SOBRE ANCHO ESPAÑOL POR LOS CAMINOS DEL PARNASO

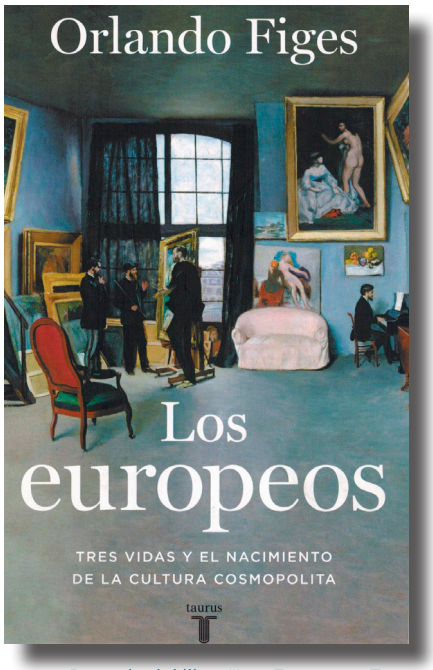
Texto: Gonzalo Garcival.
Periodista y ferroviario.

Desde el momento mismo de su aparición, en la primera mitad del XIX [al que nuestro Bretón de los Herreros saludaba: "Oh siglo del vapor y del buen tono,/oh venturoso siglo diez y nueve/ o, para hablar mejor, décimonono"] el Ferrocarril ejerció un enorme influjo en la Cultura y en las Artes. Dada la amplitud y el calado de esta sinergia FC&Cultura, sólo tocaremos aquí una de sus múltiples lecturas: la presencia y la prestancia de figuras señeras del ámbito ferroviario español en el panorama de las Letras.

Para reconocer la trascendencia del Ferrocarril, quiere decirse el Tren, en el desarrollo de la civilización moderna, tanto como objeto de inspiración literaria y artística como vehículo de difusión y *globalización* de la Cultura, nada más recomendable que el ensayo que el historiador británico *Orlando Figes* publicó en 2019: *Los europeos. Tres vidas y el nacimiento de la Cultura cosmopolita* (editado en España por Taurus al año siguiente). El propio autor explicita así el propósito de su estudio:

"En muchos sentidos, este libro constituye una exploración de la era del ferrocarril como primer periodo de la globalización cultural, pues, en términos prácticos, esto es lo que representa la creación del mercado europeo de las Artes durante el siglo XIX (...)". "Los Europeos" causó gran sensación en el mundo editorial y recibió los aplausos de la crítica internacional más exigente.

Con todo aquí y ahora, y siempre como una derivada más de la tesis de O. Figes, lo que pretendemos es resaltar el papel de prominentes figuras (por cierto, todas ellas del sexo masculino: sentimos no poder ser inclusivos) de ferroviarios, de profesionales del y para el Tren con aportaciones sustanciales a la Literatura española en los tres últimos siglos. Lo que no es grano de anís: tres premios Nobel sólo en el XX; Echegaray, Aleixandre y Cela, ¿sota, caballo, rey?



▸ Portada del libro "Los Europeos. Tres vidas y el nacimiento de la Cultura cosmopolita". (Edit. Taurus).

Subirse al primer tren

Porque a este respecto, desde el 'minuto uno' de irrumpir el tren en la península (1848) proliferan guías-horarios, crónicas periodísticas, composiciones poéticas en torno al nuevo medio de transporte. Y múltiples autores publicitan sus bondades y ventajas. Uno de esos adelantados es, justamente, el político, historiador y miembro de número en cuatro reales academias, *Antonio Cánovas del Castillo* (1828-1897) un ferroviario si se quiere circunstancial. El prócer malagueño consiguió su primer empleo remunerado en Madrid como administrativo en la compañía del Madrid-Aranjuez. Obtuvo dicho puesto de trabajo de la mano del promotor de aquel primer FC, su compaisano *José de Salamanca*, por recomendación personal del ya reconocido escritor *Serafín Estébanez Calderón*, amigo y concuñado del acaudalado marqués de Salamanca. Cánovas, que pronto rivalizaría en política con el ingeniero Práxedes Mateo Sagasta -por tantos conceptos ligado al manejo ferrocarrilero- le dedicó un soneto a la *reina Isabel II* con ocasión de la llegada del primer tren a Málaga (15-8-1865), acontecimiento al que la soberana no llegó a asistir. Se trata de un poema harto triunfalista que termina así: "(...) *naves que buscan su fugaz camino/ y el humo de las máquinas ardiente*".

El tren del siglo sigue adelante y se nos aparece V*icente Wenceslao Querol*, licenciado en Derecho que desempeñó la secretaría general de la Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona, hasta su traslado a Madrid en 1895 al ser nombrado director de Tráfico del Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA). Por lo visto, en su despacho de Atocha utilizaba impresos de la compañía para escribir sus versos cada vez que le asaltaba la inspiración. Fue además (1859) promotor de los juegos florales de la capital valenciana, en cuya lengua vernácula también publicó diversas otras piezas y compuso una oda a la inauguración de la línea de Valencia a Almansa.

Aunque la obra literaria de Querol haya quedado hoy más bien en

el olvido, su valía creadora fue muy alabada por Unamuno, a quien le emocionaba especialmente la lectura del poema "A la Nochebuena", de estimable aceptación hasta principios del XX. Y no menores elogios le dedica *Gerardo Diego* en su espléndido estudio antológico "El Ferrocarril en la Poesía española", incluido en el libro conmemorativo, editado por Renfe en 1948, "Cien años del Ferrocarril en España". Al soberbio poeta de la generación del 27 -de querencias ferroviarias bien evidentes- no le parece precisamente menor el quehacer poético de V.W.Q. Otro autor contemporáneo de este, con inestimable contribución al predicamento del tren en las letras españolas como lo fuera *Pedro Antonio de Alarcón* también valoró de forma muy positiva su poemario "Rimas", de 1891.

Palau, del carbón a la locomotora

Por afinidades electivas, profesionales e inclusive geográficas nos tropezamos ya con *Melchor de Palau i Catalá* (1843-1910), nacido ¿por feliz azar? en Mataró, cuna del ferrocarril ibérico, autor con producción literaria en castellano y catalán. Antes de ganar la cátedra de Geología y Paleontología en la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid, Palau trabajó en la construcción de túneles en los Pirineos, estudios que se conservan en el mataronense Archivo Comarcal del Maresme. En su condición de ingeniero-jefe en la Diputación barcelonesa dirigió el Plan de Carreteras Provinciales de Barcelona (1879), tarea que al poco debió abandonar a causa de diferencias políticas y demás.

Entre los escritos entonces más celebrados de Palau figuran los recogidos en "Poesías y cantares" (1878), volumen en el que destacan una 'Oda a la Locomotora' y otra 'Al carbón de piedra', de tal suerte que *José Zorrilla* le bautizó así : "Poeta del rayo y el carbón de piedra". Como autor bilingüe su prestigio se reforzó al traducir al castellano la "Atlántida" del poeta de *Jacinto Verdaguer*. Acaso menos brillante que su colega Querol, Palau fue numerario de la Real Academia Española y presidió la Sociedad de Escritores y Artistas Españoles. Hay un retrato suyo debido al pintor catalán *Ramón Casas*.

Tres de nuestros Nobel de Literatura presentan un pedigrí netamente ferroviario.

Mazzantini, ¿ferroviario o torero?

Prohombre fundamental en el desarrollo de nuestros caminos de hierro fue *José de Echegaray* (1832-1916) mayormente al que se recuerda mejor como agraciado con el Nobel de Literatura -*ex aequo* con el francés Fréderic Mistral, no lo olvidemos- en el año 1904. Ingeniero de caminos y matemático eminente, rara es la parcela de la Administración Pública donde no dejara su impronta el autor del drama "El gran galeoto". Antes de ser ministro de Hacienda, de fundar el Banco de España y de ser ministro de Fomento -donde ya había ocupado la Dirección General de Obras Públicas- Echegaray venía de participar en proyectos ferroviarios por Granada y Almería. Ejemplo de su cometido de entonces es el diseño de un pontón en la infraestructura de aquella línea andaluza ahora cuestodiado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Porque a pesar de que Echegaray es un personaje ninguneado por la memoria histórica, hay que reconocerle como una figura omnipresente y muy influyente en la política y la cultura españolas del *fin-de-siècle*.

Hiperactivo por lo que se ve, Echegaray tuvo también gran predicamento en el ámbito de las carreteras desde el Ministerio de Obras Públicas, o sea de Fomento. Desde allí abordó la mejora de la red viaria en eterna competencia con el ferrocarril. Se dijo de este ingeniero y luego premio Nobel que creía que decía que las carreteras españolas de su época no eran sino "caminos de cabras repujados", o algo así.

Metido en harina (ferroviaria) aquel genio multiforme -¿tal vez un poco 'metomentodo'?- tuvo simultáneamente responsabilidades -e intereses- en la compañía del FC Madrid-Cáceres-Portugal (MCP), sí, la misma de la que fue director *Alfredo Loewy*, el 'tío de España' con el que se carteaba su sobrino de Praga el inimitable escritor *Franz Kafka*.

Bueno, pues se cuenta que don José un día que hacía una visita de inspección por la citada línea recaló en la estación de Santa Olalla (Toledo), donde, qué casualidad, se vio frente a su factor- telegrafista y matador de toros en ciernes *Luis Mazzantini*. En aquellas fechas este ferroviario tenía un tanto mosqueados a sus jefes dado que, eso al menos creían, descuidaba sus obligaciones laborales para dedicarse al toreo de salón con

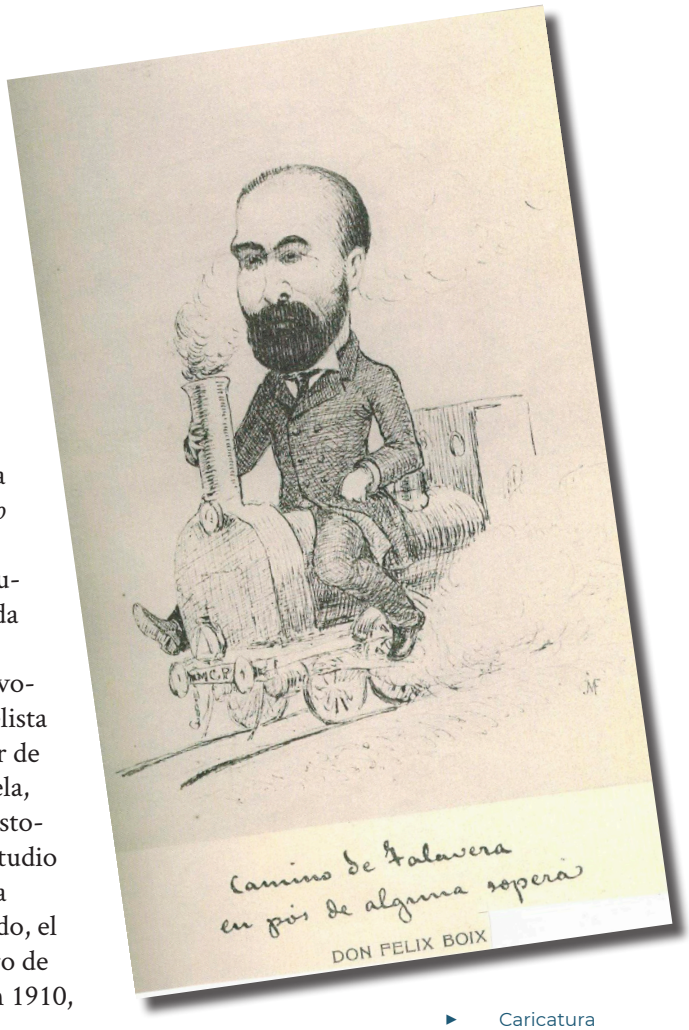
vistas a convertirse en un as de los ruedos. Así que don José le espetó a bocajarro: "¿Qué, Mazzantini, torero o ferroviario?". La anécdota la recogen, en su cumplida biografía "Luis Mazzantini, el Señorito Loco", *Juan Miguel Sánchez Vigil* y *Manuel Durán Blázquez* (Librería Gaztambide, Madrid, 1993).

Ferroviario antes que diestro, habida cuenta de que L. Mazzantini lo era por oposición. A mayor abundamiento era hijo de uno de los varios italianos que recalaron aquí para ayudar al desenvolvimiento de nuestras ferrovías. Su padre, *Giuseppe Mazzantini Vanguccí*, se había establecido en Elgóibar (Guipúzcoa) en 1855 -allí nacería al año siguiente el más *chulo* de los toreros- para colaborar en la construcción de la ferrolínea costera Bilbao-San Sebastián. Esta seña familiar se repite en la persona del poeta *Francisco Vighi* -del que luego trataremos-, hijo de un ingeniero transalpino que participó en el tendido de la escarpada Rampa de Pajares, muerto en viaje de servicio.

Eduardo Saavedra, un fenómeno

Eduardo Saavedra y Moragas (1829-1912), nacido en Tarragona, es uno de los personajes más extraordinarios -y acaso no lo bastante apreciado-que brillaron en la segunda mitad del siglo XIX e inicios del siguiente. Ingeniero, arquitecto, arqueólogo, arabista, académico de la reales de la Historia, de la Lengua y de Ciencias, cofundador y presidente de la Real Sociedad Geográfica Española, descubridor de la localización exacta de la histórica Numancia (mientras dirigía la construcción del FC Soria-Torralba) y adelantado del urbanismo moderno en la ciudad de León, adonde llegó como proyectista y director de obras de la línea de Palencia a La Coruña, incluida la hoy polemizada estación de la capital leonesa a orillas del Bernesga. Paradigma de la conjunción de técnica y humanidades, miembro egregio del cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, su colegio profesional editó en 1983 una biografía suya, prologada por *Julio Caro Baroja* ('Eduardo Saavedra, ingeniero y humanista'), obra estupenda de su colega *José Mañas Martínez* -salvo error involuntario, padre del novelista José Ángel Mañas, autor de la en su día exitosa novela, luego llevada al cine "Historias del Kronen"-, un estudio que pondera la categoría intelectual del biografiado, el cual, entre un sinnúmero de galardones, mereció , en 1910, la medalla Echegaray.

Como si siguiera las huellas de Saavedra, de quien fue alumno en la Escuela de Ingenieros de Caminos, vemos entrar a *Félix Boix y Merino* (1858-1932), casi legendario director de la compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España a partir de 1904 y hasta su muerte en 1932. Terminada la carrera con el número uno de su promoción, en 1880 tuvo Boix un primer destino en el Canal de Isabel II -donde proyectó la presa de El Villar- para asumir más tarde la dirección de obras hidráulicas en la cuenca del Segura. En 1888 le encontramos al frente de la construcción del ferrocarril Plasencia-Astorga (Ruta de la Plata), y, pasados apenas tres años, ingresa en la compañía de los FF.CC. Madrid a Cáceres y Portugal como director de los servicios técnicos,



► Caricatura rigurosamente inédita de Félix Boix, rescatada de un álbum del Instituto de Valencia de Don Juan (Madrid). Data de 1904 y su autor es José María Florit.

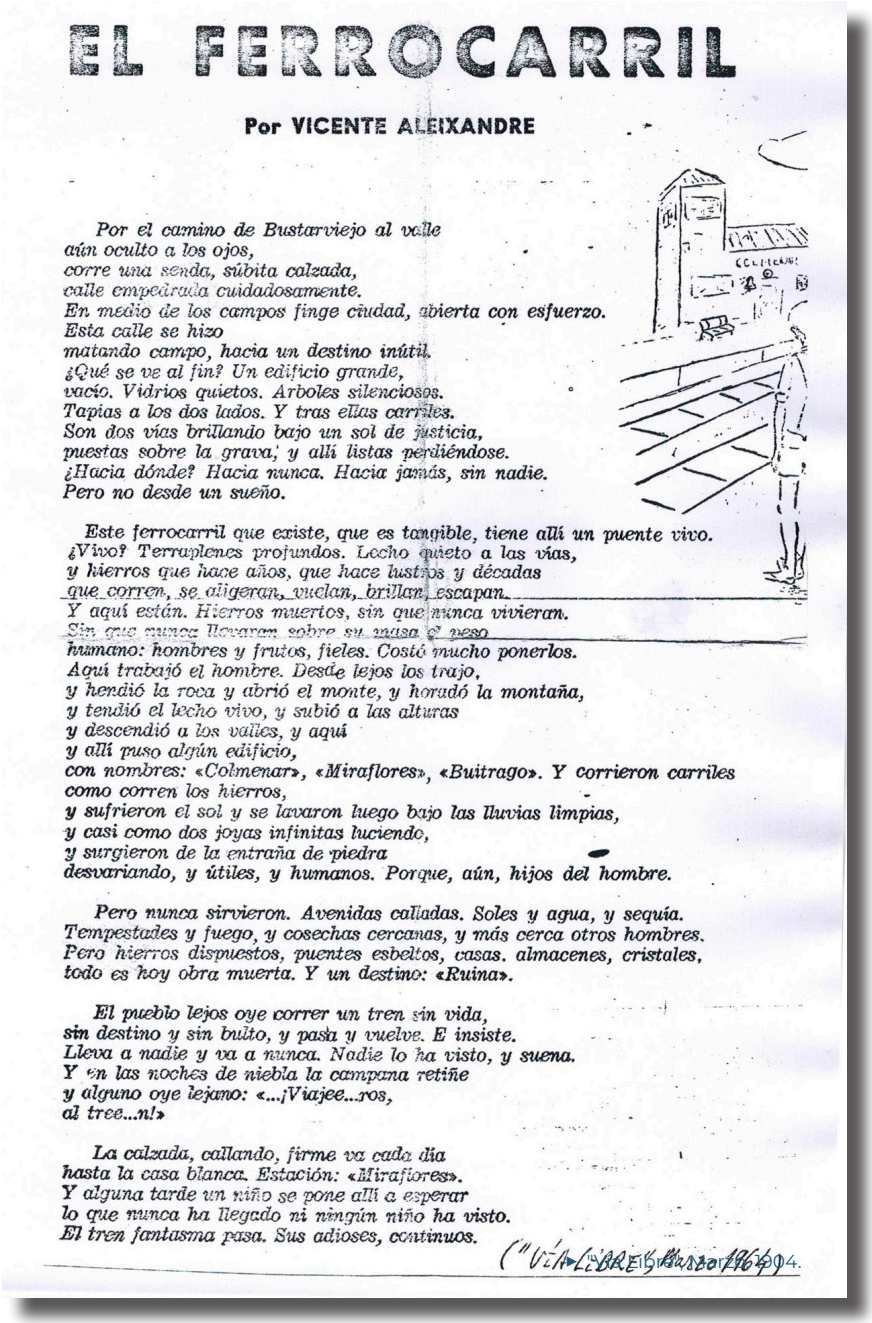
cuya red mantuvo y modernizó con acierto. En esa empresa trabajó codo con codo con el tío de F. Kafka ya citado, *A. Loewy*.

Cuando en abril de 1904 se encarga de la dirección de la Compañía del Norte, Félix Boix tiene enfrente a un competidor de muchos quilates, nada menos que su *alter ego* en la M.Z.A., ingeniero igualmente catalán y tratadista de sólido prestigio: *Eduardo Maristany*, marqués de La Argentera, un título que le otorgó el rey Alfonso XIII a petición de todo el personal implicado en los trabajos del enrevesado túnel de aquel mismo nombre. En suma, dos técnicos y

administradores de las empresas ferroviarias españolas de mayor poderío: los que, dentro de una sana rivalidad, congeniaron en lo tocante a objetivos, gustos y caracteres e imbuidos ambos del alabado *seny* catalán.

Félix Boix fue un crítico de arte solvente, ensayista y autoridad reconocida en modalidades como la cerámica y la numismática. Estudioso y coleccionista empedernido de piezas cerámicas de tradición española, a cuyo estudio y catalogación contribuyó en gran medida. Semejante afición propició su ingreso en la Real Academia de Bellas Artes. En ese sentido, el director de Norte hizo donación de valiosas muestras que engrosaron los fondos del recién creado Museo Municipal de Madrid.

Por otra parte, don Félix Boix se rodeó, dentro de la compañía, de colaboradores que destacaron en diversas áreas artísticas e intelectuales, según iremos viendo.



EL FERROCARRIL

Por VICENTE ALEIXANDRE

Por el camino de Bustarviejo al valle
aún oculto a los ojos,
corre una senda, súbita calzada,
calle empedrada cuidadosamente.
En medio de los campos finge ciudad, abierta con esfuerzo.
Esta calle se hizo
matando campo, hacia un destino inútil.
¿Qué se ve al fin? Un edificio grande,
vacío. Vidrios quietos. Arboles silenciosos.
Tapias a los dos lados. Y tras ellas carriles.
Son dos vías brillando bajo un sol de justicia,
puestas sobre la grava, y allí listas perdiéndose.
¿Hacia dónde? Hacia nunca. Hacia jamás, sin nadie.
Pero no desde un sueño.

Este ferrocarril que existe, que es tangible, tiene allí un puente vivo.
¿Vivo? Terraplenes profundos. Lecho quieto a las vías,
y hierros que hace años, que hace lustros y décadas
que corren, se aligeran, vuelan, brillan, escapan.
Y aquí están. Hierros muertos, sin que nunca vivieran.
Sin que nunca llevaran sobre su masa el peso
humano: hombres y frutos, fieles. Costó mucho ponerlos.
Aquí trabajó el hombre. Desde lejos los trajo,
y hendió la roca y abrió el monte, y horadó la montaña,
y tendió el lecho vivo, y subió a las alturas
y descendió a los valles, y aquí
y allí puso algún edificio,
con nombres: «Colmenar», «Miraflores», «Buitrago». Y corrieron carriles
como corren los hierros,
y sufrieron el sol y se lavaron luego bajo las lluvias limpias,
y casi como dos joyas infinitas luciendo,
y surgieron de la entraña de piedra
desvariando, y útiles, y humanos. Porque, aún, hijos del hombre.

Pero nunca sirvieron. Avenidas calladas. Soles y agua, y sequía.
Tempestades y fuego, y cosechas cercanas, y más cerca otros hombres.
Pero hierros dispuestos, puentes esbeltos, casas. almacenes, cristales,
todo es hoy obra muerta. Y un destino: «Ruina».

El pueblo lejos oye correr un tren sin vida,
sin destino y sin bulto, y pasa y vuelve. E insiste.
Lleva a nadie y va a nunca. Nadie lo ha visto, y suena.
Y en las noches de niebla la campana retiñe
y alguno oye lejano: «...¡Viajee...ros,
al tree...n!»

La calzada, callando, firme va cada día
hasta la casa blanca. Estación: «Miraflores».
Y alguna tarde un niño se pone allí a esperar
lo que nunca ha llegado ni ningún niño ha visto.
El tren fantasma pasa. Sus adioses, continuos.

("VÉA LEBRE" 15 Marzo 1964)

Aleixandre, otro Nobel del gremio

Durante el mandato de Boix, que podríamos considerar la edad de oro de la Compañía del Norte, hacen aparición en el seno de la empresa individuos de talla en diferentes facetas de la cultura. Especial mención merecen, a este respecto, el futuro premio nobel de Literatura 1977, *Vicente Aleixandre y Merlo*, y el político, polígrafo, historiador, ensayista, diplomático -embajador de España en circunstancias difíciles- *Salvador de Madariaga* (1886-1978), nacido en A Coruña, ingeniero de minas para el que Norte creó *ad hoc* un titulado servicio eléctrico. Allí, y al término de una permanencia durante el quinquenio 1911-1916, en dicho cargo, a Madariaga le sustituyó el ingeniero de caminos *Francisco Wais San Martín*, autor, como se sabe, de una "Historia General de los Ferrocarriles Españoles, 1830-1941", manual muy consultado que alcanzaría tres ediciones. El crédito intelectual de Madariaga se debe mayormente a sus reflexiones en torno a la historia de España y sus figuras más descollantes, obras que en la época actual diríase que han perdido vigor o vigencia. Es lástima que la documentación relacionada con el tránsito ferroviario de este ministro de la II República, académico de Ciencias Morales y Políticas y de la Española, catedrático de Lengua Española en Oxford, medalla de la Orden de Carlomagno, etc., se haya perdido definitivamente tal vez a causa de las mudanzas, traspapeleos y demás avatares que suelen menoscabar nuestra memoria histórica.

Algunos años después de abandonar Madariaga, ingresa en

La galería de escritores de élite que han servido en el ferrocarril incluye tres Nobel: Echegaray, Aleixandre y Cela.

la misma compañía y adscrito a la asesoría jurídica de Norte *Vicente Aleixandre y Merlo*, un joven jurisperito especializado en Derecho Mercantil (lo mismo que Miguel Delibes, nieto de un ingeniero francés atareado en el tendido de la línea Alar del Rey-Santander). Y lo que son estas caprichosas coincidencias: Aleixandre, igual que el ilustre novelista castellano, llevaba consigo eso que hemos dado en llamar *ferrogenes*; es decir, descender directacmente de un ferroviario de profesión. Su padre, el ingeniero valenciano *Cirilo A. Ballester* ocupó cargos relevantes en la histórica compañía de los Ferrocarriles Andaluces, con residencia primera en Sevilla, donde vendría al mundo su hijo Vicente, y un tiempo después en Málaga: la *Ciudad del Paraíso* de su invención lírica. De manos de don Cirilo, su hijo hizo primeros pinitos en la mentada compañía, un dato que se deduce de las cuartilllas con membrete que el poeta usaba para su correspondencia personal. La verdad es que a la luz de sus testimonios directos no resulta fácil reconstruir la dedicación de Aleixandre al ferrocarril. Tampoco es demasiado explícito a tal respecto en la entrevista que concedió en 1964 a la revista recién fundada "*Vía Libre*", que en su nº 3 y gracias al mismo entrevistador, Eduardo Tijeras, pudo conocerse en primicia el poema titulado, a secas, 'El Ferrocarril', deliberadamente excluido por el propio autor del poemario "En un vasto dominio" (1962) , que iba a acabar en la papelera. Aleixandre, del mismo modo que otros poetas de estirpe ferrocarrilera (R.M. Rilke, P. Neruda, S. Quasimodo, P. Lagerkvist, H.M. Enzensberger, V. Crémer, J.H. Tundidor y a saber cuántos más) dedicó a su progenitor un poema de intensa ternura, "Padre mío", incluido en "Sombra del paraíso" (1944) y en el que, miren por dónde, no aparece sombra ferroviaria alguna.

Ya en tareas de la secretaría general de Norte, Vicente Aleixandre llegó a publicar, en revistas técnicas, unos pocos artículos en apoyo de las pretensiones en materia de tarifas del *lobby* ferroviario frente a las respectivas políticas del Gobierno. Aleixandre, de otro lado, sí recuerda un recital que un grupo de poetas del momento, *Rafael Alberti* entre ellos, dio bajo la marquesina de la estación de Príncipe Pío ante una audiencia de trabajadores ferroviarios, pese a la bien constante amenaza de las bombas de la aviación de Franco. Uno de aquellos oyentes era el notable pintor ferroviario *Eduardo Encinas*, hijo y padre de ferroviarios, que salió de allí indemne con un libro autografiado del autor de "Marinero en tierra", el mismo que tantas veces encontró inspiración en los trenes. Casualmente Encinas

▸ Vicente Aleixandre según caricatura de Adolfo M. Mendoza (*Vía Libre*, Dic. 1977).

PARA MEJOR ENTRAR EN MATERIA...

Al lector más interesado en todo lo relacionado con la presencia del tren en las diversas expresiones de la cultura en nuestro país, sugerimos la consulta -sin exclusión de otras alternativas- de las siguientes fuentes:

"Cien años de Ferrocarril en España" , varios autores (4 vols.). Renfe, 1948.

"Renfe, origen y destino de una imagen" (varios autores.) Tau Diseño para Renfe, 2004.

Catálogo de la exposición "Pintura española en la Era Industrial, 1800-1900", en el apartado 'Al fondo, siempre un tren en cabeza'. Fundación Telefónica; Madrid, 1998.

"Literatura y Ferrocarril en España", tesis doctoral de *Juan Carlos Ponce*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1998.

"La Música del Tren", de *Juan Carlos Rubio Aragonés*. Ineco/FFE, 1999.

Antología "El Tren en la literatura española", de *Gaspar Gómez de la Serna*. Renfe, 1970.

"El Tren en la poesía española", antología. Revista "Trenes", 1957.

"El tiempo de los trenes", de *Lily Litvak*. Ediciones del Serbal. Barcelona, 1993.

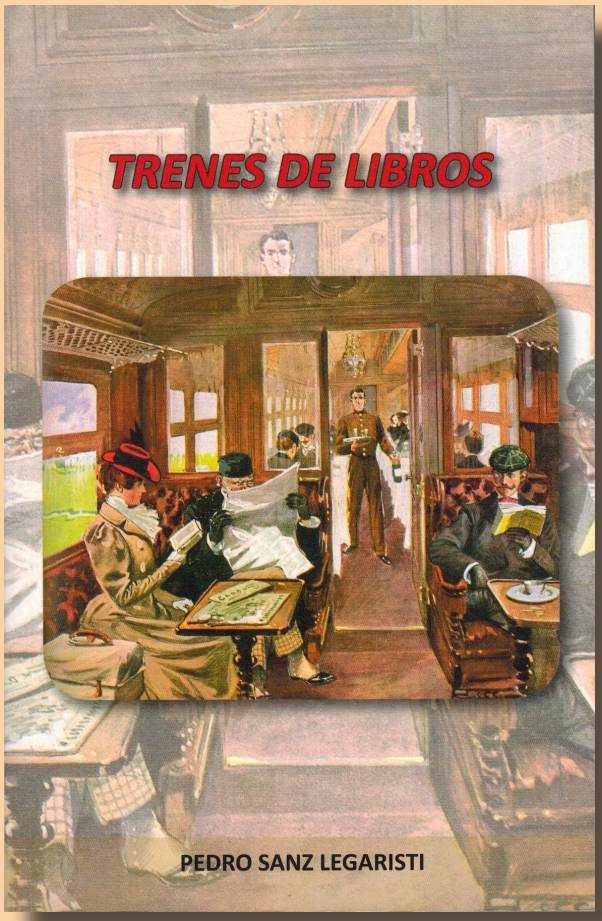
"La Estaciones de Ferrocarril en España", *de Gonzalo Garcival*. Ed. Espasa Calpe, 1992.

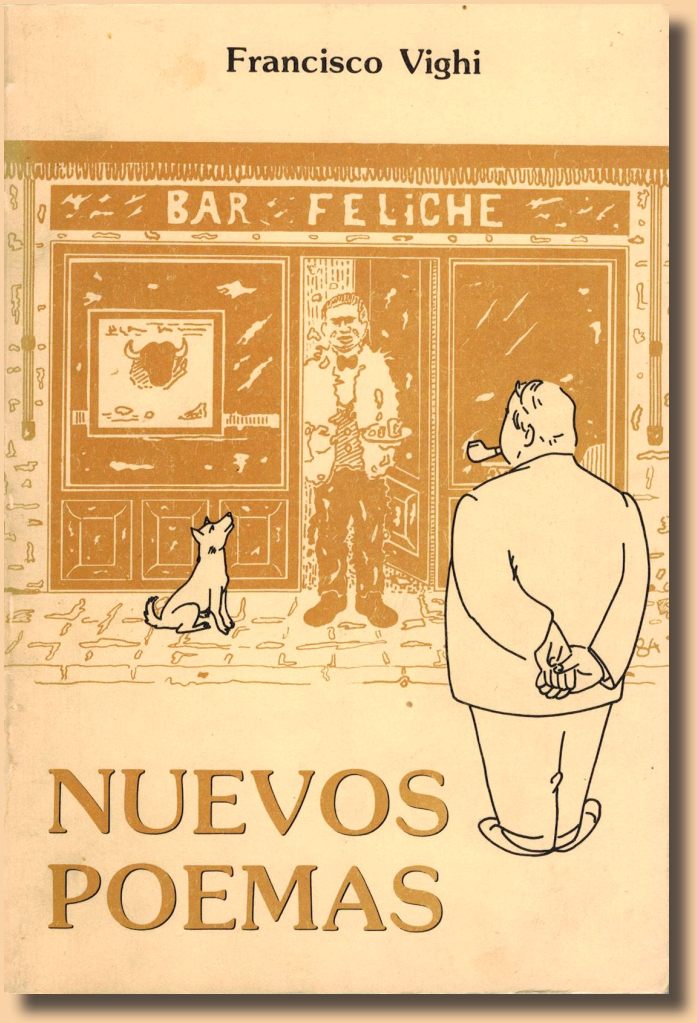
"Erotismo y Ferrocarril", de *Jordi Font-Agustí*. Abomey Maquetrén. Madrid, 2016.

Número monográfico (*Trenes*) de la revista *Litoral*, 2016.

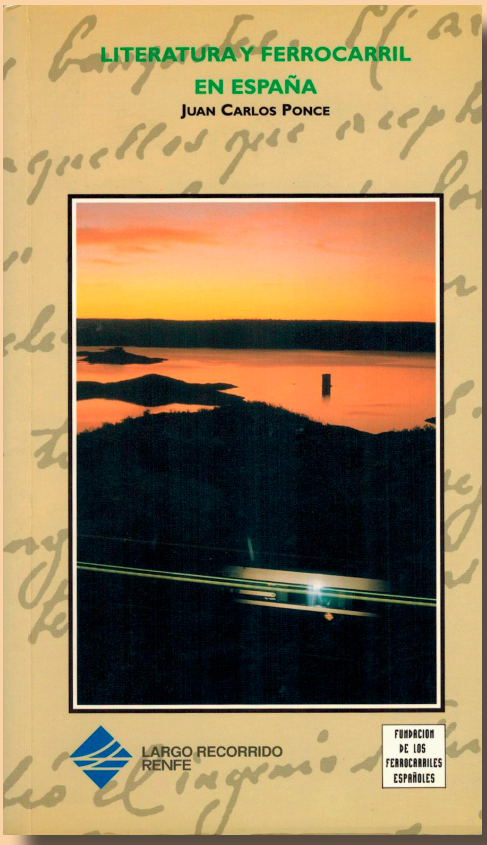
"Trenes de libros", de *Pedro Sanz Legaristi*. Ed. Maquetrén. Madrid, 2016.

En hemerografía, revistas 'Trenes' (de 1943 a 1958), 'Ferroviarios', 'Ferrocarriles y Tranvías', 'Vía Libre', 'Trenes Hoy', 'Líneas del Tren', 'Paisajes desde el Tren' y homólogas.




Francisco Vighi
BAR FELICHE
NUEVOS POEMAS

EROTISMO Y FERROCARRIL
A través de las artes
Jordi Font-Agustí


LITERATURA Y FERROCARRIL EN ESPAÑA
JUAN CARLOS PONCE
LARGO RECORRIDO RENFE
FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

fue alumno del pintor y grabador *Carlos Sáenz de Tejada* que, con ilustraciones magníficas, colaboró en publicaciones de Renfe.

Añadamos que por una carambola del azar, hubo otro ferroviario *Vicente Aleixandre, Blasco* de segundo, un obrero de Vía y Obras que en los años 20 residía en Agres (Alicante). Tenía un sueldo diario de 12 pesetas. Nada que ver, evidentemente, con su homónimo el del Premio Nobel.

Málaga, ateneo de ferroviarios

Al filo de la Guerra Civil se asoman, por la otra banda, el cordobés de Puente Genil *Juan Rejano Porras* (1903-1976), administrativo de la antes citada Compañía de Andaluces en Málaga, donde se había incorporado en 1907 procedente de Correos. Nada más poner pie en la capital malagueña, este prolífico poeta entró en contacto con los fundadores de la ya acreditada revista "Litoral" (Prados, Altolaguirre, etc.). Rejano moriría exiliado en México. Vivió allá de sus colaboraciones en importantes periódicos y dirigió publicaciones literarias de influencia, siempre fiel y comprometido militante del Partido Comunista de España, patria cuya ausencia llora en versos transidos de nostalgia, como, desdichadamente, otros muchos. Quien desee gozar de su obra puede hacerlo en un volumen de más de 900 páginas ("Poesía completa") que la Diputación de Córdoba editó en 2003. Sus ocho "Sonetos del sueño", que forman parte del poemario "Fidelidad del sueño" (1940-41) se los dedica a Vicente Aleixandre, como él malagueño de adopción. De vez en cuando vemos cruzar por sus versos un tren que se abre paso entre los olivares; aquellos que, con cierto regusto machadiano, evoca Juan Rejano.

► Francisco Vighi (1890-1962).

Paco Vighi, ingeniero inclasificable

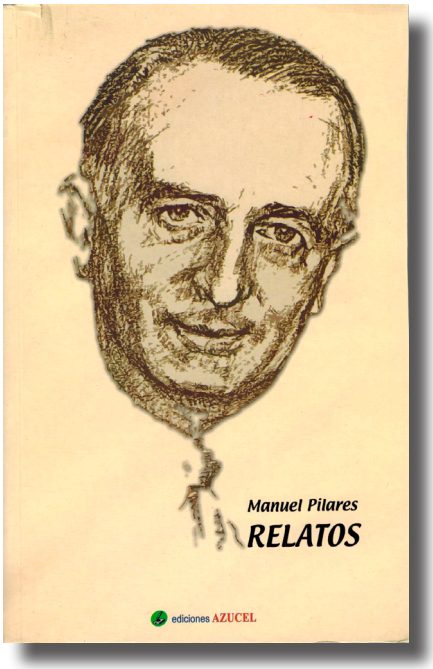
Faltó el canto de un duro, como quien dice, para que *Francisco Vighi* coincidiera en Málaga con los antedichos, concluida una guerra en la que, desde la retaguardia, estuvo a punto de perder la vida este ingeniero industrial con plaza antes del conflicto en la compañía del Norte, profesor durante decenios de la asignatura de Termodinámica en la entonces Escuela Central de Ingenieros Industriales de Madrid, desde su graduación en 1926. Hijo del ingeniero italiano *Huberto V. Corradi*, instalado en Palencia al servicio de la Compañía del Norte, y que laboró en la apertura de la imponderable rampa ferroviaria del Puerto de Pajares. Por desgracia el señor Vighi encontró la muerte, qué fatalidad, en un accidente ferroviario, a bordo de un tren en el que también viajaba el político *José Canalejas y Méndez*. Se dijo que este había salvado la vida gracias a que el ingeniero Vighi le cedió su asiento en uno de los coches menos afectados por el siniestro, ocurrido cerca de Venta de Baños, en 1891.

Se considera a Vighi uno de los últimos representantes de la bohemia literaria nacional. Íntimo amigo, casi pariente, del *Ramón Gómez de la Serna* de comprobable devoción por los trenes. Ubicuo contertulio omnipresente en las tertulias del Café de Pombo (la mítica 'Sagrada Cripta de Pombo') que pintara en espléndido retrato *José Gutiérrez Solana*, y en otros foros del debate cultural donde se debatía de todo lo humano y lo divino, también de los peces de colores. Le estimaba mucho el temible don *Ramón María del Valle-Inclán*, que le llamaba 'sobrino' y 'noveno poeta español' (sic). Muy vinculado a la capital y provincia de Palencia, esa parcela de la geografía ibérica configura no pocas de las composiciones de Paco Vighi, que era más partidario de la improvisación y el recitado en vivo que de publicar sus versos. "Ingeniero me dicen los poetas,/ poeta me dicen los ingenieros", decía de sí mismo. No parece, pues, infundada la suposición de que fuese Ortega y Gasset el que le forzara a darlos al público en la editorial de Revista de Occidente, que acogió la publicación bastante tardía de "Versos viejos" (1959), única obra impresa en vida del autor. En 1995, el escritor y editor de rarezas y de olvidos *Andrés Trapiello* recuperó en una edición crítica la práctica totalidad de la obra vighiana.

Cuando al concluir la guerra fratricida el ingeniero Vighi solicitó su reingreso en Norte, la compañía se lo denegó, entre otros motivos porque no aparecían los papeles que acreditaban su pertenencia a la plantilla. Era lo que, en términos reglamentarios, se definía como un 'dimisionario tácito'.

¿Quién no leyó alguna mañana a Alcántara?

Malagueño no adoptivo como Rejano o Vighi, sino de verdad,



Poetas, novelistas, historiadores, ensayistas, renombrados articulistas han surgido de la cantera del Tren, con todas las letras (y en mayúsculas).

de nacimiento y prosapia, era el poeta y periodista, y por sobre todo maestro de articulistas, *Manuel* (Porras) *Alcántara* (1928-2019), hijo y hermano de ferroviarios y empleado de Renfe cuando, a sus veintitantos años, ocupaba un puesto administrativo en el negociado del Seguro de Enfermedad en el edificio conocido como la 'Casa Roja', frente al torreón de Levante de la estación de Príncipe Pío. El mismo sitio donde -¿lo sabría Alcántara?- desarrollaba sus tareas el otro malagueño 'sobrevenido', ferroviario y ya poeta, *Vicente Aleixandre* y por allí al lado, en el mismo Paseo del Rey, el primo carnal de éste último, el ingeniero y posteriormente subdirector general de Renfe, *Agustín María Aleixandre y Puigcever* (firmante del capítulo 'Automotores' en el tomo II del libro, ciertamente monumental, 'Cien Años del Ferrocarril en España', 1948).

Alcántara a diario

Decir *Alcántara*, desde entonces, es decir el magisterio de la columna periodística. Se calculan en más de 20.000 los artículos que han llevado su firma diariamente en decenas de periódicos de toda España, a lo largo de su longeva existencia, elaborados con un estilo inconfundible, difícil de imitar, quintaesencia de su manera poética de ver y sentir cómo amanece cada mañana. Porque en el fondo y en la forma Alcántara es un magnífico poeta que nos legó libros, muchos de ellos premiados, desde "Manera de silencio", de 1955, hasta "La misma canción". Suyos son estos versos llenos de melancolía: "Lo mejor del recuerdo es el olvido./ La ilusión, si la he visto, no me acuerdo"...

Colaborador constante en todas las plataformas de la comunicación, prensa, radio y televisión, cronista deportivo particularmente defensor del boxeo, ha sabido convertir su currículum periodístico y general literario en una auténtica cátedra del oficio de escribir; día a día, palabra a palabra, ¡verso a verso!.

Casi a la vez, algo después, entra en escena un plantel contemporáneo de escritores y, sobre todo, divulgadores de la alianza del Tren y la Cultura (o viceversa). Hablamos del equipo fundador de la revista *Vía Libre*, que en 1964 puso en marcha el reputado periodista de radio y televisión *Victoriano Fernández Asís*, quien desde el mismo arranque atrajo al órgano corporativo de Renfe las mejores firmas españolas del momento. Antes de seguir, una curiosidad: el popular periodista *José María Carrascal* fue corresponsal, algunos años, de *VL* en Nueva York-

Pues debemos hablar de *Manuel Pilares*, *Eduardo Tijeras* y *Fernando Fernández Sanz*, cada cual a su estilo, con sus personales preferencias y, claro está, sus aportes al acervo literario nacional.

► Eduardo Tijeras (Morón de la Frontera, 1931).

Por una cuestión de edad y de preeminencia, vemos primero a *Manuel Pilares* (1921-1992), seudónimo del asturiano Manuel Fernández Martínez, que el 28 del próximo agosto cumpliría cien años; un centenario más digno de una mayor recordación. Además porque, curiosamente, Pilares nació el mismo día, mes y año que su fraternal amigo -del que fue estrecho colaborador- *Fernando Fernán Gómez*, autor de unas memorias que decidió titular "El tiempo de los trenes" (Espasa Calpe, 2004). Minero en la Cuenca del Caudal antes que ferroviario en estaciones de la línea Oviedo-León, sus primeras experiencias personales constituyen la base de su novela corta "El Andén", finalista en 1951 del codiciado premio Café Gijón, que el director *Rafael Manzano* llevaría al cine poco después.

Reconocido por la crítica como uno de los más brillantes autores de cuentos de la segunda mitad del siglo, Manuel Pilares cultivó la poesía (dúplica del "Libro de antisueños" y otras en ediciones cortas nada fáciles de encontrar); la novela, el guión radiofónico y cinematográfico junto con sus amigos Fernán Gómez, *Jaime de Armiñán*; el dibujo y la ilustración de aire naif... Siempre alerta frente a las alharacas de la vanidad o de la fama, Pilares era un hombre enormemente generoso, tanto en lo personal como en lo creativo. Frecuente colaborador como articulista o entrevistador en varios medios, y sujeto de caudalosa simpatía. Para conocer a fondo la alta calidad de su obra editada, puede bastar con la lectura del volumen "Relatos", volumen que la Editorial Azucel (Avilés) sacó a la luz en 2002.

Y el ensayo, por qué no

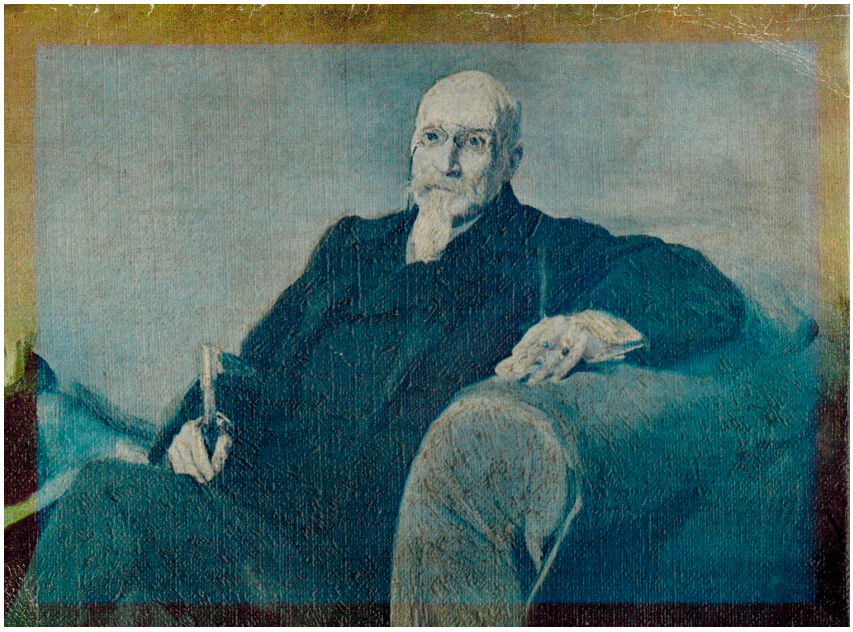
Respecto a *Eduardo Tijeras* (Morón de la Frontera/ Sevilla, 1931), muy vinculado a componentes de la por así llamarla escuela andaluza de la generación de los 50 (J.M. Caballero Bonald, Fernando Quiñones, Alfonso Grosso, etc.), ferroviario de oficio y de progenie -su padre, Tijeras García de Soria- fue jefe de estación- hay que apuntar que su labor, centrada en el cuento, la novela y el ensayo y en su vocación americanista presenta buenos reflejos en lo que respecta a la así llamada literatura de *andar y ver*, ora a través de asiduas colaboraciones en los más importantes diarios del país ora en sus crónicas de caminante en *Vía Libre* y otros medios. En tanto que ensayista, Tijeras cuenta con títulos como "El estupor del suicidio" (Editorial Latina, 1980), que acomete un problema casi tabú en la bibliografía de entonces y que se adelanta dos décadas al aclamado libro de *Enrique Vila-Matas* "Suicidios ejemplares" (1991), recibido con cierto clamor por el *establishment* literario. Uno de los hermanos *Panero*, *Michi*, no dudó en calificar al de E. Tijeras como "libro memorable" en un artículo aparecido en 1990.

Tijeras es un escritor y periodista, o periodista y escritor exigente consigo mismo, meticuloso en sus planteamientos. Un escritor de vocación irreductible y devoto de sus tierras familiares, y buen ejemplo de ello lo tenemos en "Bajo Guadalquivir" (Ediciones del Centro, 1976). Autor que además contribuyó mucho a dar a conocer por aquí a uno de sus autores más admirados, el italiano *Cesare Pavese*, de tan triste final y cuya biografía en clave de ensayo, ("Acerca de la felicidad y la muerte") le editó Planeta en 1972.

El más joven de este trío germinal de *Vía Libre*, *Fernando Fernández Sanz*, periodista volcado en la causa del ferrocarril, es una autoridad plena y extensamente admitida en los círculos profesionales y de amateurs adictos al tren merced a sus trabajos indagatorios de la tracción vapor, de aquí y de allá. Albacea del ilustre historiador ferroviario hispano-alemán *Gustavo Reder FFG* es un divulgador de marca mayor en esos materiales; mediante libros, muchos, reportajes, artículos, etc. en una amplia gama de tribunas de prensa. Y, por descontado, vía el largo recorrido de *Vía Libre*, en cuyas páginas -o en las del diario *El País*- desveló por primera al gran público la realidad histórica de lo ocurrido en Torre del Bierzo (León) el 4 de enero de 1944, hasta hoy la mayor catástrofe ferroviaria de España.

Aparte lo reseñado, FFS nos ofrenda frutos de otro color, como el testimonio de su viaje -etnográfico, geográfico, económico...- al valle de Alcudia, libro en sintonía con los relatos de, digo por caso, *Juan Goytisolo* ("Campos de Níjar") o *C.J. Cela* ("Viaje a La Alcarria" y otros). Una de sus penúltimas entregas bibliográficas se titula "Viendo pasar los trenes" (Editorial Vision Net con la colaboración de

A lo largo de casi dos siglos el vínculo entre los trenes y las Artes nunca se ha aflojado.



► José Echegaray, Premio Nobel de Literatura 1904.

la FFE, 2008), lírica reviviscencia de su dilatado trasiego ferroviario, como una confirmación de aquel de melancólico decir de A. Machado: "Se canta lo que se pierde". Sentencioso, erudito y todavía felizmente productivo, Fernando F. Sanz no pierde la fe en el trabajo, Cree, como Don Quijote, que "aún queda sol en la albarda".

Próvido nieto de ferroviario

Entre unas historias y otras, se manifiesta aquí la especie colosal (*kolosal*, que escribiría su admirado *Pío Baroja*) de *Camilo José Cela Trulock* (1916-2002) ¿Y qué podemos decir -o dejar de decir- sobre nuestro último premio Nobel, de las Letras?.

Recordemos, pues, aquel fulminante mensaje que Renfe difundió en todos los periódicos del país al día siguiente de serle concedido aquel Nobel de 1989: "¡Ya era hora, coño!". Porque mejor parabién no podía recibir desde el mundo ferroviario un hombre así, tan estrechamente vinculado al tren, nieto del ingeniero inglés John Trulock, que aterrizó en España para crear la primera línea férrea de la región gallega, la 'West Galicia Railway', y sobrino de don *Pío Cela*, ingeniero con mando en el negociado de ferrocarriles secundarios en el Ministerio de Obras Públicas de la postguerra.

Aparte algunas ligazones digamos periféricas o anecdóticas con el acontecer ferrocarrilero, y que no viene al caso citar, 'don Camilo el del Premio' destacó también como consejero de Administración de Renfe y patrono de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, convocante del concurso de narraciones breves que por algún tiempo llevaron el nombre del propio C.J.C. Y moviendo Roma con Santiago -¡nunca mejor dicho!- instaló en su Fundación de Padrón-Iria Flavia un Museo Ferrocarrilano, en recuerdo de su abuelo Trulock, muestrario al que llegó a incorporar la pequeña locomotora 'El Sar' popularmente conocida como *La Sarita*, propiedad antigua de Mr. Trulock.

Obvio es que el paso de los trenes se da por sabido en la obra completa de Cela, que, asendereado trotamundos, inicia su memorable "Viaje a la Alcarria" sentándose en un tren al salir de Atocha.

Expira ya este peculiar viaje imaginario de la nomenclatura ferroviaria al Parnaso con un escritor, señalado novelista, que viene ocupando la atención de críticos y exégetas. Se trata del sevillano *Manuel Fernando García Calderón* (Sevilla, 1959), ingeniero de caminos adscrito a Adif (subdirección de Laboratorio, Sistemas y Calidad de Vía). Multilaureado (premios, entre otros muchos, Jauja, Gabriel Miró, Max Aub, Cuentos de Invierno...), cuya vocación literaria se suma a una inveterada tradición dentro la ingeniería civil española. García Calderón recibe el aplauso más halagüeño de la crítica; como este, definitorio de su buen hacer: "García Calderón ofrece una obra atípica en su estructura sin narrador al uso (…) para adentrarse en una trama de intriga que lleva aparejada una reflexión sobre el contexto social en que se desarrolla".

A la pluma de García Calderón debemos títulos como "Yo también fui Jack el Destripador", "De lo visible e invisible", "El vuelo de los halcones en la noche", "El mal de tu ausencia", "Lo que sé de ti" y/o "La judía más hermosa" .Y la que quizás ha tenido una mayor resonancia, "La noticia" (Algaida Editores, 2006). Como quiera que sea, la divisa narrativa de este ingeniero residenciado en la Infraestructura ferroviaria sigue en marcha con la velocidad ganada en su madurez. ■