

VIAJE HACIA LOS ADENTROS: EL TREN COMO COMPLEJO METAFÓRICO EN LA NARRATIVA GALDOSIANA

Nuria Godón Martínez
Creighton University

Resumen

Las grandes innovaciones tecnológicas producidas en la segunda mitad del siglo XIX captan la atención de muchos de los escritores decimonónicos. Entre ellas, destaca el invento ferroviario asociado a una nueva ideología política, social y económica. A su vez, el nuevo vehículo otorga una experiencia pública de conquista espacio-temporal. Mi trabajo propone un recorrido por las novelas de Benito Pérez Galdós que sirven como ejemplo de representación de una ideología burguesa emergente ligada a la figura del tren. A lo largo del siglo XIX, el tren no sólo resulta, en términos galdosianos, *materia novelable* sino también desde la cual se puede novelar. En mi recorrido atenderé a novelas tales como *Rosalía*, *Doña Perfecta*, *Gloria*, *La familia de León Roch*, *Marianela*, *Tormento*, *Fortunata y Jacinta* y *Tristana*. A través de todas ellas, planteo, por un lado, la conexión de las distintas ideas políticas de la época con el cambio de paisaje que sufre la geografía española al introducirse en ella la llamada *bestia humana*. En este sentido, me remito a la figura del tren vista desde exterior. Por otro lado, analizo la mirada del viajero desde su vagón. Este punto de vista resulta esencial para conectar la velocidad, el desmembramiento y la fusión de imágenes, experimentadas por los viajeros del moderno medio de locomoción, al fluir de consciencia de los protagonistas masculinos que nos invitan a realizar en el tren otro viaje hacia sus adentros.

Contenido

No es novedosa la inclusión en la literatura de los medios de transporte. La novela de viajes, la de caballerías, la picaresca, la histórica o los poemas románticos, entre otros muchos textos literarios, han llenado sus páginas de caballos, carromatos, galeras, diligencias y otros muchos medios de transporte que han ofrecido múltiples aventuras a lo largo del discurrir literario. No resulta extraño entonces que en cuanto se vislumbran los primeros ferrocarriles por la geografía española, los autores que presencian estas primeras incursiones como Leopoldo Alas, Clarín, Fernán Caballero, Emilia Pardo Bazán, Pereda, Benito Pérez Galdós, Ortega Munilla o Vicente Blasco Ibáñez se sirvan del nuevo medio de locomoción para hacerlo materia novelable. De ahí las palabras del narrador que anuncian el final de *Tormento* (1884):

Un tren que parte es la cosa del mundo más semejante a un libro que se acaba. Cuando los trenes vuelvan, abríos, páginas nuevas. (p. 251).

En este sentido, la figura del tren, en tanto materia narrativa, constituye el nuevo avatar de la sociedad presente, esa imagen de la vida a la cual volverá a remitirse Galdós tres años más tarde en su discurso de ingreso a la Real Academia, en el que pronuncia:

Imagen de la vida es la novela y el arte de componerla estriba en reproducir los caracteres humanos, las pasiones, las debilidades, lo grande y lo pequeño, las almas y las fisionomías, todo lo espiritual y físico que nos constituye y nos rodea (...) todo ello sin olvidar que debe existir perfecto fiel de balanza entre la exactitud y la belleza de la reproducción.¹

El mundo que se desarrolla en torno al tren funciona como microcosmos del conjunto social español. Si bien el espacio de la estación facilita el cruce de dos estructuras sociales y económicas como son la feudal y la capitalista, la complejidad del tren, organizada mediante la división de vagones, se corresponde con la de las distintas clases sociales. Asimismo, la aparición del moderno medio de transporte implica la llegada de forasteros, personas de todas las edades y extractos sociales cuyas vidas se mezclan con las de los habitantes de los distintos pueblos y ciudades de España. Tal confluencia suscita el enfrentamiento de sectores ideológicos albergados en una sociedad dividida a favor y en contra del medio de locomoción. La nueva ideología política, social y económica, fuertemente ligada a los sectores de la burguesía liberal, viaja en los vagones del revolucionario emblema del progreso. Este sector social, tiene la mirada puesta en el futuro y aboga por la transformación socioeconómica que comienza a hacerse vigente en la urbe. En el lado detractor, se halla la burguesía conservadora junto con una aristocracia venida a menos, nostálgicos refugiados en un pasado cuyas costumbres están todavía lejos de ser erradicadas. El tropiezo que el tren ocasiona en la mente de los distintos sectores sociales origina páginas llenas de pasiones encontradas que reproducen, con belleza y exactitud, la imagen de la sociedad española del momento.

Sin embargo, establecer una división categórica que infiera que todos los escritores de inclinación liberal hacen una defensa del ferrocarril y que los conservadores dan una imagen negativa de él, sería caer en una clasificación simplista nada acorde con la realidad. De hecho, se producen casos de escritores que, como Galdós, si bien se rinden al símbolo de la modernidad, también plasman sus reservas ante el representante del progreso, dando a ver el desajuste patente entre la velocidad de cambio a la que remite el tren y la conciencia de valores repetidos en la constitución del ferrocarril. En esta línea, Leopoldo Alas, Clarín,² y Vicente Blasco Ibáñez³ ofrecen también por medio de sus narraciones cortas buenos ejemplos.

¹ Pérez Galdós, Benito, “La sociedad presente como materia novelable”, *Discurso de entrada en la Real Academia*, 1897.

² Clarín utiliza, en ¡Adiós Cordera!, un tren que funciona como cordón umbilical entre el mundo moderno de la ciudad, de economía capitalista, y el del campo, cuyas bases económicas siguen ancladas en el feudalismo. En su cuento, el tren obedece a un interés común del sistema capitalista y feudal: la explotación. La vaca, relacionada con lo sagrado, es el sacrificio ofrecido en lo que resulta el comienzo de una transición ideológica. Así pues, la intrusión del tren en el tranquilo prao Somonte donde juegan Rosa y Pinín al cuidado de la vaca abuela, Cordera, además de apuntar a una demoledora invasión del mundo moderno en el tradicional lo hace a las consecuencias que la llegada del mundo adulto tiene en el de la idílica infancia, pues le arrebató la tranquilidad, la alegría y la inocencia de la que el segundo hace gala. De esta forma, la invasión del tren en el mundo de explotación feudal queda lejos de convertirse en un eco del menosprecio de corte y alabanza de aldea, ya que el mundo rural presenta a través de los personajes adultos la cara más cruda de la pobreza del campesino.

La imagen que Galdós proyecta del tren en su narrativa se ve fuertemente influida por los numerosos viajes que el autor realiza en tren. Su gusto por mantener un contacto directo con los ambientes que como si de otro personaje más se tratase describirá en sus obras, lo convierte en un gran viajero. Además de recorrer prácticamente todas las provincias de España, sus giras por Portugal, Inglaterra, Francia, Holanda, Alemania, Dinamarca e Italia le proporcionan un estupendo conocimiento de la geografía y parajes europeos. El tren facilita el rápido desplazamiento del autor en su deambular pero, sobre todo, desde él recoge impresiones que serán plasmadas, a lo largo de su vida, en artículos periodísticos, publicados dentro y fuera de España, así como en su obra narrativa.⁴ La experiencia del viaje en tren le resulta fundamental a la hora de describir con detalle los espacios en los que sitúa a sus personajes. El autor, no sólo pasea a su lector por las calles de Madrid de la manera más fidedigna posible aludiendo a barrios, calles, plazas o locales del área urbana sino que también lo hace por las distintas provincias de la geografía española. Desde el tren nos ofrece, por ejemplo, una mirada sobre Burgos muy acorde a la que los noventayochistas brindan de la tierra castellana: “Tal es la tierra de Burgos, épica, montuosa, guerrera (...), llana tan sólo desde Burgos hasta la confluencia de Arlanzón y Arlanza con el Pisuega, embocando ya el país de Campos” (Shoemaker 81)⁵. Sus viajes en tren influyen en la descripción de ambientes que expone en sus obras. En esta línea, la meseta castellana de *Doña Perfecta*, la ciudad toledana reflejada en *El audaz*, Cantabria en *Gloria* o Asturias en *Marianela* son claras muestras del recorrido que el canario hace por estas regiones.

Al igual que muchos otros escritores realistas, las primeras representaciones del tren en la narrativa galdosiana remiten al símil que une tren y bestia. José Manuel González Herrán en su ilustrativo artículo “Trenes en el paisaje (1872-1901)” enfatiza esta comparación e invita al lector a hacer un recorrido por los diferentes textos y autores en los que animal y máquina comparten características. De su incursión por la narrativa galdosiana, cabe destacar los fragmentos de la obra inédita que Galdós escribe en 1872⁶. En ellos recoge la imagen del tren ligada a la del animal desde opuestos puntos de vista.

³Vicente Blasco Ibáñez, en “El parásito del tren”, proyecta dentro de la ideología emergente una marginación social análoga a la del vasallaje feudal. El cuento en el cual un jornalero inmigrante en la ciudad se cuela en un vagón de primera a fin de poder desplazarse para poder ver a su mujer y a sus hijos, apunta a salvaguardia del *status quo*. La intromisión del hombre, en un espacio que no le corresponde, revela los temores que los pasajeros tenían al viajar en un medio de locomoción que no estaba fuera de los peligros que habían experimentado de forma similar las diligencias y los carruajes. Pérez, el pasajero que viaja en primera, y narrador de esta historia, comenta cómo la aparición del campesino en su el vagón le produce “cierto terror supersticioso (...) recordé los asaltos en las vías férreas, los robos de los trenes, los asesinatos en el vagón” (p.95). Entretanto, el campesino no sólo se enfrenta a ser arrollado por la fuerza de la máquina cada vez que se sube a ella en movimiento o viaja en los estribos y topes de los vagones, sino que además se expone al peligro que suponen para él los agentes de autoridad, los empleados de la empresa ferroviaria y, principalmente, los viajeros de primera que intentan defender su espacio empujando al campesino fuera de su ámbito, incluso si con ello ocasionan la muerte del jornalero en la vía férrea. Blasco Ibáñez proyecta así las virtudes y defectos de una innovación tecnológica ante la cual se sitúa con cautela.

⁴ Para profundizar en el motivo del viaje en la obra galdosiana véase la ponencia ofrecida por Peter Bly, “Galdós as Traveller and Travel Writer”, *The Tenth Annual Pérez Galdós Lecture*.

⁵ Shoemaker, William, *Los prólogos de Galdós*. México: De Andrea, 1962.

⁶ Alan Smith edita esta obra inédita de Galdós y la titula *Rosalía*.

Por un lado, la de un personaje tradicionalista, enemigo declarado del ferrocarril, cuya mirada refleja, según advierte González Herrán, el motivo del *monstruo dormido* (p. 5): La locomotora en cuya forma hallamos semejanza con la de un cuadrúpedo, tal vez porque la vemos andar con el desembarazo y rapidez de un ser zoológico, está quieta en el apartadero, como un monstruo dormido. Aún en estas sentimos cierto temor al acercarnos a ella y nos parece que si nos ve delante se nos echa encima, aplastándonos con un ligero movimiento de su formidable musculatura. Al verla sin el farol rojo que llevaba en su frente, nos parece que está ciega o que ha bajado el párpado, velando la mirada que al mismo tiempo ve e ilumina: ni aun así le perdemos el respeto y es preciso mucha fuerza de voluntad para colocarse delante de ella. (pp. 108-09).

La descripción de la máquina a través de rasgos de un animal de mitológica fisonomía se une a la del también denominado caballo de hierro. En cualquier caso, el lenguaje empleado remite a la animalización de la máquina. El que se describa mediante estos términos, la une al mundo organicista que encuentra en estas figuras la forma más fiel para describir un invento de imagen tan imponente como la de los alegóricos monstruos mitológicos.

Por otro lado y con una perspectiva opuesta a esta primera, se manifiesta la del narrador de la obra. Sobre ella, González Herrán indica “el narrador describe el esforzado discurrir de la benéfica bestia en términos casi épicos, que no ocultan su admiración por ese instrumento del progreso” (p. 8) y en cierto modo, se presenta como una bestia domesticada:

El tren subía la cuesta de Orduña, aquella áspera pendiente que los vizcaínos le obligan a echarse a pechos como si quisieran poner a prueba su paciencia. Si éstos son tenaces, aquél lo es más, y va por el camino que le señalan, despreciando los obstáculos y los peligros, trepando como las cabras y revolviéndose como una culebra a través de las mil irregularidades del camino. La máquina camina jadeante y sudorosa, escupiendo sus pequeños torbellinos de humo y respirando con el trabajoso aliento de un pulmón asmático. Siguen los coches paso a paso, rechinando al describir las curvas y haciendo crujir la armazón de sus ejes y frenos, como músculos de hierro que forcejean en fatigoso esfuerzo. (p. 98).

Ahora bien, Galdós ubica el recorrido de este tren en una zona minera. Por ello, el fragmento es susceptible de ligarse también a la imagen de los trabajadores de la mina llamada La Antigua, sita en Orduña. De hecho, en el último tercio del siglo XIX, la compañía minera se ve en la necesidad de construir un ferrocarril para transportar la carga extraída por los mineros. Bajo este prisma, también ellos se encuentran reflejados en la representación musculosa del jadeante ferrocarril.

Con todo, la mejor representación que hace Galdós de la industria minera y su relación con el ferrocarril es la plasmada en *Marianela*. Para Teodoro Golfín, el personaje que abre la novela en busca de las minas de Sócartes, el tren forma parte de los elementos primordiales para identificar el área minera. De ahí que cuando se halla perdido piense:

-¡Bonita situación! -exclamó sonriendo y buscando en su buen humor lenitivo a la enojosa contrariedad-. ¿En dónde estás, querido Golfín? Esto parece un abismo. ¿Ves algo allá abajo? Nada, absolutamente nada... pero el césped ha desaparecido, el terreno está removido. Todo es aquí pedruscos y tierra sin vegetación, teñida por el óxido de hierro... Sin duda estoy en las minas... pero ni alma viviente, ni chimeneas humeantes, ni ruido, ni un tren que murmure a lo lejos, ni siquiera un perro que ladre... (p. 9).

Pablo, el chico ciego que vive en el área minera se topa con Teodoro y lo guía hacia las minas. A través de este personaje, nos percatamos de la razón por la cual Teodoro no consigue oír el ruido del tren:

- Ésta no es la entrada de las minas. La entrada es por la pasadera de Rabagones, donde está el camino y el ferro-carril en construcción. Por allá hubiera usted llegado en diez minutos al establecimiento. (...) (p. 13)

Hombres negros, que parecían el carbón humanado, se reunían en torno a los objetos de fuego que salían de las fraguas, y cogiéndolos con aquella prolongación incandescente de los dedos a quien llaman tenazas, los trabajaban. ¡Extraña escultura la que tiene por genio al fuego y por cincel al martillo! Las ruedas y ejes de los millares de vagonetes, las piezas estropeadas del aparato de lavado, recibían allí compostura y eran construidos los picos, azadas y carretillas. En el fondo del taller las sierras hacían chillar la madera, y aquel mismo hierro, educado en el trabajo por el fuego, destrozaba las generosas fibras del árbol arrancado a la tierra.

También afuera las mulas habían sido enganchadas a los largos trenes de vagonetes. Veíaselas pasar arrastrando tierra inútil para verterla en los taludes, o mineral para conducirlo al lavadero. Cruzábanse unos con otros aquellos largos reptiles, sin chocar nunca. Entraban por la boca de las galerías, siendo entonces perfecta su semejanza con los resbaladizos habitantes de las húmedas grietas, y cuando en las oscuridades del túnel relinchaba la indócil mula, creeríase que los saurios disputaban chillando. Allá en lo último, en las más remotas cañadas, centenares de hombres golpeaban con picos la tierra para arrancarle, pedazo a pedazo, su tesoro. Eran los escultores de aquellas caprichosas e ingentes figuras que permanecían en pie, atentas, con gravedad silenciosa, a la invasión del hombre en las misteriosas esferas geológicas. (pp. 62-63)

La construcción de la máquina requiere el esfuerzo y fortaleza previa de los trabajadores, hombres negros que hacen chillar la madera, que se adentran en profundos túneles y golpean rítmicamente la esfera geológica para posibilitar la creación de un invento que parecen concebir a su imagen y semejanza. Asimismo, la fabricación del ferrocarril, conlleva a la explotación de la tierra que proporciona el hierro necesario para construir el tren. Se presenta la imagen del mundo industrial que saquea al natural no sólo para dar forma a su emblemático medio de transporte, sino también para posibilitar el camino por el que ha de ir. Llegado este punto, cabe remitirse al espléndido estudio que Lily Litvak presenta en su libro titulado *El tiempo de los trenes. El paisaje español en el arte y literatura del realismo (1849-1918)*. En él se recoge una foto del cuadro de la inauguración del tren de Langreo, Asturias, pintado por Jenaro Pérez Villamil en

1852 (p. 204), a partir del cual se subraya la relevancia que el tren tuvo en el área asturiana. A su vez, la puesta en marcha del tren entrañó la creación del primer túnel de importancia ferroviaria en España con su consecuente destrucción de parajes naturales. Pese a la transformación paisajística que el tren ocasionó en por las tierras españolas, el breve protagonismo que Galdós le otorga al ferrocarril en *Doña Perfecta* refleja que dicha transformación no alcanzó tan rápido a todas las zonas del país. El hecho de que el tren se detenga en Villahorrenda y no llegue hasta Orbajosa apunta a la idea de un cordón umbilical incompleto. Orbajosa representa a los muchos pueblos que por aquel entonces se negaron a que el tren atravesase sus tierras para evitar el frenético movimiento procedente de la ciudad.

[Orbajosa] no carecía de tesoros en gallinas, frutas, dinero y doncellez (...) apartada del movimiento y bullicio que han traído el tráfico, el periódico, los ferrocarriles y otros agentes que no hay para qué analizar ahora, no gustaba que la molestases en su sosegada existencia (p. 177)

En efecto, el tren parte “con la parsimonia cachada de un tren mixto” (p. 8). Poco a poco va abriéndose camino por las sendas que conducen a la España profunda. No obstante, lo hace con extrema lentitud, al igual que el pensamiento liberal del progreso que no llega a todas partes.

Asimismo, resulta significativa la condición del puente roto que une Villahorrenda con Orbajosa ya que alude a la incomunicación que Orbajosa mantiene con el mundo exterior. Ante los ojos de Pepe Rey se abre un llano estéril que representa el retraso al que la aldea esta consagrada y mantiene una estrecha relación con las ideas tradicionales del espacio. Pepe, intenta llevar a cabo su proyecto de industrializar y cambiar el desolador espacio de Orbajosa. Para ello, procura concienciar a la gente del pueblo del beneficio que trae el progreso. Sin embargo, en su empeño pasa por alto el puente roto y la ausencia de un ferrocarril que facilite la comunicación y transformación de un espacio refugiado en el pasado.

Los pasos [del tren], retumbando cada vez más lejanos, producían ecos profundos bajo tierra. Al entrar en el túnel del kilómetro 172, lanzó el vapor por el silbato, y un aullido estrepitoso resonó en los aires. El túnel, echando por su negra boca un hálito blanquecino, clamoreaba como una trompeta, al oír su enorme voz, despertaban aldeas, villas, ciudades, provincias.

Aquí cantaba un gallo, más allá otro. Principiaba a amanecer. (p. 8)

El tren parece ir en dirección opuesta a la de Pepe que, en su camino a Orbajosa, escuchará tan sólo el cantar de los gallos. Se plantea aquí la marcada división ideológica de la realidad española del momento. En palabras de Harriet Turner la historia narrada en esta novela pertenece a la historia de la nación. La novela es, al mismo tiempo, realidad y ficción. (p. 403)⁷

⁷ Turner, Harriet, “Benito Pérez Galdós”, *The Cambridge History of Spanish Literature*.

El tren, en tanto representante del progreso, realiza en esta obra un viaje unidireccional, de Madrid a Villahorrenda. La primera imagen que tenemos alude a una perspectiva social de clases:

Cuando el tren mixto descendente, núm. 65 (no es preciso nombrar la línea), se detuvo en la pequeña estación situada entre los kilómetros 171 y 172, casi todos los viajeros de segunda y tercera clase se quedaron durmiendo o bostezando dentro de los coches, porque el frío penetrante de la madrugada no convidaba a pasear por el desamparado andén. El único viajero de primera que en el tren venía bajó apresuradamente, y dirigiéndose a los empleados, preguntóles si aquel era el apeadero de Villahorrenda. (Este nombre, como otros muchos que después se verán, es propiedad del autor.)

-En Villahorrenda estamos -repuso el conductor, cuya voz se confundía con el cacarear de las gallinas que en aquel momento eran subidas al furgón-. (p. 69)

Ya desde el inicio de la novela se apunta a la individualidad que a lo largo de la obra va a caracterizar a Pepe Rey, único pasajero que viaja en primera clase. Este rasgo, junto con el dinamismo e intrepidez que caracteriza al que se presenta como defensor del progreso y de la industria, se contraponen a la del conjunto de soñolientos campesinos que permanecen en los vagones de segunda y tercera clase. De acuerdo con Joaquín Casaldueiro, el tren mixto simboliza la “heterogeneidad de los elementos que componen la marcha revolucionaria” (p. 19). Los representantes de esa marcha, que se incursionan en el llamado corazón de España, van a encontrarse ideológicamente solos frente al común y tradicional pensamiento que reina en el campo. Villahorrenda encarna el punto de transición donde la innovación tecnológica que caracteriza al mundo urbanita se topa con el cacarear de las gallinas del rural. Asimismo, la velocidad de la jaca con la que el criado de doña Perfecta espera a Pepe para conducirlo hasta Orbajosa, destino final del protagonista, se ve ridiculizada cuando el sirviente comenta que “corre como el viento” (p.71), pues antes de que la caravana se ponga en movimiento en su camino a Orbajosa, el tren ya se ha puesto en marcha. No obstante, el criado expone su orgullo por el animal, sin prestar atención a la velocidad que la modernidad trae consigo. Su mente no se presta a este tipo de comparaciones dado que la máquina no se presenta como elemento natural que se pueda relacionar con lo orgánico. Este primer apartado de la novela se liga a aquel en el que doña Perfecta muestra su exaltación ante la contraposición de la nación liberal a la suya, la tradicional. Para ella, todo elemento renovador supone la perturbación de la paz del campo y como tal, una amenaza contra la que lucha aferrada en viejos moldes.

En otras ocasiones, el camino que brinda el tren opera como vía de escape de los personajes galdosianos. Tal es el caso de Amparito en *Tormento*, quien halla en el tren del Norte su vía de escape hacia Francia, o el de otro de los personajes de *Marianela*, Celipín, cuyo deseo de dejar una vida miserable de deficiencias económicas e intelectuales lo lleva a querer buscar fortuna en la gran ciudad:

Puesto que mis padres no quieren sacarme de estas condenadas minas, yo me buscaré otro camino; sí, ya verás quién es Celipín. Yo no sirvo para esto, Nela. Deja tú que

tenga reunida una buena cantidad, y verás, verás, cómo me planto en la villa y allí o tomo el tren para irme a Madrid.

De una manera mucho más cómoda viaja, en *La familia de León Roch*, Leopoldo. Su escapada a Biarritz la hace en los mejores compartimentos de primera clase, aquellos que brindan servicio a bordo y amplios sillones y ventanales:

Esa mala cabeza de Leopoldo se nos marcha esta tarde. Va a Biarritz con esos chicos, con sus amigotes. No le he podido contener... le he demostrado que, quedándonos aquí todos por acompañar a Luis, él también debe quedarse. Dice que necesita los baños de mar, y no le falta razón... Aprovecha la marcha del duque de Cerinola y del conde de Garellano, que tienen coche-salón.

Por otra parte, ese cordón umbilical agiliza no sólo las huidas de los personajes sino que también sirve para mantener lazos de unión. El tren posibilita una comunicación mucho más fluida al destinar un vagón para el correo. Por ello, Tristana aguarda la llegada de un tren que traerá noticias de su amado. De tal forma se establece una analogía que de nuevo une la máquina a ese caballo de hierro, concebido en la mente de la chica en tanto romántico corcel:

¡Y cuando el tren traía y llevaba todo este cargamento de sentimentalismo, no se inflamaban los ejes del coche-correo ni se disparaba la locomotora, como corcel en cuyos ijares aplicarían espuelas calentadas al rojo! Tantos ardores permanecían latentes en el papelito en que estaban escritos. (p.138)

Han pasado ya veinte años desde la redacción de aquellos fragmentos de la mencionada novela inédita de Galdós hasta la publicación de *Tristana*. Aunque la imagen del animal sigue vigente en su relación con el tren, sólo el tiempo podría llegar a ofrecer una imagen en la cual el sentimentalismo invade los vagones con la pasión de la protagonista. La narrativa galdosiana manifiesta una evolución en lo que a la figura del tren se refiere. De tal modo, las primeras apariciones del ferrocarril tienden a proyectar una imagen exterior del medio de locomoción ante la cual los personajes y el narrador se sitúan en correspondencia con sus ideas sobre el progreso tecnológico que asusta a unos y alienta a otros. A medida que la década los años ochenta se acerca, se atiende con más frecuencia a las sensaciones que experimenta el viajero en el interior del ferrocarril. De esta manera en *Tormento*, Agustín Caballero se contagia del frenético ritmo del transporte. En el tren, piensa sobre cómo le va a declarar su amor a Amparito:

Plantear la cuestión en estos términos tan enérgicos como breves: *Yo me quiero casar con usted. Dígame usted pronto sí o no*. Esta resolución la tomé en Burdeos, y sin pérdida de tiempo me vine escapado. Allí estaba más triste que aquí, y cada día que pasaba sin realizar aquel sueño érame la vida más insoportable. No se apartaba nunca la imagen querida de mi imaginación. La veía tan clara, tan clara cual si la tuviera delante, con sus ojos hermosísimos, mañana y tarde de mi vida, su cabello castaño, su expresión dulce y triste, y aquella graciosa conformidad con su estado pobre, que tanto la enaltece en el concepto mío... Por el tren pensaba yo: ‘Llego, se lo digo, acepta, me caso y nos

vamos a Burdeos a vivir, a vivir y a vivir'. Pero llegué, la vi... ¡demonio de freno!, y no le dije nada. (pp. 59-60)

Sus pensamientos se presentan con un gran dinamismo emitido mediante el estilo vivaz y rápido de la gramática. Las repetidas pausas evocan el ritmo del traqueteo producido por la marcha del tren. Asimismo, la velocidad de su pensamiento se transmite en una pretendida velocidad de actos que lo llevan a coger el tren y no malgastar tiempo. No obstante, su acción se verá frenada una vez que el personaje baja del tren y pierde el empuje de la locomotora.

También en *Fortunata y Jacinta*, Galdós muestra la influencia que la experiencia del viaje en tren tiene en el discurrir mental de Juanito. La luna de miel se presenta como el motivo perfecto para salir de Madrid. El recorrido físico que hacen Juanito y Jacinta en su viaje de novios los lleva a disfrutar de la geografía artística de las áreas de Burgos, La Rioja, Zaragoza, Barcelona, Valencia, Córdoba, Sevilla y Cádiz. El paisaje cambiante, visto desde el tren, se focaliza a través de los ojos de Jacinta. Éste aparece de forma fragmentada, lo que remite a una nueva noción del espacio y del tiempo. La sucesión de elementos paisajísticos, reflejados en un corto tiempo, originaron en el siglo XIX una nueva concepción de mundo. El viaje en tren conlleva a una reconsideración del tiempo y del espacio así como a un discurrir por la historia de los grandes viajeros. Juanito se encarga de ofrecerle a Jacinta una lección de historia sobre esos grandes viajeros:

A trozos, el paisaje azuleaba con la plateada hoja de los olivos; más allá las villas lo alegraban con la verde gala del pámpano. La vela triangular de las embarcaciones, las casitas bajas y blancas, la ausencia de tejados puntiagudos y el predominio de la línea horizontal en las construcciones, traían al pensamiento de Santa Cruz ideas de arte y naturaleza helénica. Siguiendo las rutinas a que se dan los que han leído algunos libros, habló también de Constantino, de Grecia, de las barras de Aragón y de los pececillos que las tenían pintadas en el lomo. Era de cajón sacar a relucir las colonias fenicias, cosa de que Jacinta no entendía palotada, ni le hacía falta. Después vinieron Prócida y las Vísperas Sicilianas, D. Jaime de Aragón, Roger de Flor y el Imperio de Oriente, el duque de Osuna y Nápoles, Venecia y el marqués de Bedmar, Massanielo, los Borgias, Lepanto, D. Juan de Austria, las galeras y los piratas, Cervantes y los padres de la Merced.

Entretenida Jacinta con los comentarios que el otro iba poniendo a la rápida visión de la costa mediterránea. (pp. 216-17)

Cabe subrayar que en la mención de los personajes históricos se halla Cervantes, autor que además de viajar con frecuencia hace recorrer a su emblemático personaje gran parte de la geografía española. Pero además, cabe mencionar que en *Don Quijote* retoma el relato de caballerías de *Clamades*, para desarrollar el episodio de Clariveño. Como recordará el lector este episodio representa la burla a don Quijote mediante la pretendida fantasía de un caballo volador capaz de transportar rápidamente al protagonista y a su escudero a lugares lejanos en muy corto tiempo, estimulando en sus

mentes la por entonces locura de una transgresión espacio-temporal.⁸ En el siglo XIX, es otro caballo, el de hierro, el que hace posible esa nueva concepción espacio-temporal. De ahí que se hable de la aniquilación del espacio y del tiempo producido en este siglo para referirse al nuevo ángulo desde el cual se podía percibir la realidad. En otro de sus estudios sobre el viaje en tren a fines del siglo XIX, Litvak anota: “la misma cantidad de tiempo permitía cubrir la antigua distancia varias veces, puesto que el promedio de la velocidad del viaje en las primeras líneas férreas era de 40 a 60 kilómetros por hora, o sea, más o menos tres veces la velocidad lograda previamente por las diligencias” (p. 246). El progreso viene marcado por el movimiento dejando atrás un mundo estático que Galdós proyecta mediante un paisaje cambiante, que pasa con rapidez. Asimismo, la condensada geografía permite reconstituir el paisaje en la unión de toda la fragmentación. A través de los ojos de la joven, se traza un paisaje en el que las velas de las embarcaciones y las casitas blancas se manifiestan casi de forma simultánea. La visión desde el tren otorga un dinamismo que descompone en principio la realidad estática, para luego abrirse a un paisaje condensado, con el que se procura brindar una imagen unificadora de España.

La larga estancia en el tren, a la que la luna de miel da lugar, le resulta idónea a Jacinta para hacer que su marido confiese ciertas aventurillas amorosas de su pasado:
-Que me lo tienes que contar todito... Si no, no te deajo vivir.

Esto fue dicho en el tren, que corría y silbaba por las angosturas de Pancorvo. En el paisaje veía Juanito una imagen de su conciencia. La vía que lo traspasaba, descubriendo las sombrías revueltas, era la indagación inteligente de Jacinta. El muy tuno se reía, prometiendo, eso sí, contar luego. (p. 203)

El vagón del ferrocarril encarna el confesionario perfecto. Ello se debe a que este vehículo también actúa como transporte hacia otro paraje interior, el de los recuerdos. La condensación espacio-temporal que el pasajero del tren experimenta en el siglo XIX contagia y envuelve el pensamiento de Juanito induciéndole a recorrer varios espacios de su memoria en una pequeña fracción de tiempo. Simultáneamente se produce la comunicación entre la pareja, entre los pueblos y las ciudades.

Ahora bien, el túnel de la vía férrea opera modificando el discurso de estos pasajeros. La oscuridad en la que se hallan es aprovechada por Jacinta para imaginarse la posible aventura de su esposo. El paso por el túnel ha influido en la historia que Juanito va a relatar, con ella pretende cegar a su mujer. En la versión que Santa Cruz ofrece se velan las partes que resultan más interesantes. La consciente modificación narrativa calla lo primordial, esto es, la historia tal y como se produjo. Se acude a oscurecer el momento

⁸ Nótese que ya en el siglo XV, *La historia del muy valiente y esforzado Clamades* (1480) brinda un protagonista capaz viajar de Castilla a Toscana en una sola noche gracias a un caballo de madera. De tal manera, mediante la transgresión espacio-temporal, la obra rompe con los principios aristotélicos a fin de proponer un mundo fantástico y nada verosímil.

para imaginar u ocultar algo. Del mismo modo, se tapa el paisaje que no interesa mostrar por no brindar el espectáculo que más deleita a los ojos de los pasajeros. Cabe destacar también el paralelo entre la modificada historia y la trasgresión paisajística efectuada al abrir los túneles con los que se alteró igualmente a la naturaleza para dar paso al tren.

La intimidad a la que el túnel también invita, se interrumpe cuando en el mismo vagón viajan varias personas. El tren, en tanto lugar público, y en cierto modo como espacio teatral, va a determinar el comportamiento de los personajes:

Como había otros pasajeros en el vagón los recién casados no podían entretener el tiempo con sus besuqueos y tonterías de amor. Al llegar, los dos se reían de la formalidad con que habían hecho aquel viaje, pues la presencia de personas extrañas no les dejó ponerse babosos. (p. 212)

No obstante, la situación cambia cuando ellos se quedan solos en el compartimento: Iban solos. ¡Qué dicha, siempre solitos! Juan se sentó junto a la ventana y Jacinta sobre sus rodillas. Él le rodeaba la cintura con el brazo. A ratos charlaban, haciendo ella observaciones cándidas sobre todo lo que veía. Pero después transcurrían algunos ratos sin que ninguno dijera una palabra. De repente volviose Jacinta hacia su marido, y echándole un brazo alrededor del cuello, le soltó esta:

-No me has dicho cómo se llamaba. (p. 219)

El carácter privado que ahora disfrutaban en el tren anima a Jacinta a seguir indagando en la historia amorosa que Juanito mantuvo con la todavía anónima mujer a la que Jacinta considera “pueblo sucio, la mujer de clase baja, por más que se lave el palmito siempre es pueblo” (p. 210). El tren, como medio social, recalca la estricta división de clases que la sociedad burguesa sigue estableciendo entre aquellos que viajan por ocio en primera clase y los que lo hacen en tercera con sacos a la cabeza para vender sus productos agrícolas. En este sentido, conviene traer a colación las reflexiones de Francisco Caudet en torno a falacia mimética en la narrativa galdosiana. El crítico alude al comienzo de un distanciamiento por parte de Galdós de su propia clase social. El autor se había defraudado pues “la burguesía se había convertido en una clase ociosa (...) que en vez de crear riqueza se dedicaba a gozar de las plusvalías heredadas” (p. 76). Pero además, el tren refleja claramente la segregación que se produce en la sociedad burguesa. En relación a esto, Caudet postula:

En la ciudad burguesa decimonónica no se notan las murallas, son invisibles, nadie las puede ver, pero existen porque, desde luego, nadie las puede traspasar (...) nos hallamos, en suma, ante espacios protegidos, que simbolizan los distintos niveles de hegemonía y discriminación social. Así, el espacio, como ocurría con el tiempo, debía a largo y corto plazo, ser cuestionado y transgredido. Todo abocaba a que había que construir desde la consciencia, desde la interioridad una nueva ciudad. (p. 84)

No obstante, a través de la conciencia del personaje se observa la manipulación de la historia que le vincula al pueblo. De hecho, habrá que esperar a que Juanito pierda el control sobre esa consciencia por medio del alcohol para que dé rienda suelta a la historia de cómo el ocioso burgués engañó a una de hija del pueblo. De nuevo en el tren y para dar fin a la luna de miel, le explica a su esposa, con conciencia teatral:

-Hija de mi alma, hay que ponerse en la realidad. Hay dos mundos, el que se ve y el que no se ve. La sociedad no se gobierna con las ideas puras. Buenos andaríamos... (...) Todo era convencionalismo y frase ingeniosa en aquel hombre que se había, emperejilado intelectualmente cortándose la levita para las ideas y planchándole los cuellos al lenguaje. (pp. 236-37)

El viaje en tren del que disfruta Jacinta, encarnación del ángel del hogar en esta novela, prelude la actitud que se verá obligada a mantener en el seno de su matrimonio. Así pues, la comodidad de viajar en primera clase y de contemplar el paisaje que se descubre ante ella se equipara a su vida matrimonial que le brinda comodidades económicas y una ventana hogareña desde la cual contemplar lo que ante sus ojos sucede fuera. En este sentido, la figura del tren, en la narrativa galdosiana experimenta una evolución que poco tiene que ver con el entusiasmo que manifestaba Pepe Rey ante el mundo moderno. El tren, emblema de la nueva era, termina albergando la contemplación de la joven y ociosa burguesía clasista.

BIBLIOGRAFÍA

Alas, Leopoldo. *¡Adiós Cordera! y otros relatos*. Madrid: Burdeos, 1988.

Blasco Ibáñez, Vicente. *Obras Completas I*. Madrid: Aguilar, 1961.

Bly, Peter. "Galdós as Traveller and Travel Writer". *The Tenth Annual Pérez Galdós Lecture*. <http://www.gep.group.shef.ac.uk/bly.htm>

Casalduero, Joaquín. "El tren como símbolo: el progreso, la clase social, la cibernética en

Galdós". *Anales Galdosianos*, V: (1972): 15-22.

Caudet, Francisco. "La falacia mimética en las Novelas contemporáneas de Galdós". *La novela en España (siglos XIX-XX)*. Ed. Paul Aubert. Madrid: Casa Velázquez, 2001.

González Herrán, José Manuel. "Trenes en el paisaje (1872-1901): Pérez Galdós, Ortega Munilla, Pardo Bazán, Pereda, Zola, Alas". *Cervantes Virtual*: <http://www.cervantesvirtual.com/servlet/SirveObras/01361642099026519645024/index.htm>

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

---. “Abolición del tiempo y del espacio: El viaje en tren a fines del siglo XIX. *Studies in honor of Gilberto Paolini*. Ed. Mercedes Vidal Tibbits. Newark, DE; Juan de la Cuesta, 1996. 243-55.

Pérez Galdós, Benito. *Tristana*. Madrid: La Guirnalda, 1892.

---. *Fortunata y Jacinta*. Madrid: Cátedra, 1992.

---. *Tormento*. Madrid: Alianza, 1978.

---. *Marianela*. Madrid: La Guirnalda, 1878.

---. *La familia de León Roch*. Madrid: La Guirnalda, 1878.

---. *Gloria*. Madrid: José María Pérez, 1877.

---. *Doña Perfecta*. Madrid: Cátedra, 1997.

---. *Rosalía*. Madrid: Cátedra, 1983.

Turner, Harriet. “Benito Pérez Galdós”. *The Cambridge History of Spanish Literature*. Ed. David T. Gies, Cambridge & New York: Cambridge University Press, 2004. pp. 392–409.

Shoemaker, William, *Los prólogos de Galdós*. México: De Andrea, 1962.