La costa levantina vista por los viajeros extranjeros de la segunda mitad del XIX (1854-1895)

Nieves PUJALTE CASTELLÓ
Texas State University

En España la construcción de la red ferroviaria¹, que se inició en 1848 con la línea Barcelona-Mataró, tuvo un efecto importante en las economías locales al favorecer la especialización de productos y la agilización del mercado. El ferrocarril no sólo triplicaba la velocidad de las diligencias sino también aumentaba el volumen de pasajeros y mercancías y abarataba los precios de los billetes. Los viajeros, que a lo largo del siglo XVIII y buena parte del siguiente, pertenecían casi exclusivamente a la clase adinerada, desde mediados de siglo se centuplicaron y lo fueron principalmente de la clase media, la cual, como explica Marc Boyer, se benefició del desarrollo del vapor y del ferrocarril². Se asiste entonces al nacimiento del turismo y al provechoso negocio turístico de administrar transportes y organizar visitas de interés cuyo modelo fue Thomas Cook quien abrió Oriente, es decir, Estambul, las posesiones otomanas en los Balcanes, Egipto y Jerusalén al turismo de la clase media³.

Nuevas gentes recorrían el interior de la Península, sin tener que sufrir la incomodidad que antiguamente suponía el uso de la diligencia o de las caballerías y unas ventas aún peores. Aquellos coches desarrollaban una velocidad en torno a los 10 km/h transportando a un máximo de 20 personas, de modo que un viaje de la posta de Madrid a la de Valencia tardaba tres días y medio. No es de extrañar que

1. La construcción de la red ferroviaria española en la década que sigue a 1855 fue principalmente obra de capital francés. Así, el de los Rothschild y de los Pereire centró en París el control del sistema ferroviario español. La única excepción fue el capital catalán, aunque hacia 1866 la Compañía Francesa del Norte compró la línea Zaragoza-Barcelona y la mayor empresa catalana fue absorbida por la M.Z.A (Madrid-Zaragoza-Alicante) en 1898. Del mismo modo, los banqueros vascos que construyeron la línea Bilbao-Tudela no pudieron sostenerse contra los recursos superiores de la Compañía del Norte. Este proceso de concentración dejó tres grandes líneas —la M.Z.A, el Norte (Madrid-Irún) y la red andaluza— frente a unas ochenta compañías pequeñas. Véase R. Carr, *España 1808-1939*, Barcelona, Ariel, 1979, p. 261.

2. M. Boyer, *Histoire du tourisme de masse*, Paris, Presses Universitaires de France, 1999, pp. 22-23.

3. El modelo de los agentes de viajes fue Thomas Cook nacido en Melbourne, Australia, en 1808. Según cuenta Litvak, Cook tenía tantos amigos y conocidos que le habían pedido ayuda para organizar sus viajes, que dejó su profesión de tornero y abrió el Oriente al turismo de la clase media. Acerca del interés por los viajes en la segunda mitad de siglo véase L. Litvak, *El ajedrez de estrellas. Crónicas de viajeros españoles del siglo XIX por países exóticos (1800-1913)*, Madrid, Laia, 1987.

los viajeros españoles, al volver a España, llegaban admirados de la velocidad de los nuevos trenes europeos y dieran consejos para viajar con la mayor comodidad posible. En 1841 Mesonero Romanos viajó a Bélgica y tras expresar la rapidez con la que desaparecían de la vista los objetos cercanos aconsejaba: “fijarla [la vista] en lontananza, o por mejor decir, no fijarla en ninguna parte”⁴.

En España, hacia 1861 las grandes líneas de ferrocarril se iban construyendo por tramos discontinuos por lo que los viajeros hacían parte de su viaje en ferrocarril y parte en vehículos de tracción animal hasta volver a enlazar con los tramos de línea férrea⁵. Así, la capital española contaba con un carril de hierro hasta Toledo y no fue hasta la inauguración de la línea Madrid-Alicante en 1858⁶, cuando se impulsó la afluencia de gentes del interior hasta la costa mediterránea. El Este de la Península también disponía desde 1848 de la línea Barcelona-Mataró con ramal en Zaragoza, y desde 1852 contaba con el tramo de Valencia a Vilanova del Grau⁷ que se alargó más tarde a Sagunto y a Castellón⁸. Las demás regiones carecían de tramos férreos no disponiendo el Oeste español de ningún trayecto. Así, Valladolid conectaba con Burgos, pero no contaba con una línea directa que le uniera con las vías de Pamplona, Santander y Oviedo, y el Sur sólo contaba con el carril que unía Sevilla con Cádiz.

La mayor parte de aquellos viajeros eran ingleses y franceses, aunque también hubo irlandeses, italianos e incluso daneses. Muchos de aquellos visitantes deseosos de hacer participar a otros de sus impresiones y aventuras, dejaron testimonio de ellos en sus relatos. Se produjo así una abundante producción de narraciones de viajes que, como explica José Ramón González García, satisfizo el oportunismo económico y editorial⁹ y el deseo de unas clases medias por explorar o imaginar a través de la lectura un mundo al que no siempre tenían acceso¹⁰. De entre todos ellos, he escogido la obra de Edmundo de Amicis, uno de los escritores italianos más conocidos de su época, titulada *Spain and the Spaniards* (1885); Hans Christian Andersen, una de las principales figuras de la literatura danesa que visitó Espa-

4. M. Romanos, *Recuerdos de viaje por Francia y Bélgica en 1840 á 1841*, Madrid, Oficinas de la Ilustración española y americana, 1881, p. 229.

5. Casi se podría creer que el avance del ferrocarril logró el viejo sueño de igualar España con otros países más modernizados, como Francia e Inglaterra, pero no fue así, pues las alusiones a las confusiones en las taquillas, la pérdida de equipajes, la falta de servicios en las estaciones de parada y fonda y la falta de línea directa entre las ciudades principales, que obligó a viajeros, como Willis Baxley, a hacer rodeos innecesarios, eran muestra del atraso del país [H. W. Baxley, *Spain*, vol. I, London, Longmans, Green and Co., 1875, pp. 182-183].

6. La primera línea ferroviaria en la provincia de Alicante fue inaugurada oficialmente por Isabel II el 25 de mayo de ese mismo año y se convirtió en la de mayor tráfico del conjunto de la red en la década de los sesenta. Véase J. R. Navarro Vera, “El paisaje territorial y urbano”, *Canalobre*, Invierno 2000-2001, p. 121.

7. Desde 1826 a 1897 fue un municipio independiente. Véase M. Sanchis Guarner, *La Ciudad de Valencia*, Valencia, Irta, 2007, p. 321.

8. Se inauguró en 1862 (*Ibid.* p. 321)

9. Cabe destacar el relato titulado *Over the Pyrenees into Spain* (1865) de Mary Eyre fruto de la iniciativa de su editor Richard Bentley que animó a la autora a llevar a la literatura las experiencias de una mujer de “al otro lado de los Pirineos” [M. Eyre, *Over the Pyrenees into Spain*, London, Richard Bentley, 1865, p. 339].

10. J. R. González García, “Viajes y literatura. La Alpujarra de Pedro Antonio de Alarcón”, *Insula*, 535, 1991, p. 18.

ría en 1862 y cuyo relato *In Spain* (1864) se tradujo al inglés y al alemán; H. Willis Baxley, buen conocedor de España, autor de *Spain* que salió a la imprenta en 1875; y Alexander de Hoskins, un agudo viajero inglés que dio a la imprenta *Spain as it is* (1871) publicada en dos volúmenes. También recorrieron la Península un considerable número de mujeres que aportaron nuevas perspectivas e interpretaciones de los lugares que conocían por primera vez. Por lo general, pertenecían a una clase media educada y entre ellas hubo miembros de la nobleza. La mayor parte de aquellas viajeras eran inglesas y francesas y llegaron a España por motivos de placer, como Valérie Boisser, condesa de Gasparín, esposa de un noble suizo y autora de un relato de viajes que en 1876 dio a la imprenta bajo el título *Paseo por España*; F. R. Mac Clintock que visitó España en dos ocasiones cuyas vivencias retrató en *Holidays in Spain* (1882); C. H. Ramsay que publicó *A summer in Spain* en 1874; y, Sophia Dunbar de Northfield, autora de *A family tour* (1862). Otras viajeras trajeron un propósito más específico, como Mary Eyre quien vino a España por iniciativa de su editor Richard Bentley que le propuso llevar a la literatura occidental las experiencias de una mujer de “al otro lado de los Pirineos”, cuyo fruto fue su relato titulado *Over the Pyrenees into Spain* publicado en 1865¹¹. También hubo quienes llegaron por motivos de salud, como Frances Elliot, casada con el teniente coronel George John Carnegie, noveno conde de Northesk, que aquejada de problemas de salud pasó dilatadas estancias en España donde escribió dos diarios de viaje bajo el título *Diary of an iddle woman in Spain* (1884).

Aquellos escritores conscientes de la evolución de la vida española de aquellos tiempos, registraron y documentaron la evolución de las costumbres veraniegas destacando las excelencias y la variedad de actividades de las ciudades y pueblos marítimos, sin dejar de acompañar aquellas relaciones de viajes de comentarios críticos o humorísticos ante lo que ellos vieron como abandono o atraso de las gentes.

Les atraían principalmente las playas norteñas, no olvidemos que San Sebastián destacaba como uno de los litorales más elegantes además de ser la residencia veraniega de la reina regente María Cristina y de Alfonso XII. Los tratados médicos de la época descalificaban además las playas mediterráneas a las que le atribuían fiebres pútridas y miasmas, mientras que consideraban que la inmersión durante unos minutos en el agua fría del Atlántico influía en los tejidos y en el funcionamiento de los nervios, modificaba los humores y el ritmo de la circulación sanguínea, devolvía el sueño, la calma, el apetito, atenuaba el ímpetu de las pasiones y curaba los vicios¹². Esta situación cambiaría años después pues, además del cambio del consejo médico que demostraba cómo los baños de sol tenían una considerable influencia en la salud y el vigor del individuo¹³, las revistas del tiempo, como *Las Provincias* y *Blanco y Negro*, y la literatura de viajes les destinaron numerosos ar-

11. Eyre p. VII.

12. Véase L. Litvack, *A la playa*, Madrid, Mapfre, 2001, p. 19.

13. Léase L. Urteaga, “El pensamiento higienista y la ciudad: la obra de P.F. Monlau”, *Urbanismo e historia urbana en el mundo hispano*, Madrid, ed. Univ. Complutense, 1985, pp. 397-412.

títulos y relatos impulsando la afluencia de unas gentes que hasta entonces habían vivido de espaldas al mar.

El mar es un elemento paisajístico que sólo comienza a ser apreciado estéticamente con la llegada del siglo XIX. Anteriormente, se ignoraba el placer de las olas, los beneficios de los baños de sol, en definitiva, el encanto de la playa. No niego con ello la recreación del entorno marítimo mediterráneo en las obras literarias anteriores a este periodo, sino que se trata más bien de señalar el cambio en el tratamiento e importancia del tema. El interés por las ciudades marítimas empezó a fomentarse en el siglo XVIII cuando el viaje a Italia, punto obligado dentro del *Grand Tour*, la relectura de los clásicos y la pasión por las antigüedades grecorromanas no sólo detuvieron la mirada en los monumentos o museos de obligada visita sino también focalizaron la atención en ciudades marítimas como Nápoles¹⁴. Los valores terapéuticos del mar constituyeron otra de las motivaciones para la visita de las ciudades marítimas. Esta práctica del baño dio lugar a un turismo balneario que H. Robinson en *A Geography of Tourism* sitúa sus orígenes en 1730 en el balneario de Scarborough, en la costa de Inglaterra, conocido por sus aguas termales, que recomendaban los doctores por sus valores medicinales¹⁵ y que continuó en el Ochocientos en las costas francesas entre cuyos aficionados se encuentran François-René, vizconde de Chateaubriand, Victor Hugo, Alejandro Dumas y, posteriormente, Louis Pasteur¹⁶.

La propia experiencia de los viajeros del Setecientos demostraba los beneficios para la salud de su climatología y de los baños de agua salada controlados. La preparación medicinal de Joseph Townsend se pone al servicio de todo aquel que emprendiera el viaje, cuando en conjetura en su obra titulada *A Journey through Spain in the Years 1786 and 1787* (1791) de los efectos medicinales de la luz y de la brisa del Mediterráneo, muy apropiados para los hipocondríacos y para los histéricos, quienes además disfrutarían de las propiedades diuréticas de las frutas y la fácil digestión de las comidas de la región¹⁷. A este testimonio se añade el de Lady Holland, quien se refiere en su diario de viajes a los efectos tonificantes de los baños de mar en la costa valenciana sobre las débiles piernas de su enfermizo hijo¹⁸.

Más tarde, en el romanticismo el viajero retrata el mar en dos facetas diferentes. A veces representa una naturaleza mansa y serena con la representación de hermosos cuadros marítimos en los que el sol, casi siempre en el amanecer o en las horas crepusculares, proyecta una luz pura y diáfana que se derrama esmaltando de hermosos tonos dorados y púrpuras la superficie. En otros cuadros refleja la gran-

14. A. Corbin, *The Lure of the Sea*, trad. Jocelyn Phelps, Oxford, Polity Press, 1994, p. 252.

15. H. Robinson, *A Geography of Tourism*, Estover, Plymouth, Macdonald & Evans Limited, 1979, pp. 9-10.

16. L. Burnet, *Villégiature et Tourisme sur les côtes de France*, Paris, Hachette, 1963, p. 14.

17. J. Townsend, *A Journey through Spain in the Years 1786 and 1787, with Particular Attention to the Agriculture, Manufactures, Commerce, Population, Taxes and Revenue of that Country and Remarks in passing through France*, vol. 3, London, C. Dilly, 1791, p. 285.

18. E. Holland, *The Spanish Journal of Elizabeth Lady Holland (1791-1811)*, ed. Earl of Ilchester, London, Longmans Green & Co, 1910, p. 30.

deza y violencia de la naturaleza, con la descripción de tempestades, terremotos y riadas. Este interés en el lado más trágico de la naturaleza, Rafael Argullol lo vincula con la pérdida de centralidad y plenitud del romántico, pues tras el optimismo antropocéntrico de la Ilustración, surge la angustia de quien descubre su pequeñez y su impotencia ante las fuerzas ocultas de la Naturaleza¹⁹.

Después, con la llegada de la Revolución Industrial la mirada no se absorbe en el retrato de alta mar y las fuerzas de la naturaleza, sino que prefiere la vista de la costa. La mirada del viajero se detiene en el panorama de todas esas gentes sobre el fondo del mar azul, pues le interesa sobre todo la evolución de la vida española de aquellos tiempos. En la descripción buscan el retrato del espíritu del paisaje y sus gentes, y éste, para serlo acabado, se desliga de la acumulación exhaustiva de datos a través de una selección de los detalles, a través de los cuales se proyecta la subjetividad de quien lo contempla, claro ejemplo de que, como sostiene Michael Riffaterre, el lenguaje descriptivo gobernado por las leyes de la verosimilitud realiza su función en la interpretación que esa realidad sugiere²⁰. Las descripciones en las que abunda la narrativa de viajes no han de verse, por tanto, de forma simplista, pues, como representaciones que son, suponen, como escribe W. J. T. Mitchell, “some cost, in the form of lost immediacy, presence or truth, in the form of a gap between intention and realization, original and copy”²¹ [hasta cierto punto una pérdida de inmediatez y de autenticidad, manifestada a través del intervalo entre la intención y el resultado, el original y la copia].

La mirada del viajero se detiene en el panorama de todas esas gentes valencianas sobre el fondo del mar azul y el cielo levantino, en contraste con la pobreza y los trabajos de sus vidas. La entrada de las pescadoras en Valencia cargadas con sus cestas desde El Cabañal, la animación de la costa con la llegada de los veraneantes, la venta de los productos regionales en los establecimientos de la playa y del Mercado, el paseo concurrido de la Explanada de Alicante y la Alameda de Valencia y la llegada de los tranvías y los ferrocarriles, componen estampas llenas de vida y color local que tratan de capturar con la escritura la incorporación de la región al mundo moderno.

Valencia contaba con la playa de la Malvarrosa, la isla del Palmar y el Cabañal (Pueblo Nuevo del Mar) que contenía los baños de Las Arenas al que se llegaba en tranvía desde Vilanova del Grao. Según Luis Royo Villanueva en su artículo “Las playas españolas”, publicado en *Blanco y Negro* el 12 agosto de 1893, entre las mejores playas de España estaban la de la Concha en San Sebastián, el Sardinero en Santander, las Arenas en Vizcaya, y las de Babel, el Postiguet y el Arrabal en Alicante. Si San Sebastián contaba con una larga tradición de turismo madrileño en los meses de calor por sus condiciones climáticas, y, sobre todo, por sus establecimientos de acomodación y de entretenimiento; Alicante por su clima tera-

19. R. Argullol, *La atracción del abismo*, Barcelona, Plaza & Janés, 1987, p. 15.

20. M. Riffaterre, “Descriptive Imagery”, *Yale French Studies*, 61, 1981, p. 125.

21. W. J. T. Mitchell, “Representation”, *Critical Terms for Literary Study*, ed. F. Lentricchia y T. McLaughlin, Chicago and London, The University of Chicago Press, 1990, p. 21.

peútico, su cielo azul y sus tranquilas aguas era “un San Sebastián para las cuatro estaciones”²².

George P. Lathrop retrata en su obra *Spanish Vistas* (1883) la transformación de la Valencia de antaño en la emergente ciudad turística con la llegada de aquellos veraneantes, en tren o con tartana; imagen esta última que le pareció de lo más atractiva, quien la describió “usually carrying a load of pretty *señoritas*”²³ [siempre llevaba un cargamento de hermosas señoritas]. Entre aquella población improvisada, que se desvanecía con las primeras borrascas del otoño, el viajero inglés destacaba la presencia de un considerable turismo madrileño en la capital valenciana, que convertía Valencia en “Madrid marítimo” rodeado en sus márgenes del Mediterráneo y de la huerta valenciana. Para explicar esta costumbre a sus compatriotas, el viajero comparaba el turismo de las playas levantinas con el de las costas de Brighton en el sureste de Inglaterra²⁴, aunque al desarrollo turístico de Brighton (o Brighthelmstone como se le había llamado hasta el Ochocientos), había contribuido más la monarquía que la clase media por las constantes visitas del Príncipe Regente, Jorge IV²⁵. Esta búsqueda de semejanzas y diferencias como método de conocimiento disuelve la diferencia cultural y afirma la identidad de aquél del que parte, porque, señalando lo que es diferente se precisa también lo que es igual. El viajero combina así el descubrimiento de espacios ajenos con la exploración personal²⁶.

Aquellos veraneantes estivales, que habían vivido hasta entonces de espaldas al mar, quedaron incorporados al universo periodístico español como personajes entrañablemente cómicos. “Los botijistas”, como se les denominó humorísticamente, viajaban en el lento y continuo calor del llamado *tren botijo* en busca de los encantos del mar y las comodidades del balneario. En un artículo de *Blanco Negro* publicado en 1896, Luis Gabaldón describe el voluminoso equipaje de aquellos viajeros que incluía comestibles, botas de vino, sombreros, botijos, americanas, guitarras y hasta ropa interior que colgaban de clavos y ofrecía aspecto de baratillo al vagón. A estos pertrechos añadía el viajero los repentinos cantos populares con los que algunos veraneantes trataban de amenizar las dieciocho horas del tramo Madrid-Alicante, mientras que otros jugaban al mus, reían, hablaban o intentaban dormir²⁷. El vagón se convirtió así en un lugar de convivencia con las gentes de la región, cuyo encuentro, según Willis H. Baxley, se hacía totalmente desagradable cuando uno se veía obligado a respirar aquella “perfumería de tabaco y ajo”, al que los españoles eran tan aficionados²⁸.

22. L. Royo Villanueva, “Las playas españolas”, *Blanco y Negro*, 3.113, 12 de agosto de 1893, pp. 528-530.

23. G. P. Lathrop, *Spanish Vistas*, New York, Harper & brothers, 1883, p. 179.

24. *Ibid.* pp.179-180.

25. H. Robinson 10.

26. D. Porter, *Haunted Journeys: Desire and Transgressions in European Travel Writing*, New Jersey, Princeton University Press, 1991, p. 5.

27. L. Gabaldón, “El tren botijo. Humorada”, *Blanco y Negro*, 277, 22 de agosto de 1896.

28. H. Willis Baxley, *Spain. Art-remains and art-realities, painters, priests, and princes.*

Being notes of things seen, and of opinion formed, during nearly three years residence and travels in that country, vol. 1, London: Longmans, Green and Co., 1875, p. 187.

Las playas levantinas se animaban con la visita de aquellos bañistas que disponían de unas pequeñas casetas de madera y lona colectivas que formaban una correcta fila frente a las olas y estaban empavesadas con banderas de colores. Hombres y mujeres se bañaban separados por una cerca de cañas que delimitaba bien los espacios y evitaba las intrusiones masculinas. A pesar de ello, George P. Lathrop explicaba cómo los hombres se las arreglaban para formar una hilera en la valla desde la que contemplaban los baños femeninos a través de las aberturas. Esta cómica situación pareció al viajero de lo más vergonzosa, “because the fair Valencians bathe in very plain, baggy, and ugly gowns”²⁹ [porque las valencianas se bañan con bañadores feos, holgados y simples].

Detrás de estas vistas, se esparcían los merenderos que los viajeros ingleses y norteamericanos recogieron en su lengua materna como “The Pearl” [La perla] o “The Madrid girl” [La chica madrileña]. No faltaban las famosas horchaterías valencianas montadas al aire libre o en el interior de algún local, en donde servían la tradicional horchata de chufas valenciana con paja y con barquillos³⁰; y los vendedores ambulantes quienes recorrían las calles con unas carretillas, llenas de campanillas y un pequeño dosel de lona para resguardar del sol las heladeras. Ofrecían la horchata de chufas y el agua de cebada que eran los helados granizados con los que los valencianos se refrescaban. Para suplir la insuficiencia lingüística y referencial de estas bebidas tan extrañas al lector extranjero, F. R. McClintock se refiere a la horchata con su nombre español, su nomenclatura científica internacional y hasta hace una descripción de su forma y de sus propiedades naturales: la *Cyperus esculentus* de Linnæus, comúnmente “la chufa”, era un tipo de almendra sacada de la tierra con la que los valencianos hacían un delicioso refresco veraniego que se había popularizado en toda España³¹.

En los años siguientes, numerosos escritores y artistas, como Vicente Blasco Ibáñez, Azorín y Gabriel Miró, entre los primeros, y Joaquín Sorolla, Mariano Benlliure, Ignacio Pinazo, Cecilio Pla y José Navarro Lloréns, entre los últimos, continuaron comunicando al público lector sus experiencias impulsando la afluencia de españoles y extranjeros a esta franja del litoral mediterráneo. El gobierno consciente de la importancia económica de la industria turística, quiso atraer el turismo internacional asentado principalmente hasta entonces en las costas de Montecarlo, Biarritz, Niza, Cannes, Brighton y Estoril, entre otras, y a fines de 1905, Alvaro Figueroa, conde de Romanones, constituyó una comisión destinada a promover el turismo internacional y a divulgar el arte y el folklore popular españoles³².

29. Lathrop pp.179-180.

30. Anónimo, “Colección de artículos desde Julio hasta Septiembre”, *Las Provincias*, 1897, p. 213.

31. F. R. Mac Clintock, *Holidays in Spain; being some accounts of two tours in that country in the autumns of 1880 and 1881*, London, Edward Stanford, 1882, p. 130.

32. A. Ferreras, *El turismo a Catalunya del 1931 al 1936*, Barcelona, Portic, 1973, pp. 23-29.

Bibliografía

- ANÓNIMO, "Colección de artículos desde Julio hasta Septiembre", *Las Provincias*, 1897, pp. 213-275.
- ARGULLOL, R., *La atracción del abismo*, Barcelona, Plaza & Janés, 1987.
- BAXLEY, H. W., *Spain. Art-remains and art-realities, painters, priests, and princes. Being notes of things seen, and of opinion formed, during nearly three years' residence and travels in that country*, 2 vols, London, Longmans, Green and Co., 1875.
- BOYER, M., *Histoire du tourisme de masse*, Paris, Presses Universitaires de France, 1999.
- BURNET, L., *Villégiature et Tourisme sur les côtes de France*, Paris, Hachette, 1963.
- CAMPBELL, M., *The Witness and the Other World: Exotic European Travel Writing, 400-1600*, Ithaca, Cornell UP, 1988.
- CARR, R., *España 1808-1939*, Barcelona, Ariel, 1979.
- CORBÍN, A., *The Lure of the Sea. The discovery of the Seaside in the Western World (1750-1840)*, trad. Jocelyn Phelps, Aubier, París, Flammarion, 1988.
- EYRE, M., *Over the Pyrenees into Spain*, London, Richard Bentley, 1865.
- FARINELLI, A. *Viajes por España y Portugal: desde la Edad Media hasta el siglo XX, Nuevas y antiguas divagaciones bibliográficas*, 4 vols, Roma, Accademia Nazionale dei Lincei, 1979.
- FARRERAS, A., *El turismo a Catalunya del 1931 al 1936*, Barcelona, Portic, 1973.
- FOURCHÉ-DELBOSC, R., *Bibliographie des voyages en Espagne et en Portugal*, Amsterdam, Meridian, 1969.
- GABALDON, L., «El tren botijo. Humorada», *Blanco y Negro*, 277, 22 de agosto de 1896.
- GARCÍA CASTAÑEDA, S., ed., *Literatura de viajes: el viejo mundo y el nuevo*, Madrid, Castalia, 1999.
- GARCÍA-ROMERAL PÉREZ, C., *Bio-bibliografía de viajeros por España y Portugal (Siglo XIX)*, Madrid, Ollero & Ramos editores, 1999.
- GONZÁLEZ GARCÍA, J. R., "Viajes y literatura. La Alpujarra de Pedro Antonio de Alarcón", *Insula* 535, 1991, p. 18.
- HOLLAND, E., *The Spanish Journal of Elizabeth Lady Holland (1791-1811)*, ed. Earl of Ilchester with portraits, London, Longmans Green & Co, 1910.
- LATHROP, G. P., *Spanish Vistas, illustrated by Charles S. Reinhart*, New York, Harper & brothers, 1883.
- LITVAK, L., *El ajedrez de estrellas, Crónicas de viajeros españoles del siglo XIX por países exóticos (1800-1913)*, Madrid, Laia, 1987.
- , *El tiempo de los trenes*, Barcelona, Serbal, 1991.
- , *Geografías mágicas*. Barcelona, Laertes, 1984.
- , "La literatura española de viajes en la segunda mitad del siglo", *Historia de la literatura española. Siglo XIX*, ed. García de la Concha, vol. 8, Espasa Calpe, Madrid, 1998, 3 vols, pp. 800-823.

- MAC CLINTOCK, F. R., *Holidays in Spain; being some accounts of two tours in that country in the autumns of 1880 and 1881*, London, Edward Stanford, 1882.
- MENÉNDEZ PIDAL, G., *La España del siglo XIX vista por sus contemporáneos*, 2 vols, Madrid, Centro de Estudios Constitucionales, 1988.
- , *España en sus caminos*, Madrid, Caja de Madrid, 1992.
- MITCHELL, W.J.T., “Representation”, *Critical Terms for Literary Study*, ed. Frank Lentricchia y Thomas McLaughlin, Chicago and London, The University of Chicago Press, 1990.
- NAVARRO VERA, J. R., “El paisaje territorial y urbano”, *Canalobre*, invierno 2000-2001, pp.119-127.
- PALAU Y DULCET, A., *Manual del librero hispano-americano. Bibliografía general española e hispanoamericana desde la invención de la imprenta hasta nuestros días con el valor comercial de los impresos descritos*, 2 ed, 28 vols, Barcelona/Oxford, Antonio Palau Dulcet/The Dolphin Book, 1948-1977.
- PRATT, M. L., *Imperial Eyes: Travel Writing and Transculturation*, London, New York, Routledge, 1992.
- PORTER, D., *Haunted Journeys: Desire and Transgressions in European Travel Writing*, New Jersey, Princeton University Press, 1991.
- RIFFATERRE, Michael, “Descriptive Imagery”, *Yale French Studies*, 61, 1981, pp. 107-25.
- ROBINSON, H., *A Geography of Tourism*, Estover, Plymouth, Macdonald & Evans Limited, 1979.
- ROMANOS, M., *Recuerdos de viaje por Francia y Bélgica en 1840 a 1841*, Madrid, Oficinas de la Ilustración española y americana, 1881.
- ROYO VILLANUEVA, L., “Las playas españolas”, *Blanco y Negro*, 12 de agosto de 1893, pp. 528-530.
- SANCHIS GUARNER, M., *La ciudad de Valencia*, trad. Roc Filella Escolà, Valencia, Irtta, 2007.
- TOWNSEND, J. *A Journey through Spain in the Years 1786 and 1787, with Particular Attention to the Agriculture, Manufactures, Commerce, Population, Taxes and Revenue of that Country and Remarks in passing through France*, 3 vols, London, C. Dilly, 1791.
- URTEAGA, L., “El pensamiento higienista y la ciudad: la obra de P.F. Monlau”, *Urbanismo e historia urbana en el mundo hispano*, Madrid, ed. Univ. Complutense, 1985, pp. 397-412.