

les sobre los que se desarrollará el futuro. Por un lado el fin y la transformación subsecuente de las compañías aéreas públicas en empresas privadas completamente nuevas; y, por otro, las modificaciones que deberán adoptar en sus estrategias todas las compañías que quieran crecer en un nuevo mercado aéreo sin restricciones reguladoras y con una demanda en aumento, pero cambiante en gustos y preferencias. Oferta y demanda, en los comienzos del XXI, están siendo muy diferentes, en sus rasgos fundamentales, a las que existían en el último tercio del XX. Sólo las aerolíneas que sean capaces de disponer de equipos directivos que se adapten a la nueva situación podrán continuar en el negocio del transporte aéreo. Para ello deberán fijar su atención en los costes y desarrollar un permanente conocimiento del perfil de sus clientes. Las técnicas de comercialización y gestión del producto a través del uso constante y creciente de las tecnologías de la información establecerán las diferencias entre aerolíneas de éxito y compañías en pérdidas. En este nuevo escenario, en el que la

tecnología aeronáutica apenas se ha modificado salvo en el aumento del número de pasajeros y la disminución del consumo de combustible, la reducción de costes y el sistema de adecuación a la demanda constituyen los dos pilares de actuación básicos para el éxito. En un mercado que ha modificado las reglas de competencia a escala nacional e internacional las aerolíneas deben centrarse en aumentar el ingreso y mantener los costes operativos reducidos. Conseguir esto mediante tarifas a la baja es el mayor desafío pero sólo quien lo consiga podrá mantenerse en un mercado que, pese a los reveses coyunturales, como Guerras u otros acontecimientos imprevisibles, seguirá aumentando en las próximas décadas. Doganis ha acertado plenamente, de nuevo, en explicar con rigor y de forma convincente, no sólo el pasado sino las tendencias previsibles del futuro del mercado del transporte aéreo internacional.

Javier Vidal Olivares
Universidad de Alicante

**'Railways and culture
in Britain.
The epitome
of modernity'**

Autor: Ian Carter

Editorial: Manchester University
Press, Manchester, 2001

Páginas: 338

ISBN: 0-7190-5966-6

El principal objetivo de Ian Carter con este libro es reivindicar la importancia cultural del ferrocarril durante los siglos XIX y XX en Gran Bretaña y, por extensión, en otros países europeos. Carter trata de demostrar la utilidad que ha tenido el ferrocarril para las ideas, el arte y la cultura en la historia contemporánea. Para ello, el autor se vale de un conjunto de fuentes literarias y artísticas, sobre las que reclama la atención de los historiadores, considerándolas como material pertinente para la reconstrucción histórica y social del ferrocarril.

Respecto a las fuentes, Carter parece estar convencido de que cada día son más los historiadores que comienzan a trabajar con materiales procedentes de otras disciplinas. De este modo, la literatura, la Historia del Arte o la Sociología pueden complementar el habitual utillaje del historiador, acostumbrado a los anuarios, las memorias, los registros y los censos. La infinidad de muestras analizadas por Carter no pertenecen, todas ellas, al terreno de lo académico, algu-

nas corresponden a géneros o subgéneros tradicionalmente considerados como de "desecho", por ejemplo las novelas policíacas o los cómics. Estos géneros fuera del canon son, precisamente, los que Carter trata de restituir.

Lo que resulta verdaderamente meritorio es la profusa cantidad de referencias que maneja el autor. Desde libros de historia del ferrocarril a muestras artísticas pertenecientes a la novela, el relato, la pintura, el dibujo, el cómic, la música o el cine, conformando un corpus ingente.

El trabajo de Carter se inicia aludiendo al concepto de "modernidad" ligado al nacimiento del ferrocarril en Inglaterra. Carter, siguiendo los pasos de Jack Simmons, se muestra sorprendido por la inexistencia de una gran novela británica sobre el ferrocarril coincidiendo con "el éxito del primer vapor" y la inauguración de las primeras líneas. Lo cierto es que muchos escritores de la época victoriana ignoraban por completo la ciencia y la tecnología en sus escritos. Sólo H. G. Wells fue una excepción y sus novelas "científicas" se hicieron muy populares.

El autor divide los materiales de su análisis en dos partes. Por un lado, aquellas obras consideradas dentro del canon, reconocidas como academicistas, y por el otro, la novela negra, los relatos policíacos, la obra pictórica de Eric Ravilious o los dibujos de William Heath Robinson y Rowland Emmet.

Al terreno de lo académico corresponde una obra tan significativa para el ferrocarril británico como el cuadro de J. M. W. Turner *Rain, Steam and Speed: the Great Western Railway* (1843-44), donde Carter analiza la conjunción de pasado y futuro, de fracaso y progreso, que no se excluyen, sino que parecen complementarse en la enigmática obra de Turner. Junto a *Rain, Steam and Speed*, sitúa Carter la novela *Dombey and Son* (1846-48) de Charles Dickens, considerada unánimemente por la crítica como la novela ferroviaria de la época victoriana. Pero Carter dice a las claras que un puñado de páginas dedicadas al ferrocarril, en una novela de más de ochocientas, no justifican esa consideración. Para demostrar esa laguna en la literatura ferroviaria británica del XIX, Carter

se ocupa de dos novelas europeas de primera línea: *Ana Karenina* (1876-77) de Tolstoi y *La Bête humaine* (1889-1890) de Zola.

Para Tolstoi, que nació en un mundo sin máquinas de vapor, el ferrocarril es un símbolo odioso que irrumpe en la sociedad rusa del XIX. En este sentido, el ferrocarril juega un importante papel metafórico en *Ana Karenina*, cuya protagonista muere a manos de ese monstruo de vapor. Cruel casualidad, Tolstoi moriría, a su vez, en una estación de ferrocarril. Conviene Carter en la importancia que tiene el ferrocarril en la obra del escritor ruso, pero considera que las breves páginas en las que aparece tampoco justifican que *Ana Karenina* sea considerada como una novela ferroviaria. Sin embargo, a juicio de Carter, el caso de *La Bête humaine* es muy diferente. Considerada por los historiadores como la mayor novela que se ha escrito sobre el ferrocarril, se diferencia de *Dombey and Son* y de *Ana Karenina* en que Zola sí hace una minuciosa descripción ferroviaria en muchas de sus páginas. Zola se sintió atraído por la atmósfera evanescente que Monet fue capaz de captar del ferrocarril en la estación de Saint Lazare de París y trató de hacer lo mismo en su novela. Para ello, se documentó profusamente y se subió a lomos del caballo de hierro con su libro de notas en mano. Frente al poco interés despertado en el cine por *Dombey and Son*, a juicio de Carter, resalta el éxito de *Ana Karenina* y *La Bête humaine*. De la novela de Zola existen dos películas, una particular versión de Fritz Lang (1954) y un trabajo más conseguido de Jean Renoir (1938).

La principal novela inglesa del ferrocarril es, según Carter, *Accident* (1929) de Arnold Bennet. *Accident* es una novela que se recrea casi líricamente con el mundo del ferrocarril, convirtiéndolo en su principal protagonista. El tren y los horarios del ferrocarril marcan el tiempo de la novela y gobiernan las acciones de los personajes. Bennet, al igual que Zola, se basó en la experiencia para escribir esta novela. Sin embargo, ni los historiadores del ferrocarril ni los críticos literarios han reparado en la novela de Bennet de la que,

según apunta Carter, nunca se hizo una segunda edición.

La segunda parte del trabajo de Carter está dedicada a aquellas obras consideradas no académicas como la ficción criminal o cómica, pero a las que el autor trata de legitimar por su importante aportación a la cultura del ferrocarril. La ficción criminal, según Carter, no ha llamado nunca la atención de la crítica. Sin embargo, son muy numerosas, tanto en narrativa como en el cine, las historias de suspense y policíacas que tienen como telón de fondo el ferrocarril. A pesar de ello, Carter no encuentra novelas inglesas de este género entre 1830 y 1914, que hayan situado en el ferrocarril una historia de crimen. Con posterioridad a esta fecha, las obras y los autores británicos son ya abundantes y, entre ellos, sobresale Freeman Wills Crofts, quizá el autor más experimentado en este tipo de género. El ferrocarril y más concretamente el tren son dos magníficos escenarios donde situar la acción criminal. Carter enumera un gran número de obras y autores que van desde Patricia Highsmith o Georges Simenon hasta Agatha Christie y su famoso *Murder on the Orient Express* (1934).

Conforme nos adentramos en el siglo XX, la desaparición del vapor y la preponderancia de otros medios de transporte como el coche o el avión, tuvo como con-

secuencia que los viajes de ficción comenzaron a olvidarse del tren. Pero el postmodernismo y otras nuevas y recientes tendencias, según Carter, proponen nuevos y sorprendentes puntos de vista desde los que abordar la faceta cultural del ferrocarril. Prueba de ello, es la película *Europa* (*Zentropa*, 1991) del danés Lars von Trier o la más reciente 253 (1998) de Geoff Ryman, concebida inicialmente como una novela para Internet.

El nexo de unión entre las obras académicas y las obras consideradas como fuera del canon es siempre el ferrocarril. Consecuentemente, el discurso de Carter se justifica y, a la vez, es coherente. En ocasiones, su trabajo puede abrumar, debido a la multitud de citas y referencias, incluso puede dar la impresión de exceso, de superávit de información. Sin embargo, es un trabajo de referencia para todos aquellos que quieran adentrarse en la vertiente cultural del ferrocarril y una llamada de atención a los historiadores ante los cuales reivindica la pertinencia de las fuentes para la reconstrucción de la historia ferroviaria. La oferta de libros técnicos sobre el ferrocarril es muy abundante; sin embargo, trabajos que se ocupen de los aspectos culturales del ferrocarril son muy pocos. Este trabajo de Carter es, sin duda, uno de las más importantes.

Juan Carlos Ponce