

D E V I A X E P O L O T E M P O E N T R E N

9. O FERROCARRIL NA LA LITERATURA

D I A P O R A M A

9.1 Introducción

Completando o traballo de investigación realizado polos membros deste seminario nos anos anteriores que, ademais de contemplar a historia da liña do ferrocarril e de aspectos relacionados con todas as manifestacións e consecuencias da Revolución, atendeu a outros aspectos significativos como o ferrocarril e a arte, o ferrocarril e a paisaxe, o ferrocarril e o cine, etc. este ano ampliouse esa aproximación a outros aspectos ou materiais cun traballo centrado na literatura e no ferrocarril. Sobre este traballo que recolleu textos literarios e hemerográficos que aludían directamente ó ferrocarril, elaboráronse unha serie de comentarios explicativos. Toda esta documentación serviu de base para elabora un DIAPORAMA de aproximadamente unha hora, no que se compaxinaba a proxección de imaxes coa lectura dos textos elaborados directamente, combinada con música gravada previamente. Un formato atractivo para aproximarse a literatura dende o ferrocarril. A continuación preséntase o traballo elaborado polo seminario, sobre o que se preparou despois o diaporama. Os textos que se inclúen a continuación pode dar idea da orientación do diaporama, xa que o formato deste (proxección de imaxes, textos lidos, música gravada...) impide a súa inclusión nesta memoria.

9.2. O ferrocarril na literatura

A demora da industrialización en España (debido á falta de capital e de coñecementos técnicos, entre outros factores) limitou os esforzos por modernizar o país. A pesar de todo, a incorporación da máquina de vapor á produción propiciou o despegue da siderurxia e a construcción da rede ferroviaria.

A chegada do ferrocarril en 1848 foi recibida con entusiasmo e admiración, e así aparece retratada nos documentos xornalísticos primeiro, e nos textos literarios más adiante. Algunhas veces, analizado como un fenómeno histórico; outras, como simple decorado no que transcorren as vistas dos personaxes, pero sempre como parte indiscutible da educación sentimental de creadores literarios e pensadores. Nas liñas que seguen, efectúase un repaso pola literatura española rastrexando como a presencia do tren foi tomando formas diversas e adaptándose ás distintas épocas e sensibilidades dos autores.

9.3. Textos periodísticos

Os primeiros xornais nos que se menciona o ferrocarril analizan a súa implantación como un fenómeno social e económico que repercutirá no cambio das costumes entre os cidadáns, facendo posible unha maior comunicación entre as rexións e incluso, como recolle un xornal catalán, establecendo nos comerciais co país veciño. Novas necesidades chamarán a novos negocios, como a implantación de hostais e restaurantes que dean cabida a cada vez más numeroso movemento de viaxeiros. O ferrocarril vese como unha promesa de máis amplas e beneficiosas relacións:

El establecimiento de los caminos de hierro que cambian la habitud de las relaciones de unos pueblos a otros, estrechando a reducidas proporciones las distancias que los separa, creando por lo tanto entre ellos nuevo círculo de negocios y de especulaciones mercantiles, está produciendo ventajas y utilidades muy positivas, hermanando y anudando por decirlo así, las costumbres y los recíprocos intereses de diversas ciudades y hasta de diversos reinos

Diario de Barcelona, de avisos y noticias. (28 octubre de 1848)

Los caminos de hierro protegen el comercio y la industria y dan ocupación a infinito número de personas. (...) Aunque el ferrocarril que hoy nosotros vemos por primera vez establecido no tenga, por su poca extensión, la importancia que otros varios que puedan abrirse y la que él mismo obtendrá si se prolonga hasta Francia, no dudamos que tal como es dará ocupación a mucha gente y facilitará la creación de varias industrias en todo el litoral que recorre.

Diario de Barcelona, de avisos y noticias. (2 de noviembre de 1848)

Se calcula que el domingo sobrepasaron del número de cuatro mil las personas que viajaron por el camino de hierro, presentando en dicho día las calles de la referida ciudad una animación y movimiento extraordinarios. Las posadas eran tomadas por asalto y en general mal servidas y caras. Es necesario que se establezcan en dicho punto verdaderas fondas, lo que no dudamos que sucederá, atendidos los pingües beneficios que pueden redituar.

Diario de Barcelona de avisos y noticias. (31 de octubre de 1848)

Fenómeno tan novedoso provocaba unha inusitada expectación nos cidadáns que, abandonando os seus quefaceres diarios, acudian ás primeiras estacións tanto en Madrid (cuxa primeira liña foi a de Aranjuez) como en Barcelona (sendo esta a que unía a cidade Condal e Mataró):

Desde primeras horas de la mañana compréndese que Madrid amanece para una fiesta. A las nueve, los carruajes circulan rápido por todas partes: el pueblo acude por todas las arterias de la población a ocupar todas las alturas cercanas a Atocha; la tropas se tienden a las diez en toda la carrera, y más de diez mil personas, los favorecidos por la fortuna, acuden a ocupar un sitio en el embarcadero; los unos para transportarse momentos después al sitio que el Jarama y el Tajo bañan, los otros para presenciar el acto magnífico de la inauguración y bendición del ferrocarril.

La Época. (10 de febrero de 1851)

Una parte muy considerable del vecindario de Barcelona y de los pueblos inmediatos que ansiaba el momento de presenciar la inauguración del ferrocarril, ocupaba ya anticipadamente a la hora prefijada para la bendición, todas las avenidas de la estación de Barcelona o se establecía en la parte exterior de la puerta de D. Carlos.

Diario de Barcelona, de avisos y noticias. (29 de octubre de 1848)

Os noticiarios, no seu afán divulgativo, recollían así mesmo extensos e minuciosos descripcións dos novos lugares destinados ao tránsito de pasaxeiros, as estacións:

Éntrase al paradero de la estación por la puerta del centro de un edificio de bella aunque modesta apariencia. Después de la primera pieza, que es la que sirve de entrada, se hallan los salones de descanso; uno de ellos que está destinado para los pasajeros que van en los coches de primera clase, es muy espacioso y está adornado con sencilla elegancia. Inmediato a este salón se halla una pieza destinada para tocador de señoritas. Las puertas de los salones de descanso comunican a una especie de terraplén desde el cual se sube a los carruajes.

Diario de Barcelona, de avisos y noticias (29 de octubre de 1848)

Las estaciones presentan un pórtico sencillo pero elegante; un reloj marca las horas en que el tren llega y los minutos que tarda en partir; ayer vistosamente adornadas e iluminadas luego por la noche, rodeadas por la inmensa concurrencia atraída de los pueblos, presentaban un aspecto de animación indescriptible.

La época. (10 de febrero de 1851)

O detallado reconto dos elementos que conformaban os vagóns de pasaxeiros constituía unha forma de achegar o novo invento a toda a poboación:

Los carruajes se dividen en tres clases, más o menos cómodos y de más o menos precio a saber: diligencias o berlinas, de cabida de unos 26 ó 27 asientos, bien mullidos y forrados, divididos en tres departamentos perfectamente distribuidos por medio de puertecillas: estas localidades son las primeras y más caras; coches o *char-á-banc*, de un solo departamento y de cabida de 30 personas: estos son los segundos en comodidad y precio; y *waggons* o carruajes, abiertos para las gentes de menos fortuna y para las mercancías. También hay una cuarta clase para transportar animales, y no es raro ver marchar moverse y andar sin menearse 30 ó 40 leguas un caballo, tres o cuatro cerdos, o un par de vacas, muy serias en su furgón(...) Y los viajeros entran a esperar y descansar hasta el punto de partida en la casa de la Estación, donde suele haber tres *salles d'attente* (salas de espera) una para los viajeros de berlina, otra para los de *char-à-banc* y otra para los de *waggon*.

(1843)

O xénero costumista, nado no século XVIII, desenvolveuse ligado ao periodismo e alcanzou o seu máxima esplendor na década de 1830. Este xénero, caracterizado pola descripción de escenas e tipos da época, non deixou escapar a oportunidade de ofrecer o testemuño dalgúns privilexiados usuarios de tan novo medio de transporte:

La rapidez de la marcha está calculada de ocho a diez leguas por hora y a veces más, pues recuerdo haber hecho en una hora y dos minutos la travesía desde Brujas a Gante, que son doce leguas. Y sin embargo, la comodidad es tan extrema, que apenas se percibe el movimiento, y solo yendo al descubierto molesta algún tanto el viento cuando da de cara, y la rapidez con que desaparecen a la vista los objetos cercanos, por lo que no es conveniente fijarla en la lontananza, o por mejor decir, no fijarla en ninguna parte. ¡Qué precisión de movimientos en las estaciones o puntos de descanso, para dirigir metódicamente y con una asombrosa celeridad el relevo continuo de los viajeros y sus equipajes, la inspección prudente de las máquinas!

Recuerdos de un viaje por Francia y Bélgica. Mesonero Romanos (1841)

Tras este primeiro momento de plasmación inmediato, de satisfacción da curiosidade, o home da época séntese desbordado polo grandioso espectáculo do ferrocarril. Sente que se adianta a súa dimensión humana e nun afán por achegar o "poderoso monstro", por facelo propicio, tende a humanizar as súas proporcións e mesmo quere ver na súa xénese o sopro da inspiración divina:

Imposible nos es describir aquel espectáculo, uno de los más sorprendentes y bellos que pueden contemplarse en la vida de las naciones. Ante el trono y el altísimo representante de esta religión divina que se asocia con todas las alegrías, como a todas las miserias del pueblo, las ocho locomotoras gallardamente adornadas, enorgullecidas del poder que Dios y el genio del hombre han puesto en su seno, vomitando humo y vapor por sus flancos y por sus chimeneas, silbando ese quejido que la presión arranca al vapor, llenas de flores y vistosas guirnaldas, cual la desposada que va a la fiesta de sus bodas, pasan ante la mano que las bendice y ante la reina que las contempla.

La Época. (10 de febrero de 1851)

Outros autores, en troco, sentíndose igualmente sobrecollididos polo carácter ciclópeo da máquina, atribúenlle ao home o único mérito de tan fantástica creación:

¿No veis ese monstruo que asoma por la férrea vía vomitando humo y despidiendo abrasadoras llamas? ¿No veis como se encamina hacia nosotros tan raudo como el viento, tan veloz como el rayo que despiden las nubes en la tempestad? ¿Cuál es su gigantesco poder? ¿Cuál ha de ser? La imaginación humana le ha forjado; la imaginación humana con su saber ha impulsado ese demonio infernal que como el pensamiento atravesia espacios incommensurables, salva las más enormes distancias y lleva por do quiera el progreso y la civilización. (...) La fuerza motriz que se cobija en lo interior de esa máquina sorprendente es la que dirigida por el hombre, ha hecho ese milagro.

Justas y torneos. Domingo Carlos de Vila (1852)

En todos estos excepcionais testemuños obsérvase como constante a admiración e o respecto, case temeroso, cara a ese novo xigante que poboaa os camiños. O ferrocarril aparece descrito como "poboación ambulante", "monstro" ou "demo infernal" que irrompe nas nosas vidas "vomitando fume" e "despedindo abrasadoras chamas" e a súa, ate ese momento, impensábel rapidez, como "frecha despedida dun arco" tan "veloz como o lóstrego".

A súa irrupción no mundo rural percébese como un elemento estraño e mesmo desestabilizador:

Al ruido de las músicas, al agudo silbido de las locomotoras, veíanse correr espantados los rebaños mientras el pastor que los guarda quedaba como petrificado en su sitio por la sorpresa, y desbandarse las hermosas vacadas que se apacentaban en los prados del Jarama.

La Época. (10 de febrero de 1851)

Cuando el tren recorre el ferrocarril, huyen espantados los caballos, los bueyes, los rebaños que transitan en los caminos y campos vecinos, como para dar un testimonio de la debilidad de sus fuerzas ante el humano poderío.

Diario de Barcelona, de avisos y noticias (29 de octubre de 1848)

A visión do ferrocarril con todos os seus condicionamentos ofrécelle ao home unha nova dimensión do mundo e das cousas. O xigante de aceiro entrou por dereito propio a formar parte da súa vida cotiá, das súas relacións comerciais, da súa paisaxe e inevitablemente do seu universo literario. Autores como Mesonero Romanos refírense a unha nova visión poética da civilización moderna:

Realmente es sorprendente para la imaginación tan asombroso espectáculo, y los señores poetas que afirman que el siglo actual carece de poesía, pudieran situarse conmigo por unos minutos en el establecimiento central de Malinas, donde acaso tendría el placer de hacerles cambiar de opinión. Verían allí a todas horas del día y de la noche, en las hermosas mañanas de otoño (...) o en las frías y destempladas noches de noviembre (...) a la brillante luz de los rayos del sol más bello, o al pálido y lúgubre reflejo de mil teas y de innumerables faroles, verían, repito, el más variado cuadro que la civilización moderna puede ostentar, mirando llegar por todas partes, partir en todas direcciones continuadamente máquinas gigantescas, despidiendo el resplandor vivísimo del fuego que las alimenta, dejando en pos de sí una faja negra y espesa de humo que marca su camino, despidiendo un mugido bronco y monótono y avanzando o alejándose con mágica celeridad.

Recuerdos de un viaje... Mesonero Romanos (1841)

Magnífico y sorprendente cuadro, mil veces aún más interesante y más poético cuando se presencia en horas avanzadas de una noche oscura (porque en los caminos de hierro lo mismo andan de noche que de día) con el reflejo de mil faroles y de mil teas que alumbran los convoyes, que representan batallones de estrellas marchando entre las nubes, y que ofrecen al observador el espectáculo más grandioso, variado y admirable que la civilización moderna puede ostentar.

Viajes de Fray Gerundio... Modesto Lafuente (1843)

9.4. Textos literarios

Tódolos aspectos anteriormente tratados e recollidos con fidelidade de cronista, aparecen de novo nos textos literarios da época pero transmutados a través das imaxes e os símiles literarios. A expresión de todo aquilo que asombraba na súa orixe como a velocidade, a súa之力 imparábel ou o seu descomunal poder, enriquecése con formas novas de expresión.

As comparacións más utilizadas refírense a animais de grande fereza e poder:

Al dejar la estación lanzó un gemido
la máquina, que libre se veía
y corriendo al principio solapada
cual la sierpe que sale de su nido
ya, al claro resplandor de las estrellas,
por los campos rugiendo parecía
un león con melena de centellas.

El tren expreso. Ramón de Campoamor (1872)

Ved cuál su pecho jubiloso late,
ved cuál relincha en górrulo murmullo,
como corcel ganoso de combate.

Oda a la locomotora. Melchor de Palau (1890)

¿Por qué ya no la cruzan sobre el lomo
de esa **doble serpiente de madera**
y hierro que perfora las montañas?

Gnomos y mujeres. José de Zorrilla (1886)

Nesa mesma liña, os túneles polos que atravesa se acharán convertidos en "niños" ou "tobeiras". A máquina, que "voa" de cidade en cidade con un trasfego de "fera encadeada" non emite sons, senón que "ruxe", "rincha", "refolga", "retumba" e "zumba".

De todos os elementos que conforman a esencia do ferrocarril, a facilidade para superar os obstáculos e a súa natureza imparábel, capaz de modificar a paisaxe, foron os que ocuparon a maioría das visións poéticas, inevitablemente unidas á sensibilidade romántica.

O ferrocarril ofrécese nestes textos como un elemento que desafía ate á natureza máis hostil:

No la atajan altísimas fronteras
que, a contra curso remontando el río,
el silboso Pirene, el Alpe frío,
atraviesa en urdidas madrigueras.
Pasa sobre los polders de la Holanda,
como sobre las aguas del diluvio;
se enfriá de la nieve en los cristales;
se caldea en los rojos arenales;
por entre abismos pedregosos anda,
y a las bocas se asoma del Vesubio.

Oda a la locomotora, Melchor de Palau. (1890)

(...)

que en tajos y vorágines se cuelga
sobre puentes sin fin y viaductos,
que cual las patas de araña tiemblan,
los estruendosos trenes que derraman
por do van el progreso y la riqueza.

Gnomos y mujeres. José de Zorrilla (1886)

A idealización do pasado tan buscada polos escritores románticos descobre o xeito más cabaleresco do tren. Neste texto de Melchor de Palau *Oda á locomotora*, a máquina aparece ante os nosos ollos "revestida" dos atributos e ideais dun cabaleiro andante:

¡Cuán brava ante los ojos se aparece!
Férrea coraza la recubre entera,
cual paladín que, con ardiente llama,
por su patria luchara y por su dama;
el más leve reposo la enardece;
chispazos de la lumbre en que se inflama
despide, resoplando como fiera,
y el viento vago, con orgullo, mece
el vaporoso airón de su cimera.

De aí á visión mistificadora de Raposiña, convertendo ao tren nun xigante mitolóxico, hai só un paso:

Hoy el vapor, del hombre más raquíctico
pone en las manos del **titán** la fuerza,
y horada el monte y los abismos salva,
y atrás los ríos, si le estorban, echa.

Gnomos y mujeres. José de Zorrilla (1886)

Os escritores realistas da segunda metade do século XIX válense da observación e a documentación para reflectir a realidade. As descripcións de lugares, seres e obxectos resultan explicativas e funcionais: caracterizan e xustifican as conductas dos personaxes. Este principio relaciónnase coa crenza nun mundo obxectivo que é posíbel coñecer por medio dos sentidos.

O Realismo acolleu ao ferrocarril como signo optimista de progreso e incorporouno aos seus romances coa minuciosidade descriptiva que o caracteriza. De novo sorpréndenos os símiles que tentan dotar de vida animada á descomunal máquina de aceiro:

La locomotora, en cuya forma hallamos semejanza con la de **un cuadrúpedo**, tal vez porque la vemos andar con el desembarazo y la rapidez de un ser zoológico, está quieta en el apartadero, **como un monstruo dormido**. Aún en estas horas, sentimos cierto temor al acercarnos a ella y nos parece que si nos ve delante se nos echa encima, aplastándonos con un ligero movimiento de su **formidable musculatura**. Al verla sin el farol rojo que llevaba en su frente, nos parece que está **ciega** o que **ha bajado el párpado** velando la mirada que al mismo tiempo ve e ilumina (...) Los vagones están oscuros como cavernas: en alguna ventanilla flota, movida por el viento, la cortina azul, y si la luna penetra en el interior se ve los papeles que envolvían dulces, pasteles o carne fiambre, los huesos de un pollo, o tal vez el pañuelo olvidado en la precipitación de la salida

Rosalía. B. Pérez Galdós (1872)

Como inmenso **gusano** de luz, **el monstruo** tenía bajo la panza bastante claridad para que por ella se pudiera distinguir la extraña figura. Era **un terrible unicornio**, que por el cuerpo negro arrojaba chispas y una columna de humo. Montado sobre el **lomo de hierro** llevaba un diablo, cuya cara negra pudieron vislumbrar a la luz de un farolillo con que el tal demonio parecía estar mirándole las pulgas a su **cabalgadura infernal**.

El gallo de Sócrates. Leopoldo Alas "Clarín" (1901)

O conflicto entre individuo e sociedade é un tema moi presente na narrativa realista e relaciónase coa oposición entre a sociedade e a natureza. Os lugares urbanos -e o ferrocarril como prolongación deses espacios- e os rurais, adquieren grande importancia nestes romances. Clarín describenos a impresión que causa a chegada do tren a eses espacios naturais:

Aquella paz sólo se había turbado en los días de prueba de la inauguración del ferrocarril. La primera vez que la Cordera vio pasar el tren se volvió loca. Saltó la sebe de lo más alto del Somonte, corrió por los prados ajenos, y el terror duró muchos días, renovándose con más o menos violencia cada vez que la máquina asomaba por la trinchera vecina. Poco a poco fue acostumbrándose al estrépito inofensivo. Cuando llegó a convencerse de que era un peligro que pasaba, una catástrofe que amenazaba sin dar, redujo sus precauciones a ponerse en pie y mirar de frente (...) más adelante no hacía más que mirarle, sin levantarse, con antipatía y desconfianza; acabó por no mirar el tren siquiera.

Adiós Cordera. Leopoldo Alas "Clarín"

O asentamento do fenómeno ferroviario, a súa percepción como algo cotiá e assumido por todos dará lugar a que, trala euforia inicial, aparezan as primeiras análises que reflexionan sobre os inconvenientes. A rapidez deste medio de transporte, en caso de invasión inimiga, pode ser un serio problema, como explica un personaxe de Galdós ou a falta de coordinación entre os enlaces algo más que un contratempo para os viaxeiros, segundo Emilia Pardo Bazán:

Y digan lo que quieran y por más que cacareen los filósofos y la gente de hoy, esto puede producir algún bien, pero también muchísimos males (...) Porque figúrese. Si un ejército extranjero se quiere plantar en España, qué más tiene que meterse en estos cajones y ¡zas! echar a andar. A lo mejor se nos planta aquí un enjambre de franceses o ingleses, y ni tiempo tenemos para empuñar las armas. Pues no digo nada de lo que esto favorece a los ladrones y criminales por la facilidad con que pueden escaparse sin que haya alguacil que los coja.

Rosalía. B. Pérez Galdós (1872)

Dispusimos pasar la noche en Toledo; no había otro recurso, gracias a la combinación de los trenes, a mi parecer absurda. (...) El primer tren sale de Madrid a las ocho y llega a Toledo a las diez y cincuenta y seis minutos de la mañana. Lo primero, pues, que nota el viajero al saltar al andén es un apetito formidable. Sube de la estación a la fonda, siéntase a almorcizar y ya perdió hasta la una. A las cuatro y treinta, el último tren para Madrid; total, un viaje de siete horas

para cuatro que pueden disfrutar en Toledo. Yo no entiendo de movimiento ferroviario, pero se me figura que no sería difícil arreglarlo un poco mejor (...)

Por la España pintoresca. Viajes. E. Pardo Bazán (1905)

No primeiro tercio do século XX enmárcase a literatura dos escritores de fin de século, como Azorín, Baroja ou Antonio Machado; os novecentistas como Juan Ramón Jiménez e os integrantes do grupo do 27, como Alberti ou Lorca, entre outros.

Se o que caracterizaba aos escritores anteriores era a súa visión externa do fenómeno do ferrocarril, a súa observación extasiada das grandes máquinas sucando os campos, a súa entrada parsimoniosa nas inmensas estacións, escritores como Azorín ou Baroja ofrecerannos visións "dende dentro", subidos ao tren como viaxeiros ou como personaxes dos seus romances.

As descripcións dinamízanse e ofrecen ao lector esa impresión rápida e descontinuada paisaxe, próxima a outro invento que exercerá igual fascinación nos escritores vanguardistas: o cinematógrafo:

Y ante él van pasando y perfilándose durante unos momentos los cortijos blancos, los pueblecillos con sus torres sutiles, las ringleras de los álamos apartados, los anchurosos rodales de alcacel tierno. El tren corre vertiginoso. Ahora aparece un pedazo de río que hace un corvo y hondo meandro, bordeado de arbustos que se inclinan sobre sus aguas; ahora surge un huertecillo con una vieja ñora, rodeado de frutales en flor; ahora unos inmensos trigos aparecen y desaparecen rápidamente, cuajados de florecillas rojas, de florecillas gualdas, de florecillas azules. El tren corre, corre veloz.

La Andalucía trágica. Azorín (1905)

Cuando uno de los compañeros de viaje anunció que ya estaban en Madrid, Manuel sintió verdadera angustia; un crepúsculo rojo esclarecía el cielo, inyectado de sangre como la pupila de un monstruo; el tren iba aminorando su marcha; pasaba por delante de barriadas pobres y de casa sórdidas; en aquel momento brillaron las luces eléctricas pálidamente sobre los altos faros de señales... Se deslizó el tren entre filas de vagones, temblaron las placas giratorias con estrépito férreo y apareció la estación del Mediodía iluminada por los arcos voltaicos.

Pío Baroja, *La Busca*, (1904)

O prolífico mundo do ferrocarril ofrecerá, tamén a estes escritores, novos tipos e personaxes que se incorporan aos textos, desde os mozos das maletas ata as pintoescas viaxeiros e as súas equipaxes:

Entró en la sala de espera, convertida en dormitorio. Un mechero de gas en una lira de hierro, temblaba, iluminando con su luz roja y vacilante las paredes sucias, llenas de carteles de ferias y anuncios, los hombres dormidos embozados en las mantas. Algunos iban y venían y taconeaban con furia de frío; otros más tranquilos, hablaban recostados en las paredes; no faltaba la labrieguega de rostro atezado, vestida de negro, que con la cara indiferente y dura, y la mirada vacía se preparaba a esperar sentada en el banco medianoche, con la mano apoyada en la cesta, sin moverse ni pestañear siquiera. En un rincón un hombre vestido de negro, cepillado, limpio, con el tipo de empleado decente que se muere de hambre; su mujer y una niña de siete a ocho años, que asomaba su cara aterida y pálida por encima el mantón ráido (...) En uno de los bancos vio tendido a un hombre embozado en la capa que roncaba como un piporro. (...) Además de la maleta , el hombre llevaba como equipaje dos jaulas, altas como las de las perdices, pero mucho más grandes, y dentro, en cada una, un gallo. Silbó un tren. Un mozo hizo sonar varias veces la campana. El hombre de los gallos entonces se incorporó, bostezó, se arregló la bufanda, cogió sus dos jaulas y entró en un vagón de tercera.

Camino de Perfección. Pío Baroja (1902)

Antonio Machado, fiel á súa concepción poética como expresión da intuición vivida, ofreceranos unha visión máis intimista. A viaxe en tren será incorporado á súa particular simboloxía referido á temporalidade como fluidez e movemento. A súa sinxeleza humana farao viaxeiro de "vagón de terceira" e, como sempre, "lixeira de equipaxe" nese camiño da vida que nos fai soñar, soño reparador e necesario:

Yo, para todo viaje
-siempre sobre la madera
de mi vagón de tercera-
voy ligero de equipaje.
Si es de noche, porque no
acostumbro a dormir yo,
y de día, por mirar
los arbolitos pasar,
(...)
¡Este placer de alejarse!
Londres, Madrid, Ponferrada,
tan lindos...para marcharse.

Lo molesto es la llegada.
Luego, el tren, al caminar,
siempre nos hace soñar;
y casi, casi olvidamos
el jamelgo que montamos
(...)

Campos de Castilla. Antonio Machado (1912)

A viaxe en tren identifícase para o poeta co paso irreparable do tempo que deixou atrás tantas cousas queridas para el. O axitado movemento contrastará coa súa soidade producindo o consecuente sentimento de melancolía:

Ya en los campos de Jaén,
amanece. Corre el tren
por sus brillantes rieles,
devorando matorrales,
alcaceles
terraplenes, pedregales
olivares, caseríos,
praderas y cardizales,
montes y valles sombríos.
(...)

Yo contemplo mi equipaje,
mi viejo saco de cuero;
y recuerdo otro viaje
hacia las tierras del Duero.
Otro viaje de ayer
por la tierra castellana.

(...)
Tren, camina, silba, humea,
acarrea
tu ejército de vagones
ajetrea
maletas y corazones.
Soledad
sequedad.
Tan pobre me estoy quedando
que ya ni siquiera estoy

conmigo, ni sé si voy
conmigo a solas viajando.

Campos de Castilla. Antonio Machado (1912)

Juan Ramón Jiménez presenta unha profunda evolución na súa traxectoria poética que se estenderá ate meados do século XX. Os seus comezos poéticos están influídos polas tendencias da literatura de fin de século: esteticismo, decadentismo e modernismo.

É ese modernismo hispano, suave e melancólico, no que atopamos os pinceladas más corolista do tren:

El tren me zarandea ruidoso y brusco... Malva
es el vago paisaje del crepúsculo fresca;
El oro rosa de los coches alumbrados
se tiende, tenuemente, por los campos verdejós...

Melancolía. Juan Ramón Jiménez (1912)

Unha vez abandonada e repudiado o seu modernismo, Juan Ramón continuará a procura da palabra esencial que dea conta da súa nova realidade. A súa poesía será cada vez más depurada e "espida" de artificios:

Tren de todas las tardes,
donde iba yo antes,
cuando en este paisaje
viví, que hoy paso, grave...
¡Dulce, corto viajar
del pueblo al naranjal,
de la novia al pinar!

Diario de un poeta recién casado. Juan Ramón Jiménez (1916)

Simplicidade e xogo asolagan os poemas más vanguardistas da Xeración do 27. O gusto pola modernidade e a exaltación de todo o industrial sitúan novamente ao tren como centro das composicións. Desde os poemas que coquetean cos caligramas:

Venid conmigo
Cada estación es un poco de nido
El alma llora porque se ha perdido
Yo ella
Como dos

Golondrinas paralelas
Y arriba una bandada de estrellas mensajeras

“Tren”, *Imagen*. Gerardo Diego (1922)

Ata os poemas que ofrecen as imaxes de novidade e más impactantes :

Ojo de los semáforos, colgada,
la luna,
presidenta de los trenes
y guardavía azul de faz tiznada.
Galope de férreas amazonas,
los lárgalos de silbos y vaivenes,
de luz carbonizada las coronas

Caly canto. Rafael Alberti (1927)

Mi alma, hermana de los trenes
un tren puede rezarse como un rosario
la cruz humeante perfumaba los llanos.
Henos aquí viajando entre los santos.
El tren es un trozo de ciudad que se aleja.
El anunciador de estaciones
ha gritado
primavera
al lado izquierdo
30 minutos
Pasa el tren lleno de flores y frutos.

Ecuatorial. Vicente Huidobro (1918)

O mundo bulicioso que rodea ao tren e as estacións percíbese fragmentado e con
unha grande audacia expresiva

Nidos de locomotoras
las estaciones
libran los tránsitos.
Arcos
puertas de las ciudades
como el cielo
palpitantes a todas las horas
en los centros bajo las humaredas.

Belleza del esfuerzo.
He aquí la velocidad bien encauzada
hija de la voluntad.
Adioses Bienvenidas
Lágrimas Alegría

Y también
la indiferencia muda que rueda y rueda.

Caminos de hierro. Rafael Lasso (1921)

Ese movemento exaltado e recriado polas vanguardas converte ao poeta en protagonista dun novo tempo que require novas formas de expresión. Nun fragmento que lembra as "correntes de conciencia" joycianas, Dámaso Alonso transpótanos nunha viaxe vital:

Me amarraré como Ulises me amarraré a la realidad. Escribiendo sainetes castizos podría ganar algún dinero ¡Qué sé yo lo que haré ni por dónde iré! ¿Qué vía dijo? Primera, segunda, tercera. Viajaré por la vida en tercera clase y en tercera vía. Vía muerta. ¡Y pensar que podría haber sido pedagogo y que con esto y con haberme casado con la señorita X me habría captado el afecto de todo el mundo! Me tendría que dejar barba .Dejad que los niños se acerquen a mí. Vía muerta. No, mejor viajaré por el mundo, solo, en tercera clase y en toda vía. Entodavía. No se dice así: se dice todavía. Pero ¿viajo todavía? No: todavía no viajo. Lío (...) Y siempre hay un delfín con barbas que me pide le billete ¿El billete? Lo he perdido (...)

Una vía láctea. Dámaso Alonso (1933)

A Xeración do 27, ignorante de que a súa traxectoria vital e literaria veríase truncada polo golpe da Guerra Civil, humaniza a súa poesía e remansa unha pouca a súa experimentación vanguardista. O tren interprétase de novo en clave personalizada e como un símbolo que se alza, de vida e poesía:

Por ti se va, no a la ciudad doliente,
sino al largo, torcido laberinto
del mundo. Soledades del ausente
vendrán luego a morir en tu recinto.

Viajeros del amor y la fortuna
de ti hicieron la llave de sus sueños.
Crujío la cerradura .En parte alguna
vieron cuajar los sueños halagüeños.
No, tren mansueto de orden e ironía
que vas rezando el hilo del trayecto.
Tú eres cauce ejemplar de la poesía
motivo a la presión del intelecto.

Versos Humanos. Gerardo Diego (1925)

García Lorca deixounos neste "Xardíns das estacións" unha descripción insólita da humildade dun elemento ignorado pero vinculado á vida do ferrocarril:

Son raros y pobres. Tienen acacias y están cercados de empalizadas negras (...) Siempre el jardín ha sido un lugar de melancolía reposada. El eterno silencio de los jardines que cantan los poetas...pero un jardín de estación es un estío de quietud. Pasan muy rápido por nuestros ojos y nosotros siquiera los miramos...Cuando se viaja se tiene puesta la imaginación en un sitio muy lejos y no nos llaman al atención (...) Pasan los trenes rápidos y el jardín, que sueña con una soledad de sonidos agradables, oye los silbatos potentes de las locomotoras, el resoplido solemne del vapor y el chirriar de cadenas y ruedas.(...) El jardín ve pasar muchos ojos parados y soñadores que lo contemplan inconscientemente se mueven las plantas dulcemente con las ráfagas de las locomotoras. Por las noches unos faroles de luz amarillenta perdida los alumbría fúnebremente.

Jardines de las estaciones. Federico García Lorca (1918)

O tren na posguerra perdeu o brillo e o encanto de novidade de décadas anteriores para se converter nun escuro e sinistro medio de transporte nos convulsos anos de entreguerras. Primeiro os exiliados españoles como lembra Muñoz Molina más tarde en Europa, os trens malditos do nazismo:

Algunas veces las estaciones nocturnas parecen el ingreso en el reino de Hades, y sus nombres ya contienen como un principio de maleficio: Cerbère, donde los gendarmes franceses humillaban en el invierno de 1939 a los soldados de la República Española, los injuriaban y les daban empujones y culetazos; Port Bou, donde Walter Benjamin se quitó la vida en 1940 (...) La gran noche de Europa está cruzada de largos trenes siniestros, de convoyes de vagones de mercancías o de ganado con las ventanillas clausuradas, avanzando muy lentamente hacia

páramos invernales cubiertos de nieve o de barro, delimitados por las alambradas y torres de vigilancia.

Sepharad. Antonio Muñoz Molina (2001)

Para os españois, nos duros anos de illamento e posguerra, o tren converteuse no camiño da emigración, no tren do fracaso ou da esperanza que nos leva lonxe da miseria, aínda que nunca o suficiente. Non se pode fuxir do frío, da fame e da incomodidade dos duros asentos de madeira de terceira clase. O tren seguirá unido ao destino do home, aos seus soños e aos seus pesadelos como rememoran Manuel Vicent ou Muñoz Molina como unha parte indiscutible da nosa educación sentimental.

Aún conservaba el sonido de aquel pitido que desgarraba las tinieblas de la posguerra y las brasas encendidas que cruzaban la oscuridad de la ventanilla junto con la imagen del vagón abarrotado de estraperlistas, mujeres de negro con un pañuelo en la cabeza dormían unas contra otras, gañanes hacinados en los pasillos o en la plataforma que iban a la vendimia.(...) Los nombres de las estaciones aparecían bajo la tenue claridad de unos faroles de carburo y yo iba al lado de mi padre en el asiento de madera hacia la luz de Cristo.

Tranvía a la Malvarrosa. Manuel Vicent (1994)

Ahora comprendo que en nuestra tierra seca e interior los trenes nocturnos eran el gran río que nos llevaba al mundo y nos traía luego de regreso, el gran caudal deslizándose en sombras en dirección al mar o a las hermosas ciudades donde estarían aguardándonos una nueva existencia, más luminosa y verdadera, más parecida a la que prometían los libros.

Sepharad. Antonio Muñoz Molina (2001)

Quién no recuerda aquellos viajes eternos en el exprés de media noche, en los vagones de segunda que nos trajeron por primera vez a Madrid, y que nos dejaban desechos por la fatiga y la falta de sueño en los ingratos amaneceres de la estación de Atocha, la antigua, que nuestros hijos no llegaron a conocer (...) En la literatura hay muchas narraciones que fingen ser relatos contados a lo largo de un viaje, en un encuentro al azar de un camino, en torno al fuego de una posada o en el vagón de un tren.

Sepharad. Antonio Muñoz Molina (2001)

Nalgúns ocasions o tren adquire dimensións tráxicas e mesmo catárquicas como acontece cos personaxes de *O Tragaluz* de Buero Vallejo. Nesta obra o tren convértese no símbolo dunha fuxida egoísta que traerá irreparábeis consecuencias para as súas personaxes:

EL PADRE: No. (Con energía) ¡No!

VICENTE: ¿Qué?

EL PADRE: No subas al tren.

VICENTE: Ya lo hice, padre.

EL PADRE: Tú no subirás al tren.

(Comienza a oírse muy lejano, el ruido del tren)

VICENTE: ¿por qué me mira así, padre? (...) ¡Elvira murió por mi culpa, padre! ¡por mi culpa!

Pero ni siquiera sabe usted ya quién fue Elvira. (El ruido del tren, que fue ganando intensidad, es ahora muy fuerte) Elvira...Ella bajó a tierra. Yo subí...Y ahora habré de volver a ese tren que nunca para...

(Apenas se le oyen las últimas palabras, ahogadas por el espantoso fragor del tren. Sin que se entienda nada de lo que dice, continúa hablando bajo el ruido insopportable)

El Tragaluz Buero Vallejo (1967)

Tamén os personaxes literarios, nos que os autores baleiraron as súas inquedanzas, viaxaron esperanzados cara unha nova vida na cidade prometedora, como o personaxe criado por Carmen Laforet para *Nada* que se alzaría co premio Nadal de romance:

La sangre, después del viaje largo y cansado, me empezaba a circular por las piernas entumecidas y con una sonrisa de asombro miraba la gran estación de Francia y los grupos que estaban aguardando el expreso y los que llegábamos con tres horas de retraso. El olor especial, el gran rumor de la gente, las luces siempre tristes, tenían para mí un gran encanto, ya que envolvía todas mis impresiones en la maravilla de haber llegado por fin a una ciudad grande, adorada en mis ensueños por desconocida.

Nada. Carmen Laforet (1945)

Para outros personaxes o tren foi a vía de escape a unha represión segura como recrea Llamazares en *Luna de lobos* onde nos narra a fuxida dun maquis:

Dejo la maleta en el suelo, entre las piernas, y, ya sentado, con la gorra inclinada hacia los ojos, repaso mentalmente mi equipaje inconfesable: el dinero cosido en el forro del abrigo, la documentación falsa, la pistola que tiembla como hielo entre mis dedos, en el bolso, y ese plano arrugado, escondido en el fondo de las botas, que intentará ayudarme a atravesar de noche y por el monte la frontera. En el andén ya ha sonado la campana. Fría. Deshecha por el viento. Y el tren se pone en marcha muy despacio. Poco a poco, por el cristal empañado y helado, veo alejarse entre los árboles las nevadas montañas de Illarga donde se quedan para siempre nueve años de mi vida y el recuerdo imborrable de los amigos muertos. Miro a mi alrededor: todos duermen. Me encojo bajo el peso del abrigo. Recuesto la cabeza en el respaldo del asiento. Sólo oigo ya el rumor negro y frío del tren que me arrastra. Solo hay ya nieve dentro y fuera de mis ojos.

Luna de lobos. Julio Llamazares (1985)

O tren, para moitos personaxes de ficción, traslado de outros más reais, era simplemente un soño inalcanzábel:

Paseando, paseando, pasaron la avenida de Recoletos y toda la calle de la Estación, con su larga tapia, hasta llegar al puente negro sobre los trenes deslumbrantes del anochecer, los Grandes Expresos Europeos que hacían a Paulo soñar con un cosmopolitismo a lo Paul Morand, que hacían a Constitución soñar con una luna de miel en Wagon-lit. Se acodaron sobre la barandilla, de cara a los trenes, igual que siempre, como quien se acoda frente al mar o los Alpes, dejando que el humo de las locomotoras los santificase como una religión negra y fugaz.

Capital del dolor. Francisco Umbral (1999)

Nas últimas décadas a sociedade española sufriu grandes transformacións que nos fan partícipes de novas sensibilidades. Se cadra o tren perdeu esa aura misteriosa e romántica; se cadra xa non esperte esa cega admiración, nin nos arrepíe a súa velocidade ou a súa estampa atravesando a nosa xeografía; se cadra perdemos a curiosidade polo noso compañoero de asento:

Los trenes de ahora, que no nos obligan a sentarnos frente a desconocidos, no favorecen los relatos de viajes. Fantasmas callados, con los auriculares tapándose los oídos, con los ojos fijos en el vídeo de una película americana. Se escuchaban más historias en los antiguos departamentos de segunda, que tenían algo como de salas de espera obligatorias o comedores de familia pobre.

Sepharad Antonio Muñoz Molina (2001)

De calquera forma o ferrocarril ofrecerá siempre, para quen saiba ollalo, motivo de inspiración e gratitud. Hai xa case un século Azorín descubriunos, neste texto que serve de colofón, o segredo literario dun mito do noso tempo:

Sí, tienen una profunda poesía los caminos de hierro. La tienen las anchas, inmensas estaciones de las grandes urbes, con su ir y venir incesante -vai-vén eterno de la vida- de multitud de trenes(...); el tráfago de la muchedumbre; el llegar rudo, impetuoso, de los veloces expresos; el formar pausado de los largos y brillantes vagones de los trenes de lujo que han de partir un momento después ; el adiós de una despedida inquebrantable, que no sabemos qué misterio doloroso ha de llevar en sí; el alejarse de un tren hacia las campiñas lejanas y calladas, hacia los mares azules. Tienen poesía las pequeñas estaciones en que un tren lento se detiene largamente, en una mañana abrasadora de verano (...). Tienen poesía esas otras estaciones cercanas a viejas ciudades, a las que en la tarde de domingo, durante el crepúsculo, salen a pasear las muchachas y van devaneando lentamente, a lo largo del andén cogidas de los brazos escudriñando curiosamente la gente de los coches. Tiene, en fin, poesía la llegada del tren, allá de madrugada, a una estación de capital de provincia (...); y allá a lo lejos, en la oscuridad de la noche, en estas horas densas, profundas de la madrugada, se columbra el parpadeo tenue, misterioso, de las lucecitas que brillan en la ciudad dormida. una ciudad vieja, con callejuelas estrechas, con una ancha catedral, con una fonda destortalada, en la que ahora, sacando de su modorra al mozo, va a entrar un viajero recién llegado, mientras nosotros nos alejamos en el tren por la campiña negra, contemplando el titileo de esas lucecitas que se pierden y surgen de nuevo, que acaban por desaparecer definitivamente.

Castilla Azorin (1912)