

La representación del maquinista como héroe. Una visión comparada con el caso francés (1842-1921)

Jairo Fernández Fernández

INTRODUCCIÓN

La imagen heroica de los maquinistas respondía a la inexcusable constatación de la inseguridad tecnológica del transporte terrestre. De hecho, y dentro de un contexto de indefensión real para los pasajeros, su posición adquirió muy pronto relevancia como la última barrera ante una muerte probable. De él dependían el modo en que se efectuaba la conducción y, sobre todo, la continuidad o la detención del tren convirtiéndose, por lo tanto, en la última instancia de protección antes de la catástrofe.

En cualquier caso, esta imagen heroica no fue el producto de una deriva simple o teleológica; aunque el punto de partida se anclaba en la reiteración de accidentes ferroviarios de consecuencias luctuosas, su construcción acabó cristalizando colectivamente a finales del siglo XIX. Evidentemente, no todo el mundo contribuyó a ello de la misma manera a lo largo de este proceso, destacándose los dirigentes políticos de comienzos de la Tercera República francesa y las élites sociales españolas durante el período de la Restauración. Tampoco parece que nadie la haya cuestionado porque las actuaciones del maquinista se demostrarían insistentemente fundamentales a la hora de mitigar toda clase de incidentes siendo reconocido su heroísmo dentro de la propia tradición socialista. Los maquinistas, por su parte, tendieron a aceptarla y a esgrimirla como propia haciendo gala de un rasgo, inherente a su trabajo, que ponía en evidencia toda la lógica en la que se fundamentaba el primer gran modelo de transporte ferroviario.

La comparación entre las manifestaciones de esta representación heroica que se pueden observar en Francia y en España resulta relevante porque revela un fenómeno prácticamente idéntico en su contenido y en sus formulaciones, y que obedece a causas similares. Con todo, existen algunas diferencias de matiz, como el hecho de que los maquinistas españoles solo fueran exaltados como héroes en caso de muerte en acto de servicio, o el de la amplitud del programa de reconocimiento público que se dio en Francia y que ha sido ya apuntado por François Caron y Christian Chevandier.¹

¹ Caron, 1965 : 10-11.
Chevandier, 2002 : 46.

Particular interés tiene el estudio de Caron (1965) porque partió de la interpretación realizada por un sector de los maquinistas franceses asociados a la *Fédération Générale Française Professionnelle des Mécaniciens et Chauffeurs*. En él, se destacaba la capacidad de estos trabajadores para sacrificarse personalmente en aras de la salvaguarda del pasaje,² para lo que se basaba en uno de los lemas reproducidos por la revista corporativa de dicha organización sindical “Gloria a los héroes. A aquellos que con peligro para sus vidas han salvado aquellas de sus conciudadanos”.³ Sin embargo, Caron (1965) asocia rápidamente este constructo identitario a una estrategia de atracción gubernamental del colectivo para pasar después rápidamente por encima de algunas de las principales referencias literarias del fenómeno. De este modo, el discurso de Victor Hugo en el homenaje a “Grisel” en 1882, y el poema de François Coppée: *Le coup de tampon* tan solo fueron mencionados brevemente; sin que en ningún momento se procediera a analizar el ámbito ceremonial en que se dio el primero o la riqueza de referencias socioculturales del segundo. Por fin, se cerraría esta parte del artículo afirmando el carácter estructural de este heroísmo que se asociaba a la fuerte responsabilidad de quienes asumían la función de conducción en torno a la que se estructuraba toda esta industria del transporte.⁴

En consecuencia, parece pertinente acometer dentro del análisis comparado una caracterización amplia de la imagen heroica del maquinista, que parta de su origen, recoja sus rasgos fundamentales, y articule su desarrollo temporal. Además, puesto que los límites de vigencia de las figuras que componen las representaciones colectivas pueden resultar particularmente borrosos, se ha decidido establecer como fechas límite, dos hitos bien definidos que parecen establecer un marco estable para el análisis: la catástrofe ferroviaria francesa de Meudon en 1842 y el accidente español de Villaverde en 1921.

1. LA RESPONSABILIDAD DEL MAQUINISTA EN LA CONDUCCIÓN. UNA EXPERIENCIA AMBIGUA

La centralidad de las funciones del maquinista y su posición como barrera de protección de última instancia no debe oscurecer la realidad de su práctica profesional. Existen

² Caron, 1965 : 10.

³ Texto original: «Gloire à nos héros. A ceux qui au péril de leur vie ont sauvé ceux de leurs concitoyens » en *L'alliance. Organe de la Fédération Générale Française Professionnelle.*(Mai 1886) :1.

⁴ Caron, 1965 : 10-11.

pruebas importantes de que estas responsabilidades no se ejercieron siempre con el cuidado debido, si bien en muy pocos casos puede culparse exclusivamente al maquinista de los riesgos asumidos.

De hecho, muchos problemas eran el resultado de las prácticas habituales en el manejo de las locomotoras bajo las condiciones que imponía el sistema de primas. Efectivamente, la existencia de alguna dificultad técnica tendía a ser compensada por medio de procedimientos irregulares con el objetivo de mantener el ritmo de la marcha. En algunas circunstancias, como por ejemplo cuando la caldera perdía agua, tales esfuerzos podían tener consecuencias catastróficas. Según cuenta el antiguo maquinista Luis Zurdo Olivares (1911), refiriéndose a un caso real de este tipo:

Si la alimentación tiene que hacerse con frecuencia y quizás continuamente [...] no es posible al mismo tiempo alcanzar la presión necesaria para remolcar el tren a la marcha del itinerario y en tal situación, una de dos: o ha de parar el maquinista la alimentación en las rampas, o ha de parar en marcha para elevar la presión del vapor [...] Por no ver mermado su sueldo a fin de mes [...] reducirá el maquinista la alimentación a la menor cantidad posible; por la inclinación de la pendiente quedarán en seco los tubos, por la contra inclinación de la rasante inmediata quedará en seco el techo y esto repetido un día y otro debilita la resistencia de aquellos materiales y más tarde; aun sin una presión excesiva, ni sin quedar el hogar enteramente en seco puede ocurrir una explosión.⁵

No obstante, las imprudencias más habituales eran aquellas que se cometían para recuperar el tiempo ya perdido, destacando entre ellas las que afectaban a viaductos, cuya resistencia al tráfico intenso resultaba de antemano cuestionable. El primer incidente documentado en España, que se sepa, se produjo el 28 de agosto de 1864 cuando el tren n.º 1 de la línea de Alicante, perteneciente a MZA, cruzó el puente de Monóvar a una velocidad muy superior a la permitida, que apenas superaba los cinco kilómetros por hora. Denunciada la infracción por la Inspección de Ferrocarriles, el director general de la compañía sancionó a los infractores e insistió en la necesidad de respetar las disposiciones vigentes.⁶

⁵ Zurdo, 1911: 535.

⁶ Archivo Histórico Ferroviario (Madrid). MZA. Línea de Alicante. «Correspondencia entre el Ingeniero Jefe de Vía y Obras y el Director general» acerca de las sanciones a imponer a los maquinistas que excedan la velocidad en el puente de Monovar. AHF. IN/224/10.

Del cumplimiento de esta disposición se encargarían a partir de ese momento los agentes del servicio de vía y obras; sin duda, porque eran los mejor situados físicamente para fiscalizar esta clase de comportamientos, pero también porque carecían de vínculo estructural alguno con el personal de tracción en el organigrama de la empresa y tendrían menos tentaciones de encubrir sus faltas. También se decidió incrementar el monto de las penas por cada infracción haciéndolas equivalentes a cinco días de sueldo, determinándose incluso que el maquinista, «en caso de reincidencia será despedido del servicio de la Compañía».⁷

El endurecimiento de los castigos atestigua la frecuencia de un problema, que podía provocar accidentes graves; como se comprobó en el descarrilamiento del tren expreso de Irún a Madrid -Compañía del Norte- en el puente de Viana el 11 de septiembre de 1873 con un resultado de más de veinte muertos. Como después se supo, los maquinistas del convoy, que llevaba doble tracción, habían hecho una apuesta sobre la hora de llegada superando en mucho la velocidad permitida en aquel tramo.⁸

A un nivel más general la violación de las normas relativas a la velocidad de los trenes no hizo sino consolidarse con el tiempo. Así se deduce de la información recabada por la Inspección Técnica y Administrativa de la 2ª División de Ferrocarriles, sobre la línea de Valencia a Tarragona de Norte, el 4 de julio de 1903. Lo que se pone en evidencia ahora es un comportamiento sistemático, que afecta a la práctica totalidad de la plantilla y que se aprovecha de las peculiaridades del perfil de la vía para alcanzar sus objetivos:

Los trenes que [...] llevan algún retraso, procuran ganarlo, aumentando sus velocidades hasta rebasar las señaladas en sus respectivos itinerarios, en los trayectos en que existen fuertes pendientes, tales como los de Ulldecona a Vinaroz y Alcalá a Torreblanca para los trenes ascendentes y los de Alcalá a Benicarló y Ulldecona a Sta Bárbara y Tortosa para los descendentes.⁹

Sin embargo, esta problemática genérica tendió a quedar enmascarada y aun a ocultarse, incluso en aquellos puntos tan particularmente conflictivos como eran los puentes. Dicha laxitud se debía a que la puntualidad del servicio era un requisito imprescindible para la viabilidad de los ferrocarriles como negocio, fundamentalmente

⁷ AHF. IN/224/10.

⁸ Zurdo, 1911: 207.

⁹ Archivo Histórico Ferroviario (Madrid). «Expediente» sobre exceso de velocidades de los trenes de esta línea de Valencia a Tarragona por querer los maquinistas ganar retrasos en los trenes. AHF. IN/227/11.

por la necesidad de asegurar la correcta sucesión de un número determinado de servicios diarios. Un caso paradigmático lo encontramos en los múltiples incidentes que se produjeron a lo largo de la primavera-verano de 1910 en el puente de Montesa Mayor de la línea de Almansa a Valencia -ferrocarril de Norte-. La coyuntura no podía ser más delicada para el tráfico puesto que se estaba cambiando el tramo metálico de la estructura; pero, aun así, el tren n.º 1.616 del 8 de abril no llegó a detenerse del todo para recibir el boletín comprobante del guarda-puente. Aunque la omisión no parece importante, el hecho de que se tratara del documento que le permitía cruzar al otro lado la convertía en una falta grave, que fue reconocida por el director de la compañía ante la Inspección Técnica, pero incluyendo una serie de disculpas explícitas:

Tengo la honra de informarle, que efectivamente el maquinista del citado tren no llegó a efectuar la parada total, conforme está ordenado, si bien llegó a insinuarla antes de entrar en el puente, reduciendo la velocidad a una menor que la de paso de hombre [...].¹⁰

Se daba de este modo a entender que no se había puesto, en modo alguno, en peligro la seguridad del convoy; lo que no era del todo cierto ya que, si la integridad del puente se hubiera visto comprometida por el estado de las obras, es más que probable que no se habría podido detener la marcha antes de acceder al mismo.

Las pruebas de la complicidad de la compañía se hicieron más evidentes cuando la misma infracción se repitió en el mismo punto el día 4 de agosto con el tren n.º 62; lo que llevó al interventor de línea a concluir «que esto se efectúa con alguna frecuencia sin duda para ganar minutos perdidos anteriormente».¹¹ La reacción de los empleados, amparados por sus mandos y respaldados por la dirección, fue la de negar el caso y acusar al responsable local de la inspección de haber actuado de acuerdo a intereses particulares. De este modo, en el informe colectivo realizado en Játiva por el jefe del depósito y el de la 15 Sección de Vía y Obras se concluye que:

El agente de la 2ª División técnica y administrativa, que presentó la denuncia, procedía ese día de un pueblo denominado Torrella, siendo su intención la de tomar este tren para viajar y portador de un cesto grande; pero como lo hiciera precisamente en el momento que el tren estaba en marcha [...] muy molesto por no haber logrado

¹⁰ AHF. IN/227/30.

¹¹ AHF. IN/227/30.

su propósito, se acercó al guarda-puente, a quién reprochó violentamente no haber hecho parar el tren.¹²

La versión de Norte es, desde luego, poco consistente con lo que se ha visto hasta ahora y parece responder a una estrategia de descrédito que buscaría invalidar el testimonio del denunciante y desanimar otras intervenciones de este tipo. Menos creíble aún resulta ante el reconocimiento por parte de algunos empleados de tracción del carácter habitual que tenían las violaciones normativas, sin las cuales el servicio no podía cumplirse en plazos aceptables. Que las empresas lo toleraban no solo era sabido, sino que dio lugar a una práctica reivindicativa conocida todavía en los años 50 del siglo XX como «trabajar a reglamento»;¹³ su implementación era muy sencilla, solo había que cumplir puntualmente todas las disposiciones haciendo inviable el cuadro de marchas que recogía el itinerario diario de los trenes en cada línea. En definitiva, todo el sistema en su conjunto era inmejorable para los gestores de los ferrocarriles, que podían cumplir sus objetivos a la vez que trasladaban a los maquinistas toda la responsabilidad cuando el sistema fallaba y las infracciones cometidas redundaban en un accidente.

2. LA APARICIÓN DE UNA NUEVA FIGURA DE INQUIETUD

A los ojos del público, esta problemática era prácticamente inexistente porque no solía provocar incidentes de envergadura importante; justo al contrario de lo que sucedería con los errores cometidos en el ámbito de la circulación. De hecho, un guardaguías que condujera un tren a una vía ya ocupada o un factor que diese la salida antes de que un tramo del recorrido quedase libre podían ser la causa de desastres mayores. En ausencia de mecanismos automáticos de control desarrollados, todo dependía en última instancia del factor humano y de la voluntad de compromiso de unas compañías que tendían a privilegiar sus intereses comerciales.

Por lo tanto, no es de extrañar que el uso del vapor como vector central del transporte terrestre supusiera la emergencia de una nueva figura de inquietud, de que su imagen se vio rápidamente permeada por la inseguridad asociada a la nueva modalidad

¹² AHF. IN/227/30.

¹³ Archivo del Museo del Ferrocarril de Asturias (AMFA). «Entrevista con Antonio Palacios Suárez».

de tracción. La toma de conciencia de este cúmulo de riesgos fue temprana y traumática, y tuvo como punto de partida los primeros grandes accidentes ferroviarios, cuya incidencia se empezó a hacer notar en la década de los años cuarenta del siglo XIX.

Un caso paradigmático, muy bien descrito por el estadounidense Charles Francis Adams Jr.,¹⁴ sería el del desastre acaecido el 8 de mayo de 1842 entre las estaciones de Bellevue y Meudon, pertenecientes a la línea que discurría de Versalles a Paris por la orilla izquierda del Sena. Los afectados habían acudido a las celebraciones públicas del aniversario del rey Luis Felipe de Orleans y retornaban a la capital en un tren «tan densamente cargado y tan largo que se necesitaron dos locomotoras para arrastrarlo». La alta velocidad que se imprimió a la marcha resultó excesiva para la máquina de cabeza, provocando la rotura de uno de sus ejes. A la parada inmediata, en seco, la siguió el empuje de la inercia: la segunda locomotora quedó montada sobre la primera «aplastando a su maquinista y al fogonero» y quedando todo el terreno cubierto por las brasas de los fogones. Sobre esta base incandescente se amontonaron los tres primeros coches de pasajeros, contruidos en madera y recién pintados para la ocasión, que, además y de acuerdo a los protocolos de la época, iban cerrados y bloqueados desde el exterior. Los que no perecieron descuartizados lo hicieron a causa de las llamas, quedando los restos de todos ellos irreconocibles. Ni siquiera se llegó a saber nunca el número exacto de víctimas mortales aunque superaban con toda seguridad las cincuenta.¹⁵

En palabras de Adams el impacto de lo sucedido en Francia fue tal que «durante un tiempo pareció que el desastre de Versalles iba a operar como una barrera en el camino de todo futuro desarrollo ferroviario».¹⁶ No se trataba de una exageración, sino de la constatación de un choque emocional profundo que nadie supo expresar tan bien como el conde Alfred de Vigny en su largo poema de 1844 *La maison du Berger*. En este texto, aunque no se mencionaba el incidente de forma explícita, las referencias que se incluían eran inconfundibles para cualquier contemporáneo culto, educado a la manera del siglo

¹⁴ Charles Francis Adams Jr, era nieto del presidente John Quincy Adams y, por lo tanto, bisnieto del también presidente, y padre fundador de los Estados Unidos, John Adams. Por su autobiografía conocemos su larga vinculación con los ferrocarriles norteamericanos, desde su participación en la Massachusetts Board of Railroad Commissioners, creada en la primavera de 1869, hasta su ingreso en 1882 en el consejo de administración de la Union Pacific; compañía que posteriormente llegó a presidir -véase *Charles Francis Adams, (1835-1915), an autobiography*, (Cambridge, Massachussets, The River Side Press, 1916), 168-217. Respecto a su genealogía, que lo hace descender de Carlomagno, se encuentra completa en: Charles Henry Browning, *Americans of royal descent* / (Philadelphia, Porter & Costes, 1883), 66.

¹⁵ Adams Jr., 1879: 59-60.

¹⁶ Adams Jr., 1879: 61.

XIX y que hubiera vivido la tragedia. Dicha relación, que ya fue reseñada por Edmond Estève en su edición crítica de la poesía de Alfred de Vigny, aparecida en 1924,¹⁷ incluye una representación simbólica del nuevo terror tecnológico:

Sobre este toro de hierro que echa humo, resopla y aúlla,
El hombre se ha subido demasiado pronto. Nadie sabe todavía
Qué tormentas encierra este feroz ciego,
Y el viajero feliz le entrega su tesoro;
Su viejo padre y sus hijos, los sienta como rehenes
Dentro del vientre ardiente del toro de Cartago,
Que los arroja convertidos en cenizas a los pies del Dios del oro.¹⁸

A partir de una sinécdoque inicial en la que el ferrocarril se representa exclusivamente con los rasgos aparentes y externos de una locomotora en marcha, se establece una metáfora que lo identifica con el toro de bronce encargado por Falaris, tirano de Acragas (Agrigento) a mediados del siglo VI a. C.¹⁹ Al aparecer dentro de este artefacto se encerraba a sus enemigos para ser básicamente cocinados vivos mediante un fuego situado en su base; mientras duraba la tortura, sus gritos y gemidos salían a través de un dispositivo especial pareciéndose a los mugidos de un animal real.²⁰ La semejanza con la forma de morir de los pasajeros del accidente de Meudon resulta evidente *de facto*, pero de Vigny se refiere a él como el toro de Cartago y ciertamente los púnicos se llevaron este instrumento de tortura a su capital tras el saqueo de la ciudad en el 400 a. C.²¹ Esto le servía para jugar con la noción de sacrificio puesto que en la mente de sus lectores estaban las alusiones clásicas a los sacrificios infantiles al dios Baal-Hammon cometidos por este pueblo precisamente usando el fuego;²² solo que ahora los beneficiarios de tan luctuoso acto serían los inversores que estaban detrás de las compañías. Nos ofrece además Estève una carta dirigida por el autor a su primo, que rebosaba de indignación por el accidente y que refrendaba más allá de toda duda razonable esta línea interpretativa

¹⁷ Vigny, 1924 : 19-20.

¹⁸ Texto original : «Sur ce taureau de fer qui fume, souffle et beugle, / L'homme a monté trop tôt. Nul ne connaît encore/ Quel orages en lui porte ce rude aveugle/ Et le gai voyageur lui livre son trésor ;/ Son vieux père et ses fils, il les jette en otage/ Dans le ventre brûlant du taureau de Carthage/ Qui les rejette en cendre aux pieds du Dieu de l'or». Vigny, 1924: 21-22.

¹⁹ Esta conexión está también en las notas del editor científico de la obra antes citada Edmond Estève, Vigny, 1924: 22.

²⁰ Sánchez López, 2017: 286.

²¹ Estève, 1924 : 23.

²² Estève, 1924 : 22.

a través de una serie de referencias católicas y paganas «¡Que auto de fe! ¡Que sacrificio horrible a la industria! [...] ¡Que martirio!».²³

Pero volvamos a esa sinécdoque prometeica porque parece el acto inaugural del uso de la locomotora como imagen sustantiva por excelencia del ferrocarril. Por un lado, encarnaba los elementos esenciales de la nueva tecnología: la producción de vapor y su transformación en movimiento; por otro, lo hacía como una fiera enfurecida, que hacía gala de una potencia inusitada, así como de un ruido, por momentos ensordecedor, que alcanzaba velocidades hasta ese momento impensables.

Que este juego de asociaciones iba a tener éxito lo demostró Émile Zola en su novela *La bête humaine*, publicada en 1890 como parte de la saga de los Rougon-Macquart. En esta obra icónica, la locomotora aparece como un personaje central y cargado de significados que mantiene su rango representativo sobre todos los otros elementos ferroviarios. Más importante aún es la continuidad de su consideración como un animal, pero con una novedad esencial: que ya en ese momento aparece bajo el mando, si bien siempre incierto, del maquinista:

Caía la noche y Jacques iba con más cuidado. Pocas veces había notado a la Lison tan obediente; la poseía, la conducía a su antojo, ejerciendo la voluntad absoluta del amo; y, sin embargo, no reducía su severidad, la trataba como a una bestia domada de la que es necesario desconfiar siempre.²⁴

Esta posición ha sido reconocida ya por Charrier (2004) quien llega a afirmar que, en caso de no darse, es la máquina quien ejerce su dominio,²⁵ pero esto último no parece posible puesto que es la propia acción humana la que la pone en marcha y le da la vida. Se trata siempre de una bestia mecánica que se manifiesta cuando alcanza el punto álgido de su potencia a manos de quien la conduce y no se ha podido encontrar ninguna representación de la misma imponiendo una voluntad, supuesta o imaginada, sobre el hombre. En lo que sí se insiste, en la novela de Zola, es en las consecuencias nefastas que tiene la ausencia del nuevo actor que la retiene porque es su desaparición la que permite que su carácter salvaje se manifieste; no se convierte en una especie de ente

²³ Estève, 1924 : 20.

²⁴ Texto original : «La nuit tombait, Jacques redoublait de prudence. Il avait rarement senti la Lison si obéissante ; il la possédait, la chevauchait à sa guise, avec l'absolue volonté du maître ; et, pourtant, il ne se relâchait pas de sa sévérité, la traitait en bête domptée, dont il faut se méfier toujours». Zola, 1972 : 184-185.

²⁵ Charrier, 2004 : 180.

autónomo como afirma Charrier (2004),²⁶ se desboca. Así, cuando al final de la novela Jacques y su fogonero Pecqueux se mataron durante un servicio, «la máquina, sin dirección, rodaba, rodaba sin parar. Por fin la caprichosa podía ceder ante la pasión de su juventud, igual que una yegua aún sin domar, escapada de las manos de su guardián, galopando por la llana campiña».²⁷ El resultado final de esta marcha desbocada, que el autor no aclara, lo desconocemos, aunque nos lo imaginamos muy similar al de la catástrofe de Meudon porque la máquina no se detiene: «como un jabalí en el bosque continuaba su camino...sin conductor en medio de la oscuridad». Y una vez más se manifiesta a modo de conclusión efectista de la obra «como una bestia ciega y sorda»,²⁸ sin duda emparentada con la que nos presentó de Vigny.

Un ejemplo de la evolución de este tipo de interpretaciones se encuentra nuevamente en la obra de Zurdo (1911), quien insiste en el papel del maquinista, dejando ya de lado los aspectos ferales de la máquina. El pasaje resulta significativo porque parte de un incidente similar al último descrito en la novela y que acaeció en 1882, cuando el autor era fogonero y su maquinista, totalmente ebrio, trató de arrojarle de la plataforma en plena marcha. Aquí Zurdo (1911) no deja lugar a la imaginación y ya de inicio nos remite con algunas inexactitudes a la referencia central de la anécdota, sin duda, para incrementar la carga dramática de los hechos:

Quien haya leído al eminente Zola y especialmente su magistral libro *La bestia humana*, recordará consternado aquella escena sobre “La Lisson”, locomotora que remolcaba el tren más rápido del Norte, entre Paris y el Havre; escena de horror en que se golpeaban martillo en mano maquinista y fogonero, sin curarse de la responsabilidad, de los peligros de la marcha, exponiendo a los pasajeros a una muerte cierta, como los expusieron.²⁹

Parece evidente que, aparte de las inevitables resonancias literarias de la obra de Zola, la habituación a los rasgos intrínsecos de la tecnología del vapor operó de manera continuada en la percepción general. Se trataba de una evolución necesaria para que emergiera con fuerza el protagonismo del hombre. Es evidente que a finales del siglo XIX

²⁶ Charrier, 2004 : 182.

²⁷ Texto original : «La machine, libre de toute direction, roulait, roulait toujours. Enfin, la rétive, la fantasque pouvait céder à la fougue de sa jeunesse, ainsi qu'une cavale indomptée encore, échappée des mains du gardien, galopant par la campagne rase». Emile Zola, *La Bête humaine*, 381.

²⁸ Texto original : «Lui, ainsi qu'un sanglier dans une futaie, continuait sa course...Sans conducteur, au milieu des ténèbres, en bête aveugle et sourde [...]». Zola, 1972: 382.

²⁹ Zurdo, 1911: 283.

lo que separaba al público de la materialización de sus temores era ya la figura del maquinista. Semejante percepción tuvo también su momento fundacional: la actuación de uno de ellos, «le mécanicien Grisel»,³⁰ el 23 de noviembre 1857. Aunque pertenecía a los «chemins de fer de l'Est» por aquel entonces Grisel se hallaba destacado para la apertura del Grand Central y «llevaba un tren de pasajeros de Clermont a Brioude»; era noche cerrada y llovía tanto que se declaró una inundación. Convencido de que el puente de Vic no resistiría, se negó a salir de la estación de Vic-le-Comte arriesgándose a ser revocado -despedido-, pero el puente se derrumbó casi de inmediato salvándose así la vida de 125 pasajeros.³¹

Si bien su determinación no obtuvo un reconocimiento inmediato, este acabó llegando a comienzos de la década de los 80; el 1 de enero de 1882 fue nombrado caballero de la Legión de Honor por el ministro Raynal,³² y el 10 de mayo de ese mismo año se celebró un gran banquete a modo de homenaje personal. Es imposible exagerar las proporciones de este evento, que tuvo lugar en l'Elysée-Montmartre y que fue sufragado por suscripción popular; participaron en él unas dos mil personas. «Se habían dispuesto mesas en la sala de baile, en el jardín, en los balcones del perímetro interior, por todas partes».³³ Los asistentes, la mayor parte ferroviarios, llegaron formando precedidos por una banda y se sentaron agrupados por compañías: «los empleados de l'Ouest de un lado, los de l'Est más lejos; aquí los de Paris-Lyon- Méditerranée, allá los de Nord, los de Midi, los de l'Orleans».³⁴ En todo caso, los ferroviarios no estaban solos; presidiendo la mesa de honor junto a Grisel se encontraban Víctor Hugo, el ya mencionado ministro Raynal y León Gambetta,³⁵ que hacía poco había dejado de ser primer ministro y que moriría poco después en diciembre. Tampoco escasearon los representantes de la política nacional francesa ya que asistieron doscientos cincuenta diputados y senadores, buena parte del Consejo Municipal de Paris, y una nutrida delegación de la prensa.³⁶

³⁰ Su verdadero nombre era Jean Baptiste Joseph Griselle, pero por algún motivo no trascendió como tal. La información se ha encontrado en <https://gw.geneanet.org/symi43?lang=fr&pz=the+family&nz=juniors&p=jean+baptiste+joseph&n=griselle>

³¹ Giffard, 1888 : 131-132.

³² Giffard, 1888 : 131.

³³ Pierre Giffard, 1888 : 133.

³⁴ Pierre Giffard, 1888 : 134.

³⁵ Pierre Giffard, 1888 : 133.

³⁶ Pierre Giffard, 1888 : 134.

Con todo, lo más recordado de la noche fue el discurso pronunciado por Víctor Hugo puesto que suponía la rendición del prohombre de letras por excelencia de la todavía joven Tercera República ante la figura de un humilde maquinista:

El héroe de esta fiesta se llama Grisel. Es un obrero. Es un maquinista. Grisel ha entregado toda su vida, esa vida que une a sus brazos de trabajador un cerebro inteligente, la ha entregado al gran trabajo de los caminos de hierro. Un día conducía un convoy. En un punto de la ruta se detiene, -¡Avance! Le grita el jefe de estación- Él se niega. La negativa equivale a su revocación. Significaba la exclusión de todos los servicios. Suponía la eliminación de su vida entera. Él insiste. En el momento en el que la negativa, definitiva y absoluta, le pierde, un puente, sobre el que no ha querido precipitar el convoy, se derrumba. ¿A qué se ha negado? Se ha negado a propiciar una catástrofe.³⁷

Se trataba, en efecto, de un héroe al que la «República glorifica» y al que se arrogaba en este acto la encarnación de todos los ferroviarios; complementándose ahora la sinécdoque previa del Conde de Vigny con un acto intencional de subsunción de toda una comunidad ocupacional amplia y diversa en el seno de quienes se habían convertido en su subgrupo más significativo, los maquinistas: «Al honrar a este hombre, [la República] honra a los trescientos mil trabajadores de los caminos de hierro de Francia, a los que Grisel representa».³⁸ El vasto universo industrial y laboral de los ferrocarriles quedaba así reducido al entorno de la locomotora y a la práctica de su uso.

El alcance simbólico de este acto no puede exagerarse y constituye una auténtica *apoteosis de Grisel*,³⁹ en referencia a un motivo iconográfico de notable pregnancia en la Historia del Arte. Esta figura, que supone el enaltecimiento de un sujeto por parte de un grupo, formado a menudo por observadores cualificados, tuvo su origen en un relieve de Arqueaos de Priene, dedicado a Homero y fechado en el siglo III a.C.⁴⁰ En todo caso, su verdadero apogeo se da a partir del siglo XIV; baste el ejemplo de la Apoteosis de Santo

³⁷ Texto original : «Le héros de cette fête se nomme Grisel. C'est un ouvrier. C'est un mécanicien. Grisel a donné toute sa vie, cette vie qui unit le bras laborieux au cerveau intelligent, il l'a donnée au grand travail des chemins de fer. Un jour, il dirigeait un convoi. A un point de la route, il s'arrête -Avancez, lui crie le chef de gare- il refuse. Le refus, c'était sa révocation. C'était la radiation de tous ses services. C'était l'effacement de sa vie entière. Il persiste. Au moment où le refus définitif et absolu le perd, un pont sur lequel il n'a pas voulu précipiter le convoi s'écroule. Qu'a-t-il donc refusé ? Il a refusé une catastrophe». «Victor Hugo à Grisel», *L'Alliance des Chauffeurs-Conducteurs-Mécaniciens*, n.º 8, (Aout, 1889), 134.

³⁸ En honorant cet homme, elle honore les trois cent mille travailleurs des chemins de fer de France, que Grisel représente. «Victor Hugo à Grisel», *L'Alliance des Chauffeurs-Conducteurs-Mécaniciens*, 134.

³⁹ Giffard, 1888: 136.

⁴⁰ Riedemann, Valeria, *Grecorromana II*, (2020): 31-42.

Tomás, fresco pintado entre 1348 y 1355 por Andrea da Firenze para la capilla Guidalotti de la iglesia de Santa María Novella en Florencia. El protagonista de esta obra, no solo era el santo más relevante de los dominicos, sino también el teólogo más importante de su época; en consonancia aparece representado en el centro, sobre un trono gótico de gran tamaño, rodeado de las imágenes menores de los profetas y de los apóstoles, dominando a los pensadores heréticos y reinando sobre las artes liberales y los teólogos que lo precedieron, incluido San Agustín de Hipona.⁴¹ El paralelismo con la escenografía físicamente parcelada y la distribución de los puestos de honor que vertebró el homenaje a Grisel es evidente y está lejos de ser casual.

De manera casi simultánea, esta entronización en el panteón laico, tan del gusto de la tradición republicana francesa, trascendió pronto al ámbito sindical de carácter corporativo con la aparición en 1885 del *Syndicat général professionnel des mécaniciens, chauffeurs, conducteurs de machines à vapeur de France et Algérie*; lo que no es de extrañar puesto que, según nos relata Chevandier (2002), fue creado y presidido por Guimbert, un personaje “afín a Gambetta”.⁴² Se comprende así, por tanto, que sea habitual encontrarse las portadas de *L’Alliance*, su revista mensual, ocupadas prácticamente en su totalidad por el siguiente lema: «Gloria a nuestros héroes. A aquellos quienes, a riesgo de su vida, han salvado aquella de sus conciudadanos». Pero también por una lista de honor que seguía a continuación y en la que aparecían los nombres de aquellos maquinistas que se habían destacado a la hora de impedir accidentes.⁴³

A lo largo de sus páginas, aparecen igualmente alegatos en primera persona escritos por los protagonistas de tales actos, como el titulado *La Collision de Fontainebleau*, firmado por un tal F.G que había conseguido mitigar, de manera providencial, el impacto de un alcance por detrás. Para él no cabía duda alguna de que las mismas cualidades adornaban al conjunto de la profesión:

¿Dónde está el maquinista que, habiendo pertenecido durante un cierto tiempo a los ferrocarriles, no haya evitado, gracias a su vigilancia, una desgracia, una catástrofe?

⁴¹ Paoletti y Radke, 2002: 163-165.

⁴² Chevandier, 2002 : 46.

⁴³ *L’Alliance, Organe su Syndicat Général Professionnel des Mécaniciens et chauffeurs*, n.º 11, (Novembre 1893) : 1.

¡Ah! ¡Todos pertenecen a esta legión de valientes! Héroe oscuros que, poniendo en peligro sus vidas, han salvado las de sus semejantes.⁴⁴

Se trata de una representación que aparece en este órgano de forma repetitiva y que tendría, a su vez, un alcance político inmediato.

De hecho, el carácter colectivo de la virtud y de la responsabilidad, que se les asignaba a los maquinistas, exigía un reconocimiento institucional explícito, que se materializaría a través de una actividad legislativa favorable, que fue posible gracias a la colaboración de un surtido grupo de diputados y senadores: *Janzé, Delattre, Floquel, Poincaré, Tolain, Maze, Humbert*.⁴⁵ Merece la pena recordar aquí la opinión de algunos de ellos, comenzando por la de Henri Tolain, senador y antiguo miembro fundador de la Primera Internacional,⁴⁶ porque demuestra hasta qué punto se había oficializado ya esta narrativa según la cual era indudable:

Que estos hombres se enfrentaban a circunstancias excepcionales; que todos los días montados sobre sus locomotoras, arriesgaban su existencia, a la vez que tenían entre sus manos la vida de un gran número de sus conciudadanos, que pueden ser requeridos a cualquier hora del día o de la noche; que era imposible asimilar semejante trabajo al trabajo ordinario de los obreros de la industria, que por una situación tan especial, tan particular era pertinente establecer una legislación igualmente especial y particular.⁴⁷

No menos relevante fue la intervención del diputado de Chambéry, Antoine Perrier, en la celebración del Día del Trabajo organizada por el *Syndicat général professionnel* en 1890. En su discurso, este representante de Saboya se manifestaba convencido de la eficacia de la acción parlamentaria para conseguir una de las reivindicaciones más asociadas a esa fecha icónica del calendario obrero internacional;

⁴⁴ Texto original : «Quel est donc le mécanicien ayant vécu pendant un certain laps de temps dans les chemins de fer, qui n'a pas évité, grâce à sa vigilance, un malheur, une catastrophe ? Ah ! Tous appartiennent bien à cette légion des braves ! Héros obscurs qui, au péril de leur vie ont sauvé celle de leurs semblables». «La Collision de Fontainebleau», *L'Alliance des Chauffeurs-Conducteurs-Mécaniciens*, n.º 1, (Janvier, 1890) : 4.

⁴⁵ «Lettre de M. Guimbert a ses Collègues des réseaux de France», *L'Alliance des Chauffeurs-Conducteurs-Mécaniciens*, n.º 12, (Décembre 1890) : 167.

⁴⁶ http://www.senat.fr/senateur-3eme-republique/tolain_henri1332r3.html.

⁴⁷ Texto original: «Que ces hommes étaient placés dans des conditions exceptionnelles ; que tous les jours, ils risquaient leur existence et tenaient en même temps dans leurs mains la vie d'un grand nombre de leurs concitoyens, qu'ils pouvaient être réquisitionnés à toute heure du jour ou de la nuit ; qu'il était impossible d'assimiler un pareil travail au travail ordinaire des ouvriers de l'industrie, que pour une situation si spéciale, si particulière, il y avait lieu d'établir une législation également spéciale et particulière». Citado por el Barón de Janzé en *L'Alliance des Chauffeurs-Conducteurs-Mécaniciens*, n.º 12, (Décembre 1890) : 167.

una conquista que habría de facilitar un trabajo salvador de los maquinistas, quizá algo sobredimensionado por el ponente:

Y cuando se someta ante el Parlamento esta importante cuestión de las horas de trabajo, estoy convencido de que se resolverá de manera que obtengáis satisfacción. En ello va nuestra propia seguridad, porque si vosotros estáis sobrecargados de trabajo no podéis mantener constantemente la misma vigilancia en la conducción. (Aplausos)

Nos felicitamos también por vuestra valiente devoción y por la heroica sangre fría de la que dais prueba tan a menudo [...] Vosotros maquinistas y fogoneros estáis a la altura de los peligros que nos rodean cada día, y para salvar a los millones de hombres que os son confiados, no dudáis, si es necesario, en sacrificar vuestras vidas (Aplausos).⁴⁸

Sin embargo, esta atención rígidamente codificada venía acompañada de un subtexto muy específico: tan estrechos lazos implicaban una renuncia implícita al uso de las formas más extremas de la acción colectiva, fundamentalmente al recurso supremo de la huelga. La no participación de la organización de Guimbert en los conflictos ferroviarios de 1891 y 1898 es una realidad bien documentada en la historiografía francesa; al igual que la naturaleza limitada de los logros obtenidos por la vía de la cooperación parlamentaria, lo que acabaría conduciendo al final de la experiencia.⁴⁹

En cualquier caso, aunque se puede percibir una estrategia subyacente del poder político para limitar el impacto de las luchas obreras en un sector estratégico de la economía francesa, la imagen heroica trascendió. Es más, como se puede comprobar en el poema *Le coup de tampon* de François Coppée, publicado en 1891, lo hizo abundando en su formato más luctuoso, que incluye la muerte del maquinista:

¡Nos apresuramos a llegar a los vagones! ¡Ah! ¡Afortunadamente,
fue mayor el miedo que el daño! Solamente dos heridos.

⁴⁸ Texto original : «Et quand viendra devant le Parlement cette importante question des heures de travail, je suis convaincu qu'elle sera résolue de manière à vous donner satisfaction. Il y va de notre sécurité à tous, car si vous êtes surchargés de travail, vous ne pouvez apporter constamment la même vigilance dans la conduite de vos locomotives. (Applaudissements).

Nous félicitons aussi pour votre courageux dévouement et le sang-froid héroïque dont vous faites preuve si souvent [...] Vous, mécaniciens-chauffeurs, vous êtes à la hauteur des périls que nos environs chaque jour, et pour sauver les millions d'hommes qui vous sont confiés, vous n'hésitez pas, s'il le faut, à sacrifier vos existences. (Applaudissements). Souvenir de notre fête du travail». «Discours de M. Perrier Député de Chambéry», *L'Alliance des Chauffeurs-Conducteurs-Mécaniciens*, n.º 10, (Octobre 1890) : 142.

⁴⁹Chevandier, 46. <https://maitron.fr/spip.php?article4731>, notice GUIMBERT par Henri Dubief, version mise en ligne le 30 juin 2008, dernière modification le 22 avril 2010.

Ningún muerto. Sí, uno solo, es una pena,
El maquinista del expreso, pobre diablo,
Que encontramos quemado vivo, horrible, agonizando,
Sobre los restos de su máquina ¡en medio de un charco de sangre!
Igual que hizo su fogonero, podía huir como un cobarde.
¡No! Mártir del deber, víctima de su trabajo,
Hasta el último momento, seguro de morir, sin miedo.
Apretó el freno, cortó el vapor;
Y sin él, el accidente sería cien veces más grave.⁵⁰

El acto tiene aquí todavía más mérito a causa de la historia ficticia del personaje Marc Lefort. Este, tras perder a su mujer, se convirtió en un bebedor empedernido *-qu'il se met à boire-*, furibunda y violentamente anti burgués *-ces bourgeois. Que le train les écrase!*- y se acercó a un club anarquista *-parlant dans un club d'anarchos-*; y, aun así, ebrio y lleno de rencor, se sacrifica para salvar a los pasajeros de un tipo de tren habitualmente lleno de los mismos miembros de la élite social que él tanto desprecia y que bien pronto le dejarán de lado:

Es cierto, del muerto se dice: “¡era un valiente!”
Pero es breve ¡ay! la piedad de los afortunados.
Rápidamente se echa un abrigo sobre el cadáver terrible
Cuyo aspecto espanta y repugna a las damas
Y nadie puede saber que el peor de los dramas
aconteció a este hombre antes de morir,
que este héroe estuvo a punto de actuar con maldad,
que un instinto generoso triunfó sobre su odio,
que su alma venció en él a la bestia humana,
y que, entre dos opciones a escoger, teniendo elección,
¡Marc el anarquista murió por salvar a los burgueses!⁵¹

⁵⁰ Texto original : «On s'empressé aux wagons ! Ah ! fort heureusement, / Plus de peur que de mal ! Deux blessés seulement. / Aucun mort. Si, pourtant. Un seul, -c'est pitoyable !-/ Le mécanicien de l'express, pauvre diable, / Qu'on trouve, brûlé vif, horrible, agonissant, / Sur les débris de sa machine, dans son sang !/ Comme a fait son chauffeur, il pouvait fuir en lâche. / Non ! martyr du devoir, victime de sa tâche,/ jusqu'au dernier moment, -sûr de mourir, sans peur,-/ Il a serré le frein, arrêté la vapeur ;/ Et sans lui, l'accident serait cent fois plus grave». Coppée, 1909 : 15-16.

⁵¹ Texto original : «Certes, autor du mort, on dit : « C'était un brave ! »/ Mais elle est brève, hélas ! la pitié des heureux./Vite, on jette un manteau sur ce cadavre affreux/ Dont l'aspect épouvante et dégoûte les dames./ Et nul ne peut savoir que le pire des drames/ S'est passé dans cet homme avant qu'il expirât,/ Que ce héros fut près d'agir en scélérat,/ Qu'un instinct généreux triompha de sa haine ,/ que son âme vainquit

La reivindicación de la figura del maquinista es aquí además especialmente polémica porque se le ensalza, a pesar de su condición de borracho, en una época en la que al consumo de alcohol se le atribuía un buen número de accidentes ferroviarios; pero también a causa de una alusión a Zola, que casi parece un reproche, por haber decidido utilizar en *La bête humaine* a un miembro de esta profesión, Jacques Lantier, como encarnación de algunos de los aspectos más oscuros de la naturaleza humana; llegado el momento decisivo, el impulso homicida del que este hizo gala en la novela es desechado en el poema por Lefort. Parece evidente que el maquinista emerge en esta obra como un ser que trasciende lo humano cotidiano y que se sitúa más allá de toda crítica inmanente. Se trata, además, de una imagen que perdura en el tiempo tal y como se apuntó ya en otra parte.⁵²

3. LOS HÉROES ESPAÑOLES DEL VAPOR

Semejante estructura simbólica no se quedaría tan solo en Francia, el intercambio de prensa permitió que tales composiciones interpretativas fueran impregnando el imaginario colectivo español, al menos desde mediados de la década de 1870. Baste como ejemplo temprano la noticia relativa al triunfo legal sobre la compañía del Midi, de la viuda de un maquinista muerto a consecuencia de un descarrilamiento. Su marido «se condujo en aquellos tristes momentos de un modo heroico, corriendo presuroso a pesar de sus terribles quemaduras en busca de recursos para su desgraciado fogonero, como él horriblemente abrasado y sepultado bajo un montón de ladrillos».⁵³ Este modelo de arrojo coronado por la muerte se extendió a las noticias procedentes de otros ámbitos nacionales en los que parece posible que se haya desarrollado una imagen similar, tal es el caso del acto protagonizado por un maquinista de la compañía de ferrocarriles de Pennsylvania, que salvó a todo el pasaje de un tren de morir abrasado:

Entonces el maquinista, conociendo todo lo horrible de la situación, adoptó una resolución heroica y sin arredrarse por las llamas y el humo, fue saltando por el techo de los vagones hasta llegar a la máquina; a pesar de las horribles quemaduras que sufrió, tuvo aun fuerzas al llegar para dar contra-vapor y parar el tren.

en lui la bête humaine,/ Et qu'entre deux partis à prendre ayant le choix,/ Marc l'anarchiste est mort pour sauver les bourgeois». Coppée, 1909 : 16

⁵² Fernández, 2017: 89-90

⁵³ *La Mañana*, 24-10- 1876: 1

Salvó la vida con su heroísmo a más de 600 personas que iban en el tren; mas quedó en un estado de gravedad tal, efecto de las heridas y quemaduras sufridas, que los médicos declararon que era imposible pudiese sobrevivir.⁵⁴

Se fue fraguando así una narrativa pública propia que redundaba en el peor de los desenlaces posibles como culminación dramática por excelencia; una narrativa que operaría como un mecanismo reactivo y que sería el resultado de accidentes catastróficos muy específicos por ser particularmente susceptibles de recibir un tratamiento efectista a manos de la prensa.

El primero de estos casos sería el choque entre el expreso y un tren mixto, acaecido la noche del 23 de septiembre de 1891 entre las estaciones de Quintanilleja y Burgos, línea perteneciente a la compañía de los Caminos de Hierro del Norte. Al impacto que generó la magnitud del desastre, en el que perecieron quince personas y varias decenas resultaron heridas, se sumó la relevancia social de buena parte de las víctimas entre las que se encontraban: Francisca de Asís Álvarez Estrada y Martínez de Oliva, hija de los marqueses de Camarines; Maurice Long, vicecónsul inglés en Málaga; Manuel Martínez, apoderado del duque de Medina Sidonia; y Celestino de los Ríos, magistrado de Vitoria.⁵⁵ Al contrario que en los versos de Coppée, el tren expreso, también ahora cargado de burgueses, sufrió la peor parte del accidente y aún hubiera sido peor de no ser por el comportamiento del conductor del tren mixto con el que colisionó:

Los instantes que precedieron al choque debieron de ser espantosos. El maquinista del tren mixto, Pedro Jaca, avanzaba con su tren a una velocidad de 15 kilómetros por hora, cuando vio a lo lejos el farol rojo del expreso. Comprendió entonces la inminencia del peligro. Sereno ante la muerte que se le venía encima, hizo sonar el silbato de la locomotora, pidiendo freno; obedecida la señal, el tren fue poco a poco perdiendo su velocidad; pero el expreso no supo detener su marcha, y avanzaba devorando la distancia. Pudo entonces Jaca arrojarse del tren; su deber estaba cumplido; más su corazón dictole una resolución heroica: salvar a los viajeros de los que él era en aquel momento único escudo, y fuera de Dios, única providencia. Agarrose con desesperación a la palanca de la máquina, procurando darle contravapor; mas ya era tarde; la masa enorme del expreso, precipitándose sobre el

⁵⁴ *La Paz de Murcia*, 6-11-1882: 2

⁵⁵ *El Papa-Moscas*, 27-10-1891: 2

mixto, puso fin a aquel esfuerzo heroico y a la vida del maquinista, dejándole con el vientre deshecho y el resto del cuerpo magullado.⁵⁶

Una vez acontecido su deceso, el cuerpo de Jaca no desaparece como el de Lefort en *Le coup de Tampon*, sino que se exhibe como un signo externo y demostrativo del acto en sí mismo; se le trata casi como si fuera un emblema de naturaleza militar y se le sitúa a modo de contraste junto a la más inocente de las víctimas para acabar de romper la contención emocional del lector:

Cuando vimos su cadáver, treinta y seis horas después de la catástrofe, en el depósito del cementerio, aún tenía su brazo diestro alzado en la actitud de forcejear con la palanca para dar contravapor al tren. La rigidez de la muerte parecía haberse complacido en perpetuar aquella actitud, y en medio de los demás cadáveres procedentes del siniestro, el del maquinista con su brazo elevado a la altura de la cabeza, parecía sostener aún no sé qué invisible bandera que nadie se había atrevido a arriar. Cerca de este muerto heroico estaba el cadáver de la niña de los marqueses de Camarines.⁵⁷

El reconocimiento oficial no se hizo esperar; el Consejo de Administración de Norte decidió considerarlo «como vivo en sus nóminas de personal», destinando su salario a su familia directa,⁵⁸ y algún tiempo después, en la estación de la compañía en Bilbao -de donde era oriundo-, se instaló una placa conmemorativa que rezaba «A la memoria del maquinista vizcaíno, Pedro Jaca, muerto heroicamente la noche del 25 de septiembre de 1891».⁵⁹ Pero fue en Burgos donde el homenaje resultó más intenso y emotivo. El Ayuntamiento de la ciudad donó 500 pesetas a los hijos del fallecido y les remitió un oficio tanto a ellos como a su viuda:

Para que les sirva de imperecedero recuerdo, la expresión del profundo sentimiento de admiración y agradecimiento de la ciudad al soldado del trabajo que, con abnegación heroica y movido tan solo por el cumplimiento del deber, sacrificó su vida y salvó la de muchos burgaleses, sus viajeros [...] muriendo gloriosamente atravesado por la palanca.⁶⁰

⁵⁶ *Revista de España*, Vigésimo cuarto año, Tomo CXXXVI, (septiembre y octubre 1891): 237.

⁵⁷ *Revista de España*, Vigésimo cuarto año, Tomo CXXXVI, (septiembre y octubre 1891): 237.

⁵⁸ *Diario de Córdoba*, 4-10-1891: 2.

⁵⁹ *Heraldo de Madrid*, 25-09-1892: 3.

⁶⁰ *Heraldo de Madrid*, 01-10-1891: 3.

En este escrito se combinaban una asimilación ya explícita del comportamiento de Jaca al de los militares con la misma noción de sacrificio que ya vimos reiterarse en Francia una vez tras otra. Se trataba, además, de una perspectiva que calaría entre sus allegados, como lo demuestran las afirmaciones de su esposa en la conversación que mantuvo con la reina María Cristina. El suceso se produjo al calor de los funerales a los que asistió la Regente y resulta tremendamente significativo porque en ella recurriría a términos casi idénticos a los empleados por la corporación municipal:

La madre, entre tanto, al ver el cariño con que trató a su hija y al oír las palabras de consuelo que la reina le dirigía, dijo:

-Mi marido murió cumpliendo con su deber para salvar la vida de los demás, y yo, señora.... Y rompió a llorar.

-Dios Bendiga a la Reina

-Que Dios premie en sus hijos su buen corazón. Estas y otras frases parecidas fueron las únicas que pudo pronunciar la viuda de Jaca entre sollozos y suspiros.⁶¹

Sin duda, la presión del momento era grande y la mujer carecía de experiencia en semejantes actos públicos; pero no hay motivo alguno para dudar de la sinceridad de sus manifestaciones. Estas resultan además coherentes con lo que hemos aprendido del caso francés: que la fortaleza de los vínculos institucionales ya sea formal, ya sea a nivel emocional, o más comúnmente de ambas maneras, es un ingrediente habitual de la construcción de la imagen heroica del maquinista.

El siguiente incidente significativo sería la *catástrofe de Vacar*, acaecida el 8 de diciembre de 1900 en la línea de Bélmez, perteneciente a la compañía de los Ferrocarriles Andaluces. El motivo fue la colisión entre un tren de mercancías y otro de balasto que provocó siete muertos y un elevado número de heridos. Lo más destacable de este suceso fue la actuación del maquinista del tren de mercancías, que perecería además de una manera particularmente brutal, recibiendo los elogios de rigor, acompañados ahora de elementos tomados del culto martirológico y más bien propios del santoral católico:

Retirados los cadáveres y los heridos, solo queda para causar inolvidable impresión el cadáver del maquinista del tren de mercancías, Antonio Martín de 28 años, malagueño.

⁶¹ *Heraldo de Madrid*, 13-10-1891: 3.

Está de pie, inclinado hacia adelante, teniendo la mano derecha agarrada a la palanca del vapor y la izquierda al contra-vapor.

En dicha actitud le sorprendió la mole del tender, aplastándolo contra la caldera y quedando en testimonio del último arranque de su heroica alma. Ahora los obreros se dedican con ardor a sacarle de entre las moles que le oprimen.

Los compañeros del maquinista muerto vinieron en los trenes de auxilio, trayendo un ataúd, que está junto a la vía esperando el cadáver, ante el cual desechos en llanto los que compartieron los rudos trabajos con el animoso Martín, tribúntele el homenaje más sentido. Besan su cadáver, poseídos de la emoción más honda.

Ante estos venerados despojos encuéntranse custodiándoles los guardias civiles, el juzgado que toma declaraciones y el escribano que llena pliegos apoyando el papel sobre la rodilla.⁶²

Y no es solo devoción lo que concita el cuerpo, sino que, como sucedía con las reliquias, se va a desarrollar una, aunque temporal, nutrida peregrinación de lugareños favorecida por el retraso de las labores de rescate «Y allí sigue el cadáver, como si una fuerza secreta se empeñara en conservarlo para la adoración del mundo. Acuden las gentes de todas partes [...]».⁶³

En fin, toda esta construcción iconográfica aparecería culminada por la abnegación final del maquinista que guarda una similitud innegable con la del propio Jesucristo al morir en la cruz para salvar a la humanidad:

Vio el peligro, puesto que dijo al fogonero “tírate que chocamos”, y él en vez de buscar su salvación buscó heroicamente la de todos, con el esfuerzo de contener, quedando para mayor prueba de su grandeza el contravapor abierto y la palanca con dos puntas hacia atrás. Luchó hasta donde pudo.⁶⁴

La causa de esta vertebración escatológica hay que buscarla en el carácter obrero de las víctimas. Sin grandes nombres en los listados de muertos, el accidente concitó poca atención mediática y casi ninguna reacción institucional; el desamparo que Antonio Martín había sufrido en la muerte parecía tan grande como el del hijo de Dios.

⁶² *El Imparcial*, 10-12-1900: 1.

⁶³ *El Imparcial*, 12-12-1900: 1.

⁶⁴ *El Imparcial*, 12-12-1900: 1.

Evidentemente el contraste con el trato recibido por Pedro Jaca tampoco podía ser mayor y exigía algún tipo de reparación:

No alcanza el infeliz [...] ditirambos en la prensa, subvenciones para su familia, donativos para su viuda y huérfanos (si los ha dejado) de la caridad pública y coronas de sus admiradores porque [...] era maquinista de un tren de mercancías [...] que se haga lo que se hizo con el maquinista del tren que descarriló en Quintanilleja, no por ser este más heroico que Antonio Martín, sí por tener la fortuna de llevar en su tren personas distinguidas.⁶⁵

La pregnancia moral del argumento es evidente a pesar de los errores cometidos por el periodista, que no recordaba muy bien ni el tipo de accidente ni el tren en el que viajaban la mayoría de los muertos. En cualquier caso, y a pesar de la razón que amparaba sus deseos tan solo quedó la compensación simbólica y el magro recuerdo del suceso en algunas cabeceras de la prensa liberal y republicana.

La representación mediática del maquinista heroico se iba a ceñir al modelo esbozado por Coppée en 1891 y confirmado sobre el terreno en tierras burgalesas ese mismo año. Su momento culminante llegaría tres décadas después, el 11 de junio de 1921, al colisionar el expreso de Andalucía y un tren correo en la estación de Villaverde. Nuevamente las consecuencias fueron funestas -se produjeron doce muertos y cuarenta heridos-, pero habrían sido peores de no ser por la actuación del maquinista del expreso, Manuel Montero. Gracias a él «se han salvado las vidas de todos los viajeros de este tren, puesto que si no hace funcionar los frenos de vapor [...] se hubiese destrozado contra el corto de Toledo».⁶⁶

Por supuesto, tal hazaña se saldó con su deceso, cuyos aspectos más morbosos se describen de una forma particularmente detallada:

Su cadáver estaba horriblemente mutilado. Como quedó muerto junto al tubo de escape del vapor, este al salir le abrasó la cara, haciéndole desaparecer cejas, cabello y barba.

Tenía las manos quemadas, hasta vérsese los huesos, y las piernas fracturadas, ofreciendo su cuerpo un aspecto tremendamente trágico.⁶⁷

⁶⁵ *El País*, 10-12-1900: 1.

⁶⁶ *La Época*, 14-06-1921: 1. «El heroísmo del señor Montero».

⁶⁷ *Heraldo de Madrid*, 13-06-1921: 2.

El sacrificio de Montero fue, además, plenamente consciente; tal y como lo demostraban las últimas palabras que dirigió al fogonero, antes de empujarlo fuera de la plataforma: «Estamos perdidos, tírate. Yo, para salvar el tren voy a morir sujeto al freno».⁶⁸ Se trataba de un gesto y de una expresión absolutamente verosímiles puesto que respondían a una necesidad imperiosa, determinada por los requerimientos técnicos del sistema de frenado: «Ese formidable freno de vacío que no rinde toda su eficacia de parada en seco sino mantenido por una mano firme, indeseable de él».⁶⁹

Por supuesto, entre los fallecidos se contaban personas de notable relevancia social: un estadounidense, Alfred Blumenthal, con propiedades inmobiliarias en Manhattan y su mujer Hannah;⁷⁰ el exdiputado Sergio Novales; el pagador de la línea, Gregorio Blanco y su hija de doce años; el médico de Torrejón de Ardoz, Nicasio Fernández,⁷¹ etc. Los afortunados supervivientes, mucho más numerosos, quedaban en deuda con el difunto y la primera forma de pagarla era a través del reconocimiento público: «Los viajeros del expreso y las familias de esos viajeros deben imperecedera gratitud a ese hombre excepcional. Sea para su memoria la admiración de todos los españoles».⁷²

Se desataría, así, una campaña dedicada a enaltecer su figura con titulares como «Homenaje a un héroe»⁷³ y «El heroísmo del maquinista señor Montero»⁷⁴ o pies de foto en los que se le presenta como «el heroico maquinista del expreso de Andalucía»⁷⁵. Incluso un órgano tan cercano a la opinión del Ejército como era *La Correspondencia Militar* no va a dudar en referirse a su sepelio como los «funerales por el heroico maquinista»⁷⁶; dando carta de naturaleza a un calificativo tradicionalmente privativo del medio bélico.

Esta rendición de honores se hizo muy rápidamente transversal, desde el punto de vista político, gracias a la iniciativa del dirigente socialista Indalecio Prieto. Fue él quien

⁶⁸ *ABC*, Edición de la mañana, 24-07-1921:12.

⁶⁹ *ABC*, Edición de la mañana, 24-07-1921: 12.

⁷⁰ Crane, Court of Appeals of the State of New York, *Matter of Blumenthal*, Decided Nov 20, 1923: 1.

⁷¹ *El Siglo Futuro*, 13-06-1921: 2.

⁷² *ABC*, Edición de la tarde, 13-06-1921: 18.

⁷³ *ABC*, Edición de la tarde, 13-06-1921: 18.

⁷⁴ *La Época*, 14-06-1921: 3.

⁷⁵ *Heraldo de Madrid*, 13-06-1921: 2.

⁷⁶ *La Correspondencia Militar*, 18-06-1921: 2.

promovió en el Congreso, entre otros junto al marqués de Buniel, una declaración no propositiva pero que contó con el respaldo general de la Cámara:

Los diputados que suscriben ruegan al Congreso se sirva declarar que en la catástrofe ferroviaria de Villaverde, que tan hondamente tiene apenado su ánimo, ha visto con profunda admiración el rasgo de sublime heroicidad del maquinista don Manuel Montero, quien con abnegación santa, entregó su vida al sacrificio por salvar las de los viajeros, y que apreciándolo y enalteciéndolo, la Cámara se prestaría gustosísima a sancionar con su voto soberano cualquier iniciativa del Gobierno encaminada a perpetuar la memoria de este humilde hijo del trabajo, orgullo de la raza, y a asegurar la vida y cultura de sus huérfanos, como prueba de la obligada gratitud de la nación entera.⁷⁷

La conclusión del texto avanzaba ya el siguiente paso, que implicaba la adopción de medidas concretas para ocuparse de los miembros de su familia directa. De hecho, el protagonismo se fue desplazando gradualmente hacia ellos; por ejemplo, en la entrevista concedida por su mujer al *Heraldo de Madrid* el 15 de junio⁷⁸ o en la foto de grupo de la señora con los dos niños que copó la portada completa de la revista ilustrada *Blanco y Negro* del 19 de ese mismo mes.⁷⁹

De acuerdo con esta línea argumental, la compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, a la que pertenecía el expreso, les concedería una suma importante a modo de compensación y adoptaría una disposición idéntica a la de Norte en el caso de Quintanillejas: «El Consejo acordó, pues, además de las 25.000 pesetas otorgadas a la viuda del maquinista Manuel Montero, en concepto de indemnización [...] el sueldo que disfrutaba la víctima, como pensión vitalicia».⁸⁰

Sin embargo, a nadie le parecieron suficientes estos beneficios así que la Academia de Ciencias Morales y Políticas decidió concederle a Manuel Montero los premios de la Virtud y del Trabajo, dotados con dos mil pesetas cada uno, de tal manera que su monto total pasara a manos de su mujer y de sus hijos. La decisión se adoptó bajo el mandato del expresidente del gobierno Joaquín Sánchez de Toca y actuando como secretario el ministro de trabajo en ejercicio, Eduardo Sanz y Escartín.⁸¹ Singularmente

⁷⁷ *La Época*, 14-06-1921: 3.

⁷⁸ *Heraldo de Madrid*, 15-06-1921: 2.

⁷⁹ *Blanco y Negro*, 19-06-1921: 1.

⁸⁰ *ABC*, 15-06-1921: 15.

⁸¹ *La Libertad*, 24-06-1921: 7.

memorables fueron las palabras del primero en el acto de concesión al referirse al maquinista del expreso de Andalucía y resaltar su ejemplo: «Sacrificándose con abnegación de heroísmo insuperable para salvamento del pasaje»⁸². Pasando después a focalizar su atención en la disyuntiva moral de trasfondo técnico a la que se enfrentó Montero: «O te agarras a los frenos hasta la consumación de la catástrofe, en cuyo caso mueres en el acto, pero se salvarán muchos viajeros, o no lo haces y probablemente tú salvas la vida, pero habrá espantosa hecatombe».⁸³

Con todo, sería el diario *ABC* el promotor de la iniciativa más destacada de todas, comenzando ya el día 14 de junio una suscripción en favor de los deudos del difunto. El objetivo era obtener una cantidad superior a las cien mil pesetas para convertirla en bonos del Estado que serían depositados en el Banco de España.⁸⁴ Tal y como recordaba el redactor que dio a conocer el comienzo de la colecta:

Los viajeros del expreso de Andalucía están moralmente obligados a vaciar sus bolsillos, entregando hasta el último céntimo a la familia de su salvador admirable, a esa pobre familia, que tiene derecho a disfrutar una renta vitalicia que la coloque a cubierto de la miseria.⁸⁵

El primer donante sería el propio director del *ABC*, Torcuato Luca de Tena, con dos mil pesetas;⁸⁶ pocos días después, los Reyes contribuyeron con cinco mil quinientas, el Ayuntamiento de Sevilla con cinco mil y la Diputación Provincial de Madrid con quinientas.⁸⁷ Muy pronto el aluvión de aportaciones se hizo imparable: la infanta María Isabel Francisca aportó doscientas cincuenta, el Círculo de la Unión Mercantil e Industrial cien,⁸⁸ la Compañía Arrendataria de tabacos mil, el Colegio de procuradores de Madrid seiscientas treinta, el Casino de Madrid quinientas⁸⁹ y así hasta un sinnúmero de colectivos y particulares que incluirían sociedades obreras, unidades militares, miembros de la aristocracia, gobernadores civiles, las corporaciones municipales de Huesca o Jaén y los maquinistas subalternos de la armada.⁹⁰

⁸² *El Financiero*, 01-07-1921: 4.

⁸³ *El Financiero*, 01-07-1921: 4.

⁸⁴ *ABC*, Madrid, 08-07-1921: 9.

⁸⁵ *ABC*, 14-06-2021: 9.

⁸⁶ *ABC*, 4-06-2021: 9.

⁸⁷ *La Correspondencia Militar*, 18-06-1921: 2.

⁸⁸ *ABC*, 03-07-1921: 17.

⁸⁹ *ABC*, 08-07-1921: 9.

⁹⁰ *ABC*, 28-06-1921: 9.

La cantidad obtenida excedió todas las expectativas, alcanzando las ciento setenta y cuatro mil pesetas con las que se compraron títulos al cuatro por ciento de interés; tal y como reflejaba el acta notarial correspondiente, firmada por el propio Luca de Tena y de la que se hizo amplio eco la prensa de la época.⁹¹ La totalidad del espectro social había participado de forma activa en el reconocimiento formal y en la dotación de la ayuda. Es evidente que la representación del maquinista como héroe era ya un consenso firmemente establecido en el conjunto de la sociedad española.

Falta por analizar cuál era la opinión de los propios maquinistas para lo cual contamos con el testimonio autobiográfico de Zurdo (1911), que había sido presidente de un sindicato de clase, la Unión General de Trabajadores, entre 1896 y 1899. Sin embargo, su solidaridad con la perspectiva heroica vigente en la época será total, sobrepasando cualquier vínculo social más amplio. Para comprobarlo basta detenerse en el epígrafe titulado *El cuerpo de maquinistas* en el que remite al lector a un acto privado de agradecimiento, protagonizado por un anónimo personaje, y que nos remite directamente a la principal figura de inquietud utilizada ya en *La maison du Berger*:

¿Conoce usted a ese maquinista?

Jamás le he visto, me contestó el doctor sin inmutarse, pero mi mujer y mi hija acaban de hacer 600 kilómetros de un viaje feliz, bajo su custodia, en medio de peligros espantosos en número, tales como descarrilamientos, choques, túneles, desmontes, errores de señales y... en fin, lo que escapa a nuestra perspicacia, y él, este hombre, me vuelve mi familia querida sana y salva, y todo esto vale bien las gracias.⁹²

La misma responsabilidad delegada sobre los miembros de la familia más cercana, que se encuentra en el poema de 1844 *Los hijos y el padre anciano*, hace acto de aparición aquí cambiando tan solo ligeramente los parentescos. A partir de esta base se desarrolla, la función salvífica del maquinista, y lo hace en genérico y de manera ampliada recurriendo a asociaciones ennoblecedoras, que incluyen la mención de distinciones de carácter formal:

Véalo, son efectivamente hombres admirables [...] no dejan nada que comparar con los pilotos marinos, ni aún a los que han sido condecorados. La responsabilidad es

⁹¹ *La Correspondencia de España*, 01-11-1921:3.

⁹² Zurdo, 1911: 649.

terrible: si un tren de doce, quince, veinte o más coches, vale un paquebot, vale también tantas vidas humanas.⁹³

Pero no culmina su descripción funcional sin dejar clara la intermediación personal de estos profesionales entre los numerosos pasajeros que cada día utilizan los ferrocarriles y una tecnología desatada y a menudo mal mantenida. Es más, por las referencias utilizadas nos recuerda a las tormentas que encierra la máquina de Alfred de Vigny y nos remite al mismo destino catastrófico que se percibe en su obra:

Cuando se tienen tras sí trescientas o cuatrocientas almas, amadas, amantes, esperadas y confiadas a un ser desconocido que ha de conducir las a puerto envueltas en un torbellino de tren cuyo material reúne tal vez las condiciones más a propósito para lanzarse en el abismo.⁹⁴

La conclusión sobre la verdadera naturaleza del maquinista, concebido como un elemento profiláctico activo, es inevitable y se presenta recurriendo a una comparativa amplia con las acciones de los militares o los rescates protagonizados por el salvamento civil y los bomberos; el objetivo no es otro que exigir un reconocimiento acorde a su importancia:

Yo busco otro bravo, entre los que lo sean más...

Todos los heroísmos se pagan de un poco de gloria. El que toma un fuerte a la bayoneta, con treinta hombres bajo una lluvia de balas, se le señala en la orden del día. El que extrae de las aguas de un río, del mar o por inundaciones un naufrago, se le condecora. Igualmente recibe su justa recompensa el que procede al salvamento de vidas en un incendio. El maquinista salva cada día trescientas vidas por su pericia y por su valor y su sangre fría contra todos los elementos desatados y queda anónimo y como cualquier ente vulgar.⁹⁵

Resulta evidente la existencia del mismo afán de atención institucional que se obtuvo en Francia, pero que finalmente jamás llegó a tener un peso significativo en España. Quizá por eso se extremaron a continuación los elogios hacia los maquinistas, llegándose incluso a vincularlos con personajes de la mitología clásica en un afán que

⁹³ Zurdo, 1911: 649.

⁹⁴ Zurdo, 1911: 649.

⁹⁵ Zurdo, 1911: 649.

casi les haría trascender la mera humanidad de su ser y que dejaría por supuesto muy atrás su condición de simples trabajadores:

Remontados por abstracción a una edad remota, menos bárbara que la nuestra, a estos héroes, los hubiera divinizado o cuando menos elevado al rango que tienen merecido.

¡Obrero el Capitán de este cargamento de almas!

¿Obrero un maquinista de un tren que conduce un tren repleto de seres?

¿Obrero de qué obra? O como Hércules de los doce trabajos.⁹⁶

De todos modos, para Zurdo (1911) el comportamiento heroico tenía límites precisos que no dudó en poner de relieve. Utilizaría para ello como ejemplo un accidente en el que se vio envuelto personalmente, siendo aún fogonero. Su convoy, el tren correo de Galicia fue desviado por error hacia una vía ya ocupada en la estación de Madrid; inmediatamente su maquinista recurrió al contravapor, mientras él repetía la llamada a frenos, pero la colisión era inevitable. Habiendo hecho todo lo preciso y en el último minuto, Zurdo saltó. Al final no hubo que lamentar víctimas mortales con lo que su gesto se reivindicaba por sí solo y le servía de base para establecer las condiciones morales mínimas que justificaban el sacrificio del maquinista:

¿Es lícito abandonar la máquina cuando todos los recursos se han agotado y nada hay que esperar sino el último golpe, sobre todo si por la escasa velocidad ya no existe peligro para los que descienden?

¿Debe morirse tontamente, heroicamente, sin objeto ni finalidad?

Contéstele a cada uno su conciencia. La vida debe darse para salvar la de otros, teniendo medios de defensa.⁹⁷

Que Zurdo no estaba solo en este tipo general de interpretaciones lo demuestra un texto de Joaquín Dicenta, escritor de gran impacto entre las clases populares, publicado en el nº42 de la revista corporativa *La Tracción Ferroviaria*. Nuevamente la valentía domina todo el relato sobre un maquinista ideal que en caso de catástrofe: «debe luchar hasta el último trance, con riesgo seguro de su existencia; y no duda, no vacila; el hombre se convierte en héroe». ⁹⁸ La proyección del mismo imaginario que dominaba en *l'Alliance*

⁹⁶ Zurdo, 1911: 650.

⁹⁷ Zurdo, 1911, 327.

⁹⁸ Zurdo, 1911: 551.

a un público más general desde una plataforma corporativa nos remite al discurso de Zola en el homenaje a Grisel y nos presenta uno de esos puntos de coincidencia que apuntan con indudable insistencia al carácter internacional de una práctica asociada a esta imagen, pero que aún está por estudiar en profundidad.

Fuentes documentales

Archivo Histórico Ferroviario (Madrid): «Expediente» sobre exceso de velocidades de los trenes de la línea de Valencia a Tarragona. AHF. IN/227/11. AHF. IN/227/30.

Archivo Histórico Ferroviario (Madrid). «Correspondencia entre el Ingeniero Jefe de Vía y Obras y el Director general» MZA. Línea de Alicante. AHF. IN/224/10.

Archivo del Museo del Ferrocarril de Asturias (AMFA). «Entrevista con Antonio Palacios Suárez».

Adams, Charles Francis (1879). *Notes on railroads accidents*, New York: G.P. Putnam's Sons.

Adams, Charles Francis (1916). *Charles Francis Adams, (1835-1915), an autobiography*, Cambridge, Massachussets : The River Side Press.

Browning, Charles Henry (1883). *Americans of royal descent* . Philadelphia : Porter & Costes.

Coppée, François (1909). *Œuvres complètes de François Coppée, poésies*. Tome IV. Paris : Edition Lemerre.

Giffard, Pierre (1888). *La vie en chemin de fer*. Paris : La Librairie Illustrée.

Alfred de Vigny, Alfred (1924). *Les destinées : poèmes philosophiques*. Paris : Hachette.

Zola, Émile (1972). *La bête humaine*. Paris: G F Flammarion.

Zurdo Olivares, Luis (1911). *Veinte años de vida ferroviaria y diez y seis después*. Barcelona : Henrich y Compañía.

Crane, J. Court of Appeals of the State of New York, *Matter of Blumenthal*, Decided Nov 20, 1923.

ABC

Blanco y Negro

Diario de Córdoba

El Financiero

El Imparcial

El País

El Papa Moscas

El Siglo Futuro

Heraldo de Madrid

L'Alliance. Organe de la Fédération Générale Française Professionnelle

L'Alliance, Organe du Syndicat Général Professionnel des Mécaniciens et chauffeurs

La Correspondencia Militar

La Época

La Libertad

La mañana

La Paz de Murcia. 1858-1896. Murcia.

.

http://www.senat.fr/senateur-3eme-republique/tolain_henri1332r3.html.

Bibliografía

Caron, François (1965). « Les mécaniciens et chauffeurs de locomotives du réseau du Nord de 1850 à 1910 », *Le Mouvement Social*, N°. 50, janv.-mars 1965.

Charrier, Philippe (2004) : *Sociologie des imaginaires professionnels. Le cas des cheminots*. Paris : Zagros.

Chevandier, Christian (2002). *Cheminots en Grève ou la construction d'une identité (1848-2001)*. Paris : Maisonneuve & Larose.

Christian Chevandier, *Cheminots en Grève ou la construction d'une identité (1848-2001)*, 46. <https://maitron.fr/spip.php?article4731>, notice GUIMBERT par Henri Dubief, version mise en ligne le 30 juin 2008, dernière modification le 22 avril 2010.

Edmond, Estève (1924), notas del editor de Alfred de Vigny, *Les destinés: poèmes philosophiques*. Paris: Hachete.

Paoletti, John T. y Radke, Gary M. (2002). *El arte en la Italia del Renacimiento*. Madrid: Akal.

Riedemann Lorca, Valeria (2020). «La Apoteosis de Homero: a propósito de una estela votiva por Arquelao de Priene y su rol en el arte helenístico», *Grecorromana II. Estudios clásicos*. Chile:Viña del Mar

Sánchez López, Víctor (2017). “La Pena Capital y el Derecho a Torturar: Métodos de ejecución, castigo y tortura en la Antigua Grecia y la Roma Imperial”, en, *Oriente y Occidente en la Antigüedad. Actas del II Congreso Internacional de Jóvenes Investigadores del Mundo Antiguo*, Coords., José J. Martínez García, Pedro D. Conesa Navarro, Lucía García Carreras, Celso M. Sánchez. Murcia: Universidad de Murcia.

<https://gw.geneanet.org/symi43?lang=fr&pz=the+family&nz=juniors&p=jean+baptiste+joseph&n=griselle>