

Los medios de viaje en la narrativa de Emilia Pardo Bazán: cambio de su sensibilidad

Eizo Ogusu
UNIVERSIDAD DE MEIJI
ogusu@meiji.ac.jp

(recibido noviembre /2021, aceptado diciembre/2021)

RESUMEN: Reinhart Koselleck especifica el fenómeno de “aceleración” como una experiencia básica del hombre moderno, del siglo XIX, lo cual J. W. Goethe ya en 1825 advierte por medio de un conocido neologismo: “veloziferish”. Aquí, siguiendo la argumentación de Koselleck y la advertencia de Goethe, se estudian los rastros de lo «velocíferino» respecto a los medios de viaje en la narrativa de Pardo Bazán. Este análisis permite conocer con nitidez el cambio de su sensibilidad hacia el final de su vida.

PALABRAS CLAVE: Reinhart Koselleck (1923-2006), J. W. Goethe (1749-1832), ferrocarril, automóvil.

ABSTRACT: Reinhart Koselleck specifies that the phenomenon “acceleration” is a basic experience of the modern people, of the 19th century. That was warned by J. W. Goethe in 1825 through the well-known neologism “veloziferish”. In this paper I analyze, following them, the traces of the «veloziferish» in relation to the means of travel in the Pardo Bazán’s narrative. This analysis sheds light on the change of her sensitivity towards the end of life.

KEYWORDS: Reinhart Koselleck (1923-2006), Goethe (1749-1832), railway, car.

SIGLO XIX, PERÍODO DE «ACELERACIÓN»

En una conferencia pronunciada en Japón, en 1978, el historiador alemán Reinhart Koselleck define el siglo XIX como “período de transición” (Übergangszeit) haciendo observaciones sobre la “aceleración social producida por la innovación técnica” (Koselleck 2014: 133). Y la especifica como sigue:

A partir de finales del siglo XVIII la aceleración (Beschleunigung) llega a ser la experiencia básica de la gente: es la experiencia de superarse a sí mismo, de la nueva época, por decirlo de modo franco, de la época moderna (Neuzeit)¹. (Koselleck 2014: 136).

¹ Excepto *Las afinidades electivas*, la traducción castellana hecha del original alemán es del autor de este ensayo.

A continuación, como testimonio de esta “aceleración” experimentada en el ritmo de vida, cita una escena de la novela de Goethe, *Las afinidades electivas*, publicada en 1809. El protagonista, el marido Eduardo se queja del ritmo acelerado de la vida de esta forma:

Es bastante triste [...] que hoy en día ya no se pueda estudiar nada para toda la vida. Nuestros antepasados se atenían a la instrucción que habían recibido en su juventud; pero ahora nosotros tenemos que aprender todo de nuevo cada cinco años, si no queremos quedarnos por completo fuera de moda (Goethe 1962: 37).

Siguiendo la línea de Koselleck, el crítico alemán Manfred Osten en su estimulante monografía (2003) cita una conocida carta de Goethe del 6 de junio de 1825, dirigida a Zelter, un compositor contemporáneo suyo que habitaba en la gran ciudad de Berlín. En esta carta Goethe le advierte de dicha “aceleración”:

Hoy todo es *ultra*, todo se trasciende irresistiblemente en el pensamiento y en la acción. [...] La juventud, hecha para darse prisa desde pequeña, se deja arrastrar por el remolino del tiempo. Riqueza y rapidez son eso que maravilla y mueve el mundo; ferrocarriles, telégrafos, barcos de vapor y las simplificaciones de los demás medios de comunicación son eso a lo que aspira la gente culta (Goethe 1991: 850-1).

Pero el célebre neologismo acuñado por Goethe que Osten puso como título de la monografía aparece en el borrador de la posdata a una carta de noviembre de 1825 a un jurista y abogado de Prusia, Nicolovius:

Como la mayor desgracia de nuestro tiempo, que no deja que nada madure, debo constatar que en el siguiente instante lo previo se consume, el día se desperdicia en ese día, y así siempre se vive al día sin ahorrar nada. [...] Nadie se permite gozar ni sufrir, sino sólo para que otros puedan matar el tiempo, y así se salta de una casa a otra, de una ciudad a otra, de un imperio a otro y, finalmente, de una parte del mundo a otra, todo velocíferino (veloziferisch) (Goethe 1993: 333-4).

Por medio de este neologismo “velocíferino” (veloziferisch), creado de la ingeniosa unión del latín “*vēlōcītās*” y del mismo “*Lūcifer*”, lo que apunta Goethe como blanco de ataque es la tendencia generalizada que aparecía en la sociedad de entonces, la aceleración de los medios de transporte, de los medios de comunicación y en general del ritmo de vida. Y esta especie de diagnóstico de la época se puede observar en varios testimonios de sus contemporáneos como Heinrich Heine (1797-1856), Friedrich Nietzsche (1844-1900), John Ruskin (1819-1900), etc.

Así que, siguiendo la argumentación de Koselleck en su lectura de *Las afinidades electivas* de Goethe, pretendo en este ensayo hacer una búsqueda de rastros de lo «velocíferino» respecto a los medios de viaje en la narrativa de Pardo Bazán.

LO «VELOCIFERINO» EN FERROCARRILES

Dentro de los medios de viaje el transporte que representó de modo más nítido la “aceleración” en el siglo XIX es el ferrocarril, que, como detalla Ponce (1996: 47), revolucionó prácticamente el viaje. Y me atrevo a afirmar que *Un viaje de novios* (1881) de Emilia Pardo Bazán es la novela que describe el “cosmos ferroviario” (Ponce 1996: 52) con mayor brillantez en la literatura española.

En el capítulo IV, como indica Litvak (1991: 212), está descrito el “paisaje visto desde el compartimento” del tren, mediado por los postes y la línea del telégrafo:

Fuera, los postes del telégrafo parecían una fila de espectros; los árboles sacudían su desmelenada cabeza, agitando ramas semejantes a brazos tendidos con desesperación pidiendo socorro; una casa surgía blanquecina, de tiempo en tiempo, aislada en el paisaje como monstruosa testa de granítica esfinge; todo confundido, vago, sin contornos, flotante y fugaz, a imitación de los torbellinos de humo de la máquina, que envolvían al tren cual envuelve a la presa el aliento de fuego de colérico dragón. (Pardo Bazán 1999: 245).

En esta descripción lo que disuelve las formas de los objetos (poste, árbol, rama, casa...), convirtiéndolos en vistas fantasmagóricas (espectro, cabeza, brazo, testa...) y les hace a los viajeros percibirlos como un paisaje evanescente –“todo confundido, vago, sin contornos, flotante y fugaz”– es la velocidad misma del tren.

En el itinerario de Miranda de Ebro a Hernani, en la zona montañosa, los túneles que aparecen “de sopetón y sin pedir permiso” (Pardo Bazán 1999: 261) a causa de la rapidez del tren, violan el paisaje y les dan a los viajeros una “visión guillotizada”, así llamada por Litvak (1991: 213):

Acontecía que los pícaros de los túneles se solazaban en taparles adrede los mejores puntos de vista de la ruta. Que aparecía un otero, risueño, un grupo de frondosos árboles, una amena vega, ¡paf! el túnel. Y se quedaban inmóviles al vidrio, sin osar hablar, ni moverse, cual si de pronto entrasen en una iglesia. (Pardo Bazán 1999: 260).

Y los viajeros que no se conocían, Artegui y Lucía, se dejan seducir por el “panorama móvil” producido por el desplazamiento veloz del tren, y acaban haciéndose más “comunicativos”: “A medida que corrían las horas y la jornada avanzaba iba Artegui perdiendo un poco de su estatuariedad, y cada vez más comunicativo, explicaba a Lucía las vistas de aquel panorama móvil” (Pardo Bazán 1999: 261).

En estas escenas de *Un viaje de novios* notamos la seducción que ejerce la velocidad del ferrocarril sobre los viajeros y también su ambivalencia, es decir, el temor que se apodera de ellos.

Precisamente lo «velociferino» genera, como temía Goethe, la tragedia de la modernidad. La dictadura de la prisa obliga al hombre a adaptarse a una nueva forma de esclavización moderna. La autora aborda este tema detallando el trabajo diario del jefe de una estación en el cuento de 1901, “Sin esperanza”, que comienza así:

El jefe de la estación, en su lugar, aguarda el tren, el duodécimo en aquel día despachado. ¡Qué movimiento el de la estación de Cigüeña! Cosa de no parar un instante. Apenas sale un tren, ya es preciso pensar en la llegada de otro; [...] El jefe aguarda. Dominando la fatiga, por una tensión mecánica de la voluntad; llamando en su ayuda las fuerzas de un organismo en otro tiempo robusto, hoy quebrantadísimo, minado en todos sentidos, como la tierra de los hormigueros, no piensa, no quiere pensar sino en su obligación. [...] Para él no hay domingos, días festivos. Carnavales ni Navidades; para él no hay día ni noche; [...] para él la vida es una serie de sobresaltos, y al campanilleo del telégrafo responde el golpe de su corazón en perpetua inquietud, el latir de sus sienes, que acabarán por estallar bajo la presión férrea de la atención siempre fija. (Pardo Bazán 1990: 49)

Aquí está descrita la hiperacelerada vida de un jefe de estación, “arrastrada por el remolino del tiempo” (Goethe 1991: 850), en la que el hombre padece tanto inhumano estrés que se convierte casi en una máquina, ya que no puede pensar “sino en su obligación”. Es más, lo que a él le somete cada día a ese hiperacelerado ritmo de vida bajo “la presión férrea”, es decir, del ferrocarril, es ni más ni menos que una máquina instalada en la oficina, “telégrafo”.

En el siguiente pasaje la aceleración y, por consiguiente, la esclavización llegan al límite de que el hombre no puede disfrutar de los días junto a su hija como padre; ni siquiera acompañar a su hija enferma:

La niña ha llegado al período de la dentición; ya balbucea palabras, ya sufre dolores... El padre ni lo oye ni lo ve. Los dos Moloch –el Deber y la Responsabilidad– le reclaman, le sujetan, le oprimen más y más. ¡Al andén, a la oficina! ¡A la oficina, al andén! ¡A dar la salida, a recibir! ¡A recibir, a dar la salida! ¡Atención al telégrafo! ¡Que falta un coche! ¡Que llega la expedición! ¡Que al menor descuido ocurrirá una catástrofe! Y cuando la niña se enferma gravemente y su madre tiene que llevársela a Auriabella, a consultarla con un médico de renombre, allí se queda el padre, el corazón apretado, [...]; pero con el pensamiento confiscado, sujeto a la cadena de sus funciones, de la cual no es lícito ni tirar. ¡Extrema esclavitud! (Pardo Bazán 1990: 50)

Pardo Bazán destaca por su capacidad de crear ficticiamente en un cuento de apenas dos páginas un mundo deshumanizado por lo «velocíferino» del ferrocarril, de manera más completa que, por ejemplo, el siniestro cuento de Charles Dickens, “The Signalman” (1866). A tal propósito la autora se sirve de la repetición de la preposición «a» y de la conjunción «que» que aumentan la sensación de la «aceleración». Y el tono alarmante se acrecienta por la alusión a “Moloch” –“Dios de los cananeos, los moabitas, los fenicios y los cartagineses, que exigía sacrificios humanos infantiles” (Revilla 2007: 411)–, que se asemeja al “Lucifer” de Goethe.

LO «VELOCIFERINO» EN AUTOMÓVILES

Las últimas novelas de doña Emilia, particularmente *La Quimera* (1905) y *Dulce dueño* (1911), llenas de variados escenarios, podemos sostener sin ninguna duda que son «novela de viaje».

En la última, que plantea “el tema de la búsqueda de la felicidad” (Mayoral 1989: 32), la protagonista Catalina Mascareñas recorre el mundo a la busca de su Amor Ideal, o sea, un galán, por medio del ferrocarril.

En el capítulo IV ella viaja de Madrid a Granada, pero no hay descripciones de viaje en tren. Más bien, en la estación de Granada se arrepiente de haber venido en ferrocarril: “¿Por qué no haber venido en auto?” (Pardo Bazán 1989: 652). Lo mismo ocurre con el tan largo recorrido de Madrid a Suiza pasando por Biarritz y París del capítulo VI. En su lugar se describe una excursión encantadora en automóvil: “Por la tarde, en su automóvil, me lleva a recorrer caminos pintorescos, hasta San Sebastián” (Pardo Bazán 1989: 690).

En el caso de *La Quimera*, “el eje que estructura el discurso novelesco es el espacio” (Mayoral 1991: 62) y cada capítulo cambia de escenario –Marineda, Madrid, París, Bélgica, Holanda–, así que se nos presenta como una auténtica «novela de viaje». Claro que hay pasajes que se refieren a los preparativos de viaje en ferrocarril, al estado de las estaciones y a la conversación cruzada en el vagón. Pero han desaparecido de forma completa las descripciones del “paisaje visto desde el compartimento” como las que destacamos en *Un viaje de novios*.

Las descripciones de viaje en ferrocarril son reemplazadas por las de viaje en automóvil. Una de las heroínas, Clara Ayamonte, educada como “una mujer libre en un sentido profundo” (Mayoral 1991: 57) es rechazada en su amor hacia el pintor y acaba entrando en un convento de Ávila. Es de notar que escoge el automóvil como medio de escape, o sea, para librarse del lazo mundanal:

En el coche que lleva a la Ayamonte va también Micaelita, ebria de alegría, de velocidad, de travesura y riesgo. Impelido por la presencia de Clara, Donado aprieta, aprieta; propónese dejar muy zagueros a los otros dos autos [...] Clara, lejos de asustarse, ríe, anima al *chauffeur*.

–¡Más velocidad! ¡Toda la que se pueda! ¡Toda! (Pardo Bazán 1991: 325-6).

Aquí Ayamonte, en vez de sentir miedo, “ríe”, porque está embriagada por la velocidad, que la ayudaría a olvidar todo lo mundanal. Asimismo nos parece plausible que la autora hace la descripción del paisaje visto desde el asiento del auto, cuya calidad es comparable a la citada de *Un viaje de novios*:

Volaban; los grises poblados, las casuchas aisladas que, como arenas de sal, granean los desiertos de Castilla, las áridas llanuras, [...] desaparecían apenas entrevistos, mientras el aire torrencial se metía en los pulmones, sofocaba a fuerza de impetuosidad. Ya el paisaje cambia de carácter: la crestería azul de la sierra se dibuja en dentelladas más agudas, y sobre la inmensa, ilimitada aridez del resquebrajado terruño, ruedan sueltos los gigantescos cantos (Pardo Bazán 1991: 326).

Más tarde, en la novela corta *Arrastrado* (1912), doña Emilia hace igualmente “la cabal descripción de una vertiginosa carrera en automóvil”, según D. Villanueva y J. M. González Herrán (2002: XXIII).

El protagonista, Eugenio Izquierdo, político cauteloso, al enterarse de la relación adúltera que mantienen su mujer y su mayor valedor, al principio no reacciona reprimiéndose a sí mismo para sacar mayor partido de ello. Sin embargo, una vez montado en un auto con los dos que le han ultrajado, se afloja esa represión:

El raudal de aire libre, penetrando en los pulmones de Izquierdo, le causaba esa embriaguez que tan bien conocen los automovilistas: el olvido del peligro, y hasta un insano placer de buscarlo. La cautela, las combinaciones hábiles para sacar de cada suceso la mayor suma de utilidad, sin entregarse a la pasión, desaparecían (Pardo Bazán 2002: 525).

La misma “embriaguez” que disfrutó Clara Ayamonte en *La Quimera*, ahora le hace a Eugenio Izquierdo perder la “cautela” y le despierta “el ansia de vengarse”, que llega a ser “un afán de muerte, de la propia destrucción”. Así que:

Eugenio se sustituía al mecánico, previo cambio de velocidad del vehículo: la mayor posible. Le favorecía la cuesta abajo, y el coche parecía tener alas. Hendía el aire, fantasmagórico en su rapidez, lanzado lo mismo que un cohete, cortando la respiración la columna de aire que levantaba (Pardo Bazán 2002: 527).

El auto se precipita por el despeñadero y sucumben los tres viajeros. En esta cita también se sobresa la similitud entre la expresión pardobazániana “fantasmagórico en su rapidez” y la de Goethe, «velocíferino», llegando a connotar la potencia destructiva que conlleva la rapidez.

NUEVA SENSIBILIDAD

En la narrativa de Pardo Bazán, nacida a mediados del siglo XIX, hemos notado naturalmente la atracción que sentía ella hacia lo «velocíferino», lo que Goethe acuñó para detestar la tendencia acelerante que se generalizaba en su tiempo. En *La Quimera* (1905) y *Arrastrado* (1912), sin embargo, esa velocidad diabólica está representada por la “vertiginosa carrera en automóvil”.

Por cierto, en la portada del folleto «Los Contemporáneos» número 174 (26 de abril de 1912) en que se publicó *Arrastrado*, está ilustrado un automóvil de carrocería «landaulet», el mismo que aparece en el texto. Y es de relieve especificar que este tipo de automóvil que se fabricaba aquel entonces, por ejemplo, el Renault 8 CV apenas llegaba a alcanzar 40 kilómetros por hora (Normand 2016). En cambio, en Inglaterra antes de la Primera Guerra Mundial el *Cheltenham Flayer* exprés circulaba entre Londres y Swindon a un promedio de 112 km (70 millas) /h (Chapman 1987: 121). Es decir, por más veloz que fuese, el automóvil corriente de aquel tiempo ni siquiera rebasaba la velocidad media de un tren como el Sud-Expres. Por lo que se supone que respecto al auto, lo que atraía a doña Emilia no era la velocidad en sí misma, sino que sería otra cosa.

En 1900, visitando la Exposición Universal de París, doña Emilia vaticina, igual que Goethe para el siglo XIX, el porvenir de los medios de viaje: “Ya se ha aplicado la idea del automovilismo al viaje colectivo, y hay trenes automóviles muy acelerados. Acaso venga por aquí la muerte de los ferrocarriles” (Pardo Bazán 1900: 145). Y alude a la razón por la que elogia el automóvil:

Cada quisque se organizará libremente su tren, y no tendrá que aguantar vejámenes y chinchorrerías. Irá adonde le parezca y se detendrá donde se le antoje. Nos emanciparemos de las Compañías, la tiranía más insufrible. Será de las formas hermosas y simpáticas de la libertad individual, á la cual atentan los viajes colectivistas, con su férrea disciplina calculada en ventaja de las empresas. (Pardo Bazán 1900: 145)

Ahora respecto al ferrocarril, le molesta “su férrea disciplina”, la misma disciplina que sujetaba al jefe de la estación en el cuento “Sin esperanza” (1901). Y aboga por el automóvil por ser vehículo de “la libertad individual”, que permite a cada individuo ir “adonde le parezca” y detenerse “donde se le antoje”.

Esta actitud “partidaria decidida del automóvil” ya está manifestada en el artículo de 1896, “La vida contemporánea” de *La Ilustración Artística* (n.º 758, 6 de julio). A pesar de echar pestes de su feo aspecto –“los coches mecánicos, útiles y sin duda horriblemente feos por la falta de caballos”–, defiende el nuevo transporte de una manera ostentosa:

Nadie se da cuenta de ello, pero esos coches van á traer consigo una revolución en la sociedad y en las costumbres. [...] Y verdaderamente esos coches, cuando nos adaptemos á ellos, serán una de las mejores conquistas de la civilización. ¡Ahí es nada! Gastando una pequeña cantidad de petróleo ó de electricidad nos veremos libres de lacayos, palafreneros y cocheros (n.º 758, 6 de julio de 1896).

Señalando en varias ocasiones los peligros que acarrea el auto, llega a teñir su futuro de color casi utópico:

Los que anuncian el brillante porvenir reservado al automóvil, dicen que con él y por él se suprimirán las fronteras y se cambiará, por consecuencia, todo el estado político actual de Europa: vendremos á la soñada y apetecida federación de los Estados Unidos Europeos, á la supresión de las tarifas aduaneras y al más completo cosmopolitismo (n.º 1119, 8 de junio de 1903).

No hay que olvidar que doña Emilia, ya consiente de la fealdad del auto, también lo es de su lentitud comparado con el ferrocarril:

Hay una manera de evitar el tren y sus molestias, que no son flojas: ese medio es hacer el viaje en automóvil. Por mí lo juzgo el más grato. Nunca he dado suma importancia a la rapidez de los viajes: claro es que, en automóvil, como se ha de tomar algún descanso, no se irá tan aprisa como en tren, [...] contando además con que el que en automóvil quiere ir aprisa, lo consigue y se hace polvo.

El automóvil es encantador, andando despacio (n.º 1697, 6 de julio de 1914).

Ahora doña Emilia declara sin rebozo que el medio ideal es “hacer el viaje en automóvil”. Es, por un lado, porque con el paso de los años ella percibe el “no irse tan aprisa como en tren” como lo “más grato”; y por otro, porque en ella se ha alterado el concepto de viaje, que ya no era simplemente “trasladarse” sino “expedición de estudio y recreo” como insiste en el artículo de 1915:

Un recorrido en automóvil, al menos para mi criterio y gusto, es una expedición de estudio y recreo, deteniéndose en pueblos interesantes por sus recuerdos y por su aspecto típico; no comprendo viajar sólo en el sentido de trasladarse, y menos el anhelo de la velocidad por la velocidad (n.º 1744, 31 de mayo de 1915).

De lo expuesto podemos sacar una conclusión, aunque sea provisional. Doña Emilia hacia el final de su vida ya no vivía como mujer del siglo XIX, ya que en su seno no latía “el anhelo de la velocidad por la velocidad”, lo cual testimonia que ella había trascendido la percepción acelerada de la realidad, «velociferino» (veloziferisch). Además, frente a eso la autora proponía la libertad como el contra-valor. De lo que no cabe duda es de que se sentía poseedora de una nueva sensibilidad para los medios de viaje.

Ahora me pregunto, ¿qué diferencia de sensibilidad hay como persona del siglo XX entre doña Emilia y nosotros?

BIBLIOGRAFIA

Chapman, W G [1936]: *Loco's of "The Royal Road"*, London, David & Charles, 1987.

Goethe, J. W. [1809]: *Las afinidades electivas*, tr. Ramón M^a Tenreiro, Madrid, Espasa-Calpe, 1962.

_____ [1825]: “462. Goethe: Weimar, 6. Juni 1825”, en *Briefwechsel zwischen Goethe und Zelter in den Jahren 1799 bis 1832*, München, Carl Hanser, 1991, pp. 850-851.

_____ [1825]: “Goethe an G. H. L. Nicolovius Ende November 1825?”, en *Die letzten Jahre: Briefe, Tagebücher und Gespräche von 1823 bis zu Goethes Tod*, Frankfurt am Main, Deutscher Klassiker Verlag, 1993, pp. 332-334.

Koselleck, Reinhart [1978]: “Das 19. Jahrhundert – Übergangszeit”, en *Vom Sinn und Unsinn der Geschichte: Aufsätze und Vorträge aus vier Jahrzehnten*, Berlin, Suhrkamp, 2014, pp. 131-150. “Siglo 19 – un período de transición”, tr. Sakai Eihachiro, *Siso* 1098 (octubre de 2015), pp. 81-100.

Litvak, Lily (1991): *El tiempo de los trenes: el paisaje español en el arte y la literatura del realismo (1849-1918)*, Barcelona, Serbal.

López Quintanás, Javier (2020): “Crónicas de la tierra de hierro y de grava: ferrocarril y automóvil en los trabajos pardobazanianos de entresiglos”, en *El siglo que no cesa*, Barcelona, Universitat de Barcelona, pp. 237-254.

Nishio Takahiro (2021): “Momentáneo y circular – Annette von Droste-Hülshoff, Das geistliches Jahr”, en Kim Chison (coord.), *Varios tipos de un año: poética del calendario en la literatura alemana de la época moderna y contemporánea*, Kyoto, Shouraisya, pp. 51-128.

Normand, Jean-Michel (2016): “La Renault 8CV, héroïne de la Marne”, *Le Monde* (11 de noviembre).

Osten, Manfred (2003): “Alles veloziferisch” oder Goethes Entdeckung der Langsamkeit, Frankfurt am Main, Insel Verlag. *Faust y Homunculus – Goethe y lo velocífero moderno*, tr. Ishihara Aeka, Keio University Publisher, 2009.

Pardo Bazán, Emilia [1881]: *Un viaje de novios, Obras completas I*, ed. D. Villanueva y J. M. González Herrán, Madrid, Biblioteca Castro, 1999, pp. 191-404.

_____ (1900): *Cuarenta días en la Exposición, Obras completas XXI*, Madrid, V. Prieto y Compañía.

_____ [1901]: “Sin esperanza”, *Cuentos completos III*, ed. J. Paredes Núñez, La Coruña, Fundación Pedro Barrié de la Maza, 1990, pp. 49-51.

_____ [1905]: *La Quimera*, ed. Marina Mayoral, Madrid, Cátedra, 1991.

_____ [1911]: *Dulce dueño*, ed. Marina Mayoral, Madrid, Castalia, 1989.

_____ [1912]: *Arrastrado, Obras completas VI*, ed. D. Villanueva y J. M. González Herrán, Madrid, Biblioteca Castro, 2002, pp. 485-528.

_____ (2005): *La vida contemporánea*, ed. facsimilar de C. Dorado, Madrid, Hemeroteca Municipal de Madrid.

Ponce, Juan Carlos (1996): *Literatura y ferrocarril en España*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Revilla, Federico (2007): *Diccionario de iconografía y simbología*, Madrid, Cátedra.

Ruiz-Ocaña Dueñas, Eduardo (2004): *La obra periodística de Emilia Pardo Bazán en la Ilustración Artística de Barcelona (1895-1916)*, Madrid, Fundación Universitaria Española.