

LA HISTORIA FERROVIARIA A TRAVÉS DE LA LITERATURA

Fermín Allende Portillo

Introducción

¿De qué utilidad puede servirnos la Literatura a la hora de acercarnos al pasado de los ferrocarriles?

Evidentemente, la literatura de ficción no es historia. No es historia en el sentido estricto. Pero puede contribuir a que nuestras percepciones y experiencias resulten más vivas, inmediatas e intensas a la hora de acercarnos al contexto en que se ha desarrollado el pasado, en este caso el pasado ferroviario.

Dickens, George Eliot, Trollope, Twain, Norris, Víctor Hugo, Zola, Alas Clarín, Blasco Ibáñez y otros autores nos interesan aquí por varios motivos. Porque son grandes novelistas, que en algunas de sus obras se fijaron, con mayor o menor detenimiento, en el ferrocarril como figura literaria que formaba parte de una realidad determinada. También nos interesan porque muchos de ellos asistieron a la llegada de los primeros ferrocarriles. Durante su infancia o juventud fueron testigos directos del cambio tan rotundo que el nuevo medio de transporte estaba originando en multitud de ámbitos de la cultura material y espiritual. De hecho, habría resultado prácticamente imposible que su sensibilidad como escritores no les hubiera hecho fijarse en algo tan evidente y decisivo como era el ferrocarril, máxime teniendo en cuenta que entonces se estaba desarrollando el género literario de la novela -bien fuese ésta victoriana, romántica, realista, naturalista, modernista o correspondiente a cualquier otro “ismo”-, género tan dado a atender y fijarse en la realidad cotidiana. A mayor abundamiento, incluso un poeta, como el inglés William Wordsworth¹, pronto se sirvió del ferrocarril como materia literaria, precisamente al mostrarse contrario a un proyecto ferroviario concreto y real, el que unía Kendal y Windermere.

No vamos a pretender aportar aquí datos rigurosos -o científicos en sentido estricto, si se prefiere-, sino percepciones e imágenes vívidas, que nos permitan acercarnos al sector ferroviario desde una diferente perspectiva. Por supuesto, este planteamiento de ninguna manera pretende sustituir, sino simplemente complementar al que nos ofrece la Historia económica. Habrá quien entienda que esto no es historia, sino meramente crítica literaria y que, como tal, no nos pueda resultar de utilidad para nuestro conocimiento del pasado. Respeto, pero no comparto en absoluto esa opinión. La Literatura, ya que no aporta datos exactos para reconstruir el pasado, sí nos ofrece, en cambio, sensaciones inmediatas. Nos puede trasladar virtualmente a conocer cómo sentían las personas contemporáneas, en este caso, a las primeras décadas de andadura del ferrocarril. Qué opinaban al respecto, cómo lo percibían, si estaban o no

¹ W. Wordsworth (1844), *Miscellaneous Sonnets*. Citado en G. Carnall, “Early Nineteenth Century: Birmingham –‘Something Direful in the Sound’”, en Pollard, A. (ed.), *The Representation of Business in English Literature*, IEA, London, 2000; p. 39.

familiarizados con él, si lo temían, si lo odiaban, o simplemente si les resultaba indiferente; si lo aceptaban o lo rechazaban; si deseaban o no disponer de un ferrocarril que transcurriera por su término municipal; si estaban o no conformes con la forma en que se gestionaba, con el servicio que efectuaba, con el poder económico que detentaba, con las oportunidades de negocio que generaba; cuáles eran los sectores económicos a los que, por el contrario, atenazaba; y cuáles las perspectivas inversoras que suscitaba. Y todo esto en el marco de la alta literatura, de la lectura de obras literarias que no defraudan porque son ya clásicas.

El objeto de esta comunicación es sencillo: llamar la atención sobre una serie de pasajes literarios que tienen al ferrocarril como protagonista. Para ello se presta especial atención a cuestiones tales como la actitud de los contemporáneos ante la llegada de los primeros ferrocarriles y al impacto que éstos generaron, a los apartados técnico y organizativo, al ferrocarril entendido como parte inherente al progreso, al ferrocarril denostado al actuar como *trust* en algunos casos y en otros al servir de medio de especulación, a la imagen del empresario del sector, y a otros aspectos diversos en los que la Literatura se ha recreado a la hora de hacernos revivir virtualmente el impacto que el nuevo medio de transporte supuso para la economía y la vida cotidiana.

La actitud inicial respecto al ferrocarril reflejada en la Literatura

Entre los temas literarios más recurrentes con relación al ferrocarril, se encuentra el de las consecuencias que este novedoso medio de transporte iba a provocar en una serie de ámbitos del medio rural, tales como el del ganado, el de los terratenientes, el de la población femenina o el de los agricultores en general.

Al respecto, George Eliot (pseudónimo de Mary Ann Evans) en *Middlemarch* nos permite un jugoso acercamiento a los primeros tiempos del ferrocarril en Inglaterra². Aunque la obra fue publicada por entregas entre 1871 y 1872, la autora situó la acción unos años atrás –tal y como era habitual en muchas novelas victorianas–, en este caso con cuatro décadas de anterioridad, coincidiendo por tanto con los inicios del ferrocarril. Respecto a la oposición surgida con relación al nuevo medio de transporte en ciertas esferas de la opinión pública en zonas rurales, nos relata:

“Y una forma de negocios que empezaba entonces a procrear era la construcción de ferrocarriles. Una línea en proyecto tenía que pasar por la parroquia de Lowick donde hasta entonces el ganado había pastado en una paz no truncada por el asombro: y así sucedió que los albores de las luchas de la red de ferrocarriles entraron a formar parte de los asuntos de Caleb Garth.” (p. 653).

La autora nos expone el punto de vista de diversos “*terratenientes con derecho a indemnizaciones por daños no sólo materiales sino sentimentales*” (p. 653), nada proclives a verse obligados a dividir sus posesiones ante las necesidades del trazado

² George Eliot (1871-72), *Middlemarch*, Cátedra, Madrid, 1993; libro VI, cap. 56, pp. 653-661. Dado que esta obra es una de las que mejor reflejan la actitud del entorno rural respecto al inicio del ferrocarril, me permito aquí recoger amplias citas al respecto.

ferroviario. De hecho, la desfavorable impresión causada por la imagen de fincas que hasta entonces habían permanecido prácticamente intactas y que ahora, en un futuro inmediato, iban a ser divididas por el tendido del ferrocarril, constituye un motivo literario ampliamente atendido y que, indudablemente, reflejaba una realidad sentida por los propietarios rurales. Al respecto, nos dice:

“Un día (el señor Solomon) entró en conversación con Hiram Ford, un carretero (...). Quería saber si Hiram había visto gente con estacas e instrumentos espiando por las cercanías; se denominaban a sí mismos gente del ferrocarril, pero a saber lo que eran, o las intenciones que traían. Lo menos que pretendían era trocear la parroquia de Lowick entera.

- Pues entonces no habrá movimiento de un sitio a otro –dijo Hiram, pensando en su carro y sus caballos.

- Ni pizca –dijo el seños Solomon-. ¡Mira que trocear tierra buena como la de esta parroquia! Que se vayan a Tipton digo yo. Pero a saber lo que hay en el fondo de todo esto. Argumentan que es por el comercio, pero a la larga serán las tierras y los pobres los perjudicados.

- Serán tipos de Londres –dijo Hiram que tenía la vaga noción de Londres como un centro hostil contra el campo.

- Pues claro que sí. Y he oído que en algunas zonas de Brassing, la gente se les echó encima cuando estaban espiando y les rompieron esos artilugios para mirar que llevaban y les hicieron largarse, así que se lo pensarán mejor antes de volver. (...). Yo no me metería con ellos (...). Pero hay quien dice que el país ha visto ya sus mejores días y la prueba está en estos tipos, pateando arriba y abajo y queriéndolo trocear todo para hacer ferrocarriles; y todo para que el comercio grande se engulla al pequeño y no quede en el campo ni un solo tiro ni un solo látigo que restallar.” (pp. 655-656).

El tema de la compensación económica a los propietarios por las tierras expropiadas ante las necesidades de construcción del tendido, también nos aparece en *Middlemarch*:

“- Lo que sí está claro –concluyó el señor Solomon, bajando cautelosamente la voz- es que cuantas más pegas les pongamos más nos pagarán por dejarles continuar, si es que han de venir de todos modos.” (p. 654).

Junto con los propietarios, entre los mayores opositores en contra del proyecto ferroviario se encontraba curiosamente la población femenina. Al respecto:

“En la circunscripción del condado a la que pertenecía Middlemarch el ferrocarril era un tema tan apasionante como la ley de reforma o los inminentes horrores del cólera y eran las mujeres y los terratenientes quienes mantenían las opiniones más firmes. Las mujeres, tanto mayores como jóvenes, consideraban peligroso y presuntuoso viajar en máquinas de vapor y se oponían a ello diciendo que nada les induciría a subirse a un

vagón; los terratenientes, por su parte, diferían en sus argumentos (...) pero sin embargo coincidían en que de vender la tierra, fuese a un enemigo de la humanidad, fuese a una compañía obligada a comprar, estas perniciosas agencias deberían tener que pagar un precio muy alto a los propietarios por el permiso para causar daño a la raza humana.” (p. 653).

Entre los argumentos esgrimidos en contra del ferrocarril también se encontraba el supuesto perjuicio que aquél iba a ocasionar en la fertilidad del ganado:

“- Las vacas perderán los terneros, hermano –dijo la señora Waule en tono de profunda melancolía- si el ferrocarril pasa por Near Close: y no me extrañaría que lo mismo le sucediera a la yegua si estuviera preñada. Mal asunto el que desbaraten la propiedad de una viuda y la ley no haga nada”.

La autora refiere, con una mezcla de fina ironía y comprensión, la ignorancia de los vecinos y la falta de criterio respecto a lo que en realidad iba a suponer el ferrocarril:

“En ausencia de una idea concreta respecto de lo que era un ferrocarril, la opinión pública de Frick estaba en su contra, pues la mente humana en aquel verde rincón carecía de la proverbial tendencia a admirar lo desconocido, imaginando más bien que con toda probabilidad le sería adverso a los pobres y que la única actitud prudente en estos casos era desconfiar.” (pp. 654-655).

Además de la opinión de los propietarios, con relación tanto al quebranto que el ferrocarril iba a provocar en sus fincas, como con respecto a las compensaciones económicas que pudieran lograr en caso de que finalmente el trazado atravesase sus tierras, George Eliot también nos muestra en *Middlemarch* la postura adoptada por la opinión pública rural en general, que va desde la aceptación de las ventajas del ferrocarril (caso del agrónomo Caleb Garth), hasta el rechazo más rotundo y agresivo (diversos trabajadores agrícolas), pasando por el escepticismo y la resignación (caso del anciano agricultor Timothy Cooper). Incluso asistimos a un altercado entre, por un lado, un grupo de trabajadores agrícolas y, por otro, diversos profesionales del ferrocarril que se encontraban estudiando su futuro trazado (p. 657). Al respecto, Caleb Garth (un perito agrícola con ideas modernizadoras, considerado como un profesional competente) dice a los trabajadores del campo agresivos contra los técnicos del ferrocarril:

“- Alguien os ha dicho que el ferrocarril era una mala cosa. Y eso es una mentira. Puede hacer un poco de daño aquí y allí, a esto o aquello (...). Pero el ferrocarril es una buena cosa.

– ¡Ya! Bueno para que los señorones hagan dinero -dijo el viejo Timothy Cooper- (...). He visto muchas cosas desde que era joven...la guerra y la paz, los canales, el viejo rey Jorge, y el regente, y el nuevo rey Jorge, y el otro, que tiene un nombre diferente, y nada ha cambiado para los pobres. ¿De qué les han servido los canales? No les han traído ni carne ni tocino, ni dinero para ahorrar, como no lo hicieran a base de morir de hambre. Los tiempos han empeorado para los pobres desde que yo era joven. Y lo

mismo pasará con el ferrocarril; sólo servirá para que el pobre siga aún más a la cola. Pero los que se entrometen son unos insensatos y así se lo he dicho a estos muchachos.” (p. 660).

En este caso, parece evidente que este *aldeano sabio* aporta una postura un tanto escéptica respecto a las ventajas del ferrocarril para el pequeño agricultor.

Por su parte, Alas Clarín nos ofrece en su relato breve *¡Adiós Cordera!*³ una de las narraciones más sensibles y emotivas acerca del ferrocarril y de las impresiones que el nuevo medio de transporte iba a suscitar en el ámbito rural, concretamente en el entorno rural asturiano. Todo ello visto desde el punto de vista de una vieja vaca, llamada *la Cordera*, y los dos niños encargados de apacientarla, Pinín y su hermana gemela Rosa, en el prado denominado *Somonte* al que “*no llegaban ruidos del mundo más que al pasar el tren.*” (p. 11).

Aquí encontramos uno de los pasajes más interesantes respecto a la reacción que la llegada del ferrocarril causó en el ganado; actitud que fue evolucionando desde el sobresalto y temor inicial hasta la posterior apatía e indiferencia:

“Aquella paz sólo se había turbado en los días de prueba de la inauguración del ferrocarril. La primera vez que la Cordera vio pasar el tren se volvió loca. Saltó la sebe de lo más alto del Somonte, corrió por los prados ajenos, y el terror duró muchos días, renovándose, más o menos violento, cada vez que la máquina asomaba por la trinchera vecina. Poco a poco se fue acostumbrando al estrépito inofensivo. Cuando llegó a convencerse de que era un peligro que pasaba, una catástrofe que amenazaba sin dar, redujo sus precauciones a ponerse en pie y a mirar de frente, con la cabeza erguida, al formidable monstruo; más adelante no hacía más que mirarle, sin levantarse, con antipatía y desconfianza; acabó por no mirar al tren siquiera.” (pp. 10-11).

Respecto a las sensaciones suscitadas por el ferrocarril en los niños:

“En Pinín y Rosa la novedad del ferrocarril produjo impresiones más agradables y persistentes. Si al principio era una alegría loca, algo mezclada de miedo supersticioso, una excitación nerviosa, que les hacía prorrumpir en gritos, gestos, pantomimas descabelladas, después fue un recreo pacífico, suave, renovado varias veces al día. Tardó mucho en gastarse aquella emoción de contemplar la marcha vertiginosa, acompañada del viento, de la gran culebra de hierro, que llevaba dentro de sí tanto ruido y tantas castas de gente desconocidas, extrañas.” (p. 11).

Al final, el ferrocarril se convertirá en el medio que separe al grupo. Primero se llevará a *la Cordera* hacia los mataderos de Castilla, y luego a Pinín, hacia la guerra carlista. Rosa, de forma errónea pero comprensible, proyectará en el ferrocarril (y también en el tendido del telégrafo) su dolor y su odio por la pérdida o alejamiento de estos seres queridos.

³ Leopoldo Alas Clarín (1893), *¡Adiós Cordera! y otros cuentos*, Espasa, Madrid, 2001.

La vaca, junto con otras muchas reses, es transportada en ferrocarril hacia los mataderos de Castilla: “*De repente silbó la máquina, apareció el humo, luego el tren. En un furgón cerrado, en unas estrechas ventanas altas o respiraderos, vislumbraron los hermanos gemelos cabezas de vacas que, pasmadas, miraban por aquellos tragaluces.*” (p. 17). “*Y Rosa y Pinín miraban con rencor la vía, el telégrafo, los símbolos de aquel mundo que les arrebatada, que les devoraba a su compañera de tantas soledades, de tantas ternuras silenciosas.*” (pp. 18-19).

Y cuando Pinín es trasladado en ferrocarril, al lado de otros muchos jóvenes, para ir a la guerra: “*Rosa, casi metida por las ruedas, pudo ver un instante en un coche de tercera multitud de cabezas de pobres quintos.*” (p. 18). “*Con qué odio miraba Rosa la vía manchada de carbones apagados; con qué ira los alambres del telégrafo (...) Aquello era el mundo, lo desconocido, que se lo llevaba todo.*” (p. 19).

A su vez, Armando Palacio Valdés, en *La Aldea Perdida*, publicada en 1903, se recrea en la figura de un terrateniente asturiano claramente contrario a que sus propiedades se vean afectadas por el tendido ferroviario⁴.

La obra hace referencia al proyecto de apertura de un ferrocarril minero para explotar minas de Carrió, parroquia del concejo de Laviana. El propietario rural don Félix Cantalicio dispone de abundantes fincas allí. Es posible por tanto que alguna se vea afectada por el tendido, a cambio de lo que diversos vecinos consideran “*un buen bocado de indemnización.*” (p. 105). Al respecto, opina don Félix: “*Aunque me las cubriesen de monedas de plata, no quisiera que tocasen en ellas. El día que escuche silbar por los castañares de Carrió los pitos de esas endiabladas máquinas que llaman locomotoras, será uno de los más tristes de mi vida.*” (pp. 105-106).

Antero, sobrino de don Félix, opina, en cambio, de diferente forma: “*Dentro de pocos meses oiréis resonar por estas montañas el agudo silbido de la locomotora. Es la voz del vapor que nos llama a la civilización.*” (p. 124).

Una vez más (como en *Middlemarch*), el tema de la indemnización es crucial con relación a las tierras expropiadas para la construcción del ferrocarril. Y de nuevo también, el potencial daño moral o sentimental provocado por la vía férrea dividiendo una finca, se encuentra amortiguado por esta compensación económica. Al respecto, se nos dice de Félix Cantalicio: “*Lo que más le interesaba por el momento eran las indemnizaciones que iba a tomar pronto por los terrenos expropiados en Carrió. Al fin no había tenido más remedio que ceder ante la fuerza mayor. Las tierras iban a ser partidas por el ferrocarril minero y un puñado de oro iba a caer en sus manos. Lo agrio con lo dulce.*”(p. 162).

Además del anterior, la novela se refiere también a otro proyecto de ampliación de la vía férrea, en este caso diseñado con la finalidad de poner en explotación el coto minero

⁴ Armando Palacio Valdés (1903), *La Aldea Perdida*, Espasa Calpe, Austral, Madrid, 2007. Al respecto: Cap. IV, pp. 105-106; cap. V, p. 124; cap. VIII, p. 162 y 174-176; cap. XVII, p. 256 y cap. XX, p. 289.

de la cuenca del río Villoria. Para ello se nos dice cómo resultaba imprescindible llegar a un acuerdo con los propietarios de las fincas afectadas por el trazado, mediante la indemnización correspondiente o, en caso contrario, se llegaría a la expropiación forzosa. En esta ocasión, el nuevo ferrocarril habría de pasar por otra finca de Félix Cantalicio, denominada Cerezangos. Su propietario se opone, con más rotundidad incluso que antes -pero de igual forma inútilmente- a que el ferrocarril la divida (pp. 174-176). Más adelante, se nos dice al respecto:

“Por fin silbó, sí, silbó la locomotora (¡Dios la bendiga!) por encima de Entralgo. Cruzó soberbia, abriendo enorme brecha en los castaños que lo señoreaban, taladró con furia a Cerezangos, aquel dorado retiro del capitán, y siguió triunfante, vomitando humo y escorias, hasta Villoria. (...) Mas los prados, los árboles y los seres vivientes que se agitaban en aquel delicioso paisaje no recibían con igual satisfacción la visita del huésped. Sus penetrantes silbos estremecían la campiña. Volaban los pájaros, corrían las reses hasta despeñarse, huían los niños, ladraban los perros en los caseríos, ¡como si en vez del bienestar y la riqueza, les trajese aquel glorioso artefacto la oscuridad, la maldición y la guerra!” (p. 256). En fin, se nos presenta aquí un panorama un tanto desolador con relación a la inauguración de este ferrocarril minero. En este caso también asistimos a los efectos que su llegada ocasionó en el ganado, en el entorno rural y en su población. Lo cierto es que la novela de Palacio Valdés resulta un tanto pesimista respecto al progreso industrial y más concretamente por lo que concierne al ferrocarril.

Blasco Ibáñez, en *El Intruso* (publicada en 1904), refiere un viaje del protagonista de la obra, el doctor Aresti, por la margen izquierda de la Ría del Nervión en el ferrocarril de Portugalete. El autor aprovecha la ocasión para dibujar el carácter industrial de la ría y puerto de Bilbao⁵.

Dice el escritor valenciano: *“Las vacas movían el baboso hocico, sin ninguna inquietud al ver el tren, volviendo de nuevo a rumiarse con la cabeza baja sobre el verde del prado.”* (p. 42). Evidentemente, esta imagen indolente del ganado habituado a ver pasar el ferrocarril se encuentra muy lejos de aquélla descrita por Palacio Valdés en *La Aldea Perdida*, y anteriormente mencionada, con vacas que “se despeñaban” al ver pasar el tren.

A su vez, D. H. Lawrence, un escritor británico muy relacionado por biografía y por geografía literaria con el entorno minero de Nottinghamshire, en *Women in Love* (publicada en 1920), nos hace sentir el terror que un pequeño ferrocarril minero provoca

⁵ Vicente Blasco Ibáñez (1904), *El Intruso*, Biblioteca Nueva, Madrid, 1999; cap. I, p. 22 y cap. II, pp. 41-44. Por su parte, también el ferrocarril minero vizcaíno de Triano protagoniza un pequeño *cameo* en esta novela, donde Blasco Ibáñez se refiere a “la vía férrea del Triano, que es el respiradero de las minas.” (Cap. I, p. 22). En cierto sentido, esta descripción de un entorno industrial desde el punto de vista de un pasajero del ferrocarril, guarda cierta similitud con la que aporta el escritor inglés H. G. Wells en su novela *Tono-Bungay*, en este caso con relación al viaje de George Ponderevo por los arrabales de Londres en el *South-Eastern Railway* hasta *Cannon Street Station*. H. G. Wells (1909), *Tono-Bungay*, Penguin Books, London; libro I, cap. 3, pp.85- 86.

en una yegua montada por el empresario minero Gerald Crich. (Podría tratarse del tema del ferrocarril asustando a los animales. Claro que en este caso el temor deriva mayormente de la inconsciencia y temeridad del propio jinete)⁶.

En *The Old Wives' Tale* (publicada en 1908), del británico Arnold Bennet, asistimos a diversas incomodidades que la construcción ferroviaria ocasionaba en localidades de tamaño medio en Inglaterra. El problema no derivaba aquí del potencial perjuicio que el ferrocarril podría acarrear al ganado o a los propietarios rurales, sino de las costumbres de cientos de operarios o peones camineros, tanto trabajando como disfrutando de sus ratos de ocio en localidades de tipo medio. En cierto sentido este choque de mentalidades era inevitable. La forma de ser, conservadora y un tanto endogámica, de los habitantes de estos lugares de costumbres tradicionales y previsibles por los que el trazado discurría, podía fácilmente entrar en conflicto con los hábitos considerados licenciosos y con las condiciones de vida de estos trabajadores de la construcción ferroviaria. Respecto a estos cientos de operarios del tendido ferroviario se decía, por ejemplo, en un alarde de rancio clasismo: “*how inconvenient it was that railways could not be brought into existence without the aid of such revolting and swinish animals*”⁷.

Por su parte, Charles Dickens, en algunos capítulos de *Dombey e Hijo* (la obra fue publicada por entregas entre 1846 y 1848), se ocupa del tema del impacto inicial que el ferrocarril iba a causar en grandes núcleos urbanos como Londres⁸. Dickens se recrea en el capítulo VI en establecer una comparación entre, por un lado, el difícil proceso de construcción ferroviaria en uno de los arrabales de Londres, en Staggs' Gardens, y, por otro lado, los efectos devastadores de un terremoto. Al respecto:

“En aquel tiempo había tenido efecto en tales lugares el primer síntoma del terremoto que estaba transformando todos aquellos parajes. Por doquier veíanse huellas de destrucción: casas derruidas, calles cortadas bruscamente e interceptadas por los escombros, excavaciones y profundos agujeros; a intervalos, enormes masas de arcilla, casas minadas y amenazando ruina, sostenidas apenas por grandes vigas (...). En suma, todo obedecía al tendido de la línea del ferrocarril, muy lejos aún de encontrarse en condiciones de ser usado por el público. En medio de este horrible desorden, todo aquello comenzaba a adquirir forma, avanzando a medida que transcurría el tiempo,

⁶ D.H. Lawrence, *Women in Love* (1920), Penguin Books, London, 1996; cap. 9, pp. 132-135.

⁷ Arnold Bennet (1908), *The Old Wives' Tale*, Penguin Books, London, 2007; libro I, cap. 6, pp. 146-47. Mientras, respecto a la oposición inicial suscitada por los ferrocarriles entre los granjeros en Estados Unidos, el escritor estadounidense Upton Sinclair, en su novela social *La Jungla* (1905) se refiere a ello, aunque muy brevemente. Upton Sinclair, *La Jungla*, Barcelona, BUC-Caralt, 1977; cap. XXX, p. 377.

⁸ Charles Dickens, *Dombey e Hijo* (1846-48), Ediciones del Azar, Barcelona, 2002. Diversas referencias al ferrocarril se recogen en: Cap. VI, pp. 76-77; cap. XV, pp. 234-235; cap. XX, pp. 295-297; cap. XXXVIII, pp. 549-550 y cap. LV, pp. 776-786. A pesar de la prolífica producción literaria de Dickens, en muy pocas ocasiones llega a ocuparse con cierto detalle del tema ferroviario tal y como lo hace en *Dombey e Hijo*. Por este motivo considero adecuado aquí extenderme en las citas del genial escritor inglés relativas al ferrocarril. Por cierto, el propio Dickens fue testigo directo en 1865 de un accidente ferroviario, saldado incluso con víctimas mortales, del que él salió ileso.

arrastrado todo por la marcha incontenible de la civilización y del progreso.” (pp.76-77).

Dickens nos expone aquí otra realidad que acompañó a los primeros momentos del negocio ferroviario: la incertidumbre respecto a su éxito. El escritor inglés nos muestra cómo las dudas con relación a las ventajas del ferrocarril inicialmente se encontraban a la orden del día entre la opinión pública. Aunque existían, evidentemente, algunos emprendedores más arriesgados que comenzaban a decidirse por establecer sus negocios al compás del desarrollo ferroviario. Dice, al respecto:

“Sin embargo, en el vecindario se dudaba aún del éxito de los caminos de hierro. (...) Algunos hosteleros tal vez hubieran realizado allí algún negocio, pero, teniendo en cuenta el mísero estado del lugar, no se atrevían a abrir sus establecimientos. La confianza llegaba con lentitud (...). Sea como fuere, Staggs’s Gardens era considerado por sus habitantes como un lugar sagrado que el ferrocarril no debía profanar. Todos estaban de acuerdo en reconocer que aquel arrabal sobreviviría un número incontable de años a esta ridícula invención.” (pp. 77-78).

Más adelante, en el capítulo XV, encontramos a un Dickens abiertamente posicionado a favor del ferrocarril. Parece decirnos implícitamente que el esfuerzo había valido la pena, que el caos urbanístico, existente mientras había durado la construcción, se había visto, por fin, claramente compensado con las ventajas económicas inherentes al nuevo medio de transporte:

“Ya no existía Staggs’s Gardens. Staggs’s Gardens había desaparecido. En lugar de las viejas y pequeñas barracas de madera se levantaban ricos palacios (...). El vasto y misérrimo espacio donde se habían amontonado tanto tiempo las basuras estaba convertido en solar de grandes edificios, en cuyas tiendas se almacenaban ricos objetos y mercancías de precio. Sus calles, desiertas en otro tiempo, servían en aquellos momentos de tránsito a numerosos transeúntes, a carruajes y vehículos de todas clases.” (p. 234).

Dickens nos refiere, asimismo, el furor causado por el nuevo medio de transporte y el *merchandising* surgido con él. La alteración sentida en la vida cotidiana con motivo del ferrocarril, es plasmada aquí de forma harto gráfica:

“En cuanto al vecindario, que había vacilado (...) se había arrepentido (...). Y ahora se vanagloriaba (...). Hallábanse modelos de ferrocarril en los pañuelos de los vendedores de novedades y periódicos del ferrocarril en los escaparates de todos los quioscos. El ferrocarril había dado nombre a un sinnúmero de cosas: hoteles, cafés, hospederías, pensiones burguesas. Todo era del ferrocarril: planos, mapas, vistas, mantas de viaje, frascos, cestas de provisiones, horarios de salidas y llegadas, paradas de coches... Existía la calle del ferrocarril, la ciudad del ferrocarril, parásitos adúladores del ferrocarril, cortesanos del ferrocarril que vivían a su costa. Los relojes señalaban la hora del ferrocarril, que era la única que se tenía en cuenta (...). Durante todo el día y toda la noche, incesantemente, duraba el ir y venir (...). Multitud de

viajeros, montañas de mercancías que partían y llegaban veinte veces en las veinticuatro horas del día, producían en aquellos lugares una agitación ininterrumpida.” (pp. 234-235).

La hostilidad inicial del público había sucumbido ante el hecho consumado del nuevo medio de transporte y las ventajas que podía aportar.

Esta idea del ferrocarril, entendido en ciertos aspectos como sinónimo de progreso, también se encuentra reflejada en *Los Miserables*, la obra de tinte social de Víctor Hugo. Publicada en 1862, muestra, de forma breve pero explícita, un punto de vista favorable al nuevo medio de transporte como vehículo de desarrollo y a las estaciones como aspecto vertebrador de la estructura y servicios urbanos. En este sentido, la “voz en off” del narrador afirma:

*“Hoy, y desde hace veinte años, la estación de ferrocarril de Orleáns está al lado de este arrabal viejo e influye en su situación; pues una estación de ferrocarril, dondequiera que se sitúe, produce la muerte de un arrabal, y da nacimiento a una ciudad. Parece que alrededor de esos grandes centros del movimiento de los pueblos, al rodar de esas poderosas máquinas, al soplo de esos monstruosos caballos de la civilización, que comen carbón y vomitan fuego, la tierra, llena de gérmenes, tiembla y se abre para absorber las antiguas moradas de los hombres y dejar salir las modernas. Las casas viejas se hundén y surgen las nuevas”*⁹.

De forma similar, el escritor alemán Thomas Mann, en un pasaje de *Los Buddenbrooks* (publicada en 1901), plantea la idea del ferrocarril entendido como un medio de comunicación imprescindible para el desarrollo comercial. Se nos transmite aquí la sensación de cómo los empresarios de Lübeck (aunque esta ciudad no se cita expresamente) –personificados en este caso en la figura del cónsul Johann Buddenbrook- no pueden permitirse el lujo de quedar marginados con relación al trazado ferroviario y desean una óptima conexión con Hamburgo¹⁰.

Arnold Bennet, en *The Old Wives’ Tale*, también se refiere -aunque de forma breve y concisa- a la idea de mayor comodidad y de condiciones de viaje más adecuadas que se iban a lograr gracias al ferrocarril. Tal y como se percibe esta obra, este tipo de impresiones ya se encontraban latentes en diversos lugares de Inglaterra, en vísperas de que este medio de transporte estuviera en funcionamiento¹¹.

Otro ejemplo literario de confianza plena en los ferrocarriles como medio de progreso - en este caso en territorios fuera de Europa-, lo encontramos en uno de los protagonistas de *El Dinero* (publicada en 1891), de Émile Zola. En esta obra, Jorge Hamelin, un joven ingeniero bienintencionado, que había estudiado ampliamente las posibilidades del trazado ferroviario de Asia Menor, expone al curtido financiero Saccard: “*Mire usted*

⁹ Víctor Hugo (1862), *Los Miserables*, Planeta, Barcelona, 2004; segunda parte, libro IV, cap. I, pp. 415-416.

¹⁰ Thomas Mann (1901), *Los Buddenbrook*, Edhasa, Barcelona, 2008; sexta parte, cap. VII, pp. 430-432.

¹¹ Arnold Bennet (1908), op. cit.; libro II, cap. 2, p. 194.

esta serie de planos, que encierran el proyecto esencial; todo un sistema de ferrocarriles atravesando el Asia Menor, de punta a punta... La falta de comunicaciones rápidas y cómodas es la causa primordial del estancamiento en que está sumido ese país tan rico. No es posible hallar un camino transitable para los vehículos, y tanto los viajes como los transportes, han de realizarse a lomos de mulos o camellos... ¡Imagínese la revolución que ocasionarían unas líneas férreas que penetrasen hasta los confines del desierto! Sería la multiplicación del comercio y la industria, y la civilización de Occidente abriendo victoriosa las puertas de Oriente.”

Desafortunadamente, todos estos proyectos tan sugerentes acabarán fracasando¹².

Los estadounidenses Mark Twain y Ch. D. Wagner, en *The Gilded Age* (publicada en 1873), también logran reflejar en algunos pasajes de esta novela la idea de progreso, así como la sensación de asombro y admiración, que en ocasiones se hacía sentir previamente al inicio de la puesta en marcha de cualquier proyecto ferroviario. De este modo, se pone en boca del “Squire” Silas Hawkins (un personaje con inquietudes, un tanto visionario, pero muy poco práctico) comentándole a su esposa:

“There’s a bigger wonder –the railroad! These worms here have never even heard of it. But it’s another fact. Coaches that fly over the ground twenty miles an hour –heavens and earth, think of that, Nancy! Twenty miles an hour. It makes a man’s brain whirl. Some day, when you and I are in our graves, there’ll be a railroad stretching hundreds of miles –all the way down from the cities of the Northern States to New Orleans-”¹³.

Esta escena tiene lugar en una pequeña localidad de Tennessee, en la década de 1840. Aquí encontramos asombro y admiración respecto al enorme avance que supone el ferrocarril a la hora de permitir una comunicación más rápida y óptima¹⁴.

Y por su parte, Marcel Proust, en *En Busca del Tiempo Perdido. IV. Sodoma y Gomorra* (publicada en 1922-23), se refiere a uno de los cambios que el ferrocarril ha generado en la vida cotidiana: la premura y, al mismo tiempo, la necesidad de controlar y medir el tiempo con exactitud. Con relación a ello, afirma:

¹² Émile Zola (1891), *El Dinero*, Editorial Debate, Madrid, 2001; cap. II, pp. 56-57.

¹³ Mark Twain y Ch. D. Wagner (1873), *The Gilded Age*, The Modern Library, New York, 2006; cap. I, p. 8. La obra tiene un tono abiertamente satírico. Resulta agrídulce. Es una crítica a la corrupción política, a la especulación y a la búsqueda de ganancia rápida en un periodo en que todo esto parecía relativamente fácil de alcanzar en Estados Unidos.

¹⁴ ¿Se puede hacer humor inteligente a partir del ferrocarril? Para el caso del sector cinematográfico, Buster Keaton demostró que sí con *El Maquinista de la General*. Más de cincuenta años antes esta afirmación ya había quedado patente también para la Literatura, gracias al personaje del *Colonel Sellers* creado por Mark Twain en *The Gilded Age*. Por ejemplo, el capítulo 27 de esta obra hace gala de un supremo sentido del humor, cuando el *Colonel Sellers* (un personaje inefable, voluntarioso, bien-humorado, lleno de proyectos e ilusiones, pero eterno perdedor entrañable y con no demasiado olfato para los negocios) le explica a su mujer acerca del proyecto del ferrocarril que, partiendo de St. Louis se supone va a atravesar su pequeña y alejada localidad. Mientras, resulta evidente para el lector la inviabilidad de que el trazado ferroviario discurra por esta localidad del *Colonel Sellers*. En este capítulo, además, el ferrocarril de nuevo es considerado como motor del progreso y desarrollo económicos.

“Desde que existe el ferrocarril, la necesidad de no perder el tren nos ha enseñado a contar los minutos, mientras que en el mundo de los antiguos (...) la vida era menos apresurada, apenas existía la noción, no ya de los minutos, sino ni siquiera de las horas fijas”¹⁵.

El aspecto técnico

La gran novela de la literatura occidental europea en la que el ferrocarril cuenta con un papel protagonista es, en mi opinión, *La Bestia Humana* (publicada en 1890), del mentor del naturalismo francés Émile Zola¹⁶. La obra discurre en vísperas de la guerra Franco-Prusiana. De hecho, en el último capítulo ya ha comenzado la guerra. El protagonismo del ferrocarril aquí es indiscutible. En concreto el de una locomotora, la *Lisón*, conducida por el maquinista Jacobo Lantier y atendida por el fogonero Pecqueux. Zola nos regala en esta obra con todo tipo de datos acerca del sector ferroviario francés: aspectos mecánicos y técnicos, instalaciones e infraestructuras, turnos de trabajo, horarios de trenes, velocidades de las máquinas, tipos de combustible, apartado logístico, jerarquía interna de la empresa, personal en plantilla, etc. Como resulta habitual en las novelas de Zola, no se ahorran detalles de ningún tipo. En ocasiones pudiera parecer que nos encontrásemos ante un manual técnico para ferrocarriles más que ante una novela. Tal es la proliferación y minuciosidad de datos referidos al sector del ferrocarril y sus profesionales¹⁷.

La verdad es que resulta muy difícil seleccionar algún pasaje concreto y desechar los demás. He aquí, sin embargo, una serie de referencias al carácter exhaustivo de esta obra con relación a los ferrocarriles, donde asistimos, por ejemplo, a las cualidades de la máquina. (Me permito, en este caso, extenderme en las citas, para poner de manifiesto el carácter técnico y el gusto por el detalle desarrollado aquí por Zola):

¹⁵ Marcel Proust (1922-23), *En Busca del Tiempo Perdido*. 4. *Sodoma y Gomorra*, Alianza, Madrid, 2004, p. 275. El propio autor nos regala con una serie de denominaciones cariñosas, en un contexto adolescente, con relación a un pequeño tren de cercanías: “Fui a tomar el trenecito comarcal, cuyos diversos nombres me había enseñado Albertina la otra vez: la Lagartija por lo que se retorció, la Rémora porque no avanzaba, el Transatlántico por una terrorífica sirena que llevaba para que se apartasen los transeúntes, el Funi no porque fuese precisamente un funicular, sino porque trepaba el acantilado, el B.A.G. porque iba de Balbec a Grallevast pasando por Angerville, el Tram y el T.S.N. porque formaba parte de la línea de tranvías del Sur de Normandía”. (pp. 227-228).

¹⁶ Émile Zola (1890), *La Bestia Humana*, Editorial Renacimiento, Córdoba, 2002. Probablemente, entre los escritores occidentales europeos es Émile Zola quien más se recrea en describir todo tipo de detalles acerca de los temas que trata en sus obras. Y cuando esto se refiere al ámbito de la economía ya sabemos el resultado: una profusión de datos y una meticulosidad casi siempre impagable para los historiadores económicos. Y esto es aplicable a una variedad de sectores sobre los que el novelista francés se documentaba exhaustivamente al escribir sus novelas. Ya se trate del tema de la agricultura en *La Tierra*, de la minería en *Germinal*, de la industria siderúrgica en *Trabajo*, del sector de distribución y comercio en *El Vientre de París* o en *El Paraíso de las Damas*, de las finanzas en *El Dinero* o de los ferrocarriles en *La Bestia Humana*.

¹⁷ Prácticamente toda la obra resulta de interés para el tema que nos ocupa, destacando los capítulos I, V (esp. pp.151-158) y VII (esp. pp.189-205 y 216-217). A su vez, el capítulo II (esp. pp. 39-44) nos explica los entresijos del trabajo del guardabarreras; el X (sobre todo pp. 296-299) nos hace sentir lo que es un accidente ferroviario (o más bien un sabotaje) y el XII, que también acaba en tragedia, nos refiere el transporte de soldados franceses al frente.

“En el vasto espacio cerrado, negro de carbón y alumbrado por altas ventanas llenas de polvo, entre las demás máquinas que descansaban, la de Jacobo estaba ya en la entrada de una vía, destinada a salir la primera. Un fogonero de depósito acababa de llenar el hogar, y las brasas rojas caían hacia abajo, en el foso en el que se atizaba el fuego. (...) Era una de esas máquinas de expreso con dos ejes pareados, de una elegancia fina y gigante, con sus ruedas altas y ligeras, unidas por brazos de acero (...); con toda esa lógica y ese poder que constituyen la soberana belleza de los seres de metal: la precisión en la fuerza. Al igual que las demás locomotoras de la Compañía del Oeste, ésta llevaba, además de la cifra que la designaba, el número 214, el nombre de una estación, el de Lisón. Pero Jacobo, por cariño lo había convertido en nombre de mujer, La Lisón como él decía (...) Era suave, obediente, suelta para arrancar y ponerse en movimiento, y de marcha normal y continua gracias a su buena vaporización. Todos decían que si arrancaba con tanta facilidad era debido a la excelente tensión de las ruedas y, sobre todo, a la perfecta disposición de los volantes. Y también, si vaporizaba mucho con poco combustible, lo atribuían a la calidad del cobre de los tubos y a la feliz disposición de la caldera.” (pp.151-152).

“Dieron las seis. Jacobo y Pecqueux subieron el puentecillo de hierro colado, que unía el ténder a la máquina, y cuando, por orden de su jefe, el fogonero abrió el purgador, un torbellino de vapor blanco saltó llenando el soportal ennegrecido. Luego, obedeciendo a la manilla del regulador, lentamente movida por el maquinista, la Lisón arrancó y, dando un silbido para que le abriesen la vía, salió del depósito.” (pp. 154-155).

“Avisado por una señal de su jefe, el fogonero había levantado también la varilla del cenicero, acelerando así el tiro. Rápidamente, la aguja del manómetro había subido a diez atmósferas, y la Lisón corría desplegando toda la fuerza de que era capaz. Incluso sucedió en cierto momento que viendo bajar el nivel del agua, el maquinista tuvo que mover el pequeño volante del inyector, aunque eso disminuyera la presión. Más pronto volvió a subir; la locomotora roncaba, escupía cual una bestia de cuyas fueras se abusa.” (p. 193).

“Mientras zumbaba el fogón y la máquina, poco a poco, entraba en presión, Jacobo iba y venía en derredor de ella, inspeccionaba cada una de las piezas y trataba de descubrir por qué en la mañana había comido más grasa que de costumbre. Y nada hallaba: estaba reluciente y limpia, con esa limpieza alegre que anuncia el cariñoso esmero del maquinista.” (p.153)¹⁸.

Frank Norris, uno de los representantes del denominado naturalismo norteamericano, pone claramente de manifiesto en su novela *The Octopus* (publicada en 1903) la

¹⁸ Esta imagen del profesional cuidadoso con la máquina y altamente celoso de su trabajo también la encontramos en Mr. Toodle, un personaje secundario en *Dombey e Hijo*, descrito como “*ennegrecido por la ceniza y el humo*” que “*recorría en su locomotora los campos a una velocidad de veinticinco a cincuenta millas por hora*”. Nos lo presenta Dickens como amante de su trabajo, muy pendiente del cuidado y la limpieza de las máquinas. Charles Dickens (1846-48), op. cit.; pp. 549-550.

influencia que Zola ejerció en su forma de escribir y de recrearse, en este caso, en aspectos técnicos y mecánicos de las locomotoras¹⁹.

Por su parte, el escritor británico Rudyard Kipling, que pasó amplios periodos de su vida en Norteamérica, nos explica al final de su novela *Capitanes Intrépidos* (publicada en 1896) un veloz viaje en tren, de costa a costa de los Estados Unidos -desde Los Ángeles hasta Boston-, impecablemente sincronizado gracias al uso del telégrafo. Además de asistir aquí al sector ferroviario como ejemplo de organización, Kipling nos introduce –aunque sea brevemente- en otros aspectos del sector, tales como las guerras entre compañías, la relevancia de los accionistas, el apartado técnico, la velocidad, el diseño del trazado, etc.²⁰.

Mientras, el considerado “padre de la novela financiera”, Edwin Lefèvre (1907), en *Sampson Rock of Wall Street*, transmite la necesidad insoslayable de disponer de una red ferroviaria bien gestionada. A lo largo de la obra insiste repetidamente en este concepto de gestión ferroviaria adecuada y eficiente, para lograr, en este caso, el desarrollo minero de Virginia²¹.

El ferrocarril a modo de *trust* y como medio de especulación

En ocasiones, la Literatura ha sabido ser crítica con el ferrocarril. Y esta afirmación es particularmente válida para el caso de la literatura estadounidense. Un aspecto al que la narrativa norteamericana dedica una atención sustancial es al poder del ferrocarril configurado a modo de *trust* y de corporación de enorme entidad. Obviamente, el ferrocarril sale muy mal parado en este terreno.

Al respecto, uno de los representantes del denominado socialismo literario norteamericano, Upton Sinclair, en su novela *La Jungla* (publicada en 1905), pone en boca de un empresario de ideas socialistas: “*La potencia que hoy en día regenta verdaderamente los Estados Unidos es el Trust Ferroviario. Es él quien gobierna el Estado al que usted pertenece, sea éste cual sea, y el que dirige el Senado de los Estados Unidos. Eso sin contar con que todos los trusts que he nombrado anteriormente son propiedad del Trust Ferroviario. ¡Todos con la excepción del Trust Carnicero! Este último ha desafiado a los ferrocarriles, cuyo feudo viene socavando día a día.*”²².

Pero es sobre todo Frank Norris (representante del llamado naturalismo norteamericano) en su novela *The Octopus*, quien más esfuerzos dedica a poner de manifiesto el enorme poder de las compañías ferroviarias en Estados Unidos²³. Norris no ofrece una visión en

¹⁹ Frank Norris (1903), *The Octopus: A Story of California*, Penguin Books, New York, 1994; especialmente libro II, cap. V.

²⁰ Rudyard Kipling (1896), *Capitanes Intrépidos*, Espasa Calpe, Madrid, 2001; cap. IX, pp. 167-174.

²¹ Edwin Lefèvre (1907), *Sampson Rock of Wall Street*, Mc Graw Hill, New York, 2009.

²² Los *trusts* a los que se refiere son: “*el Trust del Carbón, que hace que los menesterosos se hielan en invierno; el Trust del Acero, que le cobra a usted doble precio por cada uno de los clavos de sus botas; y el Trust del Petróleo, que le impide leer de noche*” Upton Sinclair (1905), *La Jungla*, BUC-Caralt, Barcelona, 1977; cap. XXX, p. 377 y pp. 380-381.

²³ Frank Norris (1903), op. cit..

absoluto positiva acerca del ferrocarril. Arremete contra las compañías configuradas a modo de *trust*, como grandes corporaciones con un poder desmesurado. Se nos transmite aquí una imagen descorazonadora con relación al ferrocarril. Son frecuentes las referencias a su carácter de *pulpo* con sus tentáculos, así como a lo que el autor considera su fuerza imparabile y abusiva.

Basada en un trágico enfrentamiento armado, realmente ocurrido en 1880, entre empresarios agrícolas del valle de San Joaquín en California y representantes de la ley que defendían intereses de la *Southern Pacific Railroad*, la novela expone un conflicto surgido entre, por un lado, la compañía ferroviaria de ficción, la *Pacific and Southwestern Railroad (P&SW)* y, por otro lado, los grandes empresarios agrícolas productores de trigo. Inspirado, como digo, en circunstancias reales, las razones de este conflicto fueron dobles. Por un lado estaba la cuantía de las tarifas aplicadas por la compañía ferroviaria al transporte de trigo. Por otro se encontraba la cuestión de la propiedad de la tierra, que los granjeros venían arrendando a la compañía ferroviaria durante casi una década, con derecho a compra preferente a un precio reducido, y que ahora la compañía pretendía incrementar de forma sustancial²⁴.

A lo largo de toda la obra está latente el conflicto entre ferrocarriles y agricultura. Diferentes grupos de presión actúan en esta pugna de intereses económicos y políticos, tratando de lograr, tanto el *Trust ferroviario* como la *Liga de Propietarios Agrícolas*, mayoría de representación en el *Board of Railroad Commissioners*, la institución encargada de controlar las tarifas ferroviarias. Las denominaciones que la compañía ferroviaria y, por extensión, el ferrocarril reciben a lo largo de la novela parecen no tener desperdicio: “*the iron monster*”, “*the galloping monster*”, “*the terror of steel and steam*”, “*the symbol of a vast power, huge, terrible, flinging the echo of its thunder over all the reaches of the valley, leaving blood and destruction in its path; the leviathan, with tentacles of steel clutching into the soil, the soulless Force, the iron-hearted Power, the monster, the Colossus, the Octopus.*” (Libro I, cap. I).

El tratamiento que el autor concede al *trust* ferroviario y, en general, a cualquier tipo de *trust*, recuerda al ya anteriormente mencionado de Upton Sinclair en *La Jungla*. Aunque Norris desarrolla más ampliamente este tema, dedicándole una atención sustancial a modo de alegato. En concreto se refiere a una serie de aspectos tales como lo que considera la práctica abusiva de los *trusts*, su carácter disciplinado e inexorable a la hora de alcanzar sus objetivos, el desmesurado control que ejercen a nivel político, así como la propia actitud pasiva de la opinión pública en general respecto a ellos. Y con relación a todo ello, afirma:

²⁴ De especial interés para analizar la oposición de intereses entre la compañía ferroviaria y los propietarios agrícolas resultan el libro I, capítulo III y el libro II, capítulos I, II y IV. La importancia de disponer de unas tarifas sensatas y de un sistema ferroviario adecuado, a la hora de desarrollar ya no solamente la agricultura –como en el caso que nos ocupa de *The Octopus*– sino cualquier tipo de actividad económica, también se encuentra presente en *Sampson Rock of Wall Street*, de E. Lefèvre (1907). Esta última obra, por otro lado, también nos transmite la importancia del ferrocarril como medio de unión y de desarrollo de los negocios.

“There are other great trusts (...) in the United States besides (...) P. and S.W. Railroad. Every State has its own grievance. If is not a railroad trust, it is a sugar trust, or an oil trust, or an industrial trust, that exploits the people, because the people allow it. The indifference of the people is the opportunity of the despot.” (Libro II, cap. I).

“(...) but the Trust was silent, its ways inscrutable, the public saw only results. It worked on in the dark, calm, disciplined, irresistible.” (Libro II, cap. II).

“They own us (...) they own our homes, they own our legislatures. We cannot escape from them. There is no redress. We are told we can defeat them by ballot-box. They own the ballot-box. We are told that we must look to the courts for redress; they own the courts. We know them for what they are, -ruffians in politics, ruffians in finance, ruffians in law, ruffians in trade, bribers, swindlers, and tricksters.” (Libro II, cap. VII).

Al margen de su actividad como *trust*, otro aspecto del sector ferroviario, que con frecuencia resulta especialmente antipático en la Literatura, viene definido por el mal uso de los proyectos ferroviarios como medio de especulación²⁵.

La verdad es que con relación al aspecto inversor, el ferrocarril no acostumbra a salir bien parado en la Literatura. Este tema es tratado por ejemplo por los estadounidenses Mark Twain y Ch. D. Warner, en *The Gilded Age* (1873), donde nos transmiten una sensación agrídulce con relación al aspecto especulativo del ferrocarril. Es agrídulce porque, aun suponiendo una crítica acerba al tema en cuestión, hacen gala en ocasiones –como ya se ha mencionado– de un notable sentido del humor. La novela emplea la ironía y la sátira para denunciar el ambiente de búsqueda de ganancia fácil y rápida que con frecuencia acompañaba a diversos proyectos ferroviarios, así como a la ventajosa cesión de terreno que a menudo las concesiones ferroviarias implicaban para las compañías en Estados Unidos²⁶.

En este sentido, por ejemplo, asistimos a simpáticos y chapuceros preparativos a nivel de ingeniería para la construcción de diversas líneas ferroviarias como la *Salt Lick Pacific Extension* y la *Tunkhannock, Rattlesnake and Youngwomanstone Railroad* en torno a Missouri y otros Estados. Aparece una galería de personajes tales como ingenieros, contratistas, subcontratistas y autoridades políticas. La novela refiere la

²⁵ La realidad no necesariamente iba siempre por detrás de la ficción en cuanto a financiación de proyectos ferroviarios se refiere. A la hora de buscar modelos o fuentes de inspiración para sus obras, los novelistas del siglo XIX disponían de un abanico nada desdeñable de proyectos de ferrocarriles así como de especuladores especialmente polémicos y controvertidos. Tal era el caso, por ejemplo, de uno de los grandes magnates ferroviarios de la década de 1840, el denominado ‘King’ Hudson, quien, enriquecido rápidamente, gozó también de importantes conexiones políticas. Asimismo el inversor y político estadounidense ‘Colonel’ Fisk, que invirtió en ferrocarriles y otros proyectos de carácter especulativo durante la década de los 60. O, igualmente, Charles ‘Joachim’ Lefevre, promotor de fracasados proyectos ferroviarios en diversos países de Latinoamérica, sobre todo en Honduras, en la primera mitad de la década de 1870. Todos ellos pudieron perfectamente haber servido como modelos reales a la hora de inspirar historias de ficción a escritores como Zola o Trollope. Como también pudo haber sido éste el caso de la *Transcontinental Memphis-Pacific Railway Company*, que sostuvo conexiones financieras en Estados Unidos y Francia y que quebró en 1870, solamente un año después de haberse constituido.

²⁶ Mark Twain y Ch. D. Wagner (1873), op. cit. Al respecto: Capítulos XII, XIII, XV, XXII y XXIII.

forma de financiación y la complicidad de ciertos congresistas y senadores, así como las tareas de *lobby* en busca de apoyo político. Todo ello en el marco de la especulación en tierras y ferrocarriles. Con relación a todo esto, se dice: “*There seemed to be no doubt that (...) fortunes were about to be made without a great deal of toil.*” (Cap. 13, p. 90).

El tema de la especulación ferroviaria también es ampliamente atendido por el escritor británico Anthony Trollope en *The Way We Live Now* (1874-75)²⁷. Una parte considerable de esta novela presta atención al proyecto de la compañía *Great South Central Pacific and Mexican Railway*, que proyectaba construir una línea entre Salt Lake City y Veracruz. En realidad, desde un primer momento sus promotores –con Mr. Melmotte a la cabeza– iban a prestar más atención a la mera especulación bursátil con las acciones de la compañía que a la construcción real del ferrocarril. Al respecto:

“*There was not one of them then present who had not after some fashion been given to understand that his fortune was to be made, not by the construction of the railway, but by the floating of the railway shares*”²⁸.

Hasta que estalla la burbuja. Se trata, sin duda, de una de las grandes novelas que tratan el tema de la especulación ferroviaria. Aunque, conviene aclarar que muchos de los capítulos se dedican a otros temas diferentes del que nos ocupa. Asistimos también aquí –como en *Sampson Rock of Wall Street*– a la enorme importancia de los inversores londinenses en los proyectos ferroviarios norteamericanos.

Efectivamente, el escritor estadounidense Edwin Lefèvre (1907), en *Sampson Rock of Wall Street*, también trata el tema de la inversión ferroviaria. Con tal fin recrea básicamente tres compañías: la *Roanoke & Western Railroad*: controlada por el propio Sampson Rock (quien trata de absorber la *Virginia Central*); la *Virginia Central Railroad*: línea adyacente y dirigida de modo mediocre, y la *Great Southern* (el poderoso rival de la *Roanoke*).

El protagonista aquí no es tanto el ferrocarril en sí, sino toda la complejidad del sector bursátil relacionado con este medio de transporte. De nuevo resulta evidente, por ejemplo, el relieve de los inversores y contactos en Londres, lo que supone un ejemplo de la importante presencia del capital británico en Estados Unidos antes de la Gran Guerra. En esta obra sobre todo asistimos a la manipulación del mercado bursátil por parte de Sampson Rock. Es de destacar su complicada estrategia para tratar de hacerse con la mayoría de la *Virginia Central*. Estrategia que se basa en aspectos como la experiencia profesional, los reflejos y la sagacidad a la hora de adoptar decisiones, así como en la importancia de la información, de la paciencia y del conocimiento de la psicología humana. Pero no se trata solamente, como en *The Way We Live Now*, de mera

²⁷ Anthony Trollope (1874-75), *The Way We Live Now*, Oxford University Press, Oxford, 2008; especialmente en los capítulos IX, X, XXII y XXXVII.

²⁸ *Ibid*; cap. X, pp. 89-90.

especulación y búsqueda irresponsable de ganancia fácil. Esta novela va mucho más allá a la hora de analizar el ámbito de la inversión ferroviaria²⁹.

É. Zola, en *El Dinero* (1891), trata también del ambiente especulativo ferroviario, concretamente referido a una línea en Oriente Próximo, que forma parte de un proyecto económico más ambicioso y global. Esta novela, igualmente muy sustanciosa para la historia financiera, hace gala –como *Sampson Rock de Wall Street*– de un estilo realista, técnicamente complejo y serio³⁰.

La imagen del empresario ferroviario transmitida por la Literatura

Por lo que concierne a la imagen del empresario ferroviario, diversos autores se han molestado en perfilarla, y podemos afirmar que encontramos de todo, desde meros estereotipos de carácter más o menos plano, hasta otros personajes con un elevado nivel de sofisticación y complejidad.

Frank Norris, en *The Octopus*, nos presenta algunos empresarios y profesionales del negocio ferroviario³¹. Uno de estos caracteres, *S. Behrman*, se dedica a la actividad bancaria e inmobiliaria, al tiempo que representa los intereses de la compañía ferroviaria *Pacific and SouthWestern*. Su pésima imagen –eso sí, un tanto estereotipada– se constata a lo largo de prácticamente toda la obra. El otro carácter, *Mr. Shelgrim*, presidente de la *Pacific and SouthWestern*, apenas hace acto de presencia. Pero aun así está magistralmente perfilado. Previamente se nos ha dicho de él que es un empresario prácticamente omnipotente, con un poder económico y político desmesurado:

²⁹ Edwin Lefèvre, op. cit. Fue publicada en 1907, el mismo año en que tuvo lugar el pánico bancario. Aunque escrita hace ya más de un siglo, es una obra de rabiosa actualidad, tanto por el tema, como por la forma en que éste es tratado. Se trata de una novela muy densa para la Historia económica. En ocasiones incluso en el aspecto financiero y bursátil parece superar al mismo Zola de *El Dinero*. No hay respiro. No en balde, el autor –aunque había estudiado ingeniería de minas– fue corredor de bolsa y periodista financiero. Para el tema que nos ocupa interesa todo el libro. Si hay que decantarse por algún capítulo, cosa que no es nada fácil, el VII (es como una clase de gestión de infraestructuras ferroviarias), el XIII y el XVIII. Y, por supuesto, si queremos de verdad sentir la locura de una sesión bursátil decisiva para la supervivencia y control de grandes compañías ferroviarias, los tres últimos capítulos: XXV, XXVI y XXVII.

³⁰ Émile Zola (1891), op. cit. La novela no concede un respiro en el tratamiento de aspectos financieros e inversores. Pero para el tema de proyectos ferroviarios interesa especialmente el capítulo II. Por su parte, el escritor británico H. G. Wells, nos muestra, en su novela *Tono-Bungay* (publicada en 1909) a un peculiar empresario inglés, Edward Ponderevo, quien, tras confiar demasiado en sus posibilidades como analista aficionado de la evolución de las acciones de la estadounidense *Union Pacific Railway*, acaba arruinado de momento. Al respecto: H. G. Wells (1909), op. cit.; libro I, cap. 3, pp. 78-82. Mientras que, en la novela por entregas *El Conde de Montecristo* (publicada en 1844-46), Alejandro Dumas nos ofrece una breve mención del sistema ferroviario francés con relación a la forma de otorgarse las concesiones para la construcción y explotación de las líneas. Encontramos a un personaje especialmente antipático, el banquero Danglars, invirtiendo en el sector ferroviario. Se nos dice cómo, habiéndose presentado tres sociedades ofreciendo iguales garantías para lograr una concesión de caminos de hierro, la denominada *Sociedad del Mediodía*, que obtuvo la concesión, logró que sus acciones en poco tiempo triplicaran su valor. Al respecto: Alejandro Dumas (1844-46), *El Conde de Montecristo*, Mondadori, Barcelona, 2006; parte IV, cap. IV, pp. 672-673.

³¹ Frank Norris (1903), op. cit..

“Shelgrim owns the courts. (...). He’s got the Railroad Commission in his pocket. He’s got the Governor of the State in his pocket. He keeps a million-dollar lobby at Sacramento every minute of the time the legislature is in session; he’s got his own men on the floor of the United States Senate. He has the whole thing organised like an army corps.” (Libro I, cap. III).

Pero cuando realmente interviene (libro II, cap.VIII), Mr. Shelgrim cautiva. Aquél que parecía ser la encarnación de todos los agravios ocasionados por el *trust* del ferrocarril, el máximo representante de los ilimitados intereses ferroviarios, la cabeza visible del *Octopus*, resulta ser una persona asequible, inteligente, culta, preocupada por hacer bien su trabajo; alguien que hoy en día podría ser considerado un buen gestor, aunque cuyas decisiones perjudicasen frecuentemente a intereses económicos ajenos a los de su empresa. En suma, un personaje contradictorio, pero nada llano, muy bien perfilado en su complejidad literaria como empresario.

Por su parte, R. Kipling, en *Capitanes Intrépidos*, nos transmite la imagen de Mr. Cheyne, un exitoso empresario ferroviario norteamericano con amplia capacidad organizativa³².

E. Lefèvre, en *Sampson Rock of Wall Street*, nos introduce a toda una galería de profesionales del sector. Destaca sobre todos ellos Sampson Rock, empresario ferroviario, director de la *Roanoke Railroad* y especulador financiero. Se trata de un profesional inteligente, astuto, sagaz, paciente, manipulador y conocedor del mercado y de la psicología humana. En la misma obra también tenemos ocasión de conocer al *Colonel* Robinson, presidente de otra compañía ferroviaria, la *Virginia Central*. En este caso se trata de un profesional sudista un tanto conservador, considerado muy mal gestor por parte de Sampson Rock, quien sí en cambio respeta a nivel profesional a Mr. Winters, el también conservador pero eficiente presidente de la *Great Southern*, la verdadera compañía rival de la *Roanoke*. Otros profesionales que tenemos ocasión de conocer aquí son Mr. Rogers y Mr. Leigh, dos competentes gestores de la *Roanoke*, así como Mr. Williams, otro manager capacitado, en este caso de la *Virginia Central*. Realmente, en esta *novela de empresa* nos aparece toda una galería de personajes de reparto altamente caracterizados. Se trata, en general, de profesionales conocedores de su trabajo, cualificados y eficientes³³.

El escritor británico A. Trollope dio vida en *The Way We Live Now* a uno de los empresarios más famosos de la Literatura, y que también se decidió por invertir en proyectos ferroviarios. Se trata de Augustus Melmotte, una figura de origen oscuro, pero con un inmenso poder económico y con influencia en las altas esferas políticas y financieras de la City. Su imagen, aunque negativa en muchos aspectos, es la de un empresario con el que hay que contar si se pretende dotar de solidez a cualquier empresa financiera. Es el gran empresario de moda. Se embarcará en el proyecto de la

³² Rudyard Kipling (1896), op. cit.; cap. IX.

³³ Edwin Lefèvre (1907), op. cit.

Great South Central Pacific and Mexican Railway, que dará prioridad –ya lo sabemos– tanto a la construcción real de este ferrocarril en Norteamérica, sino a la especulación con las acciones de la compañía. Y al final Melmotte resultará ser algo así como un gigante financiero “con pies de barro”. En fin, se nos presenta aquí una imagen nada amable de este magnate con relación a este gran proyecto de inversión ferroviaria. Y junto a Melmotte, tenemos ocasión de conocer en el Consejo de Administración de la compañía a una gama de financieros y de personajes ociosos. No tan poderosos como él, ciertamente, pero en muchos casos sí tan ansiosos por adquirir fortuna rápida a través de la especulación ferroviaria sin demasiados escrúpulos³⁴.

É. Zola, en *El Dinero*, nos presenta de forma nada estereotipada a Saccard, un empresario francés de vuelta de todo, con arrestos, embarcado en proyectos financieros extremadamente ambiciosos, que también incluyen una línea ferroviaria para Oriente Próximo³⁵.

En suma, la Literatura nos dibuja una gama muy amplia de empresarios y gestores del sector ferroviario. Lo peor que se puede decir de algunos de ellos es que buscaban la ganancia rápida por vía especulativa y, en ocasiones, incluso fraudulenta. Éstos quizá sean los que más han llamado la atención y mayor huella han dejado de cara a la opinión pública y a los lectores. Otros, en cambio –incluso una mayoría, me atrevo a decir– desarrollan una actividad profesional altamente cualificada, seria y eficiente. Desgraciadamente, éstos no han alcanzado la notoriedad y el renombre de los anteriores. Quizá meramente porque resulten personajes más impactantes desde un punto de vista literario, los empresarios del primer grupo mencionado vienen manteniendo en el imaginario popular un reflejo mucho más nítido que los del segundo grupo, el de los profesionales competentes y honestos.

Apunte final

La Literatura nos permite un acercamiento al pasado del ferrocarril bajo una perspectiva diferente. Cuando leemos, por ejemplo, *La Bestia Humana*, de Zola, nos trasladamos virtualmente en *La Lisón* por las llanuras de Francia en víspera de la guerra Franco-Prusiana; sentimos tan de cerca la experiencia del ferrocarril aquí que incluso parece como si llegara a mancharnos con el aceite de su maquinaria y que el vapor que desprende nos molestara al respirar. Si leemos, por ejemplo, *The Octopus*, de Frank Norris, no resulta fácil mirar hacia otro lado y dejar de sentirnos identificados con aquellos empresarios agrícolas en contra del *trust* ferroviario. Palpamos la sensación de precariedad y desorden inherente a todo periodo de duración de una obra mientras en

³⁴ Anthony Trollope (1874-75), op. cit.

³⁵ Émile Zola (1891), op. cit. Es curioso, tanto Trollope, como Zola, y Lefèvre parecen sentir necesidad de situar un contrapeso, una especie de voz de la conciencia, a promotores ferroviarios tan agresivos como sus respectivas creaciones de Melmotte, Saccard y Sampson Rock. Así, a Melmotte se le *asigna* a Paul Montague, a Saccard al ingeniero Jorge Hamelin y a Sampson Rock a ‘Sam’ Rock (junior). Se trata en general de jóvenes profesionales, bienintencionados, no demasiado conocedores del terreno que pisan y que tratan, sin demasiado éxito, de refrenar los ímpetus de *perros viejos* como Melmotte, Saccard y Sampson Rock.

Dombey e Hijo, de Dickens, observamos los estragos causados por la construcción ferroviaria en un barrio londinense del siglo XIX. George Eliot, en *Middlemarch*, hace que sintamos simpatía por aquellos vecinos de la campiña inglesa que temían que el ferrocarril interrumpiera el embarazo del ganado, y que no acertaban a percibir cómo un camino de hierro pudiera trocear sus fincas de toda la vida. Trollope, en *The Way We Live Now*, nos transmite la imagen de la especulación ferroviaria con mayúsculas. Mark Twain, en *The Gilded Age*, consigue una mezcla compuesta al 50% entre vodevil por un lado y, por otro, la seriedad inherente a todo proyecto ferroviario. Lefèvre, en *Sampson Rock of Wall Street*, utilizando un lenguaje y un formato modernos, logra confundirnos hasta tal punto que no podamos discernir fácilmente si nos encontramos en la actualidad o en 1907 –cuando él publicó su obra-, en plena batalla bursátil, con el sector ferroviario como telón de fondo. Y en fin, Clarín consigue algo que, a quien ahora lea estas líneas, posiblemente le parecerá ridículo: el hecho de que un tren de ficción que se lleve muy lejos de Asturias a una vaca llamada *La Cordera* y a un adolescente llamado Pinín nos parta el corazón.

Bibliografía

ALAS “CLARÍN”, L. (1893), *¡Adiós, “Cordera”! y otros cuentos*, Madrid, Espasa Calpe, 2001.

BENNETT, A. (1908), *The Old Wive’s Tale*, London, Penguin Books, 2007.

BLASCO IBÁÑEZ, V. (1904), *El Intruso*, Madrid, Biblioteca Nueva, 1999.

DICKENS, Ch. (1846-48), *Dombey e Hijo*, Barcelona, Ediciones del Azar, 2002.

DUMAS, A. (1844-46), *El Conde de Montecristo*, Barcelona, Mondadori, 2006.

ELIOT, G. (1871-72), *Middlemarch*, Madrid, Cátedra, 1993.

HUGO, V. (1862), *Los Miserables*, Barcelona, Planeta, 2004.

KIPLING, R. (1896), *Capitanes Intrépidos*, Madrid, Espasa Calpe, 2001.

LAWRENCE, D.H. (1920), *Women in Love*, London, Penguin Books, 1996.

LEFÈVRE, E. (1907), *Sampson Rock of Wall Street*, New York, Mc Graw Hill, 2009.

MANN, Th. (1901), *Los Buddenbrook*, Barcelona, Edhasa, 2008.

NORRIS, F. (1903), *The Octopus: A Story of California*, New York, Penguin Books, 1994.

PALACIO VALDÉS, A. (1903), *La Aldea Perdida*, Madrid, Espasa Calpe, 2007.

PROUST, M. (1922-23), *En Busca del Tiempo Perdido. IV. Sodoma y Gomorra*, Madrid, Alianza, 2004.

SINCLAIR, U. (1905), *La Jungla*, Barcelona, BUC-Caralt, 1977.

TROLLOPE, A. (1874-75), *The Way We Live Now*, Oxford, Oxford University Press, 2008.

TWAIN, M. y WARNER, Ch. D. (1873), *The Gilded Age*, New York, The Modern Library, 2006.

WELLS, H. G. (1909), *Tono-Bungay*, London, Penguin Books, 2005.

ZOLA, É. (1890), *La Bestia Humana*, Córdoba, Ed. Renacimiento, 2002.

- (1891), *El Dinero*, Madrid, Debate, 2001.