

MANUEL ÁNGEL SENDÍN GARCÍA
Departamento de Geografía. Universidad de Oviedo

El ferrocarril y los paisajes ferroviarios de la posguerra en la obra literaria de Ignacio Aldecoa¹

RESUMEN

Este trabajo tiene por objeto mostrar la relación entre literatura y geografía a través del análisis de la obra de Ignacio Aldecoa, principal representante de la «generación del medio siglo». El contenido del artículo se centra en uno de los motivos más presentes en su obra: el ferrocarril. Desde ese medio de transporte se muestra la panorámica de las gentes y los paisajes de la depauperada España posbélica.

RÉSUMÉ

Le chemin de fer et les paysages ferroviaires de l'après-guerre dans l'œuvre littéraire d'Ignacio Aldecoa.- Ce travail a pour but de montrer la relation entre la littérature et la géographie à travers l'analyse de l'œuvre d'Ignacio Aldecoa, principal représentant de la « génération du demi-siècle » en Espagne. Le contenu de l'article cible l'un des motifs les plus présents dans sa création : le chemin de fer. Ce moyen de transport permet d'exposer un panorama des gens et des paysages de l'Espagne appauvrie de l'après-guerre.

I. INTRODUCCIÓN

Al enfilarse la década que ha de completar el medio siglo de la muerte de Ignacio Aldecoa, parece necesario acercarse a la obra de un escritor que, pese a no haber dejado una extensa producción literaria, quizá precisamente por su temprana desaparición, no es objeto del reconocimiento que merece¹. En efecto, la obra de

¹ El grueso de la producción literaria de Ignacio Aldecoa está integrado por dos poemarios, *Todavía la vida* y el *Libro de las algas*, publicados en 1947 y 1949, respectivamente. La obra en prosa consta de cuatro novelas: *El fulgor y la sangre* (1954), *Con el viento solano* (1956), *Gran Sol* (1957) y *Parte de*

ABSTRACT

The railway and the railway landscapes of the post-war period in the literary work of Ignacio Aldecoa.- We aim to show the connection between Literature and Geography through the works of the most representative author of the Spanish 'half-century generation', Ignacio Aldecoa. The content of this article is focused on one of the most significant leitmotif of his literary work: the railway. From this means of transport is showed a general view of the people and landscapes of the exhausted Spain of post-war period.

PALABRAS CLAVE/MOTS CLÉ/KEYWORDS

Ignacio Aldecoa, Generación del medio siglo, ferrocarril, paisaje ferroviario, posguerra.

Ignacio Aldecoa, Génération du demi-siècle, chemin de fer, paysage ferroviaire, après-guerre.

Ignacio Aldecoa, Half-century generation, railway, railway landscape, post-war period.

Aldecoa se halla en la actualidad en una situación de casi olvido, extensible a la de sus compañeros de generación. Es por lo que se hace necesario recordarlos desde el ámbito de la geografía, pues, de entre las hornadas

una historia (1967), y 79 relatos, publicados en distintas revistas entre los años 1948 y 1969. La mayoría de ellos fueron agrupados en seis antologías que ven la luz entre 1955 y 1965. A su viuda, la también escritora Josefa María Rodríguez Álvarez (Josefina Aldecoa), se debe la recopilación definitiva de todos los relatos breves del vitoriano en un libro publicado por la editorial Alfaguara en 1995 (véase el apartado de bibliografía). Finalmente, escribió dos guías de viaje, *Cuaderno de godo* (Editorial Arión, 1961), fruto de sus vacaciones en las islas Canarias, y *El País Vasco* (Editorial Noguer, 1963). Véase Martín Nogales (1984, p. 22).

de escritores que se han sucedido desde el final de la guerra civil, son quienes han otorgado un decidido protagonismo al paisaje en su obra.

Tal remembranza se personaliza, en esta ocasión, en Ignacio Aldecoa, considerado por muchos el miembro más representativo de su grupo literario. Vivió intensamente la España de la postguerra como privilegiado cronista de sus gentes y paisajes. Los duros años cincuenta ocupan el grueso de ese retrato en blanco y negro, si bien sus últimos cuentos y postrera novela, titulada *Parte de una historia*, recogen los cambios operados en una sociedad cada vez más compleja, conformada a la sombra del desarrollismo de los años sesenta. La lucha por la vida da paso al retrato de la incipiente sociedad de consumo, la rebeldía juvenil y la consolidación de la clase media. El motor económico de esas transformaciones se asienta sobre dos pilares maestros: la emigración exterior y el turismo².

El recorrido por la obra de Aldecoa desvela, ante todo, su interés por los perdedores, por quienes se dejan la vida a jirones en pos de la diaria supervivencia, o aquellos que transitan por el filo de la marginalidad. Así sucede con los protagonistas de tres de sus cuatro novelas: los guardias civiles y sus mujeres en *El fulgor y la sangre*, el quinqué de *Con el viento solano* o los pescadores hacinados en los arrastreros que navegan por las páginas de *Gran Sol*³. También pueblan el peculiar mapa de España dibujado a través de sus relatos otros oficios humildes y duros: poceros, tranviarios, segadores, ferroviarios, peones camineros, cómicos de la legua, reclutas, campesinos, emigrantes, boxeadores... Son asimismo objeto de su atención los desheredados del suburbio y la pequeña clase media urbana que poco a poco se va abriendo paso en la España de la época. La detallada descripción de las herramientas, aperos y objetos para la realización de todo ese variopinto conjunto de profesiones se halla respaldada por un trabajo de campo y una labor de observación muy intensa y minuciosa, que aporta a su obra un marcado componente geográfico y paisajístico⁴. Hasta tal punto

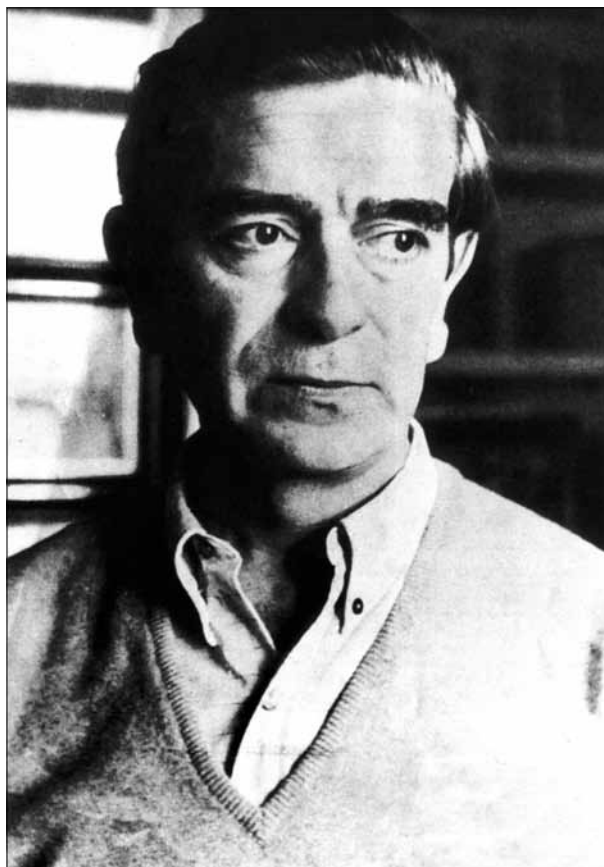


Fig. 1. José Ignacio Aldecoa Isasi (Vitoria, 1925; Madrid, 1969). Fotografía de agencia distribuida con motivo de la muerte del escritor.

es así que para escribir *Gran Sol* embarca en un pesquero durante el verano de 1955⁵. En suma, Aldecoa estaba convencido de que «había una realidad española, a la vez dura y tierna, que no había sido expresada en la narrativa, deficiencia que [...] trató de llenar buceando en los aspectos menos pintorescos de la vida española que el turista, por ejemplo, prefiere no ver» (Ward, 1984, p.26).

² Aznar (1984, p. 34). También, Martínez Salazar (1996, p. 96).

³ Parece ser que Aldecoa tenía en mente la elaboración de al menos dos trilogías noveladas que habrían de versar sobre la dureza de la vida cotidiana. La primera, con el título *La España inmóvil*, estaría integrada por *El fulgor y la sangre*, *Con el viento solano* y *Los pozos*. Esta última, que tiene por objeto el mundo taurino, no llegó a ver la luz y tan sólo existen algunas notas preliminares de la misma. Por su parte, del trío destinado a narrar la vida en el mar sólo llegó a publicarse *Gran Sol*. Véase (Rosa, 1984, p. 76) y también nota 1.

⁴ Tijeras (1984, p. 85) describe esa habilidad en los siguientes términos: «Hablar del manejo de los manómetros de una locomotora de vapor, de las técni-

cas para echar la red desde un barco pesquero o de las asperezas de la siega bajo el sol calenturiento exige plazos de observación y amor, justamente amor por las herramientas del laboreo diario, por las vidas precarias y monótonas, sin "sucesos", impregnadas de fatalismo y resignación».

⁵ El enrolamiento en el *Puenteviego*, que así se llamaba el buque, tuvo lugar en Santander el 15 de julio de 1955. Los datos recogidos sobre el escritor son los siguientes: «Cuerpo: alto. Ojos: idem. Frente: ancha. Nariz: regular. Boca: idem. Color: sano. Barba: saliente y firme. Particularidades: no» (Martínez Salazar, 1996, p. 86). En la novela la pareja de pesqueros de arrastre, *Uro* y *Airil*, en los que discurre la acción inicia singladura en el gijonés puerto de El Musel.

II. ALDECOA Y SU GENERACIÓN LITERARIA

Ignacio Aldecoa ocupa un lugar de honor en la «generación del medio siglo» o «de los cincuenta», integrada por un conjunto de autores cuyo denominador común es haber nacido mayoritariamente entre los años 1925 y 1930. A decir de su viuda, Josefina Aldecoa, «fueron niños en la guerra, adolescentes en la postguerra y profesionales adultos a mediados de los cincuenta»⁶. El propio Ignacio la define como «generación entre paréntesis». La «generación perdida» española conforma, en lo literario, la segunda hornada postbélica, sucediendo a escritores de tan acrisolado prestigio como Camilo José Cela, Miguel Delibes o Carmen Laforet. A su vez, precede al grupo de los años sesenta, capitaneado por Luis Martín Santos y su *Tiempo de silencio* (1962). En términos geográficos existen dos grupos sobresalientes, asentados uno en Madrid y en Barcelona el otro, bien relacionados entre sí. El primero tiene entre sus más cualificados representantes, aparte del propio Ignacio Aldecoa, a Rafael Sánchez Ferlosio, Jesús Fernández Santos, Carmen Martín Gaité, Josefa María Rodríguez Álvarez, Medardo Fraile, Juan García Hortelano, Alfonso Sastre, Antonio Ferrer, José María de Quinto y José Luis Castillo-Puche. El asentado en la Ciudad Condal, no menos importante en cuanto a la nombradía de sus integrantes, agrupaba a Juan Marsé, Ana María Matute, los hermanos Juan, Luis y José Agustín Goytisolo-Gay, Carlos Barral, Jaime Gil de Biedma, Mario Lacruz, Antonio Rabinad y Costafreda, entre otros. En tanto que estos últimos residen mayoritariamente en la ciudad que los vio nacer, el grueso de los radicados en la capital de España procedía de provincias. Es el caso de la salmantina Carmen Martín Gaité, quien traza un crudo paralelismo entre su éxodo y el de sus compañeros con el abandono del medio rural que se desata tras la guerra, al tiempo que ofrece una descripción del Madrid que encuentra a su llegada, allá por las postrimerías de los años cuarenta, tan certera como bella:

En gran parte venían de provincias, veníamos, porque a pesar del secano cultural de la España de postguerra seguíamos soñando con las grandes ciudades, de la misma manera que muchos campesinos, víctimas de la miseria rural, esa gente marginada que puebla los relatos de Ignacio Aldecoa, acariciaban también el sueño de que

⁶ Aldecoa (2004, p. 82). Abundando en la marginalidad de su generación, Martín Gaité (1994, p. 33) afirma: «Si me pidieran un resumen de esta etapa, que alguien podría considerar como tiempo perdido, destacaría, junto a la indolencia, la falta de ambición el escaso o nulo afán de trepar o de poner zancadillas a nadie [...]. Ninguno de nuestros amigos de esa época ha alcanzado prebendas ni cargos políticos. Su poder estaba en el poder de la palabra y la imaginación».

en Madrid les esperaba un porvenir mejor [...]. Un Madrid aún sujeto a racionamiento de poco más de millón y medio de habitantes, surcado por autobuses de dos pisos y tranvías amarillos, apenas interrumpido su tránsito por el aluvión de los semáforos. (Martín Gaité, 1994, p. 26)

Esas afirmaciones ponen además de relieve la preocupación por «lo social» que guía la producción literaria no ya sólo de Aldecoa, expresamente mencionado, sino la de la totalidad del grupo. Curiosamente, todos ellos provienen de familias acomodadas, incluso, en algún caso, vinculadas a destacados jerarcas del régimen, como Rafael Sánchez Ferlosio, hijo de Rafael Sánchez Mazas. La situación desahogada paterna les permite acceder a la universidad, donde casi todos cursan derecho o letras, carrera que Ignacio Aldecoa no llegaría a finalizar. La facultad y la pensión son los lugares donde la mayoría se han conocido y, en algún caso, ennoviado, como sucedió con el mismo Ignacio Aldecoa y Josefa María Rodríguez o Rafael Sánchez Ferlosio y Carmen Martín Gaité. A tenor de los libros de memorias y biografías que algunos de ellos han publicado, su existencia en ningún momento parece haber estado sometida a las penurias que relatan en su producción literaria. Hay quienes como Josefina Aldecoa, entonces Josefa María Rodríguez Álvarez, o Carmen Martín Gaité viajan al extranjero a finales de los años cuarenta para ampliar estudios, en un momento en que esa práctica revestía grandes dificultades administrativas y económicas. Por lo que se refiere a los barceloneses, casi todos ellos residían en la parte alta de la ciudad, emplazamiento de los barrios burgueses por antonomasia. Disponían de la libertad y del tiempo libre suficiente como para mantener una vida semibohemia por las tascas y cafeterías del viejo Madrid o de Barcelona, según los casos⁷. Sus modos de vida distaban de la difícil cotidianidad reservada al conjunto de los españoles de la época, que, no obstante, tan bien reflejan en sus novelas y relatos. El «realismo social» que impregna sus escritos no procede, por lo tanto, de vivencias, sino de una obser-

⁷ Los «madrileños» frecuentaban las tabernas del barrio de Chueca y las situadas en las calles Augusto San Marcos, Augusto Figueroa, Libertad e Infantas. Estas arterias están próximas al Café Gijón, que junto con el Comercial, el Lyon y el Varela, eran los preferidos como lugares de reunión y charla. A decir de Martín Gaité (1994, p. 35), «parecían concebidos como un refugio intemporal para hacer más llevadera esa espera del porvenir». Mantenían una tertulia vespertina en el restaurante Gambrinus, sito en la calle Zorrilla, a la que casi nunca asistía Ignacio Aldecoa. Por su parte el grupo catalán, tenía el «cuartel general» de sus tertulias en el Café Turia. En Madrid el Hotel Suecia, cercano al Círculo de Bellas Artes, asomado a la calle de Alcalá, servía de lugar de confraternización entre capitalinos y barceloneses». Véanse también Martínez Cachero (1990) y Gracia García y Ruiz Carnicer (2001, pp. 251-257).



FIG. 2. Folleto de *Con el viento solano*. Imprenta Arenas Argentona (Barcelona), 1971.

vación de la realidad extraída de correrías urbanas y de excursiones por el medio rural.

Lo dicho en nada empaña la trayectoria del grupo, pues, como la misma Josefina Aldecoa señala en un reciente libro autobiográfico, la lucidez y la sensibilidad que impregnaba a estos jóvenes los hacían especialmente vulnerables al ambiente cerrado y asfixiante que invadía la España de la inmediata postguerra. Un marco tan poco propicio hacía surgir en ellos cierta tendencia autodestructiva, que, sin embargo, no fue lo suficientemente fuerte para evitar que en esos años aparecieran un buen número de obras maestras de nuestra literatura contemporánea, reconocidas con la concesión de los más importantes galardones. Por lo demás, ese carácter de «puente» generacional los dejaría al margen de los centros de decisión y del poder político conformados durante la transición y la democracia e, incluso, como ya ha sido afirmado más arriba, del propio panorama literario. Ellos colaboraron destacadamente en las transformaciones

culturales y sociopolíticas acontecidas en la España de los cincuenta, que, cuando menos, atenúan el «secano», que, como afirmaba Carmen Martín Gaité en el texto más arriba reproducido, caracterizaba el aporte intelectual de la España de entonces. Cambios desarrollados a pesar de un sistema político que a lo largo de ese decenio comienza a ser firmemente cuestionado a través de distintas huelgas y boicots, hasta culminar en los sucesos de 1956, que incorporan decididamente al mundo universitario y cultural a la lucha contra el Régimen.

Las fuentes de las que bebe el conjunto de la generación del medio siglo son, en primer lugar, la literatura norteamericana y, particularmente, los novelistas de la «generación perdida», como Sherwood Anderson, Sinclair Lewis, Ernest Hemingway, John Steinbeck, John Dos Passos, William Faulkner y Scott Fitzgerald, entre otros⁸. También está presente el existencialismo francés. En lo que respecta al caso concreto de Ignacio Aldecoa, los distintos autores que han estudiado su obra le atribuyen diversas influencias. La transatlántica, que comparte con sus compañeros de generación, se manifiesta en la estructura interna de los relatos cortos, donde se hace notar la inspiración de Nathaniel Hawthorne y Edgar Allan Poe (Aznar, 1984, p. 33). Faulkner impregna la ordenación y estructura de la narrativa del vitoriano, especialmente en *El fulgor y la sangre*, que guarda cierto paralelismo con *The Sound and the Fury* (Vilanova, 1994, p. 342). Steinbeck o Erskine Cadwell, a través de sus historias ambientadas en las tribulaciones de la «pobre gente» durante los difíciles tiempos de la depresión estadounidense, cumplen la misma función con respecto al tratamiento de los desheredados, tan presentes en la prosa de Aldecoa. Ésta participa al mismo tiempo de la tradición literaria española, desde la novela picaresca a un Camilo José Cela desprovisto del tremendismo, pasando por el Pío Baroja de *Vidas sombrías* (Quesada, 1996, p. 412). La influencia barojiana ha sido especialmente resaltada por muchos críticos literarios, que han llegado a considerar a Ignacio Aldecoa como el álgar del escritor donostiarra.

⁸ Josefina Aldecoa (2004, pp. 45-46) tiene acceso, allá por los primeros años cuarenta, a la obra de todos esos autores en la biblioteca de la Casa Americana, centro cultural de la Embajada de Estados Unidos. Por su parte, Carmen Martín Gaité (1994, p. 47) se hace eco de la dificultad que existía en la España de entonces para hacerse con ciertos libros: «Los jóvenes que no tuvieron la suerte de haber nacido en una familia habituada a la buena literatura contemporánea, ni en la Universidad ni en los periódicos podían esperar que nadie les aconsejara leer *La Regenta*, *Tristana*, *Camino de perfección*, *Juan de Mairena* o *San Manuel Bueno, mártir*. Y ya no digamos nada de Camus, Tennessee Williams, Pavese, Antonin Artaud, Dos Passos, Faulkner, Svevo, Saint-Exupéry, Hemingway, Pessoa, Scott Fitzgerald, Melville o Kafka».

De todo el cúmulo de aportaciones la cinematográfica merece capítulo aparte, pues ocupa un lugar privilegiado. El hecho de que haya estudiosos de nuestra literatura que califiquen la narrativa de la generación de los cincuenta como «neorrealista» pone bien a las claras la influencia de esa corriente surgida en la Italia recién salida de la guerra. El neorrealismo se hace presente tanto entre pintores como entre escritores, e incluso entre arquitectos y urbanistas, pero es en el cine donde alcanza su mayor fama y difusión. Se traslada al celuloide, con toda crudeza, la situación de miseria física y moral que aflige al país transalpino durante los duros años postbélicos, optando de forma clara y manifiesta por la defensa de los pobres y marginados. La técnica expositiva utilizada por los directores adscritos a esa tendencia, como Rossellini, Zavattini, De Sica, Visconti y otros, parte de una serie de premisas: el recurso a repartos formados primordialmente por actores no profesionales y el desarrollo de la trama en escenarios naturales. Este aspecto ha provocado en ocasiones cierta controversia entre los expertos en el séptimo arte, pues, si bien la mayoría opina que prescindir de los estudios está relacionado con la búsqueda del verismo narrativo, no faltan quienes sostienen que tal postergación estuvo forzada por las circunstancias, pues muchos de los platóes o bien resultaron destruidos por los bombardeos acontecidos durante la guerra, o en el caso de los más importantes, los de Cinecittà, en Roma, fueron destinados por algún tiempo a cobijar a los desplazados por el conflicto. En cualquier caso, el rodaje en exteriores imprime a las películas un marcado carácter documental en el sentido de la acción de los personajes y, por lo tanto, aporta un marcado sesgo geográfico por cuanto el paisaje, predominantemente urbano, pero también rural en ocasiones, cobra protagonismo por sí mismo.

La llegada a las pantallas españolas de la primera película inserta en este movimiento, *Ladrón de bicicletas*, acontece en 1948. La seguirían poco después *Roma, ciudad abierta* y *Milagro en Milán*. En 1950 se desarrolla en la sede madrileña del Instituto Italiano de Cultura una semana de cine neorrealista, siendo proyectadas películas de Antonioni, Zavattini, Blasetti, De Sica, Fellini y Alberto Latuada. Esta tendencia pronto encontraría eco entre los cineastas de nuestro país. El primer exponente es *Surcos*, de José Antonio Nieves Conde, estrenada en 1951, a la que seguirían *Muerte de un ciclista* (1955) y *Calle Mayor* (1956), ambas dirigidas por José Antonio Bardem, o *Mi tío Jacinto* (1956), del húngaro Ladislao Vajda, que había tenido un sonado éxito con *Marcelino pan y vino*. A pesar de los estragos ejercidos por una censura despiadada, todas estas cintas y otras rodadas enton-

ces constituyen valiosos documentos sobre la precariedad y la dureza de la vida en la España de la inmediata posguerra.

Es bien conocida la vinculación al cine de los integrantes de este grupo. Así, Jesús Fernández Santos, además de haber escrito una de las mejores novelas de su generación, *Los bravos* (1954), tuvo una destacada carrera como director, productor y guionista, centrándose en el género del documental. En el caso de García Hortelano, su novela *Nuevas amistades* fue llevada al celuloide en 1963. Y no hay que olvidar que el recientemente fallecido guionista Rafael Azcona estaba muy vinculado por edad y principios a este grupo literario, y mantuvo una estrecha amistad con Ignacio Aldecoa. Del escritor vitoriano fueron adaptadas al cine dos de sus novelas, *Con el viento solano* (1965) y *Gran Sol* (1987). También se trasladaron al celuloide algunos de sus relatos: *Young Sánchez* (1963), *Los pájaros de Baden-Baden* (1975) y *Quiero dormir en paz*, segundo cortometraje dirigido por la actriz Emma Cohen, en 1977⁹.

Las referencias a la carga cinematográfica que impregna la prosa de los integrantes de la generación del medio siglo son frecuentes en los estudiosos de su obra. Coinciden en afirmar que se manifiesta, por una parte, en los personajes y situaciones elegidos y, por otra, en la forma de expresar la acción y de tratar el escenario donde se desarrolla. Traducido al lenguaje técnico, puede ser válida la observación de J. B. Jelinsky, quien, refiriéndose al tratamiento narrativo que utiliza Aldecoa para controlar la percepción del tiempo en *El fulgor y la sangre*, afirma lo siguiente: «Con frecuencia da una dimensión espacial al tiempo por el uso de la técnica cinematográfica de cambiar el enfoque variando los planos dentro de la misma secuencia para crear el efecto de la simultaneidad de acciones diversas»¹⁰.

En los inicios de su trayectoria, tanto Aldecoa como otros compañeros de generación, caso de Fernández Santos, se dan a conocer en publicaciones vinculadas al Movimiento, tales como las revistas *Juventud*, *La Hora* y

⁹ Véanse Quesada (1996, pp. 412-417) y Gómez Mesa (1978, pp. 24 y 25). Por lo que respecta a *Gran Sol*, no ha sido distribuida comercialmente. Otra de las incursiones de Aldecoa en el séptimo arte fue un guión escrito con su esposa Josefina Aldecoa titulado *Cuatro esquinas*, que no llegó a rodarse. Durante la segunda mitad de la década de 1960 y primera de 1970 fueron adaptados varios cuentos de Ignacio Aldecoa a la pequeña pantalla. Se trata de *El silbo de la lechuza*, rodada en febrero de 1968, *Fuera de juego*, programada un año después, a la que seguiría *Caballo de pica*. Véase también Martín Nogales (1984, p. 68).

¹⁰ Jelinski (1984, p. 103). Por su parte, Tijeras (1984, p. 87) considera a Hemingway como «divulgador del estilo literario gestual y cinematográfico, la descripción seca y casi mecánica del gesto y la imagen, el hecho y las palabras coloquiales».

Alcalá, medios de difusión y propaganda del Sindicato Español de Estudiantes (SEU). Uno de sus cuentos le valió el Premio Juventud en el concurso patrocinado por la Delegación Nacional de Juventudes en 1954. No obstante, este grupo literario llegó a contar con su propio órgano de expresión, si bien de efímera trayectoria. Se trata de la *Revista Española*, de periodicidad bimestral, creada y en buena parte financiada por el erudito y propietario de la editorial Castalia Antonio Rodríguez Moñino. Sólo llegarían a imprimirse seis números, de los cuales el primero se distribuye en mayo de 1953 y, en la primavera del año siguiente, el último. El contenido lo integraban trabajos de los propios autores, el mismo Aldecoa publica algunos de sus relatos, y traducciones de Cesare Zavattini, Truman Capote y Dylan Thomas, entre otros.

III. EL FERROCARRIL ESPAÑOL EN LA ÉPOCA DE ALDECOA

El grueso de la vida literaria de Ignacio Aldecoa se desarrolla entre 1949 y 1969. En esos veinte años los ferrocarriles nacionales experimentan una notable mejora si se tiene en cuenta el punto del que se partía. La creación de Renfe en 1941 nacionalizaba y fusionaba material rodante e infraestructuras, muy deteriorados por la guerra, pertenecientes a una serie de compañías de capital extranjero cuyos intereses estaban más centrados en la movilización de materias primas, fundamentalmente minerales, que en hacer frente a las necesidades reales de la nación. La estructura radial de las líneas, trasunto de un país centralizado en lo político, en lo económico vinculaba la España interior pobre y agraria con una periferia más prospera e industrializada, a través de sus ciudades portuarias. El resultado fueron unos caminos de hierro con rasgos netamente coloniales, cuyas rémoras aún padecemos en la actualidad, bajo la forma de los cuellos de botella de vía única en la mayoría de los puertos de montaña, y trazados propios del siglo XIX por donde circulan trenes del siglo XXI.

El ferrocarril que describe Aldecoa en sus obras se circunscribe al de los años cincuenta, momento en que la presencia del vapor como sistema de tracción era aplastante, de modo que en 1949 existían 2.679 locomotoras de ese tipo frente a tan sólo 88 eléctricas. Veinte años después, aquéllas se habían reducido a 308, retrocediendo con respecto a las 339 eléctricas y ante las diésel, las más numerosas, con 577.

Por lo que se refiere a los coches de viajeros, de los 1.349 sobre *bogies* o carretones existentes en 1949,

aproximadamente la mitad del parque total, sólo 220 eran metálicos, conformando el resto un variopinto conjunto de coches de madera, muchos de ellos con balconillos en los extremos, que los hacían más frescos durante los tórridos veranos de la España interior y meridional. Iban siendo retirados de la composición de los principales expresos a medida que eran incorporadas las series 5.000, 6.000 y sobre todo, desde el arranque de la década de 1960, la 8.000, integradas por coches metálicos. Los que formaban la última de esas tandas eran conocidos en el argot ferroviario como los «alemanes». En 1969 constituían el grueso de la flota de Renfe y en la actualidad aún circulan algunos «ochomiles» por las vías españolas.

La presencia en el parque móvil de Renfe de unidades automotoras era de sólo 140 en 1949 frente a 529 dos décadas después. Tal incremento obedece, por un lado, al rápido proceso de urbanización que experimenta España desde la inmediata postguerra, lo que hacía necesaria la modernización de los servicios de cercanías, favorecida por la electrificación de la red; por otro, a la necesidad de unos servicios diurnos con trenes rápidos y cómodos. En un primer momento fueron trenes diésel Fiat, denominados TAF y TER, que, junto con el Talgo II, que desde 1950 hacía el recorrido Madrid-Irún, constituían la aristocracia rodante de las líneas ferroviarias españolas. Una excepción entre los vetustos convoyes remolcados por humeantes locomotoras de vapor atronando las planicies castellanas, tan presentes en la obra de Aldecoa¹¹.

1. LA OBSOLESCENCIA DEL MATERIAL RODANTE

Es el ferrocarril que atrae a los nostálgicos de los viejos trenes, ya prácticamente desaparecidos en sus países. Estos «curiosos impertinentes», emulando a sus compatriotas que durante el siglo XIX habían recorrido los polvorientos caminos de nuestro país, han legado auténticos clásicos como *Vapor en la sierra (Steam on the Sierra)*, de Peter Allen y Robert Wheeler, publicado en 1959, o *Los tiempos del vapor en Renfe (Steam on the Renfe)*, de L. G. Marshall, editado en 1965¹². En esta ocasión son los caminos de hierro el objeto de sus correrías.

¹¹ Los datos para la realización de este apartado han sido extraídos de los *Anuarios Estadísticos de España* del Instituto Nacional de Estadística (INE) correspondientes a los años 1950 y 1970, Rowe (1987, cap. 5: «El material rodante de la Renfe») y Tamames (1975, pp. 357-385).

¹² La traducción española de ambos libros fue realizada por Aldaba Ediciones en 1987.

La visión desde el ocio de los opulentos contrasta con las imágenes de un sistema ferroviario anclado en el anacronismo y la vetustez, tónica general de la España de la época, que tan certeramente captó nuestro escritor, si bien de una forma no exenta de cierto cariño romántico¹³. En su cuento *Santa Olaja de acero* (1954) relata las dificultades de un convoy de mercancías, remolcado por una locomotora de vapor con tender tipo 0-3-0 o 0-4-0, que pierde el control y está a punto de descarrilar, en un escenario que bien podría ser el puerto de Pajares¹⁴. El discurrir de esa épica y bella historia constituye un auténtico fresco ferroviario. Aldecoa describe el inicio de la jornada de uno de los protagonistas, Higinio. El relato comienza con un símil ferroviario que pone al lector en situación sobre el contenido del mismo: «A través de los entornados ventanillos podía ver la claridad del amanecer; la claridad del humo blanco de la locomotora del amanecer» (Aldecoa, 1995, p. 356).

Tras el obligado paso por el bar de maquinistas, y la reglamentaria copa de orujo, se dirige hacia la locomotora y Aldecoa aprovecha para presentar al lector, a través de una precisa descripción, a la verdadera protagonista de la historia y a su colega de trabajo:

Cruzó las vías. Veía a su compañero inclinado, paleando carbón. La máquina tenía un jadeo corto de vapor. Luego se desesperará, cuando la presión suba y los émbolos... y eche el airón de la marcha y... Estaba ya junto a la máquina. Todos los días fijaba la mirada por un momento en el nombre de la locomotora de una placa atornillada al costado: Santa Olaja-I. Letras doradas sobre fondo rojo [...]. Subió a la máquina. Mendaña [el fogonero] echó las dos paletadas de jarabe. Llamaban jarabe al polvo de carbón con agua. De la boca del fogón salió un chisporroteo. (Aldecoa, 1995, p. 357)

¹³ García Viñó (1972, pp. 33-34) refiere una entrevista concedida por el escritor a *El Español*, en la que muestra su nostalgia por las vetustas y humeantes locomotoras: «[...] ellas alimentaron muchos de mis sueños, las viejas máquinas de vapor, que cruzaban los campos al galope de sus bielas, que irrumpían en las estaciones resoplando con poderío de dragones mitológicos, y apenas tengo afecto para estas asépticas de ahora, aunque les agradezco su limpieza, su rapidez y la comodidad que ofrecen a sus conductores».

¹⁴ La inspiración en el puerto de Pajares podría fundamentarse en las periódicas estancias del escritor en la casa que la familia de su esposa, Josefa María Rodríguez, tenía cerca de La Robla (León), desde donde se divisaba la salida ferroviaria de Asturias hacia la capital de España, tal como ésta relata en su libro autobiográfico *En la distancia* (pp. 13 y 14), del siguiente modo: «Mis primeros recuerdos, muy tempranos, se sitúan en la casa de mis abuelos maternos en la que nací y donde viví etapas prolongadas de mi niñez [...]. La casa está en un lugar que era muy hermoso cuando yo nací. A un kilómetro de La Robla, en la carretera de Asturias. Detrás de la casa, hoy abandonada, hay una huerta y un jardín. Y unos metros más alto, en el límite de la finca, se extiende el ferrocarril Madrid-Asturias [...]. Los trenes circulaban día y noche, de mercancías unos, de viajeros otros. Las horas de la noche las marcaban el expreso de Madrid en dirección al norte y el expreso de Asturias hacia el sur, camino de la Meseta. En el silencio absoluto de la noche, su presencia dividía nuestros sueños».



FIG. 3. Tren de mercancías similar al que protagoniza el relato *Santa Olaja de acero* a punto de entrar en uno de los túneles del puerto de Pajares. Postal, ca. 1930.

A continuación nuestro escritor da a entender que ambos ferroviarios llevan largo tiempo conduciendo la vieja locomotora hasta el punto de otorgarle una cierta personificación, convirtiéndola en una prolongación de ellos mismos: «La máquina era para los dos, en la compañía del trabajo, *Olaja*; *Olaja* y nada más. A veces le llamaban la señora, pero lo decían irónicamente, porque ellos no eran señores y una compañera de trabajo tampoco podía ser señora» (Aldecoa, 1995, p. 357). Una compañera hacia la que llegaban a sentir la admiración que desprende el comentario de Mendaña: «Vamos con la hora. La señora marcha bien a pesar de los años. ¡Qué material el de antes!» (Aldecoa, 1995, p. 359). Una admiración que se vería hartamente justificada si se tiene en cuenta que la vetusta *Olaja* sacrifica su propia existencia para salvar la vida a sus dos compañeros, así como las del jefe de tren y los tres guardafrenos repartidos por las garitas de los vagones.

Al final de la jornada «la señora» es estacionada en vía muerta «con los fuegos casi apagados» para ser reducida a chatarra. Higinio y Mendaña la abandonan por última vez. Un plano general muestra a *Olaja* «tras una pequeña locomotora de maniobras», tal vez condenada al mismo final, donde destaca «su estructura de viejo

modelo de material de antes»¹⁵. Mientras, «entre las vías centrales, vacías, caminaba un empleado abrigado por un zamarrón, llevando en la mano un farol de señales. Ya era de noche. La estación nucleaba una gran masa oscura de indecisos reflejos en las cristaleras. Llovía tenue y persistentemente» (Aldecoa, 1995, p. 366). La nocturnidad, la lluvia y la soledad de la estación contribuyen a acentuar la atmósfera de triste melancolía que envuelve la «agonía y muerte» de la vieja máquina.

Al contrario que en *Santa Olaja de acero*, «lo de antes» es desprovisto de toda connotación positiva cuando uno de los viajeros del tren donde se ambienta el relato *La despedida* (1961) responde a una mujer quejumbrosa por la incomodidad y el calor: «Antes era peor [...]. Antes los asientos eran de madera y se revenía el pintado. Antes echaba uno hasta la capital cuatro horas largas, si no traía retraso. Antes, igual no encontraba usted asiento y tenía que ir en el pasillo con los cestos [...]»¹⁶. No obstante, en uno de los pasajes de *El fulgor y la sangre*, Aldecoa parece dar la razón a la señora protestona cuando sitúa al lector en el tren correo que conduce al guardia civil Guillermo Arenas desde la soleada y luminosa Andalucía a su nuevo destino en un pueblo de la «Castilla del Norte seguramente frío en invierno, como el polo, y caluroso en verano, como el mismo infierno». El vagón de tercera donde ha encontrado plaza ofrece como contrapunto al ambiente adusto que le espera al final del viaje, el alegre

bullicio de los campesinos y tratantes andaluces que se dirigen a los pueblos del contorno y a sus ferias. Mientras tanto, el tren avanza cansinamente hacia las rampas de Despeñaperros, en medio del «calor húmedo que pegaba las espaldas a las tablas del respaldo del asiento» y el olor «a barniz, a resina y a corral»¹⁷. Este pasaje compendia, como ningún otro, las rémoras que seguían lastrando a nuestros ferrocarriles allá por la primera mitad de los años sesenta. El ya mencionado L. G. Marshall denuncia en la introducción de su libro *Los tiempos del vapor en Renfe* las escasas frecuencias, la lentitud, los retrasos y la incomodidad, que los viajeros españoles solían soportar, a decir del autor, con paciencia e incluso buen humor. Aún peor era el caso de los de vía estrecha, bien ilustrado cuando el tabernero del bar situado en la plaza de la estación de un pequeño pueblo toledano, tal vez Almorox, disuade al protagonista de *Con el viento solano* (1956) de sus prisas, porque «Éstos [trenes] de vía estrecha salen cuando les da la gana a los maquinistas. Todavía tienen que venir por aquí a refrescar»¹⁸. Aldecoa no deja de utilizar la ironía ante esta escasa preocupación por la puntualidad cuando se refiere al viaje de los cómicos protagonistas del cuento *Función de aficionados* (1950) hasta «un teatrillo pueblerino distante de la ciudad, en la

¹⁵ Carmen Martín Gaité (1994, pp. 121-122) traza un paralelismo entre *Olaja* y el *Ispaster*, un vetusto carguero de vapor que protagoniza del relato titulado *Rol del ocaño* (1957). Esta vez el buque también cuenta con el afecto de sus tripulantes, pero su sentencia de muerte se ve refrendada, en este caso, por una galerna, tras la cual se cumple el deseo del armador de enviarlo al desguace a comienzos del otoño. La descripción que hace Aldecoa de este navío (véase en *Cuentos completos*, pp. 462 y 474) constituye un verdadero compendio de las características y el estado de nuestra flota mercante en los años cincuenta del siglo XX: «El *Ispaster* tenía un balance de nana. Doscientos ochenta toneladas dormidas en el arrullo de las aguas. El *Ispaster* navegaba a vapor, caboteaba mineral [...]. Era un barco de tristes remiendos, despintado y como recién emergido de un naufragio. Mostraba cinco pies de minio y orín bajo la línea de flotación, y esto lo hacía parecer más fondón, más viejo, más agabarrado». Si al final de *Santa Olaja de acero* el agradecimiento, la tristeza y la melancolía invaden a los dos maquinistas, esos mismos sentimientos embargan a los marineros después de tantas mareas en el viejo vaporcillo. Sentimientos que tienen su expresión en el último párrafo del relato: «El *Ispaster* iba a entrar en dique. Don Alejandro Maturana y su socio don Avelino Isasmendi lo habían decidido. El *Ispaster* había salido herido de muerte en su última singladura. Las grandes mareas, las lluvias de estrellas, el olor de las algas revueltas, la música de los vientos, los crepúsculos rojos, amarillentos, verdes, quedaban a muchos días». Como dato curioso, años después el propio Aldecoa utilizaría en sus desplazamientos a Ibiza, donde disfrutaba de sus vacaciones, el correo de la Trasmediterránea Rey Jaime I, verdadera vieja gloria de la navegación a vapor nacional.

¹⁶ Aldecoa (1995, p. 335). En realidad, las afirmaciones de este personaje resultaban muy optimistas, pues avanzada la década de 1960 era frecuente ver personas viajando de pie en los pasillos.

¹⁷ El retrato del ambiente alegre y distendido del coche de tercera se hace extensivo a los renqueantes y siempre abarrotados autobuses que recorrían las maltrechas carreteras españolas de la postguerra. El ambiente reinante en uno de ellos es recordado por el personaje de Sonsoles en el *Fulgor y la sangre* (Aldecoa, 1996, p. 52): «Sonsoles y Pedro llegaron al pueblo un mediodía de primavera. El autobús que los dejó en la plaza, siguió por la carretera, larga, recta y estrecha, que partía hacia el verdor de los campos desde la misma puerta del Ayuntamiento. El autobús se fue empequeñeciendo en la distancia, en la contemplación de Sonsoles que lo seguía con alegría y nostalgia a un mismo tiempo. Castilla verde y la alegría en el autobús. Ruidos del motor, conversaciones de los pasajeros, tumultos en las paradas, líos de ropas, sacos, aves domésticas».

¹⁸ Véase Aldecoa (2007, p. 59). Este trencito, vía de escape del gitano Sebastián Vázquez en su huida de la Benemérita, recorría 74 kilómetros entre Madrid y la localidad toledana de Almorox, empleando cuatro horas, tal como comunica un trabajador de la estación al protagonista de la novela. Fue construido a partir de 1881 por una sociedad de capital belga, con sede en Madrid y Bruselas, con la razón social de Ferrocarril de Madrid, Navalcarnero y Villa del Prado. En la inmediata postguerra, la compañía estatal EFE, que se había hecho con la titularidad de línea en 1942, fracasa en el intento de prolongarla hasta Arenas de San Pedro (Ávila). Entre 1966 y 1970, año en que es clausurada, la actividad quedó reducida a los 32 kilómetros del tramo entre la capital de España y Navalcarnero. Antes de alcanzar la pequeña estación de Goya, sobre la ribera oeste del Manzanares, recorría una amplia franja suburbial, donde se apea el protagonista, concretamente «en Campamento, en los últimos rastros, en los primeros desmontes cabileños». En la versión cinematográfica, de 1965, este modesto ferrocarril aparece en algunas secuencias. Desde las proximidades de la mencionada terminal de Goya aún era posible divisar a finales de los años cincuenta «Una espléndida vista de la ciudad, irguiéndose orgullosamente desde el río»; la vista del horizonte, con sus iglesias y el Palacio Real, recordaba al famoso cuadro de Goya *La pradera de San Isidro*, tal como resaltan Allen y Wheeler (1987, p. 114). Panorámica que pronto sería alterada por la barbarie urbanística del desarrollismo. Véase también Rowe (1987, p. 95).

cuenca minera, apenas veinte kilómetros [...] en un tren matraca después de dos largas horas de viaje» (Aldecoa, 1995, p. 67).

Los trenes mixtos fueron anacronismos rodantes que recorrieron las líneas secundarias españolas hasta iniciados los años sesenta del siglo pasado¹⁹. Constituían uno de los exponentes de la penuria que afectaba al ferrocarril español de la postguerra. En los peores tiempos de la misma sufrían largas esperas en vía muerta para dar paso a las circulaciones de mayor rango, haciendo los viajes interminables. Algunos de los personajes de los cuentos de Aldecoa utilizan estas composiciones para desplazarse por el mundo rural de la piel de toro. Es lo que acontece en el titulado *El corazón y otros frutos amargos* (1959): Rogelio, un soldado recién licenciado, llega en busca de jornal a un pueblo manchego en «un tren de mercancías con un último vagón de viajeros» (Aldecoa, 1995, p. 509) y lo abandona un par de días más tarde en un convoy de similares características sobre «un [vagón] batea que transportaba maquinaria agrícola» (Aldecoa, 1995, p. 522). Por su parte, el gitano Sebastián Vázquez en *Con el viento solano* lo primero que divisa al acercarse a la estación es «una composición mixta de viajeros y carga».

La obsolescencia también caracterizaba al ferrocarril urbano por excelencia que eran los tranvías, ejemplificados en los de Madrid, pintados de amarillo, a los que se refería Carmen Martín Gaité²⁰. Tranvías amarillos con participación destacada en relatos como *El aprendiz de cobrador* (1951) y *Tras de la última parada* (1953). Los tranvías amarillos «de los barrios lejanos populares y ardientes», con malolientes mercados: «El tranvía pasa cercano a un mercado y llega un hedor repugnante y sensual, de fruta y carne, de pescado y embalajes», pero también los que recorren los barrios acomodados del centro de la ciudad, donde su lentitud hacía posible «leer los letreros de las tiendas. Confitería La Inconquistable, Mercería La Violeta, Zapatería El Zapato de Oro. Después, un título exótico anunciando una taberna: Mexicán». Tranvías cuyas «ruedas chirrían, la caja desvencijada salta, traquetea violentamente» (Aldecoa, 1995, pp. 182-183) sobre unas vías como bisturís mal afilados que diseccionan el tejido urbano.

2. LA DEFICIENCIA Y EL DETERIORO DE LAS INSTALACIONES FIJAS

La «espera de tercera clase» contiene un triple significado para Aldecoa. En primer lugar, esa frase da título a la primera recopilación de sus cuentos, publicada en 1955, pero también remite a la espera callada y resignada de la muerte que preside la ejecutoria vital de la «pobre gente» que puebla la prosa existencialista del vitoriano y, finalmente, hace mención al traslado de la compartimentación social emanada de la revolución industrial al «hijo predilecto» de la misma, el ferrocarril. Lo mismo que los convoyes de viajeros se dividen en coches de primera, segunda y tercera clase, era habitual que, al menos en las principales estaciones, se habilitasen salas de espera específicas para cada una de esas categorías.

Aldecoa sitúa una vez más al lector ante la precariedad de la España de postguerra, ejemplificada en estaciones y vías. Del mismo modo, capta la jerarquización de la realidad, territorial y social. Así, el deterioro de las estaciones y apeaderos rurales guarda paralelismo con el abandono del campo. En *El corazón y otros frutos amargos* la pequeña estación manchega «es como un vagón de tercera clase de las líneas perdidas, de los trenes formados de corrales para hombres». Esta visión se reproduce en la *La despedida* (1961), también en un escenario geográfico meseteño:

El edificio de la estación era viejo y tenía un abandono triste y cuartelero. En su sucia fachada nacía, como un borbotón de colores, una ventana florida de macetas y botes con plantas. De los aleros del pardo tejado colgaba un encaje de madera ceniciento, roto y flecoso. A un lado estaban los retretes y al otro un tingladillo que servía para almacenar mercancías.

Esta descripción encierra, además, una atinada caracterización arquitectónica de los modelos de construcciones estandarizadas que aplicaban las compañías ferroviarias en los pequeños núcleos de población.

La estación que enmarca el principio y el final de la jornada en *Santa Olaja de acero* ofrece una estructura más compleja, por ser de ciudad. Al iniciar su jornada, Higinio accede a ella por «la puerta de hierro de las mercancías» y, una vez finalizada,

Ni Higinio ni Mendaña caminaron hacia los andenes de viajeros para salir por la puerta de lujo de la estación. Ellos se fueron donde los tinglados de las mercancías buscando la verja de hierro por la que saldrían a la calle oscura, a la calle que llamaban en la ciudad del ferrocarril. Notaban al caminar los distintos olores de los tinglados: el violento fosfórico olor del pescado, la suavidad vegetal de la paja, el olor rotundo de los bocoyes de vino [...].

¹⁹ Hacia 1965 los mixtos aún figuraban en la lista de trenes de pasajeros de Renfe según Marshall (1987, p. 18).

²⁰ De las dos menciones al metro que Aldecoa introduce en sus relatos, la más larga figura en el titulado *El porvenir no es tan negro* (1961). La impresión que tal medio de transporte le produce a nuestro autor no es precisamente muy positiva: «El andén del metro olía a albañal y a cueva húmeda. En el vagón olía peor» (Aldecoa, 1995, p. 553).

Junto a la verja de la estación, la caseta de arbitrios [...]. (Aldecoa, 1995, pp. 366-367).

Aldecoa enfatiza el carácter dual del espacio ferroviario deslindando la zona reservada a los pasajeros, a la cual se entra por la «puerta de lujo», de la que acoge los tinglados y talleres, franqueada por «el portón de hierro» donde se almacenan productos alimenticios percibidos por sus distintos olores. Productos que explican la presencia de la caseta de arbitrios, con la cual Aldecoa sitúa al lector ante una realidad todavía presente en nuestros paisajes urbanos allá por la década de 1950. Los fieltos, como también eran conocidas, se localizaban aledaños a las estaciones de ferrocarril y en las carreteras de acceso a las ciudades. Su cometido era el pesaje y control de los alimentos que entraban en los cascos urbanos y grabarlos con las correspondientes tasas. Las casetas de arbitrios cobraron especial relevancia con el racionamiento de postguerra, que finaliza justo en el año en que está fechado el relato, 1954.

Al otro lado de la «puerta de lujo» se encuentra, en cambio, «la sala, donde estaban las ventanillas de las taquillas [en la que habían] apagado todas las lámparas, excepto una, que quedaba muy alta y expandía tan poca luz, que los rincones permanecían en penumbra» (Aldecoa, 1995, p. 366). La pobre iluminación, propia de la postguerra, por el deficiente suministro eléctrico, y el aspecto descuidado se extienden al escenario dominante en *Camino del limbo* (1952), la estación de una ciudad del norte de España, Vitoria, según Ángel Martínez Salazar²¹. El ambiente del relato es crepuscular y lluvioso, triste, oscuro y decadente, como el de *Santa Olaja*. Quien lo protagoniza es Miguel, opositor a una plaza de empleado en el Ayuntamiento y trabajador metalúrgico, quien a lo largo de su recorrido por ese desvencijado mundo lo caracteriza genialmente:

Partió el tren. Pasaron diez minutos. El andén quedó vacío. Cerró la cantina²². Se fueron apagando luces en los departamentos de la estación. [...] En un banco dormían tumbados dos soldados

²¹ Martínez Salazar (1996, p. 19). Este relato llevaba por título en origen *Ciudad de tarde*.

²² Esta dependencia ferroviaria cobra cierto protagonismo en algunos pasajes de la prosa de Ignacio Aldecoa, que dejan bien a las claras su función y funcionamiento en los años cincuenta. Aparece como lugar de aprovisionamiento de bebidas frescas en *La despedida*; espacio de confraternización y prolongadas conversaciones entre los jóvenes protagonistas de *Esperando el otoño* (1957) o la imagen que percibe Sebastián Vázquez (*Con el viento solano*) desde la ventanilla del cansino trenecillo que lo conduce a Madrid: «Paró el tren frente a una estación pequeña. En el quiosco de la cantina, sentados a una mesa, almorzaban dos hombres» (Aldecoa, 2007, p. 62).

envueltos en sus capotes [...]. Donde terminaba la tejavana del andén comenzaba el oscuro. Llovía. Lejano, en la noche, brillaba el ojo verde de la farola de señales, que rielaba en dos versiones paralelas. La estación tuvo, por fin, todas sus cuencas vacías. Tras la estación se apretaba la ciudad. Con el último tren, el silencio. [...] Miguel llegó hasta el final del andén. Enfrente, una vía muerta con vagones desvencijados, que daban terror. Pensó en los vagabundos tópicos; en los que las noches de frío tienen que dormir en los vagones abandonados, en los pajares de las afueras de los pueblos, sintiendo colarse el aire por las juntas abiertas como llagas, por los agujeros, y luego, por los rotos del traje [...]. Entre las traviesas de la vía iban creciendo charcos de agua negra, tinteros de la noche, mares muertos diminutos, en los que manchas de grasa, como balsas, navegaban entre estallidos de gotas [...]. Miguel llegó al otro extremo del andén, donde comenzaba el tinglado de las mercaderías y se recortaba, monstruoso, el depósito de agua para las locomotoras, y el gálilo ponía un dintel a la puerta invisible de la oscuridad. Miguel escuchó el escape del depósito y olfateó la noche, que olía a tierra mojada y a carbón [...]. Miguel caminó hasta el límite del andén, frente a los vagones desvencijados. Introdujo las manos en los bolsillos de la gabardina y dejó la estación, buscando la puerta abierta de la verja, que daba entrada al coche de Correos. [...] Miró la noche. La luz del ojo verde hacía a los charcos adquirir una profundidad abismal. Miguel entreabrió la puerta entornada de la verja y salió a la plaza de la estación. Nadie. Los faroles entristecían la calle que nacía en la plaza. (Aldecoa, 1995, pp. 198-200).

Las vías compartían el deficiente estado ofrecido por otras instalaciones fijas. La manifestación física más característica de esta deficiencia era el ruidoso, continuo y rítmico traqueteo que, junto a la carbonilla, era fiel y molesto acompañante de quienes utilizaban el ferrocarril en la España de la postguerra²³. Los efectos de tan reiterativo soniquete sirven a nuestro escritor para establecer ciertos paralelismos. Así, en *Con el viento solano* identifica el «movimiento picado [que lleva el tren], como trote de burrillo». Trote que balanceaba a Sebastián y también «balanceaba su pensamiento hacia los recuerdos de las ferias, entrando al troteillo en los tesos, montado en un asno tras su padre» (Aldecoa, 2007, p. 62). Esta referen-

²³ En los difíciles años que siguieron a la guerra civil era habitual la presencia de brigadas de trabajo parcheando literalmente las vías. Es precisamente una de esas reparaciones la que desencadena el argumento central de *Santa Olaja de acero*. La penuria en el suministro de raíles se relacionaba con el descenso en la producción de hierro y acero. Fue especialmente grave hasta 1953, cuando es levantado el bloqueo internacional que pesaba sobre España, permitiendo las importaciones. Sólo a partir de 1958 es superado el nivel de facturación siderúrgica de 1929, gracias a la entrada en servicio del primer horno alto de la antigua Empresa Nacional Siderúrgica, S. A. (Ensidesa), promovida por el Instituto Nacional de Industria (INI), hoy SEPI, en Avilés. Como curiosidad, cabe decir que la construcción de esa gran factoría también se vio afectada por la escasez, de tal modo que fue reducido al mínimo el uso de estructuras metálicas, siendo sustituidas por hormigón. Fue cimentada con cajones neumáticos, sistema utilizado un siglo antes en el tendido del neoyorquino puente de Brooklyn. En la Villa del Adelantado las «campanas», que era como se los conocía, han dado pie a muchas leyendas.

cia a la infancia o la adolescencia del gitano fugitivo se contraponen al otro símil que se encuentra en *La despedida*. Esta vez el protagonista es Juan, un anciano campesino que deja su pueblo posiblemente por primera vez en su vida, para ir a la ciudad en busca de cura para sus enfermedades. El adiós a su esposa es uno de los episodios más hermosos y emotivos de la obra de Ignacio Aldecoa. También resulta conmovedora la consideración y el respeto de que es objeto el viejo campesino por parte de quienes van a ser sus compañeros de viaje: «Dos de los hombres del departamento le ayudaron a pasar la cesta y la maleta de cartón atada con una cuerda». Una vez que el tren se pone en marcha, es objeto de un agasajo muy habitual en nuestros ferrocarriles de hace años:

El hombre que había hablado de la guerra sacó una petaca oscura, hinchada y suave como una ubre [...]. El hombre que no había hablado a las mujeres [...] miró fijamente al anciano, y su mirada era solidaria y amiga [...]. Entonces el anciano bebió de la bota, aceptó el tabaco y comenzó a contar. Sus palabras acompañaban a los campos. La enfermedad..., la labor..., la tierra..., la falta de dinero..., la enfermedad..., la labor..., la tierra..., la enfermedad..., la labor..., la enfermedad... La primera vez que María y yo nos separamos... Sus años se sucedían como un traqueteo (Aldecoa, 1995, pp. 537-538).

Hasta los años sesenta no se generaliza el uso de carril soldado y traviesas metálicas con anclajes de hormigón en sus extremos, que sustituyen a las de madera. Tales cambios incidieron en una considerable reducción de ruidos y meneos, así como en el aumento de seguridad y la rapidez, al permitir carriles más pesados. En el plano ecológico, significó la reducción de la tala de árboles. No obstante, a finales de los años setenta tan sólo el 25 % de la red contaba con este tipo de infraestructura, limitándose a las líneas principales²⁴.

3. LA CALLE DE LA ESTACIÓN

En este apartado se analiza la inserción de las estaciones ferroviarias en su marco paisajístico y el tratamiento que se hace del mismo en los cuentos y novelas de Aldecoa. El ferrocarril aporta, desde sus orígenes en el siglo XIX, una elevada capacidad de especialización y ordenación territoriales. Estaciones y apeaderos son los ejemplos más visibles de ese poder transformador. La

presencia del edificio de la estación introduce dos nuevos componentes urbanísticos cuya finalidad es unirlo y articularlo con la ciudad preindustrial.

El primero lo constituye una avenida que en muchos casos actúa de eje organizador del crecimiento urbano, siendo germen de un nuevo barrio o ensanche, por lo general de hábitat acomodado. La nueva calle termina adoptando un papel primacial dentro de la ciudad, sustantivado por los nuevos y lujosos edificios residenciales que se alzan en sus flancos, albergando comercios y restaurantes en sus bajos, así como suntuosos hoteles. Además del aspecto funcional, el nuevo entorno reviste un marcado carácter escenográfico, que tiene por objeto proporcionar al viajero una imagen bella y próspera de la urbe a la que acaba de llegar. Estética que se ve acrecentada por las hileras de árboles que se alinean a ambos lados de la calzada, conformando un bulevar a la parisina y un lugar de agradable paseo, con punto de partida en la plaza que se abre delante de la estación. Ésta conforma el segundo de los componentes urbanísticos dotado de una doble funcionalidad o cometido. Uno, puramente utilitario, convierte a esta explanada en intercambiador de transportes donde el recién llegado accede al medio que ha de conducirlo a su alojamiento o punto final de destino. En origen estos sistemas de traslado consistían en coches de punto, omnibuses y tranvías, así como pesados carretones destinados al traslado de equipajes y mercancías. La otra finalidad era la de proporcionar una panorámica que permitiese apreciar la suntuosidad exterior de la terminal ferroviaria.

La percepción de estos espacios ligados a la estación del ferrocarril por parte de Ignacio Aldecoa parece tener como localización, en algunos de sus escritos, a Vitoria, su ciudad natal, donde transcurre la acción del cuento titulado *El silbo de la lechuza* (1965). Aunque en ningún momento la nombra, el texto está plagado de referencias a lugares y edificios de la capital alavesa; así, la «calle principal», lugar de animado paseo vespertino, hace referencia a la de Eduardo Dato, que une la dieciochesca plaza de España («plaza mayor»), en el casco histórico, con la estación del ferrocarril, sobre la línea entre Madrid y la frontera francesa, construida hacia los años sesenta del siglo XIX. Asimismo, en *El fulgor y la sangre*, María Ruiz, esposa de uno de los guardias civiles e hija de un oficial del ejército, al recordar su infancia, recuerda las salidas, junto a sus hermanas,

[...] por un paseo que en la ciudad llamaban del Cuarto de Hora. El paseo tenía aquel nombre raro que ninguna de las hermanas de María se explicaba. Era un paseo con dos cuarteles y un parque de Artillería, a espaldas de la estación del ferrocarril, en las afueras

²⁴ Sobre este particular, véase Wais (1987, vol. II, pp. 217-218). Las primeras pruebas de este nuevo sistema tuvieron por escenario la línea de Andalucía, cerca de Córdoba, en 1956.



FIG. 4. Vitoria. Calle de Eduardo Dato y Estación del Norte. Postal, Ed. Arribas, ca. 1930.

de la ciudad. Para llegar a la ciudad el camino más corto era el del ferrocarril, pero el padre lo tenía prohibido. (Aldecoa, 1996, pp. 118-119).

El paseo es hoy en día la calle Marqués de Urquijo, en tanto que el túnel por el que eran atravesadas las vías enfila la actual calle San Antonio²⁵.

En *Solar del Paraíso* (1953) Aldecoa presenta el entorno urbano de una estación ferroviaria, del que, a diferencia del caso anterior, no es revelada referencia alguna que permita ubicarlo en una ciudad concreta. Sí existe, en cambio, una clara alusión al periodo del año en el que se desarrolla la acción del relato:

Entre el puente de hierro y el puente nuevo el río corre apretado, tumultuoso, amenazante, en esta primavera. Ha llovido mucho [...]. En esta primavera, con las acacias y los castaños esponjados en su rápido florecimiento, el paseo de la orilla izquierda del río se monotoniza de los cantos de los pájaros. Está el suelo cubierto de una débil capa vegetal, amarilla, verde y siena. (Aldecoa, 1995, p. 265).

²⁵ Véase Martínez Salazar (1996, p. 66). El ferrocarril alcanza la capital alavesa en 1862, tras unos seis años de obras. La calle de Eduardo Dato se convierte en la espina dorsal del ensanche romántico, barrio burgués y comercial y aún hoy la zona más activa de la ciudad. El edificio de la estación actual data de 1929 y sustituye al original de tamaño más exiguo. El paseo del Cuarto de Hora, situado al otro lado de las vías, tuvo su origen a mediados del siglo XIX, al igual que el resto de los existentes en los entonces alrededores de Vitoria, todos ellos flanqueados por hileras de árboles. En su entorno van tomando cuerpo los inmuebles castrenses citados en el texto, cuya presencia se ve favorecida por el nuevo medio de transporte, y un área residencial acomodada presidida por la Ciudad Jardín. Sobre estos aspectos urbanísticos véase Galarraga Aldanondo (1996, p. 236) y González de San Román (1996, pp. 147-151, 177 y 181).

Este entorno lleno de vida y naturaleza es contrapuesto al de la calle que conduce a la estación de ferrocarril, sucia, contaminada y ruidosa. Para acentuar aún más ese contraste la sitúa de espaldas al anterior:

Las fachadas de los edificios no dan al río. Las fachadas miran a la calle de la estación, sombría, sucia del humo de las locomotoras, ruidosa de pitidos de trenes, de circulación tranviaria, del pasar de pesados camiones que vienen a la ciudad o marchan de ella por la carretera del Norte. Las casas tienen algo de moneda gastada por el lado de la estación y algo de reluciente moneda, recién acuñada, por el que corresponde al río, al paseo de las acacias y los castaños y al sol. (Aldecoa, 1995, p. 266)

Esa actividad frenética cobra toda su agitación al atardecer, cuando las gentes abandonan sus lugares de trabajo para volver al hogar:

Deben ser las siete de la tarde. Por el horizonte adelanta su negro testuz el toro de la tormenta. La calle de la estación está reluciente, hermosa. Los tranvías pasan atestados de gentes que van a sus casas. Tras de los altos tinglados de almacenamiento crece una blanca, algodónosa, columna de humo. Un taxi con la luz verde encendida para frente a ellos. (Aldecoa, 1995, p. 280)

La aguda capacidad de observación de Ignacio Aldecoa sitúa al lector ante unos procesos que ya empiezan a hacerse perceptibles en las ciudades españolas allá por la década de 1950, pero que alcanzarán toda su virulencia en la siguiente. Se trata de la remodelación urbana y la especulación del suelo:

Existe un ritmo extraño en la construcción de las casas entre el puente de hierro y el puente nuevo. Los edificios están separados

por solares. No hay dos seguidos apoyándose y ayudándose mutuamente. Es como un tartamudeo urbanístico: casa, solar, casa, hasta el final del paseo donde está trazado un esquema de jardín, triste y agobiante. (Aldecoa, 1995, p. 266)

Unas parcelas sin edificar que, precariamente cerradas por las tapias que prescriben las ordenanzas urbanas, en ocasiones atesoran humildes retazos de naturaleza:

Los solares están a cubierto de las miradas del transeúnte, en la calle, por tapias de débil pero eficaz fábrica. En el paseo se abren sin tapujo alguno recreando al observador con su vegetación modesta de hierbajos salpicados de amapolas, de cardos lecheros, de grupos pequeños de menta, de malvas y de algún que otro arbolillo. (Aldecoa, 1995, p. 266)

Otras veces tienen un uso utilitario por parte de los habitantes de las viviendas colindantes, refiriéndose en este caso a un solar «donde las vecinas de las casas contiguas ponen a tender la ropa [y] crece un almendro, en esta primavera, florido, del que hay colgado un rudimentario columpio» (Aldecoa, 1995, p. 266).

Pero también estos baldíos acogen infravivienda en un momento en que, como ahora, disponer de un techo era tarea más que complicada:

Entre dos casas, cercanas a la estación, numeradas treinta y siete y cuarenta y uno, hay un solar que no es como los demás. Hay un solar, un hermoso solar, llamado de bromas por todos los que en la vecindad lo conocen, el Paraíso. En él viven gentes de pobreza absoluta de medios económicos y de absoluta riqueza de medios para ser felices. Esto es: son millonarios de resignación y alegría. A este solar y paraíso se entra por una puerta chiquitina, estrecha como el ojo de la aguja bíblica, por donde es seguro que no cabe el opulento y bien nutrido cuerpo de su propietario: don Amadeo García. (Aldecoa, 1995, p. 267)

El acceso descrito en el texto es una puerta trasera que no se orienta hacia la calle del ferrocarril, como ya ha queda dicho, sino hacia el río, ocultando, de ese modo, una realidad hiriente. Al final, los protagonistas de esta historia deben abandonar la parcela sobre la que alza su chabola para ser edificada.

En *Los hombres de amanecer* (1954) la estación del ferrocarril aparece en la lejanía, desde el suburbio donde el campo y la ciudad se difuminan y entrecruzan: «El campo verde, con los cultivos todavía en bozo, acaba en los límites de la ciudad. Altas chimeneas de fábricas expeliendo un humo denso y negro. Casas primeras de un rojo apagado en los tejados, de blancas fachadas. Remotas las torres de las iglesias. Azuleando la estación del ferrocarril» (Aldecoa, 1995, p. 354). El cuadro impresionista que resulta de esta descripción

ofrece una atmósfera matinal y un paisaje propio de los inicios de la primavera.

En el medio rural el encuadre de la estación del ferrocarril tiende al plano general. Tal es lo que sucede en *Esperando el porvenir* (1957), donde se muestra al lector una localidad industrial, a través de la mirada de uno de los jóvenes desocupados que matan el tiempo y el tedio en la cantina de la estación:

Las calles del pueblo estaban escalonadas en el collado. La calle Alta era la cimera; la calle de la estación era la más baja. [...] Más allá de la estación, más allá de la fábrica de cemento, fantasmal y hostil, más lejos de la que llamaban La Química, la fábrica de productos químicos; [...] hacia el lejano y dorado sur donde las colinas se dulcificaban hasta hacerse llano. (Aldecoa, 1995, p. 504)

A este pueblo fabril se contraponen la aldea castellana de *La despedida*, pobre, decrepita y abandonada, como su propia estación ferroviaria, descrita más arriba. En el fragmento que sigue se constata la distancia que existe en muchos lugares de la Meseta entre los apeaderos y los núcleos habitados a los que sirven:

El pueblo estaba retirado de la estación a cuatrocientos o quinientos metros. El pueblo era un sarro que manchaba la tierra y se extendía destartado hasta el leve hinchamiento de una colina. La torre de la iglesia —una ruina erguida; una desesperada permanencia— amenazaba al cielo con su muñón. El camino calcinado, vacío y como inútil hasta el confín de azogue, atrapaba las soledades de los campos. (Aldecoa, 1995, p. 536).

Por su parte, en *Con el viento solano* la panorámica («En la ladera de un cerro estaba el pueblo, con su diminuta estación de ferrocarril. En la torre de la iglesia había un zigzag de grajos. Por las vertientes de la sierra el sol inmovilizaba masas de color, fortificaba relieves, hacía brotar de la lisura agrupaciones violentas de rocas y de tierra») da paso a una visión más cercana conducida por los pasos del protagonista: «El balasto de la vía bordeaba un senderillo de yerba [sic] fresca, con charcos de agua de la manguera del depósito para las máquinas. Al lado del sendero un seto limitaba los terrenos de la estación, defendidos también por un cercado de alambre» (Aldecoa, 2007, p. 54). Acercamiento que da pie a la descripción de unos componentes urbanísticos que, siendo los mismos que en las ciudades, adoptan otro significado más propio del entorno rural, sin la agitación y el bullicio de aquéllos: «Delante de la estación se abría una plazuela con un camino orlado de tapias, que llevaba al centro del pueblo. En la fachada de la única casa de la plazuela leyó: “Vinos. Juan Alvarado”. Y con letras más pequeñas: “Comidas y camas”» (Aldecoa, 2007, p. 73).

De esa misma perspectiva se sirve el novelista en *El corazón y otros frutos amargos*, donde el protagonista del relato, recién llegado al pueblo,

[...] por el camino, con la maleta al hombro, avanza hacia el caserío. [...] Sobre las casas, todavía lejanas, crece el sol dorando la bruma [...]. Vuelve la cabeza hacia la estación. [...] La calle está limitada de grandes tapias con letreros enormes pintados en negro. Deja resbalar la mirada delectando. «Bodega de los Hijos de Pedro Hernández», y más allá «Bodega de San Emeterio», y a la derecha «Bodega de Francisco Oliver». Las tapias son altas como las de un cementerio, blancas como las de una plaza de toros, tristes como las de una cárcel de ciudad provincial. Y toda la calle es como un gran patio solitario. (Aldecoa, 1995, p. 510)

La calle de la estación como exponente de la especialización vitícola de ese núcleo rural y la quietud de los pueblos meseteños son las dos sensaciones que pretende transmitir Aldecoa al lector. Descripción que vuelve a repetirse una vez el protagonista de la historia abandona el pueblo: «El tren comenzó a andar. Juan miraba el largo camino del pueblo. Un largo camino amarillo, dorado por el sol, desde la estación hasta el pueblo» (Aldecoa, 1995, p. 522), cerrando de ese modo el relato de forma circular o simétrica.

4. EL PAISAJE DESDE DE LA VÍA

La cortina recorrida de la ventanilla permite la contemplación del paisaje que se ofrece a la vista del lector. Un paisaje que parece moverse con el tren. También, a modo de paréntesis, la percepción del ferrocarril desde la infraestructura competidora, la carretera, está presente en la prosa de Aldecoa. Tal sucede en el cuento titulado *En el kilómetro 400* (1956). A través de sus líneas es relatado el desplazamiento de los camiones que transportan el pescado desde el guipuzcoano puerto de Pasajes hasta Madrid. En su avance hacia el punto donde acontece el fatal suceso que cierra la historia, el autor fija una serie de referencias que definen nítidamente la ruta seguida, que no es otra que la Carretera Nacional I. Al menos dos de tales menciones tienen por objeto el ferrocarril. Es el caso del «simple y esquemático puente de ferrocarril» (Aldecoa, 1995, p. 443) que atraviesan una vez han dejado atrás Vitoria²⁶, y del desfiladero de Pancorbo, en Burgos, por el que los camioneros ven, en la oscuridad de la noche, cómo el «El tren [pasa] como un juguete mecánico en un paisaje inventado» (Aldecoa, 1995, p. 445).

²⁶ El puente de Castilla, según Martín Salazar (1996, p. 19).

En *Santa Olaja de acero* Aldecoa muestra al lector la paulatina escabrosidad del recorrido que ha de servir de escenario a la acción del relato desde los «campos negros y tensos» (Aldecoa, 1995, p. 356) que se extienden a ambos lados de las vías en el punto de partida hasta las lejanas montañas «con su puerto amenazante» (Aldecoa, 1995, p. 359). La antesala orográfica la conforma una altiplanicie pedregosa, que recuerda un tanto al páramo conglomerático o raña que se interpone entre la llanura y la cordillera en tierras leonesas. Un paisaje duro y desolado que hace exclamar al maquinista Higinio «¡Qué tierra! No hay más que piedras. Media España es de piedra. Esto no da más que lagartos» (Aldecoa, 1995, p. 359).

La frecuentación de ese ámbito quebrado y difícil por motivo de la tarea profesional ha familiarizado a los dos ferroviarios con el mismo, y la conversación entre ambos gira en torno a la sabiduría de la naturaleza materializada en las aves migratorias que pueblan una charca que se divisa desde la vía. Naturaleza que contrapone Aldecoa a las obras de ingeniería generadas por la propia presencia del ferrocarril, como el puente metálico por el que el «convoy hacía un ruido endemoniado al pasar por el entramado de hierro» (Aldecoa, 1995, p. 360). Los túneles, «cada uno con su nombre», despiertan en el vitoriano todo un conjunto de inquietudes que engarzan con sus preocupaciones vitales:

El humo en los túneles los aislaba, los envolvía. Higinio distinguía la tos bronca, de perro atragantado, de su compañero [...]. Al entrar en un túnel se sentía como si toda la masa del convoy se achicase, y, ya dentro de él, parecía como si a la primera sensación de compresión sucediese otra de extensión y el túnel fuera a romperse ante la fuerza expansiva del tren. El ruido, el humo, la oscuridad, motivaban el juego de las sensaciones. A la salida, *Olaja* corría libre y hasta más alegre. Entrar en un túnel era entrar en una tormenta, en un negro nubarrón cargado de ruidos meteóricos y sobresaltantes, que convertían el paso de unos minutos por él en algo inexplicablemente temible, hecho de tinieblas, de insólitas colocaciones amarillas y rojas en el humo apelonado en el puente de la máquina, de furiosos sonidos de hierro y de vapor de fuga. En los túneles largos habitaba la desazón. La desazón de los rostros fosilizados de todos los viajeros que habían querido distinguir sus paredes con los ojos desmesuradamente abiertos. La desazón de los viajeros ancianos, que imaginaban horribles catástrofes dentro de túneles interminables. Algo intestinal y ciego; tajado del paisaje; el temor repentino de que *Olaja*, hasta entonces obediente, podía dejar de serio allí mismo. (Aldecoa, 1995, pp. 362-63).

El túnel es la negación del paisaje y algo que temía especialmente Ignacio Aldecoa: la muerte. De igual modo negativo se refería a los terraplenes de la trinchera flanqueando la caja de la vía, que «tenían un color triste de cielo invernal» (Aldecoa, 1995, p. 361).

En las páginas de *Con el viento solano* dos referencias paisajísticas enmarcan la huida de Sebastián Vázquez hacia Madrid en el trenecillo de Almorox. La primera aparece al inicio del viaje y se corresponde con la zona de contacto entre los espolones graníticos del Sistema Central y la cuenca del Tajo, a través de su afluente el río Alberche, que personalizan las tierras toledanas fronterizas con la provincia de Madrid:

Sebastián subió al vagón. [...] El nervioso sonido de la campana de la estación fue contestado por el silbido prieto de la locomotora. [...] El tren se puso en marcha. El humo blanco de la máquina se pegaba a las tierras de la siniestra, bajo la sierra. Y la sierra berrenda, cimarrona, encabritada, era jineteada por el sol. A la diestra corría rápida la potrada pía de los desmontes. Pasaba pausado el bayo de las rastrojeras, pegado a la cansada tierra torda del barbecho. Y en los lejos de levante, iluminado el lomo alazano, se perdía el camino, mientras que al poniente el roano del cielo huía a contramarcha del tren, tornándose fatigoso azul. (Aldecoa, 2007, pp. 75-76)

Al final del viaje, tras abandonar el tren en Campamento, Sebastián avanza por las traviesas de la vía hacia la ciudad que puede ser el fin de su libertad. Un Madrid que percibe a través de un paisaje sonoro:

[...] el charrasqueo del tranvía lejano, bajando hacia el Puente de Segovia, se oía claro en el silencio del suburbio. El claxon de algún automóvil sonaba esponjoso en la tranquilidad desmadejada de la hora. Sebastián, al irse acercando a las casas, percibió un suave rumor de palabras, de ruidos domésticos, de movimientos mecánicos; el rumor de las colectividades en letargo. Sebastián aceleró el paso y entró por las soledades acres de la calle del Ruisenior. (Aldecoa, 2007, p. 80)

También el paisaje suburbial protagoniza el relato titulado *Tras de la última parada* (1953). La narración discurre en torno al desplazamiento, en tranvía, de un empleado de la embajada de un país americano hacia el inframundo que eran las afueras madrileñas en la primera mitad de los años cincuenta. Tiene el encargo de hacer entrega de los documentos que han de permitir a una mujer, entrada en la treintena, emigrar a ultramar. El final de la línea, donde el «hombre de la ciudad» se apea, parece ser también el de la urbe. La dicotomía ciudad/no ciudad y la radical oposición entre ambas son resaltadas por Aldecoa a lo largo del relato. El puente cerca del que se sitúa la parada no es en este caso un nexo de unión, sino de separación, desde donde el tranvía, que ha conducido al protagonista hasta ese lugar, inicia el recorrido inverso, una vez que el cobrador ha girado el trole tirando de una cuerda, y el conductor ha cambiado las manivelas de una a otra cabina para perderse en la ciudad, buscando

«el amparo de las calles, el refugio de la multitud [...] el apacible regazo de las casas» (Aldecoa, 1995, p. 294).²⁷

En dirección contraria, el empleado diplomático, «insuficientemente pagado», inicia su caminata internándose en un mundo que le resulta totalmente ajeno y extraño:

Al hombre de la ciudad [...] el paisaje le era enteramente desconocido. A su derecha, una larga pared cortada de improviso deja ver un campo de trigo mísero, apenas crecido, surgiendo a continuación hasta parecerle interminable. A su izquierda, la acequia, la calzada de la carretera, la acequia del lado opuesto y una alambrada de espinos acotando tierra parda, sin labrar; diríase tierra sin dueño. Ni un árbol. [...] Vio también unas casitas bajas, pequeñas; acaso no más de diez, construidas aprovechando paredes y materiales de casas deshechas con la guerra. (Aldecoa, 1995, pp. 294-295)

Esta percepción de la pobreza marginal se contrapone con su entorno cotidiano, del que se va alejando: «A sus espaldas, la ciudad se difuminaba en la neblilla azulenta, de la que surgían altos edificios, negros, con las ventanas reflejando en sus cristales una luz mineral. A su izquierda, en la distancia sobre la tierra sin labrar, nubes gigantes acercaban la noche, caldeándola de relámpagos» (Aldecoa, 1995, p. 294).

Observaciones que realiza poco antes de traspasar el último vestigio urbano:

Enfrente, a unos cuatro metros, vio la última fuente de la ciudad, vio el verdadero hito del final de la ciudad, aunque ésta quedaba muy atrás, bajando la cuesta, pasando el río, perdida entre vapores, con los faroles de gas tomando el verde de las copas de las acacias en un verde submarino, raro, lánguido. (Aldecoa, 1995, p.294-295)

5. LOS OFICIOS FERROVIARIOS

¡Qué oficio, Dios! Esta exclamación del fogonero Mendaña, en *Santa Olaja de acero*, resume la dureza que caracterizaba la vida de los ferroviarios en la era del vapor. Su compañero Higinio, al responderle intentando minimizar tan duro aserto, no hace otra cosa que reafirmarlo con los ejemplos de trabajos que considera aún más penosos, como el de minero o el del obrero metalúrgico, «al

²⁷ La línea tranviaria mencionada en el texto parece corresponderse con la número 17, que unía Cuatro Caminos con el Puente de Vallecas. Su origen se remonta a 1880 como tranvía industrial a vapor de ancho métrico, con servicio de viajeros, destinado a unir Madrid con unas canteras de yeso situadas en Vallecas. La totalidad de su recorrido se concluye en 1887. Tras varias vicisitudes, a partir del final de la guerra civil se convierte en nexo entre el gran núcleo de infravienda vallecano y el centro de la capital de España. El 9 de agosto de 1962 fue clausurado el trenecito, al suprimirse el bulevar de la calle Sagasti, siendo sustituido por los autobuses de la línea 39. Véase López Bustos (1993, pp. 79-80 y 173).

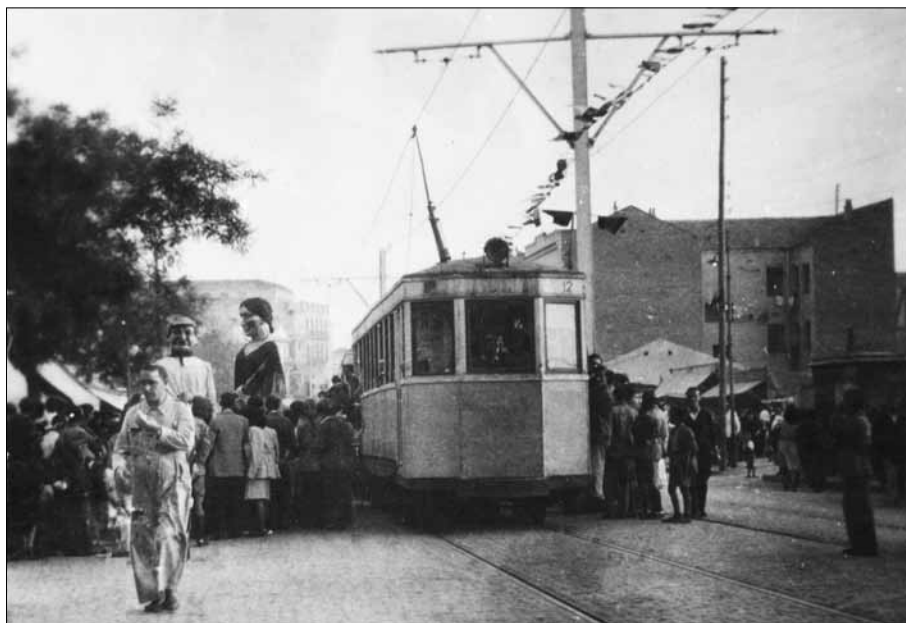


FIG. 5. Tranvía en el Madrid de los años cincuenta. Droguería La Estrella, calle Bravo Murillo, 292.

pie de un horno durante ocho horas, quemado por fuera y por dentro» (Aldecoa, 1995, p. 361). Aldecoa completa este episodio aludiendo al aspecto de ambos personajes: «En las arrugas de la cara de Higinio la carbonilla ponía su tatuaje negro [...]. Mendaña estaba totalmente negro». El esfuerzo físico de los fogoneros como Mendaña, paleando casi de continuo el negro mineral, el humo, el polvo y la exposición a la intemperie eran penalidades asociadas a los maquinistas de antaño. Estos condicionamientos incidían en la vestimenta que lleva Higinio, en la que se combinan los colores apagados (camisa caqui, pantalón azul) y unas prendas de abrigo (chaquetón de cuero y bufanda) que se corresponden a la necesidad de protegerse ante el frío invierno de la montaña, escenario en el que se desarrolla el mencionado relato. Al mismo tiempo, Aldecoa muestra al lector las consecuencias que arrostra esa profesión para la vida familiar a través del personaje de Higinio, que tanto a su ida al trabajo, con el alba, como cuando llega a su casa tras la jornada laboral, ya con la anocheada, su mujer está acostada, y apenas puede intercambiar unas palabras con ella.

Junto a los protagonistas de este relato aparecen otros personajes vinculados directa o indirectamente al ferrocarril y que sitúan al lector ante un mundo casi tan estanco como el de los mineros, marinos o militares. De entre ellos los encargados de bares de maquinistas y cantinas son quienes inauguran la jornada. En *Santa Olaja* Aldecoa traza un breve esbozo de estos peculiares hosteleros. Tal sucede con el dueño del local donde

Higinio toma su taza de té acompañada de la consabida copa de orujo: «[...] abría a las siete menos cuarto de la mañana [...], hablaba poco. Estaba habitualmente medio dormido» (Aldecoa, 1995, p. 356); o la mujer de la cantina del pueblo donde desenganchan uno de los vagones, «viuda de un ferroviario y los conocía de antiguo» (Aldecoa, 1995, p. 359). A lo largo y ancho de la prosa del escritor vitoriano desfilan mozos, guardafrenos, mujeres de la limpieza y jefes de estación, como el que observa Sebastián Vázquez en el andén de la estación de Almorox, del que nuestro prosista traza una semblanza llena de irónica retranca: «El jefe de estación, quijarudo, estevado, larguimano, cuarentón, gorra roja, daba conversación pícaro, entre risas, a dos mujeres jóvenes» (Aldecoa, 2007, p. 56).

En *El aprendiz de cobrador* (1951) Aldecoa sitúa al lector ante un personaje arquetípico de la postguerra: «Leocadio Varela es un muchacho de Canillejas que acaba de llegar de Almería, donde ha servido a la Patria dos años» (Aldecoa, 1995, p. 182). Esta puntualización es toda una referencia sociológica del inmovilismo social de la época, en la que los oficios se transmitían de padres a hijos. En el caso de los ferroviarios la posibilidad de hacer el servicio militar en las antiguas unidades de Movilización de Ferrocarriles permitía a los jóvenes continuar la tradición laboral de sus progenitores. Esa vía de acceso parecía imprimir cierta impronta castrense en un país acuartelado, estableciendo una clara jerarquización de mando, según la cual el jefe de estación ejercía la su-

prema autoridad sobre los mozos y otros empleados, el maquinista sobre el fogonero y, en el tranvía, el conductor sobre el cobrador, encargado, como ya se ha visto más arriba, de girar el trole.

Dentro del mismo escalón profesional, el veterano no sólo estaba por encima del joven, sino que era el encargado de su adiestramiento: «En julio es precisamente el tiempo en que a los viejos cobradores suelen darles el delicado, docente y aburrido encargo de enseñar al que no sabe; esto es, mostrar a los aspirantes a tranviarios cómo se debe cobrar rápida y educadamente» (Aldecoa, 1995, p. 182). Cierta influencia militar parece inducir al joven Leocadio a mantener impecable su uniforme en un tranvía atestado de usuarios en el tórrido mes de julio madrileño, cuando el aire acondicionado era en nuestro país algo más que un espejismo:

En julio, señores, siendo cobrador en un tranvía, cuesta sonreír. En julio se suda demasiado; la badana de la gorra comprime la cabeza; las sienas se hacen membranosas; pica el cogote y el pelo se pone como gelatina. Hay que dejar a un lado, por higiene y comodidad, el reglamento; desabotonando el uniforme, liando al cuello un pañuelo para no manchar la camisa, echando hacia atrás, campechanamente, la gorra. (Aldecoa, 1995, p. 182)

Este episodio transmite al lector actual, con todo el verismo que sólo Aldecoa sabe transmitir, la incomodidad que significaba viajar en los transportes colectivos de los años cincuenta.

En la obra de Aldecoa también está presente el carácter combativo de los ferroviarios a través de Juan Martín, en *El fulgor y la sangre*. Es el padre de Felisa, mujer de uno de los guardias, que al recordar su pasado se remonta a octubre de 1934 «en una ciudad del norte de Castilla», que bien podría ser León. En esta capital los sucesos revolucionarios de la vecina Asturias tuvieron cierta repercusión y es fácil que a ellos se sumasen unos ferroviarios muy imbuidos por el pensamiento anarcosindicalista²⁸. Al narrar los recuerdos de Felisa, Aldecoa

pone de relieve las penurias familiares a causa de las represalias que sufría su padre: «Juan estaba sin trabajo desde los sucesos de octubre. El invierno se presentaba malo. Todavía les quedaban algunos ahorros, muy pocos» (Aldecoa, 1996, p. 64). El inicio de la contienda civil empeora la situación del ferroviario, al quedar la ciudad en manos de los nacionales y huir uno de sus hijos para sumarse al bando republicano. Esta novela, donde el conflicto fratricida actúa como una acerada cuchilla que desgarrar las vidas de quienes la protagonizan, muestra las «dos Españas» en un momento donde resultaba muy difícil hacerlo. No obstante, Aldecoa desnuda su análisis de connotaciones políticas para centrarse exclusivamente en lo humano. Sólo así es explicable que un luchador de izquierdas como el ferroviario Juan Martín acepte como marido de su hija a un guardia civil que pasaría a engrosar el bando nacional.

IV. FINAL

Las numerosas referencias al ferrocarril en la prosa de Ignacio Aldecoa conforman el fresco de la cotidianeidad de la sufrida sociedad española en los años inmediatos a la guerra fratricida que desangró nuestro país durante tres largos años. El tren era entonces el principal medio de desplazamiento en un momento en que viajar seguía revistiendo mucho de aventura, como en tiempos pasados. El tren era entonces el medio de transporte de los más humildes: soldados, jornaleros, campesinos, cómicos de la legua..., todos con sus maletas de cartón. Todos abarrotando los coches de tercera con sus duros asientos de listones. Todos compartiendo el vino peleón de las botas o degustando las modestas viandas de cestas y hatillos. Coches de tercera donde confraternizan vencedores y vencidos, guardias civiles y gitanos. Al cabo, como el mismo escritor reconoce, «España es como un vagón de tercera».

BIBLIOGRAFÍA

- ALDECOA, I. (1995): *Cuentos completos, 1949-1969*. Alfaguara, Madrid, 758 pp. Recopilación y prólogo de Josefina Aldecoa.
— (1996): *El fulgor y la sangre*. Espasa-Calpe, col. Austral, Madrid, 295 pp.

²⁸ Al igual que en *Santa Olaja de acero*, las raíces leonesas de la esposa de Ignacio Aldecoa parecen haber influido en el escenario de esta parte de *El fulgor y la sangre*. La tradición luchadora de los ferroviarios en España es proverbial y tiene su episodio más encumbrado en la huelga general ferroviaria de 1917. En ella comienza a destacar el hijo de un ferroviario socialista y, a su vez, trabajador en los talleres del ferrocarril de León llamado Buenaventura Durruti (1896-1936). Como muchos de sus colegas, tuvo que exiliarse en Francia una vez sofocado el conflicto, donde una buena parte de sus compañeros pasaron a engrosar las plantillas de los caminos de hierro galos. El espíritu solidario de los ferroviarios se mantuvo en la inmediata postguerra, cuando, arriesgándose a graves sanciones, había fogoneros y maquinistas que echaban carbón a la caldera de la locomotora poco antes de proceder a su limpieza, de tal modo que el combustible apenas quemado quedaba sobre la vía y así podía ser aprovechado por la gente más modesta

para calentarse durante los fríos inviernos. Véase Martí Gómez (1995).

- (2007): *Con el viento solano*. Alfaguara, Madrid, 223 pp.
- ALDECOA, Josefina (2004): *En la distancia*. Alfaguara, Madrid, 233 pp.
- ALLEN, P., y P. WHEELER (1987): *Vapor en la Sierra (Steam in the Sierra). La vía estrecha en España y Portugal*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 237 pp.
- AZNAR, M. G. (1984): «Lo tradicional y lo nuevo en un cuento de Aldecoa: *Party*», en D. Lytra (ed.): *Aproximación crítica a Ignacio Aldecoa*. Espasa-Calpe, Madrid, pp. 31-41.
- CARLISLE, Ch. R. (1976): *Ecos del viento, silencios del mar: la novelística de Ignacio Aldecoa*. Colección Nova Scholar, Madrid, 150 pp.
- GALARRAGA ALDANONDO, I. (1996): *La Vasconia de las ciudades. Ensayo arquitectónico e iconográfico*. San Sebastián, 263 pp.
- GARCÍA VIÑO, M. (1972): *Ignacio Aldecoa*. EPESA, Madrid, 203 pp.
- GÓMEZ MESA, L. (1978): *La literatura española en el cine nacional (1907-1977). (Documentación y crítica)*. Filmoteca Nacional de España, Madrid, 307 pp.
- GONZÁLEZ DE SAN ROMÁN, M. (1996): *Vitoria-Gasteiz. En todos los sentidos*. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, Vitoria, 345 pp. + anexo cartográfico.
- GRACIA GARCÍA, J., y M. A. RUIZ CARNICER (2001): *La España de Franco (1939-1975). Cultura y vida cotidiana*. Síntesis, Madrid, 446 pp.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA: *Anuarios, 1950 y 1970*.
- JELINSKI, J. B. (1984): «*El fulgor y la sangre: novela del tiempo*», en D. Lytra (ed.): *Aproximación crítica a Ignacio Aldecoa*. Espasa-Calpe, Madrid, pp. 93-108.
- LÓPEZ BUSTOS, C. (1993): *Tranvías de Madrid*. Aldaba Ediciones, Madrid, 287 pp. + anexos.
- LYTRA, D. (ed.) (1984): *Aproximación crítica a Ignacio Aldecoa*. Espasa-Calpe, Madrid, 233 pp.
- MARSHALL, L. G. (1987): *Los tiempos del vapor en Renfe*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 203 pp.
- MARTÍ GÓMEZ, J. (1995): *La España del estraperlo (1936-1952)*. Planeta, Barcelona, 285 pp.
- MARTÍN GAITE, Carmen (1994): *Esperando el porvenir. Homenaje a Ignacio Aldecoa*. 2.ª ed., Siruela, Madrid, 158 pp.
- MARTÍN NOGALES, J. L. (1984): *Los cuentos de Ignacio Aldecoa*. Cátedra, Madrid, 287 pp.
- MARTÍNEZ CACHERO, J. M. (1986): *La novela española entre 1936 y 1980. Historia de una aventura*. Castalia, Madrid, 639 pp.
- (1990): «Mis encuentros con Ignacio Aldecoa». *La Nueva España* (Oviedo), 2 de noviembre, p. 44
- MARTÍNEZ SALAZAR, A. (1996): *Ignacio Aldecoa. El joven que sabía contar historias*. Diputación Foral de Álava, Vitoria, 143 pp.
- QUESADA, L. (1996): *La novela española y el cine*. Ediciones JC, Madrid, 481 pp.
- ROSA, J. M. de la (1984): «Condenados y desterrados en la narrativa de Ignacio Aldecoa», en D. Lytra (ed.): *Aproximación crítica a Ignacio Aldecoa*. Espasa-Calpe, Madrid, pp. 75-83.
- ROWE, T. (1987): *Los ferrocarriles de España y Portugal*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 146 pp.
- TAMAMES, R. (1975): *Estructura económica de España*. 9.ª ed., vol. II (*Industria y servicios*), Biblioteca Universitaria Guadiana, Madrid/Barcelona, 577 pp.
- TIJERAS, E. (1984): «La cotidianidad en la narrativa breve de Aldecoa», en D. Lytra (ed.): *Aproximación crítica a Ignacio Aldecoa*. Espasa-Calpe, Madrid, pp. 84-90.
- VILANOVA, A. (1995): *Novela y sociedad en la España de la posguerra*. Lumen, Barcelona, 447 pp.
- WAIS, F. (1987): *Historia de los ferrocarriles españoles*. 3.ª ed. 2 vols. (I: 326 pp.; II: 266 pp.), Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- WARD, Ph. (ed.) (1984): *Diccionario Oxford de la literatura española e hispanoamericana*. Crítica, Barcelona, 864 pp.