

En el tren: impresiones y sensaciones de Gil y Bécquer

PAZ DÍEZ-TABOADA

Desde pocos años antes de 1848, en que se instauró el ferrocarril en España, el tren se convirtió en asunto literario de moda. En la prensa, fueron apareciendo artículos informativos, de modalidad epistolar, preferentemente, y más o menos costumbristas; a medio camino, pues, entre la *carta de viaje* de los ilustrados y la moderna *crónica* periodística. A uno primero, anónimo (1836)¹, le siguieron las series de Leopoldo Augusto de Cueto (1839)² sobre los trenes franceses, y las de Ramón de Mesonero Romanos (1841) y Modesto Lafuente (1842) –éste, siguiendo parecido itinerario–³, sobre los belgas, que a ambos les parecieron mejores que *aquellos*. Pero ya en 1840, Jacinto Salas y Quiroga había publicado *Viajes*⁴, en donde aludía al tren cubano que unía La Habana con Güimes –realmente, el primer tren español–, comparándolo con los ingleses, que él ya conocía; y en 1844, José Ferrer del Río expuso sus impresiones de viaje por la misma línea férrea que Salas⁵.

A pesar del carácter informativo y noticioso de estos textos, pues tren y viaje eran tan nuevos para el cronista como desconocidos de sus lectores, la literaturización del asunto comenzó en seguida. Cueto incorpora datos e informaciones a una trama novelesca, de viajeras inglesas y tono sentimental; Salas, al hilo de sus muchas y ordenadas noticias sobre Cuba, exhibe su doliente sentimentalidad y da rienda suelta a su exaltación liberal en los comentarios sobre el papel de España en la colonización americana; y Mesonero y Lafuente dan toda clase de datos sobre tarifas, coches, orden de

¹ *Los caminos de hierro, Semanario Pintoresco Español*, núm. 28, 2 octubre, pp. 223b-224.

² Leopoldo Augusto de Cueto, *Recuerdos de viaje. Rouen, El Piloto*, núms. 145 y 146, 23, 24 y 25 julio, respectivamente.

³ *Recuerdos de viaje por Francia y Bélgica, en 1840 y 1841*, Madrid, Burgos; citamos por *Obras de...*, IV. Madrid, Renacimiento, 1925, cap. XVII: “*Los caminos de hierro*”, pp. 233-244; y *viajes de fray Gerundio, por Francia, Bélgica, Holanda y orillas del Rhin*, II, Madrid, Establecimiento Tipográfico Calle del Sordo, 1842.

⁴ El ejemplar de la 1ª ed. (t. I: *Isla de Cuba*. Madrid, Boix, 1840), conservado –es un decir– en la BNM, está bárbaramente mutilado (comienza en la p. 92), por tanto, citamos por *Viajes de...* La Habana, Consejo N. de Cultura, 1964, cap. XII, p. 11 y ss.

⁵ *Recuerdos de un viaje a la isla de Cuba. Tres semanas en el campo, El Laberinto*, I, núm. 15, 1 junio 1844, pp. 203c-205c.



marcha, celeridad, comodidad, etc.; pero el primero pondera el espectáculo del tren y exhorta a los poetas a su contemplación, pues ayudaría, dice, a su imaginación creadora⁶; y fray Gerundio y el lego Pelegrín Tirabeque, pareja de clérigos exclaustros que protagoniza las andanzas de Lafuente, además de ser sus heterónimos y desdoblamiento de su propio yo, son una especie de don Quijote y Sancho, trasmutados en viajeros románticos y tan modernos que marchan en tren por tierras europeas.

Un poco rezagados respecto de la prosa, comenzaron a aparecer también poemas; de los primeros fueron *Trabajo inútil* y *Los caminos de hierro. El sueño del orgullo* (1844) de Pedro de Madrazo.⁷ Trata aquél de los logros técnicos a través de la historia y, tras referirse a la navegación marítima y aérea –aludida en los globos aerostáticos–, lo hace brevemente al tren: el hombre “abriendo montes al tropel / de carros humeantes, / confunde en otra gran Babel / los pueblos más distantes.” Más extenso y de mayor vuelo poético, el otro poema parte de una efectista descripción del tren, seguida de una ensoñación bíblica en la que muestra la satánica soberbia del hombre que corre desalado tras el ídolo del progreso y de la que el tren es el símbolo moderno.

2.1. Impresiones y sensaciones

Las diversas referencias literarias o librescas que se encuentran en dichos textos, manifiestan cómo el nuevo vehículo hacía evocar al escritor-viajero las noticias que sobre el tren ya se habían publicado en otras lenguas y países o los viejos mitos y pasajes de obras precedentes en los que el cronista encontraba, ya literaturizadas, las imágenes que prefiguraban el, para él, insólito espectáculo del tren. Así, al referirse al paso de un túnel, Mesonero recuerda a Vulcano y los cíclopes:

⁶ “Realmente es sorprendente para la imaginación tan asombroso espectáculo, y los señores poetas que afirman que el siglo actual carece de poesía, pudieran situarse conmigo por unos minutos en el establecimiento central de Malinas, donde acaso tendría el placer de hacerles variar de opinión...” (Mesonero, p. 239).

⁷ Dedicados ambos a Eugenio de Ochoa, el segundo –fechado en Bélgica, en 1839– lo está también a Federico Masarnau, *El Laberinto*, I, núm. 9, 1 marzo, pp. 115a-116b, y núm. 21, 1 septiembre, pp. 288b-289. En *El tiempo de los trenes. El paisaje español en el arte y en la literatura del realismo. 1849-1918* (Barcelona, Serbal, 1991, pp. 188-193), cita Lily Litvak las primeras muestras literarias sobre el tren y el material gráfico que originó (por ejemplo, el que ilustra el artículo de 1836), pero se echan de menos estos poemas y la simpática xilografía que adorna al segundo. Por otra parte, el más célebre poema decimonónico sobre el ferrocarril fue *El tren expreso de Campoamor*, publicado en 1871, cuando ya hacía casi un cuarto de siglo que se había implantado en España este sistema de automoción.



A los pocos instantes de penetrar en aquel misterioso recinto desaparece absolutamente la luz del día, y el viajero, atemorizado involuntariamente con aquella profunda oscuridad, con aquel ruido infernal, en que sobresalen de vez en cuando los chispazos ardientes de la máquina y los agudos silbidos de los conductores, se cree trasportado a las entrañas del Etna, adonde Vulcano y sus cíclopes forjaban los rayos del rey del universo...⁸

En ocasión semejante, cita Lafuente unos versos de Virgilio⁹, y, si la marcha del tren en que viaja le parece a Gil y Carrasco “cosa de magia” –Mesonero decía que “con mágica celeridad”–, el verlo partir, encendido y rugiente, le hace evocar los cuentos fantásticos del romántico Hoffmann y los no menos fantásticos viajes del clásico Ariosto.

Además de a la descripción del ferrocarril y sus particularidades, el cronista romántico atiende a su *impresión* ante el extraño vehículo y a su experiencia de viajero, cuyos registro y testimonio son el estribo desde el que emprende un nuevo viaje literario. En la III de las *Cartas a Ponz*, ya se refería Jovellanos a las *impresiones* de “quien se acercaba a su patria”; Larra había titulado «*Impresiones de un viaje. Última ojeada sobre Extremadura: Despedida a la Patria*»¹⁰ el artículo sobre su camino hacia Portugal, que le alejaba de ella, y entre los viajeros de diversas nacionalidades que se cruzan en la estación de Malinas –centro ferroviario belga–, alude Mesonero al “literato de París, que viene a hallar uno o dos tomos de *impresiones* de viaje en las orillas del Rhin”:

Salí de la Habana el 21 de diciembre, y anduve seis leguas en poco mas de cincuenta minutos, pues la colonia, mas avanzada en esto que la metrópoli, tenía ya en 1838 un excelente camino de hierro.” [sigue cita]

⁸ Mesonero, p. 243. El capítulo se abre con una cita de *Lettres sur l'Amérique du Nord* (1836) de Michel Chevalier: “De todos los trasportes (dice Mr. Chevalier en una obra justamente célebre), el de los hombres es el más interesante, y el que más importa facilitar; porque si el transporte de las mercancías crea la riqueza, el de los hombres produce nada menos que la civilización. Pero ya Larra había dicho que las ideas se agarran como el polvo a los paquetes y viajan también en diligencia. Sin diligencias, sin navíos, la libertad estaría probablemente encerrada en los Estados Unidos. La navegación la trajo a Europa; las diligencias han coronado la obra; la rapidez de las comunicaciones ha sido el vínculo que ha reunido a los hombres de todos los países...” (*La diligencia*, Revista Mensagero, 16 abril 1835, en *Artículos*, ed. Carlos Seco Serrano. Barcelona, Planeta, 2ª ed.: 1969, p. 433).

⁹ “Tú, Chaos; tú, Flegetón; vos, ó infernales playas... / Tened á bien que dé noticia al mundo / de lo que el centro de la tierra esconde, / y oscuridad de eterna noche encierra.” (*La Eneida*, lib. VI).

¹⁰ *Revista Mensagero*, 19 julio 1835 (ed. cit., pp. 495-500).



Solo hago memoria de que á mitad de camino distinguí una excelsa roca coronada de frondosos árboles, mecidos por la brisa sobre una alfombra de verdura: alzabase en frente de nosotros cual macizo muro que iba a atajar nuestro paso: pocos instantes después perdí la luz, respiré con trabajo, y era que el poderoso vapor hendía la cavidad del monte que horadado en forma de arco de triunfo daba testimonio de los veloces progresos de la industria. Cuando me repuse enteramente de mi sorpresa apenas descubrí la extremidad de la bóveda o subterráneo que dejábamos á la espalda...¹¹.

En efecto, *impresiones y sensaciones* ante o en el tren muestran la exaltación del ego romántico, tan omnipresente en la literatura viajera como en todo lo demás. Al *Curioso Parlante* el asunto le da pie para exponer su criterio sobre muchas cosas, como al más irónico y travestido *Fray Gerundio*, para sus críticas; y Ferrer del Río confiesa su incapacidad de precisar la *impresión* que le causó su primer viaje en tren, pues ante tan extraña y novedosa experiencia, creyó haber vivido un sueño fantástico, y el angustioso paso por un túnel – también lo destacan *aquellos*– fue lo único que quedó grabado en su memoria de viajero; o sea, lo que más le impresionó:

Me es imposible referir la *impresion* que hizo en mi mente tan rápido viaje: la extrañeza del ruido, la novedad del movimiento habían embargado mis sentidos, y al apearme en el Bejucal me pareció como si despertase de un fantástico sueño¹².

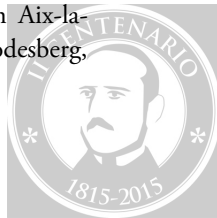
2.2. Gil y Carrasco, por Francia, camino de Alemania

A primeros de abril de 1844 y por encargo de Luis González Bravo, marchó Enrique Gil a Alemania en un “oficioso” viaje político-económico de buena voluntad. Según consta en su *Diario de viaje* (del 9 de agosto al 23 de septiembre de dicho año), salió de Madrid en diligencia hacia Valencia, siguió a Barcelona, y cruzó Francia de sur a norte hasta París, desde donde se desplazó a Rouen¹³. Recuerdo de su paso por tierras francesas son dos artículos

¹¹ Probable alusión a *Excursions sur les bords du Rhin* de Alejandro Dumas (tres tomos, 1841). Al año siguiente, publicó Victor Hugo los recuerdos de su viaje por dichos parajes (*Le Rhin*, dos tomos, 1842).

¹² Ferrer, art. cit., pp. 203c-204a.

¹³ Siguió viaje por Arras y Lille; entró en Bélgica por Mucroix y visitó Bruselas, Vetheren, Gante, Brujas, Ostende, Malinas y Amberes; pasó a Holanda por Rotterdam, fue en diligencia a La Haya, en tren a Ámsterdam y Utrecht, en ambos vehículos a Arnheim y, en barco por el Rhin, a Emmerich, por donde entró en “la Prusia”, como él dice. El 1 de septiembre estaba en Düsseldorf y el 2, en Aix-la-Chapelle -antiguo Aquisgrán-; fue en tren a Colonia; luego, a Bonn, Godesberg,



publicados en *El Laberinto*¹⁴. En el primero, fechado en París el 10 de julio y publicado el 16 de agosto¹⁵, narra Gil su viaje de Marsella a París, la parada en Lyon y la visita a la exposición industrial, la belleza del paisaje y las *impresiones* del que fue su primer viaje en tren, al que suele denominar con el galicismo habitual: “camino de hierro”. Y, en el segundo, *Rouen*, fechado también en París el 26 de agosto y publicado en el mismo periódico justo un mes después que el anterior¹⁶, dice Gil que, desviándose de su camino, se desplazó ex profeso a dicha ciudad porque tenía gran deseo de visitarla¹⁷; y, en efecto, describe sus monumentos pormenorizadamente y, como vamos a ver, vuelve a referirse al tren.

En estos artículos seguía Gil un modelo vigente desde los ilustrados y muy

Coblenza, Bingen, Wiesbaden, Maguncia, Kassel, Gotinga y Hannover; y, en Magdeburgo, finalizó su diario con la frase: *Mañana saldré para Berlín, término de mi viaje*. En efecto, la capital alemana lo fue, y definitivo, del breve viaje de su vida, pues ya nunca habría de volver a España, sino muerto y cerca de 150 años después.

¹⁴ En este periódico quincenal del costumbrista Antonio Flores, colaboraba Gil desde el primer número, con la sección fija *Revista de la Quincena*, en donde daba cuenta y razón –crítica, claro está– de los principales eventos culturales y, sobre todo, teatrales; también, con algunos artículos de comentario crítico, como sus dos últimas colaboraciones que vieron la luz en el mismo mes en que emprendió viaje: *Bosquejos de España* (Sketches in Spain) por el Capitán S.E. Cook, de la Marina Real Inglesa. La *Revista de la Quincena* –anónima, aunque es de suponer que de Flores– del número en que se publicó la 2ª parte de dicho artículo, comienza con al elogio del colaborador ausente y la noticia de su largo viaje por el extranjero [t. I, núm. 11 y 12, 1 y 16 abril 1844, pp. 157c-159b. Véase *Crítica teatral*, vol. IV y *Miscelánea*, vol. V, de BIBLIOTECA GIL Y CARRASCO].

¹⁵ Bajo el epígrafe *Viajes* y seguido de la nota: “Debemos a la amistad de nuestro colaborador don Enrique Gil la siguiente carta”, pues como tal está dirigida al “Señor Director de *El Laberinto*” (t. I, núm. 20, 16 agosto 1844, 276c-278; ed. cit., pp. 346-350). Con el título “Viaje a Francia”, apareció por primera vez en la ed. póstuma: *Obras en prosa, II*, ed. Francisco Pino y Fernando de la Vera e Isla. Madrid, Aguado, 1883.

¹⁶ Tomo I, núm. 22, 16 septiembre 1844, p. 300c-303b (ed. cit., pp. 351-359).

¹⁷ “Desde que comencé a pisar el suelo de Francia, pensé en hacer un viaje a Rouen, aunque ningún negocio de interés me llamaba a este pueblo. Movíame a ello, por un lado, el deseo de recorrer la línea más larga de camino de hierro que hasta ahora existe en este país; lo delicioso de las orillas del Sena, que había oído ponderar mucho, por otro, y, por último, la rara fisonomía de la antigua capital normanda...” (Gil, p. 351a). No obstante, al referirse a su tardanza en enviar el primer artículo, le dice a Flores al final de *Viaje a Francia*: “...uno o más que le enviaré sobre Rouen, su camino (viaje que haré sólo para desagrar a usted)...” (Gil, p. 350b).



común en el periodismo de la época: el de las cartas informativas y viajeras, cuya muestra más destacada son las ya citadas de Jovellanos¹⁸; pero, tras sus huellas y las de otros¹⁹, el artículo periodístico romántico, si no siempre explícitamente epistolar, fue con frecuencia un texto apelativo o *envío* al director, a escritores y/o amigos o al “amable y desconocido lector”, siempre tan presente en la mente de un periodista. Desde luego, sobre el interés literario prevalece el informativo y documental, de crónica viajera, pues Gil trata de poner en conocimiento de sus lectores las particularidades y curiosidades de los parajes por los que pasa, convirtiéndose en fiel transcriptor de lo que sus ojos ven y sus oídos oyen. Y, así, para un escritor tan notable por su sensibilidad ante el paisaje, el tren fue una atalaya rodante desde la que se recreó en la contemplación de *les environs* de París y las orillas del Sena²⁰, y, alguna vez, su voz lírica e inconfundiblemente romántica se lamenta de la soledad casi cósmica que le rodea²¹.

¹⁸ Jovellanos continuó *Cartas del Viaje de Asturias* –tal es su verdadero título– hasta un número de nueve, con intención de publicarlas, pero lo fueron póstumas –menos la 5ª, que se perdió–, cuando Gil ya había muerto: *Cartas del Señor don Gaspar de Jovellanos, sobre el Principado de Asturias, dirigidas a don Antonio Ponz, inéditas... y remitidas... por D. Domingo del Monte*. Habana, Imprenta del Faro Industrial, 1848. Cándido Nocedal, que las publicó once años después (BAE, t. L, 1859), aseguró que, antes que en Cuba, lo fueron en un periódico de Madrid, cuyo nombre no dio y del que nadie ha vuelto a tener noticia; por tanto, parece arriesgado atribuir el detallismo de Gil sobre rutas, vehículos, posadas, monumentos... a la influencia de estas *Cartas*.

¹⁹ Por ejemplo, las citadas por Darío Villanueva en su Introducción a *Desde mi celda* de Bécquer (Madrid, 1985, p. 50-51), al encarecer la influencia de las *Cartas* del gijonés en las del sevillano.

²⁰ “Difícil es, en verdad, imaginar una serie de puntos de vista más agradables que los que ofrecen las orillas del Sena, ya por sus pastos y praderías, ya por sus bosques y arbolado, ya por sus quintas y palacios de recreo, y más que todo, quizá por el curso apacible y serpenteante del río, que no parece sino que lucha contra el destino que le arrastra al mar, según las numerosas vueltas y rodeos con que se desliza por aquellos campos. Sin contar los paisajes que ofrecen los alrededores de París, y que se disfrutaban igualmente desde los caminos de Saint-Germain en Laye, y de Versalles, apenas dejan de verse puntos agradables, empezando por el bosque del primero de estos pueblos y acabando por Rouen.” (en este volumen, p. 81).

²¹ “La soledad no podía ser mayor; cuanto me rodeaba me era extraño absolutamente: ni un acento de mi lengua natal, ni siquiera una voz amiga venía a herir mis oídos, y esta situación en que por primera vez me veía era, sin duda, a propósito para despertar un millón de recuerdos y emociones. Por fin me retiré a mi posada, y el cansancio material pudo más que las excitaciones de la fantasía...” (p. 93). La confesión recuerda



Sin embargo, como sus maestros en el periodismo –Larra, Mesonero o su paisano Lafuente, pero más sucintamente que estos últimos–, Gil da cuenta de ciertos aspectos de importancia para los viajeros, como el buen servicio del ferrocarril, túneles y posadas²², las ciudades por las que pasa y sus monumentos o curiosidad particular, etc.; y ante la celeridad con la que viaja, apunta en *Viaje a Francia*:

Todos estos milagros se hacen en cosa de una hora, de manera que, aunque las *impresiones* quedan, el nombre de los lugares sin la ayuda de un guía no correría la misma suerte.

2.3. La velocidad, estímulo de la imaginación

En sus crónicas, Mesonero y Lafuente advertían a sus lectores sobre en dónde debían fijar la vista cuando el vehículo tomara velocidad, y salían al paso de los temores que sobre el traqueteo del tren habrían oído decir a quienes aún lo desconocían²³. También la velocidad es lo primero que impresiona a Gil y lo

la soledad existencial de Rivas en su *Elegía IV*: “...y giro en derredor la vista y solo / me encuentro en ciega y pavorosa noche / y en yerma soledad...” (v 23-25) o la de Espronceda en el soneto *A XXX, dedicándole estas poesías*: “Los ojos vuelvo en incesante anhelo, / y gira en torno indiferente el mundo, / y en torno gira indiferente el cielo...” (vol. 9-11).

²² “La comodidad es grandísima; los carruajes, magníficos; el precio, equitativo, y el servicio, regular y exacto. El camino desde Corbeil es muy agradable, porque, sin contar la vista del Sena, se disfruta la de una porción de villas y aldeas situadas pintorescamente...” (p. 77). / “La mayor parte de las posadas (*stations*) están agradablemente situadas, no menos que los pueblos que se atraviesan o divisan... Los *tunnels* o trozos subterráneos del ferrocarril, en número de cinco, en los cuales se pasa repentinamente de la claridad del sol a las tinieblas de la noche y viceversa, contribuyen extraordinariamente a la variedad, sobre todo el de Rolleboise, cuya travesía dura más de cinco minutos, a pesar de la velocidad extrema del tren.” (p. 81).

²³ “...Y sin embargo de esta precipitación, la comodidad es tan extrema, que apenas se percibe el movimiento, y sólo yendo al descubierto molesta algún tanto el viento cuando da de cara, y la rapidez con que desaparecen de la vista los objetos cercanos, por lo que es conveniente fijarla en la lontananza, o, por mejor decir, no fijarla en ninguna parte.” (Mesonero, *o. c.*, p. 237). / “El movimiento se va acelerando gradualmente: los objetos desaparecen como por ensalmo: no hay que fijar la vista en los que están cerca, porque no se ve mas que una cinta que forman, y se irá la cabeza fácilmente; conviene, pues, mirar á lo lejos, y de este modo no deja el viajero de poder irse enterando del país... El movimiento que se siente es una especie de movimiento trémulo y vibratorio, pero suave; y como es siempre y constantemente igual no incomoda; mucho menos se experimenta dificultad en la respiración como he oído



que más le molesta porque produce la visión vaga y confusa de los objetos – dice– y no le deja gozar de la contemplación detenida del paisaje; no obstante reconoce, con Mesonero, que favorece el vuelo de la imaginación, lo que según él sería más adecuado para escribir un cuento fantástico que no “para una narración a la buena de Dios” (tópico del desaliño o *captatio benevolentiae*), o sea, la de su viaje no ficticio, sino real, largo y arduo, que nada tenía que ver con los del Ariosto:

Al salir del valle cerró la noche... y ya todo comenzó a pasar ante mis ojos como un tropel de formas vagas y confusas²⁴, más propias para un cuento a manera de los de Hoffman que para una narración a la buena de Dios, como por ahí decimos, y que, lejos de embarcarse en nubes ni de cabalgar en hipogrifos como los caballeros y damas del Ariosto, camina bravamente a pie y aun cojeando de lo bueno si no me mienten las señas. (p. 72).

Unos días después, tras apuntar que llegó con el tiempo justo al tren, que arrancó en seguida²⁵, manifiesta la habitual preocupación del viajero romántico: dejar constancia de sus *sensaciones e impresiones* –la de levantar acta de todo lo visto y oído se encontraba ya en los ilustrados–; por lo que a la observación de la velocidad añade la del estrépito del tren en su marcha:

Las *sensaciones* que se experimentan en un medio de locomoción del todo desconocido entre nosotros prácticamente son de aquellas que no pueden definirse exactamente, pues la velocidad descompasada con que pasan todos los objetos cercanos, como arrebatados por un torbellino²⁶,

temer á algunos...; solo á los que van sobre cubierta les molesta algún tanto la impresión del aire y la pronta desaparición de los objetos...” (Lafuente, *viajes de Fray Gerundio...*, pp. 41-42).

²⁴ Aunque aplicado aquí a la visión, este “tropel de formas... confusas” recuerda “el confuso tropel” del ruidoso rodar de la diligencia en que Jovino se alejaba de Sevilla (“Epístola III heroica...”, v. 33), que siguió Meléndez en “el bronco / confuso son” (“Elegía III, La partida”, v. 47-48), llegó al “estruendo confuso” de Rivas (“La vuelta deseada”, I, v. 25) y, respecto al tren, al citado “tropel de carros humeantes” de Madrazo.

²⁵ “Al otro día acabé de atravesar la gran selva, dirigiéndome a Corbeil para tomar el camino de hierro, que un poco más adelante de este pueblo entronca con la línea de Orleans. Tan a punto llegamos, que no tuve tiempo sino para meterme en un coche de los del tren, que arrancó al punto...” (p. 76).

²⁶ “Arrebatado con la velocidad del viento”, dice de sí mismo Larra en *Impresiones de un viaje* (ed. cit., p. 500); y, en esa angustiada petición de viaje al total extrañamiento que es la rima LII, Bécquer les pide a las “ráfagas de huracán que arrebatáis...” que le



junto con el ruido de una sarta tan larga de carruajes, barre la vista y aturde²⁷ no poco los oídos. Sobre todo cuando otro convoy pasa al lado; como la velocidad se dobla, parece cosa de magia, aunque a decir verdad la tal magia mucho más tiene en apariencia de negra que de blanca...” (*Viaje a Francia*).

En *Rouen*, vuelve Gil sobre el disgusto que le produce que el tren no le deje gozar del paisaje; y a la vaguedad de las *impresiones* y, como Mesonero, al movimiento del vehículo les atribuye la excitación de la imaginación, pues parece así que la Naturaleza se animara, lo que le lleva a una reflexión sobre el orgullo humano –lo cual, aparte de ser un tópico de la época, también podría ser, en este caso, nuevo eco de los poemas de Madrazo:

No cabe duda que los caminos de hierro apenas dejan disfrutar las diversas perspectivas que presentan; pero la misma vaguedad de las *impresiones* y, sobre todo, el movimiento de que parecen animar a la Naturaleza adormecida excitan poderosamente la imaginación, como si el hombre se gozase en su orgullo de variar sus leyes.

2.4. Bécquer, de Madrid a Tudela, camino de Veruela

Veinte años después que Enrique Gil y Carrasco, también Gustavo Adolfo Bécquer describió la partida y marcha del tren en la carta I *Desde mi celda* (1864), considerada el más importante texto literario publicado en España sobre el moderno sistema de automoción tras haber sido inaugurado.²⁸

lleven “arrastrado en el ciego torbellino” y, a las “nubes de tempestad...”, “arrebatado entre la niebla oscura...” (v. 5, 7, 9 y 11).

²⁷ Esta forma verbal, que también usa Bécquer en su *Carta I* al referirse al tren, se encuentra ya en la carta de viaje que el caballero Saint-Preux le escribe a Julie d’Étanges, porque ella le ha obligado a partir: “J’ai le cœur un peu serré... la voiture m’étourdit... je me trouve abatu...” (Lettre II, II Partie de *La nouvelle Héloïse*, en Jean-Jacques Rousseau, *Œuvres complètes*, I, éd. Bernard Gagnebin et Marcel Raymond, Paris, Gallimard, 1964, p. 196). Respecto a “una sarta tan larga de carruajes”, recuérdense, de nuevo, los “carros humeantes” de Madrazo.

²⁸ *El Contemporáneo*, 3 mayo 1864 (ver nuestra ed., Madrid, Espasa, 2000, pp. 59-81). También en la Carta IV (*EC*, 12 junio) alude al tren como muestra del progreso igualador que ha de borrar el ser y los modos de la vieja España: “A medida que la palabra vuela por los hilos telegráficos, que el ferrocarril se extiende, la industria se acrecienta y el espíritu cosmopolita de la civilización invade nuestro país, van desapareciendo de él sus rasgos característicos, sus costumbres inmemoriales, sus trajes pintorescos y sus rancias ideas...” (p. 120); y, poco después, volvió sobre el asunto, aunque con distinto objeto, en “Caso de ablativo (en, con, por, sin, de, sobre la inauguración de la línea completa del ferrocarril del Norte de España)” (*EC*, 21



Si Gil marchaba a Alemania en viaje semi político y dirigía sus artículos al director de *El Laberinto*, Bécquer, que se encaminaba a las soledades de Veruela para aliviar su precario estado de salud, enviaba sus cartas a sus compañeros de *El Contemporáneo*; pero ambos autores manifiestan su afán por cumplir con su obligación profesional, contribuyendo desde la distancia a la redacción de sus respectivos periódicos.

Gerardo Diego, José Pedro Díaz, Jean-Louis Picoche²⁹ y otros han señalado que entre Gil y Bécquer hay concomitancias y coincidencias. Aunque las descripciones de este son menos detallistas que las de aquel, en cambio, son más ricas, con abundantes imágenes, amplificaciones y gradaciones, y en ellas se percibe un afán más artístico que informativo, de alto vuelo literario. No obstante, ante la experiencia del ferrocarril, ambos echan mano de recursos parecidos, de imágenes semejantes y, en sus textos, parecen gravitar unas mismas influencias. Pero, como las ediciones de Gil fueron póstumas –la poesía, en 1873, y la prosa, en 1883: tres y trece años, respectivamente, después de la muerte de Bécquer–, Picoche considera difícil, sino imposible, que este las hubiera leído³⁰. Sin embargo, ambos eran periodistas y con amigos y conocidos comunes que pudieron hacer llegar a Bécquer los poemas y artículos de Gil en los viejos números de diarios y revistas en que este colaboró.

2.5. El arranque del tren

En *Rouen*, dice Gil que tras visitar los principales monumentos –que describe pormenorizadamente–, decidió dar un paseo en barca; y al desembarcar cerca de la estación, contempló ya de noche la partida de un tren:

agosto; ver Juan M^a Díez Taboada, “Los viajes de Bécquer y sus relatos de viajes”. *Caminería Hispánica. Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, III: *Caminería literaria e hispanoamericana*. Madrid, Patronato “Arcipreste de Hita”, 1996, pp. 363-377).

²⁹ Respectivamente, “Enrique Gil y Bécquer” (*La Nación*, 27.266, del 11 mayo 1947), *Gustavo Adolfo Bécquer. Vida y poesía* (1958; Madrid, Gredos, 3^a ed.: 1971, pp. 117-118) y *Un romántico español: Enrique Gil y Carrasco (1815-1846)* (Madrid, Gredos, 1978, pp. 357-361).

³⁰ “Es difícil pensar que Bécquer leyese la mayor parte de las obras de Enrique Gil. Pudo leer *El señor de Bembibre* en su edición de 1844, y conocer los dos poemas más célebres: *La violeta* y *Una gota de rocío...* Es probable, pues, que no haya habido filiación directa y segura, sino una comunidad de temperamentos”; pero más adelante añade: “La obra en prosa de Gil pudo tener alguna influencia en la de Bécquer” y señala la del cap. VII de *El señor...* en la leyenda *La ajorca de oro* y la de los caps. XV y XVIII, en *La cruz del diablo* (lugar cit.).



A pocos minutos un tren que salía para París arrancó con su acostumbrada velocidad, pero con un estrépito infinitamente mayor a causa de la pesadez del aire y del silencio de la noche...

Por su parte, Bécquer, en la *Carta I*, tras manifestar una actitud irresoluta respecto a lo que haya de escribir que sea de interés para sus lectores, se decanta por “bosquejar un curioso cuadro de costumbres”³¹ con las mismas secuencias de su largo y azaroso viaje a Veruela: primero, en tren a Tudela; luego, en diligencia a Tarazona –siguiendo a Larra, adorna ambos trayectos con sendas escenas de carácter costumbrista–; después en mulo y, al avistar desde una altura el monasterio, baja hasta él a pie. El relato se inicia con “llegué a la estación del ferrocarril a punto de montar en el tren” (Bécquer, p. 64) –como Gil decía en *Viaje a Francia*– y su primera mirada se fija en la locomotora, en cuya comparación con un caballo inquieto ante la carrera en el hipódromo, parece referencia implícita –y, desde luego, de mayor altura poética– a lo dicho por Gil: que estaba lejos “de cabalgar en hipogrifos...” –así, como término esdrújulo, aparece el nombre de la mítica cabalgadura en *El Laberinto* (p. 277c):

La locomotora arrojaba ardientes y ruidosos resoplidos, como un caballo de raza, impaciente hasta ver que cae al suelo la cuerda que lo detiene en el hipódromo. De cuando en cuando, una pequeña oscilación hacía crujir las coyunturas de acero del monstruo... (Bécquer, p. 64).

Y en seguida fija su atención en el arranque del tren, y en su visión sigue la de Gil que si primero lo denominó “sarta de carruajes”, en *Rouen* dice que “parecía una inmensa serpiente”; y además coincide con el leonés en la forma verbal “arrastrándose”. Véanse los pasajes de ambos autores:

La *sensación* más extraña que allí experimenté fue la de un convoy larguísimo que vi salir para París, y que *arrastrándose* con velocidad increíble por medio de casas, árboles y sembrados, parecía desde aquella altura una inmensa serpiente que se deslizaba por entre matorrales y peñascos. (*Rouen*).

* * *

Por último, sonó la campana, el coche hizo un brusco movimiento de adelante a atrás y de atrás a adelante, y aquella especie de culebra negra

³¹ Si Larra y Mesonero eran los maestros del costumbrismo, *Bosquejo de un viaje a una provincia del interior* había titulado Gil su principal obra viajera, publicada de forma irregular en *El Sol*, desde el 3 febrero al 27 abril 1842 (edición de Díez-Taboada en *Breviarios de la Calle del pez*, León, 1985; 2ª ed.: 1999; edición de V. Carrera en *Viaje a una provincia del interior*, BIBLIOTECA GIL Y CARRASCO, vol. III, 2014).



y monstruosa partió *arrastrándose* por el suelo a lo largo de los *rails* y arrojando silbidos estridentes que resonaban de una manera particular en el silencio de la noche. (Bécquer, p. 64).

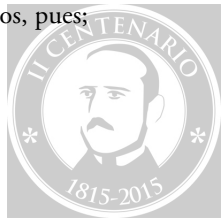
No es la velocidad, pues, que tanto impresionó a los románticos, lo que le molesta a Bécquer –y menos aún porque no le dejara gozar del paisaje, como a Gil, ya que él viajaba de noche–, sino que es el ruido lo que altera su sensibilidad, no permitiéndole dormir ni atender a sus visiones interiores:

La primera *sensación* que se experimenta al arrancar un tren es siempre insoportable. Aquel confuso rechinar de ejes, aquel crujir de vidrios estremecidos, aquel fragor de ferretería ambulante, igual, aunque en grado máximo, al que produce un simón desvencijado al rodar por una calle mal empedrada, crispa los nervios, marea y aturde... (Bécquer, p. 64).

Ya señalamos en otro lugar que en este pasaje descriptivo resuena el del arranque de la “diligencia” de Larra³² y que, en sus ricos aspectos sonoros, ambos autores se hacían eco del motivo del carruaje, que, ya tipificado, pasó de las despedidas poéticas³³ a la literatura viajera y costumbrista. Sin embargo, parece incontestable que Bécquer tenía *in mente* el texto de “Viaje a Francia” de Gil, pues, además de en la precipitada llegada al tren a punto de partir, coincide con él en el sustantivo *sensación* –allí en plural–, seguido de una proposición adjetiva idéntica, en la forma verbal “aturde” –en seguida dirá “aturdimiento”–, en la ponderación reiterada de lo desagradable y en la *impresión* de extrañamiento:

³² “Por fin suena el agudo rechinido del látigo, la mole inmensa se conmueve y, estremeciendo el empedrado, se emprende el viaje, semejante en la calle a una casa que se desprendiese de las demás con todos sus trastos e inquilinos a buscar otra ciudad en donde empotrarse de nuevo.” (ed. cit., p. 440). En este pasaje, seguía Larra el romance XII, *Un viaje a Madrid*, de Eugenio de Tapia, que se refiere al coche como “la mole inmensa” (ver nuestro *Con Jovellanos y Larra en la diligencia de Bécquer. Actas del Congreso los Bécquer y el Moncayo* (Tarazona-Veruela, septiembre 1990), ed. Jesús Rubio Jiménez, Zaragoza, Centro de Estudios Turiasonenses / Institución Fernando el Católico, 1992, pp. 319-329).

³³ La primera muestra se halla en *A la ausencia de Marina* de Jovellanos, pero como esta elegía estuvo largo tiempo inédita, fue la *Epístola III heroica de Jovino a sus amigos de Sevilla* la que abrió la rodada por la que discurrió dicho motivo, glosado por Meléndez Valdés en *La partida*, por Álvarez de Cienfuegos en *Un amante al partir su amada*, por Quintana en *A Fileno, consolándole en una ausencia*, por Rivas en la *Elegía IV*, y ya con breve alusión, aún por Zorrilla en la despedida *A Laura*: “Partamos, pues; ya siento los carruajes...” (v. 109).



Verdad que en ese mismo aturdimiento hay algo de la embriaguez de la carrera, algo de lo vertiginoso que tiene todo lo grande; pero, como quiera que, aunque mezclado con algo que place, hay mucho que incomoda, también es cierto que hasta que pasan algunos minutos y la continuación de las *impresiones* embota la sensibilidad, no se puede decir que se pertenece uno a sí mismo por completo. (Bécquer, pp. 64–65).

Además, si Gil, en *Rouen*, desde fuera del tren, atribuye el mayor estrépito al aire húmedo y al “silencio de la noche”, también a este, y con idéntico sintagma, le atribuye Bécquer la particular resonancia de los “estridentes silbidos”, a los que ya se refería Mesonero. Pero, cuando el tren ya está en marcha, interioriza la percepción y achaca la magnitud del ruido al “sopor” y a “la misteriosa embriaguez de las altas horas de la noche, que pesan de una manera particular” y ellas son –ni velocidad ni ruido, aparte de la proximidad de una bella muchacha– las que sobrecitan su imaginación.

2.6. Las chispas y su rastro luminoso

Al describir la estación de Malinas, ya Mesonero consideraba “sorprendente para la imaginación tan asombroso espectáculo”, por lo que exhortaba a los poetas a su contemplación, pues si lo hicieran,

...verían el más variado cuadro que la civilización moderna puede ostentar, mirando llegar por todas partes, partir en todas direcciones continuamente máquinas gigantescas, despidiendo *el resplandor vivísimo del fuego* que las alimenta, *dejando en pos de sí una faja negra* y espesa de *humo, que marca su camino*, despidiendo un mugido bronco y monótono, y avanzando o alejándose con mágica celeridad... (Mesonero, p. 239. Cursivas nuestras).

Y resumiendo este pasaje, Lafuente informaba a sus lectores:

Despréndense de cuando en cuando de la máquina *carbones encendidos*; el *humo* de la chimenea *va dejando por los aires una faja negra que marca a lo lejos la dirección del convoy...* (Lafuente, p. 41. Cursivas nuestras).

Más poéticamente, Enrique Gil observa que el tren que partía de Rouen, “*sembrando el camino de chispas brillantes* que caían de la máquina y relumbrando con los *faroles encendidos* de sus carruajes en medio de la oscuridad, desapareció *con la rapidez de un meteoro, dejando detrás de sí un surco luminoso*, que las tinieblas se tragaron al instante...”; y concluye: “Imagen más fiel del destino del hombre en la tierra apenas puede ofrecerse a la imaginación de nadie.” (Cursivas nuestras).

Y Bécquer, no atreviéndose a hablarle a su joven compañera de viaje, se entretiene en ver pasar a través de los cristales, y sobre una *faja de terreno oscuro*



y monótono, las blancas nubes de *humo* y de *chispas* que se quedaban al paso de la locomotora rozando la tierra y como suspendidas e inmóviles...(Cursivas nuestras)³⁴.

Con prodigiosa memoria literaria y en excelente síntesis poética, en este pasaje trenza Bécquer imágenes de todos los textos citados. Así, la “faja negra” que iban “dejando en pos de sí” o “por los aires” las máquinas de Mesonero y Lafuente, tiene su correlato en la “de terreno oscuro y monótono” y, en cambio, al “humo” antepone Bécquer “las blancas nubes”, pues, repetimos, él viajaba de noche. Por otra parte, si “los chispazos ardientes” y “el resplandor vivísimo del fuego” que iban “despidiendo” las máquinas de Mesonero, los transmutaba Gil en las “chispas brillantes que caían de la máquina”³⁵, estas son las que, en la mirada de Bécquer, “se quedaban al paso de la locomotora rozando la tierra” y permanecían “suspendidas e inmóviles”, como la “faja de humo” que Mesonero y Lafuente contemplaban.

Este tren, que Gil veía desaparecer con la rapidez de un meteoro, dejando tras de sí un surco luminoso que se tragaron las tinieblas, hizo fortuna en la memoria de Bécquer, pues meteoros y astros, seguidos de estela, rastro o surco luminoso son tópicos del imaginario becqueriano. Así, en la rima V, el yo del poeta se metaforiza en “del astro errante / la luminosa estela”: el adjetivo es el mismo que el de Gil –aquí femenino por exigencia de la concordancia–, y, en cuanto al sustantivo, además de sinónimo de “surco o rastro”, es también amplificación indirecta de “astro”, porque, etimológicamente, es sinónimo de “estrella”. En la rima XXVII, la sonrisa de la amada dormida se compara con “el rastro luminoso / que deja un sol que muere”: el mismo adjetivo, pues, se aplica, con implícita paronomasia amplificadora, al rastro que deja un astro –aquí el sol, chispa cósmica que cae y de la que, solo reflejada en el mar, veríamos la imagen de un surco–; aún en la rima LXXV, el espíritu “guarda un rastro del dolor y el gozo, / semejante al que deja cuando cruza / el cielo un meteoro”; y, en la Carta IV, los usos y costumbres de la vieja España se

³⁴ Y sigue Bécquer: “...ya los palos del telégrafo, que parecían perseguirse y querer alcanzarse unos a otros lanzados a una carrera fantástica” (p. 70). Aparte de la coherencia textual con el metafórico “caballo de raza”, esta imaginaria carrera de los inmóviles postes telegráficos, vista desde la ventanilla del tren en marcha –relatividad del enfoque–, parece mostrar la permanencia en la memoria de Bécquer de la alusión de Gil a los cuentos de Hoffmann y viajes del Ariosto.

³⁵ Y los “carbones encendidos” que “despréndense” de la máquina de Lafuente, parecen transmutarse en los “faroles encendidos” de los vagones, como lo sugieren la coincidencia en el adjetivo de ambos sintagmas y en los sustantivos, que poseen las mismas vocales e igual número de sílabas.



comparan con las horas finales de un espléndido día que, puesto el sol, van a “sepultarse en las tinieblas”³⁶, metáfora del olvido, del que solo la historia, o, mejor, la palabra poética las puede recuperar.

En fin, si en el tren veía Mesonero un nuevo estímulo imaginativo y Ferrer y Gil atendían, tímidamente, a *sensaciones e impresiones*, Bécquer completa y culmina el proceso de literaturización del asunto, dando rienda suelta al “caballo de raza” de su imaginación que, desasida de la materia, tiene espacio y lugar para correr, volar y jugar como una loca por donde mejor le parece³⁷. Y si en su “narración a la buena de Dios” Gil aludía explícitamente a “la carrera fantástica”, a ella se lanzó Bécquer en *Desde mi celda*, porque, como dijo con acierto el profesor Rull³⁸, transfiguró su circunstancial viaje a Veruela en uno auténticamente poético, o sea, mítico y trascendente.

[*Caminería hispánica*. Actas IV Congreso, tomo III: Caminería literaria, 2000]



³⁶ “Tienen para mí todo ese indefinible encanto, esa vaguedad misteriosa de la puesta del sol en un día espléndido, cuyas horas vuelven a pasar por la memoria... antes de sepultarse en las tinieblas en que se han de perder para siempre...” (Bécquer, p. 117).

³⁷ Y sigue Bécquer: “...el cuerpo, abandonado del espíritu, que es el que se apercibe de todo, sigue impávido su camino, hecho un bruto y atalajado, como un pellejo de aceite, sin darse cuenta de sí mismo ni saber si se cansa o no...” (p. 80), párrafo que recuerda al de Gil sobre sus viajes en las diligencias francesas: “...una vez embaulado el viajero en sus diligencias, se convierte en todo punto en fardo de mercancías y así se cuida nadie de él como de las nubes de antaño... (*Viaje a Francia*); pero si Gil achaca la molesta cosificación al trato desdeñoso de los funcionarios, Bécquer la atribuye al abandono de su cuerpo por el vuelo del espíritu, en alas de la imaginación.

³⁸ “Estructura poética de las Cartas desde mi celda”. *Bécquer. Origen y estética de la modernidad*. Actas del VII Congreso de Literatura Española Contemporánea, Universidad de Málaga, 9-12 noviembre 1993, ed. Cristóbal Cuevas. Málaga, Publicaciones y Biblioteca del Congreso de Literatura Española Contemporánea, núm. 6, 1995, pp. 251-264.

