

LOS FERROCARRILES ¹

¿Cómo han visto los españoles los primeros ferrocarriles europeos? En España los primeros ferrocarriles construidos fueron: el de Barcelona a Mataró, en 1848; el de Madrid a Aranjuez, en 1851. Años antes de inaugurarse esos nuevos y sorprendentes caminos habían viajado por Francia, Bélgica e Inglaterra algunos escritores españoles; en los relatos de sus viajes nos contaron sus impresiones respecto de los ferrocarriles ². Publicó

¹ Por las copiosas referencias a libros y artículos sobre los ferrocarriles en el siglo XIX en este capítulo y el siguiente, se notará que Azorín estudió el tema de manera sistemática. De hecho, en una carta que dirige a su hermano Amancio, el 18 de julio de 1912, al pedirle el envío de unos materiales guardados en su biblioteca de Monóvar, Azorín lo confirma: «Estoy haciendo unos trabajos sobre los ferrocarriles españoles (orígenes y literatura). Envíame una guía descriptiva de los Ferrocarriles del Norte (cubierta amarilla)... En la "Lecture pour Tours" hay un número con un artículo sobre ferrocarriles franceses (Línea P.L.M.). Arranca estas hojas y envíamelas. No sé si hay ahí un folleto o cosa alguna relacionada con este materia. Si la hubiese, la mandas.

»Lo que me interesa es lo relacionado con los tiempos primeros del ferrocarril, así como también impresiones (novela, cuento, poesía, cuadro de costumbres) relativo a los trenes y sus derivados...». (La carta se conserva en la Casa-Museo de Azorín y se encuentra reproducida en José Payà Bernabé, «Sobre el primer capítulo de *Castilla de Azorín*», *Información*, Alicante, 7 de junio de 1990.)

² En el estudio preliminar a su edición de *Castilla*, Juan Manuel Rozas señala atinadamente que el hilo conductor en este artículo de Azorín sobre los ferrocarriles, de índole sólo aparentemente costumbrista, consiste de los binomios España-Europa y tradición-progreso y su implicación para el llamado «problema de España».

Mesonero Romanos sus *Recuerdos de viaje por Francia y Bélgica*³, en 1841; al año siguiente aparecía el segundo volumen de los *Viajes de Fray Gerundio*⁴. Más detenida y sistemáticamente habla Lafuente que Mesonero de los ferrocarriles.

Don Modesto Lafuente fue periodista humorístico e historiador; nació en 1806 y murió en 1866. Compuso la *Historia de España* que todos conocemos; hizo largas y ruidosas campañas como escritor satírico. Acarreole una de sus sátiras, en 1841, una violenta agresión de don Juan Prim —entonces Coronel—; vemos un caluroso aplauso a esa agresión en el número VI de la revista *El Pensamiento*⁵. Don Miguel de los Santos Álvarez dirigía esa publicación; colaboraban en ella Espronceda, Enrique Gil, García y Tassara, Ros de Olano. Rehusó Lafuente batirse con Prim; negose a responder al sentimiento tradicional del honor. «Las injurias personales —decía *El Pensamiento*—, en todos los países, personalmente se ventilan. España, esta tierra clásica del valor y de la hidalguía, ¿desmentiría con su fallo su noble carácter?». «¿Se asociaría —añade el anónimo articulista— al cobarde que acude a los Tribunales en lugar de acudir adonde le llama su honor?»⁶.

³ El título exacto es *Recuerdos de un viaje por Francia y Bélgica en 1840 y 1841*. Como se podría imaginar, la obra del costumbrista fue lectura predilecta de Azorín. En un artículo «Larra y Mesonero», publicado en *La Vanguardia* el 18 de octubre de 1911 y recogido en *Lecturas españolas*, menciona que ha vuelto a leer los *Recuerdos de viaje*, y acaba asociando la prosa de Mesonero como clara expresión del «espíritu castellano» más bien burgués, en síntesis con el romanticismo de Larra (*OC*, II, 598-600).

⁴ *Viajes de Fr. Gerundio por Francia, Bélgica, Holanda y orillas del Rhin*, Madrid, 1842, 2 vols., de Modesto Lafuente, conocido historiador que escribió a menudo bajo el seudónimo de Fray Gerundio. Más adelante, Azorín glosará fielmente, saltando más bien las observaciones de índole técnica, el capítulo «Caminos de hierro» del segundo tomo, págs. 47-60.

⁵ Revista literaria de efímera vida durante 1841, fue una de las últimas que reunió a algunos de los escritores más importantes del romanticismo español.

⁶ Alrededor de los años de la composición de *Castilla* Azorín manifestó un interés especial en la historia de las ideas antiduelistas, como se puede confirmar en su artículo sobre el tema, publicado en *La Vanguardia*, el 20 de mayo de 1913, y recogido en *Los valores literarios* (*OC*, II, 1076-1081).

Un escritor que de tal modo rompía con uno de los más hondos y transcendentales aspectos de la tradición había de ser el primero que más por extenso y entusiastamente nos hablase de los ferrocarriles: es decir, de un medio de transporte que venía a revolucionar las relaciones humanas. Fray Gerundio viaja, brujulea, corretea por Francia, por Bélgica, por Holanda, por las orillas del Rhin; lo ve todo; quiere escudriñar y revolverlo todo. Observa las ciudades, los caminos, las viejas y pesadas diligencias, los Parlamentos, las tiendas, las calles, los yantares privativos de cada país. Su charla es ligera, aturdida, amena; aguda y exacta a trechos. Lafuente se reservó su llegada a Bélgica para tratar de los caminos de hierro, «por ser Bélgica el país en que los caminos de hierro están más generalizados y acondicionados». Minuciosamente va haciendo nuestro autor una descripción de los ferrocarriles.

«No todos los españoles —dice Lafuente—, por lo que en muchas conversaciones he oído y observado, tienen una idea exacta de la forma material de los caminos de hierro». De la construcción de la línea, de los túneles, de los viaductos, de las estaciones, de los coches, nos habla Fray Gerundio con toda clase de detalles. No nos detengamos en ellos; el tren va a partir; subamos a nuestro vagón. «El humo del carbón de piedra que saliendo del cañón de la máquina locomotiva de bronce oscurece y se esparce por la atmósfera, anuncia la proximidad de la partida del convoy». Han unido ya a la máquina diez, quince, veinte coches. Se clasifican los carruajes en tres categorías: las diligencias o berlinas, los coches o *char-à-bancs* y los vagones. Las berlinas constan de 26 o 28 asientos, cómodos, mullidos; divídense en tres departamentos que se comunican por puertecillas. Los *char-à-bancs* constan de una sola división y son de cabida de 30 personas. Los vagones van abiertos y sirven «para las gentes de menos fortuna y para las mercancías». Han sonado unos persistentes toques de campana. Suben los viajeros a sus respectivos coches. Un dependiente que va en el último

vagón del tren toca una trompeta; contesta con otro trompetazo otro empleado situado a la cabeza del convoy. Y el tren se pone en marcha. Poco a poco el movimiento se va acelerando. «Los objetos desaparecen como por ensalmo». Conviene que el viajero no mire el paisaje que se desliza junto al vagón, sino a lo lejos. Si se mira a los lados no se verá «más que una cinta que forma, y se irá la cabeza fácilmente». Mesonero habla también de la rapidez con que desaparecen de la vista los objetos cercanos, y dice que por esto «es conveniente fijarla en la lontananza, o, por mejor decir, no fijarla en ninguna parte». La celeridad con que se marcha es de ocho a diez leguas por hora. «Recuerdo — escribe Mesonero— haber hecho en una hora y dos minutos la travesía desde Brujas a Gante, que son doce leguas». En cambio, cuando Lafuente y Mesonero observaban los ferrocarriles extranjeros, ya corría un tren en Cuba, entre La Habana y Güines. Nos habla de ese ferrocarril el desbaratado romántico don Jacinto de Salas y Quiroga, el amigo de Larra y de Espronceda, en el primer tomo de sus *Viajes* —dedicado a la Isla de Cuba— publicado en el citado año⁷. Un solo viaje hacía diariamente ese tren de La Habana a Güines; cuarenta y cuatro millas era el recorrido. «Desde luego —dice Salas— noté menor velocidad que la que otras veces había experimentado en Inglaterra». «Apenas andábamos —añade— cuatro leguas españolas por hora». Al llegar Salas y Quiroga a Cuba, y al contemplar el destartalamiento de las fondas y la incomodidad de las ciudades, junto con el camino de hierro, en extraño y clamador contraste, recordó una frase de un famoso amigo suyo. «Vino naturalmente a

⁷ Jacinto Salas y Quiroga (1813-1849), curioso poeta y crítico romántico. Fue fundador de un periódico *No me olvides* (1837-1838), colaborador del *Seminario pintoresco español* y de *Los españoles pintados por sí mismos*, y autor de la obra aquí citada, *Viajes por la isla de Cuba, Puerto Rico y las Antillas* (1840). La observación que sigue procede del capítulo XII de *Viajes*.

la memoria —escribe— aquel célebre dicho de mi amigo Larra: “En esta casa se sirve el café antes que la sopa”»⁸.

*

Pero continuemos nuestro viaje en el ferrocarril belga, acompañados de Fray Gerundio. Nada más cómodo que viajar en el tren. No hay temor, como algunos aseguran, de dificultad o ahogo en la respiración. El movimiento es suave: «una especie de movimiento trémulo y vibratorio». Se puede ir hablando, jugando o leyendo; algunas veces los empleados van escribiendo en un coche destinado a oficina. Una muchedumbre de viajeros llena los trenes y circula por todos los caminos. Las gentes se encuentra en los caminos con la misma frecuencia que en las calles de París, de Londres «y aun de Madrid». Toda Bélgica es una gran ciudad. Todo el mundo viaja con una facilidad extraordinaria. Frecuentemente se ve a una linda joven, «elegantemente vestida», penetrar en un coche del tren.

⁸ En el capítulo III de la obra de Salas y Quiroga: «Desde luego hizo en mí una triste impresión la fonda en que me hallaba, y al ver cuán desprovisto de comodidades vivían allí los viajeros, recordando el camino de hierro célebre de la isla, vino naturalmente a la memoria aquel célebre dicho de mi amigo Larra: en esta casa se sirve el café antes que la sopa». (Por cierto, Salas y Quiroga trueca las palabras de Larra, «que estamos tomando el café después de la sopa», que se encuentran en su crítica teatral sobre la obra de Alejandro Dumas, *Catalina Howard*, al referirse al hecho de que el teatro español ha saltado, sin innovaciones propias, de una breve tradición neoclásica a un romanticismo extranjero mal digerido). No obstante, Azorín no completa el contexto porque continúa Salas y Quiroga «Pero tuve la feliz idea de suspender mi juicio...» Resulta que se muda en seguida de la fonda incómoda llevada por unos españoles a una comodísima que es de norteamericanos. Y nunca habla de la incomodidad de las ciudades —si no es por un comentario sobre el calor que hace, algún problema con el agua, y la condición oprimida en que viven los esclavos negros. Es más bien al contrario; Salas y Quiroga encuentra a La Habana y Matanzas como ciudades de «buenos edificios» y de «soberbias obras públicas» que «dan esplendor». Así es que tenemos aquí un ejemplo, no infrecuente en Azorín, en que cambia la lectura de un texto para adaptarlo al uso que busca.

Aun estando el carruaje lleno de hombres, no hay miedo de que nadie se desmande ni haga ni diga nada que pueda ofender o ruborizar a la viajera. «Lo que en un caso igual —escribe Lafuente— sucedería en España lo puede suponer el curioso lector». De pronto el tren entra en un largo y elevado viaducto. «Espectáculo raro» es entonces ver el rápido convoy marchar por encima de los carruajes que allá abajo pasan por los arcos del puente. Otras veces el tren penetra en un túnel. «Impo- nente» es ese momento. El ruido de la máquina junto con el estrépito de los coches resuena hórridamente bajo la bóveda; sólo acá y allá una lucecita rompe la densa oscuridad; pasan veloces en las tinieblas, rasgándolas, las chispas y carbones desprendidos de la máquina... Y bruscamente, aparecen de nuevo la luz, el paisaje, el campo ancho y libre. ¿Qué sensaciones más gratas, más artísticas que éstas? Mesonero Romanos protestaba contra los «señores poetas» que, existiendo el «asombroso espectáculo» de los caminos de hierro, afirman que «el siglo actual carece de poesía». Describe Mesonero la poesía de los caminos de hierro en sus diversas fases, ya de día, ya durante la noche. Encantaba ese espectáculo también a Lafuente. «Magnífico y sorprendente cuadro —escribe—; mil veces aún más interesante y más poético cuando se presencia en horas avanzadas de una noche oscura». Sí; tienen una profunda poesía los caminos de hierro. La tienen las anchas, inmensas estaciones de las grandes urbes, con su ir y venir incesante —vaivén eterno de la vida— de multitud de trenes; los silbatos agudos de las locomotoras que repercuten bajo las vastas bóvedas de cristales; el barbotar clamoroso del vapor en las calderas; el zurrir estridente de las carretillas; el tráfigo de la muchedumbre; el llegar raudo, impetuoso, de los veloces expresos; el formar pausado de los largos y brillantes vagones de los trenes de lujo, que han de partir un momento después; el adiós de una despedida inquietante⁹, que no sabemos qué

⁹ OC: «de una despedida inquebrantable» [por su falta de sentido, parece errata].

misterio doloroso ha de llevar en sí; el alejarse de un tren hacia las campiñas lejanas y calladas, hacia los mares azules. Tienen poesía las pequeñas estaciones en que un tren lento se detiene largamente, en una mañana abrasadora de verano; el sol lo llena todo y ciega las lejanías; todo es silencio; unos pájaros pían en las acacias que hay frente a la estación; por la carretera polvorienta, solitaria, se aleja un carricoche hacia el poblado que destaca con su campanario agudo, techado de negruzca pizarra. Tienen poesía esas otras estaciones cercanas a viejas ciudades, a las que en las tardes del domingo, durante el crepúsculo, salen a pasear las muchachas y van devaneando lentamente a lo largo del andén, cogidas de los brazos, escudriñando curiosamente la gente de los coches. Tiene, en fin, poesía, la llegada del tren, allá de madrugada, a una estación de capital de provincia; pasado el primer momento del arribo, acomodados los viajeros que esperaban, el silencio, un profundo silencio, ha tornado a hacerse en la estación; se escucha el resoplar de la locomotora; suena una larga voz; el tren se pone otra vez en marcha; y allá a lo lejos, en la oscuridad de la noche, en estas horas densas, profundas, de la madrugada, se columbra el parpadeo tenue, misterioso, de las lucecitas que brillan en la ciudad dormida: una ciudad vieja, con callejuelas estrechas, con una ancha catedral, con una fonda destartada, en la que ahora, sacando de su modorra al mozo, va a entrar un viajero recién llegado, mientras nosotros nos alejamos en el tren, por la campiña negra, contemplando el titileo de esas lucecitas que se pierden y surgen de nuevo, que acaban por desaparecer definitivamente¹⁰.

*

¹⁰ Esta «poesía» de los ferrocarriles que Azorín describe detenidamente aquí se evocará varias veces en las páginas de *Castilla* y en otros escritos suyos. Forma parte de la poética de su visión de España y de su «pequeña» filosofía ante las experiencias vitales.

En 1846 se publicó en Londres un libro titulado *Railways; their rise, progress and construction; with remarks on railway accidents and proposals for their prevention*. Su autor es el ingeniero Robert Ritchie. No podría encontrarse, para su época, un tratado más completo sobre ferrocarriles. «Los ferrocarriles —escribe Ritchie— removerán los prejuicios y harán que unos a otros se conozcan mejor los miembros de la gran familia humana; tenderán así a promover la civilización y a mantener la paz del mundo»¹¹. Cinco años después, en 1851, el mismo año en que se inauguraba el ferrocarril de Madrid a Aranjuez, se publicaba una *Guía* de esta última ciudad; la publicaba Francisco Nard. Lleva como apéndice esta *Guía* —dedicada a los viajeros del ferrocarril— un apéndice en que¹² se hace la historia de los caminos de hierro, y especialmente la del novísimo de Madrid a Aranjuez.

El autor canta entusiasmado las ventajas de los nuevos caminos. Sus resultados serán incalculables para las relaciones internacionales y para el bienestar de los pueblos. «A los caminos de hierro —dice el autor— deberemos lo que hasta aquí no han podido conseguir ni los más profundos filósofos ni los diplomáticos más hábiles». Cuando en una semana se pueda recorrer toda Europa, conoceranse mejor los nacionales de todos los países, podrán unirse todos con otros vínculos distintos de los de una falaz diplomacia. Se establecerá entre todos una mancomunidad indisoluble de intereses, ideas y simpatías. «En fin —termina el autor—, será tan difícil hacer la guerra como es hoy mantenerse en la paz; y los pueblos, tendiéndose las manos, serán felices merced a los caminos de hierro»¹³.

¹¹ Como su título indica el libro de Ritchie es altamente técnico, escrito principalmente para ingenieros. La cita es una traducción más o menos fiel de uno de los pocos comentarios que hace Ritchie sobre el impacto de los ferrocarriles sobre la cultura.

¹² OC: «un resumen en que» [corrección estilística para no repetir «apéndice»].

¹³ De Francisco Nard, *Guía de Aranjuez. Su historia y descripción y la del camino de hierro, con la situación y detalles de sus palacios y jardines*,

No podían sospechar el ingeniero inglés y el escritor español —así como todos los que hablaban en el mismo sentido allá en el alborar de los caminos de hierro—, no podían sospechar, al hacer a los ferrocarriles propagadores de la paz universal, el alcance de sus palabras: alcance en sentido opuesto, negativo. Cuando ante el amago de una guerra —dice hoy el proletariado internacional— podamos hacer que cesen de marchar los trenes, la paz del mundo será un hecho. Los ferrocarriles serán la paz.

calles y plazas, fuentes y edificios notables, templos, fábricas, fondas, cafés, y cuanto puede interesar al viajero, Madrid, Imprenta de la Viuda de D. R. J. Domínguez, 1851: «Para las relaciones internacionales, para el bienestar de todos los pueblos, darán los caminos de hierro resultados todavía más grandes y portentosos que los que producen concretamente a cada pueblo; y a los caminos de hierro deberemos lo que hasta aquí no han podido conseguir ni los más profundos filósofos ni los diplomáticos más hábiles. Cuando baste una semana a recorrer toda Europa, entonces se conocerán mejor los franceses y los ingleses, los españoles y lusitanos; entonces sí que, unidos por otros vínculos que los tratados de una falaz diplomacia, se establecerá entre ellos una estrecha e indisoluble mancomunidad de relaciones, de intereses, de alianzas, de ideas, y de simpatías; entonces, en fin, será tan difícil hacer la guerra como es hoy mantenerse en la paz; y los pueblos, tendiéndose las manos, serán felices merced a los caminos de hierro» (pág. 167).

Los dos últimos apartados de la guía de Nard, de unas 32 páginas, titulado «Caminos de hierro. Su historia» y «Ferro-carril de Madrid a Aranjuez», son de contenido más bien técnico.

EL PRIMER FERROCARRIL CASTELLANO

En 1837 Guillermo Lobé realizó un viaje de Cuba a los Estados Unidos; de los Estados Unidos pasó a Europa. En 1839 Lobé publicó en Nueva York su libro *Cartas a mis hijos durante un viaje a los Estados Unidos, Francia e Inglaterra*. Lobé estudió los ferrocarriles en los Estados Unidos; luego en Europa. En otra ocasión hablaremos de esta interesantísima personalidad; antecesor tienen en ella los fervorosos europeizadores de hogaño. El 4 de noviembre de 1837 Guillermo Lobé fecha una de sus cartas —la XVI— en Manchester. Habla en ella de los caminos de hierro; su pensamiento va hacia España; a España desea verla «atravesada en todas direcciones por ferrocarriles, en paz como hermanos los habitantes de sus provincias». Los deseos de Lobé no han de verse realizados sino bastantes años después¹. En 1844, el célebre matemático don Mariano Vallejo, publica un libro titulado *Nueva*

¹ Guillermo Lobé (m. 1883) fue cónsul de España en los Países Bajos y Cuba y, además del libro citado (publicado por la Imprenta de Don Juan de la Granja, Nueva York, 1839), fue autor de una *Miscelánea* sobre la marina, industria, agricultura, etc., y de otra relación de viajes, *Mi segundo viaje a Europa en el año 1840 y 1841*, 4 vols., Madrid, 1841-1842. Azorín dedicará varias páginas a la obra de Lobé en «Precursores de Costa», incluido en *Clásicos y modernos* (1913), donde destaca sus ideas sobre los males de España y los remedios para la regeneración del país (OC, II, 824-828). Aquí Azorín cita de la carta XXVI (no XVI, como figura en las ediciones de *Castilla*) de las *Cartas* de Lobé a sus hijos, carta bastante extensa que trata de los ferrocarriles en Inglaterra y su contribución a la prosperidad británica.

*Construcción de Caminos de Hierro*². No se refiere Vallejo a las nuevas máquinas locomotrices³; a los trenes de vapor se alude en un apéndice que pone a su libro; pero a esta novísima tracción prefiere nuestro autor la animal, modificada y facilitada por ingeniosos artificios.

*

Ya la idea de los trenes de vapor se había lanzado en España en 1830. En ese mismo año apareció, impreso en Londres, un *Proyecto de D. Marcelino Calero y Portocarrero para construir un camino de hierro desde Jerez de la Frontera al Puerto de Santa María*⁴. A esta Memoria acompaña un mapa y un curioso dibujo. Llevan dibujo y mapa esta leyenda: «Hízolo con la pluma D. Ramón César de Conti. Londres, 20 de octubre de 1829». Por primera vez acaso debía aparecer ante la generalidad de los españoles, que contemplara al dibujo aludido, la imagen de un ferrocarril. Imagen casi microscópica por cierto. El dibujante ha representado un pedazo de mar y un alto terrero en la costa. En el mar se ve un vapor con una alta y delgada

² OC: «Nueva construcción de hierro» [errata]. José Mariano Vallejo (1779-1846) fue matemático, pedagogo y Senador del Reyno por la Provincia de Granada. Participó en la fundación de la Real Academia de Ciencias Naturales y del Ateneo de Madrid, donde presidía la Sección de Ciencias Físico-Matemáticas, en que leyó, el 22 de mayo de 1844, la memoria que Azorín cita aquí, *Nueva construcción de Caminos de Hierro, adaptable al territorio desigual y montuoso de nuestra península*. En esta memoria insiste Vallejo en que la geografía tan montañosa en España hace que el construir los ferrocarriles ordinarios no sufragaría a los inmensos gastos de construcción y conservación. Se basa principalmente en un estudio hecho por el ingeniero alemán M. F. de Gerstner, que incluye como apéndice a su memoria. Es Gerstner que menciona las «máquinas locomotrices» que, según él, no serían prácticas en el futuro por el precio «siempre creciente de un combustible que se agota».

³ OC: «máquinas locomotoras» [cambio que no toma en cuenta el uso en la memoria de Vallejo].

⁴ Marcelino Calero (n. 1804), inventor, emigró con los liberales a Londres, donde también fundó un semanario. Volvió a España en 1831. Véase Vicente Lloréns, *Liberales y románticos*, Madrid, 1968, págs. 62-63.

chimenea; allá arriba, en la costa, se divisa, en el fondo, una fábrica que lanza negros penachos por sus humeros, y luego, acercándose al borde del acantilado, aparece una extraña serie de carruajes. Delante de todos está un diminuto y cuadrado cajón con una chimenea que arroja humo; luego vienen detrás otros cajoncitos separados por anchos claros —un metro o dos tal vez— y unidos por cadenas. Debajo de tan raro tren se divisa una raya sobre la que están puestas las ruedas de los vagones.

No tuvo realización el proyecto de don Marcelino Calero; recuerde el lector que ese mismo año de 1830 se construía el primer ferrocarril inglés: el de Liverpool a Manchester. En Londres imaginaba su empresa el intrépido Calero. Han de transcurrir bastantes años antes de que se vuelva a hablar en España de ferrocarriles. El 30 de mayo de 1845 *El Herald* —diario de Madrid— publicaba la siguiente noticia en su sección *Gacetillas de la Capital*: «Ha llegado a esta corte, procedente de Inglaterra, Sir J. Walmsley, uno de los directores de la empresa del camino de hierro de Ávila a León y Madrid, con objeto de dar impulso a los trabajos. Parece que a causa de haber vendido el promovedor de la empresa, Kelby, el privilegio de concesión a una casa inglesa por la suma de cuatro millones, que habían de figurar en el presupuesto de gastos, han mediado desavenencias entre las juntas de Madrid y Londres, desavenencias que han terminado por medio de una transacción». El mismo día la *Gaceta* publicaba —basándose en noticias de un periódico francés— un artículo titulado *Caminos de Hierro*. Se dice en él que es preciso animar y dar facilidades a los extranjeros para que vengan a construirlos. Los caminos de hierro —se añade— no son un lujo. «Algunos espíritus timoratos pueden considerar los ferrocarriles como caminos de lujo». No lo son; pero debemos acomodar la obra a nuestras fuerzas. «No se pretenda construirlos con el lujo de perfección que han alcanzado en el norte de Europa». Cuatro grandes líneas españolas pide el articulista: cuatro líneas que crucen como una inmensa aspa la península. Una de esas lí-

neas habrá de ir de Bayona a Madrid; luego otra de Madrid a Cádiz. La tercera sección comprenderá de Barcelona a Madrid; la cuarta de Madrid a Portugal. Enlazadas con estas cuatro líneas habrán de construirse numerosas ramificaciones.

La misma *Gaceta* publicaba el 22 de junio de 1845 esta nota entre las *Noticias Nacionales*: «Valladolid, 15 junio. Han pasado por esta ciudad, con dirección a esa corte, cinco ingenieros ingleses encargados de trazar el ferrocarril de Bilbao a Madrid, y aunque la rapidez del viaje no les ha permitido explorar detenidamente el terreno, aseguran, sin embargo, que no han encontrado dificultades insuperables, y que es muy posible la construcción de obra tan importante; el ferrocarril de Avilés⁵ está también trazado por esta ciudad; de modo que si tan vastos proyectos llegan a realizarse, mejorará muy en breve el estado de este país, que sólo necesita para enriquecerse medios fáciles y económicos de exportar sus abundantes y excelentes producciones».

En 1845 apareció en Madrid una interesante revista literaria: *El Siglo Pintoresco*. Dirigía esa revista Navarro Villoslada; dibujaba en ella don Vicente Castelló, que tan lindas ilustraciones ha puesto a ediciones populares de Quevedo y Cervantes. En la viñeta que adorna el primer número de *El Siglo Pintoresco* —correspondiente al mes de junio— vemos otra primitiva y extraña imagen, muy chiquita, de un ferrocarril. Figuran en la viñeta, como representaciones del trabajo y de los deportes, una imprenta, un jardín, una plaza de toros y ese microscópico tren. El tren lo componen un cajón alargado, con una chimenea humeante puesta casi en la parte posterior, y detrás seis vagoncitos que marchan por la tierra, sin que se vea señal ninguna de rieles. Saludemos esta remembranza absurda y remota de los viejos ferrocarriles. En el mismo número de *El Siglo Pintoresco*, se lefa en el balance mensual: «El mes que acaba de

⁵ OC: «Ávila».

expirar ha visto nacer más empresas en España que todos los que han transcurrido desde la conclusión de nuestra guerra civil. Muchísimos capitalistas y mayor número de ingenieros extranjeros han visitado la capital; por todas partes se veían fisonomías desconocidas y talentos británicos, y toda la península se ha cubierto (en el papel, por supuesto) de una red complicadísima de ferrocarriles».

Al mes siguiente, en julio, *El Heraldo* del 3 publicaba en primera plana un artículo dedicado al camino de hierro de Francia a Madrid; a las «corporaciones de Vizcaya» débese el proyecto de ese camino. Esas corporaciones han trazado el plan; han explorado la opinión; han recabado el auxilio de los capitalistas; finalmente, cuentan con el concurso del Sr. Mackenzie, «que él solo es una palanca poderosa, y su nombre una garantía de valor para la ejecución de la obra». Los capitalistas de Bilbao ayudan a los de Guipúzcoa. Una comisión de ingenieros ingleses, presidida por Mackenzie, ha trazado el proyecto de la línea y ha hecho los estudios preparatorios para su construcción. «El Gobierno aún vacilaba en la construcción de esta línea, que ha sido igualmente solicitada por respetables casas extranjeras». ¿Fue alguna de estas casas la que mandó a Madrid sus ingenieros en otoño de 1845? El 18 de septiembre la *Gaceta* publicaba una noticia en que se decía: «Ha llegado a esta corte el Sr. D. Carlos Brumell, C.E.⁶, con una parte de los señores ingenieros pertenecientes a la Compañía del camino real de hierro del Norte de España, dirigida por el Sr. D. Jaime M. Kendel, F.R.S.⁷, Vice-presidente del Instituto de los Ingenieros de Inglaterra, etc. Este señor ha dado principio a sus trabajos con la mayor actividad, estudiando las mejores líneas para el camino desde Madrid al Norte». La noticia añade que dichos ingenieros han estudiado el terreno en el Norte durante el pasado verano⁸, y ahora se disponen a estudiarlo en las in-

⁶ C. E., *Civil Engineer*.

⁷ F. R. S., *Fellow of the Royal Society*.

⁸ OC: «el pasado veraneo» [errata].

mediaciones de Madrid. «Nos alegramos —termina el suelto— de poder felicitar a esta Compañía por la excelente posición en que se halla, como también por el resultado de los enérgicos esfuerzos en esta obra grandiosa y nacional». Al día siguiente reprodujo *El Heraldo* la gacetilla; la reprodujo también *El Tiempo*. No dijeron nada los demás periódicos.

*

Quedó en proyecto el ferrocarril de Francia a Madrid. ¿Estaba aún demasiado vivo el recuerdo de las dos invasiones, la de 1808 y la de 1823? Tres años antes —en la sesión del 14 de marzo de 1842— se discutió en el Senado la construcción de un camino ordinario de Pamplona, por el valle del Baztán, a Francia. Se opuso a ello un senador: el general Seoane; lo impugnó también el senador navarro González Castejón⁹. «Imprevisión, e imprevisión muy grande —decía el general Seoane— fue la apertura del camino de Irún. España lo llora, y Dios quiera que no lo llore en adelante». «Mi opinión constante —exponía González Castejón— ha sido que nunca, por ningún estilo, debían allanarse los Pirineos; antes por el contrario, otros Pirineos encima son los que conviene poner». El señor Seoane, al rectificar, hablando del camino internacional que pudiera abrirse en Canfranc, decía rotundamente: «Yo, antes de dar mi voto para que se abriese, renunciará el carácter de senador y la faja que tengo también». (Cuarenta años más tarde, en 1881, al tratar de unos ferrocarriles a través de los Altos Pirineos, en un libro —de carácter militar— titulado *Perjuicios que a la defensa del territorio español pueden producir las comunicaciones al través del Pirineo central*, se había de estampar todavía que «es ventajoso todo lo que tienda a aislarnos» de Francia, y que respecto a las puertas que en el Pirineo se han abierto, «conviene cerrar algunas»).

⁹ OC: «el senador Castejón» [errata].

No se construyó entonces el camino de hierro que había de unir a España con el resto de Europa. Hasta 1860 no estuvo terminada la línea de Francia a Madrid. En 1859 escribía don Arturo Marcoartú un estudio sobre el estado de la línea. Destinado estaba ese trabajo al *Almanaque político literario de «La Iberia» para el año bisiesto de 1860*. Olózaga, Calvo Asensio, Sagasta, Núñez de Arce, García Gutiérrez colaboraron en ese Almanaque. A fines de 1859 tenía la Compañía del Norte 650 kilómetros¹⁰ en construcción; 73 sin construir. El articulista augura la próxima terminación de la línea. «Cuando el solsticio estival —escribe— dore las agujas de la Catedral de Burgos, altas nubes¹¹ del vapor de las locomotoras rodearán su afiligranados contornos, y el rojo resplandor de las calderas señalará las ignominiosas almenas de Santa María, que las ciudades comuneras alzarán al paso del tirano Carlos V».

*

Samuel Smiles nos cuenta en su *Story of the Life of George Stephenson*¹², que el gran inglés estuvo en el Norte de España en el otoño de 1845. Estudió allí el terreno para la construcción del ferrocarril de Francia a España. Trasladóse luego a Madrid, y fue observando por el camino la topografía del trayecto. Venía Stephenson a España por encargo de Sir Joshua

¹⁰ OC: «560 kilómetros» [se supone que es errata y no corrección].

¹¹ 1912: «albas nubes» [errata].

¹² El título correcto del libro de Smiles, médico, escritor sobre asuntos científicos y tecnológico y administrador de una compañía de ferrocarriles, es *The Life of George Stephenson, Railway Engineer* (1860). Stephenson (1781-1848), ingeniero e inventor de una locomotora de vapor, dirigió la construcción de los primeros ferrocarriles en varios países europeos. La anécdota, de índole satírica, que se cuenta más adelante sobre la invitación a una corrida de toros es pura invención azoriniana; no figura en el libro de Smiles. La verdad fue que al no recibir las concesiones demandadas, se marcharon los ingenieros ingleses por desestimar Stephenson el proyecto como no rentable. El significado de esta añadidura de Azorín se entenderá con la lectura del capítulo «Los toros».

Walmsley; proyectaba Walmsley construir la línea. En Madrid, Stephenson y los ingenieros que le acompañaban estuvieron unos días. El gobierno iba dando largas al asunto; un día y otro aplazaba el dar respuesta a lo que los comisionados demandaban. Se cansaban y aburría Stephenson y sus compañeros. Fueron invitados a una corrida de toros, la eterna corrida. «Pero como ése¹³ no había sido precisamente el objeto del viaje —escribe con ironía Smiles— rehusaron cortésmente aquel honor». Stephenson y sus compatriotas se marcharon de España. No se construyó el ferrocarril.

Hemos visto que, según *El Heraldo* del 30 de marzo de 1845, en ese mes llegó a Madrid Sir J. Walmsley. En septiembre, la *Gaceta*, *El Tiempo* y el mismo *Heraldo*, anunciaron la llegada de una comisión de ingenieros ingleses. Entre esos ingenieros debió de venir Jorge Stephenson; es decir, uno de los hombres más grandes del mundo moderno. No dicen más los periódicos de aquel otoño.

VENTAS, POSADAS Y FONDAS

El Duque de Rivas ha descrito en su cuadro *El Ventero* una de las clásicas ventas españolas. Estas ventas —escribe el poeta— son «ya grandes y espaciosas, ya pequeñas y redondas; pero siempre de aspecto siniestro; colocadas por lo general en hondas cañadas, revueltas y bosques»¹. Se hallan puestas también en los altos puertos o pasos de las sierras. Hay en España unos lugares desde donde² la vista del viandante fatigado descubre, después de una penosa subida, un amplio, vasto, claro, luminoso panorama³. Son los pasos de las montañas. Las viejas guías los señalan con sus pintorescos nombres y dan también la indicación de las ventas colocadas en ellos. Ahí están, en la carretera de Castilla a Galicia, el del Guadarrama, el de Manzanal y el de Fucebada; en Extremadura, el de Miravete y el de Arrebatapapas; en Andalucía, el de Lápice y el de Des-

¹ «El ventero» se publicó primero, en 1851, en *Los españoles pintados por sí mismos*, una colección de cuadros en que se retratan por palabra y daguerrotipo a los españoles y sus oficios típicos —torero, diputado, escritor, magistrado, tendero, etc. Fue libro que Azorín utilizó a menudo para sus artículos. Durante el año de la publicación de *Castilla*, Azorín escribe para *ABC* dos reseñas sustanciosas sobre la edición de la obra del duque de Rivas en «Clásicos Castellanos», y en 1915 publica una serie de artículos sobre él, que luego recopiló en el tomito *Rivas y Larra* (1916).

² *OC*: «unos lugares donde la vista... descubre» [no está claro si la variante en *OC* se debe a una corrección estilística o a un error de imprenta].

³ La anteposición de epítetos descriptivos, así cambiando su valor, fue en su momento característica original del estilo azoriniano.

¹³ *OC*: «Pero como éste».