

GALDÓS, ¿PIONERO EN LA «NOVELA DE FERROCARRIL» EN ESPAÑA?

GALDÓS, PIONEER IN THE «RAILWAY NOVEL» IN SPAIN?

Eizo Ogsu

Universidad Meiji

RESUMEN

En el siglo XIX, en cada país surgieron como subgénero nuevo los relatos literarios que trataban de los viajes en ferrocarril de varias maneras. En el presente artículo trataremos de dilucidar quién fue el pionero en este tipo de novelas en España, considerando las obras *Desde mi celda* (1864) de Bécquer y *Rosalía* (1872) de Galdós, que fueron las primeras que trataban sobre viajes en ferrocarril. Anotaremos los rasgos destacados de ambas obras y mostraremos la diferencia decisiva que nos permita aclarar la base estética de cada autor a la hora de narrar un viaje ferroviario.

PALABRAS CLAVE: Gustavo Adolfo Bécquer (1836-1870), Benito Pérez Galdós (1843-1920), novela de ferrocarril.

ABSTRACT

In the 19th century, in each country the literary stories concerned with the railway journeys in different ways appeared as a new subgenre. In this article I'll elucidate who was the pioneer in this type of novels in Spain, considering the works *Desde mi celda* (1864) of Bécquer and *Rosalía* (1872) of Galdós. After recording the distinguished features of both works, I'll bring to light the decisive difference, which gets to clarify the aesthetic base of each author when they tell a railway journey.

KEYWORDS: Gustavo Adolfo Bécquer (1836-1870), Benito Pérez Galdós (1843-1920), railway novel.

La presente pesquisa surgió a partir de una situación hipotética, fruto de mi imaginación. En la España de los años 1870, si un lector aficionado al viaje hubiera tenido a mano las dos obras, *Desde mi celda* (1864), de Gustavo Adolfo Bécquer, y *Rosalía* (1872), de Benito Pérez Galdós, y las hubiera comenzado a hojear, ¿qué impresión le habrían causado ambas obras? Dicho lector seguramente tendría cerca una guía ferroviaria como el *Indicador oficial de los caminos de hierro* (Figura-1), que consulta a menudo en su viaje Aurelio Miranda, personaje de *Un viaje de novios* (1881) de Emilia Pardo Bazán (1851-1921) (1999, 209 y 234), y cuyo plano le muestra un viajero para convencer al viejo protagonista de *Rosalía*, don Juan Crisóstomo, de su equivocación (Pérez Galdós: 1984, 107). Por supuesto que *Rosalía*, que dejó inédita Galdós y cuyas cuartillas manuscritas fueron descubiertas en 1979 y editadas por Alan Smith en 1984, no se había publicado entonces. Así que todo es pura hipótesis. No obstante, como hasta ahora, que yo sepa, no ha habido ningún estudio comparativo de estas dos obras, intentaré hacerlo confiando en que de esta consideración podamos aclarar la base estético-literaria de cada autor de manera nítida a la hora de narrar un viaje ferroviario.



Figura 1. Cubierta de Indicador oficial de los caminos de hierro (1873).

1. OBSERVACIONES PRELIMINARES

La primera carta desde mi celda, publicada por primera vez en *El Contemporáneo* el 3 de mayo de 1864, es un auténtico relato de viaje en el que se narra el desplazamiento del autor desde Madrid hasta el Monasterio de Veruela. Están descritas «las tres etapas del trayecto y sus respectivos medios de transporte», en concreto, «tren entre Madrid y Tudela, diligencia entre ésta y Tarazona, y mula desde aquí hasta Veruela» (Villanueva: 1985, 18), dentro de las cuales la crítica unánimemente señala la excepcionalidad cronológica de la primera etapa: «tren entre Madrid y Tudela». Rica Brown (1963, 240) ha afirmado que «pone en lengua castellana una de las primeras descripciones de la máquina de tren». Darío Villanueva (1985, 19) lo repite: «aquí Bécquer, como afirma Rica Brown, pone en lengua castellana una de las primeras descripciones del tren y el viaje en ferrocarril –toda una novedad en el momento». En la misma

línea, Jesús Rubio (2002, 163) anota en su esmerada edición de *Desde mi celda*: «el ferrocarril revolucionó las formas de viaje. Dio lugar a abundante literatura en la que Bécquer es pionero».

Por otra parte, Díez Taboada (1996, 370-371) destaca primero su rareza: «entre todas las obras de Gustavo Adolfo, no existen más que dos relatos propiamente dichos de viajes, (...) son el de la *Primera carta desde mi celda* (...) y el titulado *Caso ablativo (sobre la inauguración de la línea completa del ferrocarril del Norte)* que apareció anónimo en *El Contemporáneo*, el 21 de agosto del mismo año de 1864», llegando a preguntar: «¿Por qué Bécquer escribe ahora en 1864, estos dos verdaderos reportajes de viajes y antes no lo había hecho?». Y como respuesta alude a un hecho histórico: «hay un hecho particularmente importante de destacar: en estos dos relatos, reportajes o crónicas, aparece el ferrocarril, el tren». Como el último es una crónica periodística, en esta ponencia lo soslayo, y respecto a *Primera carta* Díez Taboada pondera la calidad literaria y artística del texto. Unos años más tarde, de nuevo, lo analiza comparando con los artículos informativos que tratan del viaje en tren, aparecidos en la prensa de los años cuarenta (Díez Taboada: 2000). Presentando la consideración unánime de los investigadores: «el más importante texto literario publicado en España sobre el moderno sistema de automoción tras haber sido inaugurado», anota la siguiente observación: «Aunque las descripciones de éste [Bécquer] son menos detallistas que las de aquel [Enrique Gil y Carrasco], en cambio, son más ricas, con abundantes imágenes, amplificaciones y gradaciones, y en ellas se percibe un afán más artístico que informativo, de alto vuelo literario» (Díez Taboada: 2000, 1293).

En *Rosalía*, cuya primera parte de la acción se desarrolla en Castro Urdiales, un pueblo costero situado en el norte de España, entre el capítulo XIII y el XVI se narra el viaje en ferrocarril de los tres personajes principales desde este pueblo hasta la capital.

A partir de la somera mención de Lily Litvak (1991, 189 y 193) en *El tiempo de los trenes* —«En la obra de Galdós hay muchísimas referencias a la nueva máquina. (...) en *Rosalía*, algunas menciones a la inadaptación de los acaudalados provincianos al nuevo símbolo del progreso»—, la crítica que se esfuerza por clarificar la literaturización de ferrocarril en relatos españoles, no ha dejado de señalar la «ferroviaridad» de esta novela. González Herrán, para mostrar «diferentes maneras de tratar ese motivo en relatos», acude a largas citas de *Rosalía* (González Herrán: 1996, 347-353), seguido por otros investigadores como Ortiz Hernán (1999) y Godón Martínez (2009). Ponce en *Literatura y ferrocarril en España*, por ahora, la más completa monografía sobre esta materia, llega a afirmar: «En *Rosalía*, la obra más ferroviaria del autor canario, la minuciosidad y el detallismo son extremos», destacando lo completo de la

descripción: «todo el cosmos ferroviario, locomotoras, activas estaciones..., son materia novelable para la pluma sensible de don Benito» (Ponce: 1996, 51).

2. LO DESTACADO EN CADA OBRA

2.1. *Primera carta desde mi celda*

El arranque del tren

En los relatos de ferrocarril las principales referencias se concentran primero en la locomotora, que «arrojaba ardientes y ruidosos resoplidos, como un **caballo de raza, impaciente** hasta ver que cae al suelo la cuerda que lo detiene en el hipódromo» (Bécquer: 2002, 163). Esta máquina universalmente excita tanto la imaginación de escritores que muchos echan mano de imágenes semejantes. Las comparten, por ejemplo, el escritor norteamericano Nathaniel Hawthorne (1804-1864) en *The House of the Seven Gables* (1851): «the locomotive was fretting and fuming, like a **steed impatient** for a headlong rush» [la locomotora empezaba a ponerse nerviosa y a echar humo, como un **corcel impaciente** por una carrera precipitada]¹ (Cap. XVII, Hawthorne: 1965, 256) y, casi medio siglo después, Vicente Blasco Ibáñez (1867-1928) en el cuento «El parásito del tren» (1896): «No le asustaba el tren cuando llegaba, como **caballo desbocado**, bufando y echando chispas» (Blasco Ibáñez: 1919, 38).

Bécquer se fija en el incipiente movimiento de los vagones y lo describe minuciosamente junto con su ruido:

De cuando en cuando, **una pequeña oscilación** hacía **crujir las coyunturas de acero** del monstruo; por último, sonó la campana, el coche hizo **un brusco movimiento de adelante a atrás y de atrás a adelante**. Y aquella especie de **culebra** negra y monstruosa partió arrastrándose por el suelo a lo largo de los *rails* y arrojando **silbidos estridentes** en el silencio de la noche. (Bécquer: 2002, 164)

Notemos el término «culebra», cuya imagen fácilmente sugieren los vagones enganchados de ferrocarril en la mente de cualquier escritor. Ramón de Campoamor (1817-1901) en *El tren expreso* (1871) recurre a la misma metáfora: «el tren (cual la **serpiente** que escamosa/ queriendo hacer que marcha, y no marchando, / ni marcha ni reposa), / mueve y remueve, ondeando y más ondeando/ de su cuerpo flexible los anillos» (Canto segundo: X, Campoamor: 1871, 35); casi una década después, José Ortega Munilla (1856-1922) en *El tren directo* (1880) lo describe así: «Cuando la tierra se estremeció palpitando como si un enorme corazón debajo

¹ En todas las citas la traducción castellana hecha del original es del autor de este ensayo.

de ella latiese, al acercarse con parsimoniosa majestad la ondulante **culebra** de wagones» (Cap. IX, Ortega Munilla: 1880, 77-78); igualmente, Pardo Bazán en *Un viaje de novios* (1881): «Ya oscilaba la férrea **culebra** cuando él penetró en el departamento, cerrando la portezuela tras de sí» (Cap. I, Pardo Bazán: 1999, 206); también, Clarín (1852-1901) en «¡Adiós, Cordera!» (1892): «Tardó mucho en gastarse aquella emoción de contemplar la marcha vertiginosa, acompañada del viento, de la gran **culebra** de hierro que llevaba dentro de sí tanto ruido y tantas castas de gentes desconocidas, extrañas» (Alas: 1997, 225); incluso el novelista japonés Soseki Natsume (1867-1916) aprovecha de esta metáfora en el famoso desenlace de *Kusamakura (Almohada de hierba)* (1906), en la escena de la partida de un joven a la guerra con Rusia:

La larga **serpiente** de la civilización se aproxima reptando entre rugidos por los raíles, que brillan con una luz blanquecina. La larga **serpiente** de la civilización exhala de la boca negras bocanadas de humo. (...) La **serpiente** se detiene frente a nosotros y las puertas se abren. (Natsume: 2016, 177).

El ruido

Como indica Díez Taboada (2000: 1294), lo que le molesta a Bécquer es el ruido:

La primera **sensación** que se experimenta al arrancar un tren es siempre **insoportable**. Aquel **confuso rechinar de ejes**, aquel **crujir de vidrios estremecidos**, aquel **fragor de ferretería ambulante**, igual, aunque en grado máximo, al que produce un simón desvencijado al rodar por una calle mal empedrada, **crispa los nervios, marea y aturde**. (Bécquer: 2002, 164)

De igual manera que al protagonista de *The House of the Seven Gables*, Clifford desea que desaparezca ese ruido: «These **railroads** —could but the whistle be made musical, and **the rumble and the jar got rid of**— are positively the greatest blessing that the ages have wrought out for us» [Estas vías ferroviarias —si el silbido de los trenes pudiera ser musical y el traqueteo y los tirones pudieran desaparecer— son, sin lugar a dudas, la mayor bendición que los años nos han proporcionado] (Cap. XVII, Hawthorne: 1965, 260).

Lo «velocíferino»

En cambio, lo que parece que le atrae a Bécquer es la velocidad ferroviaria. A pesar de la afirmación de Alarcón Sierra (2005, 164): «la plasmación literaria efectiva de la sensación de velocidad será una cuestión planteada más extensamente por las vanguardias», es sabido que ya en algunos pasajes del realismo español se puede detectar «la embriaguez» causada por la

velocidad. Por citar un ejemplo, Armando Palacio Valdés (1853-1938) en *La hermana San Sulpicio* (1889) escribe:

Cuando el tren arrancó y me vi caminando á gran velocidad hacia el Mediodía, experimenté viva y dulce agitación; sacudió mi cuerpo un estremecimiento deleitoso. Siempre que camino con rapidez en cualquier vehículo me sucede algo semejante. El movimiento me **embriaga** y me comunica instantáneamente la sensación de la fuerza y el triunfo. (Cap. V, Palacio Valdés: 1899, 74).

La razón, según Manfred Osten (2003), es que esta sensación es el rasgo dominante de la era tecnológica, lo que diagnosticó en 1825 J. W. Goethe (1749-1832) por medio del neologismo «velociferino» (*veloziferisch*)². En la literatura española, sin duda, Bécquer es pionero en reflejarlo como consta en el siguiente pasaje:

Verdad que en ese mismo aturdimiento hay algo de la **embriaguez de la carrera**, algo de lo vertiginoso que tiene todo lo grande; pero, como quiera que, aunque mezclado con algo que **place**, hay mucho que **incomoda**, también es cierto que hasta que pasan algunos minutos y la continuación de las impresiones embota la sensibilidad, no se puede decir que se pertenece uno a sí mismo por completo. (Bécquer: 2002, 164)

Lo que se observa desde la ventanilla

Desde 1848 en que se instauró el ferrocarril en España el tren se convierte en asunto literario de moda, pero «la descripción de lo que se observa velozmente desde la ventanilla» no suele encontrarse con mucha frecuencia (Alarcón Sierra: 2005, 163). Es sorprendente que en 1864 Bécquer hubiera conseguido describir la visión evanescente del paisaje que produce la velocidad:

me entretuve en ver pasar a través de los cristales, y sobre una faja de terreno oscuro y monótono, **ya las blancas nubes de humo y de chispas** que se quedaban al paso de la locomotora rozando la tierra y como suspendidas e inmóviles, **ya los palos del telégrafo**, que **parecían perseguirse y querer alcanzarse unos a otros** lanzados a **una carrera fantástica**. (Bécquer: 2002, 168)

Lo que nos sorprende no es solamente la moderna sensibilidad de Bécquer sino sus recursos estilísticos para reflejarla en el texto y que las descripciones sean «notoriamente dinámicas» (Villanueva: 1985, 62). Uno de ellos es servirse de «los palos del telégrafo», del mismo recurso que aprovechan unos años después en Francia, según W. Shivelbusch (1986, 31), Paul Verlaine

² Este fenómeno característico del siglo XIX lo he tratado con más detalle en la ponencia que presenté en el Congreso Internacional “Emilia Pardo Bazán 100 años después” (celebrado en Real Academia Galega, Colexio de Fonseca de USC y Consello de Cultura Galega), el 27 de octubre de 2021.

(1844-1896) en *La Bonne Chanson* (1869-1870) y en España, Campoamor en *El tren expreso* (1871):

Las cosas que miramos,/ se vuelven hácia atrás en el instante/ que nosotros pasamos;/
y, conforme va el tren hacia adelante,/ parece que desandan lo que andamos:/ y á sus puestos
volviéndose, huyen y huyen/ en raudo movimiento,/ **los postes del telégrafo**, clavados/ en fila á los
costados del camino; (Canto segundo: VII, Campoamor: 1871, 31-32)

Una década después es seguido por Pardo Bazán en *Un viaje de novios* (1881): «Fuera, los **postes del telégrafo** parecían una fila de espectros; los árboles sacudían su desmelenada cabeza, agitando ramas semejantes a brazos tendidos con desesperación pidiendo socorro» (Cap. IV, Pardo Bazán: 1999, 245).

También está reflejado el paisaje que se mueve a causa de la velocidad: «La vista se me fatigaba de ver pasar, **eterna, monótona y oscura como un mar de asfalto, la línea del horizonte**, que **ya se alzaba, ya se deprimía**, imitando el movimiento de las olas» (Bécquer: 2002, 169), que culmina en la vista cinematográfica de Galdós en *Fortunata y Jacinta* (1887), en el capítulo V «Viaje de novios» de la parte primera:

la maravilla de la región valenciana, la cual se anunció con grupos de **algarrobos**, que de todas partes **parecían acudir bailando** al encuentro del tren. A Jacinta le daban mareos cuando los miraba con fijeza. **Ya se acercaban** hasta tocar con su copudo follaje la ventanilla; **ya se alejaban** hacia lo alto de una colina; **ya se escondían** tras un otero, **para reaparecer** haciendo pasos y figuras de minueto o **jugando al escondite con los palos del telégrafo**. (Pérez Galdós: 1985, 217-218).

2.2. Capítulos XIII-XVI de *Rosalía*

Toda la valoración de *Rosalía* como «novela de ferrocarril» se debe a que Galdós había incorporado como personaje central a un viejo provinciano, don Juan Crisóstomo de Gibralfaro, quien no había cogido el tren ni una vez en su vida. Gracias a la perspectiva de este pasajero y también a la de su hija Rosalía, ambos inexpertos en el viaje ferroviario (acompañados por el experto inglés, Horacio Reynolds), las descripciones se hacen más minuciosas y a veces cobran comicidad.

La estación

El punto de partida del viaje a Madrid es la Estación de Bilbao, final del Ferrocarril que iba de Tudela a Bilbao, línea inaugurada en 1863. Y en el comienzo del capítulo XIII Galdós la describe destacando su complejidad como sigue:

la diversidad de objetos, la magnitud de la estación y los edificios adyacentes, las maniobras, las grúas, los cocheros, los tinglados, los andenes, las agujas, las carboneras, los muelles y todo cuanto constituye el material fijo y móvil y el mueblaje imponente de uno de estos infiernos de actividad y de movimiento que se llaman **estaciones de ferrocarriles**. (Pérez Galdós: 1984, 96)

En el capítulo XIV, en la escena nocturna de don Juan abandonado en la Estación de Fuenmayor, como señala Ponce (1996, 51), la desolación de la estación de madrugada está descrita con incomparable detallismo:

Las máquinas que se quedan ahí de repuesto después de una larga jornada arrojan de su hornillo las débiles ascuas que caen esmaltando fugazmente un suelo negro como el suelo de infierno. (...) **La locomotora** (...) está quieta en **el apeadero**, como un monstruo dormido. (...) 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 (...). Suele haber **un sereno** que vigila todo esto, y entonces se ve la luz movible de un farolillo, una compañera de la luminaria roja del **poste de aviso** que se alza a medio kilómetro de la estación. (Pérez Galdós: 1984, 109)

Esta descripción es tan notable como a la que González Herrán (1996: 349-352) alude de Émile Zola (1840-1902), sugiriéndonos similitudes con la de la Gare Saint-Lazare en el comienzo de *La Bête humaine* (1890).

Gestiones de viaje ferroviario

El personaje principal, don Juan Crisóstomo, además de ser novato en el viaje ferroviario, se caracteriza por su avaricia. Así, Galdós nos ofrece curiosos datos de tipo costumbrista sobre las gestiones del ferrocarril.

Referente a los tipos de clase y al precio de billete podemos leer: «Subieron los tres a un coche de **primera**, porque Horacio había tomado los tres billetes de este departamento; que si los tomara D. Juan Crisóstomo aún los de **tercera** le parecerían un despilfarro» (Pérez Galdós: 1984, 96).

Cuando se apearon para comer en la fonda de la estación:

D. Juan, entre otras mil ideas erróneas sobre **los trámites de la vida en el tren**, tenía la de que **el precio de la comida iba incluido en el billete**, por lo cual en todo pensó menos en pagar, y así, cuando vio que un mozo recorría la fila de viajeros con una bandeja en que éstos depositaban monedas, creyó que aquello era una propina que se acostumbraba dar. (Pérez Galdós: 1984, 99).

La topografía y las estaciones del itinerario

A través de la perspectiva de Juan Crisóstomo, «más animado a medida que el coche avanzaba, fijando la atención con voluble curiosidad, antes propia de un niño que de un viejo,

en los paisajes que la marcha del convoy iba poniendo ante su vista» (Pérez Galdós: 1984, 97), conocemos la topografía del primer tramo del trayecto Bilbao-Miranda:

El tren subía **la cuesta de Orduña**, aquella **áspera pendiente** que los vizcaínos le obligan a echarse a pechos como si quisieran poner a prueba su paciencia. Si éstos son tenaces, aquél lo es más, y va por el camino que le señalan, despreciando los obstáculos y peligros, trepando como las **cabras** y revolviéndose como una **culebra** al través de las **mil irregularidades del camino**. (Pérez Galdós: 1984, 98)

Aquí, aunque el símil «culebra» es la misma imagen empleada por Bécquer, se nota la originalidad de Galdós en el otro, las «cabras», para enfatizar la «áspera pendiente». De tal manera que don Juan se preocupa por el riesgo de descarrilamiento: «¿Pero no es una temeridad ensartar tanto coche en esta **pendiente**? Figúrese Ud. que se suelten; ¿a dónde iríamos a parar? (...) Bueno que se use el carril en terreno llano; pero en estos **vericuetos**» (Pérez Galdós: 1984, 98).

DE BILBAO Á CASTEJON.									
10	5	3 50	2 25	BILBAO.....	»	»	»	»	»
15	6 75	5 »	3 »	Arrigorriag....	»	»	»	»	»
21	9 75	7 25	4 50	Miravalles....	»	»	»	»	»
22	10 75	8	4 75	Areta.....	»	»	»	»	»
34	16 »	11 75	7 25	Llodio.....	»	»	»	»	»
41	19 25	14 50	8 75	Amurrio.....	»	»	»	»	»
53	26	19 50	11 75	Orduña.....	»	»	»	»	»
64	30 75	23	14	Lezama.....	»	»	»	»	»
70	33 25	24 75	15	Inoso.....	»	»	»	»	»
89	42 75	32	19 25	Izarra.....	»	»	»	»	»
114	50 »	37 50	22 50	Pobe.....	»	M.	T.	»	»
123	58 75	44	26 50	Miranda.....	»	5 36	1 28	»	»
132	63	47 25	28 50	Haro.....	»	6 20	2 7	»	»
149	71 25	53	32	Briones.....	»	6 43	2 24	»	»
159	76 »	56 75	34 25	Cenizeros....	»	7 20	2 55	»	»
173	82 75	62	37 25	Fuen-Mayor..	»	7 45	3 15	»	»
182	87 50	65 50	39 50	Logroño.....	M.	7 45	3 15	»	»
202	96 50	72 25	43 50	Recajo.....	5 30	8 21	3 49	»	»
222	106 25	79 50	47 75	Alcanadre....	5 52	8 43	4 7	»	»
235	112 50	84 25	50 75	Calahorra....	6 37	9 28	4 43	»	»
244	117 25	87 75	52 75	Rincon de Soto	7 27	10 21	5 23	»	»
249	119 75	89 75	54	Alfaro.....	7 57	10 48	5 48	»	»
				TUDELA (C.)	8 21	11 12	6 9	»	»
					8 35	11 25	6 22	»	»

Figura 2. Página 49 de *Indicador oficial de los caminos de hierro* (1873).

Lo que se reproduce con fidelidad en el texto, más que la topografía, son los nombres de las estaciones por las que pasa o donde hace parada el tren. En *Rosalía*, sobre la vía férrea Bilbao-Tudela se anotan en su orden real, como lo muestra el *Indicador* (1873, 49; Figura-2), las de «Bilbao, Orduña, Miranda, Haro, Cenicero, Fuenmayor, Logroño, Tudela», y en el caso de la vía Irún-Madrid, las de «Irún, Miranda, Pancorbo, Burgos, Madrid», como sigue: «El jefe de

la estación de **Fuenmayor** procuró consolar a D. Juan, diciéndole que aquellos percances eran frecuentes, sobre todo en personas inexpertas, como él parecía ser» (Pérez Galdós: 1984, 108).

Esta tendencia la compartiría Pardo Bazán unos años después en *Un viaje de novios* para reproducir el itinerario León-Venta de Baños y el siguiente de Venta de Baños-Bayona.

3. DIFERENCIA DECISIVA

3.1. Galdós: hacer transbordo



Figura 3. Plano de Indicador oficial de los caminos de hierro (1873).

Aunque hoy en día hay trenes directos, como es evidente en el plano del *Indicador de 1873* (Figura-3), en el tiempo en el que Galdós llenaba las cuartillas de *Rosalía*, no era posible viajar de Bilbao a Madrid sin hacer transbordo en la Estación de Miranda de Ebro, empalme ferroviario en el que se cruzan dos líneas férreas: Bilbao-Tudela y Irún-Madrid. Y Galdós reproduce la escena del transbordo desde la perspectiva de don Juan Crisóstomo:

Así llegaron a Miranda y se apearon para comer. (...)

Salieron del comedor y D. Juan se encaminaba al mismo tren donde había venido.

---Ahora, Sr. D. Juan ---le dijo Horacio deteniéndole---, **hemos de tomar otro tren.** Venga Ud. por este lado.

---¿Cómo otro tren? ¿Pues éste vuelve acaso para Bilbao?

---No señor, va hacia Tudela. Nosotros tomamos ahora **el que viene de Irún y va hacia Madrid.**

(Pérez Galdós: 1984, 98-99)

Además, no pierde la oportunidad para crear un episodio de equivocación de tren, cuyo incidente habría ocurrido a cualquier viajero en aquel tiempo, pero es inusitado en la historia literaria de «novela de ferrocarril»:

cuando D. Juan hubo satisfecho la apremiante necesidad que le obligó a bajar del coche (...) salió al andén, y, como aquel costado de la estación era igual al otro, como allí había también un tren, y había gentes que a él se le antojaban las mismas, no vaciló en creer que en uno de aquellos coches se hallaban Reynolds y su hija. (Pérez Galdós: 1984, 101)

Así el viejo don Juan sube solo al tren equivocado y se separa de sus compañeros: «En tanto el tren (que era el de **Bilbao-Tudela**) corría **en dirección a Aragón** y cinco minutos después el del otro lado donde iban Reynolds y la Rosalía marchaba **camino de Castilla**» (Pérez Galdós: 1984, 102). Aquí Galdós parece suministrar al lector los datos para que comprenda mejor este incidente y llama su atención ostensiblemente:

Así se separaron los viajeros, por una torpeza del Sr. de Gibralfaro; y esto probará cuán lamentables son las distracciones en un **embarcadero de empalmes**, pues estás dispuesto, ¡oh viajero del siglo XIX!, a plantarte bonitamente **en Zaragoza**, creyendo que marchas **hacia Madrid**. ¡Cuántas veces en la jornada de la existencia una distracción nos encamina sin saberlo a la desdicha cuando nos figuramos ir muy empaquetados en los vagones de la felicidad! (Pérez Galdós: 1984, 102)

Casi una década después, Pardo Bazán aprovecha el mismo episodio de separación (esta vez, separación entre la protagonista recién casada y su marido, y el consiguiente encuentro con un hombre desconocido) en la estación de empalme en *Un viaje de novios* (1881), aunque se trata de otra estación, Venta de Baños³.

3.2. Bécquer: no hacer transbordo

En el caso de *La primera carta*, el personaje-autor que tiene que ir primero a Tudela, coge la línea Madrid-Zaragoza. Así que en medio del recorrido percibe que el tren está pasando por Medinaceli: «ya nos encontrábamos cerca de **Medinaceli** y la noche se había entrado fría, anubarrada y desagradable» (Bécquer: 2002, 167).

En tanto, como es un viaje nocturno y ocurre casi siempre en relatos de viajes ferroviarios, el personaje se entrega al sueño:

³ Si dirigimos la mirada a la literatura portuguesa de la misma época, encontramos el mismo episodio de separación en la estación de empalme en el capítulo VIII de *A cidade e as serras* (1901) de Eça de Queirós (1845-1900). En esta novela póstuma, los señores amos se separan, bajo la tormenta, de sus criados y todo su equipaje en la Estación de Medina del Campo. Debo al profesor David R. George (Bates College) la noticia de este episodio.

el sopor vertiginoso del incesante ruido, la languidez del cansancio, la misteriosa embriaguez de las altas horas de la noche, que pesan de una manera tan particular sobre el espíritu, comenzaron a influir en mi imaginación, ya sobreexcitada extrañamente. (...) De cuando en cuando **dejaba caer la cabeza sobre el pecho**, rompía el hilo de las historias extraordinarias que iba fingiendo en la mente y entornaba los ojos; (...) lo que sí puedo asegurar es que gradualmente se fueron embotando mis sentidos (Bécquer: 2002, 169-170)

De repente, «cuando un gran estremecimiento, una bocanada de aire frío y la voz del guarda de la vía me anunciaron que **estaba en Tudela**, no supe explicarme cómo me encontraba tan pronto en el término de la primera parte de mi peregrinación» (Bécquer 2002: 170).

Como consta en el plano del *Indicador de 1873*, del mismo modo que en *Rosalía*, en el tiempo de Bécquer no era posible hacer un viaje en tren de Madrid a Tudela sin hacer transbordo. Es decir, un viajero que después de pasar por Medinaceli había caído en el sueño, no podía despertarse en la Estación de Tudela como lo descrito arriba.

Como habíamos supuesto al principio de esta pesquisa, si fuera un lector aficionado al viaje ferroviario de los años setenta del siglo XIX, murmuraría consultando el *Indicador* (1873, 38 y 44; Figura-4 y 5): uno que coge el tren nocturno de las 8:25 en Madrid, llega a Zaragoza a las 6:50 de la mañana del día siguiente. Debe volver a subir al primer tren que sale hacia Tudela a las 6:00 en punto... ¡pero si es imposible hacer transbordo en Zaragoza! Hay que esperar hasta la tarde y coger el de las 3:46, que llega a Tudela a las 6:42 de la tarde. Entonces, ¿cómo es posible el siguiente pasaje?: «Era completamente de día, y por la ventanilla del coche, que había abierto de par en par el señor gordo, entraban a la vez el sol rojizo y el aire fresco de **la mañana**» (Bécquer: 2002, 170).

Otro lector, más veterano viajero, le podría aconsejar: únicamente es posible esta descripción de Bécquer a condición de que tú hagas transbordo en la estación de empalme, *Las Casetas*, en la que se bifurcan las dos líneas, Madrid-Zaragoza y Zaragoza-Alsásua. Pero como el tren de Madrid llega a Las Casetas a las 6:29, y el que viene de Zaragoza sale a las 6:33, solamente tienes 4 minutos para cambiar de tren. Hay que recorrer la plataforma de *Las Casetas* a primera hora de la mañana⁴.

⁴ Según *Guía oficial de los viajeros en los caminos de hierro, vapores y diligencias (1865)*, el tren nocturno que sale de Madrid a las 20:25, parando en Las Casetas a las 5:58, llega a Zaragoza a las 6:30. De allí el tren matutino hacia Tudela sale a las 5:40, llega a Las Casetas a las 5:57 y, después de una parada de 12 minutos, parte de nuevo a las 6:09. Así que también en 1864 solamente era posible hacer transbordo en Las Casetas.

Por otra parte, en *Guía oficial de los caminos de hierro de España y Portugal* del año 1867, podemos leer en «Advertencias útiles» (p. 23) para los usuarios de la línea de Pamplona a Zaragoza: «Puntos de empalme. —En *Las Casetas*, con la línea de Madrid á Zaragoza».

MADRID A ZARAGOZA.											
Servicio desde 20 de Junio de 1871.											
Kilómetros.	PRECIOS con el 10 por 100.						ESTACIONES.	42 MIXTO. Todas clases.	44 MIXTO. Todas clases.	48 MIXTO. Todas clases.	CORREO 1.ª y 2.ª a Calata. y todas c. despues.
	1.ª cl.		2.ª cl.		3.ª cl.						
	Rs. cs.	Rs. cs.	Rs. cs.	Rs. cs.	Rs. cs.	Rs. cs.					
»	»	»	»	»	»	MADRID.....	7 3	11 »	4 35	8 29	
7	5 36	2 60	1 60	»	»	Vallecas.....	7 20	11 16	4 51	8 33	
11	5 28	4 09	2 51	»	»	Vicálvaro.....	7 34	11 27	5 2	8 47	
19	9 12	7 07	4 35	»	»	San Fernando.....	7 49	11 43	5 18	8 59	
25	11 04	8 56	5 24	»	»	Torrejon.....	8 01	11 56	5 31	9 9	
34	16 32	12 65	7 75	»	»	Alcalá.....	8 26	12 25	5 58	9 28	
46	22 08	17 11	10 49	»	»	Azaqueca.....	8 50	12 48	6 24	9 46	
57	27 56	21 20	13 00	»	»	Guadalajara.....	9 25	1 10	6 45	10 10	
66	31 68	24 55	15 05	»	»	Pontanar.....	9 41	T.	N.	10 24	
69	35 12	25 67	15 75	»	»	Yunquera.....	9 54	»	»	10 32	
79	37 92	29 39	18 01	»	»	Hunauenes.....	10 17	»	»	10 47	
92	44 16	34 22	20 98	»	»	Espinosa.....	10 45	»	»	11 8	
105	50 40	39 06	25 94	»	»	Jadeaque.....	11 15	»	»	11 29	
116	55 68	45 15	29 45	»	»	Matillas.....	11 59	»	»	11 46	
125	59 04	45 76	28 01	»	»	Baides.....	12 01	»	»	11 59	
140	67 20	52 08	34 92	»	»	Sigüenza.....	12 54	»	»	12 55	
146	70 08	54 55	29	»	»	Alcunza.....	1 15	»	»	12 52	
166	79 63	61 75	37 85	»	»	Medinaceli.....	2 40	»	»	1 29	
182	87 56	67 70	41 56	»	»	Arcos.....	2 45	»	»	2 6	
205	98 40	75 26	46 74	»	»	Ariza.....	3 24	»	»	2 58	
214	102 72	79 61	48 79	»	»	Catina.....	3 42	»	»	2 52	
219	105 12	81 47	49 95	»	»	Alhama.....	3 59	»	»	3 5	
224	107 52	85 55	51 07	»	»	Bubiera.....	4 13	»	»	3 15	
232	111 56	86 50	52 90	»	»	Ateca.....	4 29	»	»	3 27	
258	114 24	88 54	54 26	»	»	Terrer.....	4 44	»	»	3 57	
245	117 60	91 44	55 86	»	»	Calatayud.....	5 12	»	»	3 55	
258	125 84	95 98	58 82	»	»	Paracuellos.....	5 58	»	»	4 14	
264	126 72	98 21	60 19	»	»	Mores.....	5 52	»	»	4 24	
275	131 04	101 56	62 24	»	»	Morata.....	6 14	»	»	4 33	
281	134 88	104 53	64 01	»	»	Ricla.....	6 35	»	»	4 56	
286	137 28	106 59	65 21	»	»	Calatorao.....	6 45	»	»	5	
291	139 68	108 25	66 35	»	»	Salillas.....	6 59	»	»	5 16	
296	142 08	110 41	67 49	»	»	Epila.....	7 12	»	»	5 26	
500	144 00	111 60	68 40	»	»	Rueda.....	7 25	»	»	5 54	
507	147 56	114 20	70 00	»	»	Plasencia.....	7 58	»	»	5 46	
315	151 20	117 18	71 82	»	»	Grisen.....	7 56	»	»	6 1	
328	157 44	122 02	74 78	»	»	Casetas.....	8 25	»	»	6 39	
541	163 68	125 85	77 75	»	»	ZARAGOZA.....	8 45	»	»	6 50	

LINEA DE ZARAGOZA A PAMPLONA.											
ZARAGOZA A ALSASUA.											
Servicio desde el 15 de Noviembre de 1871.											
Kilóm.	Precios con el 10 por 100.						ESTACIONES.	TREN 21 Ommb.	25 MIXTO.	25 MIXTO. todas cl.	28 MIXTO. todas cl.
	1.ª cl.		2.ª cl.		3.ª cl.						
	Rs. cs.	Rs. cs.	Rs. cs.	Rs. cs.	Rs. cs.	Rs. cs.					
»	»	»	»	»	»	ZARAGOZA.	»	»	»	»	
14	7 80	5 80	5 60	»	»	Las Casetas..	6 53	4 16	»	»	
19	10 20	7 60	4 60	»	»	La Joyosa...	6 43	4 28	»	»	
25	12	9	5 40	»	»	Alagon.....	6 52	4 39	»	»	
51	16 40	12 40	7 40	»	»	Pedrola.....	7 10	4 57	»	»	
36	18 40	13 80	8 20	»	»	Luceni.....	7 24	5 12	»	»	
44	22 20	16 60	10	»	»	Callur.....	7 37	5 33	»	»	
53	27	20 20	12 20	»	»	Cortes.....	7 56	5 55	»	»	
66	32 80	24 60	14 80	»	»	Elvaforada..	8 14	6 19	»	»	
76	37 60	28 20	17	»	»	Tudela.....	8 37	6 42	»	»	
92	45 20	34	20 40	»	»	Castejon.(F.)	9 50	7 12	»	»	
101	49 60	37 20	22 40	»	»	Milagro.....	9 47	»	»	»	
105	51 40	38 60	25 20	»	»	Villafranca..	9 56	»	»	»	
111	54 80	41 20	24 80	»	»	Marcilla.....	10 9	»	»	»	
119	58 60	44	26 40	»	»	Caparroso...	10 22	»	»	»	
132	64 40	48 40	29	»	»	Olite.....	10 42	»	»	»	
156	66 80	50 20	50 20	»	»	Tafalla.....	10 57	»	»	»	
145	71 20	53 40	52	»	»	Carinoain...	11 14	»	»	»	
158	76 80	57 60	54 60	»	»	Burrún.....	11 42	»	»	»	
167	81 20	61	56 00	»	»	Noain.....	11 56	»	»	»	
179	87 40	65 60	59 40	»	»	PAMPLONA.	12 18	»	»	»	
189	91 80	68 80	41 40	»	»	Zuasti.....	12 59	»	»	»	
201	97 60	75 50	44	»	»	Irurzun.....	1 56	»	»	»	
215	103 20	77 40	46 70	»	»	Huarte-araqui	2 5	»	»	»	
221	107 60	80 80	48 40	»	»	Echarriaranaz	2 24	»	»	»	
251	112	84	50 40	»	»	Alsasua...(F.)	2 40	»	»	»	

Figura-4 y 5 Páginas 38 y 44 de Indicador oficial de los caminos de hierro (1873).

4. CONCLUSIÓN: DIFERENTE BASE ESTÉTICA

Al comprobar la veracidad de las descripciones, resulta que *La primera carta* (1864) contiene un dato falso. Sin embargo, esto no le quita valor de ningún modo. Bécquer con plena voluntad «participa de esa actitud antirracionalista» (Villanueva: 1985, 29) y, como expone Jesús Rubio (2002, 95), lo que le preocupa es «la fijación de las impresiones» del viaje.

Bécquer, personificado en un «yo», como el crítico inglés Walter Peter (1839-1894) escribió en la conclusión (1868) de su magistral obra *The Renaissance*, «as a **solitary prisoner**» [como un prisionero solitario] recuerda en la celda del Monasterio su propio viaje ya realizado para confeccionarlo de modo que «each object is **loosed into a group of impressions**» [cada objeto se pierde y se transmuta en un grupo de impresiones], que resultan ser «unstable, flickering, **inconsistent**» [inestables, ondulantes, inconsistentes] (Peter: 1967, 235). Por tanto, *La primera carta* se inscribe en la misma modalidad de relato de viaje que *Pictures from Italy* (1846) de Charles Dickens (1812-1870): «after a few moments, it would **dissolve, like a view in a magic-lantern**; (...) **I saw** some part of it quite plainly, and some faintly, and **some not at all**» [al poco, se desvanecía, como si estuviera en una linterna mágica; (...) veía nítidamente alguna de sus partes, otras se mostraban vagas y otras se ocultaban] (Dickens: 1998, 77).

En cambio, el Galdós de *Rosalía* (1872) se acerca a la recomendación estética que hizo Émile Zola (1840-1902) unos años después en «Le sens du réel» (1878): «cuando se han informado en todas las fuentes y tienen en sus manos los múltiples **documentos** que necesitan, entonces y solamente entonces se deciden a escribir» (Zola: 1989, 182). También en «Le naturalisme au théâtre» (1879) escribe: «los escritores sólo tenían que tomar de nuevo el edificio por su base, **aportando la mayor cantidad de documentos posibles**, presentados en su orden lógico» (Zola: 1989, 113-114).

A modo de conclusión podemos decir que *Rosalía*, si se hubiera publicado en su momento, sería la primera «novela de ferrocarril» en la literatura española y Galdós, pionero en este subgénero. Sin embargo, lo que resalta de nuestra pesquisa son los diferentes «intentos para ahondar en una realidad más peculiar, más profunda y hasta más real» (Auerbach: 1993, 509) del mundo ferroviario, acometidos por dos genios de la literatura española desde una estética distinta.

BIBLIOGRAFÍA

ALARCÓN SIERRA, Rafael, “Los libros de viaje en la primera mitad del siglo XIX”, *Los libros de viaje: realidad vivida y género literario*, Madrid, Akal, 2005, pp. 158-195.

ALAS, Leopoldo «Clarín», [1892], “¡Adiós, Cordera!”, *Cuentos*, ed. Angeles Ezama, Barcelona, Crítica, 1997, pp. 223-234.

AUERBACH, Erich, [1942], *Mimesis: la representación de la realidad en la literatura occidental*, tra. I. Villanueva y E. Ímaz, México, D.F., Fondo de Cultura Económica, 1993.

BÉCQUER, Gustavo Adolfo, [1864]. *Desde mi celda*, ed. Jesús Rubio, Madrid, Cátedra, 2002.

BLASCO IBÁÑEZ, Vicente, [1896], “El parásito del tren”, *La condenada*, Valencia, Prometeo, 1919, pp. 31-42.

BROWN, Rica, *Bécquer*, Barcelona, Aedos, 1963.

CAMPOAMOR, Ramón de, “El tren expreso: poema en tres cantos”, *Los pequeños poemas*, Madrid, Imprenta de la Biblioteca de Instrucción y Recreo, 1871, pp. 11-43.

COMÍN, Francisco et al, *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, 2 vols., Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1998.

DICKENS, Charles, [1846], *Pictures from Italy*, London, Penguin, 1998.

DÍEZ TABOADA, Juan María, “Los viajes de Bécquer y sus relatos de viajes”, *Caminería Hispánica, Actas de II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, vol. 3, *Caminería literaria e hispanoamericana*, Madrid, AACHE, 1996, pp. 363-377.

— “En el tren. Impresiones de Gil y Bécquer”, *Caminería Hispánica, Actas de IV Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, vol. 3, *Caminería literaria*, Madrid, AACHE, 2000, pp. 1289-1301.

EÇA DE QUEIRÓS, *A Cidade e as Serras*, Porto, Livraria Chardron, 1901.

GODÓN MARTÍNEZ, Nuria, “Viaje hacia los adentros: el tren como complejo metafórico en la narrativa galdosiana”, *Actas del V Congreso de Historia Ferroviaria*, Madrid, Fundación de Ferrocarriles Españoles, CD-ROM, 2009.

GONZÁLEZ HERRÁN, José Manuel, “Trenes en el paisaje (1872-1901): Pérez Galdós, Ortega Munilla, Pardo Bazán, Pereda, Zola, Alas”, *Actas del X Simposio de la Sociedad Española de Literatura General y Comparada*, Santiago de Compostela, Universidade, 1996, pp. 345-358.

HAWTHORNE, Nathaniel, [1851], *The House of the Seven Gables*, [Columbus], Ohio State University Press, 1965.

LITVAK, Lily, *El tiempo de los trenes: el paisaje español en el arte y la literatura del realismo (1849-1918)*, Barcelona, Serbal, 1991.

NATSUME Soseki, [1906], *Kusamakura*, Tokio, Shinchosha, 2016.

ORTEGA MUNILLA, José, *El tren directo, relación contemporánea*, Madrid, Oficinas de la Ilustración Española y Americana, 1880.

ORTIZ HERNÁN, Sergio, “El ferrocarril en la literatura y el arte cinematográfico”, *Siglo y medio del ferrocarril en España: 1848-1998: economía, industria y sociedad*, Alicante: Diputación Provincial, 1999, pp. 1091-1100.

OSTEN, Manfred, “Alles veloziferisch” oder Goethes Entdeckung der Langsamkeit, Frankfurt am Main, Insel Verlag, 2003.

PALACIO VALDÉS, Armando, [1889], *La hermana San Sulpicio, Obras completas IV*, Madrid, Librería de Victoriano Suárez, 1899.

PARDO BAZÁN, Emilia, [1881], *Un viaje de novios, Obras completas I*, ed. D. Villanueva y J. M. González Herrán, Madrid, Biblioteca Castro, 1999, pp. 191-404.

PÉREZ GALDÓS, Benito, *Rosalía*, ed. Alan Smith, Madrid, Cátedra, 1984.

— [1887], *Fortunata y Jacinta: dos historias de casadas*, ed. Francisco Caudet, Madrid, Cátedra, 1985.

PETER, Walter, [1868], “Conclusion”, *The Renaissance: Studies in Art and Poetry*, Oxford, Basil Blackwell, 1967, pp. 233-239.

PONCE, Juan Carlos, *Literatura y ferrocarril en España*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1996.

RUBIO JIMÉNEZ, Jesús, “Introducción”, *Desde mi celda*, Madrid, Cátedra, 2002, pp. 9-131.

SHIVELBUSCH, Wolfgang, [1977], *The Railway Journey: The Industrialization on Time and Space in the 19th Century*, Berkeley and Los Angeles, The University of California Press, 1986.

VILLANUEVA, Darío, “Introducción”, *Desde mi celda*, Madrid, Castalia, 1985, pp. 7-66.

ZOLA, Émile, *El naturalismo*, tra. Jaume Fuster, Barcelona, Península, 1989.

— [1890], *La Bête humaine, Les Rougon-Macquart*, t. 5, Paris, Aux Éditions du Seuil, 1970.

Indicador oficial de los caminos de hierro, Madrid, Imp. de J. García, 1873.