

X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

Sesión VI. Patrimonio Cultural Ferroviario Miguel Hernández y los trenes de su vida

José Luis Esparcia Gil
Escritor

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Comunicação de acesso aberto distribuída sob uma [Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access paper under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).**

I INTRODUCCIÓN

El ferrocarril, lejos del perfeccionamiento técnico que configuran la renovación de los diseños de la infraestructura o del material motor y móvil, pero también como consecuencia de este perfeccionamiento, tiene una historia social y cultural que le aporta el prestigio que por sí sola no puede dar la técnica.

Muchos son los personajes célebres que han dado a sus acciones y a sus obras artísticas o literarias, el alma transmitida por los viajes en ferrocarril. Y muchos los que se han visto decisivamente influidos por este. Recordamos la fatalidad de unos trenes que, en el caso de Federico García Lorca, le llevó, el 13 de julio de 1936, a una muerte segura en su Granada natal; y en el caso de Manuel Machado, la supresión de servicios no le permitió viajar a Madrid y encontrarse con su hermano en julio de 1936, lo que les separó definitivamente y obligó a Manuel a permanecer en Burgos, viendo como un tren, en 1939, alojaba a su hermano en Cerbère para descansar poco antes de su muerte. Y todos los personajes, especialmente escritores, dejaron huella en sus obras de sus necesidades o

aficiones viajeras en cuerpo y más en alma: Josep Pla, Franz Kafka, Manuel Chaves Nogales, Rafael Alberti, Fernando Pessoa, Mijail Bulgakov, Maiakovski, Corpus Barga, Ramón Gómez de la Serna, Luis Cernuda, Miguel Torga, etc. En España es Antonio Machado el más representativo de la fuente poética que representa el tren en la vida y la obra de un poeta; sus versos de “El tren”: “Yo para todo viaje / -siempre sobre la madera/de mi vagón de tercera- / voy ligero de equipaje” son un paradigma del viajero medio del tren en su época, y un acervo filosófico que se ha repetido y se sigue repitiendo para la definición de un concepto determinado de alma. Y así, el tren ha sido escenario de innumerables textos literarios, muchos de ellos convertidos en clásicos: narrativos como *El guardavía* (Charles Dickens); *Sonata a Kreutzer* (Leon Tolstoi); *Asesinato en el Orient Express* (Agatha Christie); *Extraños en un tren* (Patricia Highsmith); *La modificación* (Michel Butor)...; poéticos: “To a locomotive in Winter” (Walt Whitman); “The railway train” (Emily Dickinson); “Gente che non capisce” (Cesare Pavese); *El tren expreso* (Ramón de Campoamor); “En tren” (Antonio Machado); “Inauguración del tren de la fresa” (Agustín de Foxá) y otros muchos de otros géneros.

Otro de estos personajes, universalizado por su obra y por su aportación social, es el poeta Miguel Hernández, cuyo corto itinerario vital, y cuya obra poética, estuvieron tocados por el tren como elemento influyente en su aspecto vital y, aunque breve, intensamente en su aspecto literario.

Se trata aquí de ordenar la influencia del tren en uno de los poetas y una de las obras más universales de la literatura española. Se puede decir que, sin el tren, las experiencias y, por tanto, la obra que se deriva de las mismas, no podrían haberse dado con la misma intensidad e influencia en el proceso humano y literario de Miguel Hernández (Orihuela, 1910-Alicante, 1942).

II PRIMEROS TRENES: EL SABOR AMARGO (1931-1932)

La dependencia del tren en un ámbito popular como el que rodeaba a Miguel Hernández, era casi exclusiva, especialmente en lo que respecta a los traslados llamados de larga distancia. Un tren llegado a Orihuela en marzo de 1883, que el futuro poeta veía pasar con su penacho de humo mientras vigilaba las cabras pastando. Y, aunque entre muchos estudiosos se considera como primer viaje de Miguel Hernández el que le lleva a Madrid el 1 de diciembre de 1931, al ser el primer viaje que le aporta

experiencia de gran envergadura, tanto por la distancia del destino (Madrid) como por los motivos de dicho viaje y lo que aconteció tras su llegada a la capital de España, la realidad es que, antes de ese diciembre de 1931, documentalmente podemos decir que la primera vez que Miguel Hernández abandona en tren la cuna oriolana, es en enero de 1931. Es entonces cuando ha de viajar a Alicante para presentarse en lo que entonces se llamaba la Caja de Reclutas. Es la primera vez que ve el mar. Así lo cuenta el pintor José Joaquín Hernández Quixano, paisano de Miguel:

“Cuando Miguel fue a presentarse al gobierno militar de Alicante para que le admitieran en el servicio militar, coincidimos en el mismo tren y en el mismo departamento de esos vagones andaluces de madera, destartalados y viejos.

Fue en aquel viaje cuando vio por primera vez el mar, estando solo a treinta kilómetros no lo había visto todavía. Le produjo una gran impresión. Se levantó y, asomado a la ventanilla, decía repetidas veces con insistencia:

“-¡Qué inmenso y grandioso es el mar, cómo se junta con el cielo.

“Por aquel tiempo yo era corresponsal del periódico *Ahora* y de la revista *Estampa*. Miguel me pidió una recomendación para el director del diario, un tal Montiel, que después fue exiliado a Méjico. Le escribí unas letras de presentación que luego no hicieron el menor efecto” (Muñoz Hidalgo, 1975: 57).

Entonces, de Orihuela a Alicante se recorrían los 52 kilómetros que había en dos horas, como recoge la Guía de Ferrocarriles de 1931. Y Miguel ha de madrugar para tomar el tren Mixto 944, con salida a las 8:17 y llegada a Alicante a las 10:15, regresando en el tren Mixto 941 a las 16:00 para llegar a Orihuela a las 17:55, el mismo tren que le llevaría, a final de ese año, a Murcia para enlazar hacia Madrid.

La relevancia de este primer viaje a Alicante es que en el sorteo en la Caja de Reclutas se le califica “excedente de cupo”, entregándole, por innecesaria, la cartilla militar 2268121, y ve arruinada su esperanza de poder abandonar Orihuela, cuyo ambiente cultural y religioso comienza a ser incompatible con la mentalidad que despierta en el ya poeta, que confía, como así fue, en llegar a la capital de España (todavía no de la República). Tendrá que esperar otro tren.

Regresa a Orihuela sin poder preparar el equipaje para correr la aventura del servicio militar conociendo otras tierras. Esto le anima, el 30 de noviembre de ese año, a dirigirse, acompañado de sus amigos del grupo de la Tahona, a la estación de Orihuela con su maleta de madera acartonada conteniendo algo de ropa y centenares de poemas con los que pretende sentar cátedra poética en la ya capital de la II República, aunque él todavía la nombrara como la “Corte” en carta a Juan Ramón Jiménez.

Así, tras tomar el tren Mixto 941, con salida a las 17:55, de Orihuela a Murcia, llegando a ésta a las 18:45, para enlazar con el tren Correo-Expres que salía a las 20:50, llegó a Madrid a las 8:30 del 1 de diciembre.

El viaje que hace no es del todo satisfactorio; en su carta a Ramón Sijé confiesa: “He pasado la noche mirándome un gesto triste en el cristal de la ventanilla sin estrellas [...] Estoy rendido...”, quizás aludía a los nervios de un cambio tan radical y apabullante. Una falta de descanso a la que contribuyeron aquellos vendedores ambulantes que, según el poeta, “En la estación de Albacete subieron al tren no sé cuántos vientres y manos erguidos de navajas y compré una, la más grande que vi, no sé por qué...”. Después, en la madrugada del 1 de diciembre, pisa por vez primera los andenes de la estación de Alcázar de San Juan, de infausto recuerdo hoy, hasta llegar a Madrid.

Aquella estancia en Madrid no sería especialmente agradable: sus expectativas se rinden a los inconvenientes de la ciudad de casi un millón de habitantes y, tras verse defraudadas sus esperanzas de conseguir un trabajo y relaciones literarias, decide, cinco meses y medio después, regresar a Orihuela. Y lo hace el día 14 de mayo de 1932. Toma en la estación de Atocha el tren Correo-Expreso 214 que llegaba a Murcia a las 8:25, para enlazar allí con el tren Mixto 940, que salía hacia Orihuela a las 9:58. Ese era el plan; pero un interventor avezado le pide el billete y descubre que es un billete de caridad; es decir de los que emitía la compañía a personas sin recursos, y que iba a un nombre diferente: el del amigo de Miguel Alfredo Serna, así como la cédula de identificación, que no llevaba el nombre de Miguel Hernández, sino el de otro amigo: Augusto Pescador. Acababa de convertirse de poeta en “delincuente”, denunciado por el revisor y detenido a la llegada a Alcázar de San Juan por ¿dos imponentes guardias civiles? No. Miguel lo dice así: “...por dos ridículos serenos, viejos y socarrones...”. Y le escribe a su amigo Sijé: “No te cuento ahora lo que he pasado desde las dos de la mañana del domingo, hasta las cuatro de la tarde del lunes, en la cárcel”. In extremis le llega la

ayuda recaudada por su amigo de Orihuela y, tras haberse alojado en la fonda “La Alegría”, Paseo de la estación, 25, toma otro tren la madrugada del 17 al 18 de mayo para Murcia y enlazar a Orihuela.

Esta experiencia hubiera marcado definitivamente a otro; pero Miguel Hernández esperaba su tren decisivo y, tras un periodo de reposo, vuelve a la carga y viaja de nuevo a Madrid en busca de fortuna material y literaria.

La relación clientelar del poeta con el tren se resume en algunas de las cartas que escribe a algunos amigos y a su novia, Josefina Manresa. En el primer caso, recordamos una carta a José María de Cossío el 31 de julio de 1935: “Esta noche, aprovechando la baja del precio en la línea de ferrocarriles de mi provincia, salgo para Orihuela”. MZA hacía ofertas y el poeta, cuya situación económica era precaria, las aprovechaba. Algo que ratifica Josefina Manresa en su libro *Recuerdos de la viuda de Miguel Hernández*.

III EL TREN FRECUENTE DE MIGUEL HERNÁNDEZ (1933-1936)

Puede decirse que el ferrocarril no tenía competencia en el transporte de lo que llamamos larga distancia, tanto por el estado de los caminos y carreteras como por la falta de avance técnico en los vehículos. Por ello, las vicisitudes de Miguel Hernández tuvieron una importante influencia, tanto positiva como negativa, de sus viajes en tren. Tal y como explicamos en el anterior capítulo, la amarga experiencia de sus primeros viajes en tren no anula la voluntad del poeta de difundir su obra en ciernes, de la que estaba tan seguro que renueva sus ilusiones y acude de nuevo a la estación de Orihuela para programar los viajes de 1934; ahora ya con un libro editado bajo el brazo (*Perito en lunas*), y una evolución poética que consolida su confianza, además del noviazgo recién estrenado con Josefina Manresa. Pero antes, una nueva desgracia en lo artístico: en el tren de regreso de Cartagena a Orihuela, tras una conferencia en julio de 1933 en la Universidad Popular, Miguel olvida el precioso cartelón de pinturas que le había hecho el pintor Francisco de Díe para explicar visualmente la “Elegía media del toro”.

Es en este año de 1934 el tren le lleva dos veces a Madrid con intención de publicar su primera obra dramática. Y en un tercer viaje ese año, ya publicado el auto sacramental *Quién te ha visto y quién te ve y sombra de lo que eras* en la revista católica *Cruz y Raya*, va a instalarse definitivamente en Madrid, curiosamente el mismo día que en 1931, el

viernes, 30 de noviembre, para llegar a Madrid el 1 de diciembre, y en los mismos trenes de Orihuela a Murcia y de Murcia a Madrid. Las cosas serán muy diferentes a las de aquel primer viaje. Ese 1 de diciembre escribe a su novia, Josefina: “Novia mía: He llegado sin novedad. El viaje, como todo lo que no seas tú, ha sido aburridísimo para mí, Josefina”. Josefina recordará que “Siempre se marchaba a Madrid el viernes porque ese día costaba el billete la mitad de precio”.

En este periodo, desde ese 1 de diciembre de 1934 hasta agosto de 1936, tras el golpe de estado fascista en que Miguel va a Orihuela a ver a su familia y su novia, el tratamiento epistolar de los trenes es diverso. Desde la queja: “...no circulaban los trenes”; “...no había trenes para ninguna parte de España”, dirá en carta del 28 de julio de 1936, una vez el golpe de Estado evoluciona, hasta la alegría exultante: “¡Piiii! ¡Piiii! El tren va a salir de un momento a otro, corazón mío, prepara tu pañuelo para decirme adiós, que me voy a ver a mi novia...”. “¡Qué alegría me da tomar el tren cuando voy derecho a ti...”. Había efectuado varios viajes en tren entre Madrid y Orihuela, y viceversa.

El tono cambia en septiembre, cuando deja a su familia y su novia para alistarse en el V Regimiento en Madrid: “...y salí de la estación de Orihuela bajo la lluvia y en medio de truenos y relámpagos que parecían protestar por mi viaje”, o “...dan ganas de tomar el tren y volver a donde tú estás y no separarme más de ti”.

Su experiencia humillante de Alcázar de San Juan tendría un remedo, breve pero no menos traumático, tras bajar del tren en San Fernando del Jarama (así lo escribe Miguel, aunque ya era San Fernando de Henares) el día 6 de enero de 1936. En la estación de Atocha, tenía cita con unos amigos para ir al campo; pero le dejan solo y no acuden; él se va impulsado por sus ganas de ver naturaleza viva y tocarla; toma el tren y, paseando cerca de la estación de San Fernando, la guardia civil le para y tratan de incriminarle de no sabía qué, según Miguel porque “mi sonrisa debió irritarles mucho”; al no llevar la cédula personal le llevan al cuartel para obligarle a confesar sus crímenes: “Querían que dijera que había ido al pueblo a robar o a tirar bombas”; no obteniendo respuesta le golpean y maltratan. No olvidará nunca ese viaje en tren ni a la guardia civil, a la que dice odiar: “Menos a tu padre”, le dice a Josefina. Y fue la constatación de su posición entre los grandes poetas del momento: el periódico *El Socialista* publica, el 16 de enero de ese año, un manifiesto en defensa del poeta, firmado por Lorca, Bergamín, Cossío, Ramón J. Sender, Neruda, Alberti, Rosa Chacel, Altolaguirre, Cernuda y otros.

Puede decirse que la relación de Miguel Hernández con el tren, en este periodo, es diversa, pero, sobre todo, se centra en las continuas intenciones por tomar muchos trenes para ir a ver a su amada a Orihuela y Cox, y en la frustración por no poder hacer muchos de esos viajes por razones económicas; también los viajes en tren que le llevan a experiencias literarias.

Antes del golpe de estado de julio, viaja en tren; lo hace en calidad de colaborador de las Misiones Pedagógicas en marzo de 1936. Llega a Puertollano a recorrer desde allí otros pueblos; así describe una realidad y, a la vez, su poetización del tren en cartas a su novia: “Hoy me encuentro en Valdepeñas desde las doce del día y estoy completamente cansado del viaje que he hecho esta mañana en un tren muy malo”. Y hablando de las cartas: “aunque no sé qué tren es el que las trae ni lo oigo silbar. Si el tren que te lleva las mías fuera yo, Josefina de mi corazón, qué brinco ibas a dar cuando me oyeras silbar”. Otro tren le lleva el 13 de abril de 1936 a Orihuela, a participar en la inauguración de la plaza que lleva el nombre de Ramón Sijé, sin dejar de asumir que el tren es su elemento poético por excelencia en la distancia que trata de acortar, escribiendo a su novia el 4 de julio de 1936: “...prepárate para recibir un choque del tren expreso que saldrá de Madrid de repente y te arrojará por la ventanilla uno de sus viajeros”.

Esta práctica epistolar fue la que dio sentido más frecuente a la presencia del tren en las vivencias de Miguel Hernández en este periodo. Todo cambiará desde el 18 de julio de 1936, estando Miguel Hernández en el Madrid sitiado.

IV TRENES DE MIGUEL HERNÁNDEZ DURANTE LA GUERRA CIVIL

Además de las primeras experiencias de aquellos trenes que le llevaron a los brazos de su amada en Orihuela, el estallido de la guerra civil le tenía preparado un elenco de trenes que tomaba con el ánimo de salir bien parado de todo aquello, un ánimo que se tornaría justificadamente trágico. Pero, antes, los trenes que podemos llamar de “asuntos bélicos” se prodigan poco, ya que, tras el comienzo de la guerra, las comunicaciones ferroviarias varían sustancialmente, al quedar las líneas en poder del gobierno legal de la República en unas zonas, y las líneas en poder de los sublevados en otras; además, la insuficiencia de recursos merma bastante el normal funcionamiento de muchas líneas. Pero Miguel Hernández seguirá utilizando el tren.

Desde la sublevación contra el gobierno legal de la República, el poeta hace su primer viaje a Orihuela en agosto, después de haber soportado en Madrid todo el infierno del acoso del ejército fascista. Está con su familia hasta el día 18 de septiembre que sale para Madrid a alistarse en el V Regimiento.

Se sucederán los viajes en tren en la medida en que se lo permite la irregularidad del funcionamiento de las líneas bajo dominio de la República. Acude a ver a su familia cuando puede y, en 1937, se casan Miguel y Josefina en Orihuela, viajan a Alicante y a Jaén para seguir Miguel su misión. Después, un viaje de envergadura, invitado al V Festival de teatro soviético, representando a la II República de España. Es 28 de agosto y, con otros compañeros, toma un tren de Valencia a Barcelona y Port-Bou, para llegar a París el 30, y desde allí, en avión, a Estocolmo y Moscú, y en tren a Leningrado, Jarkov y Kiev. El 11 de septiembre llega en tren a Leningrado desde Moscú y el 16 regresa en tren a Moscú. Casi un mes después, regresa de Leningrado a Londres en barco y de aquí a París; un nuevo tren le devuelve a Barcelona, Valencia y Orihuela. Pero no dejará el poeta de contrastar las vidas de la España en guerra y de la Francia burguesa en paz: "...una humanidad de cartón, sentada en una comodidad de trenes de primera clase", refiriéndose a los trenes confortables de Francia. Era su modo de compartir su inquietud por la justicia social.

Tras el regreso de este viaje, se incorpora a su misión en los frentes, y de nuevo los trenes de un lugar a otro en misión de guerra, hasta febrero de 1939 en que regresa a Madrid, que aún resiste.

V TRENES DE CÁRCEL Y MUERTE

Tras el fin de la guerra y las vicisitudes de Miguel Hernández hasta que sale a Portugal para intentar exiliarse, el tren seguirá marcando pasajes decisivos de una vida que ya estaba pendiendo del hilo de la fortuna y de algunos contactos influyentes del poeta.

Viaja, en marzo de 1939, a Orihuela y Cox a visitar a sus padres, su mujer y su hijo de apenas tres meses, es el último viaje antes del final de la guerra, y no lo hace en tren por temor. Pero ha de salir de prisa, convencido de que en Sevilla estará a salvo. Y va de nuevo a Alcázar de San Juan. Miguel llega a esta estación y visita al tío ferroviario de Josefina, José Manresa, y a su familia, desde cuya casa escribe el 23 de abril de 1939 a Josefina: "Dentro de tres horas salgo en el tren hacia delante, y dentro de

unos días te llamaré a mi lado seguramente”. En Sevilla pretende ver a Jorge Guillén y otros poetas. Pero termina atravesando la frontera con Portugal.

La llamada a Josefina llega, pero en forma de petición de auxilio, tras su detención en el país vecino y devolución a España, al pueblo onubense de Rosal de la Frontera, desde donde le trasladan a la cárcel de Huelva y, desde allí, una serie de trenes, con escolta a la usanza de los tiempos, le llevan de cárcel en cárcel: Tren de Huelva a Sevilla. El 11 de mayo de 1939, en la cárcel de Sevilla escribe a Josefina: “Bien, pero detenido, de paso para Madrid”. El 17 de mayo llega a la estación de Atocha desde Sevilla, e ingresa en la cárcel de “Torrijos, 65”. Puesto en libertad el 15 de septiembre, ¿por un aparente error? ¿Por gestiones de Cossío?, toma el tren a Orihuela y, desde allí, va a Cox a reunirse con su mujer y su hijo. Su “eco de la mala suerte” le lleva a encontrarse el 29 de septiembre con un falangista al que llamaban el “Patagorda”, que le denuncia y es detenido y encarcelado en el seminario de Orihuela durante más de dos meses. A partir de aquí, comienzan los trenes carcelarios: Llega a Madrid, cárcel de Conde de Toreno, el 3 de diciembre de 1939, hasta el 22 de septiembre de 1940 que es trasladado al penal de Palencia. El 24 de noviembre de 1940 lo trasladan al penal de Ocaña, pasando antes por la cárcel de Yaserías (sección de Transeúntes) de Madrid. Hasta que el 25 de junio de 1941, lo llevan del penal de Ocaña al Reformatorio de Adultos de Alicante, donde llega en un tren el 29 de junio. Antes hará escala en Alcázar de San Juan (de nuevo), desde donde escribe a Germán Vergara, encargado de negocios de la embajada de Chile, para agradecerle las gestiones para su traslado a Alicante. Un nuevo tren lo lleva a Albacete, donde reside su hermana

VI EL TREN EN LA OBRA DE MIGUEL HERNÁNDEZ

La primera alusión al tren en la obra literaria (no epistolar) de Miguel Hernández, se produce en la prosa “Oración” (en “La tragedia de Calisto” [ca. 1932]): “...que no sabe si han tendido para que pase el tren o para que salte el agua del río a la comba”. La siguiente será el 3 de agosto de 1933 en el periódico *La Verdad*, de Murcia; es la prosa “Ciudad de mar ligero y campo rápido”, y relata un viaje en tren desde Cartagena firmado “Campo de Cartagena –a gran velocidad-, julio de 1933”, con un curioso texto ensalzando el problema de lo que él llama “gran velocidad”:

“Mi ventanilla de telefonema tala y tala el transcurso de los pinos. Cuando el tren calla, el campo, amo de mis sentidos, constela mis orejas de canciones de grillos” (Riquelme y Talamás, 2017: 1.434).

Desde que publica esta prosa, Miguel no tendrá al tren como un elemento central en su obra hasta que el golpe de Estado fascista de 1936 remueve todos los esquemas del hombre y poeta, y pasa de la perfección formal y esencial que persigue hasta *El rayo que no cesa*, a una literatura, en todos sus géneros, golpeadora de conciencias, que, difundida por todos los rincones del ser humano, desembocará en las ausencias de su bellísima lírica final.

No es el tren un tema recurrente en la poesía, la prosa o el teatro de Miguel Hernández; sí lo es, sin embargo, en las relaciones epistolares, especialmente con Josefina Manresa, primero desde la oficialización de su noviazgo en septiembre de 1934 y, sobre todo, desde que decide trasladarse el 30 de noviembre de 1934 a Madrid a probar por segunda vez fortuna literaria.

Pero, a pesar de no prodigarse las alusiones al tren en su actividad literaria, cuando lo hace, es de forma contundente, intensa, afirmando su apego al tren como elemento paisajístico y romántico en el aspecto personal y en el aspecto de lucha colectiva, representado por ese gran poema que es “El tren de los heridos” y que fue erigido como símbolo de la puesta en evidencia de la crueldad de cualquier guerra y el efecto sobre inocentes y personas a las que el poeta otorga la condición de héroes por su compromiso con valores humanos y democráticos de lucha por el bien común.

Es este un tren que, en su marcha, perfila el escenario fidedigno del terror, donde el poeta utiliza los resortes sintagmáticos que construyen una imagen agónica, de angustia humana en el viaje nocturno que no termina de vislumbrar salida del túnel que representan las “bocas cerradas de la noche”. Y en ese trayecto, el metálico ajeteo de las voces de sufrimiento, de la sangre desbordándose en una lluvia imparable.

Es curiosamente bello el lenguaje con que asocia los efectos reales de un tren de la época a las consecuencias de una guerra inhumana, “agoniza el carbón, suspira el humo / y, maternal la máquina suspira, / avanza como un largo desaliento”. El poeta se apoya en estas prosopopeyas capaces de hacernos poner la atención en un tren de gran humanidad sentimental y sensorial al tiempo, en un tren que representa el espíritu hernandiano dentro de toda una vida amenazada, de un pueblo amenazado. Este tren hernandiano, de una época decisiva, es reflejo del “ala dulce y

homicida” que amenaza y espera el momento, la incipiente agonía que llega justamente cuando el poeta tomaba el camino del éxito literario. Es un tren monumental que ha quedado como expresión clara de una brutalidad contra la que Miguel Hernández levanta la voz y defiende a su hijo y a sus semejantes.

Este tren, que alberga el resultado de la violenta piel de unos seres inhumanos, despunta en el paso de ese túnel que une las dos laderas de la montaña vital del poeta: Los trenes aludidos antes del 18 de julio de 1936 y los que van a venir. Los trenes de la tragedia: cárcel, abandono y muerte.

En el preámbulo de los poemas que llevan hasta este tren de los heridos, la imagen del tren es ensalzada por el poeta con la épica que la situación requiere. Es el tren heroico de otros héroes en los que Miguel Hernández atisba el ideal consumado de un mundo nuevo –fracasado después- que recorre invitado al V Festival de Teatro Soviético: “En trenes poseídos de una pasión errante / por el carbón y el hierro que los provoca y mueve, / y en tensos aeroplanos de plumaje tajante / recorro la nación del trabajo y la nieve” (Hernández, 2024: 13).

Le queda tinta para ir cerrando las alusiones ferroviarias con la prosa escrita en *Frente Sur* por “Antonio López”, seudónimo de Miguel Hernández, donde el poeta ensalza el duro trabajo de los ferroviarios en la estación de Baeza: “Parecen mineral incendiado, recorriendo la España leal de punta a punta heroicos y veloces bajo los bombardeos enemigos”. Manuel Romero, jefe de estación, representa a los “ochocientos brazos” con que el poeta simboliza el trabajo incansable de todos: “Los ferroviarios colaboran con todas sus fuerzas al lado del ejército del pueblo”. Un tono de dignidad de un ser humano, un poeta, que tomó todos los trenes menos el de la buena suerte: “Si yo he nacido de un vientre / desdichado y con pobreza, / no fue sino para hacerme / ruiseñor de las desdichas, / eco de la mala suerte” (Hernández, 2010: 20). Y con la prosa “Exaltación del trabajo”: “Un país con 505.152 km. de tierra que hay, cuando el mundo posee una tupida red de comunicaciones, sólo es atravesado por poco más de 15.000 km² de ferrocarril, da más que pruebas suficientes de un bárbaro abandono de intereses vitales”. Una preocupación del poeta por el servicio público de transporte por ferrocarril poco conocido.

Y, aunque hemos hecho referencia, vale la pena cerrar este trabajo con el poema completo “El tren de los heridos” como muestra de la relevancia de este medio en la poetización de una tragedia social de la que el ser humano no parece querer desertar.

“Silencio que naufraga en el silencio / de las bocas cerradas de la noche. / No cesa de callar ni atravesado. / Habla el lenguaje ahogado de los muertos. / Silencio. / Abre caminos de algodón profundo, / amordaza las ruedas, los relojes, / detén la voz del mar, de la paloma: / emociona la noche de los sueños. / Silencio. / El tren lluvioso de la sangre suelta, / el frágil tren de los que se desangran, / el silencioso, el doloroso, el pálido, / el tren callado de los sufrimientos. / Silencio. / Tren de la palidez mortal que asciende: / la palidez reviste las cabezas, / el ¡ay! la voz, el corazón la tierra, / el corazón de los que malhirieron. / Silencio. / Van derramando piernas, brazos, ojos, / van arrojando por el tren pedazos. / Pasan dejando rastros de amargura, / otra vía láctea de estelares miembros. / Silencio. / Ronco tren desmayado, enrojecido: / agoniza el carbón, suspira el humo / y, maternal, la máquina suspira. / avanza como un largo desaliento. / Silencio. / Detenerse quisiera bajo el túnel / la larga madre, sollozar tendida. / No hay estaciones donde detenerse, / si no es el hospital, si no e el pecho. / Para vivir con un pedazo basta: / en un rincón de carne cabe un hombre. / Un dedo solo, un solo trozo de ala / alza el vuelo total de todo un cuerpo. / Silencio. / Detened ese tren agonizante / que nunca acaba de cruzar la noche. / Y se queda descalzo hasta el caballo, / y enarena los cascos y el aliento”. (Hernández, 2024: 53).

BIBLIOGRAFÍA:

-*La obra completa de Miguel Hernández*. J. Riquelme y C. R. Talamás (comp.) (2017). Madrid. Edaf.

-*Miguel Hernández. Crónica de la guerra civil*. Francisco Esteve Ramírez (2009). Madrid. Diario Público.

-*Recuerdos de la viuda de Miguel Hernández*. Josefina Manresa (1980). Madrid. Ed. de la Torre.

-*Miguel Hernández. Cartas a Josefina Manresa*. Concha Zardoya (1988) (comp.). Madrid. Alianza Editorial.

-*Miguel Hernández. Epistolario*. Agustín Sánchez Vidal (1986). Madrid. Alianza tres.

-*Miguel Hernández. Prisiones, cárcel y muerte de un poeta*. José Luis Ferris. Madrid (2022). Madrid. Fundación Lara.

-*Guía de ferrocarriles de 1931 y años posteriores*.

-*El Madrid de Miguel Hernández*. Francisco Esteve Ramírez (2012). Madrid. Fragua.

-*Miguel Hernández. Obra completa (I y II)*. Agustín Sánchez Vidal y Carmen Alemany (comp.) (1992). Madrid. Espasa-Calpe.

-*Miguel Hernández en Alcázar de San Juan*. José Luis Esparcia (2019). Alcázar de San Juan. Patronato Municipal de Cultura.

-*Los transportes y las comunicaciones durante la guerra civil*. Francisco Cayón García y Miguel Muñoz Rubio. Madrid. Universidad de Santiago de Compostela.