

José Pastor Villegas, Joaquín García Plata-Quirós y Matías Simón Villares

Resumen

Los autores, compartiendo conocimientos y sentimientos, hemos sumado para escribir unas páginas sobre el ferrocarril en la vida y obra del maestro y poeta del pueblo José María Gabriel y Galán. Nuestro trabajo versa también sobre la poesía española ferroviaria, de autoría variada, y sobre el necesario y poético tren por el cacereño Valle del Ambroz. Se han establecido tres conclusiones.

1. El maestro y poeta del pueblo viajó numerosas veces por diferentes motivos, combinando los medios de transporte tradicionales con el ferrocarril de tracción vapor de su tiempo (1870-1905). Sus dos viajes más largos fueron Madrid-Galicia y Galicia-Frades de la Sierra tras finalizar el curso académico 1888-1889 en la Escuela Normal Central de Madrid, en los que, como en otros, sin que él lo supiera, es muy probable que la locomotora fuese una *Alagón*, es decir, con el nombre del río que nace en su Frades de la Sierra (Salamanca) natal.
2. La poesía ferroviaria española es insuficientemente conocida. Ramón de Campoamor y Campoosorio escribió el importante poema "El tren expreso", dedicado en 1872 al ingeniero de caminos José Echegaray y Eizaguirre, Premio Nobel de Literatura en 1904. José María Gabriel y Galán, es autor del también importante poema "Canto al trabajo", incluido en su obra *Nuevas Castellanas*, o entre las poesías de temática social; cantó a la locomotora.
3. La línea ferroviaria transversal de Palazuelo-Empalme a Astorga fue realidad en 1896; fue un desatino nacional y autonómico su supresión a partir de 1985. Corriendo el verano de 2020, el Consejo Económico y Social de Extremadura reivindica que la conexión transversal Plasencia-Salamanca es estratégica y preferencial para mercancías y viajeros.

1. Introducción

En 2020, hace 200 años que nació la conocida escritora Carolina Coronado Romero

150º Aniversario del nacimiento de José María Gabriel y Galán:
Maestro y Poeta del Pueblo en tren, poesía española ferroviaria y el
fin del tren del valle del Ambroz | 2

(Almendralejo, Badajoz, 1820 – Lisboa, Portugal, 1911)[1], adscrita al Romanticismo. Y el 28 de junio de 1870 se cumplieron 150 años del nacimiento de José María Gabriel y Galán (Frades de la Sierra, Salamanca, 1870 – Guijo de Granadilla, Cáceres, 1905)[2], maestro de enseñanza primaria y poeta muy importante. Ella y él conocieron el desarrollo del ferrocarril en España.

Cuando el ferrocarril viaja hacia su bicentenario, cuando se sigue reivindicando un tren digno para Extremadura, los autores de este trabajo, compartiendo conocimientos y sentimientos, hemos sumado para escribir unas páginas sobre el ferrocarril en la vida y obra del maestro y poeta del pueblo. Nuestro trabajo versa también sobre la poesía española ferroviaria, de autoría variada, y sobre el necesario y poético tren por el cacereño Valle del Ambroz, en el que viajó con cierta frecuencia.

El presente trabajo está dedicado a las personas de diferentes edades que han participado y asistido, y siguen reuniéndose cada 6 de enero alrededor de la estatua del poeta en Cáceres para homenajear a tan importante personaje castellano-extremeño.

2. José María Gabriel y Galán, maestro y poeta del pueblo

José María Gabriel y Galán, poco antes de morir, proporcionó datos sobre su vida y obra a la escritora Emilia Pardo Bazán de la Rúa-Figueroa (La Coruña, 1851 – Madrid, 1921)[3], en los que manifestaba ser **maestro de enseñanza primaria** y **poeta del pueblo**. Tales datos fueron transcritos en el prólogo de *Nuevas castellanas*[4]:

“Nací (dice) de padres labradores, en Frades de la Sierra, pueblecillo de la provincia de Salamanca. Cursé en ésta y en Madrid la carrera de maestro de primera enseñanza. A los diez y siete años de edad obtuve por oposición la escuela de Guijuelo (Salamanca), donde viví cuatro años, y después, por oposición también, la de Piedrahita (Ávila), que regenté otros cuatro años. Contraje matrimonio con una joven extremeña; dimití el cargo que desempeñaba, porque mis aficiones todas estaban en el campo, y en él vivo consagrado al

cultivo de unas tierras y al cuidado y al cariño de mi gente, mi mujer y mis tres niños. Tengo treinta y cuatro años, y a escribir coplas dedico el tiempo que puedo robar a mis tareas del campo. Comencé a escribir poesías para Juegos Florales, y me dieron la flor natural en los de Salamanca, Zaragoza y Béjar, y otros premios en Zaragoza, Murcia y Lugo. Y nada más, si es que todo ello es algo. Mis paisanos, los salamanquinos, y lo mismo los extremeños, me quieren mucho, me miman. Yo también les quiero con toda mi alma, y con ella les hago coplas, que saben, mejor que yo, de memoria, porque las recitan en todas partes, y hasta las oigo cantar diariamente a los gañanes en la arada”.

Esta consideración propia de ser poeta del pueblo la comprobamos hace años junto a la estatua a él dedicada en el Paseo de Cánovas de Cáceres. Don Abilio Valle Arévalo, ganadero salmantino y extremeño, muy buena persona, asistió cada 6 de enero sin hacerse notar al homenaje a su paisano José María Gabriel y Galán. Con su manera de vestir, evocaba al ganadero salmantino y extremeño que era; tenía menos de dos años cuando murió su famoso paisano, pero conocía su vida, su obra y viajó en el tren de la época, solo y con su ganado. De estos aspectos de su paisano habló a sus descendientes.

La consideración de poeta del pueblo fue reiterada en la ponencia inaugural del congreso conmemorativo del centenario de su muerte celebrado en Salamanca, en cuyo resumen se dice[5]:

“El itinerario biográfico y literario de Gabriel y Galán confirma plenamente el sobrenombre: poeta del pueblo. Los motivos de sus cantares dan fe de la condición básica de poeta arraigado. La entusiasta acogida de sus versos por parte de los campesinos a lo largo de varias generaciones es la mejor prueba de la sintonía cordial con las gentes sencillas. Galán recrea las experiencias comunes de la vida, provocando el gozoso reconocimiento e identificación de los verdaderos valores con sus tonadas. La consideración de las breves etapas biográficas de Galán, la forja literaria, su propia poética y la peculiar asunción de la fama ratifican siempre la raíz popular del cantor castellano”.

3. El ferrocarril en el tiempo de José María Gabriel y Galán, y sus viajes en tren

Como es conocido, la Revolución Industrial (Primera Revolución Industrial) fue el proceso de transformación económico, social y tecnológico iniciado en la segunda mitad del siglo XVIII, que se extendió por Europa y Estados Unidos, y finalizó hacia la mitad del siglo XIX. Tal revolución cambió radicalmente a la humanidad. Se considera que con el ingeniero civil e inventor escocés James Watt (Greenock, Escocia, 1736 - Heathfield, Birmingham, 1819)[6] se inició tal revolución por inventar y patentar una máquina de vapor el 29 de abril de 1769, que tuvo numerosas aplicaciones.

Con antecedentes inmediatos desde aproximadamente mediados del siglo XVIII, principalmente en las minas de carbón de Gran Bretaña, y antecedentes mundiales muy remotos[7], el importante invento de la Revolución Industrial llamado ferrocarril fue una realidad en el primer tercio del siglo XIX. El nuevo medio de transporte de personas y mercancías fue revolucionario y aceleró tal revolución; fue asunto de ingenieros, economistas y políticos. Esencialmente, el ferrocarril surgió de la confluencia de conocimientos científicos y tecnológicos: carriles de hierro para el soporte y guiado, y de la máquina de vapor (posterior a los carriles) aportando la energía para el movimiento.

En Gran Bretaña fue donde primero se desarrolló el ferrocarril. Aunque el mencionado James Watt patentó una locomotora tracción vapor en 1769, no significó el inicio del desarrollo del ferrocarril. Richard Trevithick (Illogan, Cornualles, 1771 - Dartford, Kent, 1833)[8], sin formación universitaria, trabajó como ingeniero de minas; fue el primero que sumó carril y máquina de vapor de alta presión en 1804 para que fuera una realidad el ferrocarril en las décadas siguientes. Al ingeniero británico George Stephenson (Wylam, Northumberland, 1781 - Chesterfield, Derbyshire, 1848)[9] se le considera inventor de la locomotora de tracción vapor, quien dijo "El Sol es una fuente de energía; el carbón es sol embotellado"; construyó la primera línea ferroviaria mundial en el Nordeste de Inglaterra, que unía Stockton (localidad con minas de carbón) con Darlington (localidad portuaria de embarque) y condujo la locomotora *Locomotion* (locomotora de cuatro ruedas de 1,22 m de diámetro y dos calderas verticales que desarrollaban una presión de 3,5 kg/cm²) el 27 de septiembre de 1825, día de la inauguración, con casi seiscientas personas en los vagones de carbón

abiertos que fueron transportadas en algo más de dos horas, y miles que estaban alineadas a lo largo del recorrido de 34,5 km, entre Shildon y Darlington, y luego hasta el antiguo puerto de Stockton[10]. Este acontecimiento fue seguido por la construcción de la línea ferroviaria de Liverpool a Manchester, inaugurada el 15 de septiembre de 1830; la locomotora *The Rocket (El Cohete)*, construida por él, formó parte del tren inaugural por ser la ganadora del Rainhill (concurso que se celebró en Rainhill, sobre la misma línea de Liverpool a Manchester, entre los días 6 y 14 de octubre de 1829, para medir la potencia de las máquinas de vapor)[11]. Su hijo, el ingeniero británico Robert Stephenson (Willington, Quay, Northumberland, 1803 - Londres, 1859)[12] colaboró con su padre en el tendido de las líneas Stockton-Darlington y Liverpool-Manchester, y en el diseño de tal locomotora.

El desarrollo de la red de ferrocarril continuó en Gran Bretaña a partir de 1830 pues la inauguración de la línea Liverpool-Manchester supuso la aceptación definitiva del ferrocarril como el nuevo medio de transporte pues la locomotora *The Rocket*, de los Stephenson y Booth, de 4 300 kg, ya tenía los elementos esenciales de caldera tubular y el ataque directo de las bielas a las ruedas motoras que le habían permitido alcanzar la velocidad de 47 km/h, elementos que después se mantuvieron y perfeccionaron. El nuevo medio de transporte se extendió pronto por toda Europa y América del Norte.

El ferrocarril forma parte de la Historia contemporánea de España y los ferrocarriles con tracción vapor atraían en el pasado y siguen atrayendo en el presente.

Es conocido que el mencionado Robert Stephenson visitó Jerez de la Frontera en 1828 y que el político liberal José Manuel Díez e Imbrechts (Cádiz, 1787 -Jerez de la Frontera, Cádiz, 1849)[13] fue el autor del primer proyecto para construir un ferrocarril desde Jerez de la Frontera a El Portal, con el fin de ganar rapidez y ser más económico el transporte de los vinos jerezanos desde las bodegas hasta el embarcadero del río Guadalete, transporte que entonces se realizaba con grandes carros arrastrados por mulos o bueyes, pero la concesión administrativa otorgada por el rey Fernando VII el 23 de septiembre de 1829 no cristalizó por falta de financiación. Menos conocida es la iniciativa ferroviaria del político liberal y promotor extremeño Marcelino Calero Portocarrero (Badajoz, 1778 - Madrid, 1839)[14], exiliado en Londres en el reinado de Fernando VII tras el Trienio Liberal; el pionero extremeño del ferrocarril (no andaluz, como figura frecuentemente) avanzó algo más que el pionero gaditano pues llega a constituirse una empresa para el transporte desde Jerez de la Frontera,

al Puerto de Santamaría, a Rota y a Sanlúcar de Barrameda, aprobada por Fernando VII el 28 de marzo de 1830, pero el tren bodeguero no fue realidad por falta de capital[15]. Además, se decidió en abril de 1830 a promover desde Londres la discusión en la Habana sobre el ferrocarril como solución para el transporte del azúcar hasta los puertos de embarque de la isla de Cuba[16], entonces territorio español. En un trabajo reciente[17], hemos recordado que en la isla de Cuba fue una realidad el primer ferrocarril español y de Iberoamérica: la Habana-Bejucal (19 de noviembre de 1837), primer tramo del ferrocarril La Habana-Güines que se completó poco después; el acontecimiento fue conmemorado por España y Cuba 150 años después.

El mencionado George Stephenson visitó España en octubre-noviembre de 1845 para estudiar las posibilidades de una línea de ferrocarril desde el Cantábrico a la capital de España[18]. Independientemente de su viaje, los dos primeros ferrocarriles en la España peninsular fueron posteriores y con notable retraso respecto a la mayor parte de los países europeos: Barcelona-Mataró (28 de octubre de 1848) y Madrid-Aranjuez (9 de febrero de 1851)[19].

Se tendieron numerosas líneas férreas de vía ancha (6 pies castellanos, equivalentes a aproximadamente 1,67 m) en la España peninsular tras la *Ley clasificando los ferrocarriles y demás particulares de este asunto*, promulgada el 3 de junio de 1855, es decir, durante el Bienio Liberal (1854-1856), reinado de Isabel II (1843-1868), en cuya redacción intervino el gran ingeniero civil Cipriano Segundo Montesino y Estrada (Valencia de Alcántara, 1817 - Madrid, 1901) como Director General de Obras Públicas (1855-1856)[20]; la ley, vigente hasta 1877, abrió España al capital extranjero y se constituyeron grandes empresas ferroviarias, como Norte y MZA (Madrid, Zaragoza, Alicante). En 1866, es decir, tras un decenio y pocos años antes del nacimiento de José María Gabriel y Galán, el estado de la red ferroviaria española, de carácter radial, se muestra en la Figura 1[21], con 4 300 km[22]. Como se puede observar en esta figura, la red ferroviaria se había construido en gran parte del territorio peninsular. Se podía viajar desde Madrid a numerosas poblaciones y desde Cádiz a Hendaya, pero todavía el tren no llegaba al norte de Extremadura ni a Galicia ni a Portugal.

El desarrollo de la red ferroviaria española continuó durante la vida de José María Gabriel y Galán, que transcurrió durante casi todo el Sexenio democrático (1869-1874) y gran parte de

la Restauración monárquica (1874-1923). Según la publicación del Museo Nacional Ferroviario Madrid-Delicias (referenciada en nota 16), en la primera de estas etapas históricas, solo se tendieron 560 km de nuevas vías debido a la inestabilidad política y crisis económica. En la segunda etapa, se promulgó la segunda Ley General de los Ferrocarriles (23 de noviembre de 1877), que venía a ser una confirmación de la de 1855 y planteaba la necesidad de iniciar la construcción de líneas transversales de enlace. España comenzó el siglo XX con 11 400 km de vía ancha y 2 100 km de vía estrecha (anchos de vía entre 1,44 m y 0,75 m, siendo el más frecuente de 1,00 m).

En particular, en relación con el presente trabajo, dos líneas férreas fueron inauguradas durante la Restauración monárquica. La línea férrea radial de Madrid a Cáceres y a Portugal por Valencia de Alcántara fue inaugurada en Cáceres el 8 de octubre de 1881 por el rey español Alfonso XII de España y el rey portugués Luis I (referencia 20); la línea pasaba por la estación de Palazuelo-Empalme, conocida también como Plasencia-Empalme y hoy como Monfragüe, relativamente próxima a Plasencia. La segunda línea ferroviaria fue la transversal de 348 km entre Palazuelo-Empalme (pk 251,6 de la línea Madrid-Valencia de Alcántara) y Astorga (en la línea de la Compañía del Norte de Palencia a La Coruña, actual línea 800 de ADIF, La Coruña-León)[23], inaugurada corriendo 1896; tenía estaciones en Guijuelo (Salamanca), Casas del Monte (Cáceres) y Villar de Plasencia (Cáceres), poblaciones relativamente cercanas de Frades de la Sierra (Salamanca), Granadilla (Cáceres) y Guijo de Granadilla (Cáceres), respectivamente. Ambas líneas facilitaron el transporte de viajeros, mercancías y correos.

Jesús Gabriel y Galán Acevedo, nieto del maestro del pueblo y poeta, es autor de *José María Gabriel y Galán. Su vida. Su obra. Su tiempo*[24], cuya portada se muestra en la Figura 2. En nuestra opinión, son muy acertados los tres párrafos que figuran en la contraportada de tan completa biografía porque permite **redescubrir** al personaje:

“Esta biografía del poeta José María Gabriel y Galán ve la publicación en el umbral del centenario de la muerte acaecida en el pueblo cacereño de Guijo de Granadilla el 6 de enero de 1905, donde reposan sus restos.

150º Aniversario del nacimiento de José María Gabriel y Galán:
Maestro y Poeta del Pueblo en tren, poesía española ferroviaria y el
fin del tren del valle del Ambroz | 8

La efemérides por sí sola sería suficiente justificación, aunque no hubiere otras, para ofrecer al público la oportunidad de redescubrir al público la oportunidad de redescubrir una figura de gran popularidad en su tiempo y hasta mediados del siglo XX, y cuya influencia alcanzó a grandes poetas, como al propio Antonio Machado.

Sale pues, este libro con la pretensión de actualizar la figura y la obra de Gabriel y Galán, pero también con la de aportar una visión más real y auténtica de su vertiente humana. Encontrará aquí el lector gran cantidad de datos, cartas y fotografías inéditos que, a buen seguro, le ayudarán al mejor conocimiento de un poeta que es casi una leyenda y cuya obra sigue publicándose en nuestros días”.

Tabla 1. Datos de los viajes de José María Gabriel y Galán hasta su enlace matrimonial en Plasencia (Cáceres).

Motivo	Fecha	Itinerario en una o dos jornadas	Final del itinerario
Formación en la Escuela Normal de Salamanca, tres cursos académicos 1885-1888.	Fechas varias.	Frades de la Sierra (caballería y correo tracción animal).	Salamanca.
		Salamanca (ídem).	Frades de la Sierra.
Posesión de la plaza de Maestro de Enseñanza Primaria en Guijuelo (Salamanca).	30.07.1888.	Frades de la Sierra (caballería).	Guijuelo.
		Guijuelo (caballería).	Frades de la Sierra.
Curso académico 1888-1889 en la Escuela Normal Central de Madrid.	Fechas varias.	Frades de la Sierra (caballería y coche línea tracción animal) y Salamanca (tren a las 21.58).	Estación ferrocarril Madrid-Delicias, 8.30 día siguiente.
		Estación Madrid-Delicias.	Salamanca (tren) y Frades de la Sierra.

150º Aniversario del nacimiento de José María Gabriel y Galán:
Maestro y Poeta del Pueblo en tren, poesía española ferroviaria y el
fin del tren del valle del Ambroz | 9

		Madrid-Estación del Norte a Medina del Campo (Valladolid), transbordo a tren de La Coruña.	La Coruña (estación tren).
Madrid-Galicia, invitado por su compañero de curso y amigo Casto Blanco Cabeza.	24.06.1889.		
	25.06.1889.	La Coruña.	San Saturnino (El Ferrol). Salamanca (tren).
	22.07.1889	La Coruña (estación tren)-Medina del Campo y transbordo a destino.	
Regreso de Galicia a Frades de La Sierra.	23.07.1889.	Salamanca (coche línea tracción animal).	La Maya (Salamanca). Frades de la Sierra.
	26.07.1889.	La Maya (caballería). Frades de la Sierra (caballería).	Guijuelo.
Guijuelo, asuntos curso escolar 1889-1890.	10.08.1889.		
	13.08.1889.	Guijuelo (caballería). La Maya (caballería). Frades de la Sierra (caballería). Guijuelo (caballería).	La Maya. Frades de la Sierra. Guijuelo. Frades de la Sierra. Salamanca.
La Maya por asuntos familiares. Guijuelo, tres cursos escolares 1889-1892.	Fechas varias.		
En Salamanca, Oposición a plaza superior de Maestro de Enseñanza Primaria; la gana con el número 1.	Otoño 1891.	Frades de la Sierra (caballería y coche de línea tracción animal).	
	Otoño 1891.	Salamanca (a la inversa).	Frades de la Sierra y Guijuelo.
Piedrahita (Ávila) cursos escolares 1892-1899.	19.04.1892 y más fechas.	Frades de la Sierra (caballería); Guijuelo (caballería) a Santibáñez de Béjar (coche línea tracción animal).	Piedrahita.
Regresos a Frades de la Sierra o tras bajar a Extremadura (Granadilla y Guijo de Grandilla).	Varias fechas.	Piedrahita.	Frades de la Sierra.
			Salamanca.
Oposición a cátedra de Escuela Normal de Salamanca (no la gana) y regreso.	Primavera, 1893.	Frades de la Sierra (caballería y correo tracción animal). Salamanca.	Frades de la Sierra y Piedrahita.

150º Aniversario del nacimiento de José María Gabriel y Galán:
Maestro y Poeta del Pueblo en tren, poesía española ferroviaria y el
fin del tren del valle del Ambroz | 10

Enlace matrimonial con Desideria García Gascón en Plasencia (Cáceres) el 26.01.1898.	25.01.1898.	Granadilla-Casas del Monte y Plasencia Guijo de Granadilla -Villar de Plasencia, continuando en tren.	(estación tren),10 h 20 min.
	26.01.1898	Plasencia (tren), aprox. a las 17 h.	A la inversa.

Fuente: elaboración personal consultando la publicación referenciada 23.

Esta biografía nos ha servido para elaborar la Tabla 1, en la que se relacionan los viajes realizados por el maestro y poeta del pueblo hasta su enlace matrimonial en Plasencia con la extremeña Desideria García Gascón, nacida en Granadilla (Cáceres), enlace que marcó un punto de inflexión en su vida y obra. Como se puede observar en esta tabla, algunos de los viajes los pudo realizar parcialmente en tren, en particular usando la línea férrea entre Palazuelo-Empalme y Astorga, inaugurada corriendo 1896, como hemos mencionado.

Concerniente a su largo viaje a Galicia, realizado en la noche de San Juan, sobra decir que al amanecer el día 25 de junio pudo observar desde el tren el panorama de verdor de los campos de Galicia y la grandiosidad del mar. Tras descansar en La Coruña, en casa de Antonio García (estudiante naval, amigo de su amigo Casto) continuaron el viaje hasta San Saturnino (pueblo del anfitrión Casto), cercano a la ría de El Ferrol. El 22 de julio inició el viaje de vuelta, siendo despedido a pie de estribo del tren (los trenes de la época estaban formados por coches con accesos independientes) por sus amigos Casto y Antonio en la estación de ferrocarril de La Coruña, con los que no se volverá a encontrar. En el viaje de vuelta, José María pasa por Astorga (León) y llega a la estación de Medina del Campo (Valladolid), en donde tiene que hacer el trasbordo a Salamanca. En ella, espera 10 horas 30 minutos hasta que toma el tren a la 1 hora 30 minutos de la madrugada, que le llevara a la estación de Salamanca; el viaje lo continuó el 23 de julio en el coche de línea tracción animal hasta La Maya (Salamanca), en donde estaba su querida madre y otros familiares. Y tras la festividad de Santiago, viajan en caballerías hasta Frades de la Sierra, recorriendo las tres leguas (aproximadamente 14,50 km) que separaban ambas poblaciones.

Concerniente al matrimonio de José Gabriel y Galán con Desideria García Gascón, que se celebró en la iglesia parroquial de San Esteban de Plasencia el 26 de enero de 1898 (hoy se conserva una placa de cerámica en el exterior de la iglesia que recuerda el casamiento), es de suponer que los contrayentes y otras personas viajaron el día anterior en tren desde las

estaciones más próximas de Guijuelo, Casas del Monte y Villar de Plasencia, pero el mismo día de la boda lo hicieron familiares e invitados desde estas estaciones en el tren descendente. Después de la ceremonia religiosa y banquete nupcial, el nuevo matrimonio, familiares y amigos viajaron en el tren ascendente que salió de Plasencia a las cinco de la tarde hasta sus destinos respectivos. En otras palabras, gracias al ferrocarril fue posible una movilidad significativa en la época.

El matrimonio y una hermana de la esposa volvieron tras el permiso matrimonial a Piedrahita, pero en las vacaciones de verano del curso 1897-1898, se acordó en Frades de la Sierra la decisión de aceptar la propuesta de su tío y suegro de que renunciara a la escuela y que residiera en Guijo de Granadilla para atender la actividad agropecuaria familiar. Así fue desde final de noviembre de 1898 hasta el final de su vida.

Como es bien conocido, José María Gabriel y Galán, liberado de su actividad docente, continuó escribiendo y aumentando su prestigio como poeta. Además, viajó con frecuencia a Plasencia por motivos diversos, y a algunas otras poblaciones. En el viaje que realizó a Salamanca en septiembre de 1900, coincidiendo con las ferias, conoció personalmente al filósofo y escritor Miguel de Unamuno y Jugo (Bilbao, Vizcaya - 1864 - Salamanca, 1936)[25], quien era catedrático de griego de la Universidad de Salamanca desde 1891 y en octubre de 1900 sería nombrado Rector.

Como curiosidad, apuntamos que una locomotora denominada *Alagón* (Figura 3), es decir, con el nombre del río que nace en el Frades de la Sierra natal del poeta y desemboca en el Tajo, arrastrara al menos una vez los vagones en los que viajó José María Gabriel y Galán. En efecto, tal locomotora, que es la más antigua del Museo del Ferrocarril de Madrid data de 1863; formó parte del parque motor de la Compañía de los Caminos del Norte de España, siendo adquirida, en 1875, por la Compañía de los Ferrocarriles de Medina a Salamanca. Sus últimos servicios, ya en RENFE, fueron en la estación de Delicias de Madrid, sede hoy de tan importante museo.

150º Aniversario del nacimiento de José María Gabriel y Galán:
Maestro y Poeta del Pueblo en tren, poesía española ferroviaria y el
fin del tren del valle del Ambroz | 12



Figura 1. Red ferroviaria de España en 1866. Fuente: Archivo de José Pastor Villegas, fotografía tomada de *Vía Libre* núm. 25, enero 1966, pág. 31.

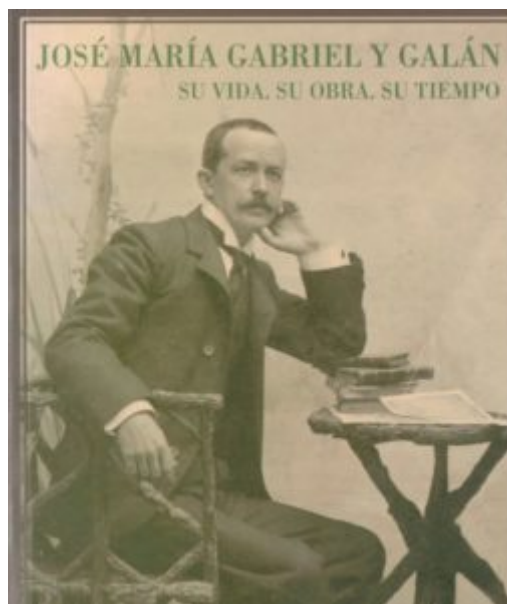


Figura 2. Portada de *José María Gabriel y Galán. Su vida. Su obra. Su tiempo*. Fuente: Archivo de José Pastor Villegas, fotografía tomada de la obra referenciada en la nota 24.



Figura 3. Locomotora *Alagón*. Fuente: Archivo de José Pastor Villegas, fotografía realizada por este autor en el Museo del Ferrocarril de Madrid el 3 de julio de 2017.

4. **Poesía española ferroviaria y un ferroviario extremeño ganador en los dos primeros certámenes poéticos *Ruta de la Plata*, premio *García-Plata de Osma***

El ferrocarril impactó mundialmente y fueron numerosas las páginas escritas en prosa y verso sobre el nuevo medio revolucionario de transporte que aceleró el desarrollo industrial decimonónico. Concerniente a la poesía, en los párrafos que siguen figuran algunos fragmentos de poesías escritas por algunos autores españoles.

Concerniente a las inauguraciones de los dos primeros ferrocarriles en la España peninsular, hubo versos de admiración de ambos acontecimientos[26]. Tras la inauguración del ferrocarril Barcelona-Mataró en 1848, eran populares los versos:

“Entre los inventos mil
ninguno tan portentoso

como el del ferrocarril.

Tan rápido como el viento

te lleva hasta Mataró

el carril en momento.

Jamás tal cosa se vio:

El comer en Barcelona

y el cenar en Mataró”.

Y cuando se inauguró el ferrocarril Madrid-Aranjuez en 1851:

“Triunfaste al fin en la lid,

oh Aranjuez encantador

que en alas ya del vapor

a un paso estás de Madrid.

Ondas del Tajo, decid

cual es hoy vuestra alegría

al ver que se acerca el día

en que se van a estrechar

con el Cantábrico mar

los mares del Mediodía”.

Ramón de Campoamor y Campoosorio (Navia, Asturias, 1817 – Madrid, 1901)[27] es autor del célebre poema *El tren expreso*, publicado en *Pequeños poemas*, que dedicó en 1872 al célebre ingeniero de caminos José Echegaray y Eizaguirre (Madrid, 1832, Madrid, 1916)[28], ingeniero de Caminos, político, académico, Premio Nobel de Literatura en 1905. Se ha escrito que “hay en este poema, con el tren como escenario y casi como protagonista, muchos de los elementos característicos del posromanticismo literario, con un costumbrismo un tanto sentimentaloides, un tanto cursi si se quiere, pero – visto hoy – con la gracia de una estampa de época”, es decir, de una sociedad de inventos prodigiosos y de industrialización[29]. La primera estrofa del Canto primero (La noche), la primera estrofa del Canto segundo (El día) y la primera estrofa del Canto tercero (El crepúsculo) figuran a continuación.

“Habiéndome robado el albedrío

un amor tan infausto como mío,

ya recobrados la quietud y el seso,

volvía de París en tren expreso:

y cuando estaba ajeno de cuidado,

como un pobre viajero fatigado,

para pasar bien cómodo la noche

muellemente acostado,

al arrancar el tren subió a mi coche,

seguida de una anciana,

una joven hermosa,

alta, rubia, delgada y muy graciosa,

digna de ser morena y sevillana.

[...]

Y continuando la infeliz historia,

que aún vaga, como un sueño, en mi memoria,

veo al fin a la luz de la alborada

que el rubio de oro de su pelo brilla

cual la paja de trigo calcinada

por Agosto en los campos de Castilla.

Y con semblante cariñoso y serio,

y una expresión del todo religiosa,

como llevando a cabo algún misterio,

después de un -¡ay, Dios mio!-

me dijo señalando a un cementerio:

-¡Los que duermen allí no tienen frío!-

[...]

Cuando un año después, hora por hora,

hacia Francia volvía, echando alegre sobre cuerpo mío

mi manta de alamares de Zamora,

porque a un tiempo sentía,

como el año anterior, día por día,

mucho amor, mucho viento y mucho frío;

al minuto final del año entero,

a la cita acudí cual caballero

que va alumbrado por su buena estrella;

mas al llegar a la estación aquella

que no quiero nombrar, porque no quiero,

una tos de ataúd sonó a mi lado,

que salía del pecho de una anciana

con cara de dolor y negro traje;

me vio, gimió, lloró, corrió a mi lado,

y echándome un papel por la ventana,

-Tomad-me dijo- y continuad el viaje-

Y cual si fuese una hechicera vana

que después de un conjuro, en alta noche

quedase entre la sombra confundida;

la mujer, más vieja, envejecida.

De mi presencia huyó con ligereza

cual niebla entre la luz desvanecida,

al punto en que, llegando, con presteza

echó por la ventana de mi coche

esta carta tan llena de tristeza,

que he leído más veces en mi vida

que cabellos contiene mi cabeza:

José María Gabriel y Galán cantó también a la locomotora a principios del siglo XX a la manera del siglo anterior, es decir, considerando a los trenes raudas centellas o sierpes estruendosas que sembraban el progreso, y como lugar de encuentro romántico mientras el paisaje pasaba por las ventanillas con gran celeridad. En su poesía "Canto al trabajo", premiada con la flor natural en los Juegos Florales de Buenos Aires, celebrados el 22 de octubre de 1904, que forma parte de *Nuevas Castellanas*[30], o de *Poesías de temática social*[31], canta a la locomotora tracción vapor en la estrofa número quince:

“Mirad cómo devora

la distancia en la audaz locomotora

que creó gallardísima y ligera:

mirad cómo perfora

la montaña que estorba su carrera”.

En relación con el poema “Canto al Trabajo”, ya Emilia Pardo Bazán comentó en el prólogo de *Nuevas Castellanas* (referencia 4) que aunque social es el conjunto de su obra:

“Ningún poeta, mejor que Gabriel y Galán, ha libertado a su alada Musa de la pesadumbre y carga enojosa de ideas políticas concretas; nadie menos que él se afilió a banderías, porque no es ser banderizo, sino meramente ser de su tierra y de su patria, cantar esa fe de roca y esa esperanza de diamante en que están cimentados los versos de Gabriel y Galán. Sin embargo, difícilmente se sustraería un poeta tan humano y sensible a las preocupaciones fundamentales de su edad. Yo hablo solo textos en mano; lo que durmiese en su conciencia, alborease en su mente o descubriese su conversación, ni lo sospecho. Limitándome a entresacar notas de sus poesías, se me figura que ideas algo distintas de las que inspiraron los *Pastores de mi abuelo* rompen en las estrofas del *Himno al Trabajo*, laureado en América”.

No se puede olvidar que el escritor extremeño Luis Chamizo Triguero (Guareña, Badajoz, 1894 - Madrid, 1945) es autor del *Miajón de los castúos (Rapsodias extremeñas)*, publicado por primera vez en 1921, formado por doce poemas; el poema “Compuerta” comienza así:

“Corre'l tren retumbando por los jierros

de la vía. Retiemblan

los recios arcornoques qu'esparraman

al reor del troncón las hojas secas.

Juyen las yuntas cuando'l bicho negro,

silbando, traquetea.

S'esmorona un terrón, y el jumo riñe

con las ramas d'encinas que l'enrean...

Terminando este apartado, consideramos interesante mencionar que hubo poetas que tuvieron relación laboral con el ferrocarril. Dos de ellos fueron Vicente Aleixandre y Merlo y Francisco Durán Domínguez.

Vicente Aleixandre y Merlo (Sevilla, 1898 - Madrid, 1984)[32], poeta y académico de la Real Academia de la Lengua, Premio Nobel de Literatura correspondiente a 1977. Su padre, Cirilo Aleixandre y Ballester fue primero ingeniero jefe de Vía y Obras en la antigua Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y luego miembro del Consejo Superior de Ferrocarriles; el hijo trabajó como agregado a la Dirección General en la antigua Compañía del Norte hasta 1925. El tren aparece en su poesía en el poema “El ferrocarril” que iba a figurar en principio en su libro *En un vasto dominio* (1962), de donde fue excluido por pensar el autor que perdería vigencia al ponerse en servicio la línea Madrid-Burgos[33]. Este dato no es muy conocido, y se supo al ser entrevistado para *Vía Libre* en 1964, revista del ferrocarril español, en la que se publicó[34].

Francisco Durán Domínguez, nacido en Casar de Cáceres en 1911, ya fallecido, compitiendo

con importantes poetas, fue el ganador en habla popular con el poema “Miedo sabroso” en la primera edición (1977) del *Concurso de poesía Ruta de la Plata, premio García-Plata de Osma*; fue también el ganador y accésit en la modalidad de habla popular en la segunda edición (1978). La noticia de haber ganado el primer certamen se difundió por toda la red ferroviaria española[35]; los compañeros ferroviarios de Cáceres se unieron para felicitar al ganador, jubilado de RENFE, quien comenzó su vida ferroviaria de mozo de estación de Cáceres, y en esa misma actividad se jubiló, siendo ejemplo de inteligencia y virtudes, avaladas por cuantos con él convivieron durante los treinta y siete años de servicio en el ferrocarril.

La vida y obra de Rafael García-Plata de Osma (Guadalcanal, Sevilla, 1870 – Cáceres, 1918), nacido el 4 de marzo de 1870, es decir unos meses antes que José María Gabriel y Galán, y muerto a causa de la epidemia de gripe que asoló Europa tras finalizar la Primera Guerra Mundial, ha sido estudiada por José María Cancho Sánchez. En el libro *Ruta de la Plata, 10 años de poesía en Extremadura* (Figura 4), comienza y termina su presentación así[36]:

“Paseando por las calles de Cáceres encontramos una serie de nombres de personajes, de los cuales, a la mayoría de los habitantes de esta ciudad de finales del siglo XX no nos queda, en el mejor de los casos, más que unos pálidos reflejos de su paso por la vida. Incluso, solamente lo que indica la inscripción colocada en una esquina de la calle o plaza, que en su momento, el Ayuntamiento dedicara a su memoria. Es posible que para muchas personas sea éste el caso de García-Plata de Osma. Y sin embargo, en una época no tan lejana, formó parte integrante del ambiente cultural y social de Cáceres.

...

Rafael, ya lo hemos dicho, militaba en el Partido Liberal. Publicaba asiduamente en los periódicos de esta tendencia. En uno de ellos, *El Noticiero*, y a lo largo de varios días, según costumbre de la época, mantuvo una polémica sobre los niños expósitos que estaban al cargo de la Diputación Provincial de Cáceres. Era el 5 de noviembre de 1908, cuando salió a la luz la primera parte de su artículo “¡¡¡Piedad para los niños!!!”.



Figura 4. Portada del libro *Ruta de la Plata, 10 años de poesía en Extremadura* (1986).
Fuente: Archivo de José Pastor Villegas, fotografía del ejemplar recibido de Joaquín García-Plata Quirós, que fue presidente-coordinador del concurso poético en cada una de las ediciones celebradas.

5. El Valle del Ambroz sin el necesario y poético tren desde 1984

No fue fácil el establecimiento de la línea ferroviaria Palazuelo -Empalme a Astorga. En los dos párrafos que siguen, el tercero de los autores del presente trabajo resume uno de los muchos apuntes de su abuelo Diosdado Villares del Río, Secretario del Ayuntamiento de Segura de Toro, concerniente a la construcción de la línea ferroviaria mencionada a su paso por el Valle del Ambroz.

Con motivo del trazado y consolidación de avenidas de gargantas y riachuelos, la dirección técnica del trazado al mando del correspondiente ingeniero solía recabar información, previa entrevista con el Alcalde o Secretario de turno, de avenidas de aguas en riachuelos y gargantas del correspondiente término municipal por donde discurría el futuro trazado del tren. Así las cosas, mi abuelo, Diosdado, entonces Secretario del Ayuntamiento de Segura de

Toro, mandó al Alguacil Pedro Villares para que los acompañara con el fin de que en base a sus conocimientos observando las cuotas máximas de gargantas y riachuelos, trasladase dicha información al Ingeniero; informó sobre las cuotas máximas de la Garganta Cabrera a su paso por el paraje de El Sequero, donde se construyó un pequeño, pero hermoso puente de hierro, para dominar las aguas de esta garganta.

Entonces el tiempo transcurría mucho más despacio y tanto Pedro como el Ingeniero y sus dos ayudantes comieron al lado de la garganta después de haber fijado la cuota máxima de las avenidas de agua. La comida la había preparado la madre de Diosdado, a base de tortilla de patatas, jamón de matanza, queso y vino de pitarra. Con los vapores del recio vino de pitarra, Pedro le comentó al Ingeniero que no serían capaces de dominar el gran barranco de la localidad de Hervás para conectar con Baños de Montemayor. A lo que el Ingeniero le contestó que allí se construiría un hermoso y gran puente de hierro. Pedro seguía con sus dudas y el Ingeniero le dijo que cuando inauguraran el referido puente le invitaría a ver pasar la primera locomotora sobre él. Pedro le contestó que se bebería cinco litros de vino en su compañía si eso fuera cierto. Ni que decir tiene que toda vez finalizada la inauguración la borrachera que se agarraron los dos fue de las que marcaron época.

Establecida la línea férrea de Palazuelo -Empalme a Astorga, los trenes circularon en el tiempo del poeta (1780-1905) por el bello Valle del Ambroz, y después. La Figura 5 muestra una imagen del reinado de Alfonso XIII, en la se puede observar la belleza de un tren con tracción vapor circulando hacia Baños de Montemayor por el puente ferroviario sobre el río Ambroz en Hervás.

Hecho desatinado y triste fue que reinando Juan Carlos I, siendo Felipe González Márquez el presidente del Gobierno de España y Juan Carlos Rodríguez Ibarra el presidente de la Junta de Extremadura, se suprimió el servicio de viajeros entre las estaciones de Plasencia y Astorga, y el último tren ascendente circuló el 31 de diciembre de 1984. Hasta entonces, automotores TAF y TER recorrían diariamente todo el oeste español con el servicio Gijón-Sevilla a través de León, Zamora, Salamanca, Cáceres y Mérida. Además, circulaba el Tren Rápido Cáceres-Bilbao, acoplado entre Salamanca y Miranda de Ebro a otra rama Fuentes de Oñoro-Hendaya (nota 23). Los trenes de mercancías se mantuvieron en circulación durante una década más, pudiendo aprovechar el bypass de Palazuelo-Empalme, construido para que un tren procedente de Cáceres pueda dirigirse hacia el norte sin tener que cambiar de sentido.

Así pues, en la incipiente y dócil Extremadura autonómica, con Estatuto de Autonomía desde febrero del año anterior[37], las poblaciones del Valle del Ambroz se quedaron sin los trenes que habían circulado de día y de noche en los tiempos de José María Gabriel y Galán, y de los que circulaban casi ochenta años después de su muerte.

Casi veinticinco años después del cierre de la línea férrea, Antonio Armero[38], conocido periodista de *Hoy*, escribía que el tren acababa en Plasencia y que lo que quedaba en el norte extremeño del ferrocarril era pura nostalgia: 48 kilómetros de vía muerta y seis estaciones (Oliva-Almendral, Villar de Plasencia, Casas del Monte, Aldeanueva del Camino, Hervás y Baños de Montemayor). Y recordaba que vecinos de Hervás se plantaron delante de la vía el 31 de diciembre de 1984 y no dejaron pasar ni el tren que subía hacia Bilbao ni al que bajaba.

Matías Simón Villares[39] nos revive los hechos así:

Total, que ahora nuestra vía se ha convertido en un espacio triste, a base de museos, vías verdes y de fibras ópticas.

La noticia de que se acercaba el tren le llega a los pueblos del Valle del Ambroz en agosto de 1882 al aprobarse en Consejo de Ministros el proyecto y su concesión a la Compañía de Ferrocarriles del Oeste. Otra noticia, muy jaleada para reavivar la ilusión, fue el paso, 14 de febrero de 1894, allanando el balasto. El 21 de junio de 1896 el tren inaugura la línea, dando por finalizado los catorce laboriosos años a base de negociaciones y trámites, juntas, mociones en Cortes, tasaciones periciales, expropiaciones de terrenos, etcétera.

De estos catorce años, los últimos fueron agobiantes por el apremio económico, sin embargo, los primeros fueron más tortuosos para conseguir la unificación de los criterios. Hubo un primer proyecto que situaba el empalme en Galisteo. También, presiones por parte de Trujillo para atraer hacia sí la línea que venía de Portugal, más la velada amenaza de la Compañía, de que si no se asumía el proyecto, retiraría “los estudios realizados”, debiendo hacer el Gobierno otros nuevos, lo cual retrasaría muy mucho el objetivo final.

...

Hace años Televisión Española le encargó a mi gran amigo José Antonio Labordeta el rodaje de un capítulo en Extremadura para el programa Un País en la Mochila; el cual recomiendo que veáis, y éste eligió el Valle del Ambroz, por algo sería.

Labordeta me pidió que compusiera una canción para el Programa (El Tren del Valle del Ambroz) que canté en la estación abandonada de Baños de Montemayor en el mes de julio de 1998, y la canto y cantaré siempre en su recuerdo, y en el de todas aquellas gentes vinculadas a nuestro tren.

Labordeta también se marchó, como José Luis Majada; aquella canción su letra:

Ya nadie se acuerda, cuando rompieron la tierra, cuando se expropió/un camino de Plata, de sonrisas y lágrimas, arrancando a la montaña./Ya nadie ya se acuerda, de aquellos carros y carretas, que bajaban robles mutilados/para tallar traviesas, de la sierra de Segura de Toro/cómo los bajaron./Al tren del Valle del Ambroz le han tapado su voz, que triste está mi valle ya no le importa a nadie./Al tren del Valle del Ambroz le han cerrado la estación/hay un niño que está triste, que ya nadie dice adiós./Camino de Plata, el Valle no quiere que te vayas/camino de hierro, que no y que no, te tapen ellos./A esos que están arriba, el maldito dinero, al ordenador/quiero que abran la vía de Plasencia, Oliva, Jarilla, Casas del Monte/Aldeanueva, Hervás/ y Baños de Montemayor/tal vez ese niño sonría, aunque ya me he hecho mayor.

El pasado 18 de febrero de 2017 las máquinas han llegado a Aldeanueva del Camino, vienen arrasando con todo; tienen unos ganchos enormes que se clavan en raíles y traviesas; cruje la madera, el raíl y el balasto, los ganchos les separan; se resisten como cuando a una madre le intentan a un hijo de sus brazos. En la cuneta unos baúles enormes de hierro, donde meten toda la tornillería; tornillos grandes, martillos, con los que jugábamos de niño, y que sirven para engarzar las traviesas a los raíles. La señalización vertical desaparece en un abrir y cerrar de ojos.

Las traviesas de madera, partidas y astilladas, las van amontonando en piras enormes. El balasto, las piedras que acolchan los raíles, lo cargan en camiones. He parado el coche y me he bajado para sacar algunas fotos; recojo un trozo de madera de traviesa y un tornillo, de recuerdo; un encargado me grita que no puedo coger nada, pero al acercarse me reconoce y

me deja hacer. En el tiempo que he estado allí unos 30 coches han pasado por el antiguo paso a nivel, pero nadie se ha detenido, eso sí, muchos me han reconocido y me han pitado. Con lágrimas en los ojos, desorientado, me monto en el coche, cruzo el antiguo paso a nivel para dirigirme a Segura de Toro”.

A los párrafos que preceden, añadimos la consideración de que José María Gabriel y Galán, maestro y poeta del pueblo, hubiera alzado su voz para ser escuchada en todos los pueblos del poético valle extremeño, hubiera concienciado a la Extremadura democrática incipiente para no permitir el desatino consumado pues el tren, además de poético, era y es necesario para el desarrollo de Extremadura y de todo el Oeste español.

Finalmente, recogemos la noticia periodística reciente[40] en la que se dice que el Consejo Económico y Social de Extremadura (CES), órgano consultivo del Gobierno regional, en un informe titulado “El corredor atlántico: una visión integradora desde Extremadura”, entiende que la ruta Plasencia-Salamanca “es una conexión ferroviaria transversal estratégica y preferencial para mercancías y viajeros, pues constituye la única ruta que posibilitaría conectar el norte y el sur peninsular por tren sin tener que pasar por Madrid, ahorrando muchos kilómetros y costes, al evitar la zona con el tráfico más denso y congestionado de nuestro país y también de Portugal”.



Figura 5. Anverso de postal del reinado de Alfonso XIII; muestra un tren circulando hacia Baños de Montemayor por el viaducto de construcción mixta sobre el río Ambroz en Hervás. Fuente: Archivo de José Pastor Villegas, fotografía autorizada por el Archivo y Biblioteca de la

Diputación Provincial de Cáceres.



Figura 6. Matías Simón Villares canta en la estación de Baños de Montemayor (Cáceres), y escucha el cantautor, escritor y político español José Antonio Labordeta Subías. Fuente: Archivo de Matías Simón Villares.



Figura 7. Matías Simón Villares, con su guitarra, viendo el desatino que se estaba realizando al levantar las vías del ferrocarril del Valle del Ambroz. Fuente: Archivo de Matías Simón Villares.

6. Conclusiones

En 2020, año del bicentenario del nacimiento de la extremeña Carolina Coronado Romero, del 150º aniversario del nacimiento de José María Gabriel y Galán, y del 150º aniversario del nacimiento del sevillano-extremeño Rafael García-Plata de Osma, hemos establecido las siguientes conclusiones:

1. José María Gabriel y Galán, maestro y poeta del pueblo, viajó numerosas veces por diferentes motivos, combinando en sus viajes los medios de transporte tradicionales (caballerías y coches de línea con tracción animal) con el ferrocarril de tracción vapor de su tiempo (1870-1905). Sus dos viajes más largos fueron Madrid-Galicia y Galicia-Frades de la Sierra tras finalizar el curso académico 1888-1889 en la Escuela Normal Central de Madrid, en los que, como en otros, sin que él lo supiera, es muy probable que la locomotora fuese una *Alagón*, es decir, con el nombre del río que nace en su Frades de la Sierra (Salamanca) natal.
2. Existe una poesía ferroviaria española desde el siglo XIX que consideramos insuficientemente conocida, siendo, tal vez el poema más conocido “El tren expreso”, del conocido escritor Ramón de Campoamor y Campoosorio, dedicado en 1872 al ingeniero de caminos José Echegaray y Eizaguirre, quien fue Premio Nobel de Literatura en 1904. José María Gabriel y Galán, es autor del importante poema “Canto al trabajo”, incluido en su conocida obra *Nuevas Castellanas*, o entre las Poesías de temática social; cantó a la locomotora tracción vapor.
3. No fue fácil establecer la línea ferroviaria transversal de Palazuelo-Empalme a Astorga, que fue realidad en 1896; fue un desatino nacional y autonómico su supresión a partir de 1985. Corriendo el verano de 2020, el Consejo Económico y Social de Extremadura reivindica que la conexión transversal Plasencia-Salamanca es estratégica y preferencial para mercancías y viajeros.

4. Agradecimientos

Los autores del presente trabajo agradecen a la Asociación Coloquios Históricos de Extremadura la continuidad para convocar y celebrar la XLIX edición de los Coloquios Históricos en estos tiempos tan difíciles de pandemia, y por haberlos dedicado a don José

María Gabriel y Galán en la efeméride CL aniversario de su nacimiento (1870-2020).

[1] TORRES NEBRERA, Gregorio, “Coronado Romero, Carolina”, en Real Academia de la Historia (en red, <http://dbe.rah.es/>).

[2] GABRIEL Y GALÁN ACEVEDO, Jesús, “Gabriel y Galán, José María”, en Real Academia de la Historia (en red, <http://dbe.rah.es/>).

[3] VILLANUEVA PRIETO, Darío, “Pardo Bazán de la Rúa-Figueroa, Emilia”, en Real Academia de la Historia (en red, <http://dbe.rah.es/>).

[4] PARDO BAZÁN, Emilia, “Prólogo”, en *Obras Completas de José María Gabriel y Galán, Tomo 3, Nuevas Castellanas*, Salamanca, Imp. y Lib. Francisco Núñez, 1905, pág. V.

[5] GÓMEZ MARTÍN, Fernando, “José María Gabriel y Galán (ponencia inaugural)”, en GÓMEZ MARTÍN, Fernando, REAL RAMOS, César (Coords.), Congreso interdisciplinar *Gabriel y Galán, el poeta campesino Reflejos de su tiempo, 1870-1905, SALAMANCA. Revista de Estudios* núm. 52, 2005, págs. 19-48.

[6] ALFONSECA, Manuel, “Wat, James”, *Grandes científicos de la humanidad*, Madrid, Espasa Calpe, 1998, vol. 2, pág. 220.

[7] FONSECA, Andrea, ARANA, Joaquín, CLARET, Clotilde, RUIZ PALACIO, Juan Pablo, *Atlas ilustrado Trenes muy antiguos*, Madrid, Susaeta, págs. 12-25.

[8] ALFONSECA, Manuel, “Trevithick, Richard”, *Grandes científicos de la humanidad*, Madrid, Espasa Calpe, 1998, vol. 2, págs. 211-212.

[9] ALFONSECA, Manuel, "Stephenson, George", *Grandes científicos de la humanidad*, Madrid, Espasa Calpe, 1998, vol. 2, pág. 201.

[10] WALACE, Elwina, "George Stephenson condujo el primer tren de viajeros de la historia", *Vía Libre* núm. 135, abril de 1975, págs. 14-15.

[11] FERNÁNDEZ SANZ, Fernando, "Hace ciento cincuenta años nacía el ferrocarril", *Vía Libre* núm. 213, marzo de 1980, págs. 19-25.

[12] ALFONSECA, Manuel, "Stephenson, Robert", *Grandes científicos de la humanidad*, Madrid, Espasa Calpe, 1998, vol. 2, pág. 201-202.

[13] MARISCAL TRUJILLO, Antonio, DIEZ ROMERO-VALDESPINO, Lorenzo, "Díez e Imbrechts, José Manuel", en Real Academia de la Historia (en red, <http://dbe.rah.es/>).

[14] LAMA, José María, "Marcelino Calero Portocarrero", en LAMA, José María (ed.), *Los primeros liberales españoles. La aportación de Extremadura. 1810-1854 (Biografías)*, Badajoz, Diputación de Badajoz, Departamento de Publicaciones, 2012, págs. 309 - 328.

[15] WAIS SAN MARTÍN, Francisco, "El ferrocarril cumple ciento cincuenta años", *Revista de Obras Públicas* núm. 3124, 1975, págs. 583-588.

[16] ALFONSO BALLOL, Berta, HERRERA SORZANO, Mercedes, MOYANO, Eduardo, SANZ FERNÁNDEZ, Jesús, SOCARRAS MATOS, Martín, *El camino de La Habana a Güines. Primer ferrocarril de Iberoamérica*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Raíz Técnicas Gráficas, 1987, págs. 27-41.

[17] PASTOR VILLEGAS, José, PASTOR VALLE, Jesús F., "Después del Imperio Mexica: aspectos científicos y tecnológicos prehispánicos aportados por Hernán Cortés, novohispanos e hispano-mexicanos", *Congreso Internacional. HERNÁN CORTÉS EN EL SIGLO XXI*, 2019, en prensa.

[18] MARSILLACH, Luis, "Stephenson, el tren español y los toros de "carril", *Vía Libre* núm. 11, noviembre de 1964, págs. 17-18.

[19] FERNÁNDEZ SANZ, Fernando, "Cronología de los ferrocarriles españoles", *Vía Libre* núm. 61, enero de 1969, págs. 21-24.

[20] PASTOR VILLEGAS, José, PASTOR VALLE, José David, PASTOR VALLE, Jesús Francisco, PÍRIZ MOTA, Álvaro, "Cipriano Segundo Montesino y Estrada, ingeniero ferroviario", *Vía Libre* núm. 638, marzo 2019, págs. 51-56.

[21] "Los ferrocarriles españoles hace 100 años", *Vía Libre* número 25, enero de 1966, pág. 31.

[22] FERNÁNDEZ SANZ, Fernando, *Museo Nacional Ferroviario Madrid Delicias*, Madrid, Ibergráficas, 1984.

[23] GADEA GARZÓN, Pablo, "El Ferrocarril en la provincia de Cáceres", *Vía Libre* núm. 614, enero de 2017, págs. 44-57.

[24] GABRIEL Y GALÁN ACEVEDO, JESÚS, *José María Gabriel y Galán. Su vida. Su obra. Su tiempo*, Mérida, Editora Regional, 2004.

[25] SENABRE, Ricardo, "Unamuno y Jugo, Miguel de", en Real Academia de la Historia (en red, <http://dbe.rah.es/>).

[26] SUÁREZ CAMPOS, José María, "En alas ya del vapor...", *Vía Libre* núm. 161, junio de 1977, págs. 50-51.

[27] MONTOLÍ BERNADAS, Víctor, "Campoamor y Camposorio, Ramón de", en Real Academia de la Historia (en red, <http://dbe.rah.es/>).

[28] FORNIELES ALCARAZ, Javier, "Echegaray y Eizaguirre, José", en Real Academia de la Historia (en red, <http://dbe.rah.es/>).

[29] SUÁREZ CAMPOS, José María, "Un león con melena de centellas...", *Vía Libre* núm. 160,

mayo de 1977, págs. 39-40.

[30] *Obras Completas de José María Gabriel y Galán, Tomo 3, Nuevas Castellanas*, Salamanca, Imp. y Lib. Francisco Núñez, 1905, págs. 51-55.

[31] GABRIEL Y GALÁN ACEVEDO, José María, GABRIEL Y GALÁN ACEVEDO, Jesús, *José María Gabriel y Galán. Obras Completas; edición, comentarios y notas*, Mérida, Editora Regional de Extremadura, 2005, págs. 638-642.

[32] DUQUE AMUSCO, Alejandro, "Aleixandre y Merlo, Vicente", en Real Academia de la Historia (en red, <http://dbe.rah.es/>).

[33] "Vicente Aleixandre, premio Nobel de Literatura", *Vía Libre* núm. 165, octubre de 1977, págs. 42-43.

[34] TIJERAS, Eduardo, "Vicente Aleixandre, de la Real Academia, hijo de un ferroviario", *Vía Libre* núm. 3, marzo de 1964, págs. 16-17.

[35] FERNÁNDEZ, Francisco Santiago, "El premio de poesía Ruta de la Plata, para un pensionista de RENFE: Don Francisco Durán Domínguez", *Vía Libre* núm. 164, septiembre de 1977, págs. 53-54.

[36] CANCHO SÁNCHEZ, José María, "Presentación", en GARCÍA-PLATA QUIRÓS, Rafael, *Ruta de la Plata, 10 años de poesía en Extremadura*, Madrid, Jacaryán, 1986, págs. 175-178.

[37] LEY ORGÁNICA 1/1983, de 25 de febrero, de Estatuto de Autonomía de Extremadura, *Boletín Oficial del Estado* núm. 49, de 26 de febrero de 1983, págs. 5580-5586.

[38] ARMERO, Antonio J., "25 años sin el viejo tren", <https://www.hoy.es/20090614/anos-viejo-tren-20090614.html>.

[39] SIMÓN VILLARES, Matías, "El Tren del Valle del Ambroz", Asociación Cultural Poetas de la Estatua de Gabriel y Galán, Cáceres.

150º Aniversario del nacimiento de José María Gabriel y Galán:
Maestro y Poeta del Pueblo en tren, poesía española ferroviaria y el
fin del tren del valle del Ambroz | 33

[40] ARMERO, Antonio, “El CES pide reabrir el tren a Salamanca por ser la mejor ruta entre Sines e Irún”, *HOY*, domingo 26.07.20, pág. 27.