

NOTAS HISTÓRICAS Y GEOGRÁFICAS

Artículos

Una travesía por Europa del siglo XIX: el patrimonio cultural de algunas ciudades europeas y el servicio ofrecido al turista, según un viajero latinoamericano

A journey in 19th-century Europe: the cultural heritage of some European cities and the service offered to the tourist, according to a Latin American traveler

Paula Ermila Rivasplata Varillas

Universidad Mayor de San Marcos, Perú

privasplatav@unmsm.edu.pe

<https://orcid.org/0000-0001-7036-6436>

Recibido el 15 de junio del 2024 Aceptado el 22 de julio del 2024

Páginas 440-463

Financiamiento: La investigación fue autofinanciada por la autora.

Conflictos de interés: La autora declara no presentar conflicto de interés.

Resumen

Este artículo trata de explicar cómo se llevaba a cabo el turismo en Europa a mediados del siglo XIX, tras el impacto de la Revolución industrial, a través de la experiencia viajera del peruano Pedro Paz Soldán y Unanue. La fuente primaria utilizada fue su libro "Memorias de un viajero peruano Apuntes y Recuerdos de Europa y Oriente (1859-1863)" y otras fuentes, de las cuales se hizo un análisis hermenéutico que permitió conocer el patrimonio cultural de algunas ciudades europeas y el servicio ofrecido al turista en 1861. Una época en que el advenimiento de los ferrocarriles, los barcos de vapor y las diligencias conectaron Europa, haciendo los viajes más dinámicos y rápidos.

Palabras claves: Turismo cultural, siglo XIX, Europa, Revolución industrial.

Abstract

This article tries to understand how tourism carried out in Europe in the mid-19th century, after the impact of the Industrial Revolution, through the travel experience of a Peruvian Pedro Paz Soldán y Unane. The primary source was his book "Memories of a Peruvian Traveler Notes and Memories of Europe and the East (1859-1863)" and other contemporary sources, from which a hermeneutical analysis was made that allowed to know the cultural heritage of some European cities and the service offered to tourists in 1861. A time when the advent of railways, steamboats, and stagecoaches connected Europe, making travel more dynamic and faster.

Key words: Cultural tourism, 19th century, Europe, Industrial revolution.

INTRODUCCIÓN

Este artículo trata de conocer cómo eran los viajes europeos a mediados del siglo XIX, utilizando como guía a un viajero peruano intelectual, Pedro Paz Soldán y Unanue quien escribió sus experiencias de viaje. El recorrido que realizó por Europa fue el denominado Gran Tour que era un viaje bastante popular entre la élite y clase media alta Europea y americana y correspondería al cierre de un ciclo de vida que daría inicio a la adultez. El tiempo de realización del viaje recayó en una época bastante boyante en cuanto medios de transportes, enmarcados en la Revolución industrial, como barcos de vapor y ferrocarriles.

Si bien los viajes se hicieron cada vez más populares, económicos y fáciles de realizar, facilitados por el desarrollo tecnológico, a medida que avanzaba el siglo XIX. No fue así en los albores de la historia hasta la Edad Media, pues significaba un gran esfuerzo físico para realizarlos y estaba ligado a la guerra y conquista, al comercio, a la diplomacia, a la religión (las cruzadas y las peregrinaciones religiosas), a causas específicas y puntuales y, en menor medida, el objetivo era la curiosidad.¹ Esto no quiere decir que la sociedad antigua y medieval no se movilizara. Claro que sí, pero, generalmente, en pequeños tramos locales o regionales, que realizaban los itinerantes, como escolares, frailes mendicantes, mendigos, buhoneros, hampones, juglares, curanderos, entre otros.

Los primeros sitios de visitas intercontinentales fueron los lugares santos, tal como nos indica la peregrina Egeria o Etheria en el siglo IV o el peregrino de Piecenza en el siglo VI.² El punto central de peregrinación era Jerusalén, seguido de Roma y Santiago de Compostela. Los preparativos podían ser planificados, pues el recorrido duraba de meses a años.³ El camino tendría lugares donde alojarse, desde fondas a caravasares, preparados para recibir a los viajeros. Una consecuencia de estos viajes fue una gruesa producción

¹ Agustín García Simón, *Castilla y León, según la visión de los viajeros extranjeros*. Junta de Castilla y León, Consejería de Educación y Cultura, 1999:11-12; Isabel Beceiro Pita, “Embajadas, viajes y relaciones culturales en el mundo ibérico (1370-1460)”. En Iglesia Duarte, J.I. de la (Ed.), *Viajar en la Edad Moderna, XIX semana de estudios medievales* (193-228). Instituto de Estudios Riojanos, 2009: 199; Hilario Casado Alonso, “Viajes y negocios. Comercio regional y gran comercio en Castilla a finales de la Edad Media”. En Iglesia Duarte, J.I. de la (Ed.), *Viajar en la Edad Moderna. XIX semana de estudios medievales*. Instituto de estudios riojanos, 2009: 305-306.

² Rosa María Cid López, “Egeria, peregrina y aventurera relato de un viaje a Tierra Santa en el siglo IV”, *Arenal, Revista de Historia de las mujeres*, vol. 17(1), 2010: 5-31; Pablo Díaz Martínez, “El peregrino y sus destinos: los lugares de Cristo”. En *Viajeros, peregrinos y aventureros en el mundo antiguo*. Publicaciones i ediciones de la Universitat de Barcelona, 2010: 249-254; Feliciano Novoa Portela, “Los viajeros de Dios en la Edad Media”, *Viajes y viajeros en la Europa medieval*. Lunwerg editores y CSIC, 2007: 181.

³ Eduardo Azanar Vallejo, “Introducción a los viajes medievales. Una mirada geográfica y cultural”. En Iglesia Duarte, J.I. de la (Ed.), *Viajar en la Edad Media*. Instituto de Estudios Riojanos, 2009:23.

intelectual que paulatinamente fue haciéndose más personal e intimista, es decir, el viajero aparcaba un poco las descripciones del viaje para predominar sus propias experiencias.⁴

Otro motivo de viaje fue la curiosidad intelectual presente desde la Antigüedad entre los viajeros con Heródoto a la cabeza que buscaron ser testigos de lo que afirmaban, tal cual lo hacia Estrabón o Plutarco.⁵ Después de la etapa medieval se abrió una nueva de clara inquietud intelectual en el siglo XV, época denominada Renacimiento. Un claro ejemplo de aquello lo encontramos en Pedro Tafur, que escribió Tratado de las Andanzas e viajes (1436-1439), en el que describió un viaje que, habiendo tenido un trasfondo comercial, logró captar percepciones de la realidad con bastante soltura, abriendo una nueva visión, frente a la literatura de viajes fantásticos tan en boga en aquel momento, como El libro de las maravillas del mundo (1356) de Jehan de Mandeville y El viaje de San Brandan (siglo XII) de Benedity, tenidos como referentes por algunos, entre ellos, Cristóbal Colón.⁶

La cuna del Renacimiento Europeo, Italia, comenzó a ser visitada con asiduidad, no solo por comerciantes, peregrinos y diplomáticos sino por personas que querían admirar su belleza urbanística, monumental inmueble, sus manifestaciones artísticas muebles y sus variopintos escenarios. Tenemos el caso de Michel Eyquem de Montaigne, con su Diario de viaje a Italia (1580) en donde enfatiza la necesidad de viajar para experimentar por uno mismo las múltiples realidades observadas para sacar sus propias conclusiones.⁷ De esta manera, van apareciendo en la literatura de viajes más experiencias motivadas por placer, estímulo, terapia y satisfacción intelectual.⁸ Así, tenemos las memorias de viajes como las de Henry Swinburne, Spain, Naples y the Two Sicilies, Londres, 1783 y T.P. Pictet-Mallet, Voyage pour l'Espagne dans l'anne 1786-1787, Londres, 1770.⁹

En los siglos XVI y XVII, el itinerario de los viajes de formación denominados Grand Tour comprendería zonas donde se desarrolló la cultura clásica, Italia, Grecia y, también, en cortes de casas nobiliarias donde aprender a desenvolverse con propiedad. Una ruta bastante seguida era la de Dover, Canal de la Mancha, Calais, Reims, Bezanson, Ginebra (donde se solía hacer montañismo), Lyon, Aviñón, Niza, Génova, Florencia (donde empezaba el periodo de aprendizaje cultural, viendo las obras de arte renacentistas en la propia calle o en estudios de arte como la afamada Galería de Uffizi), Roma (Foro, Panteón, Coliseo, etc.), Nápoles (donde además de visitar las ruinas de Pompeya y Herculano, los viajeros se deleitaban con sus bellos paisajes insulares) y finalmente, Turín,

⁴ Miguel Ángel Pérez Priego, “Estudio literario de los libros de viajes medievales”, *EPOS: Revista de Filologías* 1, (1984):217-239.

⁵ Jorge Ordóñez-Burgos, “Viajeros e historiadores griegos: investigadores de la esencia del hombre y la cultura”, *Límite*, 4, (19), (2009):8.

⁶ Marie-José Lemarchand Malantain(tr.), *Benedit y Mandeville libros de Maravillas*. Ediciones Siruela, 2002: 11-30.

⁷ Cesare de Seta, “Le Grand Tour”, *L'Italie del Grand Tour: da Montagne a Goethe*. Electa, 1996: 7-11.

⁸ José García Mercadal, *Viajes por España*. Madrid, Alianza Editorial, 1972: 419

⁹ Agustín Martínez Peláez, “El gran tour ingles a su paso por el Escorial. Preludio del Romanticismo español”, *Literatura e imagen en El Escorial*. Actas del Simposium. Real Centro Universitario Escorial-María Cristina, (1996): 629-648.

Milán y Venecia, ventana hacia Oriente. Se regresaba a través de los Alpes cruzando el monte Cenis para dirigirse a Francia y a su capital, París, donde empezaba el aprendizaje de desenvolvimiento en la vida social. Luego, podían partir a los Países Bajos, Viena, Innsbruck, Berlín, Potsdam, Dresde, Leipzig, Múnich, Heidelberg, Grecia (no siempre, pues pertenecía al Imperio Otomano y se consideraba peligroso). Algún viajero real que realizó un viaje de iniciación fue Felipe II a los 21 años, en los años de 1548 a 1551.¹⁰

Paralelamente a estos viajes de formación en el siglo XVIII, se dieron los viajes de expedición científica apoyados económicamente por algunas coronas reinantes para ampliar los conocimientos científicos en geodesia, geografía, geología, descubrimiento de nuevas propiedades de las plantas y por motivos medicinales y comerciales. Los viajes de James Cook, Alejandro Malaspina, Jorge Juan y Antonio de Ulloa, entre otros, dieron pie a una amplia producción intelectual.

A mediados del siglo XIX, los viajes se hicieron más recurrentes y encontramos diferentes tipos de viajeros que iban por placer y curiosidad a visitar lugares exóticos, en grandes comitivas, familiares, individuales, incluso viajaban mujeres solas, así como comerciantes, militares, diplomáticos y funcionarios públicos. La curiosidad, el Romanticismo y el espíritu de aventura primaban en el sentir de muchos viajeros, algunos de los cuales escribieron sus experiencias que servirían como guías de viajes tanto en Europa, Asia, África y el resto del mundo conocido y por conocer. El espíritu pragmático, racional y empírico de este siglo daría paso al surgimiento de las guías de viajes, convirtiéndose en éxitos editoriales, como las de Mariana Starke, los Murray Handbooks for travellers de John Murray y las de Karl Baedeker. Estos libros facilitaban los viajes, informando de las provisiones a tomar en cuenta antes y durante el viaje, como hacer reservas a hoteles, los documentos a llevar, las direcciones de los consulados a recurrir al arribar a un lugar y otras indicaciones y consejos de gran utilidad como que ver, donde comer y dormir. Los viajes se hicieron más fáciles y accesibles en el siglo XIX y sus principales consumidores eran los viajeros ingleses de ambos sexos.

VIAJE DE FORMACIÓN DE PEDRO PAZ SOLDÁN Y UNANUE

Una costumbre de la elite de ascendencia europea en América del siglo XIX era enviar a sus hijos a pasar una temporada en Europa antes de asumir sus deberes como personas adultas, lo que se llamaba el Grand Tour europeo. Las familias limeñas Unanue o Paz Soldán no fueron la excepción. De esa manera, los hijos de Hipólito Unanue fueron enviados a Europa, como fue el caso de su primogénito Germán Unanue que fue enviado a educarse en Londres, pero no alcanzó a heredar a su padre, porque falleció en 1832, un año antes que aquel y a poco de haber regresado de Europa.¹¹ El hijo menor de Hipólito, José

¹⁰ José Martínez Millán y Santiago Fernández Conti, “La corte del príncipe Felipe”. En Calvete de Estrella, Juan Christóval (ed.), *El felicísimo viaje del muy alto y muy poderoso príncipe don Felipe*. Ed. Paloma Cuenca, 2001: LXV- LXIX.

¹¹Ricardo Iván Álvarez Carrasco, *Hipólito Unanue y el legado de la familia Landaburu*. Lima: Logargraf S.A.C, 2018: 190.

Unanue y de la Cuba, también, realizó el Grand Tour y reformó la casa hacienda azucarera San Juan de Arona en el valle de Cañete donde vivía con objetos de lujo que importó o trajo de Europa. El nombre de la hacienda provenía de sus anteriores propietarios Juan Belzunce y Lorenzo de Arona. Esta hacienda fue puesta bajo la protección de San Juan. De ahí, la combinación de estos nombres derivó el de la hacienda. Una parte la heredó Hipólito Unanue y otra la compró en subasta pública y tomó posesión de ella en 1801, dejándola como herencia a su hija Francisca, madre de Pedro Paz Soldán y Unanue en 1833.¹²

El viaje a Europa que significó la iniciación a la vida social cosmopolita, Pedro Paz Soldán lo realizó solo, en un mundo en el que viajar estaba hecho para hacerlo en pareja, compartiendo las mesas en los restaurantes, los hoteles, los cruceros y las excursiones. Todo estaba pensado para dos. Sin embargo, en la época de Pedro algunas cosas podían compartirse con desconocidos como alquilar una cama en un camarote de barco o una mesa para almorzar. De esta manera, tenía la alternativa de poder reducir gastos.

“Dura es la condición de un viajero solitario. Jamás se tiene en cuenta para nada el insignificante número uno. El camarote del vapor, el cuarto de la fonda, la mesa del restaurant, los asientos del coche, todo está calculado cuando menos para dos, con dos camas, con dos cubiertos y con dos asientos; y hay que aguantar, (...) la compañía de un desconocido para la emparejadura, a menos que no se quiera pagar por dos”.¹³

EL SUEÑO DE TODO INTELLECTUAL LATINOAMERICANO: UNA TEMPORADA EN PARÍS

A mediados del siglo XIX, los latinoamericanos intelectuales solían no solo pasar unos días en París sino residir en la capital francesa, pues su influjo cultural sobre ellos era evidente. La Revolución Industrial en los transportes, sobre todo el barco de vapor, facilitó el anhelo de pasar una temporada en la capital francesa para disfrutar de las novedades y oferta cultural que ofrecía, desde concurrir a sus bibliotecas, museos o estudiar en alguno de sus destacados centros de estudios, entre otras actividades para solaz del alma y del cuerpo.¹⁴

Uno de estos intelectuales fue el escritor peruano Pedro Paz Soldán y Unanue que permaneció dos años en París desde diciembre de 1859 a septiembre de 1861. Tiempo que dedicó al estudio de libros, a la observación de la naturaleza y a la meditación. Tomó algunos cursos en las más renombradas instituciones de París, como uno de derecho en el Colegio de Francia, otro de humanidades en la Universidad de la Sorbona y otro más de historia natural en el Jardín de Plantas. Tuvo como profesores a Étienne Geoffroy Saint

¹²Sandra Negro Tua, “El acertijo de la arquitectura neogótica en el Perú y la antigua hacienda Unanue de Cañete”, *Architextos*,(28), (2013):68.

¹³ Pedro Paz Soldán y Unanue, *Memorias de un viajero peruano*. Biblioteca Nacional del Perú, 1971: 113-114.

¹⁴ Daniel Emilio Rojas, “Los latinoamericanos de París en el cambio de siglo. Sobre Die Hauptstadt Lateinamerikas” (2013), de Jens Streckert”, *Colombia Internacional*, Universidad de Los Andes, 87, mayo-agosto, (2016): 244.

Hilaire (clases públicas en el Jardín de Plantas de París), Saint Marc Girardin (profesor de historia en la Sorbona) y a Jacques Claude Demogeot (profesor asistente en la Sorbona). La formación intelectual la alternaba con actividad física de manera regular, asistiendo al Gimnasio de Hippolyte Triat, ubicado en los Campos Elíseos de París. La descripción que realizó del lugar es única e histórica por constituir uno de los primeros gimnasios públicos de carácter comercial que apareció en Europa en 1847.

“Las doce lecciones importaban al mes 26 francos. Se daban además al entrar, cuarenta francos para el traje gímnico, por decirlo así, que consistía en un calzoncillo de punto de lana colorado, una camiseta de lo mismo; azul, una paja también de lana colorada y unos borceguíes de gamuza amarilla sin tacón y cerrados sobre el empeine por cordones y pasadores”.¹⁵

Los ejercicios grupales eran tipo tropa militar, con el profesor dando voces. Después, iban individualmente a las argollas, trapecio, escaleras, paralelas, ejercicios con barras y salto de potro o caballete. Luego, seguía una sesión de masaje de cintura para arriba con un guante áspero, empapado en agua helada. Y finalmente recibía un balde de agua fría para lavarse de las rodillas para abajo.

Las alternativas de alojamiento que tenía Pedro en París fueron desde hoteles, departamentos compartidos, casas de huéspedes y fondas, como el hotel De Calai et Boulogne que tenía “en el precio la limpieza, la ropa de cama, las toallas, pero no las velas y la leña para la chimenea”.¹⁶ La comida era adquirida en los restaurantes a precio fijo, por lista o a la carta. Pedro resaltó la característica que unía a París y Londres de mediados del siglo XIX, la de ser ciudades jardines, como si fuese “una de las condiciones de la civilización europea hermanarse con la naturaleza”. A diferencia de Lima que hasta en sus mismos arrabales era más seguro toparse con muladares que con el verdor del campo. Así y todo, la diferencia que detectó Pedro era que en París se vivía de puertas afuera, mientras que en Londres, dentro de los hogares donde se cobijaba el bienestar familiar.

En París, el esparcimiento de Pedro durante el día eran los paseos por los bosques y por la noche concurría a cafés o teatros, coincidiendo en algunos de aquellos lugares con el popular escritor de folletines Paul Féval, el diplomático, historiador y pedagogo chileno Diego Barros Arana y el historiador francés Ferdinand Denis. Para los intelectuales latinoamericanos como Domingo Faustino Sarmiento y Benjamín Vicuña Mackenna, París, constituyó el lugar de peregrinación ideal y estaba favorita a mediados del siglo XIX.¹⁷

VIAJE POR EUROPA: PREPARATIVOS, IMPRESIONES, DOCUMENTOS, LIBROS Y TRANSPORTE

¹⁵ Pedro Paz Soldán, *Ibíd.*, 87.

¹⁶ Pedro Paz Soldán, *Ibíd.*, 83.

¹⁷ Marcelo Sanhueza, “El viaje a París de Domingo Faustino Sarmiento y Benjamín Vicuña Mackenna: modernidad y experiencia urbana de dos flâneurs hispanoamericanos”, *Universum* · N° 28 · Vol. 1. Universidad de Talca, (2013): 207.

El desarrollo vertiginoso del transporte a través de trenes redujo el tiempo del viaje de un lugar a otro en Europa a mediados del siglo XIX, lo que facilitaba que los viajeros conocieran diversas ciudades importantes europeas. Pedro Paz Soldán y Unanue realizó viajes cortos y largos por Europa.

De 1859 a 1861, lapso de su estadía en París, los viajes de Pedro fueron cortos, hizo un recorrido por Bruselas, otro en Cherburgo y pasó los veranos en Londres. Utilizó los trenes ordinarios para ir a Bélgica y a Cherburgo y para regresar a París recurrió al Expreso que era más rápido que el otro sistema. La ciudad de Bruselas la consideró poco ruidosa y bonita, aunque estaba bastante poblada en aquellos días, 40.000 personas; sin embargo, su hostelería estaba caída a menos, hospedándose en el Hotel de Francia, uno muy pobre, pero considerada la mejor del lugar.

De los viajes largos, primero lo inició el 19 de septiembre de 1861 y terminó el 8 de febrero de 1862. Viajó por Viena, Pest, Trieste, Venecia, Padua, Verona, Milán, Florencia, Roma, Nápoles, Messina, Siracusa y Malta. El segundo viaje lo inició el 14 de mayo al 30 de agosto de 1862 cuando visitó Atenas, Marbella, Niza, Lyon, Ginebra, algunos pueblos de alrededor del lago Lemán, y cercanías del Monte Blanco en Suiza.

La memoria de esta experiencia viajera por Europa no era una guía de viaje sino un libro de primeras impresiones, pues no quería atiborrar de recuerdos a sus lectores y de descripciones que fácilmente podían encontrar en cualquier guía de viaje de las muchas que ya circulaban a mediados del siglo XIX. Tal como nos recuerda, indicando que “las impresiones callejeras son aquellas de que más fecundo es mi diario”.¹⁸ Su pasaporte entregado en Lima el 9 de abril de 1859 estaba sucio, de tanto pasar de mano en mano, y casi lleno de permisos de las autoridades para entrar a muchas ciudades europeas, en una época en que algunos países no estaban aun plenamente configurados, como era el caso de la península Itálica.

Pedro tenía una formación clásica y respondía al movimiento romántico, tan característico de su época. Visitó lugares que estaban de moda con infraestructura hotelera por la constante presencia de viajeros, como los balnearios de verano y de invierno, las ruinas arqueológicas famosas como Pompeya, las salas de teatro, los museos que resguardaban antiguallas y las grandes bibliotecas. Muchos recorridos turísticos estaban establecidos con diversos tipos de servicios alimentarios y de hospedaje. Rutas que podía recorrer sólo o con la ayuda de libros guías Hachete, Harris, Murray y otros. En caso contrario podía contratar guías, dragomanes o cicerones en excursiones de uno a más días, acompañado por otros turistas que coincidían en intereses, rutas y para compartir gastos y tiempo. Existían rutas románticas de peregrinación que los viajeros buscaban como seguir la ruta de Lord Byron. Sitios abarrotados de viajeros eran los alrededores del Monte Blanco cuyos albergues y hoteles estaban llenos en pleno verano del hemisferio septentrional que coincidía con la estación alta en turismo.

En este viaje, Pedro trató de materializar lo que ya conocía a través de los libros, es decir, ver el mundo clásico que había leído durante su formación en Lima y practicar los

¹⁸ Pedro Paz Soldán, *Ibid.*, 176.

idiomas que había aprendido, principalmente el francés, el inglés, el griego y el latín. Utilizó las cartas de presentación que le dieron su padre, sus amigos e incluso hizo uso, a veces, de las relaciones financieras familiares para ingresar a la sociedad europea. Tenía amplio conocimiento de los lugares donde iba por su formación humanística, y una parte de su tiempo en Europa lo invirtió documentándose sobre los zonas que visitaba en las diversas bibliotecas públicas que tuvo acceso en Londres, París, Viena y Malta.

El idioma que más usó para comunicarse en este viaje por Europa fue el francés que era la lengua de comunicación internacional del siglo XIX.¹⁹ Se percató de que los ingleses eran los que no escatimaban en gastos y pagaban lo que se les pidiera por los servicios y bienes que consumían. Pedro utilizó para movilizarse diferentes medios de transporte: barcos de vapor, diligencias u onnibuses, botes, caballos y asnos. A mediados de enero de 1862, el vapor eléctrico que le llevó de Nápoles a Malta pertenecía a la compañía de Vapor i Postali Italiani, pero en Mesina hizo trasbordo al vapor Arquímedes.²⁰ En el primer vapor tuvo una cabina, pero en el segundo tuvo que dormir en una camilla porque no había camarotes. Salió de noche y llegó al amanecer a Sicilia, al llegar tan temprano le permitió conocer Catania y por la tarde llegó a Siracusa, partiendo de su puerto a las 10.30 pm de la noche con dirección a Malta. Llama la atención en cuanto al transporte en Malta que aun hoy se usa un bote para conectar su capital La Valeta a Sliema, recorrido que se hace en un cuarto de hora. Malta es una isla, con mucho turismo en aquel entonces tal cual lo es hoy, por lo que tenía muchos medios de transporte, algunos le recordaban a los de Lima, su ciudad natal: “Los carruajes llamados también caleshes, recuerdan nuestras antiguas calesas, diferenciándose en que el calesero va a pie, y en que un caballo reemplaza la mula”.²¹ Una experiencia inexistente en Lima era la seguridad pública que comparó con la de Malta: “La voluptuosidad de rodar suavemente en un carruaje por una dilatada calzada, guarnecida de árboles, abastecida de posadas y exenta de malhechores”²²

En el siglo XIX, el transporte marítimo que facilitó el transporte y la propagación del turismo fue el barco a vapor que permitía a los viajeros turistar en los puertos que llegaba, dándoles tiempo para recorrer sus calles. El comprar un boleto le permitía descender del barco y conocer los lugares donde arribaba. Por ejemplo, en 1842, el político peruano Juan Bustamante recorrió las costas españolas a través del barco de vapor, desplazándose de noche y calaba en el día para permitir a la gente desembarcar y conocer la ciudades y puertos desde Cádiz a Barcelona: “En todos estos puntos paran los vapores todo el día, y se navega de noche”.²³ Este tipo de barco indudablemente afrontaba mejor los temporales marinos porque el vapor podía ir contra el viento por su fuerza.

La costa de Andalucía y Levante fue recorrido marítimamente y asimismo, la ruta de Nápoles, Sicilia y Malta, lo que le permitió salir a conocer las ciudades donde calaban por

¹⁹ David Fernández Vitores, “El inglés en Europa: origen y consolidación de una lengua franca”, *Odisea*, 10, (2009): 58.

²⁰ Pedro Paz Soldán, *Ibíd.*, 217.

²¹ Pedro Paz Soldán, *Ibíd.*, 231.

²² Pedro Paz Soldán, *Ibíd.*, 225

²³ Juan Bustamante, *Viaje al antiguo mundo*. Lima: Imprenta de Masias, (1845): 70.

unas horas y hacer uso de los hoteles no solo para albergarse sino para comer, como el Hotel Tinacria en Mesina. Las comidas más simples y baratas eran compartidas con desconocidos en una misma mesa. En los alberges vendían comida, suvenires y ofrecían habitaciones. Por ejemplo, en Siracusa en el Albergo del Sole, Pedro Paz Soldán compró a una peseta una hoja de papiro y también almorzó. Los precios que pagaba por los servicios de hostelería en la zona que hoy es Italia eran bajos, comparados con los del Perú, caracterizado, en añadidura, por el mal servicio que daban los criados, según el escritor.

El equipo elemental que llevaba Pedro consigo para desplazarse de un lugar a otro era un reloj, el portamonedas, una escarcela o morral que le cruzaba el hombro, donde llevaría sus pertenencias más importantes para el viaje: documentos y dinero. También, llevaba un paraguas, un bastón o cayado para ayudarse a caminar largos trechos, y un saco de noche donde guarecerse a la intemperie. Pagaba para que le transportaran una pesada maleta del hotel al tren, al vapor u otro medio de transporte y viceversa. El pago, a veces, no se transaba de antemano. El equipaje se colocaba en la bodega del barco y al fondo de ella si el destino final del barco coincidía con el del pasajero.

Los guías subían a los barcos para interceptar a los pasajeros incluso antes de desembarcar, llegando en pequeños botes. Eran varios y se hacían la competencia entre ellos, por eso algunos guías tenían una cartilla de recomendación de clientes anteriores que lo mostraban a los nuevos para convencerlos de la calidad de sus servicios. En Mesina, Pedro se percató una firmada por el general Manuel Isidoro Belzu, ex presidente boliviano, a quien había conocido en España, y fue decisivo para contratar al guía que se lo mostró. Este guía cobraba el equivalente a cinco francos por su servicio durante un día.

Los guías podían ser contratados para recorrer los sitios más emblemáticos por unas horas, que era el tiempo que a veces daban los vapores cuando hacían parada en una ciudad portuaria a su destino final. Estos guías podían ser niños, jóvenes, ancianos, como el que le tocó en Catania, o un tuerto en Siracusa, etc. En algunos sitios cristianos emblemáticos como las catatumbas de la Iglesia de San Juan en Siracusa, los guías eran los mismos frailes capuchinos que custodiaban el lugar. Estas catatumbas eran espaciosas y grandes, pero vacías:

“Las galerías son bastantes espaciosas y elevadas, y están llenas de millares de nichos abiertos en la roca, a los que se ha extraído inscripciones, osamentas, medallas, urnas, vasos y otras curiosidades”²⁴

En cuanto a la documentación, tener el pasaporte era fundamental para viajar por Europa. Un problema mayúsculo que experimentó fue que no existían cónsules o representantes peruanos en la mayoría de los países que llegaba. Ante esta situación, se presentaba al cónsul español o francés para que se lo expidiese. En algunos lugares como en Malta exigían carta de garantía para permanecer allí. Un dueño de una librería de La Valeta le entregó a Pedro una carta de la recomendación que exigían las autoridades en Malta al extranjero para reclamar su pasaporte que era retenido al ingresar a la isla.

²⁴ Pedro Paz Soldán, *Ibíd.*, 223.

LAS RUTAS TURÍSTICAS MÁS POPULARES EN EUROPA DEL SIGLO XIX

a) Las ciudades imperiales: Estrasburgo, Praga, Viena, Pest y Trieste

Uno de los primeros guías de viaje de Europa apareció en 1838 y lleva por título “A Handbook for travellers on the continent: being a guide through Holland, Belgium, Prusia, and northern of Germany...” de John Murray publicada en Londres. Esta guía estaba destinado a viajeros ingleses y mencionaba que la forma más rápida de ir de Londres a Hamburgo era por barco a vapor, y de ahí a Praga, Viena y Trieste.²⁵ Pero recién en 1844 aparece un libro guía de la zona de Austria y Hungría donde describe Viena con todos los detalles posibles para que el viajero pueda sacar el máximo provecho de su estadía, como El Palacio Imperial de Hofburg, el Belvedere Palace, el museo de Historia Natural, La escuela de equitación imperial, Palacio del archiduque Carlos y otros lugares.²⁶ También, el patrimonio cultural de Praga, capital de Bohemia, fue descrito profusamente, así como todo lo necesario para pernoctar, alimentarse y rutas de desplazamiento.²⁷ Esta guía de viaje era una prueba que eran bastante visitadas las ciudades imperiales de centro Europa al menos entre los viajeros ingleses a mediados del siglo XIX.

Nuestro viajero, Pedro Paz Soldán y Unanue dejó París el 19 de setiembre de 1861 para ir a la ciudad de Estrasburgo donde visitó la catedral y su reloj y se hospedó en el hotel Ville de París. Le llamó la atención un tipo de empedrado en el que la parte desigual y angulosa se enterraba, quedando en el exterior la parte más lisa y llana. Un tipo de empedrado que aún no se usaba en Lima a mediados del siglo XIX, pero que luego se haría popular. Luego, viajó a Fráncfort, Hanover, Hamburgo, Berlín y Leipzig. De este pequeño recorrido que le tomó 14 días, Pedro destacó las 150 librerías de la ciudad de Leipzig, además de su afamada feria del libro.²⁸

Salió de Budenbach, frontera de Bohemia, el 2 de octubre de 1861, para ir a Praga en aquel entonces con más de 150.000 habitantes, célebre por su cristalería. En esta ciudad eran hermosos los paisajes, bañados por el río Moldava que para cruzarlo se hacía uso del puente Carlos IV, también llamado el Carlsbrucke donde destacan las esculturas de San Francisco Javier, San Norberto, San Ignacio y San Juan Nepomuceno. A Pedro le impresionaron las calles de Praga, que según él, eran las más anchas y largas que había visto en Europa, por lo que le parecía mayores la soledad y el silencio que regían en ellas cuando había poca gente. Cosa que es imposible de apreciar en el actual turismo de masas del siglo XXI.

²⁵ John Murray, *A Handbook for travellers on the continent: being a guide through Holland, Belgium, Prusia, and northern of Germany...* London: J. Murray, 1838:31.

²⁶ John Murray, *A hand-book for travellers in southern Germany: being a guide to Bavaria, Austria, Tyrol, Salzburg, Syria, &c., the Austrian and Bavarian Alps ...* 3d ed., cor. and enl. London: J. Murray, 1844: 149-178.

²⁷ John Murray, 1844: 385-398.

²⁸ Pedro Paz Soldán, *Ibid.*, 111.

De Praga a Viena pasó por la estación de Adamsthal, en Brunn(hoy Brno), segunda capital de la Moravia, ciudad industrial de telas y cueros, que tendría en aquel entonces una población de 50.000 personas. Pedro solía contar detalles de cada región para personalizarlas. Así, en la ciudad industrial de Brno destacó la prisión de Špilberk, donde estuvo preso el italiano Silvio Pellico (1789-1854), acusado de ideas liberales contra el gobierno del imperio Austro-Húngaro, y escribió un libro de sus experiencias en aquella prisión.²⁹

La capital del imperio de Austro Húngaro, Viena, que recibió aquel nombre de un riachuelo que la cruzaría llamada Wien, albergaría junto a sus arrabales a un millón de habitantes. A diferencia de Praga, las calles de Viena eran angostas y tenían un empedrado tosco, al mismo nivel de la acera, lo que resultaba peligroso para los transeúntes. Las tiendas de recuerdos vendían objetos de ámbar que había en abundancia en el mar Báltico, desde donde eran traídas a Viena. Según Pedro, al arribar a aquella ciudad se percató que solo la élite hablaba francés o inglés, el pueblo llano hablaba el alemán. Sobre todo, la población de los villorrios no estaba acostumbrada a extraños, por lo que le trataban con sospecha y curiosidad. Pedro aconsejaba no ir a estos lugares porque se gastaba más y no había manera de comunicarse bien. En la capital, destacó la visita que realizó a la Biblioteca Imperial de Viena para acceder a los libros sobre el Perú de Johann Jakob von Tschudi.³⁰

El 16 de octubre de 1861, salió de Viena para Peth (Pest). Por experiencia propia, Pedro recomendaba que el viajero solitario no debería apartarse de los grandes centros urbanos. Sin embargo, a pesar de ser la capital de Hungría y tener una población de 100.000 personas, casi todos magiares, resultó pesado y frustrante porque no había manera de comunicarse con la población, por la barrera idiomática y porque los caminos eran caóticos y polvorientos.

La ciudad de Pest no era un lugar aún abierto al turismo, estaba cerrada en sí misma y no facilitaba que un viajero pudiese desenvolverse en el lugar. Sin embargo, la belleza del lugar estaba atrayendo cada vez a más visitantes para observar el río Danubio y cruzar su puente techado hacia la ciudad gemela de Buda. Más tarde en 1873, se unirían ambas ciudades en una llamada Budapest.³¹ En Pest se hospedó en el hotel Konigin von England, e hizo uso de un valet de place o cicerone, “que por cinco francos lo acompañaría todo el día, como guía, como intérprete y lacayo”, lo que consideró bastante barato.³² De esta manera,

²⁹ Silvio Pellico, *Mis prisiones*. Lecointe, Librería española, 1835.

³⁰ Johann Jakob von Tschudi, *El Perú. Esbozos de viajes realizados entre 1838 y 1842*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 2003.

³¹ F. Xavier Medina Luque, *Tokaj –Hegyalja. Un viaje por los viñedos del centro de Europa*. Editorial UOC, Experiencias de viajeros. Cuadernos Livingstone, 2014:6. Budapest fue fundada en 1873 de la unión de tres ciudades ya existentes Obuda, Buda y Pest y se convirtió en la ciudad más importante del imperio Austro húngaro después de Viena.

³² Pedro Paz Soldán, *Ibíd.*, 124; Bradshaw, Goerge., *Bradshaw's notes for travellers in Tyrol and Vorarlberg*. Bradshaw's notes for travelers, Londres, 1923:14.

visitó Buda, donde la fortaleza y el castillo real estaban aupados en una colina que coronaba la ciudad, desde donde observó el río Danubio.

Retornó a Viena y de ahí se dirigió a Trieste a través del ferrocarril de Semmering, el portento de la tecnología europea de aquel entonces, cuyos carriles atravesaban túneles y viaductos, a través de la ondulante cadena montañosa austriaca, parando en Glognitz, Graz (capital de Estiria), Postjona, hoy en Eslovenia, donde están las cuevas de Adelsberg y finalmente Grignano. Este tren había sido terminado de construir en 1854 a solo siete años del viaje de Pedro.³³ El paso de Glognitz a Semmering, el punto más empinado de la travesía, duraba dos horas, pero llegar a Trieste le tomó casi dieciocho horas, se trataba de un trayecto largo. Este tren a mediados del siglo XIX era considerado una proeza mundial porque surcaba alturas y pronunciados desniveles. Al llegar a Trieste, se hospedó en el Hotel de la Ville que tenía un café con un gabinete de lectura en cuya mesa se hallaban los principales periódicos, costumbre bastante común en esta clase de establecimientos.³⁴

b) La ruta septentrional de la península Itálica: Venecia, Padua, Verona, Mantua, Milán, Génova, Livorno y Florencia

Una ruta bastante frecuentada por los intelectuales fue la italiana, aunque tuviera problemas de ocupación extranjera a mediados del siglo XIX, atraía a muchos viajeros y nuestro escritor no fue la excepción. Un itinerario que formaba parte del Gran Tour de iniciación de los jóvenes a adultos de la clase adinerada desde el siglo XVII.³⁵

Pedro Paz Soldán y Unanue partió por mar hacia Venecia durante la noche del 17 de octubre de 1861. Al llegar, encontró una ciudad echada al abandono, sucia, pobre y ocupada por los austriacos, denunció que sus hoteles eran de muy pobre calidad, hospedándose en uno de ellos, llamado el Hotel Luna, tan barato como el de Leipzig.³⁶ De esta manera, le tocó ser testigo de la ocupación militar austriaca de Venecia, que tomaba sus palacios e iglesias, convirtiéndolas en cuarteles, expropiándolas y reduciendo a su población autóctona italiana en fantasmas en su propia tierra.³⁷ A Pedro les pareció gente indolente, sin capacidad de oponerse y resignándose a su suerte: “La mayor parte de los palacios y aún de los templos ha sido convertida en cuarteles, profanando el arte y la religión”.³⁸ De esta manera, observó una Venecia hecha cuartel, en donde los espectáculos eran para los invasores.

³³ World Heritage Centre, *Documentation for the nomination of semmering railway cultural site*. Wiena: Republik, 1998. La línea ferrocarril de Sommering fue construida entre 1848 y 1854, con una extensión de 41 kms. en terreno montañoso, que requirió túneles y viaductos.

³⁴ Esther Blanco Martín, *La literatura como recurso turístico: los cafés literarios de Madrid* Valladolid: Universidad de Valladolid, 2014:20.

³⁵ Soledad Porras Castro, “Los libros de viaje. Genesis de un genero. Italia en los libros de viajes del siglo XIX”, *Castilla* (28-29), (2004):209.

³⁶ Pedro Paz Soldán, *Ibíd.*, 132.

³⁷ Carlo Capra, “El final del Antiguo Régimen en Italia (1780-1820)”, *Cuadernos de Historia Moderna*, (2008):126.

³⁸ Pedro Paz Soldán, *Ibíd.*, 76.

La ciudad de Venecia tenía una única vía, la acuática, para desplazarse por la ciudad, a través de las góndolas. “La única calle larga, ancha, recta y hermosa, que equivale a los bulevares de París y al Corso de Roma es... la calle del agua...”.³⁹ En este contexto, la góndola era el medio de transporte natural en Venecia, lo que el burro en el Cairo, el caique en Constantinopla y los coches en todas las ciudades de Europa.⁴⁰ Pedro permaneció en Venecia ocho días.

El 27 de octubre de 1861 partió de Venecia a Padua. La formación clásica de Pedro ubicaba a esta ciudad como cuna del historiador romano Tito Livio.⁴¹ Al recorrerla, le impresionó el jardín botánico que es el más antiguo de Europa fundado en 1545 y el Palacio della Regione, en cuyo interior estaba un enorme caballo de madera. En Padua, el café Pedrochi le impresionó mucho. Pedro consideró a este café inaugurado en 1831, en cuanto a arquitectura, era mejor que el Florián de Venecia, fundado en 1720.

De Padua fue a Verona. Estuvo en el hotel Gran Czara di Moscovia, cerca de la antigua puerta que daba acceso al casco romano, la Porta Borsari. Los museos no tenían un horario establecido, se entraba a través de propinas.⁴² De aquella manera, visitó el Museo Lapidario de antigüedades, bastante rico en bajorrelieves e inscripciones. Se entraba a él, atravesando por completo el Teatro Filarmónico que se abría en otoño y durante carnavales. Luego, pasó al Anfiteatro romano o la Arena. Y más tarde visitó la denominada tumba de Julieta en un cementerio de franciscanos. No pudo subir la colina que llevaba al Castillo de San Pedro de Verona desde donde aún hoy los turistas se acercan para ver la mejor panorámica de la ciudad.

En una hora, llegó en ómnibus o diligencia de Verona a Mantua el 28 de octubre de 1861. En ambas ciudades le retuvieron el pasaporte, para días después devolvérselo. Le llamó la atención que en Mantua no encontrara ningún libro de Virgilio, que hubiese sido publicado en aquella ciudad, por ser uno de sus preclaros hijos, pero sí cervezas que llevaban su nombre: “bebí un Virgilio de cebada fermentada”.⁴³ En aquella ciudad se hospedó en la Croce Verde e Fenice que era bastante limpio y donde fue muy bien atendido, lo que le asombró “porque no comprendía como en una secundaria población de Italia de 34.000 habitantes se podía estar tan bien, tan envidiamente alojado, con un aseo, limpieza, frescura y hermosura ...(a menos) de dos francos cada día”.⁴⁴ A los dos días volvió a Verona para tomar el tren a Milán, para después de siete horas y media llegar a destino. En el camino, concretamente en Peschiera le registraron sus equipajes.

³⁹ Pedro Paz Soldán, *Ibid.*, 134.

⁴⁰ Pedro Paz Soldán, *Ibid.*, 78; Miguel Á Franesqui García, “Evolución del transporte terrestre en Canarias desde el s. XIX”, *Revista de Obras Públicas*, 3, 499, (2009): 53.

⁴¹ Pedro Paz Soldán, *Ibid.*, 137.

⁴² John, Murray, *Murray's for travelers in Northern Italy: states of Sardinia, Lombardy and Venice, Parma and Piacenza, Modena, Lucca, Massa Carrara, and Tuscany as far as de val d'Arno*. John Murray Albemarle Street, 1847: 23. Algunos museos tenían un horario establecido, como por ejemplo el museo egipcio de Turín de lunes a jueves, pero podía abrirse los otros días por el guardia.

⁴³ Pedro Paz Soldán, *Ibid.*, 144.

⁴⁴ Pedro Paz Soldán, *Ibid.*, 145.

En Milán hizo uso de una carta de presentación que le permitió disfrutar del abrigo y cariño de una familia milanesa.⁴⁵ Pedro llegó a Milán y no se hubiera quedado más de lo debido si no fuese por la familia que le habían recomendado. Pedro prolongaba su estadía en un lugar, dependiendo del alojamiento y del recibimiento de la familia que lo acogía.

Dos lugares le hicieron sentir en casa, ambas provenientes de cartas de presentación, Granada y Milán. De esta manera, aquellas cartas eran muy utilizadas entre los miembros de la élite para abrirlas las puertas de la vida social de un lugar que muchas veces estaba vedada a los simples viajeros. Sin embargo, no fue una carta de recomendación que trajese de Lima, sino de su banquero en Viena, la que le brindó las mejores muestras de afecto:

“No menos agasajos recibí en Milán de la familia Lualdi; eso que aquí la carta comendaticia era simple recomendación de banquero o comerciante, y no había para qué traducirla con tantos extremos; mayormente cuando el banquero de Viena no me conocía por más que por otra carta de comerciante también, que yo le había llevado de Hamburgo. Tampoco se hallaba en Milán el señor Ercole Lualdi al presentarme yo en su casa, calle de Santa María dei Fiori; y la señora su madre ordenó inmediatamente que se le diera aviso, y llegó al otro día”⁴⁶

Visitó la ciudad y su biblioteca ambrosiana y en las afueras de Milán, acompañado por su anfitrión, la Cartuja de Garignano y el Palazzo Simonetta. El 4 de noviembre de 1861, fue testigo de la fiesta de San Carlos Borromeo, visitando su tumba en una capilla de la Catedral que era considerada como una de las más bellísimas, después de la de San Pedro y la de Sevilla.

Salió de Milán para Génova el 7 de noviembre, y “el amigo Ercole me acompañó hasta la estación, en donde me dio un fuerte abrazo y un par de ósculos, uno en cada mejilla. Esto de besarse los hombres se suele ver en Europa”⁴⁷

Pedro partió hacia Génova, pasando por Novara, Alejandría, Marengo y se hospedó en La Croce de Malta. Ese hotel era el mejor de la ciudad y muy conocido desde 1765. Pedro vio la estatua de Cristóbal Colón casi por inaugurarse y hoy se encuentra cerca a la estación de tren. Visitó el teatro Paganini, inaugurado en 1855 y destruido en 1942 por bombarderos ingleses. Le llamó la atención el comportamiento temperamental del público genovés, que le recordaba al limeño. También, destacó la Biblioteca Cívica abierta durante el día y la noche, como sucedía con la de Santa Genoveva en París. En Génova rememoró que de ahí salió Lord Byron hacia Grecia a morir.

En esta parte de su viaje, Pedro se encontraba nostálgico y triste de viajar solo y no tener con quien compartir y terminaba recordando al Perú. Salió de Génova a Liorna o Livorno, hospedándose en el Hotel del Norte. Al salir a pasear al atardecer se percató de la limpieza de la ciudad; sin embargo, reinaba la pobreza. Después, partió a una importante ciudad,

⁴⁵ Filomeno Borrero, *Recuerdos de viajes en América, Europa, Asia y África en los años de 1865 a 1867*. Bogotá: Imprenta de Ortiz Malo, 1869: 71. Una costumbre muy arraigada era usar las cartas de recomendación

⁴⁶ Pedro Paz Soldán, *Ibíd.*, 148.

⁴⁷ Pedro Paz Soldán, *Ibíd.*, 155.

bastante cercana, que era Pisa, con 20.000 habitantes. Se hospedó en el Hotel de Europa, situado al pie del Ponte del Mezzo y delante del río Arno. Visitó la plazuela dei Cavalieri, la plaza del Duomo, el Bautisterio, el Campanile o Torre inclinada, el campo santo, cuya tierra había sido traída de Jerusalén en más de cincuenta galeras, y el jardín botánico que disputaba en antigüedad con el de Padua.

Pronto partió para Florencia donde se atiborró de información y se percató que debía reposar para posteriormente poder recordar los sitios que recorrió:

“Si un viajero no hace de cuando en cuando un alto moral para fijar sus impresiones, reprimiendo el anhelo febril que de él se ha apoderado, de ver y ver y más ver, y que tanto más se enciende cuanto más prosigue su viaje, una masa confusa e incoherente, un caos, una muchedumbre espesa de sonidos y colores opuestos se aglomeran en su espíritu y lo embargan, cerrando completamente los ojos a la memoria; indigestión mental que al fin se disipa no dejando más en el alma que un límpido y desconsolante vacío”.⁴⁸

En Florencia se hospedó en el Hotel Luna, cerca de la plaza del Gran Duque, o actualmente llamado plaza de la Señoría, que según Pedro destacaba por la suciedad. Una vez alojado, su prioridad fue visitar los cafés más selectos de los lugares que visitaba, no solo para beber la afamada bebida sino también para leer los periódicos que prestaban. El café más renombrado en Florencia, en aquel entonces, era el de Bisorte, quedando por detrás en calidad al Café y Restaurant de la Concordia de Génova o al Florián de Venecia. Según Pedro, Florencia era una ciudad de fuertes contrastes que gustaba como disgustaba por sus asiduos y persistentes vendedores ambulantes como por sus exteriores arquitectónicos sobrios que escondían tras de sí verdades beldades arquitectónicas. Como muestra describió el Teatro de la Pérgola con un exterior desapercibido hasta deslucido, que para nada iba con la hermosura de su interior. El principal problema de Florencia como de Génova, Milán, Venecia y Trieste era lidiar con la gran cantidad de vendedoras ambulantes de flores: “Todas las bellas e inmateriales impresiones que se reciben al visitar los museos e iglesias se desvanecen al entrar en la vida callejera”.⁴⁹

c) La ruta meridional de la península Itálica: Roma, Ciudad del Vaticano y Nápoles

Esta ruta de Roma a Nápoles era de las más populares entre los viajeros y Roma fue una de las ciudades más visitadas, sobre todo, por motivos religiosos, convirtiéndose en un lugar de peregrinaje desde la Edad Media.⁵⁰ Nápoles, capital del Reino de las Dos Sicilias, tenía un gran patrimonio histórico y cultural que atraía cual un imán a los viajeros intelectuales como fue el caso de Pedro Paz Soldán y Unanue.

⁴⁸ Pedro Paz Soldán, *Ibid.*, 171.

⁴⁹ Pedro Paz Soldán, *Ibid.*, 178.

⁵⁰ Soledad Porras Castro, *Ibid.*, 205.

De Florencia regresó a Livorno o Liorna para zarpar para Civita Vecchia, el puerto de los Estados Italianos. En la embajada de Roma en Liorna debía visar su pasaporte antes de partir en la segunda clase del vapor francés Aunis, pagando cuatro francos por la rúbrica. Los agentes de vapores en Livorno le devolvieron el pasaporte al día siguiente en el puerto romano. Al llegar el barco a puerto, tuvo que esperar tres horas junto con otros pasajeros para que le devolvieran el pasaporte sellado. Entrar a Roma se convirtió en una vía crucis, pues cuando llegó el portador con los permisos de entrada a la “ciudad eterna”, exigió medio franco más sobre los cuatro ya desembolsados (en Livorno) para que le devolvieran el pasaporte. En seguida fue a la Aduana para la revisión de su equipaje, pagó otro franco por una papeleta que era la prueba que el equipaje había sido abierto. Después regresó a la estación para entregar su pasaporte y recibir una papeleta para reclamarlo veinticuatro horas después, a través del plenipotenciario peruano Luis Mesones. Llegó a Roma en tren donde volvió a mostrar los permisos de entrada y recogió su equipaje. De esta manera, resultaba bastante difícil acceder a la ciudad. Esto se debía a la situación política italiana en 1861 que era inestable, salía de una guerra para lograr su unificación. En marzo de aquel año, un Parlamento de mandatarios de la península Itálica proclamó en Turín la creación del reino de Italia y a su rey Victorio Manuel II de Saboya. Algunos lugares que aún no se anexionaban eran Roma con el Papa y la región del Véneto que retenía Austria por poco tiempo más.⁵¹

Al llegar a Roma entendió que le sería imposible describirla, pues en ese caso se convertiría su relato en una guía de viajes: “plumas más autorizadas no me dejan a mí nada que espigar en este terreno por fecundo que sea”.⁵² Indicando que existía una amplia lista de libros, describiendo Roma, que podía servir de guía a los viajeros en 1861.⁵³ Todo Roma era una estratificación de épocas arquitectónicas de diferentes épocas.

De unos pocos jardines romanos, el Vaticano se había ido extendiendo por la obra de cada Papa. Le impresionó la arquitectura del museo del Vaticano y la escultura y pintura que custodiaba. La mejor colección de esculturas clásicas estaba en el patio octógono de Belvedere donde eran exhibidas la afamada escultura de Apolo y el grupo de Laocoon. También, visitó la Biblioteca del Vaticano, famosa por sus miles de manuscritos y de impresos. Admiró las esculturas del museo del capitolio o Campidoglio, y las pocas estructuras del foro romano llamado Campo de Vacas (Campo Vaccino), por cuya razón lucía bastante descuidado. En uno de sus paseos, de casualidad, vio al Papa Pio IX salir por la puerta del museo del vaticano, y dar bendiciones a la gente arrodillada a su paso hacia la carroza, recibiendo solicitudes que entregaba a su secretario.

El 22 de diciembre de 1861, dejó el hotel de la Minerva en Roma para ir a Civita Vecchia por tren y de ahí tomar el vapor francés Aunis hacia Nápoles. Había dejado el pasaporte un día antes en Roma, para reclamarlo en Civita Vecchia el día siguiente para

⁵¹ Antonio Eiras Roel, “La unificación italiana y la diplomacia europea”, *Revista de Estudios Políticos*, (133), (1964): 146.

⁵² Pedro Paz Soldán, *Ibid.*, 186.

⁵³ Soledad Porras Castro, *Ibid.*, 203-218.

continuar para Nápoles. En aquel entonces, esta ciudad destacaba por sus iglesias medievales y tráfico peatonal. Pedro lo encontró más aseado que Roma. Su calle principal era la Toledo que terminaba en la Riviera di Chiaia cerca al paseo de Villa Reali donde se encontraba el Hotel Victoria donde se hospedó. En esta ciudad visitó las galerías del Museo del Palazzo degli Studii o el Museo Real y la Biblioteca Real, mejor conocido hoy como el Museo Arqueológico Nacional de Nápoles que custodia aun los restos materiales de las ciudades romanas de Pompeya y Herculano, enterradas por la erupción volcánica del Vesubio en el año 79 d. C. que fueron mandadas a excavar por el rey de Nápoles Carlos VII (1734-1759) en 1748 que posteriormente sería rey de España como Carlos III(1759-1788).⁵⁴

En Nápoles contrató un guía, cicerone, valet de place, como quiera llamarse, costumbre ya establecida por los viajeros de mediados del siglo XIX para poder desplazarse para no perderse o evitar perder el tiempo. Pedro se quejaba de estos guías porque ofrecían un servicio apurado y no podían responder a la curiosidad de los viajeros por su ignorancia: “anda al escape, se impacienta si nos detenemos ante un objeto que de imaginación hemos venerado desde nuestra remota infancia”.⁵⁵

A mediados del siglo XIX, se hacía uso de un birlocho, coche descubierto tirado por caballos, para ir de Nápoles a Pompeya, aunque ya existiese el tren. En la actualidad para ir de Nápoles a Pompeya tomas el circumvesubiano un tipo de cercanías que en menos de una hora nos acerca a destino. En el pueblo que cobija a las ruinas, es tradición aun tomar una bebida alcohólica llamada Lacryma Christi. Pedro se hospedó en el hotel Victoria, lleno de ingleses y norteamericanos. Ir a Pompeya en aquel entonces como hoy resultaba una gran experiencia, al menos para los que tenían cierta formación clásica. Lo que más llamó la atención de nuestro viajero fueron las inscripciones obscenas, groseras y denigrantes escritas en las paredes de las ruinas de las viviendas pompeyanas que él podía leer porque sabía latín y griego. La Pompeya que Pedro conoció la recorrió en tres horas, entrando por la Puerta Marina, la entrada más impactante del complejo, pues era la que daba al mar hace 1800 años. Observó ruinas sin soporte alguno de madera, y le llamó la atención las grandes piedras entre las calles para evitar que los transeúntes se ensuciaran con el lodo que corría en ellas. Los bienes muebles y frescos encontrados en Pompeya y los mil papiros calcinados de Herculano fueron enviados al Museo de Nápoles.⁵⁶ Alquiló un birlocho y en compañía de un viajero ruso, visitó la gruta de Sejano, las ruinas de Pausílopo, la iglesia de Santa Clara, el Museo Cappella Sansevero, la Cartuja de San Martino, y otros lugares.

El clima inestable de enero con lluvia intempestiva y fuertes vientos en la región napolitana hizo que no pudieran subir al Vesubio y se refugiaron junto a otro viajero en una ermita que era un lugar de posada. Al día siguiente fueron al poblado de Resina, a visitar las ruinas de Herculano. Para ello alquilaron un birlocho de dos asientos por el día, pagando

⁵⁴Paula Ermila Rivasplata Varillas, “La arqueología pre científica en el Perú en el siglo XVIII”, *Letras Históricas*, (13), (2016): 224. Carlos III auspició las excavaciones en Herculano en el siglo XVIII.

⁵⁵ Pedro Paz Soldán, *Ibíd.*, 138.

⁵⁶ Filomeno Borrero, *Ibíd.*, 120-121

un peso y medio. Nápoles resultó barato si se comparaba con Lima, pues el mismo precio se pagaba por desplazarse unas pocas cuadras por el centro de la ciudad. En la antigua ciudad romana de Herculano visitó una parte del teatro que estaba expuesta y visible con los candiles que llevaban, pero otra porción del mismo estaba sepultado por la lava. En la época que lo visitó gran parte de Herculano romana estaba sepultada bajo la ciudad moderna y era visible solo un trozo de barrio antiguo con casas y una calle.⁵⁷ De Herculano fácilmente se llega a la cima del Vesubio cuya característica es la abundante ceniza que rodea al cono.

Desde Nápoles, un viajero puede desplazarse y conocer muchos sitios históricos y arqueológicos en 1861 como en el siglo XXI porque tiene excelentes medios de comunicación terrestre, destacando el tren y otros medios de comunicación. De esta manera pudo ir a Capua, observando de lejos el palacio borbón de Caserta, hoy es un museo tan grande que se pueden comprar entradas valaderas para dos días. Otra excursión que realizó fue a Pausílopo.

d) Las islas de Sicilia y Malta

La aparición de barcos de vapor que navegaban cerca a las costas del mar Tirreno permitió llevar el correo y pasajeros con mayor frecuencia desde mediados del siglo XIX. Los barcos con cascos de hierro con motor a vapor y la sustitución de la rueda de palas por el hélice fueron los cambios tecnológicos que facilitaron el desplazamiento por el Mediterráneo.⁵⁸ Utilizando estos recursos, Pedro partió en un vapor llamado Arquímedes desde Nápoles a Sicilia, haciendo escalas en algunos puertos por largas horas.⁵⁹ De esta manera logró conocer lo que pudo de cada lugar que atracaba el barco, Mesina, Catania y Siracusa, a través de los guías que subían a bordo y ofrecían sus servicios a los viajeros.

En Mesina, acompañado de un guía, recorrió la ciudad, su catedral, el campo de Terranova y el monte de los Capuchinos, un mirador natural, desde donde divisó un paisaje de pinos que dominaba el paisaje. Después de comer en un hotel llamado Tinacria, volvió a embarcarse y zarpó el barco a medianoche. A las ocho de la mañana del día siguiente llegó a Catania, a vísperas de la fiesta de Santa Ágata, patrona de la ciudad, a inicios de febrero. El volcán Etna dominaba el paisaje en esta ciudad de 60.000 habitantes, donde paseó por sus largas y anchas avenidas, como la del Corso, de Stesicore, que iba desde la Puerta

⁵⁷ Gerardo Soto Bonilla, *Los Plinius, el Vesubio, Pompeya y el Imperio Romano de la segunda mitad del siglo I*. Heredia: Universidad Latina Campus Heredia, 2014, 51. Portici y Resina fueron construidas al cabo de los siglos como villas adyacentes a la sepultada Herculano.

⁵⁸ Jesús María Valdaliso Gago, La transición de la vela al vapor en la flota mercante española: cambio técnico y estrategia empresarial, *Revista de Historia Económica*, año 10, (1), (1992): 63-65.

⁵⁹ John Murray, *A handbook for travellers in the Ionian islands, Greece, Turkey, Asia Minor and Constantinople being a guide to the principal routes in those countries including a description of Malta*. Albemarle Street, 1845, p. XVIII. Los vapores del gobierno de Francia salían de Marsella para Malta cada primero, onceavo y veintinueve día de cada mes, llegando a Civita vecchia, Nápoles.

Grande en el muelle hasta el pueblo de Aci Trezza. Solo estuvo algunas horas en esta ciudad para almorzar y ver algo.

La siguiente ciudad del itinerario del barco era Siracusa. Esta ciudad de pasado griego interesaba mucho a los viajeros intelectuales como Pedro. Tenía que aprovechar al máximo las horas que el barco iba a estar en el puerto, contratando al primer guía que se le acercó a bordo, resultó uno tuerto, y lo relacionó con el lugar, famoso por ser tierra de Cíclopes, de Polifemo y de Vulcano. Siracusa era una ciudad más pequeña, comparada a las otras que visitó en Sicilia, de solo 18.000 habitantes. Sin embargo, algunos de sus importantes sitios históricos estaban más dispersos entre sí, pues fue la colonia griega más importante y populosa, conformada por una o más ciudades unidas por puentes: Arcadina, Tycha y Neapolis en tierra firme y la isleta de Ortigia. En la época griega, fue una tetrapolis de dos millones de personas. Pedro visitó la catedral o duomo que era el Antiguo Templo de Minerva, frente a la cual estaba el museo en donde exhibían a una venus de Mármol. Luego fue a la Necrópolis rocosa de Pantálica donde se encuentran las latomías o cuevas de Siracusa, usadas como canteras, oráculos, cárceles, como la Oreja de Dionisio. Cuevas con gran resonancia sonora, algunas usadas como sepulcros siendo la más famosa la de Arquímedes. Cerca se encuentra el teatro griego, casi entero entallado en la roca. El lugar había sido usado como cantera, pero aún conservaba su hermosura. En peor estado estaba el anfiteatro:

“El Teatro por lo que subsiste, se viene en conocimiento de que era inmenso, pero el anfiteatro en ruinas. La escalinata o gradería de asientos, se conservan en buen estado y aún se ven algunos vestigios de la orquesta y de la escena”.⁶⁰

Pudo realizar un paseo por barco por el río Anapo, atravesando Siracusa por su parte más delgada hasta llegar a la fuente de Aretusa, donde estaban los famosos papiros que aún seguían creciendo silvestre en sus márgenes, es decir, cerca al puerto Grande y a la desembocadura del río. Llama la atención que todos estos lugares que visitó Pedro, en la actualidad aún son parte de la oferta turística en Siracusa.

El 3 de febrero de 1862 a las ocho de la mañana, el vapor Arquímedes llegó a La Valeta, de 25.000 habitantes, capital del archipiélago de Malta (Gozo, Comino, Malta). En esta zona llegaron los pelagosos que lo denominaron Melita y en el siglo XVI, Carlos V del Sacro Imperio Romano Germánico la cedió a los caballeros de San Juan de Jerusalén, que habían sido expulsados de Rodas, por los turcos.

En Malta era una isla muy visitada por los ingleses por eso no es de extrañar que existiera ya un libro guía en el mercado titulado *A hand-book for travellers in the Ionian Islands, Greece, Turkey, Asia Minor, and Constantinople... including a description of Malta*, elaborado por John Murray, publicado en 1845. Nuestro escritor permaneció 20 días en el hotel Imperial, en La Veleta, capital de Malta que era una ciudad de tránsito donde circulaba todo tipo de moneda y hablaban varias lenguas, siendo las principales el maltés, italiano, inglés y el francés, que de todas era la menos usada, a pesar de su carácter

⁶⁰ Pedro Paz Soldán, *Ibíd.*, 224.

universal en el siglo XIX. La Valeta era un lugar idóneo para realizar transacciones comerciales y finiquitar negocios, pero quieta, tranquila, e incluso aburrida, sin ninguna vida nocturna. En aquel entonces, la gente que vivía en la capital disfrutaba de dos famosos parques: la Floriania, en el arrabal de la Veleta y el jardín de San Antonio, a dos horas a caballo. Una de sus costumbres era visitar la biblioteca principal de la ciudad, ubicada en el centro. Su servicio incluía préstamo a domicilio, y tenía una amplia colección de libros, con catálogos en diferentes lenguas y materias en la mesa principal. Para acceder a los libros había que escribirse en un libro especial. Ya había algunos museos y palacios visitables.

El tiempo que permaneció le permitió apreciar su entorno natural y se percató que había mucha roca calcaría lo que le daba un aspecto de aridez, que contrastaba con la tierra colocada con humus de otros lares, como Sicilia. En ese suelo pobre crecía una vegetación achaparrada, pero florecían mandarinas ricas, como en Valencia y París.⁶¹ El clima de febrero en Malta era frío con granizo y ventoso.

Algunas costumbres de Malta le hacían recordar su ciudad natal, Lima. Los balcones de colores con flores y sus mujeres que usaban la faldetta maltesa, tal cual las limeñas con sus mantos. Asimismo, el nombre mal pronunciado del suburbio de Sliema cerca de la Veleta le recordaba al de Lima. Su estadía coincidió con la fiesta del naufragio de San Pablo el 8 de febrero de 1862. La Valeta fue engalanada con cintas y banderas y con la algarabía que bullía en sus calles, festejando la multitud al lanzar a cualquier muchacho al aire.

CONCLUSIONES

Este artículo trata de entender cómo se llevaba a cabo el turismo en Europa a mediados del siglo XIX, tras el impacto de la Revolución industrial. El vapor fue determinante para que se abriera el mundo al desplazamiento de viajeros en grandes cantidades de un continente a otro, de un puerto a otro, y por antonomasia facilitó el turismo. Europa fue el derrotero de muchos intelectuales latinoamericanos que encontraron la manera de hacer realidad el sueño de conocer Europa y su patrimonio cultural. Paulatinamente fue configurándose un mercado que cubrió la llegada de estos viajeros ávidos por conocer Europa.

De esta manera, a través de la experiencia viajera de Pedro Paz Soldán y Unanue podemos vislumbrar el avance del turismo en zonas culturales abiertas al público que presentaban mayores facilidades y otras más complicadas de viajar por la escasez de servicios que ofrecían. Las capitales presentaban mayores oportunidades de desplazarse y conocer, en contraposición a los pueblos donde la barrera era la idiomática. Los medios de transporte por antonomasia eran los ferrocarriles, el barco de vapor y las diligencias. Las líneas férreas conectaban ciudades europeas, como Viena y Trieste, atravesando el Sommering a través de catorce túneles y dieciséis viaductos, proeza de la ingeniería, inaugurado en 1854. El barco de vapor de mensajería y transporte de pasajeros y mercadería conectaba Europa con las islas de Sicilia y Malta con varios recorridos

⁶¹ John Murray, 1845: XIX.

mensuales y permitía a sus pasajeros desembarcar y conocer los lugares en los que permanecía con ayuda de guías locales. El turismo europeo, gracias al desarrollo de la tecnología, estaba poniendo al alcance de más gente los viajes, pues era mucho más rápido y barato.

Antes de partir, Pedro Paz Soldán consultó libros y mapas para realizar este viaje y sabía dónde iba. Gran parte del viaje fue planificado, pero una parte la dejó al azar y a la improvisación. Trató de conseguir viajeros al paso que le acompañaran en sus andanzas y contratar juntos a dragomanes para ahorrar gastos, tiempo y peligros. Es interesante anotar que gran parte de la oferta turística cultural ofrecida en las ciudades europeas occidentales hasta ahora se mantiene tal cual, y que uno puede recorrer los mismos sitios que recorrieron otros viajeros hace más de ciento cincuenta años. Algunas cosas han mejorado como la facilidad de desplazamiento que hoy existe en cuanto a la documentación y el visado. Un apartado muy engorroso a cumplimentar eran los controles continuos en algunos lugares más que en otros en un mundo convulsionado por constantes crisis sociales y políticos en la que Europa decimonónica estaba inmersa, como procesos de independencia y nacionalismos.

BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez Carrasco, Ricardo Iván, *Hipólito Unanue y el legado de la familia Landaburu*. Lima: Logargraf S.A.C, 2018.
- Azanar Vallejo, Eduardo, “Introducción a los viajes medievales. Una mirada geográfica y cultural”. En Iglesia Duarte, J.I. de la (Ed.), *Viajar en la Edad Media*. Instituto de Estudios Riojanos, (2009): 19-48.
- Beceiro Pita, Isabel, “Embajadas, viajes y relaciones culturales en el mundo ibérico (1370-1460)”. En Iglesia Duarte, J.I. de la (Ed.), *Viajar en la Edad Moderna, XIX semana de estudios medievales* (193-228). Instituto de Estudios Riojanos, (2009): 193-228.
- Blanco Martín, Esther, *La literatura como recurso turístico: los cafés literarios de Madrid* Valladolid: Universidad de Valladolid, 2014.
- Borrero, Filomeno, *Recuerdos de viajes en América, Europa, Asia y África en los años de 1865 a 1867*. Bogotá: Imprenta de Ortiz Malo, 1869.
- Bradshaw, George, *Bradshaw's notes for travellers in Tyrol and Vorarlberg*. Bradshaw's notes for travelers, Londres, 1923.
- Bravo Castillo, Juan, “Stendhal viajero: Memorias de un turista”, *Revista de Filología Románica*, (2006): 189-197.
- Bustamante, Juan, *Viaje al antiguo mundo*. Lima: Imprenta de Masias, 1845.
- Capra, Carlo, “El final del Antiguo Régimen en Italia (1780-1820)”, *Cuadernos de Historia Moderna*, (2008). 115-134.
- Casado Alonso, Hilario, “Viajes y negocios. Comercio regional y gran comercio en Castilla a finales de la Edad Media”. En Iglesia Duarte, J.I. de la (Ed.), *Viajar en la Edad Moderna. XIX semana de estudios medievales*. Instituto de estudios riojanos, (2009): 305-334.
- Cid López, Rosa María, “Egeria, peregrina y aventurera relato de un viaje a Tierra Santa en el siglo IV”, *Arenal, Revista de Historia de las mujeres*, vol. 17(1), (2010): 5-31. <https://revistaseug.ugr.es/index.php/arenal/article/view/1460>

- Díaz Martínez, Pablo, “El peregrino y sus destinos: los lugares de Cristo”. En; *Viajeros, peregrinos y aventureros en el mundo antiguo*. Publicaciones i ediciones de la Universitat de Barcelona, (2010): 249-254.
- Eiras Roel, Antonio, “La unificación italiana y la diplomacia europea”, *Revista de Estudios Políticos*, (133), (1964):129-156.
- Fernández Vítóres, David, “El inglés en Europa: origen y consolidación de una lengua franca”, *Odisea*, 10, (2009):57-69.
<https://core.ac.uk/download/pdf/143458458.pdf>
- Fransesqui García, Miguel Á. “Evolución del transporte terrestre en Canarias desde el s. XIX”, *Revista de Obras Públicas*, 3, 499, (2009): 46-49.
https://quickclick.es/rop/pdf/publico/2009/2009_mayo_3499_04.pdf
- García Mercadal, José, *Viajes por España*. Madrid, Alianza Editorial, 1972
- García Simón, Agustín, *Castilla y León, según la visión de los viajeros extranjeros*. Junta de Castilla y León, Consejería de Educación y Cultura, 1999..
- Lemarchand Malantain, Marie-José(tr.), *Benedit y Mandeville libros de Maravillas*. Ediciones Siruela, 2002.
- Martínez Millán, José y Fernández Conti, Santiago, “ La corte del príncipe Felipe”. En Calvete de Estrella, Juan Christóval (ed.), *El felicísimo viaje del muy alto y muy poderoso príncipe don Fhelippe*. Ed. Paloma Cuenca, 2001.
- Martínez Peláez, Agustín. “El gran tour ingles a su paso por el Escorial. Preludio del Romanticismo español”, *Literatura e imagen en El Escorial*. Actas del Simposium. Real Centro Universitario Escorial-María Cristina, (1996): 629-648.
- Medina Luque, F. Xavier. *Tokaj –Hegyalja. Un viaje por los viñedos del centro de Europa*. Editorial UOC, Experiencias de viajeros. Cuadernos Livingstone, 2014.
- Murray, John. *A Handbook for travellers on the continent: being a guide through Holland, Belgium, Prusia, and northern of Germany...* London: J. Murray, 1838.
- Murray, John, *A hand-book for travellers in southern Germany: being a guide to Bavaria, Austria, Tyrol, Salzburg, Syria, &c., the Austrian and Bavarian Alps ...* 3d ed., cor. and enl. London: J. Murray, 1844.
- Murray, John. *A handbook for travellers in the Ionian islands, Greece, Turkey, Asia Minor and Constantinople being a guide to the principal routes in those countries including a description of Malta*. Albemarle Street, 1845.
- Murray, John, *Murray's for traveleres in Northern Italy:states of Sardinia, Lombardy and Venice, Parma and Piacenza,Modena, Lucca, Massa Carrara, and Tuscany as far as de val d'Arno*. John Murray Albemarle Street, 1847.
- Negro Tua, Sandra, “El acertijo de la arquitectura neogótica en el Perú y la antigua hacienda Unanue de Cañete”, *Architextos*,(28), (2013): 62-75.
<https://revistas.urp.edu.pe/index.php/Arquitextos/article/view/947>
- Novoa Portela, Feliciano, “Los viajeros de Dios en la Edad Media”, *Viajes y viajeros en la Europa medieval*. Lunwerg editores y CSIC, 2007: 159-196.
- Ordóñez-Burgos, Jorge, “Viajeros e historiadores griegos: investigadores de la esencia del hombre y la cultura”, *Límite*, 4, (19), (2009): 5-25.
- Paz Soldán y Unanue, Pedro., *Memorias de un viajero peruano*. Biblioteca Nacional del Perú, 1971.
- Pellico, Silvio. *Mis prisiones*. Lecointe, Librería española, 1835

- Pérez Priego, Miguel Ángel, “Estudio literario de los libros de viajes medievales”, *EPOS: Revista de Filologías* 1, (1984):217-239.
- Porras Castro, Soledad, “Los libros de viaje. Genesis de un genero. Italia en los libros de viajes del siglo XIX”, *Castilla* (28-29), (2004):203-218.
- Rivasplata Varillas, Paula Ermila. “La arqueología pre científica en el Perú en el siglo XVIII”, *Letras Históricas*, (13), (2016): 221-252.
https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S2448-83722015000200221&lng=en&nrm=iso&tlng=es
- Rojas, Daniel Emilio, “Los latinoamericanos de París en el cambio de siglo. Sobre Die Hauptstadt Lateinamerikas” (2013), de Jens Streckert”, *Colombia Internacional*, Universidad de Los Andes, 87, mayo-agosto, (2016): 243-259
<https://revistas.uniandes.edu.co/index.php/colombia-int/article/view/2811/1417>
- Sanhueza, Marcelo. “El viaje a París de Domingo Faustino Sarmiento y Benjamín Vicuña Mackenna: modernidad y experiencia urbana de dos flâneurs hispanoamericanos”, *Universum* · N° 28 · Vol. 1. Universidad de Talca, (2013): 203-229.
https://www.scielo.cl/pdf/universum/v28n1/art_10.pdf
- Seta, Cesare. de. “Le Grand Tour”, *L'Italie del Grand Tour: da Montagne a Goethe*. Electa, 1996, 7-11.
- Soto Bonilla, Gerardo, *Los Plinius, el Vesubio, Pompeya y el Imperio Romano de la segunda mitad del siglo I*. Heredia: Universidad Latina Campus Heredia, 2014.
- Tschudi, Johann Jakob von, *El Perú. Esbozos de viajes realizados entre 1838 y 1842*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 2003.
- Valdalisio Gago, Jesús María, “La transición de la vela al vapor en la flota mercante española: cambio técnico y estrategia empresarial”, *Revista de Historia Económica*, año 10, (1), (1992): 63-98.
<https://core.ac.uk/download/pdf/29398873.pdf>
- World Heritage Centre, *Documentation for the nomination of semmering railway cultural site*. Wiena: Republik, 1998.
- Zermeño Padilla, Guillermo, “De viaje tras el encuentro entre archivo e historiografía”, *Historia y Grafía*, Universidad Iberoamericana, año 19, 38, (2012): 13-57.