

El ferrocarril en la obra de Leopoldo Alas “Clarín”. Juan Carlos Ponce Pérez

Nace Clarín en 1852 cuando en España se comienzan a construir los primeros caminos de hierro. Es sabido que Clarín, Leopoldo García-Alas, nació fuera de Asturias, “me nacieron en Zamora” acostumbraba a decir. Su padre había ocupado diversos cargos públicos que habían obligado a la familia a deambular por la geografía española, Zamora, León, Teruel o Guadalajara, fueron algunos de sus destinos. No es hasta 1863 cuando la familia vuelve definitivamente a Asturias. Para entonces, el ferrocarril minero de Langreo era ya toda una realidad y el carbón de la cuenca minera era transportado en trenes hasta el puerto de Gijón desde donde se distribuía a otros puntos de España y Europa. Un poco más tarde, con el escritor veinteañero, Oviedo ya tenía comunicación ferroviaria con Gijón, correspondiendo a un tramo de la futura línea León-Gijón, que tuvo su principal obstáculo en el puerto de Pajares.

Clarín fue ante todo un escritor de su tiempo y un precursor. Desde su provincianismo voluntario ovetense siguió la evolución de la realidad española y europea, interesándose por las diferentes corrientes intelectuales de su época. Antes que otros, supo interpretar estos movimientos culturales y asimilarlos a la realidad española. El positivismo y el naturalismo, con su método científicista y su búsqueda de la verdad, tuvieron en Clarín uno de sus más destacados seguidores. Las nuevas tendencias representaban el destierro total de la ficción y el rechazo tajante del idealismo que todavía coleaba en las últimas obras románticas. En este contexto, Clarín supo ver con acierto las características peculiares del naturalismo en España y su evolución en la obra de sus contemporáneos¹. Refiriéndose a la nueva trayectoria emprendida por Galdós con *La desheredada* decía: “Por esto considero que debe ser bendito y alabado el cambio que ha sufrido Galdós en su última novela *La desheredada* (1880), cuya primera parte acabo de leer y me ha hecho ver bien claro que muchas de las doctrinas del naturalismo las ha tenido por buenas el autor y ha escrito según ellas y según los ejemplos naturalistas”². Las doctrinas naturalistas tomaron la realidad como una auténtica materia literaria y como el principal motivo donde inspirarse. En consecuencia, para los autores realistas y naturalistas la sociedad será el mejor tema posible para sus novelas. Para Clarín, como para el resto de los escritores, lo importante será hacerse eco de la realidad, fotografiarla utilizando las modernas técnicas naturalistas basadas en la observación directa.

En este contexto, tan propicio a reflejar la sociedad y el mundo exterior, el ferrocarril y el viaje en tren se convirtieron –siguiendo la terminología galdosiana– en una auténtica “materia novelable”³. En consecuencia, las obras realistas y naturalistas abrirán sus páginas al ferrocarril, la gran innovación técnica del siglo XIX, dedicándole pasajes, capítulos e incluso novelas enteras en las que toda la acción se desarrolla a lo largo de un viaje en tren. La mayoría de los autores recurrirán a la

¹ Para profundizar sobre la faceta crítica de Clarín, véanse S. Beser, *Leopoldo Alas, crítico literario y Leopoldo Alas “Clarín”, Galdós, novelista* (edición de A. Sotelo Vázquez).

² Leopoldo Alas “Clarín”, *Galdós, novelista* (edición de A. Sotelo Vázquez), p. 87.

³ El tema del discurso de Benito Pérez Galdós de ingreso a la Real Academia Española en 1897 era “La sociedad presente como materia novelable”.

extraordinaria tramoya ferroviaria para ambientar sus obras, aunque cada autor lo hace con formas e intensidad diferentes. Clarín no es ni de los más intensos ni de los más proclives al tren. Otros autores como Galdós o Pardo Bazán dedican más páginas y mayor interés al mundo ferroviario. Clarín, más partidario de la profundización psicológica que de fotografiar lo que le rodea, no frecuenta la escenografía ferroviaria aunque ha dejado muestras valiosas que nos dan algunas pautas sobre la transcendencia social del ferrocarril y que nos permiten acercarnos a su obra desde un nuevo y curioso punto de vista.

De la observación y el estudio de la realidad zolesco se pasó a la descripción. Esta fue la técnica naturalista más utilizada por Clarín y el resto de escritores de su generación para analizar y desmenuzar el mundo exterior. El afán descriptivo por reflejar la realidad se manifiesta igualmente al tratar el ferrocarril en sus obras. Incluso, podemos decir, que la descripción se recrea al abordar un tema de tan flamante actualidad para la sociedad del XIX. A través de la descripción el autor realista nos revelará no sólo el mundo exterior, también tratará de ahondar en el alma de los personajes. Una descripción dirigida hacia los objetos y los ambientes que rodean al personaje y que interaccionan con él.

Los esfuerzos por reproducir el mundo del ferrocarril: trenes, locomotoras, estaciones, salas de espera, cantinas, compañeros de viaje, etc., son evidentes desde los primeros pasos del naturalismo en España. Ejemplos de ello son *El tren directo* de José Ortega Munilla, *Rosalía* (1872?) de Pérez Galdós o *Un viaje de novios* (1881) de Emilia Pardo Bazán, por citar sólo algunas de las obras más representativas que utilizaron profusamente la descripción para abordar el mundo del ferrocarril.

Progreso y tradición

El progreso y los avances técnicos se fusionaban en el ferrocarril. La revolución industrial exhibía la locomotora de vapor como su principal insignia, no en vano el siglo XIX fue denominado como siglo del vapor. Clarín partidario incondicional del progreso y valedor de las nuevas ideas democráticas, abordó el ferrocarril desde diferentes ángulos. Hacia 1890, el naturalismo era un movimiento claramente insuficiente y el espiritualismo de Leopoldo Alas tiene sus mejores muestras en los libros de ese decenio. Según Gonzalo Sobejano, “cuando alrededor de 1890 resurge la necesidad de que los hechos cedan a las ideas, la suficiencia del hombre a la esperanza en un más allá, la observación de la realidad a una captación intuitiva del misterio, y la confianza en el progreso a una crítica de sus decepciones, Alas es el escritor de su edad mejor dispuesto a compartir y difundir el nuevo espíritu”.⁴

Frente a un ferrocarril ensalzado como símbolo de progreso por la mayoría de escritores realistas y naturalistas, Clarín, en el cuento “Tirso de Molina”, alude a un progreso caricaturizado y vinculado a lo fantástico. El cuento pertenece a la última colección de cuentos preparada por el propio Clarín bajo el título de *El gallo de Sócrates* (1901). Se trata de una fábula humorística que recrea el regreso de ilustres literatos y pensadores (Quevedo, Tirso de Molina, Calderón, Lope de Vega, Jovellanos,

⁴ Sobejano, Gonzalo, *Clarín en su obra ejemplar*, p. 103.

Fray Luis de León y el teólogo Melchor Cano) a la tierra de los vivos. Son enviados a este mundo como castigo a su vanidad, que consistía en su infinita curiosidad por saber si eran recordados en la tierra. Situándolos en el mismísimo puerto de Pajares, en pleno siglo XIX, Clarín provoca su "encontronazo" con la locomotora, auténtica revolución técnica y artífice del progreso de su tiempo. Alas traza magistralmente la escena nocturna con desenfado y la fina ironía que caracterizó su obra, tanto la de su primera época como la última.

La luz, cerca del suelo, avanzaba, avanzaba... De repente, un silbido estridente hizo temblar el aire; cien ecos de los montes repitieron como un coro de quejidos prolongados el melancólico estrépito... [...] Como inmenso gusano de luz, el monstruo tenía bajo la panza bastante claridad para que por ella se pudiera distinguir la extraña figura. Era un terrible unicornio, que por el cuerpo negro arrojaba chispas y una columna de humo. Montado sobre el lomo de hierro llevaba un diablo, cuya cara negra pudieron vislumbrar a la luz de un farolillo con que el tal demonio parecía estar mirándole las pulgas a su cabalgadura infernal... [...] Quevedo, decidido a ser quien era, y Jovellanos con ansia infinita de saber algo nuevo e inaudito, miraron con atención firme, cara a cara, el endriago que se les echaba encima, y los dos a un tiempo, en alta voz, sin darse cuenta de lo que hacían, exclamaron:

- "¡Tirso de Molina!"

[...]

Estaban en la tierra; los hombres atravesaban las montañas en máquinas rapidísimas, movidas por el fuego, ¡y esas máquinas se llamaban como ellos! Aquella "Tirso de Molina"; otras de fijo se llamarían Jovellanos, Quevedo, Cervantes... como los demás hijos ilustres de España.⁵

El objetivo de Clarín no es llamar la atención sobre los instrumentos de progreso desarrollados por el hombre, sino sobre la inmortalidad y la pervivencia de los clásicos. No importa que el hombre haya inventado la locomotora; lo curioso y destacable es que la denomina "Tirso de Molina". Frente a lo material está lo espiritual, frente a la experimentación de la realidad se erige la intuición y la imaginación, frente a lo mundano y pasajero representado por la locomotora está la pervivencia espiritual y eterna del legado de un gran poeta. Esta faceta espiritual estará muy presente en la obra última de Alas.

Los cuentos de Clarín también reflejan las diferentes facetas del carácter del autor. Una personalidad que mantuvo una lucha permanente entre contrarios: mundo rural y ciudadano, ternura y sátira, racionalismo o sentimiento. El cuento "¡Adiós Cordera!" (1890), de gran intensidad lírica, es una tierna alabanza del paisaje y mundo rural asturiano. Está narrado con personajes sencillos y humildes que se convertirán en víctimas de la nueva sociedad. El ferrocarril de la línea Oviedo-Gijón y concretamente el tren, aquella "gran culebra de hierro", simbolizarán todo lo ajeno que viene a perturbar la idílica existencia en el campo asturiano de dos hermanos, Rosa y Pinín, y su vaca Cordera.

Uno de los ángulos, el inferior, lo despuntaba el camino de hierro de Oviedo a Gijón. Un palo del telégrafo, plantado allí como pendón de conquista, con sus "júcaras" blancas y sus alambres paralelos a derecha e izquierda, representaba para Rosa y Pinín el ancho mundo desconocido, misterioso, temible, eternamente ignorado.

⁵ Alas, Leopoldo "Clarín", "Tirso de Molina", *El gallo de Sócrates y otros cuentos*, pp. 35-36.

[...]

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 seba de lo más alto del Somonte, corrió por prados ajenos, y el terror duró muchos días; renovándose, más o menos violenta, 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 mirar de frente, con la cabeza erguida, el formidable monstruo; más adelante no hacía más que mirarle, sin levantarse, con antipatía y desconfianza; acabó por no mirar el tren siquiera.

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 los 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 gentes desconocidas, extrañas.⁶

Aquel ferrocarril, aquel tren de ruidos y estrépitos al que, a fuerza de costumbre, ya se habían acostumbrado, desencadenará finalmente la tragedia de los hermanos. El rencor y el odio se instalarán en el alma de Rosa y Pinín al ver que el tren se lleva a Cordera, la vaca abuela, al matadero.

... Rosa y Pinín yacían desolados, tendidos sobre la hierba, inútil en adelante. Miraban con rencor los trenes que pasaban y los alambres del telégrafo. Era aquel mundo desconocido, tan lejos de ellos por un lado y por otro, el que les llevaba su Cordera.

[...]

De repente, silbó la máquina, apareció el humo, luego el tren. En un furgón cerrado, con unas estrechas ventanas altas, o respiraderos, vislumbraron los hermanos gemelos cabezas de vacas, pasmadas, miraban por aquellos tragaluces.

- Adiós, Cordera -gritó Rosa, adivinando allí a su amiga, a la vaca abuela...

Y Rosa y Pinín miraban con rencor la vía, el telégrafo, los símbolos de aquel mundo enemigo, que les arrebatava, que les devoraba a su compañera de tantas soledades, de tantas ternuras silenciosas, para sus apetitos, para convertirla en manjares de ricos glotonas.⁷

El tren acabará llevándose todo. Aquella felicidad tranquila y sosegada del campo asturiano será arrebatada por un tren que representa lo desconocido, el mundo exterior, un tren que acaba llevándose a Pinín a la guerra a lomos de un vagón de tercera y alejándolo definitivamente de su hermana.

Pasaron muchos años. Pinín se hizo mozo y se lo llevó el rey. Ardía la guerra carlista... Y una tarde triste de Octubre, Rosa en el prao Somonte, sola, esperaba el paso del tren correo de Gijón que le llevaba a sus únicos amores, su hermano. Silbó a lo lejos la máquina, apareció el tren en la trinchera, pasó como un relámpago. Rosa, casi molida por las ruedas, pudo ver un instante en un coche de tercera multitud de cabezas de pobres quintos que gritaban, gesticulaban, saludando a los árboles, al suelo, a los campos, a toda la patria familiar, a la pequeña, que dejaban para ir a morir en las

⁶ Alas, Leopoldo "Clarín", "¡Adiós Cordera!", *Obras selectas*, pp. 811-812.

⁷ *Ibidem*, pp. 815-816.

luchas fratricidas de la patria grande, al servicio de un rey y de unas ideas que no conocían.

Pinín, con medio cuerpo fuera de una ventanilla, tendió los brazos a su hermana; casi se tocaron. Y Rosa pudo oír, entre el estrépito de las ruedas y la gritería de los reclutas, la voz distinta de su hermano. [...]

Entre confusiones de dolor y de ideas, pensaba así la pobre hermana, viendo el tren perderse a lo lejos, silbando triste, con silbido que repercutían los castaños, las vegas y los peñascos... [...]

Con qué odio miraba Rosa la vía manchada de carbones apagados; con qué ira los alambres del telégrafo. ¡Oh! Bien hacía la Cordera en no acercarse. Aquello era el mundo, lo desconocido, que se lo llevaba todo.⁸

En otra obra, *Doña Berta* (1892), considerada por el propio autor como una novela corta, aparece de nuevo la confrontación entre el ambiente rural de una aldea asturiana y el mundo exterior, plasmado esta vez en la vida ciudadana. “*Doña Berta* -dice Sobejano- es un relato lírico. En él, Clarín hace pasar a la protagonista desde el romanticismo de su juventud -inconsciente, irresponsable-, a través de la frustración de su vida, impuesta por el fanatismo de los hermanos, hasta el romanticismo de su vejez -consciente, responsable, iluminado por el choque con la realidad, que acaba derrotándola pero sin poder apagar el heroísmo de su fe-⁹.”

Desde Zaornín, la aldea de doña Berta, no se va a parte alguna, por allí no pasan carreteras ni llegan trenes acarreado lo incógnito y desconocido.

Por aquí no se va a ninguna parte; en Zaornín se acaba el mundo; por Susacasa jamás atravesaron cazadores, ejércitos, bandidos, ni pícaros delincuentes; carreteras y ferrocarriles quédanse allá lejos...¹⁰

Pero aquella paz que doña Berta disfrutaba en su Zaornín asturiano, pronto se verá truncada con la decisión de meterse en un tren e irse a Madrid en busca de su hijo.

¡Ella a Madrid! Siempre había pensado en esas cosas de tan lejos vagamente, como en la otra vida [...] ¡Madrid! El tren... tanta gente... tantos caminos... ¡Imposible!

[...]

Desde que se había metido en el tren, le había acometido un ansia loca de volverse atrás, de apearse, de echar a correr en busca de los suyos... ¡Y qué dolor de cabeza! ¡y qué fugitiva le parecía la existencia de todos los demás, de todos aquellos desconocidos sin historia, tan diferentes, que entraban y salían en el coche de segunda en que iba ella, que le pedían billetes, que le ofrecían servicios...¹¹

En Madrid, lejos de la aldea, le espera la muerte, víctima de los avatares de la sociedad moderna, doña Berta muere atropellada por un tranvía, símbolo, como el

⁸ *Ibidem*, pp. 816-817.

⁹ Sobejano, Gonzalo, *op. cit.* p. 93.

¹⁰ Alas, Leopoldo “Clarín”, *Doña Berta, Obras selectas*, p. 723.

¹¹ *Ibidem*, pp. 741 y 746.

tren, de una sociedad moderna que parece devorar la quietud del campo y sus tradiciones.

¿Cuál es la intención de Clarín? ¿Mostrarse partidario de la tradición y denunciar la invasión que el progreso y la técnica ejercieron sobre la sociedad del XIX? Pensamos que no. Ya hemos dicho que Clarín fue siempre un defensor de la modernidad y que su mirada se encaminaba más hacia el futuro que retrocedía hacia el pasado. La intención de Clarín es sin duda plasmar la resistencia al cambio, hacerse eco de los reparos que determinados estratos de la sociedad del XIX tenían hacia la técnica y el progreso que, a la postre, siempre traían consigo la introducción de ideas nuevas que venían a desmoronar la sagrada herencia de la tradición. Pero Clarín se hace eco del progreso con reparos, porque sabemos que, al contrario de Zola, el autor asturiano no se sentía atraído por los descubrimientos científicos de su época. En la obra de Clarín, especialmente en la cuentística, es palpable una lucha de contrarios y perceptible una corriente idealista que parece entrar en contradicción con determinadas postulados ideológicos del autor.

Otro cuento de Clarín, “En el tren”, incluido también en la colección *El gallo de Sócrates*, nos deja ver la fina ironía de Clarín contra la absurda conciencia de clase predominante en la sociedad del XIX. El cuento presenta un cierto sondeo psicológico, aunque abunda el ejemplo moral y la intención edificante que nos recuerda a sus *Cuentos morales*. Incluso conserva cierto tono irónico-humorístico para con el duque del Pergamino: un hombre ridículo, soberbio de sus títulos y cargos públicos, pero sin la más mínima muestra de caballerosidad y delicadeza para permitir que otras personas, con más mérito que él sin duda, accedan a su compartimento.

¡Un consejero, un senador, un duque, un ex ministro, consentir que entren dos desconocidos en su coche, después de haber consentido en prescindir de una berlina-cama, a que tiene derecho! ¡Imposible! ¡Allí no entra una mosca!

La dama de luto, avergonzada, confusa, procura desaparecer, buscar refugio en cualquier furgón donde pueda haber perros más finos... pero el teniente de artillería le cierra el paso ocupando la salida, y con mucha tranquilidad y finura defiende su derecho, el de ambos.¹²

Consecuentemente, el viaje en tren se convirtió también en un elemento diferenciador, no olvidemos que el ferrocarril nació al abrigo de una burguesía en auge. Las clases acomodadas acusaban un ferviente deseo por viajar porque ello implicaba estar a la altura de los nuevos tiempos. Lo cierto es que el ferrocarril revolucionó el mundo del viaje conocido hasta entonces, basado en la utilización de diligencias, los caminos reales, las casas de postas, etc.¹³ La comodidad aumentó, las horas o jornadas de viaje se acortaron y las posibilidades de viajar a ciudades o países, hasta entonces, remotos, fueron mucho mayores. Con todo esto, viajar se convirtió en una espléndida aventura, dando origen al primer turismo, tal y como hoy lo entendemos como viaje de placer. Viajar y hacer turismo, otorgaban al viajero un toque de distinción que lo introducía en los más exquisitos círculos sociales del

¹² Alas, Leopoldo “Clarín”, “En el tren”, *El gallo de Sócrates y otros cuentos*, pp. 113-114.

¹³ Sobre el viaje ilustrado del siglo XVIII, véase Gaspar Gómez de la Serna, *Los viajeros de la ilustración*.

momento. Lo que implicaba que ese tipo de viaje no se encontraba al alcance de todos y que estaba únicamente reservado a un sector social muy concreto: la burguesía.

El tren y las huidas de Vetusta

La Regenta es una novela de la España de la Restauración. Una novela nada conservadora sobre las clases conservadoras, sobre familias acomodadas de regio abolengo, una novela universal sobre el provincianismo orgulloso y sofocante de Vetusta. El escenario de la práctica totalidad de la novela es Vetusta/Oviedo, ciudad provinciana dominada por las clases acomodadas y por el clero. Sus ilustres habitantes son, en su mayoría, individuos superficiales y reaccionarios cuya única dedicación consiste en maldecir al vecino, produciendo esa atmósfera cargada y sofocante de Vetusta que rezuma la novela.¹⁴

En las contadas ocasiones en que Clarín permite que sus personajes abandonen el ambiente asfixiante de Vetusta recurre a breves excursiones por los alrededores. Excursiones en berlina hasta el Vivero, lugar de recreo de los Ozores y sus amistades, o en tren para ir de caza. El viaje en tren proporciona a Clarín un rápido cambio de escenario novelesco y pone a los personajes en contacto con realidades diferentes a la absorbente y pesada realidad de Vetusta, su utilización podríamos decir que es casi simbólica.

Cuando don Víctor Quintanar descubre el adulterio de Ana Ozores, lo único que resuelve es poner tierra de por medio. Don Víctor decide salir de caza en tren con su amigo Frígilis y alejarse rápidamente de Vetusta, el escenario del crimen, del infame acto de deshonor. Aplazaba su venganza –pensaba Quintanar-. Sin embargo, el viaje en tren, el contacto con la naturaleza, el descubrimiento de otros espacios y de una realidad diferente a la de Vetusta, condicionarán su reacción.

Parecía que, según el tren se alejaba de los tejados de un rojo sucio, casi pardo de la ciudad triste, sumida en sueño y en niebla, el alma de Frígilis se ensanchaba, respiraba a su gusto aquel pulmón de hierro.

"No sospechaba aquel ciego, tan inoportunamente alegre y decididor, que su amigo, su mejor amigo, al romper la marcha del tren había tenido tentaciones de arrojarse al andén; y después, de tirarse por la ventanilla a la vía, y correr, correr desalado a Vetusta, entrar en el caserón de los Ozores y coser a puñaladas el pecho de una infame..."

Sí, todo esto había querido hacer don Víctor, que se sintió morir de vergüenza y de cólera contra los infames adúlteros y contra sí mismo en cuanto notó que el tren se movía y le alejaba del lugar del crimen, de su deshonor y de su venganza necesaria... [...] "Pero el tren huía de Vetusta, silbaba, le silbaba a él; y él no tenía el valor de arrojarse a tierra, de volver al pueblo... iba a tardar más de doce horas en ver el caserón, ¡aplazaba su venganza más de doce horas..." [...] Pasaron un túnel y no quedó ya nada de Vetusta ni de su paisaje. Era otro panorama; estaban a espaldas de la sierra; montes rojizos, lomas monótonas como oleaje simétrico se extendían cerrando el horizonte a la izquierda de la vía.¹⁵

¹⁴ Sobre los espacios en la novela, véase el interesante trabajo de Bobes Naves, "Los espacios novelescos en *La Regenta*".

¹⁵ Alas, Leopoldo "Clarín", *La Regenta*, vol. II, pp. 477-478.

Ese viaje en tren sirve también a Clarín para poner a Quintanar en contacto con las clases obreras. Desde el tren, piensa el afligido don Víctor, que aquellas pobres gentes son, sin duda, más felices que él. Son escasas las ocasiones en las que aparecen las clases obreras en la novela y cuando lo hacen es siempre a través del punto de vista de las clases acomodadas.

Don Víctor asomó la cabeza por la ventanilla. La estación, triste cabaña muy pintada de chocolate y muerta de frío, estaba al alcance de su mano o poco más distante. Sobre la puerta, asomada a una ventana una mujer rubia, como de treinta años, daba de mamar a un niño.

"Es la mujer del jefe. Viven en este desierto. Felices ellos" pensó Quintanar. Pasó el jefe de la estación que parecía un pordiosero. Era joven; más joven que la mujer de la ventana parecía.

Se querrán. Ella por lo menos le será fiel".¹⁶

También en el tren, a su lado, unos ganaderos amigos de Frígilis parecían felices de su regreso al hogar.

Entraron en un coche de tercera. En su mismo banco Frígilis encontró antiguos conocidos. Eran dos ganaderos que volvían de Castilla y después de hacer noche en Vetusta buscaban el amor de su hogar allá en la aldea.¹⁷

La situación anímica de los personajes de Clarín en *La Regenta* guarda una extraordinaria coherencia con los ambientes descritos. Todo alrededor de don Víctor es desolación, todo es lúgubre y triste, todo guarda cohesión con su tragedia y hace que ésta resulte aún más cruel. El propio departamento del tren en el que viaja Quintanar es "caja de muerto".

De noche, en el tren, cuando volvían solos a Vetusta en un coche de segunda, por miedo al frío de los tercera,... [...] La lamparilla del techo que alumbraba dos departamentos, apenas rompía las tinieblas de aquel coche que parecía caja de muerto.¹⁸

Pero el movimiento del tren y el ritmo onomatopéyico de las ruedas, que también mecía a Ortega y Gasset camino de Francia¹⁹, conducen al sueño a don Víctor transportándolo definitivamente, no sólo lejos de Vetusta, sino lejos de la triste realidad de un marido ultrajado.

El tren volvió a moverse. El ruido del hierro y de la madera y la trepidación uniforme eran como canción que atraía el sueño. Quintanar, sin pensar en ello, medía el ritmo de las ruedas pesadas y crujientes con el compás de una marcha que cantaba a su tordo, aquel tordo orgullo de la casa... Después midió el paso del tren con los de cierta polka... y después se quedó dormido.²⁰

¹⁶ *Ibidem*, p. 479.

¹⁷ *Ibidem*, p. 477.

¹⁸ *Ibidem*, p. 485.

¹⁹ Ortega y Gasset, José, *El Espectador*, p. 180.

²⁰ Alas, Leopoldo "Clarín", *La Regenta*, vol. II, pp. 479-480.

El tren es en *La Regenta* una fórmula de huida, una válvula de escape que libera a los personajes de las tensiones propias de Vetusta. Mientras que las excursiones en berlina al Vivero continúan urdiendo la trama argumental y forman parte del “modus vivendi” de la sociedad que rodea a los Ozores, las excursiones en tren de Frígilis y Quintanar representan, por el contrario, una verdadera ruptura, un auténtico distanciamiento físico y psicológico de la heroica ciudad. El tren permite descubrir la naturaleza, acercarse a las clases obreras, olvidar por unas horas la agobiante realidad de Vetusta. Podemos decir que también en *La Regenta*, al igual que en “¡Adiós Cordera!” o “Doña Berta”, el ferrocarril continúa representando lo ajeno, lo extraño, aquello que es capaz de transformar lo inmediato y de vencer la tradición y las reglas inquebrantables de la sociedad decadente del XIX.

Clarín no dedicó al ferrocarril tantas páginas como alguno de sus coetáneos, pero lo incorporó a sus obras dotándolo de una importante carga simbólica y afectiva. Algunos pasajes de “¡Adiós Cordera!” se encuentran, sin duda, entre las mejores páginas literarias que ha generado el ferrocarril. Podemos concluir diciendo que el ferrocarril en la obra de Clarín aparece siempre vinculado a los conceptos de progreso y tradición. En este contexto, el autor alude al ferrocarril no por lo que es sino especialmente por lo que representa. En consecuencia, su prosa no abundará en detalles relativos al mundo ferroviario, como lo hace la narrativa de la Pardo Bazán, pero sí reflejará fielmente las tensiones sociales y espirituales que la aparición del ferrocarril supuso para la sociedad del siglo XIX.

Bibliografía

Alas, Leopoldo “Clarín”, “¡Adiós Cordera!”, *Obras selectas*, Biblioteca Nueva, Madrid, 1947.

-, “Doña Berta”, *Obras selectas*, Biblioteca Nueva, Madrid, 1947.

-, “En el tren”, *El gallo de Sócrates y otros cuentos*, Espasa-Calpe, Madrid, 1973.

-, *Galdós novelista*, ed. A. Sotelo Vázquez, PPU, Barcelona, 1991.

-, *La Regenta*, Clásicos Castalia, Madrid, 1982, 2 vols.

-, “Tirso de Molina”, *El gallo de Sócrates y otros cuentos*, Espasa-Calpe, Madrid, 1973.

Beser, Sergio, *Leopoldo Alas, crítico literario*, Gredos, Madrid, 1968.

Bobes Naves, María del Carmen, “Los espacios novelescos en *La Regenta*”, *Los cuadernos del Norte*, 23 (1984).

Gómez de la Serna, Gaspar, *Los viajeros de la Ilustración*, Alianza Editorial, Madrid, 1974.

Ortega y Gasset, José, *El espectador*, Espasa-Calpe, Madrid, 1966, vols. III-IV.

Sobejano, Gonzalo, *Clarín en su obra ejemplar*, Castalia, Madrid, 1985.