillas), tal vez como fruto de una mezcla de generosidad y curiosidad tan propia cuando se advierte la presencia, insólita, de visitantes extranjeros. En las proximidades de Sierra Morena fueron incluso invitados a participar de la celebración y los bailes de una comitiva de hombres y mujeres que se encontraban cantando y bailando en una fiesta de campo. A pesar de su insistencia para que se quedaran a pasar la noche en un cortijo de su propiedad, nos cuenta Swinburne cómo finalmente pesaron más los prejuicios y rechazaron amablemente la invitación (p. 316).

### 3.1. Aduanas

Cuatro son las referencias que aparecen en el libro de Swinburne sobre las aduanas del reino. La primera, ocurrida en la frontera misma de La Junquera, presentaba a un aduanero que pretendía revisar exhaustivamente todo su equipaje. Ahora bien, señala Swinburne, una oportuna moneda «puso rápido fin a sus pesquisas» (p. 5). La segunda vez ocurre cuando llegan a Valencia y se encuentran con el intendente de la región al que le traen una carta de recomendación procedente de su homólogo de Cataluña. La primera impresión que le produce el personaje no puede ser más negativa y no evita comentar su parecido con el boticario de pies torcidos que aparece en la conocida serie de retratos titulada *Marriage à la Mode* de William Hogarth<sup>13</sup>. Sin embargo, esa actitud inicial de tanta hostilidad da paso a otra más amable cuando el intendente descubre finalmente que no eran catalanes sino británicos y pasa de inmediato a ofrecerles asiento y a tratarles con deferencia. Contaba Swinburne como la visita al intendente resultaba muy necesaria para evitar el soborno de los funcionarios de aduanas, ávidos siempre en su opinión de recibir algún dinero con el que comprar bebida o tabaco (pp. 94-95).

Antes de cruzar a Gibraltar, señala Swinburne cómo el gobernador de La Línea de la Concepción, Don Joaquín de Mendoza, les aconsejó que dejaran todo el dinero que llevaban encima en custodia de su secretario, evitando así su confiscación en la frontera al estar prohibido salir del país con dinero español. Sin embargo, a pesar del favor concedido, dicha cautela resulta a la postre algo excesiva, comentaba Swinburne, ya que felizmente no fueron objeto de registro alguno (p. 237).

Más adelante, la situación cambia radicalmente. La feliz estancia ya reseñada de los viajeros en Aranjuez le permitió conocer directamente a varios miembros del gobierno y de la familia real, incluido el mismo rey, y disfrutar plácidamente como invitados de algunas de las actividades que se celebraban en este *Real Sitio* con motivo de la residencia estival de la Corona. Tal fue el grado de confianza que recibió Swinburne durante su breve permanencia en Aranjuez que fue incluso dispensado antes de su partida a Madrid con pasaportes y permisos reales que le permitían proseguir su viaje de regreso a Francia sin registro por parte de autoridad aduanera alguna, al tiempo que podían también llevar consigo las mulas y caballos que habían adquirido durante su estancia en España. En este punto, Swinburne no deja de alabar la buena disposición y la voluntad del rey para que su estancia

13. Esta obra maestra de la pintura realista consta de seis cuadros pintados por Hogarth entre 1743 y 1745 y constituye una sátira feroz de la depravación moral de la alta sociedad de la época, a través de un matrimonio de conveniencia entre un noble y una burguesa. Puede contemplarse en las paredes de la *National Gallery* de Londres.

fuera lo más placentera posible. Como vemos, aún en este siglo la consecución de unas cartas de presentación adecuadas y, aún más, el salvoconducto de la familia real servían para abrir muchas puertas y permitían al viajero conocer la realidad del país sin los rigores y los recelos de los que hacían gala con asiduidad ciertas autoridades, en especial los funcionarios de aduanas.

### 3.2. *Caminos*

Swinburne se quejaba reiteradamente en su libro del pésimo estado de los caminos que encontraron a su paso por España y de su escaso mantenimiento, amén de las peculiaridades orográficas que presentaban diferentes zonas del país, tan distintas de la generalmente plana Inglaterra. Una de las dificultades más comunes que encuentra en sus diferentes jornadas de viaje es la de sortear el paso de los ríos dado que, en muchas ocasiones, la falta de puentes les obligaba a vadearlos y alargaba mucho el viaje, habitualmente en condiciones nada cómodas para el viajero. Además, era raro encontrarse a otras personas a lo largo del camino debido en parte a esta causa y también al estado general de empobrecimiento. Todo muy chocante en especial para un británico, ya que en su país era habitual en esta época encontrarse en los caminos con carruajes que transportaban víveres y/o personas a lo largo de su extensa y próspera campiña. En España, además, la mayoría de los grandes propietarios, la nobleza y la familia real residían principalmente en la Corte y, por lo tanto, era en Madrid y en Aranjuez donde hacían ostentación pública de sus carruajes. Un último aspecto que endurecía aún más las condiciones del viaje, señalaba Swinburne, era la dificultad de encontrar personal adecuado y las provisiones necesarias para realizar el trayecto. La única excepción al mal estado generalizado de los caminos eran las provincias vascongadas donde, gracias a una administración descentralizada, las carreteras presentaban un estado de conservación inmejorable, «construidas a expensas de la provincia y que continuaban por todo el señorío de Vizcaya hasta los confines de Francia» (p. 423).

A pesar de tales carencias, los caminos eran bastante seguros, aun cuando la mayoría de los viajeros venían cargados de prevenciones. Cuenta Swinburne como en Osuna observaron un gran número de cruces erigidas en los márgenes del camino para, según les contaron, señalar el lugar «donde se habían cometido asesinatos» (pp. 210-211) Esta noticia la pone, no obstante, muy en duda toda vez que, tras haber sido ampliamente advertidos antes de venir a España de la gran cantidad de bandidos que asaltaban al viajante por los caminos y de los peligros de viajar de una provincia a otra, decidieron portar armas y munición durante el viaje y éstas habían resultado del todo innecesarias. Una vez aquí apenas escucharon mención alguna de robos y finalmente, indica Swinburne, decidieron ir sin armas por los caminos, pasos y pueblos «sin el menor temor o causa alguna de la que temer» (p. 211). Sólo una vez tuvieron que mandar a los criados que les acompañaban

a ahuyentar una partida de ladrones que operaba en las inmediaciones de La Carolina (p. 313). La presencia en Cataluña y Valencia de una policía regular evitaba que los viajeros necesitaran portar armas y, aunque en Andalucía era costumbre llevar una escopeta o sable colgados del arzón de la silla, no sabía determinar si esto no era más una costumbre que una necesidad real de defenderse de cualquier peligro. Sea como fuere, señalaba Swinburne, no era muy posible que los viajeros puedan correr ningún tipo de riesgo al hacerlo dentro de una caravana.

Swinburne y su compañero Sir Thomas Gascoigne cruzaron la frontera preocupados por el estado general de los caminos, después de las últimas y abundantes lluvias registradas en la zona, y por la escasez de mulas y caballos. Por esta razón no les quedó otro remedio que someterse finalmente a las condiciones desmesuradas de un cochero francés y dos volatineros italianos que se ofrecieron a llevarles hasta su destino en la feria de Gerona. Pronto se les unieron una *troupe* no menos singular formada en cabeza por un tambor, un pandero y un caramillo y en cola por un camello que transportaba cinco monos, con la que se dispusieron a atravesar la, en sus palabras, «obra noble» del paso fronterizo (pp. 3-4). Pronto empiezan las verdaderas dificultades relacionadas con el mal estado de la calzada y la difícil orografía. El camino que llevaba de Gerona a Barcelona le parece el más malo y peligroso de los que había conocido hasta la fecha hasta el punto de que resultaba, en opinión de Swinburne, «imposible disfrutar de la belleza del paisaje que nos rodeaba» (p. 8). Tampoco la carretera que unía Reus con Tortosa era merecedora de mayores elogios ni la enorme crecida del río a la salida de Antequera, que les obliga a perder hasta medio día en la búsqueda de un puente que les permitiera proseguir su camino hacia Osuna.

No obstante, no todo son malas noticias por lo que respecta a los caminos que encuentra a su paso. De este modo, la carretera de Sevilla a Écija le parece la mejor que ha visto en España, exceptuando a una recién construida a las afueras de Barcelona. Por esta razón quizás, llevado de sus prejuicios contra los actuales responsables del país, atribuye su buen estado de conservación a una herencia más de la ingeniería árabe que, afirma exageradamente, «ha subsistido con toda probabilidad sin ser alterada o reparada desde la expulsión de los árabes de Andalucía» (pp. 273-274). Al cruzar el río Ebro por Miranda señala la destrucción hacía un año del puente y la existencia de un servicio en barca, que finalmente utilizaron para cruzarlo. El largo tiempo transcurrido en su travesía le sugiere también otro comentario negativo sobre el país al que acusa de ser el lugar menos adecuado para aplicar las reformas con rapidez. Por último, también cruzarían en barca el río Bidasoa tomando todo tipo de prevenciones a pesar de que el bajo nivel de sus aguas permitía ahora el paso de los carruajes, en palabras de Swinburne, «por lo que pudiera pasar» (p. 427).

### 3.3. Posadas

La parte peor del viaje por España corresponde, sin duda alguna, a las posadas dado que, como denunciaba Swinburne insistentemente, su estado general de insalubridad y abandono no favorecía la adecuada alimentación y el necesario descanso de la mayoría de los viajeros. Además, su relativa escasez impedía que éstos tuvieran asegurado el aposento cuando llegaban ya que, si lo hacían tarde, debían conformarse con dormir en el suelo o en el establo junto a la caballería y el ganado. Comer tampoco debía ser tarea nada fácil. Los posaderos estaban obligados a proporcionar comida a las bestias y medios suficientes para que las personas pudieran preparar la comida que portaban y, por ende, a los viajeros no les quedaba otro remedio que aprovisionarse a lo largo del camino, lo que aumentaba el número de sus preocupaciones y dificultaba enormemente su disfrute. Una costumbre que escandalizaba a Swinburne, al igual que a los demás viajeros ingleses, era la práctica cotidiana de emplear el aceite caliente de las lámparas para condimentar también comidas y ensaladas.

En este contexto, Swinburne agradece reiteradamente su suerte y no cesa de alabar el buen oficio del cocinero que llevaban, especialmente dadas las dificultades que a menudo tenía que superar antes de preparar la comida. La posibilidad de instalar su propio espetón y de asar alguna chuleta a la parrilla era un lujo que a menudo no cabía esperar «más de una o dos veces por semana» (p. 117). Después de cenar, tenían la costumbre de pasar una hora de charla en torno a una botella de vino, mientras comían los criados y llegaba la hora de retirarse a descansar. El despertar llegaba con las primeras luces del alba antes de emprender de nuevo una dura jornada de siete u ocho leguas hasta la siguiente posada.

Frente a algunas posadas excelentes como *El Águila de Oro* de Cartagena o la de La Carolina, la mayoría eran malas, mediocres o simplemente aceptables e incluso, en algunos casos, hasta muy malas o miserables. Al abandonar Alicante, Swinburne aprovecha para reflexionar sobre las difíciles condiciones y el mal estado generalizado de las posadas. Critica la falta de provisiones de éstas, que obligaba a viajar cargado con cama y comida ya que, señala Swinburne, lo único que encuentran muchas veces es «unos cuantos huevos, que venden a un precio desorbitado» (p. 116). La carestía del viaje, por tanto, aparece como otra de sus quejas más frecuentes. A este respecto, señalaba Swinburne con evidente enfado que

con el importe que cobran tanto por el alojamiento como en concepto de «ruido de casa» se pagaría una buena cena y cama en las mejores posadas de la mayoría de los demás países de Europa (pp. 116-117).

Sólo la extraordinaria bonanza del clima les permitía seguir adelante, según Swinburne, aun a pesar de la falta de cristales o de papel en las ventanas, su ínfimo tamaño o de que, en caso de haber puertas y ventanas, apenas sirvieran para impedir el paso constante del viento o la lluvia.

Se produce también en el caso de las posadas un cambio de valoración conforme avanza el viaje, desde las habitualmente malas del principio de su recorrido hasta las más bien aceptables e incluso buenas o excelentes, en especial conforme se dirigen desde Cádiz hacia el norte del país. Empecemos por las primeras. La *Venta del Platero*, en la provincia de Tarragona, es una de las que recibe los peores epítetos. La cercanía de la noche y los peligros de viajar sin luz por caminos en tan mal estado obligaron a los viajeros a descansar en una posada que, en opinión de Swinburne, resultaba «un tugurio indescriptible» (p. 80). Señala como fueron alojados allí en la planta baja y al lado de mulos y cerdos, mientras que los criados intentaban descansar en los carruajes y cómo, para aumentar su agonía, un charco de agua situado en la parte posterior de la vivienda había llegado a humedecer tanto la estancia que a la mañana siguiente tuvieron que escurrir la ropa que llevaban. Más adelante, antes de llegar a Cartagena, se quejaba nuevamente Swinburne de tener que dormir en otra venta donde tan sólo fueron atendidos por una persona, comisionada por la justicia para sustituir provisionalmente al posadero y su familia, tras haber entrado éstos recientemente en prisión acusados de complicidad en el asesinato de una mujer cuyo cadáver había aparecido en el estanque trasero de la propiedad (p. 121).

La última experiencia negativa a la que dedica una descripción detallada se produce entre Cádiz y Gibraltar, en un lugar llamado *Los Cortijos* que, a pesar de haber sido anteriormente una venta, se había convertido ahora en la cabaña de un vendedor de tabaco. Este «alojamiento miserable», en palabras de Swinburne, carecía de un techo capaz de impedir la entrada de la lluvia, así como de espacio y ventilación suficiente para poder expulsar el humo que generaba la quema de unos cuantos leños en mitad de la casa. La estancia única se dividía en dos partes: una para el propietario, su mujer y sus hijos; y la otra, de apenas unos metros cuadrados, para los siete miembros que formaban la comitiva de Swinburne y Gascoigne. El humo y la falta de espacio empujaron finalmente al primero a tumbarse encima de la paja de un comedero del establo, envuelto en su capa, a esperar la llegada del alba, antes de reemprender de nuevo la marcha. A pesar de todo, señalaba Swinburne con ironía, había conseguido echar una «muy cómoda cabezada» (p. 235).

De vuelta a Cádiz desde Gibraltar también ocurrió algo poco agradable. Después de intentar hospedarse, sin éxito, en una granja propiedad del duque de Medina Sidonia debieron conformarse finalmente con hacerlo en el granero dentro de sus tiendas, eso sí «una vez tapados con paja los agujeros de la pared por donde las palomas entraban y salían con total libertad» (p. 244). Todo a causa del temor y el recelo que habían despertado involuntariamente entre los criados de la finca por su acento extranjero y la vestimenta y armas que portaban.

Afortunadamente, no todo fue tan negativo en el viaje de Swinburne por España. De este modo, destaca especialmente tres experiencias muy positivas tenidas en alojamientos diferentes y bastante alejados entre sí. La primera tiene lugar en la posada *El Águila de Oro* de Cartagena, regentada por un francés, en opinión



de Swinburne, «el mejor cocinero en la mejor posada de las que hemos parado en España» (p. 121). Nos cuenta Swinburne con ironía cómo la felicidad de encontrar un buen lugar donde comer y descansar adecuadamente había provocado en su jefe de muleteros tal felicidad que éste se persignaba y alzaba las manos al cielo para agradecer la existencia de una posada tan excelente como la de La Carolina. Este asentamiento había sido promovido recientemente, junto a otros similares en Sierra Morena, por el intendente don Pablo de Olavide, con el fin de fomentar el aprovechamiento agrícola y favorecer el establecimiento de familias alemanas y de otros lugares en la región. La posada le resultaba acogedora, y alaba la existencia en ella de algo inaudito en otras partes del país como eran la leche y la mantequilla ya que, en opinión de Swinburne, en España la mayoría de las vacas se destinaban al engorde y a la posterior venta de carne (p. 313). El último ejemplo al que dedica sus alabanzas lo encuentra en las provincias vascongadas, tan destacadas del resto del país también en la hostelería. Resaltaba de ella el bonito emplazamiento de la posada a las orillas de un río, la laboriosidad y cortesía de las hijas del propietario y su exquisita limpieza (p. 425).

#### EPÍLOGO

Poco antes de abandonar Madrid y dar por finalizada su estancia en España, Swinburne realiza un acto muy loable de autocrítica y reconoce la gran dificultad de llevar a cabo con éxito su labor, la cual era la de describir «el genio de una nación» en el transcurso de unos cuantos meses de otra manera que no sea ofreciendo «una idea imperfecta» del mismo (p. 366). Podríamos añadir nosotros que esta idea de Swinburne, aunque ciertamente imperfecta (como la de la mayoría de los viajeros) sí que nos sirve para conocer algo más y mejor la realidad española de las segunda mitad del siglo XVIII y, aunque sólo fuera por eso, su autor merece ser objeto de nuestro estudio y reconocimiento.

La obra de Swinburne, lejos de haber despertado admiración en España, fue objeto de acerada crítica por parte del diplomático e intelectual ilustrado José Nicolás de Azara en carta publicada en el prólogo a la segunda edición de la *Introducción a la Historia Natural y a la Geografía Física de España* de Guillermo Bowles (Madrid, 1782). No ha sido hasta fecha muy reciente cuando otro intelectual español de reconocido prestigio, Miquel Batllori, ha sabido reivindicar el interés del libro de Swinburne y considerar a su autor «el más renombrado viajero inglés de nacimiento que visitó la España de Carlos III»<sup>14</sup>. Está claro que Batllori

14. Batllori Munné, Miquel. Prólogo. Presencia de España en la Europa del siglo XVIII. En *La época de la Ilustración. Vol. I: El estado y la cultura (1759-1808)*. Madrid: Espasa-Calpe, 1987 [*Historia de España* de Ramón Menéndez Pidal, vol. XXXI], p. xx.

tiene en mente a otros dos contemporáneos de Swinburne que también nos visitaron y que dejaron un testimonio más completo y más ecuánime de la realidad española de la época: Giuseppe Baretti y Alexander Jardine. El primero, como parece indicar su nombre, era de origen italiano; y el segundo, hijo bastardo de un noble escocés. Por tanto, debemos dar la razón al erudito catalán especialmente ahora que los libros de Baretti y Jardine han sido traducidos y objeto de cuidadas ediciones en castellano<sup>15</sup>.

Ha llegado pues el momento de dar a conocer con más detalle una figura un tanto menor, la de Henry Swinburne, pero que también aporta una visión del país que resulta necesario conocer sin la acritud y actitud defensiva de Azara (justificada en parte por el daño que estaba haciendo al país unas críticas no del todo bien justificadas aunque muy extendidas en toda Europa) y con la objetividad que nos ofrecen la distancia y el tiempo.

15. Vid. BARETTI, Giuseppe. *Viaje de Londres a Génova a través de Inglaterra, Portugal, España y Francia* (Londres, 1770), edición y traducción de Soledad Martínez de Pinillos Ruiz. Barcelona: Reino de Redonda, 2005; y JARDINE, Alexander. *Cartas de España*, edición crítica y traducción de José Francisco Pérez Berenguel. Alicante: Publicaciones de la Universidad de Alicante, 2001.