



DIREÇÃO : ROMA -
DETALHES DE UM TRAJETO ENTRE LISBOA
E GENOVA EM FINAIS DO SETTECENTO

Patricia Delayti Telles¹

DIRECTION : ROME - DÉTAILS D'UN TRAJET ENTRE LISBONNE ET
GÊNES À LA FIN DU SETTECENTO

DIRECTION: ROME - DETAILS FROM A JOURNEY FROM LISBON TO
GENOA AT THE END OF THE SETTECENTO

¹ Doutora em História da Arte (UE, 2015), pesquisadora de pós-doutorado no Centro de Estudos de Arqueologia, Arte e Ciências do Património (CEAACP) da Universidade de Coimbra e no Centro de História da Arte e Investigação Artística (CHAIA) da Universidade de Évora com bolsa da FCT. CV: <https://www.cienciavita.pt/portal/9718-AF22-EB36> ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8761-9882> E-mail: pat2telles@gmail.com

RESUMO

Em finais do século XVIII, Roma ainda domina os sonhos e objetivos dos artistas europeus. Partem de Paris, de Londres, mas também de cidades menos estudadas pela história da arte canónica, como Lisboa e Madrid, e até de Marselha, Barcelona ou Saragoça. Pela enumeração detalhada das suas paradas entre Lisboa e a «cidade eterna», o itinerário terrestre do frade português Anastácio de Santa Clara, publicado pela primeira vez em 1791, baseado na sua experiência pessoal, nos permite retratar alguns desses itinerários, usuais mas menos conhecidos – porque partiam dos confins ocidentais da Europa, e de melhor entender assim esses percursos, em termos temporais e visuais. Percorreremos com ele o caminho até cidade de Genova, onde recomenda ao viajante embarcar e prosseguir por mar.

Palavras-chave: Viajantes. Século XVIII. Espanha. França. Itália.

RESUMÉ

À la fin du XVIII^e siècle, Rome domine encore les rêves et les objectifs des artistes européens. Ils partent de Paris, de Londres, mais aussi de villes moins étudiées par l'histoire de l'art canonique, comme Lisbonne et Madrid, ou même Marseille, Barcelone ou Saragosse. Par l'énumération détaillée de ses arrêts entre Lisbonne et la « Ville éternelle », l'itinéraire terrestre du prêtre portugais Anastacio de Santa Clara, publié pour la première fois en 1791, fondé sur son expérience personnelle, nous permet de retracer certains de ces itinéraires, usuels mais moins connus - car partant des confins occidentaux de l'Europe - et de mieux comprendre ainsi ces parcours, en termes temporels et visuels. Nous parcourons avec lui le chemin jusqu'à Gênes, où il recommande au voyageur d'embarquer et poursuivre par la mer.

Mots-clefs : Voyageurs. XVIII^e siècle. Portugal. Espagne. Italie

ABSTRACT:

During the late 18th century, Rome still dominates the dreams and objectives of European artists. They leave from Paris, London, as well as from cities less studied by canonical art history, such as Lisbon, Madrid, or even Marseille, Barcelona, and Zaragoza. Through the detailed enumeration of his stops from Lisbon to the « Eternal City », Portuguese priest Anastacio de Santa Clara's terrestrial itinerary allows us to retrace one of these usual but lesser-known itineraries, starting from the Western confines of Europe. Published for the first time in 1791, based on his own personal experience, Santa Clara's guide allows us to better understand these journeys, in geographic as well as temporal terms. We'll travel with him to Genoa, where he strongly recommends the traveler to continue his journey to Rome by sea.

Keywords: Travel. 18th century. Spain. France. Italy.

L'histoire de l'art simplifie – pendant les derniers siècles, centrés sur les « grands noms », historiens, critiques, marchands et même artistes, s'engagèrent à construire des récits « lisibles », ignorant sans vergogne tout ce qu'ils décidèrent, pour des raisons diverses, de considérer comme « petites histoires » et des subtilités. Ce n'est que depuis cinq décennies – et bien trop lentement – que certains de nos confrères se dévouent à inclure dans le discours « canonique » ce qui n'était mentionné qu'en pied de page : d'autres histoires, personnages, parcours et même d'autres pays, auparavant relégués au rang de l'anecdote et au détail. Grâce à leurs dénonciations, à leurs recherches, nous serons bientôt capables de réécrire de manière cohérente certains discours.

Cet article s'inspire de ce besoin d'élargissement de la perspective, et vise à contribuer à ce rassemblement de données. En effet, à la fin du XVIIIe siècle - alors que « notre » histoire de l'art du XXe siècle nous enseigne à dévier vers Paris et Londres, anxieuse d'arriver à l'Impressionnisme et aux mouvements « modernes » (ARGAN, 1992 ; GOMBRICH, 1985) - c'est encore sur Rome que se centrent les objectifs des artistes européens (BOIME, 1987 ; BOWRON/KERBER, 2007 ; CRASKE, 1997). La plupart rêve d'y étudier, de visiter monuments, collections, ruines, de fréquenter ateliers et artistes « contemporains ».

Certains y vont, et nos connaissances englobent généralement les parcours plus notables, notamment ceux du « Grand Tour », à partir de Londres ou de Paris ou ceux des grands écrivains. En 1786, Goethe part de Carlsbad, en Bohême, et rentre en Italie par le Tyrol². Stendhal, lui aussi, arrive en Italie par le Nord, venant de Berlin par Munich, avant de séjourner à Milan, Pavie, Parme, puis Bologne (STENDHAL, 1826, vol. 1). Cependant artistes et amateurs partent de partout – et certains chemins commencent à Lisbonne, Madrid, Lyon (où arrivent certains voyageurs de Paris), Marseille, Barcelone ou Saragosse.

² <https://www.britannica.com/biography/Johann-Wolfgang-von-Goethe/Italian-journey-1786-88>
(vu le 12.04.2022)

Ce sont les artistes portugais qui nous intéressent, nés en métropole ou au Brésil. Qu'auraient-ils pu voir, pendant leurs voyages ? Et à quel moment ? L'ordre de visite peut paraître un détail, mais il marque l'appréhension d'images et de sensations. Selon Daniela Gallo, le fait que Stendhal découvre Florence en venant de Bologne affecte sa perception de la ville, et donc évidemment sa description dans son influent *Naples, Florence, Rome*, publié en 1817 (GALLO, 2021, 73).

Pour le découvrir, il faut d'abord établir leurs trajets, même si, chacun partant de chez soi, les routes aient été multiples. Parti de Lisbonne vers la « Ville éternelle », le père Anastacio de Santa Clara découvre, à ses dépens, que certaines routes sont plus favorables. Son itinéraire, publié pour la première fois en 1791, cherche à épargner à d'autres voyageurs portugais les inconvénients qu'il a lui-même subis, ne disposant pas d'ouvrage équivalent. Sa méthode est l'énumération en détail de toutes les étapes, ce qui nous permet de mieux retracer des routes usuelles, mais moins connues, car partant des confins occidentaux de l'Europe.

Nous savons peu sur l'auteur : religieux augustin déchaussé, né dans la capitale portugaise, il professa au couvent de *Nossa Senhora da Boa Hora* en 1780 (FERREIRA e CUESTA, 2006-2007, p. 241), ce qui permet de placer ses voyages pendant les années 1780.

Son livre *Guide des voyageurs ou Itinéraire routier de Lisbonne vers les principales Cours et Villes d'Europe, villes et endroits les plus notables de Portugal, et d'Espagne : avec plusieurs avertissements utiles pendant le trajet vers Rome, et nécessaires aux Pèlerins: réduction des monnaies étrangères, et prix de certaines choses pour une plus grande commodité du voyage* présente, dès son titre, un ambitieux programme.

C'est tout d'abord un guide « pratique », pour toute sorte de voyageurs, et non pas exclusivement dédié aux pèlerins. Une petite annonce dans un journal – encore un détail, dans ce cas, historiographique – nous révèle que, dès sa publication, l'ouvrage se distribue au-delà de la capitale, à Porto et Coimbra, et se vend non seulement dans des couvents augustiniens,

mais aussi chez les principaux libraires³, ce qui démontre bien l'intention de l'auteur de s'adresser aux voyageurs laïcs.

Le livre obtient un tel succès qu'une seconde édition, que nous suivons ici, est imprimée en 1807 et « survit » pendant plusieurs décennies. En 1877, l'écrivain Camilo Castelo Branco le place aux mains d'un héros de *La veuve du pendu* [*A viuva do enforcado*], la dernière de ses romanesques « nouvelles du Minho » [*Novelas do Minho*]. En effet, ce jeune homme fictif, orfèvre et étudiant de peinture, s'enfuit en 1822 avec sa promise, de sa ville de Guimarães vers Porto et puis l'Espagne, en utilisant ce guide. Ce détail nous confirme qu'il s'agissait d'un guide laïc, populaire, utilisable par « un artiste » (CASTELO BRANCO, 1877).

Santa Clara est « pratique » : il registre les distances en différentes lieues (portugaises, espagnoles, françaises, italiennes, etc.) selon l'endroit parcouru, mais spécifie quelles mesures il emploie comme base pour ses distances. L'importance de ce détail pourrait échapper au lecteur de notre siècle, mais ces mesures varient, à l'époque, et même les dictionnaires portugais se contredisent⁴. Anastasio spécifie donc, pour ses voyageurs, que, selon lui, une lieue portugaise correspondait à 3 milles italiens, et équivalait à 3.000 pas (SANTA CLARA, 1807, 107). Il donne aussi le

3 "Sahirão à luz: Guia de viajantes, ou Roteiro de Lisboa para as Cortes, e Cidades principaes da Europa, Villas, e Lugares mais notaveis de Portugal, e Hespanha: com varias advertencias uteis na jornada de Roma, (...) por Fr. Anastasio de Santa Clara, Religioso de Santo Agostinho. Vende-se em Lisboa, na loja da Impressão Régia, à Praça do Commercio; na da Gazeta; e nas da Viuva Bertrand, Dubeux, e Barnoeud, aos Martyres; e na Portaria do Convento da Boa Hora, ao Chiado: no Porto, na Portaria do Collegio de S. Lourenço; e em Coimbra, na de Santa Rita. Seu preço 300 reis encadernado (...)". *Gazeta de Lisboa*, n.4, 25.01.1791

4 En 1716, celui du père Raphael Bluteau définit « lieue » comme « un espace de chemin qui a des longueurs différentes selon les différentes mesures itinéraires des nations (...) ». Il suggère de les réduire « à des pas géométriques » pour mieux les comprendre, mais arrive à 4.000 pas alors que, en 1789, son reviseur en compte 3.755 ^{11/15} (SILVA, vol. 2, 1789, 13). L'important ici, n'est pas si Santa Clara est correct, mais qu'il essaye d'être conséquent. "LÉGOA. Espaço de caminho que tem diferente comprimento, conforme as diferentes medidas itinerarias das nações. Para entender estas differenças, será preciso reduzillas a passos geometricos. Nas Hespanhas v.g. a legoa commua he a medida de [3.428] tres mil quatrocentos & vinte & oytto passos geometricos (...) Na Europa só os Portuguezes, Castelhanos, Francezes, Suecos, & Suiços contão as suas jornadas por legoas. Em Italia, Alemanha, Polonia, Hungria, & nas Ilhas Brittanicas, estas medidas itinerarias se fazem por milhas (...). A cada legoa Portugueza se atribuem em Portugal três mil braças de duas varas, ou dez palmos craveiros cada braça, que fazem passos quatro mil, de cinco pés cada passo, & cada pé de palmo & meyo. Esta medida de três mil braças esta ordenada no Brasil por autoridade publica para as medições das terras (...)" (BLUTEAU, vol.5, 1716, 66). Et plus tard: LEGOA - medida itineraria, que contém 3,755 ^{11/15} passos geometricos (SILVA, vol. 2, 1789, 13).

cours des principales monnaies, et fournit d'autres détails intéressants, comme les endroits où présenter les passeports, le prix des auberges, les péages de certains ponts – différents pour les voyageurs à cheval ou en voiture.

Pour permettre à nos contemporains de visualiser un peu mieux les trajets, nous les avons comparés, pour le Portugal et une partie de l'Espagne, avec les souvenirs du collectionneur anglais William Beckford (1760-1844), complétés par les itinéraires parcourus vers 1807-1809 par Alexandre de Laborde (1773-1842) et publiés dans deux livres: *Voyage pittoresque et historique en Espagne* et *Itinéraire descriptif de l'Espagne*, ce dernier traduit et corrigé, en 1816, par un Espagnol anonyme, aux initiales B. L. M. de V. E.

Ce qui suit est une tentative de reconstitution des premières étapes de l'itinéraire de Santa Clara entre Lisbonne et Rome. Complètement fondé sur des sources primaires, notre texte reste néanmoins une construction mentale : une exploration culturelle, géographique mais aussi temporelle. Nous avons choisi de l'illustrer comme un ancien livre de voyages, avec des cartes et des images tirées des ouvrages cités. Gardons-nous de les prendre pour des reflets d'une quelconque « réalité ». Même s'ils furent composés à partir de notes et d'esquisses prises sur le vif, ils restent imaginaires ; ce sont des constructions mentales à plusieurs mains (écrivain, dessinateurs, graveurs, éditeurs), méritant par eux-mêmes l'attention des historiens de l'art. Cet article, dédié à reconstruire un trajet, circonscrit par des limites de temps et d'espace, nous prive de ce genre d'analyses.

Le détail des parcours nous empêche d'arriver à destination. Même Rome est trop loin. Nous suivrons Santa Clara jusqu'à la ville de Gênes, où il recommande fortement au voyageur d'opter pour un parcours maritime – qui se faisait alors en felouques, des petits bateaux légers d'origine arabe à la voile et à la rame.

Pour nous aussi, le voyage se révéla plus difficile que nous le pensions.

Une grande partie des arrêts suggérés n'existe plus ; certains villages ont subi attaques et bombardements pendant les XIXe et XXe siècles, d'autres ont été avalés par les banlieues des grandes villes. Notre guide indique, parfois d'heure en heure, des « vendas » et « ventas » espagnoles ou portugaises⁵ : il s'agissait de tavernes ou auberges au bord des routes, isolées des bourgades⁶, où le voyageur pouvait manger, se reposer, ou faire boire ses bêtes. Elles ont presque toutes disparu, certaines devenant des villages ou autres agglomérations urbaines.

De détail en détail, l'auteur se préoccupe que le voyageur se fasse comprendre en chemin, et pour éviter des malentendus qu'il dit fréquents, donne son idée de la prononciation des noms de ses arrêts. C'est un énorme défi pour le lecteur d'aujourd'hui, car non seulement certains noms ont changé, mais l'auteur se trompe souvent dans leurs graphies – que nous avons comparées à celles des dictionnaires contemporains et à la version espagnole de Laborde, puis modernisées à l'aide du GoogleMaps.

Pour rendre l'ouvrage plus pratique, Santa Clara divise son voyage à Rome en parcours plus courts, tous partant de la capitale portugaise (de Lisbonne à Elvas, de Lisbonne à Madrid, etc.). Il les recoupe et regroupe, ce qui lui permet d'être utile aux habitants partant d'autres villes – comme le héros de Camilo.

Néanmoins, quel que soit l'itinéraire choisi, ses voyageurs partent tous, en théorie, de la grande Place du Commerce à Lisbonne, « magnifique amphithéâtre d'architecture portugaise » où se trouve une statue équestre du roi D. Joseph, « qui fait l'admiration des nations étrangères ». Santa Clara imagine son lecteur « confus » et « plein de doutes », « cherchant avec diligence lequel parmi tant de chemins le conduira directement où sa

5 “Vente: taverne de la route. Auberge rurale. [Ce mot] est pris du Castillan Venta, qui signifie la même chose (...)” [Venda: taverna de estrada. Estalagem do campo. He tomado do Castelhana Venta, que significa o mesmo (...)] (BLUTEAU, vol. 8, 1721, p. 394).

6 Santa Clara ne mentionne que les ventas, alors que, selon Laborde, il y avait en Espagne d'autres types de « maisons où on reçoit les voyageurs » appelées hostales, fondas, et dans les villes, casas de posada ou mesones (LABORDE, 1809, vol 1 : CXXXVJ-CXXXIX).

curiosité ou ses affaires le poussent » et se propose donc de le « diriger » (1807, p. 3-4) – nous proposons de l’accompagner.

Nous suivrons le premier des trois itinéraires que Santa Clara propose, le plus direct, encore partiellement en usage. Il sert surtout les habitants de Lisbonne, partant vers l’Espagne presque en ligne droite, à travers l’Alentejo, plus ou moins selon le trajet de l’actuelle autoroute A6. Une fois arrivé à Elvas, importante place militaire, le voyageur passe la frontière espagnole près de *Badajoz*, se dirige vers *Mérida*, suivant le cours du *Guadiana*, remonte vers *Trujillo*, comme nous verrons, et arrive à *Navalmoral de la Mata*, d’où il continue vers Madrid et Rome.

Santa Clara propose aussi deux autres itinéraires alternatifs vers la Ville Éternelle. Même si, comme nous l’avons signalé, tous les trois commencent à Lisbonne, le deuxième semble s’adresser plutôt aux habitants du centre du Portugal, qui partent des alentours d’Aveiro, Coimbra ou Tomar. Ceux qui l’entreprennent passent la frontière plus au Nord, près de Castelo Branco – et entrent en Espagne à *Zarza la Mayor*, dans l’Estrémadure espagnole. Comme dans le premier trajet, ils se retrouvent dans la province de *Cáceres*, mais évitent la splendide capitale qui lui donne son nom. Les deux itinéraires se rejoignent dans la petite ville de *Navalmoral*, et, se dirigeant vers *Madrid*, contournant le massif de montagnes de *Guadalupe* (ou *Villuercas*) (SANTA CLARA, 1807, p. 16 et 57).

Le troisième itinéraire proposé se destinait probablement aux habitants de Porto, Braga, Viseu, Vila Real et Guarda - des régions très peuplées du Nord du Portugal. Le voyageur l’ayant choisi quittait son pays par la place forte d’*Almeida*, et entrait en Espagne près de *Ciudad Rodrigo* ; il se dirigeait ensuite vers *Alva de Tormes*, et entrait à *Madrid* par la porte de Castille, sans avoir visité *Salamanca*, *Ávila*, ni *Ségovie* (SANTA CLARA, 1807, p. 20). La destination finale est Rome, après tout - on ne peut pas tout voir...

Santa Clara énumère chaque arrêt, mais ne propose jamais de durée

pour chaque séjour⁷. Il fallait s'arrêter naturellement pour manger et/ou dormir, mais chacun respectait aussi les besoins de ses bêtes. On voyageait à pied, à cheval, en voitures de différents modèles, ou même en chaise à porteur, qu'on louait suivant la difficulté des chemins. La résistance des chevaux ou des mules dépendait de leur race, de leur âge et de leur santé, mais aussi du type de voiture, du temps, et des saisons. Santa Clara recommande d'ailleurs de laisser ses montures au Portugal, sinon le voyageur paiera plus cher, devra présenter une documentation spécifique aux frontières et laisser de l'argent en dépôt à celle du Portugal, même si le montant lui sera rendu à son retour (1807, p. 95). Nous supposons, en nous appuyant sur la bibliographie, que les voyageurs se reposeraient quelques jours dans les grandes villes, notamment à Madrid, pour profiter de la capitale.

Parcours Lisbonne – Badajoz - Madrid

Mais notre voyageur commence à peine son parcours...

En sortant de Lisbonne, comme aucun pont ne reliait les rives du Tage, il devait traverser le fleuve en bateau jusqu'à *Aldeia Galega*, ce qui durait « un peu moins de deux heures », en novembre 1787, comme en témoigne William Beckford (vol. 2, 1834, p. 260).

Une fois débarqué, il pouvait dîner et dormir à *Aldeia Galega*, puis repartir au matin suivant, comme le préféra Beckford, ou prendre directement la route d'Espagne, s'arrêtant environ toutes les deux lieues portugaises, à *Rilvas*, *Vendas Novas*, *Silveiras*, et *Montemor o Novo*. Il remontait alors vers *Arraiolos* - puis, entre ce village et *Estremoz*, s'arrêterait seulement en plein milieu du chemin, à *Venda do Duque*, « l'auberge du Duc » (SANTA CLARA, 1807, p. 12-13).

Beckford parcourut le trajet entre *Montemor* et *Estremoz* à cheval et

⁷ Il ne spécifie qu'une seule fois, entre parenthèses (à Las Rozas, tout près de Madrid), que le voyageur n'a « pas besoin d'y entrer ». Il n'explique pas pourquoi (SANTA CLARA, 1807, p. 59).

dans un carrosse tiré par des mules – ses choix dépendaient du soleil ou de la pluie, et de sa bonne humeur. À *Arraiolos*, une « ville vieille et laide qui, comme *Montemor*, couronne le sommet d'une éminence rocheuse »⁸, il acheta des tapis locaux, qu'il mettra autour du lit à l'auberge à *Estremoz*, la nuit suivante. Il estime particulièrement cet établissement, car les murs ont été soigneusement repeints à la chaux et « il y a des tables et des chaises », il considère néanmoins ses tapis « essentiels » pour protéger ses pieds de l'humidité du sol en brique (vol 2, 1834, p. 265, 269-270).

Entre *Estremoz* et la place-forte d'*Elvas*, Santa Clara propose 4 arrêts, dans les auberges « du Renard », « du Noir » et du « Maréchal-ferrant »⁹, puis à *Atalaya dos Çapateiros*, dont le nom indique une ancienne tour de sentinelle. Son lecteur arrive ensuite à *Elvas*, à deux lieues portugaises de la petite rivière du *Caia* – un cours d'eau, selon Beckford –, suffisamment peu profonde pour être traversée à gué (B.L.M. de V. E., 1816, p. 393). Là, il passe la frontière espagnole, tout près de *Badajoz* (SANTA CLARA, 1807, p. 14).

Même s'il n'est presque plus en usage, le pont de *Las Palmas* traverse encore le *Guadiana* de ses arches en pierre ; le voyageur venu du Portugal le traversait gratuitement, puis entrait à *Badajoz* par la porte de même nom. Pendant l'hiver de 1787, sous une pluie légère mais persistante, Beckford mit six jours entre *Aldeia Galega* et *Badajoz*, où il présenta son passeport et passa la douane (vol 2, 1834, p. 268).

Après s'être reposé, le voyageur vers l'Italie repartait de l'autre côté de la ville, vers *Talavera La Real* [dite *Talaveruela*]. Il traversait un « terrain peu cultivé », couvert de pâturages, où il passait à gué les rivières de *Lentril* et *Revilla* (B.L.M. de V. E., 1816, p. 392).

Santa Clara suggère de s'arrêter à *Lobón*, que Beckford considère « un village aux cabanes de boue (...) dont les habitants paraissent avoir atteint le dernier stage de pauvreté et de misère » (BECKFORD, vol 2,

8 Nous avons effectué les traductions en français à partir de l'édition anglaise de 1834.

9 Venda da Raposa, Venda do Negro, Venda do Ferrador.

1834, p. 279). Le voyageur traverse ensuite le *Guadajira*, un torrent presque toujours à sec, mais infranchissable ou dangereux en temps de pluie (B.L.M. de V. E., 1816, p. 393), avant d'arriver dans l'ancienne ville de *Mérida*, située sur une colline aux bords du *Guadiana*.

Blotti au fond de son carrosse, Beckford dormit pendant tout le trajet ; il ne se réveilla qu'en arrivant à l'auberge, où il se plaignit de l'odeur de la lavande et du romarin qu'on fit brûler dans le brasero de sa chambre (vol. 2, 1834, p. 280-281). Au début du XIXe siècle, l'*Emerita Augusta* des Romains se trouvait réduite à environ 6.000 habitants ; c'était « une des villes les plus négligées et pauvres de la monarchie espagnole » (B.L.M. de V. E., 1816 : 390). Il valait mieux poursuivre, et abandonner les ruines de ses monuments.

Le voyageur passait les villages de *Trujillanos* et de *San Pedro*, déjeunait peut-être à la *Venta de la Guia*, et traversait par un pont la rivière de *Búrdalo* pour entrer à *Miajadas*, une autre « ville pauvre ». Vient ensuite le petit *Arroyo de Perales*, qu'aucun pont ne traversait ; si le temps était sec, cela ne dérangeait pas le voyageur. Il fallait environ trois heures, en hiver, dans les montagnes enveloppées de brouillard, pour arriver à *Puerto de Santa Cruz* – le dernier arrêt avant *Trujillo*, un joyau de la Renaissance espagnole que Beckford visita sous la pluie et considéra « lugubre » (vol 2, 1834, p. 283-284).

Le voyage en montagne continuait. Après avoir traversé « la région la plus nue et la plus morne que je n'ai jamais vu », le voyageur se retrouvait dans un bois de chênes-lièges clairsemé de prairies (BECKFORD, vol 2, 1834, p. 283). Un peu plus loin, un grand pont de traversait l'*Almonte*, et le voyageur se retrouvait à *Jaraicejo* (ou *Xaraicejo*), où il pouvait se reposer – la petite ville comptait alors un couvent féminin et une église paroissiale (B.L.M. de V. E., 1816, p. 388). Santa Clara offre aussi la possibilité de s'arrêter un peu plus loin, à *Czas del Puerto*, ou à la toute

neuve *Venta Nueva*¹⁰ (SANTA CLARA, 1807, p. 55).

À une lieue de celle-ci, on traverse à nouveau le Tage, cette fois par le magnifique pont d'Almaráz, « bâti à l'époque la plus brillante de la monarchie espagnole, comparable par sa beauté et sa solidité aux meilleures œuvres des romains » (B.L.M. de V. E., 1816, p. 388). Cette solidité et son importance même sonneront bientôt sa perte : détruit par les Espagnols, en 1809, pour empêcher le passage des troupes de Napoléon, le pont ne sera reconstruit qu'en 1845 (MADOZ, 1845, p. 73). Beckford n'en parle pas. Il mentionne rarement les ouvrages admirables, préférant se plaindre et renforcer les préjugés de ses lecteurs envers les pays du Sud.

Après la ville d'Almaraz, notre voyageur prenait la route à l'est, passait *Espadanal* et une heure plus tard, *Navalmoral de la Mata*¹¹ - encore deux endroits « misérables » et « tristes » (B.L.M. de V. E., 1816, p. 388). Il y retrouverait néanmoins ses compatriotes qui avaient préféré le deuxième trajet suggéré par Santa Clara...

Presque quatre heures de solitude les attendaient entre *Navalmoral de la Mata* et le premier village de Castille, *Calzada de Oropeza*¹². La plaine continue, mais le paysage devenait plus cultivé ; deux heures plus tard, on atteignait *Torralba de Oropeza*, la *Venta de Peralvanegas*, et finalement *Talavera de la Reina* (B.L.M. de V. E., 1816, p. 212 e 209).

Le voyageur entraient enfin dans une ville prospère, entourée de murailles et munie de quelques tours (BLUTEAU, vol. 8, 1721, p. 21). Malgré les rues tortueuses et mal pavées, on y trouvait des immeubles importants,

10 Elle ne figure pas encore sur la carte du géographe Tomás López (1730-1802) tracée en 1781 suivant des données recueillies entre 1763 et 1780. Voir "Mapa geográfico de las sierras de Guadalupe, con los terrenos inmediatos, Comprehendidos entre los Ríos Tajo y Gadiana. Dedicado al Rmo. Pe. Prior y Monasterio de Santa María la Real de Guadalupe" [C-Atlas E, l a, 10]. Disponible sur https://bvpb.mcu.es/es/consulta/resultados_navegacion.do?id=11019&posicion=42&forma=ficha (vu le 11.04. 2022)

11 López et Santa Clara mentionnent « Navalmoral » mais, sur nos cartes actuelles, la ville de ce nom se trouve plus au nord : il s'agit donc ici de la petite Navalmoral de la Mata, entre Almaraz et Calzada de Oropeza.

12 Probablement celui qui s'appelle aujourd'hui Calzada, car il existe actuellement : Calzada et Oropeza.

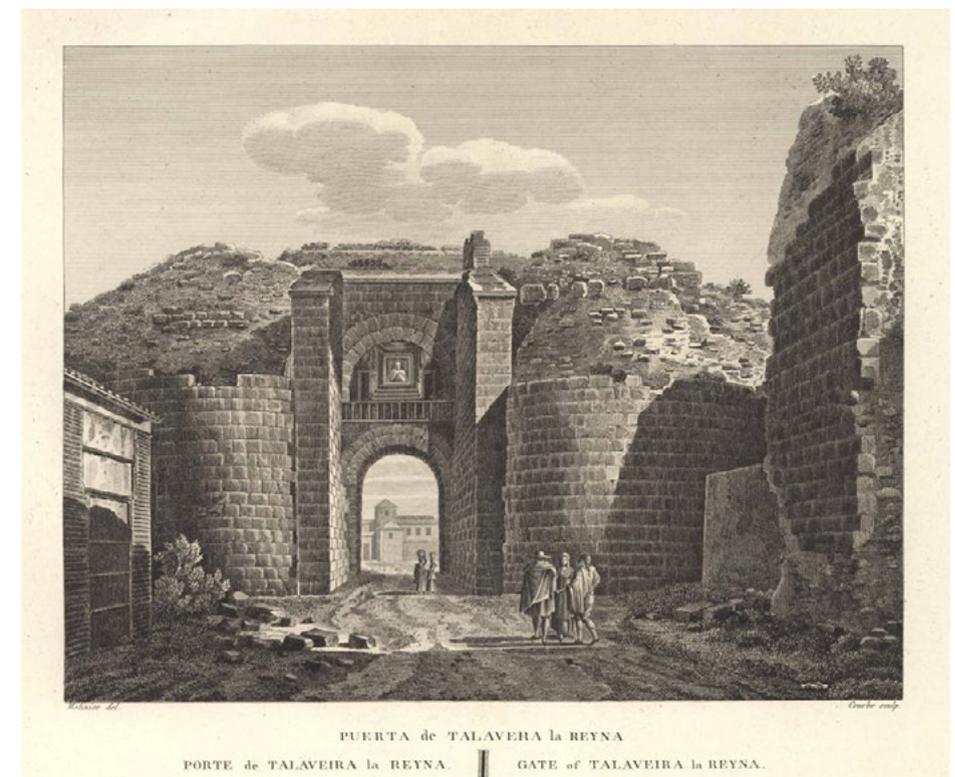


FIGURA 1.

Molinier (del.) et Courbe (grav.)
« Puerta de Talavera la Reyna / Porte de Talaveira la Reyna »
In LABORDE, Alexandre de. *Voyage pittoresque et historique de l'Espagne*. Paris: Didot l'Ainé, tome II, 1812. Disponible sur <https://bvpb.mcu.es>

et de belles églises. Beckford ne se laissa toujours pas impressionner, mais concéda que, grâce à une industrie de soieries florissante, les rues étaient « encombrées de gens qui sembl[ai]ent se mouvoir avec plus d'activité qu'il n'est donné à la plupart des Espagnols en général » et certaines maisons ressemblaient à des palais (vol. 2, 1834, p. 291-292). Vers 1809, ses plaines fertiles et le commerce des soieries faisaient encore la fortune de la ville (B.L.M. de V. E., 1816, p. 209-10). Laborde dénonce « l'incurie » de ses habitants qui « ont enlevé les pierres des monuments pour construire des maisons et en corner les cours » (tome II, 1812, p. 20) mais choisit une des ses portes pour illustrer son *Voyage Pittoresque et historique de l'Espagne* [Fig. 1]. Santa Clara ne dit rien, mais le voyageur ferait bien d'y rester quelques jours.

Pour repartir, notre voyageur traversait la rivière de l'*Alberche* – qui se jette, 300 pas plus loin, dans le Tage – et parcourait une « allée délicieuse », laissant derrière lui l'imposant profil de Talavera, qui formait « avec ses grands édifices, ses tours et ses chapiteaux, un groupe de diverses pyramides, dont le coup de vue, agréable, donne une idée de l'opulences de cette ville ». Après qu'on avait passé la *Venta de Alberche*, les terrains paraissaient moins cultivés. On arrivait bientôt à *El Bravo* ou *Brabo*, « un village d'une seule rue, mais jolie, large, longue et droite » où se trouvait une auberge commode et « bien fournie » (B.L.M. de V. E., 1816, p. 208).

L'itinéraire recommandé par Santa Clara devient plus agréable. Il traverse « une vallée délicieuse, fertilisée par un ruisseau, mais très dangereuse en temps de pluie », passe des vignobles et des plantations d'oliviers, puis entre dans la petite *Santa Olalla*, habitée par 400 âmes, mais « très considérable autrefois », comme en témoignent ses anciennes murailles et les ruines qui l'encerclent. Santa Clara mentionne ensuite *Maqueda* et *San Silvestre* – plus loin, après un bois de chênes et de genêts, selon Laborde, le voyageur retrouvait la *Venta del Gallo*, puis celles de *Retamosa* ; et la route bordée de vignobles et d'oliviers (B.L.M. de V. E.,

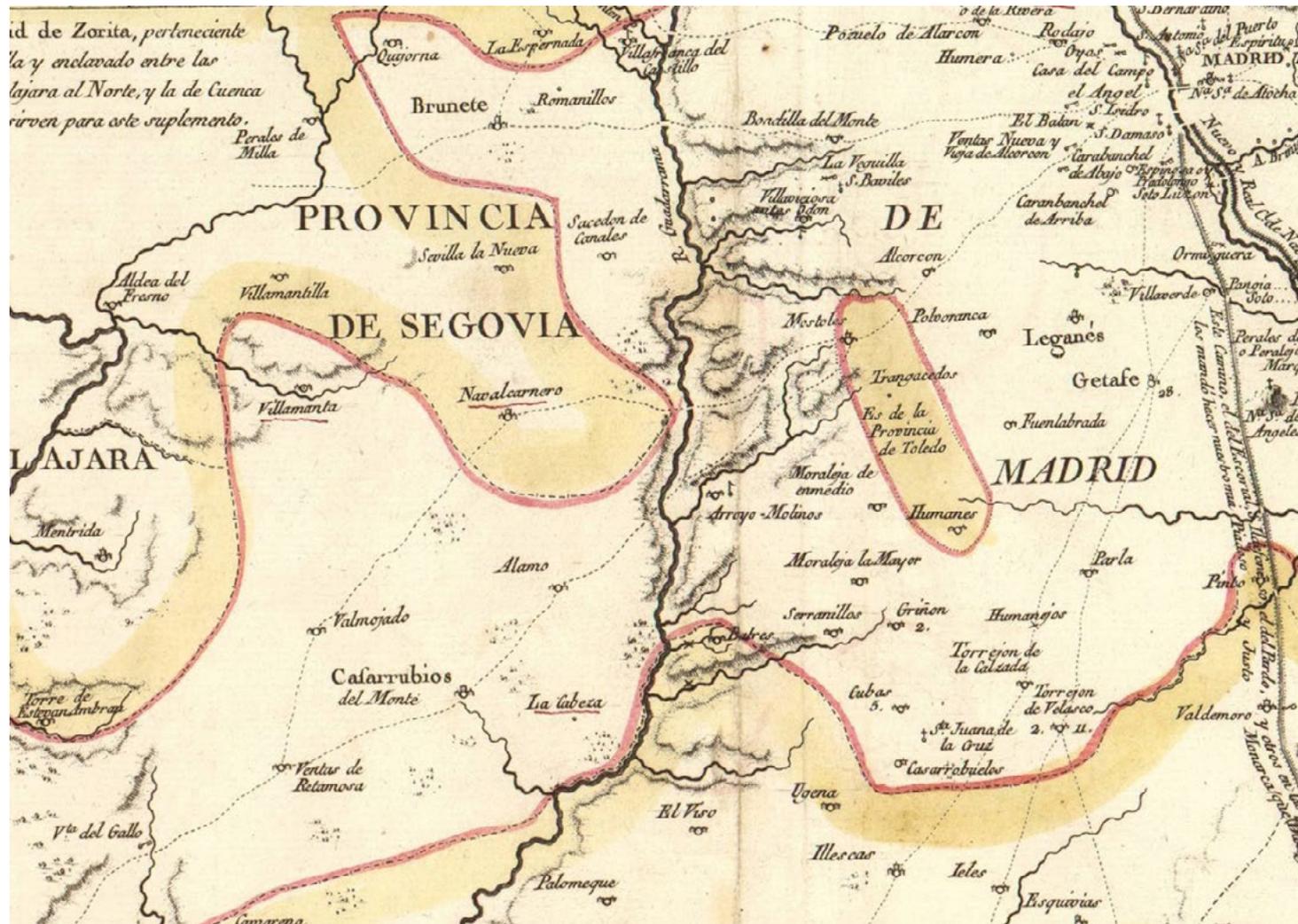


FIGURA 2.

Tomás López (1730-1802)
Mapa de la Provincia de Madrid Comprehende el Partido de Madrid, y el de Almonacid de Zorita (et détail) [Atlas E, I a, 3]. Gravure colorée, 37 x 40,5 cm
Real Academia de la Historia - Colección: Departamento de Cartografía y Artes Gráficas
Copia Digital. Real Academia de la Historia : 2010
<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

1816, p. 208), figure sur la carte de la Province de Madrid, tracée en 1773, par Tomás López, géographe du roi d'Espagne [Fig. 2]. *Maqueda* et *San Silvestre* y sont, même si rien ne semble les relier. Quant au chemin lui-même, tracé en pointillé, il forme une diagonale presque parfaite entre *Venta del Gallo* et *Madrid*, traversant les villages de *Casarrubios del Monte* et *Alamo*. Le fleuve *Guadarrama* fait comme une veine noire sur la carte ; un pont de bois le traversait, menant le voyageur à *Arroyo Molinos*, puis à *Móstoles* – village dont l'église paroissiale possédait un célèbre tableau du Greco, représentant la face du Christ sur le voile de Sainte Véronique (B.L.M. de V. E., 1816, p. 207). La route vers l'Italie passait ensuite par *Alcorcon*, puis par *Venta de Alcorcon* – la plus récente de deux auberges, une « vielle » et une « neuve », figurant comme : « *Ventas nueva y vieja de Alcorcon* » : un détail minuscule sur la carte de López, dans le coin supérieur à droite¹³.

Finalement, le voyageur arrivait à *Madrid* (SANTA CLARA, 1807, 56).

Parcours Madrid - Saragosse

Dans la capitale espagnole, Santa Clara recommande au lecteur de séjourner au *Meson de la Soledad*, situé dans la rue du même nom, ou alors au *Meson del Gallo* – qu'il faudrait trouver, sans indication ni adresse (SANTA CLARA, 1807, p. 95). Au moment de reprendre la route vers l'Italie, le voyageur n'ayant pas avec lui son cheval (comme le guide l'avait recommandé), il devait demander au *Meson de la Encomienda*, sur la *Calle de Alcalá*, quand partaient les voitures vers Barcelone – des chariots couverts, tirés par six à sept bêtes, qui transportaient d'habitude passagers et marchandises de manière « commode » et bon marché (SANTA CLARA, 1807, p. 97)¹⁴.

13 En 1893, il n'en restait qu'une, reproduite en gravure par L'Ilustracion Catolica. Voir <https://alcorcon-antiguo.jimdo.com/fotos-antiguas-de-calles-de-alcorcón/ventas-de-alcorcón/> (visualisé le 11.04.2022)

14 C'est la voiture la moins chère ; Laborde aussi des carrosses trainés par 6 mules appelés « Co-

Notre voyageur quittait ensuite Madrid par les superbes portes d'Alcalá – un des rares monuments que Santa Clara mentionne spécifiquement. Construites entre 1770 et 1778, en forme d'arc de triomphe, sous les ordres de Carlos III, en remplacement des anciennes portes du XVI^e siècle – ce chef-d'œuvre du néoclassicisme espagnol a pu, en effet, impressionner notre écrivain. Fermées tous les jours à la tombée de la nuit, elles ouvraient littéralement sur le *Camino nuevo*, le « nouveau chemin » presque droit, en direction d'Alcalá de Henares, qui traversait, par un pont de trois arches, le ruisseau d'Abroñigal¹⁵, pour mener à *Canillejas*, *Alameda*¹⁶, et *Rejas*.

Arrivant au pont de *Viveros*, le voyageur devait payer un péage : 3 *reales* « pour chaque paire de roues », 4 *quartos* par homme à cheval et 2 *quartos* par personne, pour traverser le *Jarama* (SANTA CLARA, 1807, p. 98). Les banlieues de Madrid avalèrent toute cette région, mais ce pont – démoli vers 1950¹⁷ – était si important à la fin du XVIII^e siècle, qu'il mérita d'être signalé par Lopez.

Ensuite, la route bifurquait. Il fallait se diriger vers le sud, mais faire attention : à *Torrejon de Ardóz*, la carte des alentours de Madrid n'était plus d'aucune utilité.

Ayant passé le ruisseau de *Toróte*, le voyageur suivait la rivière d'*Henares* par sa rive occidentale. Après *Alcalá de Henares* – connue par son université (BLUTEAU, vol. 1, 1712, p. 218) – il pouvait s'arrêter pour manger ou boire dans les « *ventas* » de *Meco* et de *San Juan*, avant de traverser la rivière et d'entrer à *Guadalajara*.

ches de Colleras », les « calechas », des « espèce de cabriolets, tirés par deux mules » ou les « volantes » encore plus petites et rapides (LABORDE, t. I, 1809, p. 124).

15 Comme Tomás López, Santa Clara écrit Arroyo Briñigal; il s'agit d'un affluent du Manzanares, souterrain depuis les années 1970. Cf. NIÑO, Alex. «Del Abroñigal a la M-30 » in *Diario El País*, 16.09.1998 https://elpais.com/diario/1998/09/16/madrid/905945070_850215.html (vu a 16.03.2022)

16 Au tout début du XIX^e siècle, il aurait aperçu de la route le palais des ducs d'Osuna avec ses magnifiques jardins, acheté en 1783, puis agrandi et embelli pendant les décennies suivantes (B.L.M. de V. E., 1816; PÉREZ HERNANDEZ, 2014, p. 152).

17 <http://memoriademadrid.blogspot.com/2016/01/el-puente-de-viveros-en-san-fernando-de.html>

Le palais de la *Casa del Infantado*, et l'église d'un couvent des franciscains étaient les joyaux de cette ville plutôt grande, joliment située sur l'autre rive (B.L.M. de V. E., 1816, p. 172-173, 175). Au tout début du XIXe siècle, le « gothique » divisait encore les opinions – mais, environ trente ans plus tard, imprégné de romantisme, le peintre espagnol Jenaro Perez de Villaamil (1807-1854) nous laissera une superbe interprétation de ce premier édifice [Fig. 3].

Le voyageur ayant quitté *Guadalajara* apercevait encore, de loin, toute l'extension de la ville, à partir des villages de *Taracena* et *Valdenoches*, Il arrivait ensuite à la petite ville de *Torija*, avec son château. La route était bordée d'oliviers et d'arbres fruitiers. Il s'arrêtait après à *Trijueque*, à la ville de *Graganejos*, à l'auberge de la *venta del Punhal*, puis un peu plus loin, à *Algora* – un village de 300 habitants, doté d'une auberge et d'une prison, mais si fier de son église, qu'il en fit redorer le maître-autel, à grand coût, en 1790 (B.L.M. de V. E., 1816, p. 171).

Santa Clara propose de s'arrêter, une heure plus tard, à *Torremocha del Campo*, puis au village d'*Alcolea del Pinar*. À partir de là, ou de l'arrêt suivant, à *Venta del Gorro*, le chemin moins arboré devenait moins clément. Le guide portugais diverge alors de l'itinéraire de Laborde, suggérant de suivre par *Aguilarego*, *Maranchón*, *Barbacil*, *Anchuela del Campo*, puis *Concha* et *Tartanedo* (SANTA CLARA, 1807, p. 98-99) – ces derniers, parmi les villages les plus haut situés d'Espagne, embellis par les cèdres aux alentours. Un peu plus loin, *Tortuera*, situé entre des rochers de marbre, profitait néanmoins d'une vallée fertile en pâturages (B.L.M. de V. E., 1816, p. 169). Finalement, notre Portugais se retrouvait à *Embid del Marques*, le dernier village en Castille.

Il rentrait alors dans le royaume d'Aragon, et « aux pieds d'une chaîne de collines sablonneuses », se retrouvait à *Used* (B.L.M. de V. E., 1816, p. 256-257) – un ancien village d'abord appelé *Fuset*, *Huset*, puis *Usset* - en décadence, déjà, depuis des siècles. En 2020, à peine 256 personnes

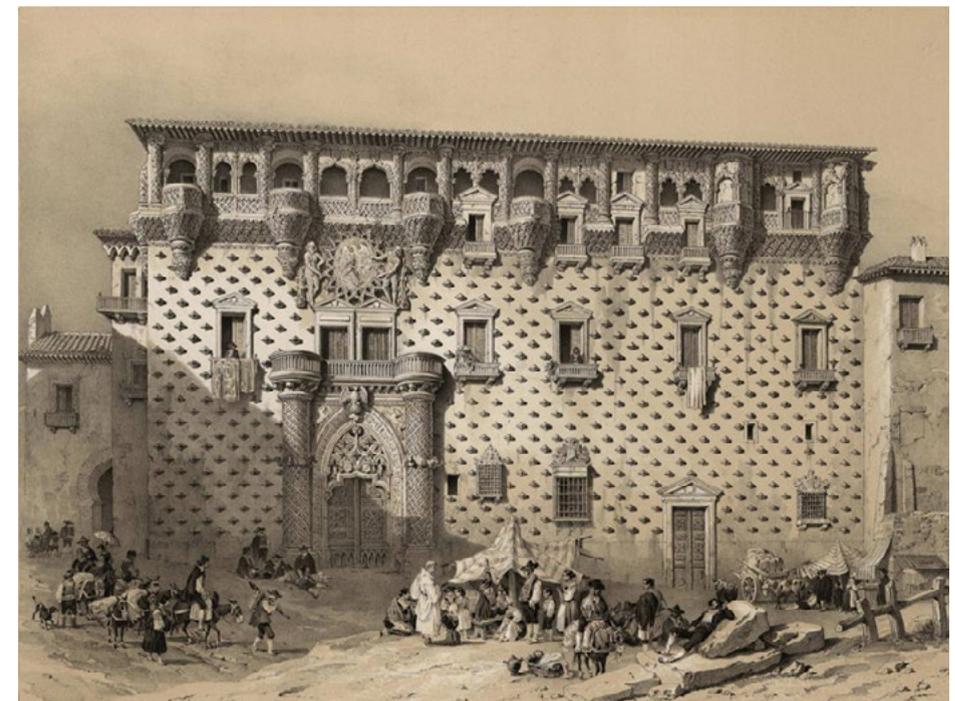


FIGURA 3.

Genaro Perez de Villa-Amil (dessin) et Asselineau (lithographe)
 Palácio de los Duques del Infantado, Guadalajara.
 In ESCOSURA, P. de. *España artística y monumental: vistas y descripción de los sitios y monumentos más notables de España / obra dirigida y ejecutada por Don Genaro Perez de Villa-Amil*. Paris: Alberto Hauser, 1842-1850.

y demeuraient ¹⁸.

Le « *camino real* » de Madrid menait ensuite vers *Daroca*, ancienne ville administrative et militaire, près d'un pont qui surplombe le *Jiloca*. Vers 1816, une belle rue la traversait d'est en ouest, fermée par deux portes à ses extrémités. Entre églises et couvents, plusieurs fontaines abreuvaient ses plus de 6.000 habitants et leurs bêtes. Curieusement, il s'agissait aussi d'une ville « touristique » où on n'hésitait pas à montrer aux étrangers la roue miraculeuse d'un moulin du XVI^e siècle qui sauva la population d'une inondation, et un voleur changé en marbre par un autre miracle, que l'on visitait dans le couvent de la Trinité (B.L.M. de V. E., 1816, p. 256).

Le voyageur aurait remarqué une différence dans les auberges : alors qu'en Castille, il devait acheter ses propres provisions et les faire cuisiner, en Aragon, on lui préparait ses repas. Ce n'est qu'un détail, mais Santa Clara n'oublie pas de le noter car, même pour ceux accompagnés de leurs domestiques, ne pas se soucier de trouver, acheter et cuisiner ses propres aliments impliquait un nouveau confort. Sans tenir compte des disponibilités locales de certaines denrées (légumes, gibier, champignons), chaque pays préservait encore des patois, voire des langues diverses – il était difficile de se faire comprendre. En Aragon, moyennant une *peseta* – en plus des 5 ou 6 *quartos* qu'il paierait pour un lit – notre voyageur se faisait servir à manger en salle (SANTA CLARA, 1807, p. 96, 99)

Ayant laissé *Daroca*, il passait *Retascon*, puis *Maynar*, où il devrait goûter les délicieux navets qui y poussent (B.L.M. de V. E., 1816, p. 169). À une exception près, il parcourait à nouveau la même route que Laborde, qui en fera tirer une carte ¹⁹. Elle croisait *La Venta de San Martin*, *Carinena*, *Longares*, *Muel*, les *Ventas de Mazota* et de *Matorita*, puis *Maria* et *Santa Fé* pour finir à Saragosse, où le prêtre portugais suggère de visiter l'église de Notre Dame du Pilier [Fig. 4], « un des meilleurs Sanctuaires qu'il y a

18 <https://www.used.es/turismo/> (vu le 12.04.2022)

19 Itineraire Descriptif. Planche 16. Seule de Venta de Matorita n'y figure pas.



FIGURA 4.

Louis-François Lejeune (dessin) et Daudet (gravure), Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza In *Viaje por España* de A. Laborde, 1824.

en Espagne » (SANTA CLARA, 1807, p. 99-100).

Le voyageur ressortait de la ville par le grand pont en pierre sur le *Rio Ebro*, rivière au long de laquelle son chemin, mal ou bien, continuait. Il franchissait d'abord son principal affluent, le *Gallego*, qui descend des Pyrénées. Trois lieues plus loin, il faisait boire ses bêtes à *La Puebla de Alfinden*. Les autres arrêts seraient plus proches les uns des autres : d'abord *Alfajarín*, puis *Villa Franca de Ebro* et *Osera*. Quelque part près de la *Venta de Santa Lucia*, il laisserait l'Èbre au sud, pour suivre une route plus droite, vers *Lérida*.

Vers 1809, ayant besoin d'abri, il ne pouvait disposer sur ce chemin que d'une « mauvaise taverne », mais au bout de trois lieues il arrivait à *Bujaraloz* – village à l' « aspect peu agréable » – qui possédait néanmoins une auberge « magnifique et commode ». S'il désirait continuer, il arrivait à *Peñalba* trois quarts d'heure plus tard, puis passerait *Candasnos*, et après environ cinq heures, sans se reposer à *La Venta de Fraga*, il entra dans l'ancienne cité de *Fraga*, aux rues étroites et tortueuses, pavées de pierres pointues. Certaines maisons, déjà en ruines, arboraient encore fièrement les armoiries des anciens propriétaires. Cependant, malgré la tristesse ambiante, le voyageur fatigué aurait noté que sa place centrale, « entourée d'un petit bois », disposait de bancs de pierre où s'asseoir. Un pont de bois de 22 arches traversait le *Rio Cinca*, une rivière qui touchait aux remparts de la ville et rendait fertiles les terres des alentours (B.L.M. de V. E., 1816, p. 240- 242).

La frontière entre l'Aragon et la Catalogne se plaçait entre *Fraga* et *Alcarràs*, ancienne place-forte, très appauvrie, dont on ne voyait plus qu'une grande tour carrée, encore ornée de meurtrières et créneaux. Santa Clara ne signale aucune formalité pour traverser – en effet, selon le traducteur de Laborde, seuls « deux repères en pierre » démarquaient alors les anciens royaumes (B.L.M. de V. E., 1816, p. 26).

Quelques lieues après *Alcarràs*, le voyageur arrivait à *Lérida*, ville entourée de murailles, sur le flanc d'une colline, dominée par sa veille

cathédrale et par les ruines de son château (B.L.M. de V. E., 1816, p. 26). Il traversait le rio Segre, qui baignait presque ses murailles, avant de poursuivre son chemin vers l'Italie, passant *Bell-lloch d'Urgell* (dit *Belloch*), la *Venta de Fondarella*, *Mollerusa* où les maisons étaient « d'argile », *Golmés*, et une heure plus loin *Bellpuig*, un village entouré de cultures d'amandiers. Venait ensuite *Vilagrassa*, qui n'était qu'un *lugar* - littéralement, un « lieu », un groupement d'habitations plus petit qu'un village. Le paysage devenait ensuite de plus en plus agréable ; toute la région d'Urgel, entre *Tàrrega* et le tout petit *lugar* de *Curullada*, était fertile en cultures de céréales, vignobles et oliviers. *Tàrrega*, par exemple, malgré sa population réduite, prospérait grâce au commerce, et possédait un hôpital (B.L.M. de V. E., 1816, p. 24), utile à tous ceux qui auraient oublié d'inclure dans leur bagages herbes, onguents, poudres et autres médicaments.

Plus loin, le voyageur atteignait la petite ville médiévale de *Cervera*, située sur une hauteur. Sept portes s'ouvraient des murailles sur ses rues « bien pavées ». Même si elle ne comptait qu'environ 5.000 habitants, elle possédait encore une imposante université (transférée à Barcelone en 1842), un séminaire, cinq couvents, et une église gothique à trois nefs. En la quittant pour poursuivre la route qui parcourait les plaines des alentours, le voyageur apercevait encore les contours de *Cervera* au moins jusqu'à *Hostalets* et *el Meson Nuevo de Montmaneu* (B.L.M. de V. E., 1816, p. 22-23).

L'arrêt suivant était *Porcarises* (ou *Porquerizas*) puis venaient *Santa Maria*, le *Meson del Gancho* ou *del Ganxo* (aujourd'hui disparu), la *Venta de la Penadela* – et *Yorba* ou *Jorba*. La prochaine ville, *Igualada*, pouvait surprendre : s'élevant sur une plaine fertile en blé et oliviers, elle était entourée de maisons plus récentes et « de bon goût » (B.L.M. de V. E., 1816, p. 22).

Le voyageur passait ensuite par *Vila Nova* (actuellement Vila Nova del Camí), traversait le *Rio Noya* (*Anoia*), puis s'arrêtait à *La Pobla*,

probablement Pobla de Claramunt, et à *Molino de Capelladas* sur l'*Anoia*. Ce nom et son placement sur la rivière indiquent qu'il s'agissait d'un moulin, probablement pour fabriquer du papier, comme il en existait au XVIIIe siècle. Un de ceux-ci fonctionne encore, en tant que musée ; il s'appelle justement « *Museu Molí Paperer de Capellades* », et nous rêvons de confirmer qu'il s'agit du même moulin.

Le chemin se poursuivait par *Fuente de la Reina*, peut-être une simple fontaine, *Valbona*, *Piera*, *Masquefa*, *La Beguda Alta* et *Martorell* - où Santa Clara recommande aux voyageurs désireux de visiter le sanctuaire de Notre-Dame de Montserrat, de faire ici leur détour²⁰, avant de reprendre le chemin que nous suivons.

Martorell se situe entre l'*Anoia*, que l'on passait par un pont de bois, et le *Llobregat*, dont il est un confluent. C'est par un pont de pierre romain, à trois arches, qu'on traversait ce dernier : le *Pont del Diable* (B.L.M. de V. E., 1816, p. 21). Santa Clara ne le signale pas, mais il aurait semblé bien plausible que son arche centrale, haute de plus de 21 mètres, ait été construite par le diable lui-même²¹...

Les voyageurs s'approchaient peu à peu de la capitale de la Catalogne. Il suffisait, pour y arriver, de suivre le *Llobregat* en direction de la côte, ce qui menait alors à travers *Sant Andreu de la Barca*, *Molins de Rei* et *San Feliu de Llobregat*. Sur la route, le *Meson del Garrufe*, n'existe plus – mais Santa Clara signale que, l'ayant dépassé, notre voyageur se retrouvait à Barcelone,

S'il poursuivait son itinéraire terrestre vers la France puis l'Italie, il pouvait s'arrêter environ toutes les heures, à *Sant Andreu*, *Montcada*, *Los Hostals*, *Montmeló*, *La Roca del Vallès* (où il lui traverserait le *Rio Tordera*,

20 "Querendo visitar o santuário de N. Sra. do Monserrate irá por este roteiro até [Martorell], legoas 194 e meia, e depois irá a Esparraguera, Colvato [Colbató] e Mon-serrat". Selon Google Maps, consulté le 12 avril 2022, on compte environ 24 km entre Martorell et Montserrat - distance qu'un homme du XXIe siècle peut parcourir à pied en 5h42 min environ, ou en 2h24 en bicyclette.

21 Détruit en 1939, pendant la Guerre Civile espagnole, il fut reconstruit en 1963. ALVAREZ, A.; PRADA, J. L.; PITARCH, A. y J. GALINDO « El puente romano (Pont Del Diable) de Martorell (Barcelona) » in VII CIA – S5 : Patrimonio Construido y Restauracion, pp. 618-624 http://humanidades.cchs.csic.es/ih/congreso_iberico/53.PDF (vu le 23 de Mars 2022)

par un pont), *Llinars del Vallès*, *San Celoni*, *La Batllòria*, et *Hostalric*. Santa Clara mentionne ensuite *Les Mallorquines*, un peu moins rapprochée, *l'Hostal de Ceba* (que nous n'avons pas identifié) et finalement, *Gerona - Girona* en catalan (SANTA CLARA, 1807, p. 100-102) - ville admirée par sa sévère cathédrale et ses bains « arabes ». Une fois franchi un pont sur le *Ter*, on passait *Medinyà*, *Vilademuls* et *Bàscara*, ou il fallait une barque pour traverser le *Fluvià*, pour arriver à *Santa Locaya* (aujourd'hui *Santa Llogaia d'Àlguema*) puis à *Figueres*, où on traversait le *Muga*. Restait alors seulement *El Hostal Nuevo*, avant d'arriver à *La Jonquera*, dans les Pyrénées – «dernier lugar de Catalogne » (SANTA CLARA, 1807, p. 103). Ces frontières n'existent plus, mais le nom actuel du village – *Els Limits* – en garde le souvenir. Les autorités y demandaient les passeports, les documents des montures, et des papiers prouvant combien d'argent on emportait.

On franchissait encore une fois le *Llobregat* pour atteindre la première agglomération urbaine de France : *Bellagarda*, où « on faisait reconnaître les passeports ». (SANTA CLARA, 1807, p. 103). Il s'agissait de l'imposant *fort de Bellegarde*, bâti par Vauban (1633-1707) pour défendre le col du *Perthus*. En 1836, ce dernier donna son nom à un nouveau village, puis à la commune actuelle où il se situe. Les voyageurs le désirant visiter Toulouse abandonnaient ici la route de Rome, et partaient en direction de Carcassonne (SANTA CLARA, 1807, p. 129). Ceux qui continuaient vers l'Italie descendaient lentement jusqu'à *Le Boulou* par une route « spacieuse et bien construite », semée de vestiges d'anciennes fortifications, près de la rive du *Tech* – rivière dont l'ampleur « aurait bien mérité un pont » pour épargner le voyageur de ses dangers (B.L.M. de V. E., 1816, p. 1). Santa Clara – pas vraiment intéressé par la géographie – en oublie le nom, comme d'ailleurs ceux des principaux cours d'eau qu'il traverse entre les Pyrénées et Antibes (SANTA CLARA, 1807, p. 103).

Une route agréable permettait ensuite au voyageur d'arriver de bonne humeur à Perpignan, un excellent atout, étant donné l'accueil qui

l'attendait. À l'entrée même de la ville, on lui demandait son passeport, mais il fallait qu'une sentinelle l'accompagnât jusqu'à la maison du gouverneur pour enregistrer le document. Non satisfait, on « lui donnera ensuite une autre sentinelle pour le conduire en-dehors des portes de la ville » où, heureusement, « il trouvera de bonnes auberges dans lesquelles on peut souper ou passer la nuit ». Le détail de la sentinelle omniprésente démontre qu'on se méfiait des étrangers, mais nous permet surtout de visualiser certains parcours « physiques » d'une bureaucratie encore à l'échelle de l'homme.

Les prix des auberges de France, donnés par Santa Clara, illustrent aussi la hiérarchie dans le traitement des voyageurs plus ou moins fortunés. En effet, en France comme en Aragon, celui-ci – ou son domestique – ne cuisine pas ses propres repas, mais en plus des 3 sous qu'il doit payer par lit, pour dormir, on lui demande de déboursier 3 francs pour manger ses repas « à la première table », 25 sous pour aller « à la deuxième », et à peine 12 sous pour la « troisième table » (SANTA CLARA, 1807, p. 104).

En route vers Rome, de *Perpignan*, le voyageur passait par « *Salsas* » (probablement la forteresse de ce nom, près de *Salses-le-château*), traversait un cours d'eau non identifié, s'arrêtait à *La Palme*, puis à *Villefalse*. Santa Clara recommande d'utiliser les *relais de Poste*, une méthode de voyage moderne, très prisée des Français. Il y en avait un juste avant *Narbonne*, qu'il suggère comme prochain arrêt²². S'il continue à son propre rythme, son lecteur peut s'arrêter à *Nissan-les-Ensérune*, *Béziers*, « *Begude de Jordi* »²³, *Pézenas*, *Ville Magne*²⁴, *Loupian*, *Gigean*, *Fabrègues*, et finalement à *Montpellier*.

De cette ville universitaire, où accouraient déjà des étudiants du

22 Il est probable que notre auteur parle par expérience et que, s'étant laissé conduire par des voitures de poste, il ait oublié de noter quelques noms. En effet, à partir de là et jusqu'en Italie, il devient très difficile de le suivre. Certains noms sont très mal écrits (*Berguinhan* au lieu de *Draguignan*), d'autres n'ont pas été retrouvés, comme *Begude de Jordi*, ou ne se trouvent pas sur la route, comme *Ville Magne*.

23 Nous n'avons pas réussi à identifier cet endroit. Voir note 21.

24 Trois 3 villes ou villages homonymes se trouvent : une entre Toulouse et Carcassonne, une autre au Nord de Béziers, et une au Nord de Montpellier, en direction de Paris. Voir note 21.

monde entier, notre voyageur continuait vers *Colombiere*²⁵, *Pouente de Lunel*²⁶, *Uchaud* et *Nîmes*. Il visitait peut-être ses vestiges romains, puis il continuait son voyage, s'arrêtant à *Saint-Gervasy* et à *Poulx*, puis à *Remoulins*²⁷.

Nous pensons qu'il demeurerait ensuite quelques jours à *Avignon*. Cette ancienne capitale de la chrétienté, sur le *Rhône*, entourée de remparts, était déjà connue par son palais des Papes avant d'être chantée pour son « pont d'Avignon », le pont médiéval de Saint-Bénézet, détruit par les crues et à chaque fois reconstruit jusqu'au XVIIIe siècle – quand les habitants l'abandonnèrent à son sort.

Après *Avignon*, le voyage continuait par *Saint-Andiol*, *Orgon*, *Pont-Royal*, *Saint-Cannat*, l'ancienne *Aix-en-Provence*²⁸, *Rousset*, *Pourcieux*, *Polio*²⁹, et finalement *Saint-Maximin-la Sainte-Baume* – dont le couvent des Dominicains exposait comme reliques les corps de sainte Suzanne, de saint Maximin, et la tête de sainte Marie-Madeleine, sur laquelle on voyait les marques de « deux doigts du Christ Notre Seigneur », (SANTA CLARA, 1807, p. 105-106). Nous n'avons pas retrouvé *Lugata*³⁰, où notre itinéraire suggère de s'arrêter, mais il peut s'agir d'un nom très différent – cette étape est particulièrement propice à des malentendus. Notre auteur, nous l'avons dit, interprète à son gré des graphies anciennes, mais ici, non content de changer « *Casiers* » en *Carcès*, « *Lorques* » pour *Lorgues*, il remplace *Draguignan* par « *Berguinhan* » – ce qui est nettement moins pratique. Passe encore qu'il appelle *Grasse*, « *Grassa* » ; il n'est pas surprenant de ne pas retrouver « *Hostarias* » (l'arrêt qui, selon lui, précède

25 Voir note 21

26 Peut-être celle qui s'appelle aujourd'hui Lunel Viel, ou Lunel ?

27 Dans cette ville, Santa Clara recommande que les voyageurs partis de Lisbonne désirant connaître la Suisse, prennent la route de Lyon, qui menait vers Genève (SANTA CLARA, 1807, p. 127 et 144).

28 D'où on pouvait dévier pour aller vers Marseille (SANTA CLARA, 126) ou Toulon (SANTA CLARA, 1807, p. 129)

29 Nous n'avons pas identifié cet endroit. Voir note 21.

30 Voir note 21.

la ville des parfums et des savons) : le mot ne signale peut-être qu'une sorte d'auberge, à l'époque : une « hostellerie »³¹. Santa Clara « traduit » le terme, sans trop se soucier de fournir d'autres précisions (1807, p. 106). Est-ce le cas de l'arrêt suivant, *Ville Neuve* ? C'est possible. Il peut s'agir d'une simple erreur. Nous trouvons, dans la région, une seule *Villeneuve-Loubet*, mais elle se trouve bien plus en avant, sur la route entre Antibes et Saint-Laurent du Var.

Le village de *Cannes* est plus facile à identifier, même si, avant les festivals de cinéma, ce n'était encore qu'une bourgade sans intérêt, un arrêt de plus. En revanche, nous pensons que Santa Clara a dû rester quelques jours à *Antibes*, ne serait-ce que pour mieux s'informer. Il recommande fortement au voyageur de s'y embarquer pour Gênes et poursuivre par la mer. La « route est très mauvaise », les carrosses ne passent pas. S'il n'y a pas de bateau, il faut attendre les navires qui portaient le courrier et y passaient toutes les semaines, car la plupart accepte des passagers, moyennant un paiement de 5 ou 6 francs. Sinon, notre voyageur pouvait continuer jusqu'à Nice, pour essayer d'embarquer. Il devra, dans ce cas, traverser à *Saint-Laurent-du-Var* le fleuve homonyme qui servit longtemps de frontière à la France.

Santa Clara signale qu'alors « la France finit, et l'Italie commence » – ce qui l'amène à compter les distances en « milles italiens » (1807, p. 106-107). Cependant, il faut bien le dire : si en 1791 le *Var* marquait bien la frontière avec le comté de Nice (et non l'Italie !), ce n'était plus le cas en 1807, car la France avait annexé la région en 1793.

Notre auteur se montre prudent en géographie politique : il préfère ignorer des « évènements récents », qu'il connaissait sûrement. Les frontières européennes changeaient alors très vite – et continueraient de le faire pendant au moins une génération. Ancien État de Savoie, ce comté qu'il considère « italien » redevient sarde en 1814, fait partie du

31 <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/hostellerie/40464>

royaume de Sardaigne, puis retourne à la France en 1860.

Sa capitale, qu'on appelait encore « Nice de Provence » [*Niza de Provença*], pour la distinguer de ses homonymes de « la Paille » et « d'Impie », était déjà une « belle ville » située « dans une campagne très fertile, au pied des Alpes, au bord de la mer », « sur un rocher escarpé ». On n'y trouvait pas encore la « Promenade des Anglais » qui la rend aujourd'hui célèbre, mais on remarquait les restes d'un amphithéâtre de l'antiquité (AAVV, vol.2, 1775, p. 176-177) et – détail important pour les moins fortunés – son « Hospice » offrait lit et dîner « à tous les pèlerins » (SANTA CLARA, 1807, p. 107).

Les routes confluaient. Quelques voyageurs qui nous accompagnaient jusqu'ici pouvaient opter pour celle de Turin – qui les mènerait vers Milan, Pavie et Venise, en passant par Vérone et Padoue, et permettait aussi d'aller de Turin à Plaisance et Parme, en direction de Bologne (SANTA CLARA, 1807, p. 130-136 ; 138-9)³².

Ils verraient Rome plus tard. Santa Clara ne s'en occupe pas trop, dans cet itinéraire. Il dirige ici les voyageurs qui se dirigent directement vers la Ville Éternelle, mais insistait à garder les pieds sur terre, en dépit du manque de confort, et de ses recommandations pour qu'ils s'embarquent.

Ils devraient alors passer *Torvia*³³, la belle ville de *Menton*, traverser la *Roya* (dont Santa Clara oublie le nom) qui débouche à *Ventimiglia*, puis franchir le *Nervia*³⁴ (SANTA CLARA, 1807, p. 107). Ils arriveraient à *San Remo*, un « bourg très agréable, sur la côte ou rivièrre occidentale de Gênes, avec un bon port » (AAVV, vol.2, 1775, p. 458). Ensuite, après avoir franchi la *Fiumara di Taggia* – que Santa Clara appelle *Tiglia* et nous connaissons aujourd'hui plutôt comme *torrente Argentina* – ils s'arrêteraient plus ou moins de port en port : à *Santo Stefano al Mare*,

32 C'est après Bologne que Santa Clara recommande d'aller à Florence (1807 : p. 141).

33 Nous n'avons pas réussi à identifier cet endroit. Voir note 22.

34 Il s'agirait, selon lui, du Lavenza (SANTA CLARA, 1807, p. 107), mais les cartes indiquent l'erreur. Voir note 21.

à *San Lorenzo al Mare*, à *Porto Maurizio* – un autre « bourg agréable » mais ruiné, sur le penchant d'une colline, qui finirait par fusionner, au XX siècle, avec l'étape suivante, *Oneglia* – ville côtière non fortifiée, au terroir « très fertile en vins, huiles & en toute espèce de fruits » (AAVV, vol.2, 1775, p. 200, 346 et 353).

Ils passeraient par *Alassio*, puis une autre rivière dont le nom échappe à Santa Clara - probablement le *Centa*, juste avant *Albengua*. Cette dernière était une petite ville sur une plaine « très bien cultivée », aux environs « couverts d'oliviers », où on recueillait « une très grande quantité de chanvre ». Malheureusement l'air y était malsain, ce qu'on attribuait « aux eaux stagnantes & croupissantes » nécessaires « pour rouir le chanvre » (AAVV, vol.1, 1775, p. 26).

Venait ensuite *Rollo*³⁵, et nos voyageurs poursuivaient leur chemin en traversant *Loano*, *Finale Ligure* et la ville de *Noli*, déjà en décadence, mais disposant encore d'un port « assez considérable » (AAVV, vol.2, 1775, p. 184). Ils visitaient ensuite *Savone*, la seconde ville de l'État de Gênes, nourrie du commerce de la soie, d'huile et de fruits. Son port, ruiné par les Génois, avait été un des meilleurs au XVIe siècle, et la ville, siège d'un évêché, comptait entre les cinq portes de ses murailles, des édifices « magnifiques » dont « d'assez belles églises », deux forteresses et une citadelle (AAVV, vol.2, 1775, p. 487-488).

Suivaient *Varazze*, *Arenzano*, *Utri*³⁶, puis *Sestri di Ponente*, un port fortifié, avec une « forteresse considérable » sur une rivière bordée de « maisons de campagne de la plus grande beauté », aux jardins « plantés d'orangers, de citronniers, de grandes palissades de myrtes », appartenant à de grandes familles italiennes – même « les rochers qui s'élèvent au-dessus de ces palais » étaient « couverts de figuiers » (AAVV, vol.2, 1775, p. 504). Ce n'est plus apparemment qu'une banlieue industrielle

35 Santa Clara mentionne d'abord la rivière, puis Rollo, Alassio, et Olbenga – mais, selon les cartes, il se trompe : Alassio vient d'abord, après Oneglia, puis la rivière, Albenga, et Rollo - plus proche de Gênes (SANTA CLARA, 1807, p. 107).

36 Peut-être Voltri? Voir note 21.

de Gênes, sur le *Polcevera* (que Santa Clara écrit *Potenza*) de l'autre côté duquel le prochain arrêt, *San Pietro d'Arena* n'a pas subi meilleur sort. C'était « le plus beau faubourg de Gênes, entre la mer et la montagne de la côte », avec de « très beaux Palais » et des maisons « généralement bien bâties » ; « son plus bel aspect [était] du côté de la mer ». Étendu, il pouvait paraître plutôt dépeuplé, mais son seul inconvénient était l'étroitesse de ses rues qui « n'[avaient] de largeur qu'autant qu'il en faut pour qu'une voiture passe aisément ». (AAVV, vol.1, 1775, p. 78). Sur la gauche du port, la montagne « aboutit à un rocher, à la pointe duquel est une tour, qu'on nomme *Torre della Lanterna*, parce qu'on y allum[ait] toutes les nuits un fanal pour guider les vaisseaux qui [voulai]ent entrer dans le port de Gênes » (AAVV, vol.2, 1775, p. 473). Le phare monumental existe toujours, mais après l'arrivée des chemins de fer, *Sampierdarena* est devenu un des « grands centres industriels d'Italie » et a fini par être intégré dans la commune de Gênes.

Nous arrivons finalement aux portes de cette capitale génoise. Santa Clara nous prévient : l'officier de garde nous donnera un billet avec le nom d'une auberge où on ira se reposer, sans laquelle on n'est accepté nulle part. Il informe les pèlerins que l'Hôpital qui leur est consacré offre un bon logement pour trois jours, et recommande de visiter le *Duomo* – c'est-à-dire la cathédrale San Lorenzo – et ce qu'il appelle l'église de la *Madonna*.

Il insiste surtout pour qu'on poursuive le chemin vers Rome par la mer, au moins jusqu'au port de Livourne, de préférence jusqu'à *Civitavecchia*, « près de Rome ». Si le temps était bon, cela ne prendrait que deux ou trois jours, en dépit du danger des « Maures », qui attaquaient les bateaux qui n'étaient pas sous pavillon français (SANTA CLARA, 1807, p. 108).

Certains voyageurs préfèrent poursuivre vers Rome par la voie terrestre. Ils suivent la côte orientale de Gênes, en direction de Lucques, puis de Sienne – retrouvant peu à peu d'autres pèlerins, curieux, artistes, et « touristes » venus de tous les chemins d'Europe.

Des dizaines d'étapes les attendent encore, avant la première douane les États pontificaux, à *Ponte Centino*, un village qui « paraît comme au fond d'un précipice », « arrosé par un ruisseau ou torrent qu'on passe sur un pont ruiné » (AAVV, vol.2, 1775, p. 341).

Sont-ils impatients, ou profitent-ils toujours d'un voyage qu'il ne feront qu'une ou deux fois dans leur vie ? Les chemins du retour ne sont pas toujours les mêmes, il y a d'autres villes, d'autres pays à visiter...

Cette fois-ci, ils passeront bientôt les portes de Rome.

Conclusion

La fin du XVIIIe et le début du XIXe siècles fournissent littéralement des milliers de récits de voyages à Rome. Même à partir de Lisbonne, l'itinéraire de Santa Clara n'est pas, nous l'avons dit, le seul possible. Il est cependant, en comparaison avec d'autres contemporains, le plus abondant en détails : arrêts, ponts, prix, documents nécessaires. Tout cela compose une mosaïque qui nous permet non seulement « d'habiller » visuellement le trajet, mais fournit une multitude de points où ancrer des recherches plus approfondies. Vu de loin, son voyageur suit les côtes et les cours des rivières, monte et descend montagnes et ravins – mais cela ne suffit guère à l'historien d'art. Les artistes d'alors se consacrent à l'étude de la nature et de l'Antiquité, ils se forment par la copie de leurs prédécesseurs – il serait important de répertorier, au moins en partie, les œuvres d'art qu'ils ont pu voir. Or, si la multiplicité des collections accessibles rend cette tâche impossible dans les grandes villes d'Europe, un itinéraire comme celui de Santa Clara appelle l'attention sur des œuvres présentes le long de la route, dans des villes et villages aujourd'hui dits « mineurs », dotés d'églises, couvents et – pourquoi pas ? – de collections privées que certains pouvaient visiter sous invitation. Répertorier chaque arrêt de cet itinéraire entre Lisbonne et Rome est une toute première étape – même si nous arrêtons à Gênes notre trajet terrestre, comme Santa Clara le recommande.

Nous espérons qu'il inspirera d'autres recherches historiographiques intéressantes en elles-mêmes, mais essentielles pour une compréhension plus approfondie de l'art de pays « périphériques », comme le Portugal et de ses colonies.

Bibliographie

AA.VV. **Dictionnaire historique et géographique portatif de l'Italie, contenant la description des Royaumes, des Républiques...** Paris : chez Lacombe libraire, 1775.

ALVAREZ, A.; PRADA, J. L., PITARCH, A.; GALINDO., J. «El puente romano (Pont Del Diable) de Martorell (Barcelona)” in **VII Congreso Ibérico de Arqueometría – S5: Patrimonio Construido y Restauracion**, Madrid, 8-10 outubro de 2007, pp. 618-624.

http://humanidades.cchs.csic.es/ih/congreso_iberico/53.PDF (vu a 23 de Março de 2022)

ARGAN, G. C. **Arte Moderna**. São Paulo: Companhia das Letras, 1992

B. L. M. de V. E. **Itinerario descriptivo de España y de sus islas y posesiones em el Mediterráneo (...)** traduccion libre del que publicó em francês Mr. Alexandro Laborde em 1809. Valencia: imprenta de Ildefonso Mompié, 1816.

BECKFORD, William. **Italy; with sketches of Spain and Portugal**. vol. 2. London: Richard Bentley, 1834.

BLUTEAU, R. **Vocabulário Portuguez e Latino, áulico, anatómico...** Coimbra: Collégio das Artes da Companhia de Jesus [et autres], 1712-1728, (8 vols et 2 suppl.)

BOIME, Albert. **Art in age of revolution, 1750-1800**. Chicago: The University of Chicago Press, 1987.

BOWRON, E. P.; KERBER, P. B. **Pompeo Batoni, Prince of painters in eighteenth century Rome**. New Haven: Yale University Press, 2007.

CASTELO BRANCO, Camilo. *A viúva do enforcado* [1877] <https://biblotecasaeag2020.blogs.sapo.pt/a-viuva-do-enforcado-de-camilo-castelo-28892>

CRASKE, M. **Art in Europe (1700-1830) A History of the Visual Arts in an Era of Unprecedented Urban Economic Growth**. [Oxford & New York]: Oxford University Press, 1997.

ESCOSURA, P. de. **España artística y monumental: vistas y descripcion de los sitios y monumentos más notables de España / obra dirigida y ejecutada por Don Genaro Perez de Villa-Amil**. Paris: Alberto Hauser, 1842-1850. <https://bibliotecadigital.jcyl.es/i18n/consulta/registro.cmd?id=11442>

FERREIRA, P. A.; CUESTA, A. M. Agostinos Descalzos de Portugal, 1564-1834. **Recollectio**, 29-30 p. 191-271, 2006-2007.

GALLO, D. La Florence de Stendhal, une ville d'art? In : LEPOITTEVIN, Anne ; LURIN, Emmanuel ; MÉROT, Alain. **Florence, ville d'art, et les Français. La création d'un mythe**. Roma: Campisano Editore, 2021. p. 73-87.

GOMBRICH, E. H. **A História da arte**. Rio de Janeiro: Zahar, 1985.

LABORDE, A. de. **Itinéraire descriptif de l'Espagne**. 5 vols. et 1 atlas. Paris : chez H. Nicolle, 1809.

LABORDE, A. de. *Voyage pittoresque et historique en Espagne*. 4 vols. Paris : Pierre Didot l'Ainé, 1807-1818.

MADOZ, Pascual. *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, tomo II, Madrid: [s/ed.] 1845.

PÉREZ HERNANDEZ, M. I. El Ramal de *El Capricho* en la Alameda de Osuna. La presencia francesa en el jardín durante la Guerra de la Independencia. In: *Anales del Instituto de Estudios Madrileños* (Madrid), LIV, pp. 151-182, 2014.

SANTA CLARA, Fr. A. De. *Guia de viajantes ou Roteiro de Lisboa para as Cortes, e Cidades principaes da Europa, Villas, e Lugares mais notáveis de Portugal, e Hespanha: com varias advertências uteis em a jornada de Roma, e necessárias aos Peregrinos: redução das moedas estrangeiras , e os preços de algumas cousas para melhor commodo da viagem*. Por Fr. A. de S. C. Lisboa: na Nova Offic. de João Rodrigues Neves, 1807 [1791].

SILVA, A. de M. *Diccionario da Língua Portuguesa composto pelo Padre D. Rafael Bluteau, Reformado, e Accrescentado por (...)*, Vol. 2, Lisboa: na Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789.

STENDHAL, M. de. *Rome, Naples, et Florence*. 3^e édition. Paris : Delaunay libraire, 1826.

