

EL FERROCARRIL COMO MATERIA NOVELABLE EN LA OBRA DE BENITO PÉREZ GALDÓS

Juan Carlos Pone

Resumen

Don Benito Pérez Galdós desencadenó todo un universo narrativo, construido a partir de materiales extraídos de la realidad que le rodeaba: clases sociales, contexto histórico-político, avances técnicos, etc. Claramente, el escritor canario se dedicó a algo tan sencillo, y a la vez tan complejo y arriesgado, como “copiar de la realidad”. A estas alturas, está fuera de toda duda que la obra de Galdós contribuyó de forma decisiva a la construcción de la novela moderna como hoy la conocemos.

Entre esa realidad de la que bebió Galdós se encuentra el ferrocarril, que supuso un auténtico avance técnico para la sociedad española de la segunda mitad del siglo XIX. De ese modo, estaciones de ferrocarril y viajes en tren aparecen en muchas de sus obras, aunque con roles y funciones distintas que trataremos de desentrañar.

El marco socio-histórico

No es posible adentrarse en la obra de Galdós sin mirar de reojo a la Historia. Gran parte de sus novelas hacen referencia constante a acontecimientos que marcaron la vida de los españoles. El exponente más claro son las cinco series de los Episodios Nacionales, que dedicó a ficcionar la Historia de los españoles durante el siglo XIX. Pero en mayor o menor medida, toda la novelística de Galdós rezuma Historia. En sus páginas, tienen cabida desde grandes acontecimientos sociales y políticos de primer orden, a cuadros de costumbres que reflejaban la vida cotidiana de la gente. Como escritor realista-naturalista, Galdós quiere dar a la narración una apariencia de verosimilitud, adaptando y reinterpretando la historia a través de su filtro personal. La Historia está ahí para ser narrada, para ser ficcionada. En consecuencia, en sus novelas aparecen la burguesía, la incipiente clase media, el pueblo, los políticos, los barrios de Madrid y, como no, el ferrocarril, como símbolo de progreso y de más cosas, como veremos.

1. El marco socio-literario

Tampoco es posible abordar la obra del autor canario sin tener en cuenta el contexto literario. Este es un análisis imprescindible, porque Galdós fue el máximo exponente del movimiento conocido como Realismo y Naturalismo, que suponía una superación del Costumbrismo de Larra, Mesonero Romanos o José María de Pereda. Y a pesar de que Galdós también incorpora en su novelística el cuadro de costumbres -que no era otra cosa que la observación directa del natural-, la técnica descriptiva conduce a un torrente narrativo que se convertirá en la impronta que identifica su obra. Galdós es por encima de todo un narrador. Narra la sociedad de su tiempo con todo detalle y la realidad la convierte en ficción.

En clave europea, las técnicas naturalistas provenían del positivismo, cuyo fin último era esclarecer la verdad a través de la observación y del análisis.

Ese positivismo académico estuvo muy presente en la obra de Zola, otro amante del ferrocarril. En ese contexto, resulta fácil imaginarse al escritor francés tomando notas al pie de la salvaje locomotora y para utilizarlas como material de construcción en su novela *La bête humaine* (*La bestia humana*).

Galdós sigue esta corriente, si bien no es todo lo académico que los positivistas pudieran esperar. Sin embargo, Galdós no deja de analizar la sociedad que le rodea, de escudriñar las clases sociales que la componen, de presentarnos una extensa galería de tipos y de analizar su comportamiento.

En lo ideológico, el Naturalismo, además de suponer una superación del Costumbrismo en lo literario, representaba la pertenencia a un pensamiento liberal que contrastaba con los idealistas o contranaturalistas, de tendencias más conservadoras.

2. La sociedad como materia novelable

Galdós, oponiéndose al idealismo imperante, decía que los españoles eran poco observadores y, en consecuencia, carecían “de la principal virtud para la creación de la novela moderna”. Se refiere, evidentemente, a las novelas naturalistas, cuya principal técnica es la observación y disección de los fenómenos observados.

Una gran pista para explicar su obra. En 1897, su discurso de ingreso a la Real Academia llevaba por título “La sociedad presente como material novelable”. No podía ser de otro modo. La sociedad en la que le tocó vivir fue un filón de oro para construir su obra, la materia prima con la que edificar su novelística. Y cómo no, el ferrocarril como parte relevante del progreso de esa sociedad, se convirtió, a su vez, en una auténtica materia novelable.

3. el ferrocarril como materia novelable

La aparición del ferrocarril en escena durante la segunda mitad del siglo XIX representó una auténtica conmoción social. No es aventurado afirmar que el ferrocarril supuso un cambio drástico en materia económica, social e incluso cultural. Ese cambio aconteció en Europa y, consecuentemente, también en España.

El viaje en tren acortó las distancias de un modo extraordinario. Desplazarse de un país a otro era cuestión de horas y dejaba atrás las largas jornadas que hasta entonces suponían los viajes en diligencia. El ferrocarril permitió estrechar y fortalecer la relación entre países vecinos y sin duda contribuyó a impulsar un espíritu común europeo. A partir de ese momento, se facilita el intercambio de ideas, se comparten sensibilidades culturales y estéticas, en pintura, música, literatura. Las ideologías políticas cruzan fronteras con una rapidez nunca vista. Sorprendentemente, se descubre la existencia de un carácter europeo y una manera coincidente de entender el mundo. Y asistimos también al nacimiento de un fenómeno social de gran relevancia: el turismo, que tuvo en el tren a su principal aliado.

En definitiva, el ferrocarril simbolizó el progreso en toda Europa y la locomotora de vapor se convirtió en el principal estandarte de la revolución industrial. Todo ello, en un momento en el que nace la clase media y asistimos a un nuevo orden social en el que la burguesía jugaría un papel destacado, siendo fuente inagotable de inspiración, y, consecuentemente, un motivo largamente abordado por la novelística realista y naturalista. En paralelo, y al abrigo de la revolución industrial, surge la nueva conciencia de clase del proletariado en las grandes ciudades.

A toda esta nueva era, no es ajena, como venimos diciendo, la obra del autor canario. Entre los de su generación, Galdós fue quizá el más consciente de lo que representaba el nuevo orden social, que tuvo su detonante en la revolución de 1868, la conocida como Septembrina.

Nos pararemos en diferentes pasajes de su obra y veremos el tratamiento diferenciado del ferrocarril en cada uno de ellos, funcionando con diferentes roles, como consecuencia de la evolución de su obra.

La primera novelística de Galdós es la denominada como “novelas de tesis”, escrita durante la primera época. En el contexto que ahora nos ocupa, esas novelas mostraban la confrontación de dos mundos, el progreso luchando contra la intolerancia y el inmovilismo.

Vamos a empezar con una de las más conocidas: *Doña Perfecta*, fechada en 1876, donde el recelo tradicionalista se enfrenta enérgicamente al progreso simbolizado en el ferrocarril. El ferrocarril está presente en muchos pasajes, pero seleccionamos algunas de las muestras más significativas.

(1)

¡Villahorrenda!... ¡Cinco minutos!... Cuando el tren mixto descendente número 65 (no es preciso nombrar la línea) se detuvo en la pequeña estación situada entre los kilómetros 171 y 172, casi todos los viajeros de segunda y tercera clase se quedaron durmiendo o bostezando dentro de los coches, porque el frío penetrante de la madrugada no convidaba a pasear por el desamparado andén. El único viajero de primera que en el tren venía bajó apresuradamente, y dirigiéndose a los empleados, preguntóles si aquél era el apeadero de Villahorrenda.

- En Villahorrenda estamos -repuso el conductor, cuya voz se confundió con el cacarear de las gallinas, que en aquel momento eran subidas al furgón- se me había olvidado llamarle a usted, señor de Rey.

Bien, el nombre del apeadero ya es un anticipo de lo que el ingeniero Pepe Rey se va a encontrar en el pueblo vecino de Orbajosa. Además, a lo inhóspito del ambiente del apeadero, se añade la brusquedad de los empleados y una poco halagüeña bienvenida.

(2)

Vió éste [Pepe Rey] que se acercaba otro empleado con un farol pendiente de la derecha mano, el cual movíase al compás de la marcha, proyectando geométricas series de ondulaciones luminosas. La luz caía sobre el piso del andén, formando un zig-zag semejante al que describe la lluvia de una regadera.

-¿Hay fonda o dormitorio en la estación de Villahorrenda? -preguntó el viajero al del farol.

-Aquí no hay nada -respondió éste secamente, corriendo hacia los que cargaban y echándoles tal rociada de votos, juramentos, blasfemias y atroces invocaciones, que hasta las gallinas escandalizadas de tan grosera brutalidad, murmuraron dentro de sus cestas.

En contraposición, vemos ahora la partida del tren, que representa la partida del progreso y la modernidad y que, a su paso, despierta de su letargo a los pueblos y sus gentes, dormidos y anclados en lo que Galdós consideraba como el antiguo régimen.

(3)

Antes de que la caravana se pusiese en movimiento, partió el tren, que se iba escurriendo por la vía con la parsimonia cachaza de un tren mixto. Sus pasos, retumbando cada vez más lejanos, producían ecos profundos bajo la tierra. Al entrar en el túnel del kilómetro 172, lanzó el vapor por el silbato, y un aullido estrepitoso resonó en los aires. El túnel, echando por su negra boca un hálito blanquecino, clamoreaba como una trompeta; al oír su enorme voz, despertaban aldeas, villas, ciudades, provincias. Aquí cantaba un gallo, más allá otro. Principiaba a amanecer.

Y Pepe Rey, a su vez, con un criado y a caballo, se dirige hacia Orbajosa. Un pueblo tranquilo que quiere seguir sesteando. No es extraño, por tanto, que por allí no pase el ferrocarril.

(4)

Además de esto, la patria de los Polentinos [Orbajosa], como ciudad muy apartada del movimiento y bullicio que han traído el tráfico, los periódicos, los ferrocarriles y otros agentes que no hay para qué analizar ahora, no gustaba que la molestasen en su sosegada existencia.

En la novela siempre está presente la confrontación de dos mundos antagónicos. Orbajosa frente a todo lo foráneo, tradición frente a progreso.

(5)

- ... Tú de nada entiendes más que de hacer caminos y muelles. ¡Ay, señorito mío! En el corazón humano no se entra por los túneles de los ferrocarriles ni se baja a sus hondos abismos por los pozos de las minas.

Efectivamente, dos mundos contrapuestos. Por un lado, un representante de la burguesía ascendente, Pepe Rey, ingeniero, defensor del progreso y anticlerical, por otro, doña Perfecta, su tía, que simboliza la tradición fanática y el oscurantismo enraizado en Orbajosa, pero que, a la vez, representa a muchos pueblos de España. Aunque, al final de la novela, el fracaso y la muerte del ingeniero parecen otorgar el triunfo a doña Perfecta, creemos que el desenlace fue consecuencia del idealismo radical e inocente de Pepe Rey, que quiere llevar el tren y la modernidad a Orbajosa. Y es que Pepe Rey significó el primer paso de una tendencia que triunfaría a la postre, y que tendría en el ferrocarril el clarinete del progreso, que despertará de su siesta a la España más recalcitrante.

No sólo en *Doña Perfecta* se muestra el enfrentamiento de ideas, también *Rosalía*, fechada en 1872, es un extraordinario ejemplo del recelo tradicionalista al progreso representado en el ferrocarril. Curiosamente, *Rosalía*, novela reciente, o, mejor dicho, recientemente descubierta, fue hallada por Alan Smith, en 1979, en el reverso de las cuartillas de la segunda serie de los Episodios Nacionales. Todo un descubrimiento, pues hasta ese momento no se conocía la existencia de esta obra. Y una suerte para la literatura del tren, porque *Rosalía* es sin duda la obra más ferroviaria de Galdós. En sus páginas, asistimos a la desconfianza que inspiraba el ferrocarril en determinados estamentos sociales. Es el caso de Don Juan Crisóstomo, uno de los protagonistas, descendiente de una familia cántabra con raigambre, todo un personaje del que Galdós hace un retrato entrañable. A Don Juan le cuesta emprender un viaje a Madrid, salir de su terruca, y sobre todo si el viaje es a lomos de los nuevos caballos de vapor. Asistimos al recelo tradicionalista frente al progreso en primera persona.

(6)

Sí: ya sé, ya me han contado. Por cierto, que me gustaría más ir despacio y seguro; porque estos ferrocarriles... le digo a Ud. que es cosa que horripila. Cuando uno lee... "La Esperanza" de ayer habla de un descarrilamiento...

[...]

... porque figúrese Ud. qué trapisondas serán esas del ferrocarril. Yo que no me he visto nunca en esos lances, me volvería loco cien veces. Ud., que ha ido de Santander a Torrelavega, sabrá lo que es eso.

[...]

Se le pone a uno la cabeza del revés, bulla, ¡qué jaleo! Tomar billetes, facturar el equipaje, buscar asiento, entra por aquí, sale por allí: uno que grita, otro que canta; y no le digo nada cuando echa a andar... aquello es para perder el juicio.

Y del dicho al hecho, cuando D. Juan emprende viaje hacia Madrid y se reafirma en sus convicciones respecto al ferrocarril.

(7)

- Encuentro el ferrocarril, Sr. D. Horacio, lo mismo que me lo había figurado -dijo D. Juan cuando el tren daba sus primeros pasos-. 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. Además, por este medio se llevan los ingleses los frutos de nuestro país para regalarse el diente, sin darnos tiempo para catarlos, y así la gente humilde de los pueblos se acostumbran a andar de aquí para allá en ferias y romerías, trabajando poco y haciéndose vanidosa y holgazana.

A Don Juan le han sacado de su universo y en el nuevo no encuentra acomodo. Avancemos y veamos de qué modo Galdós aplica las técnicas naturalistas diseccionando la tramoya ferroviaria y “copiando de la realidad”. Esta es la principal innovación del autor canario.

(8)

... la magnitud de la estación y los edificios adyacentes, las maniobras, las grúas, los cocherones, 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 movimiento que se llaman estaciones de ferrocarriles.

Y por encima de toda la escenografía ferroviaria, la locomotora simboliza para Don Juan el peor de todos los males.

(9)

La máquina principalmente se le figuraba [a Don Juan] un instrumento atormentador, creado por la ciega y estúpida fuerza para herir al hombre en sus sentimientos, para separar a los padres de sus hijos y al hermano del hermano.

Y a su vez, el novelista canario introduce la humanización de la máquina, como lo hizo Zola en *La bête humaine*.

(10)

La máquina camina jadeante y sudorosa, escupiendo sus pequeños torbellinos de humo y respirando con el trabajoso aliento de un pulmón asmático. Siguen los coches paso a paso, rechinando al describir las curvas y haciendo crujir la armazón de sus ejes y frenos, como músculos de hierro que forcejean en fatigoso esfuerzo.

La locomotora, no cabe duda, es el símbolo por excelencia, la insignia del ferrocarril. Y consecuentemente, los autores realistas le dedicaron siempre una especial atención, focalizando en ella el progreso y la revolución del vapor del siglo XIX.

Pero también, y en paralelo, una parte fundamental de esa tramoya ferroviaria que hemos mencionado es la estación, templo de los trenes. La narración del viaje continúa con la llegada a Miranda de Ebro, estación de empalme. Al transbordar, D. Juan Crisóstomo se equivoca de tren y pierde a sus acompañantes. La singular configuración que tenía -y que tiene hoy en día-, la estación de Miranda de Ebro, es que dispone de vías y andenes a ambos lados del edificio central de la estación y, dependiendo del encaminamiento, los trenes se estacionan en uno u otro lado. El hecho es que la singularidad de la estación y la oscuridad de la noche favorecieron el fatal acontecimiento de conducir a Don Juan a Fuenmayor, camino de La Rioja, en lugar de dirigirse a Castilla. Galdós reproduce el sentir del personaje.

(11)

... 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.

[...]

Preguntó por el Sr. Director de la estación, y dirigiéndose a él le contó en patéticas frases lo que le pasaba. Por fortuna suya, aquel funcionario no era de los que estamos acostumbrados a ver en nuestros caminos de hierro: hombres que creen asumir toda la autoridad de la Compañía del Estado, para lo cual nada les parece tan conveniente como poner a los viajeros cara de vinagre y tratarles como si fueran un rebaño de emigrantes confiados a su tutela.

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.

Pero la técnica naturalista de la disección de la materia novelable, llega a su punto máximo exponente en la minuciosidad con la que describe la estación de Fuenmayor, comparando la soledad de la estación con el abatimiento del alma de Don Juan, abandonado a su suerte en la estación riojana. La locomotora toma un aspecto monstruoso, mitad máquina, mitad cuadrúpedo. Todo el dinamismo de la locomotora y del viaje aparecen ahora suspendidos. La increíble velocidad se ha mudado en oscura parálisis. El monstruo parece dormido.

(12)

Si no hay nada más bullicioso, más accidentado, ni más alegre que la estación de un ferrocarril cuando el tren acaba de llegar o se prepara a partir durante el día, tampoco existe sitio alguno más callado, más quieto, más triste, cuando el convoy ha desaparecido en la noche y ha de pasar mucho tiempo antes de que venga otro. Los empleados, poco ha tan activos y alborotadores, callan, y después de inspeccionar los coches vacíos, se retiran a descansar. Las máquinas que se quedan ahí de repuesto después de una larga jornada arrojan de su hornillo las débiles asmas que caen esmaltando fugazmente un suelo negro como el suelo del infierno. Los últimos rechinamientos de los goznes cansados, de los topes herrumbrosos, de los ejes que aún se estremecen después de quietos, se pierden en el silencio de la noche como la postrera espiral de humo en la inmensidad del cielo. 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: ni aún así le perdemos el respeto y es preciso mucha fuerza de voluntad para colocarse delante de ella. 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. 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. Todo es negro porque el polvillo del carbón, que ha extendido por el piso una alfombra de azabache, no ha perdonado los coches, los furgones, las grúas y los tinglados. Los carros de mercancías puestos en fila ofrecen extraña silueta: aquí las pipas cubiertas con su sudario de lona encerada forman una serie de [ilegible]; más allá las vigas parecen haces de gigantescos espárragos; luego las jaulas de aves de corral presentan su tejido, en el cual se cruzan listones de claridad y de sombra; después, los sacos de trigo semejan conejos colosales que se han acurrucado unos contra otros para dormir, y los cestos vacíos se representan a las imaginaciones como volátiles dormidos que van a agitar las alas y a huir al menor ruido.

El progreso, personificado en el ferrocarril, también aparece en otras novelas como *Nazarín*, fechada en 1895, obra de la época espiritualista de Galdós y de sus simpatías krausistas. La novela nos presenta a un hombre empeñado en seguir la doctrina de Cristo, entregándose a una vida de andanzas y experiencias. Ahora Galdós, que siempre fue muy crítico con la Iglesia, nos presenta el progreso y el ferrocarril como la antítesis del afán espiritualista del personaje central.

(13)

¡A mí, que vivo en este siglo XIX, el siglo del vapor, del teléfono eléctrico y de la imprenta! ¡Esa palanca!... de las libertades públicas y particulares, en este siglo del progreso. ¡Esa corriente!... en este siglo en que la ilustración nos ha emancipado de todo el fanatismo de la antigüedad. [...] El siglo XIX ha dicho: "No quiero conventos ni seminarios, sino tratados de comercio. No quiero ermitaños, sino grandes economistas. No quiero sermones, sino ferrocarriles de vías estrecha. No quiero santos padres, sino abonos químicos.

[...]

Verá cómo le adora el pueblo; y usted, a buena cuenta, háganos un par de milagros, de los gordos, ¿eh?; multiplíquenos las tinajas, y tráiganos el puente nuevo que está proyectado, y el ferrocarril del Oeste, que es nuestro "desiderátum"...

Es decir, frente al idealismo pregonado por el sacerdote, Galdós sitúa el positivismo de una sociedad entregada al progreso, a los avances técnicos y a la velocidad que todo lo cambia.

Un ejemplo más de la simbología el ferrocarril como abanderado del Progreso, es la oda que dedicó Galdós al Ferrocarril del Norte. La oda está incluida en la novela *La de los tristes destinos*, obra perteneciente a la cuarta serie de los *Episodios Nacionales*, publicados en 1907. Aquí se muestra hasta qué punto el ferrocarril revolucionó la escena social de la segunda mitad del siglo XIX y hasta qué punto Galdós, liberal y progresista, entendió que el ferrocarril era la "vía" correcta para aproximarnos a Europa.

(14)

“¡Oh ferrocarril del Norte, venturoso escape hacia el mundo europeo, divina brecha para la civilización!... Bendito sea mil veces el oro de judíos y protestantes franceses que te dio la existencia; benditos los ingeniosos artificios que te abrieron en la costra de la vieja España, hacinando tierras y pedruscos, taladrando los montes bravíos y franqueando con gigantesco paso las aguas impetuosas. Por tu horrenda senda corre un día y otro el mensajero incansable, cuyo resoplido causa espanto a hombres y fieras, alma dinámica, corazón de fuego... Él lleva y trae la vida, el pensamiento, la materia pesada y la ilusión aérea, conduce los negocios, la diplomacia, las almas inquietas de los laborantes políticos y las almas sedientas de los recién casados; comunica lo viejo con lo nuevo; transporta el afán artístico y la curiosidad arqueológica; a los españoles lleva gozosos a refrigerarse en el aire mundial, y a los europeos trae a nuestro ambiente seco, ardoroso, apasionado. Por mil razones te alabamos ferrocarril del Norte, y si no fuiste perfecto en tu organización, y en cada viaje de ida o regreso veíamos faltas y negligencias, todo se te perdona por los inmensos beneficios que nos trajiste, ¡oh grande amigo y servidor nuestro, puerta del tráfico, llave de la industria, abertura de la ventilación universal y respiradero por donde escapan los densos humos que aún flotan en el hispano cerebro!”

Algunos años más tarde, en la etapa más determinante de su obra, conocida con el marbete de “novelas contemporáneas”, el ferrocarril se aborda de un modo bien distinto. El ferrocarril ya no es el símbolo de progreso que aparecía en las novelas de tesis de la primera época. Ahora el ferrocarril, y más concretamente, el viaje en tren se nos muestra totalmente integrado en la cotidianidad y en la vida diaria de las diferentes clases sociales.

Durante la segunda mitad del siglo XIX, los viajes en tren se generalizan en toda Europa. Viajar de una ciudad a otra, en breve espacio de tiempo, hizo posible la popularidad que alcanzó el tren entre las diferentes clases sociales. Empezando por la burguesía, que abraza el viaje en tren, dando lugar al primer turismo, entendido como tal. Un turismo que comenzó a desarrollarse alrededor de las grandes ciudades y de los centros balnearios, donde la nueva burguesía acudía a lo que se conocía en la época como “tomar la aguas”. Así lo apunta don Benito en *Tormento*, fechada en 1884.

(15)

En el verano del 65, recién abierto el ferrocarril del Norte, la familia no consideró decoroso dejar de ir a San Sebastián.

También la burguesía incorpora el ferrocarril a su viaje de novios. Al arrullo de un vagón viajan Jacinta y Juanito Santa Cruz hacia el Mediterráneo, en *Fortunata y Jacinta*. Este viaje de novios le permite a Galdós describir una sucesión de escenas dinámicas, en las que va alternando la acción en el interior del tren con la sucesión veloz del paisaje en el exterior, que nos hace pensar en escenas cinematográficas, si bien el cine no existía como tal, cuando se publicó la novela.

(16)

Jacinta estaba contenta, y su marido también, a pesar de la melancolía llorona del paisaje; pero como había otros viajeros en el vagón, los recién casados no podían entretener el tiempo con besuqueos y tonterías de amor.

Ahora Galdós ya no alude al Progreso. El viaje en tren, la locomotora, lo que hemos denominado “tramoya ferroviaria”, ha dejado de ser el centro de atención y ha perdido su naturaleza simbólica. En *Fortunata y Jacinta*, escrita 15 años después de *Rosalía*, el viaje en tren se integra en el relato con una función diferente. Ahora hay una trasposición entre el exterior -el paisaje-, y el interior del vagón -la conversación de los esposos y la indagación de Jacinta-. Vemos cómo se asimila el comportamiento del personaje de Juanito Santa Cruz y el de la locomotora. Trasposición, comparación e incluso sinestesia son los nuevos resortes literarios utilizados por Galdós, atendiendo al nuevo rol que se otorga al ferrocarril.

(17)

Esto fue dicho en el tren, que corría y silbaba por las angosturas de Pancorbo. En el paisaje, veía Juanito una imagen de su conciencia. La vía que lo traspasaba, descubriendo las sombrías revueltas, era la indagación inteligente de Jacinta.

[...]

Y a la salida del túnel, el enamorado esposo, después de estrujarla con un abrazo algo teatral y de haber mezclado el restallido de sus besos al mugir de la máquina humeante...

La velocidad y la cinemática del tren pasan a ser el lienzo dinámico sobre el que Galdós dibuja el paisaje visto desde la ventanilla por los ojos de Jacinta y de su esposo, creando así, un extraordinario efecto de dinamismo, una especie de danza visual semejante al pentagrama musical.

(18)

... y por fin, la maravilla de la región valenciana, la cual se anunció con grupos de algarrobos, que de todas partes parecían acudir 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 la colina; y se escondían tras un otero; para reaparecer haciendo pasos y figuras de minueto o jugando al escondite con los palos del telégrafo.

El tiempo, que no les había sido muy favorable en Zaragoza y Barcelona, mejoró aquel día. Espléndido sol doraba los campos. Toda la luz del cielo parecía que se colaba dentro del corazón de los esposos. Jacinta se reía de la danza de los algarrobos, y de ver los pájaros posados en fila en los alambres telegráficos.

- *Míralos, míralos allí. ¡Valientes pícaros! Se burlan del tren y de nosotros.*
- *Fíjate ahora en los alambres. Son iguales al pentagrama de un papel de música. Mira cómo sube, mira cómo baja. Las cinco rayas parece*

que están grabadas con tinta negra sobre el cielo azul, y que el cielo es que lo que se mueve como un telón de teatro no acabado de colgar.

El ferrocarril sigue siendo la misma materia novelable, pero ahora con efectos narrativos bien distintos. Es una superación novelística en la obra de Galdós.

Hemos hecho un itinerario literario a través de la obra de Galdós, mediante el ferrocarril. Nos hemos detenido en “estaciones” significativas de su obra para contemplar la función del tren en cada una de ellas.

Para cerrar este itinerario, una cita de la novela *Tormento*, en la que Galdós identifica plásticamente el tren y la literatura. Y nos da un titular: el tren es elemento necesario para la ficción literaria.

(19)

Amparito, en el opuesto ángulo del coche, atendía a las maniobras de la estación y observaba sin chistar los viajeros que, afanados, corrían a buscar sus puestos; los vendedores de refrescos, de libros y periódicos, las carretillas que transportaban equipajes y el ir y venir presuroso del jefe y los empleados.

[...]

Deseaba que el tren echase a correr pronto. La inmensa dicha que sentía parecía una felicidad provisional, mientras la máquina estuviese parada. [...] Un tren que parte es la cosa del mundo más semejante a un libro que se acaba. Cuando los trenes vuelvan, abríos, páginas nuevas.

El autor canario es sin duda el hacedor principal en la construcción de la novela española de la segunda mitad del siglo XIX. La realidad que le rodeaba, en la que se encontraba el ferrocarril en lugar destacado, fue su fuente de inspiración para convertirse en el mejor narrador y cronista de su época

Referencias bibliográfica

- (1) *Doña Perfecta* (1876)
- (2) *Ibidem*
- (3) *Ibidem*
- (4) *Ibidem*
- (5) *Ibidem*
- (6) *Rosalía* (1872)
- (7) *Ibidem*
- (8) *Ibidem*
- (9) *Ibidem*
- (10) *Ibidem*
- (11) *Ibidem*
- (12) *Ibidem*
- (13) *Nazarín* (1895)
- (14) *La de los tristes destinos, Episodios Nacionales IV serie* (1907)

- (15) *Tormento* (1884)
- (16) *Fortunata y Jacinta* (1887)
- (17) *Ibidem*
- (18) *Ibidem*
- (19) *Tormento* (1884)