

Elizabeth Amann, *The Omnibus: A Cultural History of Urban Transportation*, Cham, Palgrave Macmillan (Colección Palgrave Studies in Nineteenth-Century Writing and Culture), 2023, ISBN 978-3-031-18710-0, 368 pp.

La primera vez que se recoge el concepto *ómnibus* en un diccionario es en 1835. La palabra, que proviene del latín y significa ‘para todos’, parece que ya se empleaba en francés antes de tal fecha con el significado de «*Pour tous, sert depuis quelque temps pour désigner Certaines voitures fort grandes qui parcourent la ville dans des directions déterminées, et où chacun peut monter moyennant une rétribution assez modique*», como recoge el *Dictionnaire de l’Académie Française*. Ese ‘para todos’ encapsula la esencia misma de la filosofía del ómnibus como un medio de transporte que difumina las barreras sociales y económicas para ofrecer a cada individuo, independientemente de su estatus, la posibilidad de acceder a la movilidad urbana.

Desde su aparición en Francia, el ómnibus se erigió como el gran ‘igualador de caminos’ que pronto se extendió por toda Europa, llegando a Inglaterra –donde se documenta por primera vez en un texto de *British Traveller* en 1826– y a España, aunque no será hasta los años setenta del siglo XIX cuando comience a recorrer las calles de Madrid. De hecho, y volviendo al plano lingüístico, fue el gramático Vicente Salvá quien incorporó el término a su *Nuevo diccionario de la lengua castellana* de 1846, donde se presenta como un neologismo, probablemente tomado del francés, con el significado de «carruaje capaz de un gran número de personas, que las conduce de un punto a otro en las ciudades muy populosas, a horas determinadas y por un precio moderado». Se trataba, pues, de un medio de transporte a ruedas –que podría entenderse como el precursor de los actuales autobuses– diseñado para llevar a un gran número de personas a lo largo de una ruta establecida con varias paradas. Este vehículo solía ser utilizado en entornos urbanos y suburbanos para facilitar el desplazamiento masivo de personas dentro de una ciudad o entre diferentes áreas metropolitanas y barrios.

Esta interpretación democrática del ómnibus es la que ofrece Elizabeth Amann, profesora de la Universidad de Gante, en su reciente libro sobre la historia cultura de este medio de transporte titulado, precisamente, *The Omnibus: A Cultural History of Urban Transportation* (2023). Publicado en inglés como parte de la colección «Palgrave Studies in Nineteenth-Century Writing and Culture», se abordan en él diversos aspectos de la utilización de este medio de transporte atendiendo a la esfera de sus estampas culturales, en imágenes y textos que habían permanecido totalmente inexplorados. Así, en este volumen, Amann emprende una labor de reconstrucción y análisis de un corpus conformado por más de tres mil representaciones visuales y literarias, entre las que se incluyen poemas, artículos, relatos breves y narraciones más extensas escritas en francés, inglés y español, que permiten al lector comprender cómo funcionaban en el imaginario cultural del XIX, no solo el ómnibus, sino también el coche de caballos –«horse-drawn trams»–. La elección de estos dos medios de transporte comporta más bien un aspecto de similitud, pues como la autora justifica, «both relied mostly on animal traction (horses or mules), and the carriages were quite similar» (p. 7).

Este *The Omnibus* nace a partir de las investigaciones que la profesora Amann lleva desarrollando desde hace más de una década. Varios de sus trabajos previos sobre la intersección entre la movilidad urbana y la literatura complementan, de hecho, el texto de su monográfico. Entre estos destacan «Leyendo (sobre) el tranvía: “La novela en el tranvía” de Benito Pérez Galdós» (*Orbis Litterarum*, 2014), autor y obra, de 1871, que se citan en el capítulo 4 del presente libro, y «The Omnibus as Social Observatory: Class encounters in Nineteenth-century Literature of Urban Transportation» (*Orbis Litterarum*, 2018), que constituye, de forma revisada, el capítulo 7. El significado de ómnibus

trasciende los límites de lo lingüístico y viene entonces a representar, en varios pasajes del libro, otra acepción del concepto en lengua inglesa: «a book containing reprints of a number of Works».

El factor literario está presente en el trabajo que reseñamos, no solo en la vasta cantidad de textos a los que se van haciendo referencia en las nueve partes en las que se divide. A este respecto, conviene destacar la introducción, encabezada por «Snails on the Omnibus», donde Amann introduce al lector en el tema de su estudio de una forma muy perspicaz y llamativa, con un «It is raining». A partir de una anécdota paródica impresa en la revista *Le Droit* en 1837 sobre unos caracoles que en un día de lluvia se montan en uno de estos ómnibus, la autora pasa a identificar varios elementos presentes en otros textos de la misma temática, lo que le permite adentrarse en la contextualización del estudio, a nivel histórico y académico. En este sentido, da cuenta también en este apartado de las preguntas de investigación que se van resolviendo en las páginas siguientes y delimita el espacio geográfico europeo de su objeto de estudio: París, Londres y Madrid. Con esta triada de metrópolis, Amann busca representar en su libro los nodos neurálgicos en el tejido urbano europeo y posibilita un análisis comparativo de su desarrollo en las capitales de los tres países. A nuestro parecer, este aspecto enriquece la comprensión de la cultura europea como un todo al traspasar las fronteras del estudio particular y dar pie a un enfoque transversal que supera las terminaciones nacionales y permite explorar y comparar la complejidad de las capitales y sus redes de comunicaciones. Resulta interesante la diferencia que se establece entre el ómnibus y el *Underground* londinense, donde se segregaba por clases sociales, la nula competencia de la *Compagnie Générale des Omnibus* de la capital francesa, hasta los primeros años del siglo XX, o la tardía incorporación de España a la modernidad europea, que no contará con un sistema de transportes urbanos hasta 1871, «although a concession for an omnibus company was granted in 1865» (p. 27). Además, quizá sea este el motivo por el que el lector no encontrará en el monográfico capítulos dedicados exhaustivamente a un país u otro, sino que estos elementos de análisis se enfocan como un todo por los distintos apartados del libro en los que, por el contrario, y como si estuviéramos ante un daguerrotipo, Elizabeth Amann se enfoca en un determinado aspecto de la representación del ómnibus, como «comic commonplaces», «as political metaphor» o convertido en un «observatory of poverty» y en «winged coursers of the mind».

La organización del libro revela una progresión lógica en la exploración del papel de este medio de transporte en la cultura urbana europea del siglo XIX. Tras el marco histórico, literario y científico, los capítulos 2 y 3 abordan la historia del transporte urbano y la evolución de la percepción de su servicio a lo largo del periodo que comprende esta investigación –que llega hasta comienzos del siglo XX, cuando se empiezan a reemplazar los ómnibus por los autobuses y se electrifican los tranvías–. Amann se centra en el paso de la asociación de estos vehículos con la modernidad y el Romanticismo a símbolos del estancamiento y de «more prosaic realist literary forms» (p. 13). A este respecto, conviene señalar la relación de la tesis del libro con la literatura europea sobre los medios de transportes y la concepción de estos como un claro avance tecnológico. Su tratamiento literario, de hecho, va intrínsecamente unido al interés científico y técnico que suscitan los tiempos de la Ilustración entre novatores y neoclásicos, que ya en el siglo XVIII introducen referencias al movimiento en las grandes ciudades. En literatura española lo refleja, por ejemplo, Leandro Fernández de Moratín que en sus *Apuntaciones sueltas de Inglaterra*, escritas durante su año de exilio en tierras anglosajonas (1792-1793), da cuenta de cómo se desplaza la gente por las calles del Londres del setecientos. El transporte se verá, desde entonces, como un símbolo del progreso y el viaje como una metáfora del conocimiento y la cultura.

En el capítulo 4, la profesora Amann continúa con la indagación del ómnibus como un espacio de sociabilidad y se describe también la representación de la experiencia femenina, de las pasajeras, y su papel en la historia del transporte urbano. Se pasa entonces a explorar sus significados culturales, desde el plano metafórico, y la versatilidad del ómnibus, que fue escenario de encuentros entre ricos y pobres, símbolo del propio Estado, de revolución, libertad, igualdad, deseo y hasta erotismo, como bien se refleja en la literatura del momento. El penúltimo apartado, el número 8, va un paso más allá al presentar el ómnibus como un espacio de conocimiento en el que se producen múltiples formas de interacción y observación, y el círculo se cierra con un epílogo, que es el capítulo 9, donde se definen las características distintivas de la literatura específica sobre estos vehículos, enfrentados a sus competidores.

La originalidad de la obra de Amann se manifiesta también en la combinación de imagen y texto. Las treinta ilustraciones de la época que se imprimen, meticulosamente seleccionadas por tratarse de «the most common memes», enriquecen las páginas del volumen y abarcan una gama ecléctica de representaciones del ómnibus, proporcionando al lector una experiencia visual que complementa y amplifica el estudio. Grabados, cuadros, recortes de prensa, estas figuras, que aparecen enumeradas en una lista al comienzo del libro (pp. IX-X), van hilando las lecturas de la autora sobre los retratos del «urban transit» y las metáforas del ómnibus, que pueden aplicarse a toda la literatura sobre transportes, y que van desde el «interior versus exterior focus» hasta el «zooming in versus zooming out». No obstante, es pertinente señalar que este libro no pretende esbozar un análisis interdisciplinar de estas representaciones pictóricas, cuando sí una descripción literaria, al detalle, de las tres ciudades propuestas, lo que permite al lector comprender el vínculo entre transporte público y experiencia urbana.

Respecto al trasunto literario de esta experiencia, nos resulta relevante el caso de la urbe madrileña. Dentro del corpus de obras que la autora recopila y maneja, se incluyen varios relatos de escritores españoles de las últimas décadas del siglo XIX con los que se pone de manifiesto, por un lado, la lenta introducción del ómnibus en la península y, por otro, la evolución de la percepción de la movilidad urbana en España. Muy singular es el texto «En tranvía» (1890) de Emilia Pardo Bazán, que se analiza desde la órbita del medio de transporte en el capítulo 7 y en el que la novelista gallega hace gala del naturalismo y el realismo para denunciar, de forma muy visual, la discriminación y pobreza a la que se enfrentan las clases bajas madrileñas, que no pueden permitirse el precio de los billetes para subir al ómnibus. Se pone de entredicho en esta historia ese valor democrático del transporte, un aspecto que la investigadora distingue también en otro relato del mismo año, «Em tramway» de Adolphe Chennevière, incluido en el corpus de textos en lengua francesa, lo que nos da una idea del estudio comparativo que se aborda en el volumen.

En la literatura decimonónica sobre el ómnibus, cuyo canon ha logrado reconstruir Elizabeth Amann, no se dejan de lado tampoco las posibilidades narrativas y ficcionales de este nuevo espacio de sociabilidad, como muestra Benito Pérez Galdós en «La novela en el tranvía» (1871), publicada el mismo año que llega el tranvía a Madrid, hasta la descripción de su novedad, como sucede en «El tranvía: paseo-fisio-filo-joco-serio y pintoresco por el principalito de Madrid» (1873) de Julio Nombela. Son estos casos de la literatura española de la época, a los que se suman una nómina importante de textos de autores ingleses y franceses referenciados en el índice analítico final, fruto de un exhaustivo trabajo bibliográfico de la autora. El resultado es este libro, una muestra importante de las relaciones europeas del siglo XIX, que bien podría definirse como ‘un ómnibus sobre ómnibus’.

Alberto Custodio Romero Vallejo  
(Universidad de Oviedo)