

UNIVERSIDAD DE MÁLAGA
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN
DEPARTAMENTO DE PERIODISMO



TESIS DOCTORAL

**COMUNICACIÓN, PUBLICIDAD Y MODERNIDAD.
EL CASO DEL EJE FERROVIARIO
MADRID-CÓRDOBA-MÁLAGA (1848-1900)**

Vol. I

Autora
Deborah González Jurado

Director
Bernardo Díaz Nosty

Programa de doctorado:
Periodismo: Nuevos escenarios

Málaga, diciembre de 2015

UNIVERSIDAD
DE MÁLAGA





UNIVERSIDAD
DE MÁLAGA

AUTOR: Deborah González Jurado

 <http://orcid.org/0000-0001-7630-6274>

EDITA: Publicaciones y Divulgación Científica. Universidad de Málaga



Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional:

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>

Cualquier parte de esta obra se puede reproducir sin autorización pero con el reconocimiento y atribución de los autores.

No se puede hacer uso comercial de la obra y no se puede alterar, transformar o hacer obras derivadas.

Esta Tesis Doctoral está depositada en el Repositorio Institucional de la Universidad de Málaga (RIUMA): riuma.uma.es

UNIVERSIDAD
DE MÁLAGA



Dedicatoria

Quod promissum est, de iure debetur.

A María Martín Cantero, Memé (Alhaurín de la Torre, Málaga, 11 de junio de 1926; Málaga, 12 de noviembre de 1998),

y

A María Teresa Jurado Martín, Mamá (Bassens, Burdeos, 8 de marzo de 1952; Málaga 26 de septiembre de 1995).

Amor vincit omnia.

Agradecimientos

Ad hoc. A mi director de tesis y del Departamento de Periodismo de la Universidad de Málaga, Bernardo Díaz Nosty, por su humanidad, su intuición, su largo alcance de miras, y por su virtud para estar siempre en el lugar e instante justos y adecuados.

Dura lex sed lex. Al Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España por la financiación, y especialmente al equipo de seguimiento de las becas FPU en Madrid: Ricardo Sánchez, Javier Ortega, Jose, Serafín y Mercedes.

In dubio pro reo. Al tribunal y evaluadores de esta tesis.

Sine qua non. A las profesoras y profesores de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Málaga por sus enseñanzas y sostén para retomar la licenciatura de Historia tras largos años. Especialmente a Fernando Wulff Alonso, Rafael Chenoll Alfaro, Clelia Martínez Maza, Manuel Álvarez Martí-Aguilar, Gonzalo Cruz Andreotti, Juan Carlos Tellería, Sebastián Fernández López, Juan Antonio Sánchez López, Juan Sanz Sampelayo, Pedro Rodríguez Oliva, Rafael Atencia, M^a Dolores Ramos Palomo, Manuel Morales Muñoz, Pili Pezzi, Pili Ybáñez, Isabel López García, M^a José Berlanga, Fernando Arcas Cubero, Juan Jesús Bravo Caro, Emilio Ortega Berenguer, Lucía Prieto, Marion Reder, Mercedes Fernández Paradas, Ignacio Marqués Merelo, Ana Baldomero, Juan Fernández Ruiz, María Teresa Martín Palma, Encarnación Serrano, Jesús Suberviola, Eduardo Chehín, Teresa Sauret, Carmen Carvajal, Luisa Gómez, Maribel Pérez de Colosía (*in memoriam*), y al resto.

Lato sensu. A las profesoras y profesores del IV Máster en Márketing de Negocios de Titulaciones Propias de la Universidad de Málaga. Especialmente a Carmina Jambrino, Chus Carrasco, Benjamín del Alcázar, Guillermo Bermúdez, Daniel Guerrero y Sebastián Molinillo; por su progresismo.

Bis dat qui cito dat. A las profesoras y profesores del Máster Oficial de Investigación en Comunicación Periodística y compañeros del Departamento de Periodismo por su confianza y respeto. Especialmente a Carmen del Rocío (Roi) Monedero Morales por su jovial y comprensiva guía en mis primeros pasos en la docencia, a Bella Palomo por su equidad, a Manuel Chaparro, Laura López, Juan Antonio García Galindo, Francisco Javier Paniagua, Laura Teruel, Silvia Olmedo, Inmaculada Sánchez, Edu Ramos, Rafa Romo, Agustín Rivera, Tere Vera, Teo León Gross, Vicente Almenara, Natalia Meléndez, Bernardo Gómez, Carlos Ariza, Sergio Roses, Ferrán Fernández, etc.; a todos por su apoyo.

Ex aequo. A los profesores de la Universidad de Alicante, M^a Dolores Fernández Poyatos y Antonio Escudero; al de la Complutense de Madrid, José Carlos Rueda Laffond; y a los del grupo de investigación de Historia de las Relaciones Internacionales de Madrid (CEHRI), especialmente a Montserrat Huguet, Carlos Sanz, Florentino Rodao y Juan Carlos Pereira.

Ex profeso. Al equipo de hispanistas Ameriber de la Universidad Bordeaux Montaigne, principalmente a su directora Isabelle Tauzin por acogerme, a Aránzazu Sarriá Buil, Amélie Florenchie, Raphaël Steve y Mónica Cárdenas. Al de Médiation, Information, Communication, Art (MICA), especialmente a Jean-Jacques Cheval y su esposa Angelina también por la cálida acogida, y a Étienne Damone. Al equipo de investigadores de Maison des Suds y documentalistas de la CNRS. A la responsable de la biblioteca de español Danielle Berton y al equipo de alojamiento CROUS-Bordeaux. Al resto de profesores franceses que me atendieron en Burdeos, Le Mans y París, principalmente a los de la asociación GRER para la investigación de la radio, a Jean-Michel Desvois, a Arnaud Passalaqua, y al maestro Albert Broder por las lecciones con café en el salón de su casa. A Elisabel Larriba, directora de la revista *El Argonauta Español*. Y en general, a la asociación PILAR de historiadores de la prensa.

Accésit. De Ameriber, mención particular al profesor Jean-Marc Buigues, quien leyó el primer borrador y a cuya generosidad debemos valiosas sugerencias para la estructura, algunas correcciones, abundante bibliografía e ilustraciones.

Ab urbe condita. Al desafortunadamente disuelto equipo de historiadores de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles de Madrid (nada se destruye, todo se transforma): Miguel Muñoz, editor de la revista *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, quien también leyó el primer borrador y aportó sugerencias, bibliografía y datos; Domingo Cuéllar, y su esposa Vicky, que me albergaron en su casa durante cuatro días en una de mis largas y numerosas expediciones al archivo; y Francisco Polo. Y al afortunadamente vigente equipo de documentalistas del Archivo y Biblioteca de dicha Fundación: Ana Cabanes Martín, Leticia Martínez, Raquel Letón, Raúl González, Amparo y Mariano.

Ars longa, vita brevis. A los documentalistas de bibliotecas y archivos varios, y con afecto a Adela Rubia Lozano (Archivo Municipal de Málaga), Cristina Antón Barredo (Hemeroteca Municipal de Madrid), Christian Fonnnet (AHICF, París) y Chérifa Beniken (CNAH de la SNCF, Le Mans).

Inter nos. Al personal del Vicerrectorado, principalmente a Jesús Manuel Bonill Jiménez, Isabel Sánchez Bermúdez y Rafael Gutiérrez Julián. Al personal y profesores de la Fundación de la Universidad de Málaga (FGUMA), especialmente a Nathalie Borges. Al personal de administración y servicios de la Universidad de Málaga (informáticos, técnicos, conserjes, bibliotecarias y bibliotecarios, de centralita, etc.), con particular gratitud a Miguel Ángel Delgado Cuevas, administrativo del Departamento de Periodismo y a Lourdes, secretaria del Decanato. Al personal de las cafeterías de Letras y Comunicación por el avituallamiento, con cariño a Luis y su familia. A los vigilantes de seguridad nocturnos, en especial a Monti y Salva Conde, y al personal de limpieza, ¡qué haríamos sin ellos!

Passim. A mis compañeras y compañeros de licenciatura, de másteres, de doctorado y de la Cátedra Unesco de Comunicación. Especialmente a Marta Díaz, Jesús Peña, Ruth de Frutos, Gloria Hoyos, Agur Atencia, y Zule.

Carpe diem! A mis hijos, Aitor Vera González y Pablo Gordillo González, por ser lo mejor que he hecho en la vida.

A priori. A mi padre, Gonzalo González Rivas, por cederme una vivienda, pagar mi ordenador portátil... y otras pecunias esporádicas...

A posteriori. A mis hermanos, Gonzalo y Rodrigo González Jurado, por los inolvidables e irrepetibles bellos momentos de la infancia.

Procinctus. A mi abuela Pepa Rivas García, por seguir viva, lúcida, sana y dando guerra a sus noventa y cinco años.

Spem infero. A toda mi familia, carnal y política, española y francesa, en el cielo y en la tierra.

Gratis et amore. A mis amigas y amigos, los fieles y los que desertaron, los que son para toda la vida, los que lo fueron un tiempo o un instante y los que serán. A Yolanda y Lola Pino Zaragoza y Mariloli, Rafi Garrido, Asela Sánchez, Ana Carmena, Alberto Alcalá, Carolina Perdiguero, Matilde Ripoll, hermanos Pérez Zumaquero, Pedro García, Alicia Martín Bjerknes, Gabriela Caffarena, Alakran, Pepe Soria, Rafa Rodríguez, Kike Gallego, Javi Flores, Juan Carlos Rica, Mariví Antúnez, Sandrine Jeanneau, Hynde Benachir, Mónica Castellón, M^a Jesús Seoane, Silvia Maso, Miki Sánchez de Lamadrid, Darío Vasallo Manaute, Luis Cano, Alba González Quirós, Pepa Cuenca (bis), Suzette Moncrieff, Gema Díaz, Yeya Llorente, Teresa García Gormaechea, Macarena Parrado, etc...; y especialmente a Luisa Elena Sánchez de Haro y a Francisco Ángel (Paco) Pareja Pareja, que no fallaron ni un día en los malos tiempos, a pesar de los líos en que los meto.

Compos sui. A mis gatos del presente y del pasado, Ítaca, Bastet, Adonis e Ishtar, por su lealtad y compañía en los momentos de soledad.

Cave canem. A los que me infligieron daño, consciente o inconscientemente, por el aprendizaje... y la prudencia que ahora me honra.

Índice

Introducción	32
1. Presentación	32
2. Objeto de estudio	33
3. Objetivos	36
4. Hipótesis	37
5. Metodología, bibliografía y fuentes	39

Primera Parte

Ferrocarriles, Modernidad y redes de comunicación en el siglo XIX

Capítulo I. La llegada de la Modernidad, el mito del progreso y el ferrocarril

46

1. El impacto del ferrocarril en el mundo físico y en las mentalidades	46
2. El ferrocarril como eje de comunicación social y la aportación de Harold Innis	50
3. El mito del progreso en la sociedad contemporánea.....	52
4. El ferrocarril como herramienta material del discurso del poder indirecto y simbólico	54
5. El lenguaje ferroviario especializado o común como dominio de la realidad ...	55
6. La normalización técnica (1826-1878)	58
7. La introducción del Sistema Métrico Decimal (1867)	59
8. El ferrocarril, la velocidad, la unificación del tiempo y los relojes de las estaciones.....	60

Capítulo II. Capitalismo, transnacionalización y ferrocarriles.....

66

1. Los sistemas bancarios internacionales durante el siglo XIX y el primer tercio del siglo XX: el patrón bimetálico y el patrón oro	66
2. Las inversiones extranjeras en España durante el siglo XIX.....	68
3. La organización financiera de las ferroviarias en forma de sociedades de acciones en Estados Unidos, Europa y España.....	72
4. Las alternancias entre la exención y la restricción de derechos de aranceles ..	75
5. La adopción de la peseta (1868)	77
6. Publicaciones especializadas en torno al sector bancario.....	79

Capítulo III. Los ferrocarriles, las élites y el poder

80

1. Los engranajes del poder y el caciquismo	81
2. Los lugares de reunión de las élites del siglo XIX: casinos y sociedades de recreo	82
3. Los magnates del sur: De La Gándara, Cánovas, Loring, Heredia, Larios, Salamanca, Silvela	84
4. Otras sagas: Urquijo, Dato, Bauer, Llorente, etc.	95
5. Las élites del Ferrocarril de Córdoba a Málaga (1866)	97
5. 1. Consejo de Administración	97
5. 2. Dirección	98
5. 3. Personal	98
6. Las élites en Ferrocarriles Andaluces (1894)	98
6. 1. El Consejo de Administración de Ferrocarriles Andaluces en Málaga	99
6. 2. Los miembros del Comité de París de la Compañía de Ferrocarriles Andaluces en 1894	104

Capítulo IV. La especialización: ingenieros y publicaciones 105

1. Las modalidades inglesa y francesa de estudios de ingeniería	105
1. 1. L'École Polytechnique	106
1. 2. L'École Centrale des Arts et Manufactures de Paris	108
2. La formación de ingenieros en España y la situación de desventaja de los ingenieros industriales frente a los de caminos	108
2. 1. La <i>Revista de Obras Públicas</i> (1853...)	112
3. Reflexiones sobre la relación de la prensa especializada con la Modernidad	113
4. MZA como consumidora de prensa especializada	114
4.1. Presupuesto de MZA en impresiones, libros y periódicos para 1865	115
4. 2. Las colecciones de revistas de las ferroviarias	116
4. 3. Repertorio de las revistas periódicas especializadas más importantes que formaron la biblioteca de MZA	117

Del conteo de los títulos de nuestra aproximación a las más importantes revistas especializadas en ferrocarriles a las que estaba suscrita MZA desde mediados del siglo XIX hasta la década de 1930, resulta la pequeña tabla que hemos colocado justo arriba de estas líneas. Mientras para los títulos de entre mediados y finales del siglo XIX, el mayor porcentaje de las conservadas por MZA recae en las publicadas en Madrid; sin embargo, entre la primera y la segunda décadas del sglo XX, predominan con diferencia las revistas publicadas en París, seguidas por las revistas neoyorquinas. De nuevo, vuelve a acrecentarse el número de títulos importantes publicados en Madrid en las décadas de 1920 y 1930. De las revistas alemanas y de otras nacionalidades, sólo tenemos constancias de su conservación por MZA a partir del siglo XX, pero no en los tramos del siglo XIX, dominados por las imprentas francesas y norteamericanas. A pesar de estas variaciones en la nacionalidad de las revistas especializadas en ferrocarril en el período analizado, sigue siendo predominante el porcentaje de títulos extranjeros sobre el global de las publicaciones que suscribió MZA.

5. Encargos y compras de manuales para el personal de MZA	121
5. 1. <i>Manual para los Empleados de caminos de hierro</i> , de Pedro de Gorostoa (1858)	121
5. 2. <i>Guía para los Transportes de mercancías</i> del agente comercial Ceballos (1859)	122
5. 3. Mapa de España, de Calderón (1862)	123
5. 4. Libro de Wenceslao Martínez (1870)	123
5. 5. El <i>Diccionario de ferro-carriles</i> , de Benito Vicente Garcés (1875)	123
5. 6. La <i>Guía matemático-práctico</i> , de Carlos Álvarez Malgorry (1877)	123

5. 7. Impresión de <i>Compendio de las disposiciones vigentes y reglas que deben conocer los empleados de las Estaciones</i> (1878) por Eduardo Muñoz, y reimpresión actualizada del mismo libro (1884)	124
5. 8. Libros con los títulos <i>Elementos de Telegrafía Eléctrica</i> (1883) y <i>Geometría elemental con aplicaciones varias</i> (1884), ambos de Carlos Álvarez Malgorry	128
5. 9. <i>Manual del Contrato de Transportes</i> , de Ramón Foyé (1886).....	128
5. 10. Libro publicado por el Director de la <i>Gaceta de los Caminos de Hierro</i> (1887).....	128
5. 11. Adquisición de ejemplares de varias publicaciones (1888).....	129

Capítulo V. Proletarización en el siglo XIX 132

1. La desaparición del sistema gremial en Francia y en España.....	133
2. Precariedad, ludismo, servicio sanitario y situación de las viudas (1857-1868)	135
2. 1. Indicios de ludismo (1857-1860)	136
2. 2. Donaciones a hospitales para obreros de la construcción (hasta 1864)	136
2. 3. Organización del servicio sanitario obligatorio (1864)	137
2. 4. Situación de las viudas de empleados de MZA (1862-1868).....	138
2. 5. Limitación de socorros por enfermedad y viudedad de MZA en 1869	139
3. Políticas de comunicación con los empleados: gratificaciones, amonestaciones, anticipos, billetes a precio reducido y gratuito, etc... (1857-1873)	140
3. 1. Primeras medidas de coerción y multas (1857) y “Cuenta de méritos y multas” (1862).....	140
3. 2. El estatus especial de los oficinistas: horas extra y días de fiesta (1857-1862)	141
3. 3. Aguinaldos navideños (1860-1870)	142
3. 4. Indemnizaciones (1862).....	143
3. 5. Conminaciones (1862)	143
3. 6. Recompensas por evitación y medidas contra robos y hurtos (1860-1866)	144
3. 7. Gratificaciones por trabajos extra puntuales para los servicios de Vía y Obras, Movimiento y Tracción (1862-1865)	145
3. 8. Recompensas y separaciones por actuaciones en accidentes y descarrilamientos. Repercusión en prensa del accidente de Alpera (1862)	146
3. 9. Anticipos para libramiento de quintas (1864)	147
3. 10. Gastos funerarios (1866).....	148
3. 11. Pago de gastos judiciales (1866).....	148
3. 12. Mejoras en equipamiento y ajuar de los trabajadores (1864)	148
3. 13. Billetes a precio reducido y los primeros billetes gratuitos para oficinistas (1868-1873)	149
4. Origen de la construcción de viviendas para empleados: una cuestión de imagen de la empresa (1871).....	149
5. Los primeros amagos de sindicalismo, la Sociedad cooperativa de consumos de los empleados y la Caja de previsión de la empresa (1863-1899)	152
5. 1. Primeros intentos de socorros mutuos y sociedad cooperativa en MZA (1863-1871).....	153
5. 2. Estrategia de moratoria de la directiva de MZA (1872), constitución y neutralización de la Sociedad cooperativa (1873)	154
5. 3. Quejas de conductores y guarda-frenos (1873).....	155
5. 4. Creación y liquidación de la Caja de Previsión de MZA (1874-1899).....	156
5. 5. Intento de Gobierno de crear un impuesto sobre los sueldos de los empleados y resistencia de empleados y directivas de las ferroviarias (1876)	158
5. 6. Radicalización de la Sociedad cooperativa y represalias de MZA en la década de 1890	159
6. La creación de la Asociación de Empleados de Ferrocarriles de España (1888)	160

7. La represión de las manifestaciones obreras del 1º de mayo de 1891, radicalización y represalias	161
8. La creación del Montepío para empleados por Nathan Süß (1899)	161
9. Las minas de la Reunión: Modernidad, huelgas, catástrofe y silenciamiento de la prensa, la visita de Alejandro Lerroux y el diario <i>El Pueblo</i> (1876-1904)	162

Capítulo VI. Contextualización de España en la red ferroviaria mundial y primeros accidentes ferroviarios 169

1. Los primeros ferrocarriles. Desde el inicio hasta finales de la década de 1840	170
1. 1. Los primeros inventos de transportes por carriles y máquinas de vapor (ss. XVII y XVIII)	170
1. 2. George Stephenson y las primeras líneas en Gran Bretaña (1813-1834).....	171
1. 3. Extensión a EE. UU. y Canadá (1831-1836)	171
1. 3. Los primeros ferrocarriles en Francia y Europa continental (1833-1846)	173
1. 4. El caso de España, colonias y antiguas colonias.....	175
1. 4. 1. Primeros proyectos fallidos en la Baja Andalucía: el ferrocarril de Imbretch; Calero Portocarrero, el <i>Semanario de Agricultura y Artes</i> y el ferrocarril en Cuba; el Sevilla-Jerez-Cádiz de Carlos Drake	175
1. 4. 2. Los primeros intentos en México y <i>El Avisador Malagueño</i> (1837-1849).....	180
1. 4. 3. El informe Subercase en la <i>Gaceta de Madrid</i> (1844-1845).....	181
1. 4. 4. El fallido ferrocarril de León a Vigo, el Barcelona-Mataró y el Madrid-Aranjuez (1845-1848)	182
1. 5. Los primeros accidentes ferroviarios (1842...)	183
1. 6. Recapitulación.....	186
2. El momento de inflexión de mediados del siglo XIX. Las décadas de 1850 y 1860.	186
2. 1. El ferrocarril asturiano y la familia Guilhou. El ferrocarril del Levante (1852)	186
2. 2. Los primeros ferrocarriles de las antiguas colonias: Chile, Panamá y México (1851-1855)	187
2. 3. Los primeros coches-cama en EE. UU (1850-1859).....	187
2. 4. El impulso del Bienio Progresista en España (1854-1856)	188
2. 4. 1. El primer ferrocarril andaluz: Puerto de Santa María-Cádiz (1854); y la llegada de los inversores franceses (1857-1858)	188
2. 4. 2. Las dificultades de fabricación en España y La Maquinista Terrestre y Marítima (1863).....	188
2. 5. Italia y Portugal (1856-1861).....	189
2. 6. El retardo de la región noroeste de España (1858-1883)	190
2. 7. Mejoras en los carriles de acero y primeros ferrocarriles subterráneos (1857-1863).....	190
2. 8. Inflexión en España a partir de 1863	190
2. 9. Otros nuevos inventos: dinamita y frenos de aire comprimido (1866-1869-1876)	192
2. 10. La conexión de ambas costas de los EE. UU.....	193
2. 11. Recapitulación	195
3. El último tercio del siglo XIX o la consolidación del ferrocarril como red de transporte internacional	196
3. 1. Contradicción en las esperanzas de “progreso” en España gracias al ferrocarril (1872-1875)	196
3. 2. Los Wagon-Lits en Europa (1870-1896).....	197
3. 3. El viaducto sobre el Duero en Portugal y el túnel Gotardo en Suiza (1877-1882)	200

3. 4. Terminación de las arterias principales de la red peninsular (1880-1886).....	201
3. 5. Demora en el sureste andaluz y en la red gallega (1890-1899).....	202
3. 6. La aplicación de la electricidad a los ferrocarriles (1879-1897).....	203
3. 7. Rusia y los ferrocarriles Transcaucásico y Transiberiano (1891-1904).....	204
4. Apuntes sobre la red tranviaria española y su historiografía (1880-2012)....	205
Capítulo VII. El eje ferroviario Madrid-	
Córdoba-Málaga	208
1. Organigrama empresarial de MZA	210
2. Organigrama empresarial de Ferrocarriles Andaluces	211
3. Estructura y evolución empresariales	212
4. Descripción y desarrollo técnico del eje ferroviario Madrid-Córdoba-Málaga: líneas y estaciones.....	214
a) Madrid-Alcázar.....	215
b) Alcázar-Manzanares	215
c) Manzanares-Córdoba.....	215
d) Córdoba-Málaga	216
5. Etapas de la construcción, evolución de las empresas, incidencias en el espacio, el tiempo, la historia y la sociedad	217
5. 1. Desde el momento de la concesión hasta la destrucción de las obras de MZA por las lluvias torrenciales e inundaciones de 1865 (1860-1865)	217
5. 2. El bloqueo de la libranza de la subvención del Estado a MZA (1866-1868).....	228
5. 3. La construcción de la línea de Málaga a Córdoba (1860-1865) y las grandes inundaciones del río Guadalhorce (1861).....	230
5. 3. 1. La escasez de fuentes y la historiografía del ferrocarril de Córdoba a Málaga	230
5. 3. 2. La historiografía del ferrocarril de Córdoba a Málaga y la aportación de Jordi Nadal al descubrimiento de la fallida Revolución Industrial andaluza.....	230
5. 3. 3. Primeros proyectos y puesta en marcha del ferrocarril de Córdoba a Málaga	232
5. 3. 4. Las inundaciones del Guadalhorce (1861).....	235
5. 3. 5. La puesta en servicio de los primeros tramos (1862) y ¿ludismo en Málaga?.....	236
5. 3. 6. Los planos de la primera estación de Málaga (1863).....	238
5. 3. 7. El Álbum a la reina de las obras de fábrica del ferrocarril de Córdoba a Málaga y el fotógrafo Spreafico (1867).....	239
5. 3. 8. El proyecto definitivo y las estaciones de 2ª y 3ª clase	239
5. 3. 9. La planificación urbana, el alumbrado y la conexión con el puerto del nuevo ferrocarril en Málaga	241
5. 4. Apertura del eje completo Madrid-Córdoba-Málaga (1868): ¿desencadenante de La Gloriosa? El radicalismo en Málaga y la promulgación de la Constitución de 1869	243
5. 4. 1. Posibles vinculaciones entre el ferrocarril de Córdoba a Málaga y La Gloriosa	244
5. 4. 2. Consecuencias de La Gloriosa para MZA.....	245
5. 5. La estación común de Córdoba (1865-1875)	246
5. 5. 1. La estación común de Córdoba, el ingeniero del Estado Agustín de Elcoro y Berecibar y los desacuerdos iniciales de las ferroviarias (1865).....	247
5. 5. 2. La aprobación final del proyecto de estación común (1866)	249
5. 5. 3. Nuevos problemas entre las ferroviarias por el precio de arrendamiento de la estación (1867-1870)	250
5. 5. 4. La compra y fusión de la Compañía de Córdoba a Sevilla por MZA, ¿a causa de los problemas con la estación común? (1875)	251
5. 6. Terminación y apertura de la línea completa entre Madrid y Córdoba. Expectativas y últimos problemas (1866-1873).....	252
5. 7. La disolución del Ferro-carril de Córdoba a Málaga, la constitución de Ferrocarriles Andaluces (1877) y nuevos problemas con el puerto de Málaga	257
6. Mapas de la construcción de la red ferroviaria española desde 1860 hasta 1880	260

Capítulo VIII. Las ferroviarias y los asuntos...265 de comunicación del Estado 265

1. Los ferrocarriles como servicio público. Sistemas de control del Estado y resistencia de las compañías ferroviarias	267
1. 1. Control ejecutivo del Ministerio de Fomento	267
1. 2. Comunicaciones en prensa oficial: la <i>Gaceta de Madrid</i> , el <i>Diario Oficial de Avisos</i>	269
1. 2. 1. Las comunicaciones de las ferroviarias en la prensa oficial.....	269
1. 2. 2. Las comunicaciones del Estado a las ferroviarias en la prensa oficial (1858-1868). La reorganización de la inspección del Gobierno por el aumento del contrabando a partir de la puesta en explotación de los ferrocarriles (1868)	271
1. 3. Las multas de los gobernadores civiles por penalización de los retrasos de trenes y obras en la <i>Gaceta de Madrid</i> . El funcionamiento de los cacicatos geográficos y políticos	273
1. 3. 1. Las obstaculizaciones a MZA del Marqués de Corvera (1857-1861)	273
1. 3. 2. Obstaculizaciones del Duque de Sesto (1862-1863) y el origen de la sindicación de las compañías ferroviarias españolas.....	279
1. 4. Los primeros ensayos de señalética para el público	283
1. 4. 1. Tarjetón de "Reservado para señoras" (1864-1865)	284
1. 4. 2. Tablilla reglamentaria en coches de viajeros para reclamación de daños y perjuicios (1866).....	285
1. 4. 3. Chapas para el material móvil	286
2. Las ferroviarias y las guerras como vehículo de promoción y relaciones con el Estado	287
2. 1. La Guerra de África o Primera Guerra de Marruecos (1860). Actuación de MZA, <i>El Correo de Andalucía</i> , y el <i>Diario de un testigo</i> de Pedro Antonio de Alarcón.....	288
2. 2. La revista de la Escuadra Surta en Alicante (1862), <i>El Museo Universal</i> y el fotógrafo Jean Laurent	291
2. 3. Guerra civil peruana (1865) y la morosidad de pago de los transportes militares del Ministerio de la Guerra.....	293
2. 4. La Guerra de los Diez Años o Guerra Grande de Cuba (1868-1878) y las últimas guerras de Cuba y Filipinas (1895-1899). Organización del batallón de voluntarios de Madrid por el Arzobispo-Obispo (1896), la Cruz Roja y el transporte de los soldados heridos	295
2. 5. Las guerras civiles republicanas y carlistas en la Península (1869-1876). Asaltos e incendios de estaciones, el fusilamiento de empleados ferroviarios, la prensa liberal y el comunicado de Lizarraga a MZA	297
2. 6. El Cantón de Cartagena (1873), recuperación del material móvil incautado por los "insurrectos" por los empleados y premios del Estado	310
2. 7. El pronunciamiento republicano de Badajoz (agosto 1883), el telégrafo, los diarios de Badajoz y la <i>Gaceta de Madrid</i>	311
3. Otros servicios públicos dependientes de los ferrocarriles	313
3. 1. El transporte del Correo a partir de la implantación de los ferrocarriles. El caso de MZA	313
3. 1. 1. Problemas del transporte del correo en España en la etapa pre-ferroviaria.....	314
3. 1. 2. Las fricciones con el Estado en el transporte del correo en las primeras líneas férreas (1857-1863).....	320
3. 1. 3. La implantación de un servicio privado de correo internacional por MZA (1858-1860).....	325
3. 1. 4. El inicio de la coordinación entre el Ministerio de la Gobernación y el Ministerio de Fomento por las cuestiones del correo (1864)	329
3. 1. 5. Evolución del transporte de periódicos por correo en Andalucía	331
3. 1. 6. El problema del transporte de las sillas-correo en la apertura de la línea de Andalucía (1859-1862).....	332

3. 1. 7. El asunto del mantenimiento de los vagones correos (1862-1866) y el precio del transporte de la correspondencia de Andalucía entre Madrid y Alcázar (1866)	338
3. 1. 8. El caso de la obstaculización de la correspondencia oficial de La Habana hasta Madrid por MZA (1868)	341
3. 1. 9. Los asaltos de los bandoleros a los trenes correo en la línea de Andalucía (1868-1872).....	343
3. 1. 10. La interrupción del correo con Francia por la proclamación de la Comuna de París (1870-1871) y sus efectos sobre los asuntos de MZA.....	344
3. 1. 11. Nuevos impagos de las cuentas del transporte del correo tras La Gloriosa (1868-1880).....	346
3. 1. 12. Otros acuerdos y desacuerdos con la Dirección General de Correos desde 1880 hasta fin de siglo	349
3. 2. El telégrafo del Estado y el telégrafo de MZA	355
3. 2. 1. La instalación simultánea de las infraestructuras telegráficas del Estado y de MZA (1857) y primeras discusiones por el envío de telegramas de los viajeros desde los telégrafos de las ferroviarias	356
3. 2. 2. Las compras de material telegráfico. La casa Leon Meyer de Burdeos y la casa Bréguet de París (1859-1865)	358
3. 2. 3. Nuevos conflictos y represalias entre MZA y el Estado por el telégrafo (1860) y el asunto de los pases gratuitos para funcionarios.....	359
3. 2. 4. El giro del Gobierno y la cesión de líneas telegráficas a MZA (1863).....	361
3. 2. 5. Resolución del problema de los pases de libre circulación de funcionarios (1865)	362
3. 2. 6. Resolución del problema de los telegramas de viajeros (1866).....	363
3. 2. 7. Unificación definitiva de los telégrafos del Estado y de las ferroviarias (1866-1868)	363
3. 2. 8. Los fabricantes españoles de material telegráfico (1873-1876).....	365
3. 2. 9. Nueva organización de las instalaciones telegráficas y nuevos inventos del último tercio del siglo XIX.....	367
3. 2. 10. Las telegrafistas de la Asociación para la Enseñanza de la Mujer (1882)	369
3. 2. 11. Nuevas compras a proveedores españoles de material telegráfico (1882-1884) y préstamos de alambre a Loring por MZA.....	370
3. 2. 12. Últimas diatribas por los pases gratuitos para funcionarios (1885).....	371
3. 2. 13. Epílogo tras la unificación de las redes telegráficas.....	371
3. 2. 14. Los telegramas para la prensa (1890).....	372
3. 3. Los primeros teléfonos en España y MZA (desde 1882)	373

Segunda Parte

Ferrocarriles, imagen corporativa, relaciones públicas y turismo en el siglo XIX

Capítulo IX. Imagen corporativa: insignias y uniformes 381

1. Insignias	384
1. 1. Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga.....	384
1. 2. Ferrocarriles Andaluces.....	386
1. 3. Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA).....	389
2. Uniformes del personal.....	395
2. 1. Primeras uniformizaciones para el servicio del Movimiento y primeros suministradores de uniformes (1860-1880)	397
2. 2. Comparación del periodista Alfredo Escobar sobre los uniformes ferroviarios alemanes y españoles (1883).....	400
2. 3. Uniformización de otros servicios distintos al Movimiento (1906...)	400

Capítulo X. Relaciones con la Corona 403

1. Trenes y viajes reales	404
1. 1. Los trenes reales durante el reinado de Isabel II.....	405
1. 1. 1. Las estancias estivales de la familia real (1862-1864).....	406
1. 1. 2. La visita de Eugenia de Montijo (1862).....	406
1. 1. 3. Besamanos y estancias estivales de la familia real (1864-1866).....	407
1. 1. 4. El viaje de Estado de Isabel II a Portugal (1866), el relato anónimo sobre este viaje de Imprenta Rivadeneyra, y el silenciamiento del accidente de Daimiel en la prensa	408
1. 2. Los trenes reales durante el reinado de Amadeo de Saboya	410
1. 3. Los trenes reales durante el reinado de Alfonso XII.....	411
1. 3. 1. El relato de <i>El Viaje de Don Alfonso XII á Francia, Alemania, Austria y Bélgica</i> de Alfredo Escobar (1883) y su descripción del tren real	412
2. Inauguraciones de líneas.....	413
2. 1. Inauguración del camino de Madrid a Alicante (1858).....	415
2. 1. 1. La publicidad de la inauguración del camino de Madrid a Alicante: la bendición de las máquinas, Isabel II y <i>L'illustration de Paris</i>	416
2. 1. 2. Arquitectura efímera y adornos. Invitación a la reina de parte del Marqués de Salamanca	417
2. 1. 3. Amago de adelanto en la fecha de la inauguración de la línea de Toledo por el Marqués de Salamanca.....	418
2. 1. 4. Gratificaciones a los operarios del tren real después de la inauguración	419
2. 1. 5. Demora de cuatro años en el pago de los adornos de la inauguración.....	420
2. 2. Inauguración de la línea de Madrid a Toledo (1858).....	420
2. 3. Inauguración de la sección de Guadalajara (1858).....	421
2. 3. 1. Conversación particular de la reina con José de Salamanca en la que ésta solicita no se la invitase a la inauguración de la sección de Guadalajara. Invitación de varios ministros	421
2. 4. Inauguraciones del ferrocarril de Málaga (1860, 1862) y la Exposición Provincial de Productos.....	422
2. 4. 1. Acto solemne y bendición del tren por el obispo de Málaga. Desembarco de la reina y excusa de realizar el trayecto de Málaga a Álora	422
2. 4. 2. Arquitectura efímera, el fotógrafo Charles Clifford y la fábrica de abanicos y estampas de Mitjana.....	423
2. 5. Inauguración de la sección de Cartagena a Murcia (1862).....	423
2. 5. 1. El origen del hostigamiento del Marqués de Corvera por el trazado de la línea (1860-1861) y la polémica en la prensa.....	424
2. 6. Inauguración del camino de Zaragoza (1863)	428
2. 7. Inauguración del camino de Córdoba a Málaga (1865). Su cobertura en la prensa: <i>Las Novedades</i> , la <i>Gaceta de los Caminos de Hierro</i> , el <i>Avisador Malagueño</i> y el <i>Diario de Córdoba</i>	428
2. 8. Inauguración del camino Madrid-Córdoba (1866)	429
2. 8. 1. Cobertura de la inauguración del camino Madrid-Córdoba por el diario <i>La Época</i> y el diario francés <i>La Patrie</i> (1866)	430

Capítulo XI. Relaciones con la Iglesia, peregrinaciones y turismo religioso 433

1. El gran conflicto entre ciencia y religión a mediados del siglo XIX: la crisis darwiniana y el <i>Syllabus Errorum</i>	434
2. Publicaciones religiosas en torno a los primeros ferrocarriles.....	436
2. 1. <i>A los Señores Viajeros. Específico contra los descarrilamientos y choques de los trenes</i> (Anónimo) (década de 1850)	437
2. 2. Publicaciones de Antonio María Claret (1857-1862)	437
2. 3. Sermones con motivo de inauguraciones de líneas. Juan Crisóstomo López y Arruego (1861), el canónico adelantado a su tiempo, y la inauguración del ferrocarril de Zaragoza a Barcelona.....	438

2. 4. Patrocinio del transporte de publicaciones religioso-educativas. <i>El Camino de los Santos</i> (1864).....	439
3. Descuentos a órdenes y obras religiosas (1860-1900).....	439
3. 1. La tarifa común para órdenes religiosas y artistas hasta 1889	440
3. 2. Primeras rebajas a órdenes religiosas (1860-1879).....	440
3. 3. Restricción de concesión de rebajas a órdenes religiosas a partir de 1868, el caso de las órdenes extranjeras.....	443
3. 4. Reglamento común de MZA y restricción de la rebaja a órdenes femeninas con dedicación a obras de caridad no retribuidas (1879- 1889).....	443
3. 5. Convenio con el cura párroco de Villanueva del Río y Minas (Sevilla) para decir misa los días de precepto a los empleados de las minas del Guadalquivir (1884)....	445
3. 6. Rebajas en el transporte de materiales y estatuas para establecimientos religiosos (1888)	445
3. 7. Últimas rebajas del siglo a órdenes religiosas (1890-1900)	446
4. Trenes especiales a la Semana Santa y Corpus Christi de Toledo (1860-1865)	447
5. Contribución a la Asociación para la Defensa de la Sociedad (1872)	448
6. Donativos a la Asociación de Señoras de las Escuelas Católicas (1879-1881)	448
7. La Semana Santa, Corpus Christi y feria de Sevilla, y la subvención de MZA a la Semana Santa de Sevilla (1877-1899)	449
8. La romería de San Isidro de Madrid (1868-1902)	453
8. 1. La falsificación de billetes de viajeros para la romería de San Isidro y Ferias de Madrid de 1878	454
8. 2. Internacionalización de la festividad de San Isidro y la disminución de la rebaja de precio (1898-1902).....	455
9. Peregrinaciones nacionales (1877, 1892) y Peregrinación Obrera (1894) a Roma	455
9. 1. Peregrinación nacional a Roma de 1877	456
9. 2. Peregrinación nacional a Roma de 1892	456
9. 3. Peregrinación obrera a Roma (1894), las élites, el Marqués de Comillas y su Compañía de Vapores López	456
9. 3. 1. El precio del billete para peregrinos obreros	457
10. Congreso Católico en Madrid (1889), Congreso Católico en Zaragoza (1890) y Congreso Católico Español en Tarragona (1894)	458
11. Peregrinación a Alcalá de Henares (1894)	458
12. Rebaja en el transporte de cuadros del Museo Nacional a la Catedral de Córdoba, solicitada por la Diputación Provincial (1897)	459
13. Orfeón del Círculo Católico de Obreros (1897)	459
Capítulo XII. Obra social laica.....	461
1. Rebaja del precio del billete a emigrantes, indigentes, hospitales, asilos y otras obras pías y sociales (1860-1900)	462
1. 1. Indigentes (1860). Diferencia entre nacionales y extranjeros.....	462
1. 2. Emigración a República Dominicana (1861), Fernando Póo (1869) y Cuba (1889).....	462
1. 3. Caridad laica: desamparadas, nodrizas y expósitos (1861-1862)	463
1. 4. Donativo para los algodóneros de Francia (1863).....	464
1. 5. Hospitales (1863-1864).....	465
1. 6. Cambio de paradigma sobre caridad (1865). Enfermos pobres y Asilo del Pardo	466
1. 7. Descuento de precio del billete a dementes pobres del Manicomio de San Baudilio de Llobregat (1877)	467
1. 8. Donativo al asilo de huérfanos de Linares (1900)	468
2. La crisis agraria finisecular (1881-1900).....	468

2. 1. Las primeras emigraciones interiores de jornaleros y MZA (1881)	468
2. 2. Las acusaciones del Gobierno por la crisis agraria a las ferroviarias (1887)	469
2. 3. Rebaja de precio a los asociados de la Liga Agraria (diciembre 1889)	470
2. 4. Crisis de subsistencia de Madrid (1898)	471
2. 5. La crisis agraria y MZA desde 1894 hasta 1900	471
3. Colaboración de MZA para la Asamblea de la Cruz Roja en Navarra (1898) ...	472
4. Cambio drástico del destino de los fondos dedicados a caridad de MZA desde 1900	473
5. Resumen cuantitativo de los donativos a caridad y causas sociales de MZA entre 1863 y 1899	474
6. Los capitalistas del ferrocarril frente a las epidemias de cólera morbo y fiebre amarilla de la segunda mitad del siglo XIX	477
6. 1. La primera epidemia de cólera morbo (1854-1856) y el Marqués de Loring....	478
6. 2. La segunda epidemia de cólera (1865)	479
6. 2. 1. Carta de la Compañía de Sevilla a Jerez y Cádiz sobre cuarentena de los buques procedentes de las Antillas (junio 1865)	479
6. 2. 2. Consecuencias del cólera entre los empleados e interrupción de las reuniones del Consejo. El fallecimiento del administrador López de Mollinedo	480
6. 3. La epidemia de fiebre amarilla (1870-1871)	481
6. 3. 1. Las pérdidas de la Compañía Dramática Italiana a consecuencia de las fiebres y petición de rebaja en el precio de transporte	482
6. 3. 2. Efectos de la fiebre amarilla en los empleados y medidas tomadas por el Consejo (1871)	482
6. 4. Tercera epidemia de cólera morbo (1885)	483
6. 4. 1. Supresión de los trenes expresos hacia Andalucía	483
6. 4. 2. Coste humano entre los empleados y resultado de las medidas de MZA	484
6. 5. Cuarta epidemia de cólera morbo (1890)	485
7. Terremotos e inundaciones (1863-1884)	486
8. Extinción de la langosta (1884-1900)	486

Capítulo XIII. Cadáveres y monumentos de personajes insignes 488

1. Traslado de los restos de Agustina de Aragón (1870)	488
2. Transporte de la estatua de Álvarez de Castro (1876)	489
3. Transporte gratuito del cadáver de Don Nicolás M ^a Rivero (periodista) (1882)	489
4. Erección de un monumento a la memoria de Don José Moreno Nieto (1883)	490
5. Transporte de los restos fúnebres de Francisco Martínez Inglés, cónsul de España en Panamá (1886)	490
6. Transporte del cadáver de don Emilio Reus (1894)	490
7. Transporte del cadáver de don Emilio Castelar (1899)	492

Capítulo XIV. Exposiciones universales, nacionales y locales, centenarios y conmemoraciones 494

1. Exposición Provincial de Productos de Málaga (1862)	497
2. Exposición Internacional franco-española de Bayona (1864)	499
3. Fallida Exposición Permanente de la Industria de Valencia (octubre 1864) ..	500
4. Exposición Universal de París (1867)	501
5. Exposición Aragonesa (1868)	503
6. Exposición internacional de Filadelfia (1876)	504
7. Exposición Regional Leonesa (1876)	507
8. Exposición Nacional Vinícola de Madrid (1877)	507

9. Exposición Universal de París (1878).....	508
10. Exposiciones de la Feria de Madrid (1879, 1880).....	509
11. Exposición de Maquinaria de Valencia (1880).....	510
12. Exposiciones regionales de Cádiz (1879, 1880).....	511
13. Aniversario de la salida de Colón de Huelva. Sociedad Colombina Onubense (1880) y otras celebraciones previas al 4º Centenario de la Sociedad Colombina (1882-1883)	511
14. Exposición agrícola de Gandía (1881).....	513
15. Exposición de la Sociedad Central de Horticultura de Madrid (mayo y junio de 1881).....	513
16. Exposiciones de Animales, Plantas y Flores de Madrid (junio 1881, mayo de 1882).....	513
17. Exposición Internacional de Electricidad de París (1881).....	514
18. Centenario de Calderón de la Barca (1881)	515
19. Exposiciones de la Sociedad Filomática de Burdeos (1882, 1895)	515
20. Exposición Nacional de Minería, artes metalúrgicas, cerámica y cristalería de Madrid (mayo 1883).....	516
21. Exposición regional de horticultura de Valencia (1883)	518
22. Exposición de Bellas Artes de Múnich (julio 1883)	518
23. Exposición Agrícola de Albacete (septiembre 1883)	519
24. Exposición Internacional de Niza (diciembre 1883 - mayo 1884).....	519
25. Exposición Fabril y Manufacturera de Madrid (1884)	520
26. Centenario del Marqués de Santa Cruz de Marcenado (1884).....	521
27. Exposición Aragonesa (1885)	523
28. Monumento a Cristóbal Colón en Barcelona (1886)	523
29. Exposición de Filipinas en Madrid (1887)	524
30. Exposición Universal de Barcelona (1888)	524
31. Coronación del Poeta Zorrilla en Granada (1889).....	528
32. Exposición Universal de París (1889)	528
33. Exposición Viti-vinícola de Cariñena (1891)	529
34. 4º Centenario del Descubrimiento de América (1892).....	529
35. Exposiciones de Bellas Artes e Historia Española y Americana (1892).....	530
36. Exposición Nacional de Industrias Artísticas e Internacionales de reproducción de Barcelona (1892)	530
37. Exposición regional de Badajoz (1893)	531
38. Exposición Artística Internacional de Viena y Exposición Universal en Amberes (1894)	531
39. Exposiciones de Bellas Artes en Barcelona (1894, 1896).....	532
40. Exposición de Bellas Artes en Alicante (1894).....	532
41. Exposición de Bellas Artes en Dresde (1897)	533
42. Exposición Internacional del Arte y de Industria en Estocolmo (1897).....	533
43. Exposición de Artes y Manufacturas Modernas de Madrid (1897)	534
44. Exposiciones del Ayuntamiento de Sevilla (1898).....	534
45. Exposición Agrícola, Industrial, Minera y de Bellas Artes de Murcia (1900) 535	
46. Exposición Universal de París (1900)	536
47. Recapitulación sobre la participación de las ferroviarias españolas en las exposiciones de París.....	538

Capítulo XV. Patrocinio de congresos y relaciones con organizaciones científicas, técnicas, económicas, culturales, académicas y museos.....541

1. Congresos.....	541
1. 1. Congreso Médico de Sevilla (abril 1882).....	541
1. 2. Congreso Pedagógico de Madrid (mayo 1882).....	542
1. 3. Congreso de Geografía Mercantil y Colonial (noviembre 1883).....	542
1. 4. Congreso Literario Internacional en Madrid (septiembre 1884) y expedición artístico-literaria a Toledo (1887).....	542
1. 5. Congreso en Vicennes por el cincuentenario de los caminos de hierro franceses (1887).....	542
1. 6. Congreso Económico de Barcelona (1888)	543
1. 7. Tercer Congreso de los Caminos de Hierro de París (septiembre 1889).....	543
1. 8. IX Congreso Internacional de Americanistas (1892).....	544
1. 9. Congreso de Higiene y Demografía en Budapest (1894).....	544
1. 10. Congreso Internacional de Lenguas Romanas en Burdeos (1895)	545
1. 11. Congreso Internacional de Ginecología y Obstetricia en Ginebra (1896).....	545
1. 12. XII Congreso Internacional de Medicina en Moscú (1897).....	545
1. 13. Congreso de Derecho Penal en Lisboa (1897).....	545
1. 14. IX Congreso Internacional de Higiene y Demografía (abril 1898)	546
1. 15. Congreso Internacional de la Prensa de Lisboa (1898)	546
1. 16. Congreso social económico Hispano-Americano (octubre 1900)	546
2. Instituciones académicas y museos.....	547
2. 1. La Academia de la Historia (1864, 1899).....	547
2. 1. 1. El transporte a Madrid del sarcófago paleocristiano de Hellín (1864)	548
2. 1. 2. Yacimiento bajo la estación de Mérida: un mosaico romano y otros restos (1899).....	548
2. 2. El Museo Arqueológico de Madrid: inventario y traslado de piezas (1869).....	549
2. 3. Museos de Murcia y Albacete (1876).....	549
2. 4. Museo de la Escuela de Ingenieros de Caminos (1877).....	550
2. 5. Asilo de aprendices agrícolas de Aranjuez (1877).....	550
2. 6. La Institución Libre de Enseñanza (1880).....	551
2. 7. Asociación para la Enseñanza de la Mujer (1882)	551
2. 8. Palacio de Biblioteca y Museos Nacionales de Madrid (1887, 1890, 1897).....	551
2. 9. Instituto Microbiológico de Madrid (1895)	554
2. 10. Sociedad de Ingenieros y Arquitectos Húngaros (1897)	554

Capítulo XVI. Turismo de ocio y patrocinio de espectáculos 555

1. Algunos problemas historiográficos de la historia del turismo.....	556
2. Problemas de las definiciones de “turismo” y “turismo de masas”.....	557
3. Estímulo directo del turismo por las empresas de transporte de viajeros del siglo XIX	558
3. 1. Las ofertas de viajes de recreo de MZA	559
3. 2. Coincidencia entre los relatos de los libros de viajes y las rutas y ofertas ferroviarias en el siglo XIX.....	559
3. 3. Sistematización y evolución de la oferta de trenes especiales de recreo por MZA	560
3. 4. Creación del Servicio Comercial de MZA (1858)	561
4. Los viajes breves de recreo. MZA y los alrededores de Madrid: Aranjuez, Alcalá, Vallecas, Toledo y Albacete (1860-1861).....	562
5. Expansión del método de viajes breves de recreo a otras líneas de MZA (1861- 1864).....	564
6. Balnearios. Los baños de Trillo y la Isabela (1862)	565
7. Impuesto sobre el transporte de viajeros por ferrocarril de 1865	567
8. Baños de mar	568
8. 1. Destinos para baños de mar de MZA (1861-1863)	568

8. 2. Los Baños La Estrella de Málaga (1866).....	570
8. 3. Destinos para baños de mar de MZA (1871-1886).....	571
9. Los primeros viajes internacionales de recreo y la consolidación de los viajes interiores (1866-1878)	572
10. Los viajes circulares (1871...)	575
11. El Monasterio de Piedra (1880-1894).....	578
12. La Sociedad de Propaganda del Turismo en Málaga (a partir de finales del XIX)	581
13. Otras modalidades de viajes de ocio.....	583
13. 1. Sociedad de Jóvenes de Barcelona (1876).....	583
13. 2. Club Alpino Francés (1888).....	583
13. 3. Estudiantina de la Universidad de Granada (1900).....	584
13. 4. Asociación General de Cazadores (1900).....	584
14. Patrocinio de espectáculos.....	584
14. 1. Las corridas de toros	585
14. 1. 1. Planteamiento de normativa para rebaja en el transporte de compañías de actores y cuadrillas de toreros (1858)	587
14. 1. 2. La corrida de toros de Aranjuez de 21 de abril de 1858 del torero Mendívil y <i>El Mundo Pintoresco</i>	587
14. 1. 3. Corridas de Alicante, Almagro y ferias de Alcalá de 24 y 25 de agosto de 1861....	588
14. 1. 4. Corrida de Valdemoro el 4 de mayo, cartel de la corrida de Madrid de 5 de mayo de 1862, <i>¿y la batalla de Puebla de México?</i>	588
14. 1. 5. Corrida de novillos de Valdemoro de 25 de julio de 1862	590
14. 1. 6. Corridas de toros de Almagro de agosto de 1862	591
14. 1. 7. La virgen de Vallecas y las corridas de novillos de Valdemoro de septiembre de 1862	591
14. 1. 8. Tarifa para transporte de toros de lidia (1863).....	591
14. 1. 9. Asimilación de cuadrillas de toreros a empresas de teatro para rebaja de transporte (1863)	591
14. 1. 10. Convenio con la Compañía de Valencia a Badajoz para las corridas de 8 y 9 de abril de 1871 en Madrid	592
14. 1. 11. Transporte gratuito de toros para corridas de la Asociación de la Prensa (1903)	592
14. 2. Las carreras de caballos	593
14. 2. 1. Costeo de los premios de la Sociedad del Fomento de la Cría Caballar de España por MZA y Norte (desde 1859).....	593
14. 2. 2. Donativo de MZA a la Sociedad de carreras de Caballos de Sevilla y solicitud de donativo de gran importe con motivo de la boda de Alfonso XII por el Ministro de Fomento (1876).....	594
14. 2. 3. Los premios de MZA y Norte en el Hipódromo de la Castellana (1878-1879).....	594
16. 2. 3. Ajuste de tarifas de équidos de carreras (1878-1883). Carreras de Sevilla, de Madrid, de Córdoba, de los Duques de Fernán Núñez y del Hipódromo de Barcelona.....	595
14. 3. Compañías de actores, músicos y circo	596
14. 3. 1. El Teatro Francés en Madrid (1858).....	596
14. 3. 2. La Compañía de la Zarzuela (1859-1863).....	596
14. 3. 3. La Compañía del Teatro del Príncipe (1861).....	598
14. 3. 4. Compañía de músicos (1862)	598
14. 3. 5. Compañía del Teatro del Circo (1876).....	598
14. 3. 6. La Compañía “Buffalo Bill” (1890).....	599
14. 3. 7. Banda de Música del Campo de Criptana (1896)	600

Tercera Parte

Ferrocarriles, información, imprentas, publicaciones, publicidad y prensa
en el siglo XIX

Capítulo XVII. La acumulación de información y las necesidades de imprenta de las ferroviarias: documentación, impresos y publicaciones propias

.....605

1. La acumulación de información, la comunicación y los procesos civilizatorios

..... 606

1. 1. La fase intermedia de la organización de la información entre la Edad Moderna y la Contemporánea 607

1. 1. 1. Rápida asimilación de la máquina de escribir y el papel de calco por las ferroviarias 607

2. Los archivos de empresa de las ferroviarias 608

2. 1. La eliminación del “papel inútil” por el Consejo de Administración de MZA en las primeras décadas de existencia de la empresa 609

2. 2. El cambio de percepción de MZA respecto a su propia documentación y las primeras recopilaciones de documentos de las distintas concesiones de la Compañía 613

3. Características de los impresos de oficina de las primeras ferroviarias 614

4. Las imprentas proveedoras de las primeras ferroviarias: impresos 618

4. 1. Rivadeneyra y Sucesores de Rivadeneyra, Manuel Minuesa e Hijos 618

4. 2. Los inicios del suministro de impresos y material de escritorio a MZA: Sr. Años o Rivadeneyra (1858) 620

4. 3. Sres. Chaix y Compañía, Corradi y el arrinconamiento de Rivadeneyra (1862) 621

4. 4. Objetos y material de escritorio franceses (1857-1862) 621

4. 5. Nuevo almacén exclusivo para impresos y objetos de escritorio y nuevos pedidos (1862-1863) 622

4. 6. El suministro a MZA de impresos, material de escritorio y cartones para billetes de viajeros (1864-1870) 623

4. 6. 1. Intento de Corradi de desbancar a Chaix y acaparar el pleno suministro de MZA (1864) 623

4. 6. 2. Real orden derogando la libre importación por las ferroviarias de algunos objetos (1864) 624

4. 6. 3. Nuevo sistema para pagos a fabricantes de París (1864) 625

4. 6. 4. Cartones para billetes de viajeros 625

4. 6. 5. Confirmación de la derogación de la exención de aranceles para papel, impresiones, y objetos de escritorio (1865) 626

4. 6. 7. Robo de impresos (1866) 626

4. 6. 8. Aprobación del pliego de condiciones y bases para subasta en Madrid y París del suministro de impresos (1866) 627

4. 6. 9. Nueva estrategia de Corradi, rescisión de su contrato y Narciso Ramírez de Barcelona, nuevo contratista (1866-1867) 627

4. 6. 10. Rescisión del contrato y pleito judicial con Narciso Ramírez y nuevo contrato con Minuesa y Cuevas (1867) 628

4. 6. 11. Renovación del contrato con Minuesa (1870) 629

4. 7. La litografía de Ramón Párraga de Málaga, suministradora de la Compañía del Ferro-carril de Córdoba a Málaga, y los impresos sin firma de imprenta de Ferrocarriles Andaluces 630

5. Las publicaciones de las compañías y las imprentas	631
5. 1. Las primeras publicaciones ferroviarias de Rivadeneyra y las publicaciones de sus Sucesores para MZA	634
5. 1. 1. Memorias, estatutos, compilaciones de reglamentos, monográficos de gastos e ingresos de MZA e impresos de obligaciones (1857-1860).....	635
5. 1. 2. Tarifas (1857-1883)	637
5. 1. 3. Instrucciones para ingenieros (1860-1861)	639
5. 1. 4. Instrucciones para empleados (1859-1860).....	640
5. 2. Las publicaciones de la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga y los impresores Casilari, Gil de Montes y su viuda (1863-1874)	641
5. 2. 1. Reconstrucción de las imprentas malagueñas a través del <i>Indicador de España...</i> (1864-1865)	641
5. 2. 2. Publicaciones conservadas del Ferrocarril de Córdoba a Málaga (1863-1874).....	642

Capítulo XVIII. Ferrocarriles y publicidad 649

1. La publicidad como vehículo ideológico del capitalismo	650
2. La hegemonía historiográfica anglosajona sobre publicidad y empresa contemporáneas	653
3. La publicidad de las primeras ferroviarias.....	657
3. 1. La relación de MZA con la publicidad	658
3. 1. 1. Primeros gastos de MZA en publicidad. El control del Comité de París (1857)	658
3. 1. 2. La publicación de los ingresos de MZA como imagen de solvencia (1857)	659
3. 1. 3. La puja del Consejo de Administración y del Comité de París por el control de la publicidad (1858).....	660
3. 1. 4. La Comisión de Publicidad del Consejo de Administración en Madrid y sus presupuestos (1859-1863)	660
3. 1. 5. La creación de un Despacho Central en París (1863)	663
3. 1. 6. La evolución de las estrategias para visibilidad en prensa de MZA a partir de 1863	664
3. 1. 7. Créditos para gastos extraordinarios de publicidad (1867, 1868)	665
3. 1. 8. El intento de recorte en los presupuestos para publicidad en prensa de Cipriano Segundo Montesinos (1869-1870)	665
3. 1. 9. Suscripciones conjuntas del Comité de París y la Compañía de los Ferrocarriles del Norte para inserción de anuncios publicitarios (1873-1874)	666
3. 1. 10. Gastos de Publicidad de la Agencia Administrativa de Barcelona de MZA (1894).....	667

Capítulo XIX. Prensa especializada, generalista y publicaciones periódicas 669

1. Las primeras subvenciones a la prensa desde la fundación de MZA. La Gaceta de los Caminos de Hierro y los periódicos del Marqués de Santa Ana (o Santana)...	671
1. 1. La <i>Gaceta de los Caminos de Hierro</i>	672
1. 1. 1. Indignación de la directiva de MZA por artículos publicados en la <i>Gaceta de los Caminos de Hierro</i> y despido del ingeniero Édouard Pirél (1857)	673
1. 2. La <i>Correspondencia de España</i> y otros periódicos del Marqués de Santa Ana ...	678
2. La primera noticia de suscripción a una revista. La <i>Revista Ultramarina</i> (1857)	679
3. Subvención por publicidad al diario <i>El Debate</i> (1871)	680
4. La nueva filosofía de la prensa a partir de 1880	680
4. 1. Hibridación entre la prensa comercial y el capitalismo ferroviario. Un ejemplo en el diario <i>La Europa</i> y la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte (1880)	680
4. 2. Cambio de paradigma. Inserción de la información ferroviaria de manera gratuita en la prensa como gancho de atracción de lectores a partir de finales del siglo XIX. El <i>Diario Oficial de Avisos</i> (1884) y <i>El Heraldo de Madrid</i> (1906)	682
5. El <i>Correo de Andalucía</i> y el ferrocarril de Córdoba a Málaga (1851-1875)	683
5. 1. ¿Fundación de <i>El Correo de Andalucía</i> por Jorge Loring?	684

5. 1. 1. <i>El Correo de Andalucía</i> y su competencia con <i>El Avisador Malagueño</i> en las Actas de la Junta de Comercio de Málaga.....	685
5. 1. 2. La edad dorada de la Casa Loring en la Junta de Comercio y <i>El Correo de Andalucía</i>	687
5. 2. <i>El Correo de Andalucía</i> de jueves 15 de marzo de 1860 “Á la Inauguración del Ferrocarril de Córdoba á Málaga”	690
5. 3. <i>El Correo de Andalucía</i> de jueves 22 de noviembre de 1860	692
5. 4. <i>El Correo de Andalucía</i> de jueves 23 de noviembre de 1860 y el amarillismo de sucesos con escenario ferroviario.....	696
5. 5. <i>El Correo de Andalucía</i> de viernes 2 de septiembre de 1864.....	704
5. 6. <i>El Correo de Andalucía</i> de miércoles 8 de marzo de 1865	710
5. 7. <i>El Correo de Andalucía</i> de sábado 11 de noviembre de 1865, crisis en el número de páginas y la calidad del periódico	713
5. 8. <i>El Correo de Andalucía</i> de martes 22 de septiembre de 1868 de la Revolución Gloriosa.....	714
5. 9. <i>El Correo de Andalucía</i> de jueves 4 de febrero de 1869	715
5. 10. <i>El Correo de Andalucía</i> de domingo 14 de abril de 1872	718
5. 11. <i>El Correo de Andalucía</i> de 4 de abril de 1875.....	726
5. 12. Publicidad de <i>El Correo de Andalucía</i> en otras publicaciones.....	728
6. La prensa de oposición.....	729
6. 1. El pleito judicial de MZA con el <i>Diario del Comercio de Alicante</i> (1858)	729
6. 2. Libelos y pasquines (1864)	730
6. 3. Reyerta con el periódico <i>El País</i> (1870).....	731
6. 4. Contencioso. Demanda judicial a <i>El Imparcial</i> (1896).....	732
7. La prensa obrera. <i>El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías</i> (1902-1904).....	733
7. 1. La publicidad comercial en <i>El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías</i>	736
7. 2. Contenido y contrapublicidad en <i>El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías</i>	741

Capítulo XX. Anuarios de ferrocarriles y guías para viajeros.....751

1. Los anuarios españoles de ferrocarriles.....	751
1. 1. El primer intento fallido de Hubbard y Bailly-Bailliere (1858).....	752
1. 2. El <i>Anuario de Caminos de hierro</i> (1860).....	757
1. 3. El <i>Anuario De La Torre</i> como fuente para el estudio de los ferrocarriles españoles (a partir de 1893).....	757
2. Las guías para viajeros.....	760
2. 1. Antecedentes y primeras guías de viajeros de etapa ferroviaria en España y en Gran Bretaña	762
2. 2. Las guías de viajeros por tren francesas del siglo XIX en l’Asociation pour l’Histoire des Chemins de Fer (AHICF) y la Bibliothèque National de France (BNF) en París.....	764
2. 2. 1. Contenidos sobre España en guías de viajeros francesas (1897)	773
2. 3. Las guías de viajeros por tren del siglo XIX en España. Una aproximación.....	773
2. 3. 1. El origen de la <i>Guía oficial para los viajeros de los Ferrocarriles de España, Francia y Portugal y de los servicios marítimos, servicio de tranvías, más tarde Guía para los viajeros... (Antigua guía oficial). Premiada en la Exposición de Barcelona 1888, de Manuel Durán</i>	778
2. 3. 1. 1. Etapa oficial de la guía (1877) y portada	779
2. 3. 1. 2. Etapa no oficial de la guía (antes de 1898).....	783
2. 3. 1. 3. Portada interior.....	784
2. 3. 1. 4. Estructura de la guía y estructura de su publicidad	785
2. 3. 1. 5. Precios	785
2. 3. 1. 7. Los agentes de anuncios y puntos de venta de la Guía para los viajeros	786
2. 3. 2. El <i>Indicador de los Caminos de Hierro</i> (1860-1887)	788
2. 3. 3. <i>Nueva guía de Madrid y Almanaque estadístico, geográfico, político y Administrativo de España</i> (1884)	791

2. 3. 4. Guías generales de Málaga con contenido ferroviario (1866-1899).....	792

Capítulo XXI. El origen de la distribución de publicaciones, prensa y publicidad en las redes ferroviarias españolas 801

1. Distribución de prensa y libros.....	801
1. 1. Primera concesión: Francisco Alonso (1857). Estación de Madrid	801
1. 2. Segunda concesión: Sociedad General de Anuncios (1863).....	802
1. 3. Tercera concesión: Ildefonso Gutierrez (1867). Regional, línea de Alicante.....	804
1. 4. Cuarta concesión: Jorge Polack (1871)	805
2. Distribución de publicidad	806
2. 1. Primera concesión: Petit de Coupray (1861)	807
2. 2. Segunda concesión: Mille de L'Aigle (1868)	809
2. 3. Tercera concesión: Manuel Sarmiento (1872).....	809
3. Las empresas francesas de la información en torno a los caminos de hierro españoles: L'Imprimerie Chaix y la Editorial Hachette	810

Capítulo XXII. Otros elementos de imagen en soporte papel 814

1. Los títulos de acciones.....	815
2. Billetes para viajeros: importación e impresión.....	817
2. 1. El origen del billete de tren (1838).....	817
2. 2. Primera normativa para los billetes obligatorios de viajeros por MZA y su tipología (1858)	818
2. 3. Las primeras máquinas de fabricar billetes, los primeros operarios de fabricación de billetes, los pedidos externos de billetes, las primeras máquinas de fechar billetes (1858-1863)	819
3. El cartel ferroviario español y el cartel ferroviario francés sobre España, o el cartel ferroviario franco-español	822
4. Las tarjetas postales.....	826
4. 1. "Tarjeta postal. Málaga. Estación de los Ferrocarriles Andaluces", (1920?) ...0 ¿qué pasó con la antigua estación nada más entrar el siglo XXI?	828

Conclusiones y líneas de investigación abiertas 831

Résumé en français 847

1. Résumé des conclusions les plus importantes.....	861

Índice de ilustraciones, cuadros y gráficos 865

Bibliografía 871

Estadillo de Fuentes extraídas de Archivos y

Centros de Conservación 911

1. Biblioteca de la Fundación de Ferrocarriles Españoles (BFFE) (Madrid)	911
2. Archivo Histórico Ferroviario (AHF) (Madrid).....	911
2. 1. Perfiles longitudinales.....	911
2. 2. Boletos de Acciones de Ferrocarril	912
2. 3. Anagramas y membretes de compañías ferroviarias y Cuerpo Nacional de Ingenieros, Caminos, Canales y Puertos (1850¿? 1941)	913

2. 4. Libros de Actas de MZA.....	915
39 libros reuniones del Consejo Administración Madrid	915
2. 5. Expedientes	915
3. Hemeroteca Municipal (Madrid)	976
4. Biblioteca del Banco de España (Madrid).....	977
4. 1. Folletos	977
5. Archivo del Banco de España (Madrid)	978
6. Archivo Municipal (Málaga)	979
6. 1. Documentos originales.....	979
6. 2. Publicaciones	979
7. Cámara de Comercio (Málaga).....	983
8. Archivo Provincial (Málaga).....	983
8. 1. Consulta Archivo Histórico Provincial de Málaga, con las claves “Ferrocarriles y/o Prensa”	984
9. Archivo Díaz Escovar (Málaga).....	984
10. Archivo del Registro Mercantil (Málaga)	985
11. Association pour l’Histoire des Chemins De Fer (AHICF) (Paris)	985
11. 1. Divulgarion Scientifique	985
11. 2. Guides et brochures touristiques anciens réseaux.....	985
11. 2. 1. Est.....	985
11. 2. 2. État.....	986
11. 2. 3. Nord-Est	986
11. 2. 4. Nord.....	986
11. 2. 5. Paris-Lyon-Mediterranée.....	987
11. 2. 6. Paris-Orleans-Midi.....	988
12. Bibliothèque Nationale de France-Bibliothèque François Mitterrand (Paris), salle de recherche.....	990
13. Centre des Archives Historiques SNCF (CNAH) (Le Mans).....	991
13. 1. Publicité.....	991
13. 2. Trains, Affiches et Cinema.....	992
13. 3. Presse	993
13. 4. Presse et Publicité dans les chemins de fer avant 1850.....	994
14. Archivo personal de Domingo Cuéllar Villar.....	996
14. 1. Anuarios De La Torre	996
14. 2. Consular Reports.....	997
14. 2. 1. Cádiz.....	997
14. 2. 2. Huelva.....	997
14. 2. 3. Jerez.....	997
14. 2. 4. Málaga	997
14. 2. 5. Motril	997
14. 2. 6. Sevilla.....	997
14. 3. Otros documentos.....	998
15. Archivo personal de Albert Broder (Paris)	999

Otras fuentes, recursos, bases de datos y sitios

web 1000

1. Periódicos, artículos de prensa y comunicados del siglo XIX	1000
2. Bases de datos, recursos digitales, audiovisuales, webs y artículos periodísticos actuales	1006
3. Colecciones completas de la Hemeroteca Digital de la Prensa Histórica.....	1009

Índice de documentos anejos (en CD adjunto)

.....1012

Introducción

Esta tesis se ha planteado con un enfoque de intersección entre dos materias que no han sido enhebradas entre sí hasta el momento, o al menos no con la debida profundidad. Por un lado, tomamos la industria ferroviaria, vertebradora de las transformaciones económicas del XIX en nuestro país y exponente máximo de las empresas capitalistas de la época. Esta industria fue insigne ejemplo de la necesidad de gran capitalización que habrían de asumir las nuevas empresas de la Revolución Industrial en Europa para lograr el éxito. Por otro lado, tomamos las industrias de la información y la comunicación en España, escasamente capitalizadas y con un grado de desarrollo empresarial relativamente modesto si las comparamos con el mismo sector en otros países del viejo continente, puesto que ni gozaban de la potente inyección de capital ni de la organización empresarial moderna tendente a generar grandes grupos o *trusts* que las impulsó en Francia; por ejemplo.

1. Presentación

Abarcar todas las facetas de la comunicación social afectadas por aquellas gigantes capitalistas que fueron las ferroviarias del siglo XIX, más los ámbitos de la propia comunicación que éstas generaban intencionadamente, excede los objetivos de cualquier tesis, pero queremos ofrecer con este trabajo una visión inicial, al menos, de las posibilidades que existen para la investigación. En esta tesis se estudian tres niveles de la comunicación en torno a las antiguas ferroviarias del siglo XIX, aquellas empresas privadas capitalistas que construyeron las primeras líneas férreas en España.

En un primer nivel, se encuentra el protagonismo que tuvieron las empresas ferroviarias en cuanto a la consecución de una red estatal de modernas comunicaciones. En tanto que los primeros ferrocarriles dispusieron un sistema de infraestructuras que fue capaz de horadar montañas y atravesar valles y ríos, en un país especialmente montañoso como España, ello facilitó las posibilidades del Gobierno de mantener un control y una rapidez de actuación sobre todo el territorio. Como servicio público, el ferrocarril actuaba directamente en el transporte terrestre, quedando ligado estrechamente a los servicios de seguridad del Estado y a los transportes militares; y suponiendo además una revolución en el transporte de la correspondencia pública. Otras redes paralelas a los ferrocarriles, tanto en el tiempo como en el espacio físico, como fueron el telégrafo y, ya a finales del siglo el teléfono, se vieron condicionadas y condicionaron a su vez la red ferroviaria.

En un segundo nivel, tenemos la comunicación de las propias ferroviarias con todos los agentes sociales, inclusive su propio personal. En este sentido destacan dos puntos fundamentales: las relaciones de estas grandes empresas capitalistas con la prensa del momento y su propia necesidad de imprenta, provocando la capitalización de algunas a las que encargaban publicaciones propias dirigidas al personal o impresos de papel de oficina para gestiones burocráticas. En cuanto a los empleados, tocamos cuestiones de especialización entre los ingenieros y condiciones de vida y laborales, e interrelaciones de la organización obrera con la patronal, en los rangos bajos.

En un tercer nivel, está el efecto que tuvieron los ferrocarriles sobre los sistemas contemporáneos de comunicación, externos a ellos. Tanto en la prensa como en la publicidad en general, se dieron fenómenos de aceleración en la distribución necesarios para la incorporación del país a la nueva mecánica contemporánea de información. A tal efecto, las redes ferroviarias fueron magníficos soportes de las primeras redes de distribución de prensa solventes y redes de publicidad en las estaciones, sometiéndose estos negocios al rango de concesionarios de las compañías, que vendían espacios de exhibición de carteles a anunciantes de variopintas empresas de todo tipo aprovechando las instalaciones del ferrocarril y el flujo de público que aportaban. La prensa, por fin, a través del Correo oficial transportado por ferrocarril, pudo ser distribuida de forma eficiente y en el tiempo justo para poder equipararse en tirada y ámbito comercial al resto de Europa; pero esto no resultaría totalmente satisfactorio hasta que no fueron terminadas y conectadas entre sí las arterias principales de las distintas redes privadas en torno a la década de 1880.

Así, la tesis queda dividida en tres grandes bloques, donde la primera parte la dedicamos a la interacción de los ferrocarriles con la Modernidad en su intervención indiscutible en las nuevas redes de comunicación extendidas en España durante la segunda mitad del siglo XIX. En la segunda parte entramos en profundidad en la importancia que dieron las ferroviarias a su imagen pública, tanto realizando esfuerzos de imagen corporativa, adoptando insignias distintivas y uniformizando al personal, como dedicando grandes cantidades de tiempo y trabajo a relaciones públicas con las principales fuerzas vivas, desde la Iglesia o la Corona; y patrocinando las numerosas y distintas Exposiciones internacionales, regionales, locales, eventos y otras entidades sociales y culturales. También incluimos en esta segunda parte los estímulos al turismo que llevaron a cabo las ferroviarias intencionadamente, con el fin de constituir un espacio en el mercado de viajes recreativos y de ocio que no existía anteriormente en España. La tercera y última parte la hemos dedicado a las necesarias relaciones de los ferrocarriles con las industrias de la información, donde las imprentas jugaron un papel importante como proveedoras de impresos y publicaciones propias de las compañías.

2. Objeto de estudio

Este estudio es una tesis exploratoria en un nivel amplio sobre cuestiones relativas a comunicación de dos de las más antiguas empresas ferroviarias de la Península Ibérica: la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), que existió desde 1857, filial del grupo Rothschild y la mejor capitalizada de España; y la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, constituida en 1860 por un

grupo empresarial capitalista andaluz, y más tarde transformada en Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (Andaluces) en 1877.

El criterio de elección de estas dos compañías ha sido de carácter geográfico, ya que fueron las dos empresas que construyeron la línea férrea que constituyó el eje ferroviario Málaga-Córdoba-Madrid. Como sabemos, la construcción de la red ferroviaria española siguió el modelo de centralización de las provincias con respecto a la capital en ejes radiales, al igual que en Francia. Prácticamente todas las líneas principales confluían en Madrid, uniéndose allí la arterias ferroviarias que conectaban esta ciudad con las capitales más alejadas de provincias. Este criterio de construcción ha sido discutido desde su inicio hasta la actualidad, puesto que primaba la centralización administrativa sobre el criterio reticular o de conexión en red entre sí de unas provincias con otras; que tal vez hubiese sido más provechoso para conseguir un desarrollo integrado de las regiones y hubiese favorecido en mayor medida el despegue económico y la prosperidad general de ámbitos territoriales próximos entre sí.

En cualquier caso, la vía de conexión entre una de las capitales de provincias más alejadas de la capital, Málaga, con Madrid, presenta rasgos comunes con otras lejanas ciudades que quedaron conectadas físicamente con la capital de España, y también presenta ciertas particularidades. Salvando la ímproba dificultad geográfica que se interpuso a la llegada del ferrocarril a Andalucía oriental por los problemas que presentaba una orografía especialmente difícil de superar, una de las características más originales de esta línea férrea fue la estación común de Córdoba, que unía las infraestructuras de varias compañías diferentes. En la época de construcción de los ferrocarriles, lo habitual era que las diferentes compañías que llegaban a una misma ciudad, tuviesen estaciones diferentes. Por ello podemos decir que la línea Madrid-Córdoba-Málaga, constituyó un eje ferroviario único en todo su trayecto, puesto que la ruptura de carga era mínima, teniendo que moverse las mercancías sólo entre los vagones propiedad de una empresa u otra, sin salir de la misma estación con lo que se simplificaba considerablemente el proceso de transporte. Ocurría lo mismo para los viajeros que llegasen en los trenes desde Madrid a Córdoba de MZA y quisieran continuar desde allí hasta Málaga en los de la Compañía del Ferrocarril de Málaga a Córdoba —o más adelante, como hemos dicho, Ferrocarriles Andaluces—, sin cambiar de estación ni atravesar con este cometido la ciudad en otros vehículos que recorriesen las distancias intermedias. Aquilatando los resultados de esta conexión directa en torno a un eje común, podemos aplicar esta ventaja a la comunicación, ya no solamente en el sentido del transporte físico, sino en el sentido del intercambio de ideas, prensa e informaciones comerciales.

Dicho enlace ferroviario fue posible gracias a una potente inversión de capital francés, lo cuál aporta un carácter internacional al origen de los métodos empresariales que fueron puestos en práctica en la mayor parte de los ferrocarriles españoles de transporte de viajeros. La Compañía MZA, constructora de la extensa red central de la Península Ibérica, fue la mayor y más potentemente capitalizada empresa ferroviaria en España; y la abanderada desde sus comienzos de los intereses del resto de las compañías frente a los obstáculos, normativas e impuestos frente al Gobierno. El origen de esta gran empresa estuvo en la expansión capitalista en el extranjero del grupo Rothschild francés, promotor de la gran *Compagnie du chemin de fer du Nord*, desde París hasta la frontera belga. Los Rothschild sostuvieron una ardua competencia con otro grupo

capitalista con unos diferentes enfoque y política empresarial, el de los hermanos Péreire, asentados en Burdeos, en el suroeste del Hexágono.

Los Péreire fueron los acérrimos competidores de los Rothschild en Francia desde el primer tercio del siglo XIX, alcanzando esta competencia a todos los sectores en los que ambas casas tenían sus intereses; principalmente financieros, en transportes y en comunicación. Los hermanos bordeleses fueron los verdaderos pioneros en la construcción ferroviaria en Francia para el transporte de pasajeros, poniendo en marcha el *Chemin du fer de Paris à Orléans*, y centrándose luego en la construcción de los ferrocarriles del sur de Francia hasta la frontera española. En su expansión internacional hacia la Península Ibérica pusieron en marcha la Compañía de los Ferrocarriles del Norte, segunda en importancia en la Península Ibérica.

Ambas casas tenían en común su origen hebrero, pero los Rothschild eran de procedencia alemana y su visión de los negocios estuvo racionalmente enfocada en el ánimo de lucro más puramente capitalista; mientras que la familia Péreire hundía las raíces de su historia familiar en los sefarditas expulsados de la Península Ibérica y comulgó con la filosofía saint-simonista. En este trabajo, debido al criterio geográfico elegido que ya hemos explicado, sólo trataremos la influencia de los hermanos Péreire mediante algunas referencias, aunque en el futuro será indispensable el estudio de la comunicación y *savoir faire* que trasplantara esta casa a España a través de sus negocios, puesto que hemos encontrado evidentes paralelismos entre su forma de sus actuaciones empresariales y la que puso en práctica el grupo andaluz que nos ocupa, los Loring-Heredia-Larios.

Sin óbice al indiscutible protagonismo de las fortunas francesas en los ferrocarriles españoles, es de resaltar la singularidad del famoso triángulo empresarial formado por las casas Loring-Heredia-Larios en Málaga, ya que no se encuentra otro similar en la época en España. Este grupo capitalista regional fue el responsable de la construcción de la primitiva ruta férrea que atravesó el abrupto paso de los Gaitanes para llegar a Córdoba desde el pequeño núcleo industrial malagueño, y de la constitución de la primera compañía explotadora de aquel trayecto, el Ferrocarril de Córdoba a Málaga, como hemos anunciado. El llamado *lobby* malagueño constituye una peculiar excepción en la dinámica de la introducción del capitalismo contemporáneo en nuestro país, puesto que no se encuentran otros casos de conjuntos familiares emprendedores parecidos a éste; debido quizás a que la burguesía liberal en España no alcanzó un grado de capitalización ni organización parejos, con miras a un desarrollo global regional, tal como fue el intento de esta asociación de familias. La política empresarial de este *lobby* malagueño, que trató de abarcar todos los aspectos de la nueva economía liberal en la mayor parte de los sectores de producción, mantiene acusadas similitudes a la que ponían en práctica los hermanos Péreire en Francia.

En un principio pretendíamos abarcar una cronología más amplia de la que hemos podido trabajar en profundidad, ambicionando tomar como partida la puesta en funcionamiento de los primeros ferrocarriles de propiedad privada de la Península Ibérica en 1848, con la pretensión de llegar hasta su nacionalización y fusión en una única empresa pública en 1941, RENFE, fundada en los años de la postguerra de la guerra civil española. Tras nuestras primeras averiguaciones hubimos de acotar el período de estudio, limitándonos a la segunda mitad del siglo XIX. Esta acotación cronológica definitiva se ha basado en un juicio meramente convencional, ya que en

España podemos diferenciar la linde entre los antiguos flujos de la información y sus nuevas formas comerciales durante la primera y la segunda décadas del siglo XX, materializada sobre todo en la publicidad; pero tendremos que dejar por ahora este período de tránsito para los primeros capítulos de otro trabajo. No obstante, en algunos apartados hemos trasvasado la frontera de 1900 para incluir algunos años posteriores, en el intento de una más clara exégesis de algunos procesos que lógicamente no acaban ni comienzan en este límite temporal. Recordemos que no hemos pretendido en este estudio inicial, dar conclusión a toda una rama de conocimiento poco o nada trabajada hasta ahora, sino plantear las posibilidades que ella nos permite. Igualmente, se han aquilatado los límites temporales superiores, tratándose los inicios de los ferrocarriles en otros lugares de Europa y América e incluyéndose el primer ferrocarril cubano de La Habana a Güines como primer ferrocarril español, y los proyectos fallidos en el sur de Andalucía previos a la puesta en marcha del primer ferrocarril de la Península, el Barcelona-Mataró.

Puesto que los procesos de la comunicación contemporánea se hallan interrelacionados entre sí en un fluido amalgamado de amplia extensión y difusión de ideas en un espectro amplio que fusiona lo local a lo global, no nos hemos circunscrito a una visión geográfica estrecha en base a nuestro primer acotamiento geográfico y la elección de este eje ferroviario; por el contrario, hemos tenido en cuenta las funciones comunicativas de estas empresas en los ámbitos internacional, nacional, regional y local. Así, con intención exploratoria, como ya mencionamos, hemos aquilatado los márgenes de nuestro primer acotamiento geográfico y cronológico para obtener una perspectiva de conjunto más orgánica y realista de lo que impusiera una restricción metodológica inicial estrictamente impuesta por convención académica.

Tampoco nos hemos circunscrito a una relación puramente materialista de los hechos y sugerimos algunas interpretaciones a la percepción y la subjetividad del momento, a través de los testimonios documentales que nos han llegado. En la materia que estudiamos, los vehículos de la conformación de las nuevas mentalidades y formas de comprensión del mundo contemporáneas fueron invariablemente las imprentas, ya que ellas produjeron en aquel tiempo prácticamente toda la comunicación no verbal y las expresiones escritas o gráficas; tanto periodísticas, bibliográficas, cartelísticas o de cualquier otro tipo. Sabemos que aún son más difíciles de identificar y describir los marcos ideológicos y los mecanismos de los procesos que conforman las mentalidades, los cuales necesariamente sirven de soporte a la comunicación engendrada por una sociedad, pero esta dificultad no ha impedido que hayamos realizado un esfuerzo por aprehenderlos.

3. Objetivos

La aproximación a la comunicación alrededor y derivada de las ferroviarias elegidas, la realizamos en torno al eje que uniría geográficamente las tres ciudades partiendo de Madrid, pasando por la agropecuaria Córdoba, hasta alcanzar la capital comercial e industrial costera malagueña. Avanzamos desde mediados hasta finales del siglo XIX procediendo a reconstruir las estrategias de comunicación de MZA y la compañía ferroviaria andaluza, incluyendo lo que hoy llamamos relaciones públicas con casi todos los sectores de la sociedad y el Estado, y sus vinculaciones con las empresas

de la información, más la influencia del nuevo medio de transporte con las tempranas formas de la información y la comunicación contemporáneas.

Con estas pautas hemos planteado tres niveles de averiguaciones a realizar en nuestro estudio. En primer lugar estarían las relaciones entre el capitalismo y los medios de comunicación social en España, que en el siglo XIX estaban regentados por el apogeo de la imprenta; tanto si los mensajes difundidos a los distintos públicos eran transmitidos a modo de lenguaje escrito o mediante imágenes. En segundo término, debíamos conocer si las primeras empresas capitalistas tenían conciencia en aquel tiempo de lo que representaba su imagen pública y de si utilizaban estrategias de comunicación sopesadas. En tercer lugar, el último objetivo principal de nuestra investigación era comprobar si la construcción de ferrocarriles afectó de forma decisiva a la revolución de las comunicaciones, no sólo en el sentido físico de los transportes, sino en materias relativas al trasvase de flujos de información, fundamental en los nuevos parámetros sociales de la modernidad en el mundo contemporáneo.

4. Hipótesis

En base a los tres objetivos generales que hemos descrito, se plantearon algunas cuestiones que en ocasiones se entrelazan entre sí:

a) Uno de los ítems cardinales que nos planteamos inicialmente fue si se dio ya en el siglo XIX una publicidad emitida por las empresas ferroviarias y, si existía, ¿de qué tipo era esta publicidad?, ¿qué formas tomaba?, ¿existían campañas o mecanismos de publicidad planificados o, por el contrario, se daba la tendencia a publicitar esporádicamente eventos, acontecimientos empresariales u ofertas de forma puntual, pero sin especial premeditación? En correlación a ello, en caso de que se diese la existencia de campañas o mecanismos de publicidad planificados, ¿se daba ya en el siglo XIX algún tipo de especialización en la gestión de la comunicación en prensa de estas compañías?, o ¿sería posible que los organismos públicos emitiesen algún tipo de publicidad a favor de los ferrocarriles? y, en este caso ¿qué posibles relaciones políticas o económicas se dieron entre las ferroviarias y el Estado? Y, exprimiendo aún más el campo de posibilidades que nos ofrece la relación de las primeras ferroviarias con las empresas de la información, ¿podría constatarse la existencia de grupos de información o empresas periodísticas o impresoras afines al ferrocarril con intereses particulares que favoreciesen la difusión pública de motivaciones propicias al nuevo medio de locomoción?

b) Otro conjunto de hipótesis surgía en el marco de las relaciones corporativas entre diversos sectores de la economía y las ferroviarias, o lo que hoy conocemos como relaciones públicas. ¿Mantenían las primeras ferroviarias alguna clase de esfuerzos en este sentido o estaban absolutamente enfocadas a la producción y a la competencia sin contemplaciones con otras empresas de su sector? Reconocido es en la actualidad que las empresas o corporaciones económicas mantienen un fluctuaciones de ida y vuelta entre sí, tanto dentro de su propio sector como en correlación con otras empresas de otros sectores. Hoy es admitido que al combinar intereses económicos, mantener intercambio de comunicación, e incluso al poner esfuerzos coordinados en común se generan ciertas sinergias para optimizar los beneficios que obtienen de su interacción

con la realidad; y que la pura competencia puede ser la responsable de la ruina de todo un sector. La actuación de las empresas sobre la realidad total, en la actualidad, es aceptada necesariamente como de amplio espectro, comprendiendo elementos de la más diversa índole. Es decir, no hay dudas de que la actuación de las empresas afecta a distintos niveles de la realidad, desde el financiero hasta el humano, y que las corporaciones deben adaptarse al medio social en el mecanismo del capitalismo para sobrevivir ¿Mantenían las empresas ferroviarias del siglo XIX en España relaciones de colaboración conscientes entre sí o con otro tipo de empresas, o por el contrario se limitaban a poner el foco en su propia producción de servicios y a una competencia dura y sin matizar con otras empresas del mismo ramo? Y en el caso de las necesarias relaciones de las ferroviarias con otras entidades de la economía como grandes grupos financieros o industriales de diversos sectores, ¿qué tipo de línea seguían? ¿Se trataba de unas relaciones limitadas a parámetros puramente empresariales o serían relaciones dúctiles y fluidas como pretenden las actuales relaciones públicas? Asimismo, la disposición social y los distintos avatares de la historia, acontecimientos políticos y tecnológicos, etc., afectan invariablemente a las empresas, y se toman muy en cuenta en el presente estas interacciones para salvaguardar a las entidades productoras de factores negativos que pudieran afectar su rentabilidad o, incluso, su misma existencia. ¿Existirían este tipo de relaciones públicas con otros organismos no empresariales?

c) Otra suerte de hipótesis: ¿Qué tipo de relaciones existían entre las empresas ferroviarias y los periódicos y prensa de la época? ¿Necesitaban las ferroviarias de la prensa o necesitaba la prensa de las ferroviarias? ¿Estaban conjugados los intereses de las ferroviarias con los de otros grandes grupos financieros, industriales o comerciales en el marco de la difusión de prensa e información? ¿Sería posible que los movimientos macroeconómicos que impulsaron el desarrollo del capitalismo en el contexto de la Revolución Industrial en España y, por ende, del ferrocarril, se vieran reflejados en la prensa y la publicidad? Si la respuesta a esta pregunta fuese afirmativa ¿serían transmitidos estos movimientos macroeconómicos solamente en gacetas y revistas especializadas o compartiría la prensa generalista esta faceta de la divulgación económica? Trasladando esta idea a las microeconomías y a los ámbitos geográficos locales, ¿se vio influida también la prensa local por la llegada del ferrocarril y sus negocios? En otro plano ¿quedaban reflejados en la prensa los hitos principales de la configuración y explotación de las líneas con la emisión de noticias y publicidad sobre ello en los periódicos?, ¿se daba algún intento de planificación o estímulo de los espacios y la publicidad dedicada a los ferrocarriles en los medios de la época?, ¿se ofrecían ofertas periodísticas y publicitarias a las ferroviarias?, ¿se dedicaban secciones especiales a los ferrocarriles? Y, en el caso de sucesos de impacto negativo sobre la opinión pública como los descarrilamientos o accidentes, ¿qué divulgación hacía la prensa sobre ellos?, ¿existía algún tipo de encubrimiento de estos sucesos o por el contrario alcanzaban gran difusión pública?, ¿tendrían como resultado las tragedias ferroviarias una inhibición de la publicidad o publicaciones en torno a los ferrocarriles?

Decidimos que sería lo más adecuado empezar efectuando un recorrido de la actividad económica y comunicacional de las empresas ferroviarias desde sus documentos originales, y comprobar si existían correlaciones en la prensa; es decir, si existía correspondencia entre ambos conjuntos de fuentes. Suponíamos que deberían quedar rastros en ambos sobre proyectos, construcción, inauguraciones de líneas y estaciones, transformaciones del territorio y el urbanismo, ampliaciones de capital, suspensiones de pago, otras inversiones y diversificaciones. Sería necesario además

averiguar en lo posible el origen de las noticias y la publicidad que apareciese en la prensa; es decir, si el origen fueran las propias empresas, grupos financieros o conglomerados empresariales, organismos públicos u otras empresas privadas.

5. Metodología, bibliografía y fuentes

Nuestra metodología para este trabajo puede definirse básicamente como dijimos al principio, un cruce de dos objetos de investigación que generalmente se presentan de forma individual en los estudios disponibles. Por un lado, hemos indagado en las empresas ferroviarias del siglo XIX como factores de transformación social y comunicativa desde su posicionamiento como grandes empresas capitalistas. Por otro lado, hemos tenido en cuenta las publicaciones generadas por ellas y las informaciones, tanto de carácter comercial como de contenido, aparecidas en la prensa. En otras palabras, digamos que hemos tomado el nuevo medio de transporte que revolucionó las posibilidades de distribución y difusión de la comunicación como elemento de síntesis de variables locales, regionales, nacionales e internacionales, para conocer la vinculación de la actividad productora de información al análisis de fenómenos concretos con posible repercusión social en estructuras espaciales y de clases sociales. En esta última dirección, ahondamos en las relaciones de las ferroviarias con la división social del trabajo, el movimiento obrero y el retroceso del campesinado; con los modos de vida y hábitos de la población; con las tendencias del consumo y con los movimientos artísticos, escalas de valores, ideologías y mentalidades que puedan ser asociados a la eclosión de la modernidad en España. En nuestro caso, el elemento de expansión capitalista que nos aporta esta síntesis es el ferrocarril durante la segunda mitad del siglo XIX, pero esta metodología podría ser empleada también en base a otras industrias de las que aún se conservan archivos documentales, como las industrias del gas, la electricidad, el telégrafo y el teléfono, etc.

Para elaborar el contexto histórico, político, económico y social hemos usado bibliografía académica de diferentes disciplinas de las ciencias sociales. Principalmente obras sobre historia económica, historia de los ferrocarriles, obras generales sobre las distintas dinastías de la burguesía francesa, obras sobre élites en España, obras sobre historias del periodismo en España, historias de la publicidad en Francia y las pocas existentes sobre historia de la publicidad en España. Las obras utilizadas están citadas en el texto y referenciadas en las notas a pie de página, y se añade el listado de las obras en orden alfabético en el apartado de Bibliografía al final del trabajo.

En un principio pensamos en dar a esta tesis una estructura que dividiese la comunicación de las empresas ferroviarias entre comunicación interna y comunicación externa, pero debido a varios factores, abandonamos este tipo de andamiaje y procedimos a montar la estructura que finalmente ofrecemos. El motivo principal para este cambio de estructura es que nos percatamos de que estaríamos cometiendo un grave anacronismo al hablar de comunicación interna o comunicación externa, y que íbamos a interferir en el lenguaje y la concepción de los documentos originales, porque la categorización de la comunicación empresarial en estos dos conjuntos no puede trasponerse sin más a las empresas antiguas. Los artífices y responsables de aquella comunicación del siglo XIX no tenían estas herramientas conceptuales, y no emitían información ni planificaban bajo sus parámetros; como sí lo hacen los planificadores

actuales. La misma concepción de la publicidad era mucho más heterogénea que la actual, desde el punto en que se consideraba publicidad la inserción de artículos en los periódicos bajo pago o subvención; algo que hoy en día ha pasado a considerarse nefando para el funcionamiento sano de los medios, aunque en la práctica sabemos que sigue sucediendo. Respecto a la comunicación con el personal, ni siquiera era concebida como tal, sino que más bien se emitía cierta comunicación y se mantenían interrelaciones con los empleados en el marco de actividades de gerencia comunes de la empresa. Por estas razones, preferimos dejar que fuesen los documentos los que hablasen a su manera, y no ceñirlos a un aparato conceptual ajeno a ellos y que es fruto del perfeccionamiento de la sistematización de unos métodos de gestión empresarial que a mediados del siglo XIX estaba aún en proto-formación, si no a nivel ejecutivo sí a niveles conceptuales.

Como primer estadio para llevar a cabo este trabajo, se ha efectuado una prospección intensiva de búsqueda de documentos originales en diversos archivos históricos que conservan documentación ferroviaria en España y Francia, y en diversas hemerotecas y bibliotecas donde se conservan publicaciones especializadas que no se encuentran disponibles en digitalizaciones en internet. También hemos tenido acceso a dos archivos privados de investigadores.

Los archivos y bibliotecas prospectados han sido:

Biblioteca de la Fundación de Ferrocarriles Españoles (BFFE), Madrid; Archivo Histórico Ferroviario (AHF), Madrid; Hemeroteca Municipal, Madrid; Biblioteca del Banco de España, Madrid; Archivo del Banco de España, Madrid; Archivo Municipal, Málaga; Cámara de Comercio, Málaga; Archivo Provincial, Málaga; Archivo Díaz Escovar, Málaga; Archivo del Registro Mercantil, Málaga; Bibliothèque de l'Association pour l'Histoire des Chemins de Fer (AHICF), París; Bibliothèque National de France François Mitterrand, París; Centre des Archives Historiques SNCF (CNAH), Le Mans; Archivo personal de Domingo Cuéllar Villar; y Archivo personal de Albert Broder, París.

Confesamos, sin embargo, que aunque en un primer momento lo habíamos proyectado, no hemos podido consultar finalmente los fondos de la Biblioteca Municipal de Córdoba, que sabemos guarda algunas fuentes y debe conservar guías de viaje y colecciones de periódicos y publicaciones locales.

Una gran parte de las fuentes recogidas en el trabajo de campo en archivos y bibliotecas que se presentan en este trabajo son de carácter inédito, y no habían sido elaboradas con anterioridad, al menos desde el enfoque de la comunicación. Al final de este volumen se incluye el estadillo completo de las fuentes recopiladas y sus descripciones detalladas, y en los documentos anejos se ofrecen las imágenes de algunas de las más relevantes que se han utilizado para el cuerpo de esta tesis. En contrapartida, al menos un sesenta y un setenta por ciento de los documentos que hemos fotografiado han sido finalmente descartados para la confección de este trabajo, aunque estaban ya analizados y parcialmente redactados sus resultados —sobre todo los relativos a los inicios del siglo XX—; ya que cubrir las posibilidades de la investigación abierta superaban la capacidad y el tiempo preciso para concluir este único trabajo.

Cabe observar que la documentación de las dos empresas ferroviarias que ejecutaron la construcción del eje que puso en contacto por tren Madrid y Málaga, pasando por Córdoba, presenta una notable diferencia entre sí. De MZA se ha conservado una gran parte de su archivo de empresa, mientras que de la documentación de la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga —transformada en 1877 en la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces—, ha llegado hasta la actualidad una mínima proporción. Las Actas del Consejo de Administración de MZA, conservadas íntegras, han sido fundamentales para esclarecer la política comunicacional de la empresa, y por analogía nos han de servir, para la comprensión de las tareas de comunicación de las ferroviarias en general a niveles internacional y nacional. Estas actas, que empiezan en 1857, año de constitución de la empresa, constituyen la columna vertebral guía de nuestra tesis.

El estudio de la ferroviaria andaluza presenta la dificultad de que sus archivos, que llegaron hasta finales del siglo XX casi intactos, se destruyeron en un incendio de su sede de Málaga donde se conservaban, en 1986. Asimismo, habían desaparecido buena parte de los fondos del Archivo Mercantil de esta ciudad en los años 1931 y 1936, en sendos incendios provocados en las revueltas republicanas radicales de aquellas fechas. Tristemente, también los fondos documentales de la Cámara de Comercio de esta ciudad han sido eliminados durante la primera década del siglo XXI a causa de negligencia, salvo las actas. Por tanto, esta ciudad andaluza que destacó en el siglo XIX por ser prácticamente la única de la región que se integró en los mecanismos de industrialización incipientes, carece actualmente de las colecciones documentales testimonio de su actividad económica pasada. Es posible que aún queden documentos dispersos de la Compañía de Córdoba a Málaga y la de Ferrocarriles Andaluces en los archivos de la ciudad de Córdoba que, ya hemos dicho no hemos podido consultar aún; o en otras bibliotecas provinciales de municipios, como la de Álora, en la que tampoco hemos estado.

Esta diferencia en la documentación nos ha llevado a utilizar otras fuentes y metodologías para compensar las lagunas que se nos presentaban para el estudio del eje completo, como otros documentos generados por la empresa andaluza, publicaciones y bibliografía académica. No obstante, el desnivel entre las fuentes disponibles de las dos empresas ferroviarias introduce en nuestro trabajo una cierta deformación, desequilibrio o sesgo en los resultados.

Por otro lado, sabemos que la mayoría de los archivos de empresa de la prensa y otras dedicadas a la información, como las de publicidad y distribución, también han desaparecido. Sólo se conservan de mediados del siglo XIX y principios del siglo XX algunas de las publicaciones que dejaron impresas. Por fortuna, hemos descubierto que existe una parte de los documentos administrativos emitidos por imprentas, periódicos y las primeras agencias de entre los papeles de MZA. Estos documentos de las empresas de la comunicación, como cartas intercambiadas entre la gerencia de la compañía con los directores de los periódicos, u órdenes de publicidad y bocetos de anuncios, incluso facturas del pago de publicidad en prensa y de algunos trabajos de promoción para las ferroviarias, contienen un alto valor precisamente por su escasez; e intuimos que en los archivos de otras grandes empresas del siglo XIX que hayan llegado hasta la actualidad —las navieras, las del gas, las eléctricas, o las de telefonía—, deben igualmente existir retazos de los que fueran los archivos de empresa de periódicos, etc. Ello hace posible y necesario el estudio del periodismo contemporáneo de los primeros tiempos en las

fuentes que nos proporcionan otros archivos de empresa desde la óptica de sus relaciones comerciales.

Han sido también muy utilizados los portales con documentos digitalizados, en especial la Hemeroteca Digital de la Prensa Histórica, para el acopio de algunas publicaciones especializadas en ferrocarriles que fueron descargadas completas y utilizadas como fuentes básicas. A lo largo el trabajo se han consultado en numerosas ocasiones otros portales de fuentes bibliográficas o periodísticas digitalizadas, como Europeana o Gallica, así como algunas otras de bases de datos de diversas universidades y otras webs de instituciones oficiales.

El método principalmente utilizado ha sido el análisis textual deductivo pormenorizado de los documentos y su puesta en relación entre sí y con la bibliografía especializada, pero en algunos casos se ha utilizado la publicidad como fuente histórica para llevar a cabo algunas reconstrucciones; por ejemplo, en el caso del panorama de las imprentas en Málaga en la década de 1860. También hemos realizado algunas muestras de análisis cuantitativo con los datos de los donativos de MZA para causas de auxilio social, civiles y religiosas, efectuando un somero contraste con los gastos efectuados en una exposición en la que participó la ferroviaria. Sabemos que este estudio permite una ampliación de los análisis numéricos y cuantitativos, e iremos desgranando el grueso de los datos que aquí se presentan en trabajos posteriores. Entre los más interesantes que hemos apuntado en las páginas que siguen está el proyecto, ya en parte realizado, de vaciado de publicidad y contenido informativo de las guías de viaje por ferrocarril de las que se conservan más números. Ello nos permitiría verificar casi año por año la evolución de la economía real tanto en las distintas ciudades como a nivel nacional, o al menos de la publicidad que los negocios generaban. Mediante esta técnica también sería posible adelantar la evolución de estas guías para viajeros, observando si existe correlación entre la publicidad que insertan y sus contenidos o viceversa. A medida que toquemos estos temas, iremos exponiendo las líneas de investigación que han quedado abiertas o sin concluir.

Primera Parte

Ferrocarriles, Modernidad y redes de comunicación en el siglo XIX

Capítulo I. La llegada de la Modernidad, el mito del progreso y el ferrocarril

El estudio que abordamos posibilita muy diversas perspectivas. En España aún están por hacer estudios transversales que conecten los diferentes sectores de la Modernidad y así comprender desde una óptica orgánica el entramado de factores y circunstancias que entremezclados dieron paso a un mundo diferente. El impacto de las empresas ferroviarias, así como las otras grandes empresas del liberalismo que operaron a partir del siglo XIX y tuvieron una incardinación directa con la sociedad, fue profundo.

1. El impacto del ferrocarril en el mundo físico y en las mentalidades

El ferrocarril aunó en sí la plasmación de los adelantos científicos de la revolución de la técnica y la vertebración de los recursos del poder contemporáneos necesarios para que el Estado y la nueva élite burguesa consolidasen una fase de menor parcialidad en las formas de control, y las discontinuidades impuestas por el mundo físico. No sólo se acercaban con el ferrocarril distancias geográficas y tiempos vividos, sino mercados y clientelas, costumbres y formas de hacer, opciones de consumo y negocios; que a su vez iban calando en las formas de vida de las poblaciones. La facultad de previsión exacta de las llegadas de mercancías y personas permitía un menor margen al azar, a la espera, a la imprevisibilidad. Los tiempos modernos eliminaban las intersecciones de lo no conocido en todos los ámbitos de la vida diaria. El maquinismo comenzaba a imponer una necesidad de incremento de los datos que cualquier individuo precisaba conocer para que su vida y la de sus seres cercanos se desarrollase coherente y satisfactoriamente adaptada al medio. El conocimiento, sea del medio físico inmediato sea de otras dimensiones de la realidad menos visibles, ha sido en todos los tiempos una característica intrínseca del ser humano, los grupos y sociedades. Hoy es reconocido que la mayor cantidad de datos e informaciones concretas necesarios para la vida corriente de la mayoría de la población del mundo occidental industrializado, no reportaría aparejado un incremento de conocimiento en su significado amplio para las clases más numerosas y menos favorecidas. Pero ese incremento exponencial de la necesidad de datos e información de la nueva era industrial supondría el revulsivo para el auge de las industrias de la información, con la explosión de la publicidad en Europa, la transformación de la prensa política en prensa comercial distribuida a gran escala, y el auge de las imprentas.

El impacto del trazado de las vías férreas trajo consecuencias que alcanzaron numerosas dimensiones de la vida urbana, comenzando por una nueva organización general del espacio y su morfología. Desde la evolución y localización de los usos del suelo, hasta aspectos muy variados de la estructura económica y de la vida social de las urbes, el paso del camino de hierro por la ciudad se impuso como un eje estructurador básico del plano urbano. La vía abierta por él en una población se transformaba habitualmente en una calle comercial, a la que se abrían tiendas y establecimientos diversos, pudiendo incluso convertirse en ocasiones en avenida o calle principal, haciendo pendular los centros urbanos tradicionales hacia nuevos centros económicos o comerciales. Además, la necesidad de jerarquización de las arterias trascendentales abiertas por los ferrocarriles con otras vías secundarias para su conexión con otros medios de transporte urbanos, se reflejaba directamente en el espacio, que era reordenado en nuevas categorías¹.

En tanto el nuevo avance tecnológico se extendía geográficamente, las estructuras complejas de las mentalidades también se fueron transformando. La percepción espacial del individuo se vio alterada de manera radical. Lo local perdía valor de finalidad para ir dando paso a lo global, contaminándose las formas de vida endógenas o vernáculas de valores exógenos colonizadores y unificadores que aportaba el tránsito del ferrocarril por las distintas geografías que atravesaba. Ahora se combinaban las nociones de espacio y movilidad; y la innovación, la difusión y la asimilación de los nuevos paradigmas de la modernidad, comenzaban su trasvase desde las grandes ciudades y los núcleos de población densamente poblados a las comarcas y lugares tradicionalmente aislados del resto del mundo. Las estaciones y apartaderos, los viaductos, los túneles y los propios caminos de hierro transformaban el territorio que atravesaban en un sentido geográfico y en otro simbólico. Allá por donde pasaba el ferrocarril marcaba el espacio con sus construcciones, y dejaba constancia física de la industrialización y de los nuevos logros de la ingeniería.

El progreso no era ya solamente el ideal teórico del siglo anterior de la Ilustración, sino una constatación práctica. Los conceptos de velocidad, comodidad y eficacia se convertirían en los lemas de la nueva sociedad mecanizada e industrializada que los adoptará como valores supremos. La misma noción del tiempo quedaba transformada de una percepción orgánica a otra mecánica, pasándose del tiempo subjetivo de la cultura agraria y artesanal, al tiempo unificado y medible de los procesos industriales. Las inauguraciones de estaciones, fábricas o líneas férreas alcanzaron durante la primera mitad del siglo XIX la impronta simbólica que anteriormente tuvieron las inauguraciones de edificios religiosos. Los nuevos materiales de construcción, como el hierro y el cemento armado permitieron la trascendencia de las formas arquitectónicas, que ya no habrán de atenerse a cánones preestablecidos. Casi simultáneamente a la presentación de los nuevos materiales en las exposiciones universales, las compañías ferroviarias y otras industrias pujantes se apresuraban a su empleo en sus propias construcciones. Al tiempo, el sistema ferroviario establecía una frontera técnica, un borde entre mundos diferentes, entre lo urbano y lo rural, lo industrializado y lo agrario en regresión, entre las formas de vida del pasado y la incipiente realidad presente. Y a medida que avanzaba el proceso, entre el capital y el trabajo, el poder y las bases sociales².

¹CAPEL, Horacio (2011) *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio*

²SOBRINO SIMAL, Julián (2008) "La arquitectura ferroviaria en Andalucía", en CUÉLLAR VILLAR, Domingo; Sánchez Picón, Andrés (dirs.) (2008) *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance [Tomo*

Hacia finales del siglo XIX, el ferrocarril no sólo contaba ya con unos bagajes histórico, económico y social propios, sino que se convirtió en uno de los ejes emblemáticos del espíritu de la modernidad y en un símbolo de tecnología y progreso social. Un ejemplo paradigmático de ello es el hecho de que la primera película cinematográfica exhibida por los hermanos Lumière, y otras de sus primeras obras de ensayo en los años iniciales de sus pruebas, reprodujeran la llegada de trenes a distintas estaciones. En el Grand Café del boulevard des Capucines en París, en diciembre de 1895 (o enero de 1896 según distintas versiones), se realizó la primera y famosa exhibición pública del cinematógrafo, con la película titulada *L'Arrivée d'un train en gare de La Ciotat*.³ La conjunción de lo artístico y lo científico, del espíritu y la mecánica, de lo humano y del valor del artefacto, de la ilusión y lo real, lo pictórico y la misma luz; de la imagen fija y el movimiento —válida tanto para el cinematógrafo como para el ferrocarril, como para el conjunto de ambos—, quedaban reflejadas en la expresión del tren de los Lumière, poniéndose de relieve los nuevos referentes que serían a partir de entonces una constante del arte y las concepciones semiológicas contemporáneas. Al mismo tiempo, la forma de recepción de las impresiones psíquicas del público, experimentaba un nuevo estadio⁴, en una suerte de aceleración que pudiéramos tal vez comparar con las sensaciones de velocidad que experimentaron los primeros viajeros por tren medio siglo atrás.

Además de las ferroviarias, hubo otras empresas que se dedicaron a los transportes de mercancías y personas en el marco de la revolución tecnológica que hizo del siglo XIX un período de globalización acelerada nunca antes vivido, como las empresas de navegación transoceánica a vapor. Se ha llamado a este período el siglo de las migraciones europeas, pues la revolución demográfica contemporánea dio paso a un aumento de la población humana sin precedentes⁵. Los excesos de población hubieron

II], Junta de Andalucía -Consejería de Obras Públicas y Transportes- y Fundación de los Ferrocarriles Españoles; Servicio de Publicaciones. Dirección general de Planificación de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, pp. 823-885.

³ BEAUMONT, Matthew; FREEMAN, Michael J. (2007) *The Railway and Modernity: Time, Space, and the Machine Ensemble*, Peter Lang, pp. 7, 72.

⁴ JOST, François (2003) “Leçon 1: La naissance du cinéaste. Vu de l’atelier”, en *Cours libre d’histoire du cinema: Faut-il réécrire l’histoire du cinema? (II)*, *Les grandes ruptures*, Musée du cinema, 12 pp. Disponible en: http://fgimello.free.fr/documents/naissance_cinema1.pdf [última consulta 30/05/2015]

⁵ Para una perspectiva general de encuadre de la época de las migraciones europeas desde mediados del siglo XIX, ver: SÁNCHEZ ALONSO, Blanca (2002) “La época de las grandes migraciones: desde mediados del siglo XIX a 1930, en *Colección Mediterráneo Económico, Caja Rural Intermediterránea*, Instituto de Estudios Socioeconómicos de Cajamar, pp. 19-32. Disponible en: <http://dspace.ceu.es/bitstream/10637/382/1/articulo.pdf> [última consulta 21/06/2015]. Y para la rápida síntesis que realizamos con mención a los cambios poblacionales del nuevo régimen demográfico y los cambios espaciales de la población del entorno urbano a las ciudades y de las antiguas bases económicas agrarias al modo de producción industrial, nos basamos en los textos de manuales generales de geografía humana BIELZA DE ORY, Vicente (ed.) (1984) *Geografía General 2*, Taurus Ediciones, S. A., 395 pp.; y MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, Ricardo; MOLINERO HERNANDO, Fernando (1991) *Espacios y Sociedades. Introducción a la geografía regional del mundo*, Editorial Ariel, S. A., Barcelona, 669 pp. Las características particulares de España en su entrada en los regímenes demográficos contemporáneos, aunque incluido en la línea general de Europa, que se alinean con la trayectoria poblacional de los países mediterráneos, se pueden consultar de forma genérica en los manuales universitarios de especialistas en la materia, como DE TERÁN ÁLVAREZ, Manuel; SOLÉ SABARÍS, Lluís; VILÁ VALENTÍ, Joan (1991) *Geografía General de España*, Editorial Ariel, S. A., Barcelona, 494 pp.; y GIL OLCINA, Antonio; GÓMEZ MENDOZA, Josefina (coords.) (2001) *Geografía de España*, Editorial Ariel, S. A. 658 pp.

de regularse, como los de acumulación de capital, pasando grandes contingentes de mano de obra del sector agrícola al industrial, de unas regiones a otras, de unos países a otros, de unos continentes a otros. Y tal vez uno de los fenómenos migratorios más importantes de los producidos fue el que se produjo desde y los espacios rurales a las ciudades, que propició la aparición de las grandes concentraciones urbanas características del siglo XX, en cuyas morfologías actuales dejó hondas secuelas la construcción de los ferrocarriles en el siglo XIX, determinando la herencia de la disposición nodal de las nuevas infraestructuras que se generaron, y disponiendo las interconexiones entre medios de transporte y contextos culturales⁶.

Con todo ello, se marchaba de forma incontestable al acercamiento y control del tiempo y el espacio y a la afirmación del poder basado en espectros cada vez más amplios de la sociedad en los parámetros de los nuevos conceptos de democratización y extensión del consumo y unificación de las formas de vida, y la aparición de nuevas realidades interconexionadas indicadas por Castells y desarrolladas por otros autores⁷. El inicio de estos procesos de cambio tuvo el respaldo teórico en la escuela económica clásica heredera de la racionalidad de la Ilustración en torno a Adam Smith, Jean-Baptiste Say y David Ricardo; y estas teorías fueron remozadas en oposición al comunismo por las corrientes iniciadas por Rostow sobre las teorías del desarrollo y, más avanzado el siglo XX, por la Escuela de Chicago. La mecánica inherente al capitalismo y sus potentes justificaciones ideológicas iban dando lugar a la sociedad de masas que se convertiría con el transcurrir del tiempo en el medio social de los modos de producción hegemónicos de aculturación del siglo XX, y el neoliberalismo del XXI⁸.

Además de los ferrocarriles otras muchas empresas de mediados del siglo XIX se insertaban en la sociedad generando profundas e indelebles relaciones de dependencia entre los suministros y la población, entre la producción industrial, la capacidad de consumo y la calidad de vida. Por ejemplo, fueron los casos del gas y la electricidad en el siglo XIX, o de las empresas de telefonía a principios del siglo XX⁹.

⁶ CAPEL SÁEZ, Horacio (2011) *Op. cit.*

⁷ DEL ARENAL MOYÚA, Celestino (2001) “La nueva sociedad mundial y las nuevas realidades internacionales, un reto para la teoría y para la política”, en *Cursos de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales de Vitoria Gasteiz* 2001, pp. 17-86. Disponible en: http://www.ehu.es/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2001/2001_1.pdf [última consulta 21/06/2015]

⁸ MARTÍN BARBERO, Jesús (2010) *De los medios a las mediaciones. Comunicación, cultura y hegemonía*, Universidad Autónoma Metropolitana de Azcapotzalco y Anthropos Editorial, 297 pp.; o, para el contexto de superación de las realidades unificadoras de las teorías clásicas del desarrollo, vistas desde la perspectiva del siglo XXI, con un sentido crítico LATOUCHE, Serge (2009) *Sobrevivir al desarrollo. De la descolonización del imaginario económico a la construcción de una sociedad alternativa*, Icaria Editorial, S. A., 110 pp.; y en un marco más regeneracionista que revolucionario WOLTON, Dominique (2009) *La otra mundialización. Las batallas contemporáneas por la diversidad cultural*, Editorial Gedisa S. A., 194 pp.

⁹ En trabajos de investigación sobre la historia del gas y su relegación paulatina por la electricidad en su utilidad en el alumbrado público, destacamos la amplia labor realizada—de la cual mencionamos solo dos reseñas de carácter general que se ajustan perfectamente a nuestro marco cronológico y temático—, por la investigadora FERNÁNDEZ PARADAS, Mercedes (2009) “Empresas y servicio de alumbrado público por gas en España (1842-1935)”, en *TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, n° 16, pp. 108-131. Disponible en: http://www.tstrevista.com/tstpdf/tst_16/dossier16_04.pdf [última consulta 21/06/2015]; (2008) “La industria eléctrica y su actividad en el negocio del alumbrado en España (1901-1935)”, en *Revista Ayer*, n° 71, pp. 245-265. En la relación sobre la electricidad, la publicidad y el consumo de masas desde el último tercio del siglo XIX hasta mediados del siglo XX, existe algún trabajo reciente, como el de PELTA RESANO, Raquel (2012) “El nuevo ángel del hogar. Electrodomésticos y

Desde el comienzo de la Primera Revolución Industrial, los modos de vida basados en el autoabastecimiento, el ahorro y la producción artesanal, derivaron a partir de mediados del siglo XIX hacia una naciente economía globalizada del consumo de masas. Las transnacionalizaciones de los capitales, las personas, el modo de vida occidental y la red de canales de comunicación en toda la extensión del globo fueron dando paso paulatinamente a una Segunda Revolución Industrial a finales de aquella centuria, la cuál traería aparejada también la revolución del sector terciario o de servicios, ya manifiesta a partir de la década de 1920 y en auge tras la Segunda Guerra Mundial; y en cuyo devenir se fue haciendo cada vez más potente un cuarto sector con la revolución de las telecomunicaciones o Tercera Revolución Industrial, el de la información, que daría lugar al estilo de sociedad presente y sus manifestaciones actuales.

2. El ferrocarril como eje de comunicación social y la aportación de Harold Innis

A comienzos del siglo XX, la basculación del poder político y económico en la civilización occidental, desde Europa hacia América del Norte comenzaba a ser una evidencia que se corroboraría poco más adelante, con la participación de los Estados Unidos en las dos guerras mundiales. Uno de los pioneros del análisis de el fenómeno de los imperios contemporáneos en base a la comunicación de masas y el poder de estos imperios de ejercer su influencia sobre ella fue Harold Innis¹⁰. El pensamiento de este profesor canadiense de política económica de la Universidad de Toronto marcó las pautas seminales de las principales teorías de la Comunicación desarrolladas a lo largo del siglo XX, basándose en dos claves determinantes de la comprensión de las civilizaciones a través de sus vías y sistemas de comunicación e información: el lenguaje y las capacidades tecnológicas de los distintos imperios a lo largo de la historia. En su novedosa tarea de integrar estas facetas y ponerlas en relación con las recién nacidas tendencias europeas de la historia económica y social, realizó la historia del ferrocarril en Canadá, titulada *The Canadian Pacific Railway*¹¹, y otros importantes estudios sobre los sistemas de comunicación y sus canales de transmisión social e históricos, los cuales fueron publicados poco antes de su deceso. Algunas de sus obras integradoras de estas concepciones relacionales entre los transportes y comunicaciones físicas y los sistemas de comunicación humana fueron *Empire and Communications* (1950)¹², *The Bias of Communication* (1951)¹³ y *Changing Concepts of Time* (1952)¹⁴.

publicidad (1880-1960)”, en *Pensar la Publicidad*, vol. 6, nº especial 2012, pp. 117-146. Sobre la instalación de las primeras redes de telefonía que fueron sustituyendo las redes telegráficas y la creación en el primer tercio del siglo XX de la Compañía Telefónica Nacional de España, destaca el trabajo del historiador PÉREZ YUSTE, Antonio (2007) “La creación de la Compañía Telefónica Nacional de España en la Dictadura de Primo de Rivera”, *Cuadernos de Historia Contemporánea*, Vol. 29, pp. 95-117.

¹⁰ Una breve biografía de Harold Innis la podemos encontrar en el blog dedicado a los autores de las Ciencias de la Comunicación de la revista académica *Infoamérica*, elaborada por el director de esta tesis Bernardo Díaz Nosty. Disponible en: <http://www.infoamerica.org/teoria/innis1.htm> [última consulta 20/06/2015]

¹¹ INNIS, Harold (1923) *A History of the Canadian Pacific Railway*, P. S. King & Son, Ltd., Orchard House, Westminster, London; McLelland and Stewart, Ltd., Toronto, 365 pp. Disponible en: <https://archive.org/details/historyofcanadia00inniuoft> [última consulta 20/06/2015]

¹² INNIS, Harold (1950) *Empire and Communications*, Oxford University Press, Oxford, 230 pp.

¹³ INNIS, Harold (1951) *The Bias of Communication*, University of Toronto Press, Toronto, 226 pp.

¹⁴ INNIS, Harold (2004) *Changing Concepts of Time*, Rowman & Littlefield, 133 pp.

Harold Innis, fallecido prematuramente a la edad de 58 años, fue también el fundador de la Toronto School of Communication, a la que se adscribió el mundialmente famoso comunicólogo Marshall McLuhan, autor del libro *La Galaxia Gutenberg*¹⁵, en el cuál desarrollo gran parte de las teorías de su amigo y maestro.

Según algunos analistas actuales de la obra de Innis, una de las claves de sus teorías es que los medios de comunicación facilitaban la capacidad de control del espacio o territorio como un necesario prerequisite para incrementar el control sobre el tiempo. En sus hipótesis, el “bias” —o la parcialidad—, suponía que el control de la comunicación no se podía aislar con el análisis de las características sociales o físicas de una civilización. En relación al monopolio del poder, Innis apuntaba la predominancia de entidades capaces de aplicar recursos militares extraordinarios, y en cuanto al monopolio del conocimiento, sería el control de la información el que haría posible la influencia predominante sobre los hábitos del pensamiento social, envolviendo explícita o implícitamente la información disponible sobre lo sabido o conocido. En este sentido quedaban involucradas las tecnologías de las que cada civilización podía hacer uso, poniéndose de relieve las relaciones entre el poder y la tecnología dependiendo de las épocas. Las funciones que cumplirían las pirámides como medio de comunicación en el Antiguo Egipto, serían cumplidas en el mundo contemporáneo por los diversos medios de acercamiento entre el espacio y el tiempo, como evidentemente fueron los ferrocarriles y la prensa en el siglo XIX, y algo posteriormente, a principios del siglo XX, la radio¹⁶. Para otros estudiosos de Harold Innis, la aportación principal de este visionario de la Comunicación radica en que sus ideas iniciasen la línea de estudios que más tarde se dio en llamar *Cultural Studies*, puesto que daban coherencia a los estudios sobre comunicación, historia económica e historia cultural, integrando las nociones educativas del modelo liberal-racional de la política cultural, a la vez que los conceptos concernientes a la proyección de las construcciones nacionales, principalmente en América del Norte, y particularmente en el caso de Canadá¹⁷.

En este trabajo no podemos abarcar todas las ramificaciones del llamado desarrollo capitalista, ni pretendemos incluir en él exhaustivamente las relaciones entre la comunicación y los medios de transportes en la perspectiva amplia de Harold Innis. Ni si quiera podremos completar todas las relaciones de interdependencia y la influencia que ejercieron las ferroviarias con la comunicación social en general. Pero sí es nuestra intención, como hemos dicho, emprender una visión transversal que comience a aunar los marcos de estudio de la contemporaneidad en un enfoque integrado. Queremos remarcar que al igual que trabajamos aquí en la ligazón entre las industrias de la comunicación y las ferroviarias, por las justificadas razones que estamos exponiendo, sería interesante que la investigación abriese vías de perspectivas combinadas entre otras empresas capitalistas y aquéllas.

¹⁵ McLuhan, Marshall (1962) *The Gutenberg Galaxy: The Making of Typographic Man*, University of Toronto Press, 294 pp. Disponible en: <http://all4ebooks.org/6708-the-gutenberg-galaxy-the-making-of-typographic-man.html> [última consulta 20/06/2015]

¹⁶ COMOR, Edward (2001) “Harold Innis and ‘The bias of communication’”, en *Information, Communication & Society*, Volume 4, Issue 2, 2001, pp. 274-294. Disponible en Taylor & Francis.

¹⁷ ACLAND, Charles R. (2006) “Harold Innis, cultural policy and residual media”, en *International Journal of Cultural Policy*, Vol. 12, n° 2, 2006, pp. 171-185. Disponible en Taylor & Francis.

3. El mito del progreso en la sociedad contemporánea

En el plano antropológico, podemos observar la dinámica de creación de nuevos mitos en la sociedad moderna en consonancia con las nuevas realidades tecnológicas surgentes, entre las que el ferrocarril era un hecho que no podía pasar desapercibido por sus características de transformación radical del medio espacial y la dimensión temporal. Entre estos nuevos mitos se encontraba el del progreso.

A mediados del siglo XIX, al igual que en las ramas de las ciencias naturales se iban instaurando nuevas disciplinas, surgió la antropología como materia en las ciencias sociales. La antropología había nacido de los afanes colonialistas de los nuevos imperios por dominar el resto del mundo que no compartía la revolución tecnológica que estaba produciéndose en Europa. Esta nueva disciplina hubo de luchar por su inclusión entre las ciencias, imbuidas desde mediados del XIX del cartesianismo y el positivismo y, ya a principios del siglo XX, de la corriente de construcción de categorías clasificatorias y el establecimiento de leyes generales derivadas de la observación científica. La antropología, que en un principio basaba su perspectiva en el precepto de la superioridad de la acumulación de información, datos y técnicas de la civilización occidental, durante el período más crítico de la civilización europea —entre principios y mediados del siglo XX—, terminó reconociendo y aceptando la validez de los mecanismos de evolución y adaptación de las sociedades preliterarias, que anteriormente habían sido catalogadas como “salvajes” o “primitivas”¹⁸.

A partir de la obra de Arnold van Gennep, a principios del siglo XX, ya se comenzó a trasladar el sistema de análisis etnográfico a las sociedades indoeuropeas, surgiendo los estudios sobre folklóre en Europa y el descubrimiento de analogías entre el significado simbólico de las costumbres y códigos de conducta de los sistemas sociales del mundo occidental y de los distintos mundos preliterarios o “naturales” estudiados por la antropología. La visión antropológica de la civilización europea provocó el rechazo o la crítica de las escuelas académicas tradicionales hasta bien avanzado el siglo XX, sobre todo por parte de los primeros estructuralistas, como Hubert y Mauss, o del consagrado Lévi-Strauss. A pesar de ello, las ciencias sociales no pudieron sustraerse ya de esta visión, contaminándose de ella, aunque todavía en un principio con sentido muy crítico. Los antropólogos Prauss, Radin, Chapple y Coon, —incluso más avanzada su carrera, también Lévi-Strauss—, supieron trasladar las teorías de van Gennep sobre los ritos de paso y rituales de culto de las sociedades preliterarias a las sociedades contemporáneas del siglo XX. En los años 1960 Gluckman profundizó en el análisis comparativo de las “sociedades tribales” y las “modernas” y avanzando en el tiempo autores como Leach, Bettelheim y Eliade reconocieron que los temas iniciáticos perviven en el inconsciente del hombre moderno. Por último, los estudios de Victor W. Turner en los años 1970, confirmaron y prolongaron la visión de van Gennep,

¹⁸ Como acercamiento a la antropología y su evolución durante el siglo XX, son imprescindibles las obras de GENNEP, Arnold van (1986) *Los ritos de paso: estudio sistemático de las ceremonias...*, Taurus, Madrid, 215 pp., que trata sobre las estructuras de los ritos de paso y de la conexión de las diferentes esferas que tienen lugar durante los rituales; siendo importante también la obra de TURNER, Victor W. (1988) *El proceso ritual: estructura y anti-estructura*, Taurus, Madrid, 217 pp. Ambos autores participan de una intención de querer iluminar aspectos oscuros y opacos de la sociedad occidental de la que forman parte, buscando y clarificando los principios básicos de las pautas y el funcionamiento humano, caminando sendas transversales.

reconociendo el entrelazamiento indivisible entre lo profano y lo sagrado en todos los seres humanos, lo cual se manifiesta, finalmente, consciente o inconscientemente¹⁹.

Según Frédéric Rouvillois, el mito del progreso no sería elaborado a partir de la producción filosófica de la Ilustración, como se ha dicho habitualmente, aunque sus inicios fueron sincrónicos en el tiempo a aquélla. Parece ser que el mito del progreso como “movimiento ascendente, necesario e infinito” apareció entre finales del siglo XVII y comienzos del XVIII, aflorando de la revolución científica mecanicista en su ansia por asemejar al hombre a Dios. A un mismo tiempo, el mito del progreso ofrecía una continuidad, una superación y una escapatoria a la filosofía de la historia teleológica de orígenes judeo-cristianos en la que se basaba hasta entonces la civilización occidental y el discurso del poder consuetudinario del Antiguo Régimen. Las recién reveladas capacidades de las máquinas inventadas por los seres humanos, y los incrementos geométricos de su capacidad de producción y precisión en la elaboración de productos respecto a la producción artesanal, deslumbraban a los contemporáneos²⁰. A partir de la primera revolución industrial, aunque el proceso estuvo jalonado de variados desfases entre su incorporación a ella de unas zonas u otras del mundo, las formas de vida tenderían a una unificación de hábitos y costumbres en las áreas de civilización occidental. Desde entonces el mundo se dividió — simbólicamente también pero con una fuerza de conceptos tremendamente determinante — en dos categorías, denominadas ya en la terminología del siglo XX “mundo desarrollado” y “mundo subdesarrollado”. La relación directa del término “desarrollo” con las capacidades tecnológicas y de transformación de las sociedades de los hábitats geográficos y los ecosistemas, se convirtió en un binomio que identificaba estas capacidades con el valor total de los pueblos y sus formas de vida. Esta identificación se basaba en una fuerza discursiva tan potente que no pudo ser puesta en tela de juicio ni desmontada hasta finales del siglo XX²¹.

En este trabajo intentaremos acercarnos al significado antropológico del ferrocarril en la mentalidad de los contemporáneos decimonónicos, que asistieron a su nacimiento y la transformación que impuso en los parámetros de la vida. Dado que nos movemos en la intersección de los mundos material y de las ideas, incluiremos en nuestro estudio cómo fue necesario acoplar el nuevo medio de transporte en un conglomerado de creencias y hábitos religiosos, de usos del tiempo, de asimilación de los accidentes ferroviarios, etc. Por otro lado, aunque las cuestiones del personal están diseminadas en varios capítulos, buscaremos también el enfoque antropológico en nuestro acercamiento a grandes burgueses, ingenieros y empleados rasos.

¹⁹ Para una aproximación a la teoría de los ritos de paso que revolucionó el mundo de la antropología, ver JÁUREGUI, Jesús (2002) “La teoría de los ritos de paso en la actualidad”, en *Boletín Oficial del INAH. Antropología*, núm. 68, octubre-diciembre de 2002, pp. 61-95. Disponible en:

<https://revistas.inah.gob.mx/index.php/antropologia/article/view/4971/4997> [última consulta 27/06/2015]

²⁰ ROUVILLOIS, Frédéric (2011) *L'invention du progres (1680-1730)*, CNRS Éditions, 510 pp.

²¹ SACHS, W. (ed.) (1996) *Diccionario del desarrollo. Una guía del conocimiento como poder*, PRATEC, Perú, 399 pp. Disponible en: <http://www.uv.mx/mie/files/2012/10/SESSION-6-Sachs-Diccionario-Del-Desarrollo.pdf> [última consulta 27/06/2015]

4. El ferrocarril como herramienta material del discurso del poder indirecto y simbólico

En la evolución del estructuralismo sociolingüístico de los años 1980 y 1990, la escuela francesa encabezada por Bordieu, Braudillard e incluso Foucault —herederos también de las teorías sociológicas sobre el poder de las obras de Marx y Weber—, se encargó de analizar la dominación económica ampliada llevada a cabo por el discurso del poder como mecanismo de mercado en situaciones sociales desiguales. Según esta escuela, el propio discurso de dominación no se produce ni se recibe mediante la realización de cálculos estratégicos perfectamente planificados por individuos o por grupos determinados, sino por la adhesión naturalizada a los valores dominantes estructurados y estructurantes en forma de *habitus* social, en el propio mercado. El poder tendría más eficacia en su faceta de hacedor de discursos, realidades y lugares comunes invisibles, indirectos y simbólicos, que en la de coerción y control jurídico, político y militar. La legitimación del poder vendría dada, pues, por la creación de un sistema simbólico de capitales económicos, culturales y sociales. Estos capitales se relacionan entre sí de modo que el funcionamiento del poder se hace efectivo en la sociedad, encarnado en instituciones lógicas, regionales y materiales. Así, los mecanismos, técnicas y procedimientos del poder no habrían sido invención deliberada de la burguesía, sino derivados de una concentración de intereses y motivaciones de grupos, clases e individuos que no analizaron estos mecanismos, técnicas o procedimientos. Pero estos mecanismos implicaron una íntima relación, aguda utilización e interdependencia con los elementos lingüísticos, discursivos y simbólicos, no siendo posible el engendramiento del poder sin conocimiento, ni tampoco su ejercicio. El valor intrínseco de los discursos del poder estaría en la aceptabilidad de éstos, la legitimidad del portador de dichos discursos y en su grado de respaldo en el contexto socio-histórico y la posición estratégica del orador; en definitiva, en la capacidad de apropiación de los capitales simbólicos que circunscriben el campo en el que se realiza la interacción comunicativa. Según esta escuela, en la evolución de la sociedad moderna a la post-moderna el poder fue dispersándose, pulverizándose y desmaterializándose cada vez más, sin permanecer anclado en las esferas de la economía o las instituciones; y se reprodujo en una proliferación de modelos simulados en todos los ámbitos a finales del siglo XX, llegando a difuminar la realidad externa y dando paso a una sociedad de la imagen²².

A lo largo de nuestro estudio de la comunicación en torno a la implantación de la red ferroviaria en España en los principios de la modernidad, veremos cómo durante el período histórico que estudiamos se hacen patentes las teorías del poder resumidas en el párrafo precedente. El papel de las élites en ascenso de mediados del siglo XIX —las nuevas clases burguesas liberales, que detentaron cargos variados en los escalafones altos y medios de la Administración pública y contaron con nodos de poder en casi

²² Para el objetivo que pretendemos en nuestro texto, se pueden revisar los trabajos de exégesis y puesta al día de las teorías del estructuralismo sociolingüístico de la escuela francesa del último tercio del siglo XX de ALONSO BENITO, Luis Enrique (2004) “Pierre Bourdieu, el lenguaje y la comunicación del análisis de los mercados lingüísticos a la denuncia de la degradación mediática”, en MORENO PESTAÑA, José Luis; ALONSO BENITO, Luis Enrique (coord.) (2004) *Pierre Bourdieu: las herramientas del sociólogo*, Editorial Fundamentos, pp. 215-254. Disponible en: http://www.infoamerica.org/documentos_pdf/bourdieu01.pdf [última consulta 27/06/2015]; GEIENE, Ingrida (2002) “The Notion of Power in the Theories of Bourdieu, Foucault and Baudrillard”, en *Sociologija. Mintis ir veiksmai* 2002/2, pp. 116-124. Disponible en: http://www.ku.lt/wp-content/uploads/2013/04/2002_nr_02.116-124.pdf [última consulta 27/06/2015]

todos los ramos de ésta—, fue fundamental en cuanto a la conformación y el funcionamiento del poder de la forma no estratégica ni perfectamente planificada que indicaba la escuela francesa del estructuralismo sociológico de finales del siglo XX.

El principal factor de predominancia de estas élites era su red de filiaciones, bien por pertenencia directa a familias consanguíneas unidas entre sí por medio de intrincadas estrategias matrimoniales, bien mediante su unión en “familias de amigos” que constituían grupos de presión o *lobbies* con auténtica influencia y sólidos posicionamientos en el Gobierno central de Madrid, con la Casa Real y con la Corona. Las élites regionales también copaban las estructuras de poder verticalmente en las zonas de su influencia en los llamados cacicatos. Se establecían entre estos cacicatos y el Gobierno central vías directas para los flujos de poder de ida y vuelta. En fin, los caciques regionales y sus redes clientelares podían influenciar directamente en el Congreso, en la prensa regional y madrileña y en el dictado de reales órdenes, plantando pulsos de fuerza a las élites económicas y políticas que actuaban en la capital. A veces los diferentes grupos de élite o “familias de amigos” entremezclaban sus intereses y se unían o desunían en un complejo entramado de influencias para determinar o contrarrestar a su favor las balanzas de las decisiones gubernativas, legislativas, etc. Este complicado equilibrio de fuerzas fue el auténtico operante en la configuración del Estado-nación español y las estructuras productivas de los sectores económicos primordiales. Ciertamente, no existía una planificación previa determinada para poner en ejecución aquellos sistemas de poder, pero los discursos de las élites, basados en el progreso, en la ideología del liberalismo, en el avance industrial, comercial y económico y en el conocimiento científico y la revolución tecnológica en ciernes, resultaban incontestables.

5. El lenguaje ferroviario especializado o común como dominio de la realidad

La filosofía del siglo XX se dedicó a descifrar los algoritmos de los discursos instalados en las mentalidades occidentales desde la Revolución Industrial. Por ejemplo, Bertrand Russell propuso ya en la década de los años 1910 un revisionismo y remozamiento de la duda metódica cartesiana y el significado de la formación de juicios que oponen el conocimiento al error y evidencian la existencia de algo en función a su aprehensión directa a través de los sentidos²³. J. L. Austin a su vez, en los años 1950, indagaba en el lenguaje como hecho y no como simple enunciado, es decir, en la potestad de las palabras como acciones mismas²⁴.

En el escenario discursivo del contexto histórico de su creación e implantación, el ferrocarril, al ser la materialización del progreso y el vehículo de poder de las nuevas élites políticas y económicas, se estableció como incuestionable hacedor de una nueva realidad. Esa nueva realidad que engendraba el ferrocarril hubo de constituir todo un

²³ RUSSELL, Bertrand (1992) *Los problemas de la filosofía*, Labor, Barcelona, 134 pp. Versión digital disponible en: <http://www.enxarxa.com/biblioteca/RUSSELL%20Los%20problemas%20de%20la%20filosofia.pdf> [última consulta 27/06/2015]

²⁴ AUSTIN, J. L. (2010) *Cómo hacer cosas con palabras: palabras y acciones*, Paidós, Barcelona, 219 pp.

repertorio terminológico que permitiera la expresión de su nueva existencia. Algunos lexicólogos han investigado la incorporación y la evolución de neologismos en el léxico español a partir de la aparición del ferrocarril, gracias a lo que contamos con algunos estudios sobre ello.

Por ejemplo, Francesc Domínguez Ortiz ha estudiado las aportaciones a este léxico entre 1829 y 1831 dadas por el *Semanario de Agricultura y Artes* publicado en Londres por Marcelino Calero y Portocarrero²⁵, periódico que analizaremos más adelante. En paralelo a la apertura de nuestro idioma a las nuevas parcelas del léxico científico, se introdujeron en aquel primer tercio del siglo XIX las voces de “camino de hierro”, “carril de hierro” o “máquina de vapor”. Algunas de aquellas expresiones fueron adaptadas al español creando nuevos vocablos, como es el caso de “ferrocarril” o “locomotor/a”, palabras que se incorporaron al Diccionario de la Real Academia Española (DRAE) en su edición de 1852. Pero la academia demoró la aceptación de otras muchas expresiones directamente traducidas del inglés, como “caballo de vapor” o “vagón”, admitidas en 1869; o “rail”, que no fue admitida hasta 1884 por los conflictos que suponía su uso en cuanto se desviaba de vocablos ya existentes que podrían servir para el mismo uso, como “riel”. Otros muchos términos hubieron de ampliar sus acepciones para adaptarse a los nuevos usos ferroviarios, como fueron los casos de “estación”, que sustituyó a expresiones anteriores que constan en los primeros proyectos ferroviarios como “desembarcadero” o “casa-parada”; y “andén”, palabra que originariamente significaba “senda o camino estrecho”. Aunque en la lengua corriente y en el semanario de Calero Portocarrero el sustantivo “andén” ya fuera utilizado desde los años 1830 en referencia a la “especie de acera a lo largo de la vía en las estaciones de ferrocarriles”, no fue recogido con su nuevo significado en el DRAE hasta 1869, fecha en la que también se incluyó el término “estación” con su acepción ferroviaria. De la misma forma, numerosos términos a los que hoy se adjudica un lugar vulgar en la lengua española, como “túnel” o “viaducto”, hubieron de atravesar un período de titubeos más o menos largo de adaptación fonética y escrita.

Mariano Andrés Martínez Lledó, en su tesina inédita²⁶, analiza el léxico ferroviario español del siglo XIX a través de los impresos del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, corpus que también trabajaremos. Este autor recoge 556 lemas (495 sustantivos y 61 verbos) del lenguaje especializado del ferrocarril utilizado en estos impresos, que se diversifican en 1103 acepciones (1024 sustantivas, 79 verbos y 0 adjetivos). Este autor destaca el papel del francés, ya anunciado por el lexicólogo J. Medina, como gran lengua moderna de cultura, mediadora en la entrada de préstamos en español desde el siglo XVIII hasta después de la Segunda Guerra Mundial, cuando fue sobrepujado por el inglés norteamericano. En el caso de los documentos editados por la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, se observa el paso de los anglicismos y galicismos al español, a veces desde el inglés al francés y de ahí al español; como ocurrió a mediados de la década de 1860 con las palabras “tranvía” o “encargado de telégrafos”, derivando

²⁵ RODRÍGUEZ ORTIZ, Francesc (1996) “El léxico de los caminos de hierro en el español”, en *Actas del III Congreso Internacional de Historia de la Lengua Española*, Salamanca, 22-27 de noviembre de 1993, Vol. 2, pp. 1511-1520. Disponible en:

<http://dfe.uab.cat/neolcyt/images/stories/estudios/ferrocarril/rod1996.pdf> [última consulta 01/07/2015]

²⁶ MARTÍNEZ LLEDÓ, Mariano Andrés (1999-2000) *Léxico ferroviario español en el siglo XIX. El ferrocarril de Córdoba a Málaga*, Universidad Nacional de Educación a Distancia, Facultad de Filología, inédito, 144 pp. Se conserva un ejemplar en fotocopias en la Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

esta última por fin a “telegrafista” en 1863. Otro de los parámetros destacados del análisis efectuado en esta obra es la interacción de términos sobre el ferrocarril entre las lenguas alemana, neerlandesa, italiana, española y francesa, fijados de forma que compartieran unidades léxicas similares. El lenguaje ferroviario impreso, asimismo, compartiría algunas características enmarcadas en la capacidad del lenguaje para provocar reacciones en el interlocutor señalada por el lingüista Bloomfield, predominando en ellos la función conativa —puesto que se trata de órdenes e instrucciones en la mayoría de los casos—, y la impersonalidad de la autoría —identificándose los autores con los cargos más elevados de la empresa—.

El mismo Martínez Lledó, en un artículo posterior²⁷, realiza un recorrido analítico por la historia de los diccionarios ferroviarios especializados desde su origen en España. El primero de ellos fue el diccionario del empleado de ferrocarriles Mariano Matallana, publicado en Zaragoza en 1863, titulado *Vocabulario descriptivo de ferrocarriles*. Como su propio nombre indica, este primer diccionario fue un compendio descriptivo que pronto sería aprovechado por el ingeniero Benito Vicente Garcés, quien en 1869 y 1875 publicaría las dos ediciones de su *Diccionario razonado*, sumando al repertorio léxico una colección legislativa sobre ferrocarriles. El resto de obras de esta clase aparecidas durante el último tercio del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX compartieron el enciclopedismo decimonónico de esfuerzos acumulativos, descriptivos y de didactismo, haciendo gala de un exhaustivo carácter recopilatorio y situándose entre la especialización ferroviaria, el marco jurídico y las definiciones históricas, técnicas y etimológicas. También en estas fechas comenzaron a surgir los primeros diccionarios políglotas. Parece que durante este período surgieron dudas en cuanto a la ordenación temática o alfabética de este tipo de obras, terminando por imponerse la segunda clasificación a pesar de la pérdida de información a que daba cabida la desconexión de las temáticas frente a la preeminencia que se otorgó a las terminologías. Una observación interesante de este autor es que la lexicografía española del siglo XIX no respetó especialmente el casticismo de los términos ferroviarios que se iban introduciendo, por recibir España un flujo de corrientes terminológicas europeas que no llegaba con la misma intensidad al otro lado del Atlántico, donde los países hispanoparlantes de América sí reivindicaron este casticismo, apareciendo usos terminológicos como “ferrocarrilero”, que no se adoptaron en la Península. Ya avanzado el siglo XX las obras de lexicografía técnica de ferrocarriles se presentarán como obras dirigidas a los profesionales en una lógica de exclusividad impuesta por las empresas que financiaban estas obras, concretamente RENFE — única compañía ferroviaria española desde 1941—, y las organizaciones privadas vinculadas al ferrocarril. Martínez Lledó resalta que anteriormente a 1995, la práctica mayoría de los autores de diccionarios ferroviarios fuesen ingenieros aunque se diese de forma ocasional el concurso de personal ferroviario e incluso de periodistas, destacando la nula participación de lexicógrafos. Esta carencia fue solventada finalmente entre 1995 y 1997, cuando la Fundación de los Ferrocarriles Españoles editó dos diccionarios lexicográficos teniendo en cuenta ya a estos especialistas. En cambio, desde mediados del siglo XX las organizaciones internacionales esgrimirían expectativas más amplias en contraste con el coto empresarial español en un intento de que sus trabajos

²⁷ MARTÍNEZ LLEDÓ, Mariano Andrés (2002) “Un siglo y medio de lexicografía técnica en España: La macroestructura de los diccionarios de ferrocarriles”, en VV. AA. (2002) *Res Diachronicae. Anuario de la Asociación de Jóvenes Investigadores de Historiografía e Historia de la Lengua Española*, nº 1, pp. 236-256. Disponible en: https://resdiachronicae.files.wordpress.com/2013/12/volumen-1-24_martinez_lledo_1_.pdf [última consulta 01/07/2015]

lexicográficos fuesen herramientas de normalización y traducción, imponiéndose los criterios de descodificación y multilingüismo hasta finales de la centuria. En el siglo XXI, los factores que primarán en este tipo de diccionarios serán la informatización y la agilidad en el uso.

En fin, el hecho de la existencia de una lengua especializada del ferrocarril indica un dominio restringido de una realidad, tanto para los empleados como para las élites. La asimilación más o menos rápida en el lenguaje común de los términos creados expresamente por y para aquella nueva realidad, testimonia el acceso al control del gran público mediante nuevos conceptos, teniendo en cuenta las infinitas reverberaciones del uso de estos términos por la prensa común y especializada y el resto de publicaciones, más su uso directo por todos los usuarios del lenguaje.

6. La normalización técnica (1826-1878)

El gran despliegue técnico iniciado desde mediados del siglo XVIII que condicionó la vida humana, debe en parte su continuidad a las distintas formas de protección de las innovaciones, lo que se refleja principalmente en los diversos sistemas nacionales de patentes, así como en los acuerdos internacionales sobre la materia. En cuanto a las normas legales básicas sobre patentes en España, fue mediante el Real Decreto de 27 de marzo de 1826, durante la Década Ominosa (1823-1833) del reinado de Fernando VII, cuando se sentaron las concesiones reguladas de “privilegios reales”. No sería hasta la aparición de la Ley de Patentes de 30 de julio de 1878 cuando se cambia la denominación de estos “privilegios de invención e introducción”, que pasaron a ser llamados “patentes de invención”. Esta última norma poseyó en ciertos aspectos una estructura jurídica similar a las legislaciones actuales, ya que la patente no quedaba limitada a un objeto material, sino que los procedimientos mediante los que se obtenía un producto también eran susceptibles de ser patentados. En cuanto a las marcas de fábrica y otros signos distintivos de empresas y productos comerciales, aunque de base no técnica, fueron éstas las otras figuras que se arroparon bajo leyes de protección industrial, mediante Real Decreto de 20 de noviembre de 1850. Este Real Decreto sobre marcas fue promulgado en tiempos del ministro de Comercio, Industria y Obras Públicas Seijas Lozano. Mientras que con las patentes se pretendía recompensar temporalmente, normalmente durante veinte años, la innovación tecnológica, a las marcas se conceden derechos iniciales de cinco o diez años prorrogables indefinidamente, buscando otorgar una protección continua a la denominación mercantil. Puede afirmarse de forma generalizada que fue en el siglo XIX cuando aparecieron las primeras normativas sobre propiedad industrial en los principales países de Europa y en Estados Unidos. El devenir de la centuria haría que los sistemas de propiedad industrial ochocentistas se fueran asentando en las distintas naciones. A finales de la centuria ya fue inexcusable la necesidad de armonizar diversas cuestiones prácticas para facilitar la tramitación internacional de marcas, ratificándose los primeros acuerdos internacionales sobre propiedad industrial. Los más destacables fueron: el Convenio de París de 1883 (suscrito por Bélgica, Brasil, El Salvador, España, Francia, Guatemala, Italia, Países Bajos, Portugal, Serbia y Suiza) y el Acuerdo de Madrid de 1891 (firmado inicialmente por Bélgica, España, Francia, Guatemala, Holanda, Italia, Portugal, Suiza y Túnez, aunque numerosas naciones lo adoptaron posteriormente)²⁸.

²⁸ ARMENGUAL MATAS, Rafael Rubén; SILVA SUÁREZ, Manuel (2007) “ La protección de la propiedad industrial y el sistema de patentes”, en SILVA SUÁREZ, Manuel (2007) *Técnica e Ingeniería*

7. La introducción del Sistema Métrico Decimal (1867)

La introducción del Sistema Métrico Decimal en España ha sido interpretado como un contundente anticipo de los procesos de normalización técnica que acaecieron a lo largo del siglo XIX, y uno de los hitos con mayores repercusiones socioeconómicas de aquella centuria²⁹. La incorporación de este sistema de medidas fue un anhelo permanente de la nueva Administración burguesa del Estado, impulsada en diversas ocasiones desde 1849; pero repetidamente se abrieron debates de opositores a estas nuevas mensuras estandarizadas. Finalmente la adopción del sistema internacional de medidas se legisló en junio de 1867, fijándose el 1 de julio del año siguiente su obligatoriedad en todos los ramos en las dependencias del Estado y de la Administración provincial. Para la comprobación y vigilancia de las pesas y medidas se creó el servicio de “Fieles Almotacenes” con una plaza por cada provincia, es decir, 49 plazas para todo el territorio español, Península e islas adyacentes, exceptuadas las colonias. El cargo de “Fieles Almotacenes” cambiaría de nombre a “Fieles Contrastes de Pesas y Medidas”, que se organizaría como cuerpo facultativo algo posteriormente, al dejar de depender de la Dirección General de Obras Públicas, Comercio y Minas en 1878, para adscribirse a la Dirección General del Instituto Geográfico y Estadístico. No obstante, con la revolución cantonal de 1873 durante la I República, los “Fieles Almotacenes” fueron destituidos de muchas capitales de provincia como Murcia, Santander, Madrid, Barcelona, La Coruña, etc., puesto que aún continuaba la idea de que la imposición del nuevo sistema de medidas unificado y racional suponía un atentado a las libertades y prerrogativas provinciales y locales³⁰. Estas reacciones contra el sistema métrico decimal habían sido motivo de fuertes debates desde hacía más de dos décadas, los cuales podemos seguir desde los primeros números de la Revista de Obras Públicas. Los partidarios de la unificación de las medidas alegaban la arbitrariedad y la falta de sistema de las subdivisiones de las unidades primarias, llamándolas “*monumentos de la barbarie de los siglos en que se construyeron*”, respaldándose en la autoridad del gran matemático español del siglo XVIII Gabriel Císcar y Císcar, quien había colaborado a la invención de las nuevas medidas internacionales con carácter de universalidad en París en 1798. En contra del sistema métrico decimal, se aducían razones que aceptaban la mayor tradicionalidad y menor cientifismo de los distintos sistemas de medidas castellanos, aragoneses, etc., pero se ensalzaba la facilidad de su uso para la sociedad general, y se recordaban los sucesivos fracasos de la administración francesa durante más de un siglo en sus intentos de que el pueblo adoptase medidas unificadas³¹.

en España: IV. El ochocientos. Pensamiento, profesiones y Sociedad, Real Academia de Ingeniería, Institución “Fernando el Católico”, Pressas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza, pp. 215-267.

²⁹ AZNAR GARCÍA, José (1997) *La unificación de los pesos y medidas en España durante el siglo XIX. Los proyectos para la reforma e introducción del sistema métrico decimal*, Tesis doctoral dirigida por Antonio Ten Ros, Universidad de Valencia (Dpto. de Historia de la ciencia y Documentación, Facultad de Ciencias Físicas), 2. Vols., 635+292 pp.

³⁰ SILVA SUÁREZ, Manuel (2008) *Op. cit.*, pp. 23-24.

³¹ ANÓNIMO (1853) “Contestación al remitido de don Antonio Suárez”, en *Revista de Obras Públicas*, 1853, pp. 119-120. [Artículo de prensa especializada que alega razones en contra de la adopción del sistema métrico decimal en España a mediados del siglo XIX]. Disponible en: http://ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/1853/1853_tomoI_9_06.pdf [última consulta 06/12/2015]

8. El ferrocarril, la velocidad, la unificación del tiempo y los relojes de las estaciones

Los pocos trabajos recientes que existen sobre estudio del tiempo en relación al nuevo medio de transporte se han limitado a analizar la evolución de la velocidad y los tiempos empleados por los trenes en los recorridos radiales de los ferrocarriles españoles desde sus inicios, basándose en las guías de horarios y folletos para viajeros y en las sucesivas innovaciones tecnológicas introducidas en las redes y las máquinas y material móvil empleados³². Nosotros nos aventuramos a explicar el proceso de homogeneización del tiempo en la segunda mitad del siglo XIX a través de un hito incardinado en el proceso de alteración de conceptos sobre el tiempo y el espacio anteriores. Lo más significativo de este proceso fue la dificultad de trascender los conceptos y percepciones establecidos hasta llegar a la sincronización del tiempo y el espacio. Este hito no ha sido estudiado hasta el momento, y a su descubrimiento hemos llegado a partir del análisis de las actas de MZA y lo que se conoce de la medición del tiempo mecánico hasta la llegada de los ferrocarriles.

Los relojes mecánicos se introdujeron en las ciudades de Occidente a lo largo de los siglos XIV y XV, exceptuando los últimos baluartes musulmanes del reino de Granada, que mantuvieron la medición del tiempo arraigada durante los siglos X y XI mediante astrolabios. Las mediciones del tiempo, desde la Antigüedad, pasando por la Edad Media, se habían conjugado con los horarios del rezo de los distintos cultos, judío, pagano romano, musulmán y cristiano. Ya durante la Edad Media la medición exacta del tiempo suscitó obras compilatorias sobre las distintas clases de relojes —sol, agua, mercurio y fuego—, como la sección dedicada a “Los libros de los relojos” de los Libros del Saber de Astronomía de Alfonso X el Sabio. Pero con el resurgir de las ciudades, los artesanos, comerciantes y prestamistas sintieron la necesidad de regular sus jornadas, acompañándolas con horas no tan dilatadas y elásticas como las monacales, y el invento del reloj mecánico, parece ser que en Italia, hacia el último tercio del siglo XIII y su perfeccionamiento a principios del XIV fue la solución al problema. El poder temporal instalaba sus propios relojes mecánicos en actitudes casi desafiantes con la Iglesia a lo largo de los primeros siglos del Renacimiento, como hizo Carlos V en 1370, iniciando una tendencia de fin de la hegemonía de las horas canónicas en el medio urbano al ordenar que las campanas de París sonasen al mismo tiempo que su reloj del Palacio Real. En Castilla serían las grandes iglesias metropolitanas de Toledo y Sevilla las que introdujeron relojes mecánicos en 1366 y 1400 respectivamente. Al ir concluyéndose la conquista del reino nazarí, se instalaron relojes mecánicos en los minaretes de las mezquitas catedrales, por ejemplo en Málaga en 1491 y en Granada en 1492³³.

³² CABANES MARTÍN, Ana; GONZÁLEZ SANZ, Raúl (2009) “El Tiempo del Tren: las velocidades comerciales en las líneas españolas desde sus orígenes hasta la actualidad”, en *Actas del V Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma de Mallorca, 36 pp. Disponible en: http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/PalmaMallorca2009/pdf/050310_Cabanes-Gonz%C3%A1lez.pdf [última consulta 18/06/2015]

³³ SUBERBIOLA MARTÍNEZ, Jesús (2007) “La introducción del reloj mecánico en Málaga y Granada (1491-1492)”, en *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, nº 29, Universidad de Málaga, pp. 293-302. Disponible en:

Mas pese a la introducción del reloj mecánico a partir del Renacimiento en Europa, durante toda la Edad Moderna pervivieron los usos y percepciones campesinos y religiosos del tiempo, y aunque ya a finales del siglo XVIII se diera la utilización sistemática de relojes y la medición del tiempo en cada ciudad, hasta la revolución de los transportes y las comunicaciones de mediados del siglo XIX no se cayó en la cuenta de coordinar con exactitud el tiempo medible entre distintas ciudades o regiones. La necesidad de homogeneizar geográficamente el tiempo debió producirse simultáneamente a los cambios en el tiempo percibido y la aceleración del tiempo histórico que introdujeron los medios de transporte mecanizados. Paradójicamente, el ferrocarril, que fue el medio de transporte que generalizó y unificó los tiempos de la Península Ibérica, fue directamente la víctima del sistema temporal que propiciaba y en el que se basaban muchas de sus ventajas objetivas, pues pasa de ser su propalador a ser su esclavo. Las autoridades estaban muy al tanto de contabilizar los fallos y errores en el tiempo, penalizando y multando a las compañías. El tren sería el distribuidor o hacedor del tiempo contemporáneo y de su ritmo, y por eso mismo se le exige la máxima puntualidad. Las compañías hubieron de agudizar sus esfuerzos para sincronizar las salidas y llegadas de sus trenes a las diferentes estaciones de sus redes para evitar las multas por retrasos. MZA organizó un sistema con este objetivo, proporcionando un reloj a cada uno de los celadores del Movimiento para que cuidaran de sincronizar los relojes de las estaciones a la misma hora cuando pasasen por ellas. Pero este proceso, sin duda imprescindible para la ferroviaria para la optimización de los horarios de salida y llegada de los trenes y evitar multas por retrasos, no fue tan simple ni sucedió tan rápido como podríamos esperar hoy desde la óptica de nuestra mentalidad. Pasó nada menos que una década hasta que se detectó que era necesario coordinar la medición del tiempo entre las distintas ciudades y localidades, y hubo de transcurrir otra década más hasta que se puso en marcha un sistema de coordinación que solventase este, nunca mejor dicho, contratiempo. La diferencia de minutos entre unos lugares y otros no era significativa en sí en épocas anteriores para el ritmo interno de cada ciudad o localidad, pero llegó a serlo para las ferroviarias, que habían de extremar la precisión en ello, aunque como decimos, el proceso de caer en la cuenta de este detalle se dilató durante más de veinte años, como nos lo expresan los documentos de las actas de MZA.

La primera mención que encontramos en las actas de MZA sobre la utilización de relojes mecánicos por parte de la ferroviaria proviene de la del 26 de febrero de 1858³⁴. En una anotación aparece una tabla con los nombres, cargo y sueldos del personal de la Compañía. En el apartado del Movimiento, se inscribe el cargo de relojero, ocupado por un empleado llamado Juan Laplaza, cuyo sueldo era de 14.000 reales al año. El sueldo de este primer relojero no es nada desdeñable si lo equiparamos con los de otros empleados. Por ejemplo, el sueldo del Inspector del telégrafo de Madrid era de 20.000 reales y la retribución anual de los oficiales del telégrafo de Madrid era de 6.000, mientras que el del sub-Inspector de Alicante ascendía a 12.000; es decir, el cargo de relojero ocupaba un nivel intermedio en la jerarquización de los oficios de la Compañía. No obstante, aunque existiese un relojero empleado por la ferroviaria, aún las estaciones no disponían de relojes de esfera visibles para los viajeros; por tanto, el

<http://riuma.uma.es/xmlui/bitstream/handle/10630/6624/14.%20JESUS%20SUBERBIOLA.pdf?sequence=1>

=1

³⁴ Actas MZA, sesión nº 11 de 26 de febrero 1858, p. 226.

relojero trabajaría internamente en función de las necesidades del servicio del Movimiento, y no con un objetivo de comunicación con el público.

Podemos decir que a mediados del siglo XIX, momento en el que los cambios introducidos por la modernidad propiciaron una homogeneización en casi todas las facetas de la realidad, para poder encajar esos cambios hubieron de producirse alteraciones aceleradas en las mentalidades, y ello se vuelve patente en las nuevas conexiones de conceptos que hubieron de experimentar los conglomerados de pensamiento al uso. Estas nuevas conexiones entre conceptos previos establecidos en el sustrato mental de los individuos y grupos de personas, no se dieron repentinamente. En cuanto al tiempo y su medición fue evidente en primer lugar la relación del concepto del tiempo con la velocidad, pero la relación entre los conceptos de tiempo y espacio en conjunción con una nueva forma de medición sincronizada en todos los puntos que recorrían las redes ferroviarias se demoró en revelarse.

Prueba de ello es que los primeros intentos del Consejo de Administración de MZA para optimizar la marcha de los trenes en las vías que ya tenía en explotación se enfocaron primeramente en la velocidad. Uno de los atractivos del maquinismo surgido con la Revolución Industrial para las mentalidades fue la exactitud arrojada por el trabajo mecánico, muy por encima de la que había ofrecido hasta entonces el trabajo manual o artesanal. Las virtudes de la exactitud y aumento exponencial de las cantidades fabricadas que permitían la producción maquinizada de objetos y servicios como el transporte, deslumbraron a la sociedad decimonónica. La exactitud en la producción de monedas a partir del empleo de la máquina de vapor para las acuñaciones, por ejemplo, benefició la evitación de falsificaciones como comentaremos en un epígrafe posterior, y lo mismo ocurría con todos los demás bienes materiales y de consumo que iban siendo confeccionados por medios mecánicos. La exactitud y reducción del tiempo de los transportes, también eran las mayores ventajas que ofrecía el ferrocarril como medio de locomoción, y estas ventajas compensaron con creces los inconvenientes que llevaban aparejados la construcción y explotación de las redes ferroviarias. Los conceptos de ahorro de tiempo y velocidad quedaron clara y evidentemente unidos y aceptados desde un inicio en la mentalidad de la Primera Revolución Industrial, puesto que el maquinismo los había hecho perfectamente compatibles. Para las compañías ferroviarias, gozar del reconocimiento de estas ventajas suponía también asumir la obligación de su exacto cumplimiento, y el Estado presionó desde un primer momento a la consecución certera de los tiempos previstos para el transporte, algo que no podía darse en la etapa pre-ferroviaria, cuando el transporte terrestre, realizado por medio de diligencias, podía supeditarse solamente a la hora de salida, y no a la hora de llegada.

En los años iniciales de explotación de las líneas, las sucesivas multas por retrasos a las que las ferrovías eran sometidas, dieron lugar a que se primara a los maquinistas por aumento de velocidad para recuperar los tiempos de retraso. En abril de 1862³⁵ se tomaron medidas especiales en MZA para intentar paliar los retrasos de trenes:

“El Consejo aprueba una orden del Servicio de Tracción y Material que presenta el director, en que se establece un sistema de primas

³⁵ Actas MZA, sesión nº 13 de 10 de abril de 1862, p. 54, libro 4.

para los maquinistas por el tiempo que ganen en la marcha de trenes retrasados de viajeros autorizando á elevar la velocidad de estos trenes hasta un máximo de 60 kilómetros por hora. Se dará parte de este aumento de velocidad al Sr. Ministro de Fomento, y si transcurridos 15 días no se recibiese contestación alguna se considerará como aprobado, fundándose en el principio establecido en el artículo 89 del reglamento de policía de ferro-carriles.”

El 7 de agosto de 1862³⁶ el Consejo de Administración de MZA levantó acta de que el inspector administrativo de ferrocarriles había trasladado una real orden del 17 de julio en la cuál se determinaba que cuando las empresas de caminos de hierro no anunciaran de antemano la velocidad, el tiempo de las paradas y la hora de llegada a su destino de los trenes extraordinarios de viajeros, debía entenderse obligatoriamente lo que acerca de estos puntos estuviese establecido respecto a los trenes ordinarios en los cuadros de servicio de cada línea. No obstante, se admitía que se diesen ciertas variaciones indispensables para los cruces y fuera guardada la proporción de las diversas horas de salida.

La obligación de la ferroviaria del cumplimiento de los preceptos dictados por el Gobierno, dentro de los parámetros evidentes de relación tiempo-velocidad, la llevó a solicitar mayor permisividad en cuanto a la velocidad que pudieran alcanzar los convoyes según la potencia real de sus locomotoras, aunque sobrepasasen las normativas sobre velocidad regladas en la Ley de Ferrocarriles de 1855. Apenas transcurridas tres semanas desde el conocimiento por el Consejo de MZA de la postura estricta del Gobierno sobre marcha de los trenes y obligación de cumplimiento de los horarios por la Real orden de 17 de julio arriba indicada, encontramos otra anotación en las actas de la empresa, en la que el Gobierno accedió a las demandas de la Compañía para poder aumentar la velocidad de los trenes atrasados. Se trataba de otra Real orden de 8 de agosto. El Consejo deliberó sobre ello el 21 de aquel mismo mes³⁷. El Gobierno autorizaba a aumentar la velocidad de los trenes con demora hasta los 60 kilómetros la hora cuando el trayecto no tuviese curvas menores de 800 metros de radio, y hasta los 50 kilómetros cuando las curvas excediesen de 400 metros de radio pero sin llegar a los 800. El Director hizo presente que tal concesión era casi ilusoria, puesto que en todas las secciones de la Compañía, con muy pocas excepciones, las curvas no excedían de 800 metros, y los trenes correos marchaban ya con una velocidad de 48 kilómetros la hora, donde el perfil de la vía lo permitía. Es decir, el Consejo estimó insuficiente este aumento de velocidad que le había sido otorgado por la superioridad, y acordó exponer a aquélla estas consideraciones.

En la primavera de 1863 por fin se dispuso la instalación de relojes visibles para el público en las estaciones. Sobre este hito del paso del servicio de medición del tiempo desde el departamento interno del Movimiento a la comunicación de esta medición directamente al público, tenemos la anotación en las Actas de MZA de 6 de mayo de 1863, para la apertura de un crédito de 4.200 reales de vellón para la adquisición de un reloj “grande” destinado al andén de la estación de Madrid³⁸.

³⁶ Actas MZA, sesión nº 26 de 7 de agosto de 1862, p. 118, libro 4.

³⁷ Actas MZA, sesión nº 27 de 21 de agosto de 1862, p. 126, libro 4.

³⁸ Actas MZA, sesión nº 11 de 6 de mayo de 1863, p. 291, libro 4.

Hasta que no se hubieron conexionado los tramos principales de la red de MZA a finales de 1868, no saltó a la vista que aún la medición de los tiempos no era homogénea entre los distintos trayectos. Éste era sin duda un asunto importante, pues hemos visto cómo recaían sobre la empresa importantes devengos de multas por retrasos. A partir de que se detectó la falla, se pusieron en marcha medidas y se hicieron gastos para solventar el problema de la unificación del tiempo en los distintos lugares, pero no se encontró una solución definitiva ni eficaz hasta años más tarde. El asunto comenzó a mediados de noviembre de 1868³⁹, cuando:

“Un Señor Administrador que ha recorrido la línea de Zaragoza, manifiesta al Consejo que los relojes de las Estaciones no están acordes unos con otros. Sobre este hecho se llamará la atención del Sr. Director de la Explotación a fin de que tome las medidas que estime oportunas para que desaparezca tal inconveniente.”

El tema se retomó en la siguiente sesión del Consejo, de 19 de noviembre de aquel mismo 1869⁴⁰, la misma que se abrió con el anuncio del fallecimiento del Barón James de Rothschild, fundador y banquero de la Compañía. La anotación sobre los relojes revela la observación de las mismas irregularidades en la línea de Cartagena, y con el título “Irregularidades en el servicio de trenes y relojes” dice textualmente:

“Un Señor Administrador ha observado que los relojes [sic] de la línea de Cartagena se hallan en igual discordancia entre sí que los de la línea de Zaragoza, y el Consejo por lo tanto encarga al Sr. Director de la Explotación que haga objeto de su principal cuidado y estudio la debida regularidad del servicio, así para que desaparezcan los inconvenientes arriba señalados, como para que cese la irregularidad con que continúa efectuándose la marcha de los trenes de algunas semanas a esta parte.”

Lógicamente, las irregularidades en la marcha de los trenes a causa de la discordancia de la puesta en hora de los relojes entre estaciones no se habían producido solamente en las últimas semanas, como reza en la anotación, sino que aquél debió ser un estado generalizado desde que la Compañía comenzó a prestar servicio en 1857.

A partir de las varias observaciones de los administradores del Consejo de irregularidad en los relojes de las estaciones a lo largo de un año completo, entre finales de 1868 y finales del año siguiente, encontramos un vacío de noticias respecto al asunto, que se prolonga durante otro año y medio aproximadamente. Por fin, el 6 de mayo de 1871⁴¹, parece que se habían puesto las bases de un sistema coordinado de supervisión del tiempo con el objetivo de homogeneizarlo a efectos del servicio; y tenemos unos párrafos en el acta del Consejo, con el título “Adquisición de relojes para los celadores”, que dice:

“Penetrado el Consejo de lo importante que es para el mejor servicio que los relojes de todas las Estaciones marquen con exactitud la misma hora, y como medio de más adecuado para conseguirlo, acuerda a propuesta del Sr. Director que se provea de un reloj de bolsillo a cada uno de los celadores del Movimiento, los cuales al pasar por las

³⁹ Actas MZA, sesión nº 33 de 12 de noviembre de 1868, p. 72, libro 6.

⁴⁰ Actas MZA, sesión nº 34 de 19 de noviembre de 1868, p. 73, libro 6.

⁴¹ Actas MZA, sesión nº 9 de 6 de mayo de 1871, pp. 58-59, libro 7.

Estaciones cuidarán de poner los relojes de las mismas a la hora, que tomarán diariamente en la Estación de Madrid.

A este fin el Consejo autoriza la adquisición de trece relojes al precio de 200 reales cada uno que, como de propiedad de la Compañía serán inscritos en el inventario de útiles del servicio, quedando entendido que al cesar por cualquier motivo en el empleo los celadores deberán hacer entrega de los relojes a la Empresa.”

Por fin se había revelado el problema de la desconexión de conceptos entre tiempo y espacio, que había pasado desapercibido hasta entonces, y se había comenzado a ponerle remedio, ideándose un sistema de coordinación de los relojes entre las distintas localidades por las que pasaban los trayectos férreos. Este descubrimiento no desvincularía, no obstante, los conceptos del tiempo y la velocidad, sino que a partir de ahora, tiempo, velocidad y sincronización de medición del tiempo en los espacios geográficos, pasarían por fin a formar un conglomerado indivisible.

Capítulo II. Capitalismo, transnacionalización y ferrocarriles

A causa de la interdependencia de unas naciones con otras en los tiempos de la Revolución Industrial y al crecimiento extraordinario de unos mercados financieros internacionales líquidos, en los que las reservas oficiales no eran nada comparadas con el volumen de transacciones, se llegó a un acuerdo tácito entre los distintos países de mantener los tipos de cambio fijos, basados en el patrón oro. Ello hizo posible que las transacciones financieras internacionales y los movimientos de capital alcanzaran cotas muy elevadas hasta la Primera Guerra Mundial, y además no hubo controles de ningún tipo. Aunque la crisis de 1929 y el empuje del movimiento obrero impusieron algunas trabas a estas transacciones internacionales de capital, ya en el último tercio de la pasada centuria los mecanismos del capital lograron desactivar las resistencias, y la economía financiera volvió a desentenderse de la economía real, provocando las crisis económicas de comienzos del siglo XXI.

1. Los sistemas bancarios internacionales durante el siglo XIX y el primer tercio del siglo XX: el patrón bimetálico y el patrón oro

Para introducir al lector en la importancia de los mecanismos del sistema monetario internacional, que hizo posible la construcción de ferrocarriles en todo el mundo, pues actuó como aglutinante al unir las economías nacionales en los inicios de la era industrial, en los párrafos que siguen haremos una síntesis del reciente estudio de Barry Eichengreen⁴².

En el siglo XIX la legislación monetaria de muchos países permitía la acuñación y la circulación simultáneas tanto de monedas de oro como de plata, es decir, mantenían un patrón bimetálico. Gran Bretaña fue el único país que adoptó el patrón oro desde principios del siglo XVIII debido a un acontecimiento fortuito, ya que Sir Isaac Newton, en su calidad de director de la casa de la moneda en 1717, fijó el precio de la plata en oro en un nivel demasiado bajo en unos momentos en los que la producción de oro era constante en Brasil, provocando sin querer la desaparición de la circulación de todas las monedas de plata, salvo las muy gastadas o recortadas. Con la Revolución Industrial en Gran Bretaña y su hegemonía en el siglo XIX como la principal potencia financiera y comercial mundial, las prácticas monetarias británicas se convirtieron en una alternativa

⁴² EICHENGREEN, Barry (2011) *La globalización del capital. Historia del sistema monetario internacional*, Antoni Bosch editor S. A., Barcelona, pp. 3-125.

a seguir, lógica y atractiva, para los países que trataban de comerciar con las Islas Británicas y pedirles préstamos. En este contexto fueron posibles las enormes inversiones capitalistas en el extranjero, como las llevadas a cabo por Inglaterra para el caso de la construcción de ferrocarriles en Estados Unidos, y las de Francia en España y otros países. Las grandes fluctuaciones de capital entre naciones suponían graves desestabilizaciones de los mercados internos, acusadas inflaciones y períodos de carestía en los países en los que la balanza de pagos internacional se encontrase en déficit debido a los movimientos internacionales del capital, siendo los obreros los más perjudicados en épocas difíciles. Para los Gobiernos del siglo XIX, lo importante era mantener su prestigio en los mercados financieros internacionales y las relaciones económicas no estaban aún politizadas, puesto que el derecho de voto era limitado y ni el movimiento obrero, ni los sindicatos, ni los partidos laboristas estaban suficientemente desarrollados como para poner objeciones a las subidas de los tipos de interés de los mercados internos que adoptaban los bancos centrales para defender el tipo de cambio fijo internacional. La politización de la política monetaria y fiscal y la aparición del Estado de bienestar y el compromiso de mantener el pleno empleo no se consolidarían hasta después de la Segunda Guerra Mundial, asumiéndose por los Gobiernos la responsabilidad de mantener el equilibrio interior y exterior. En Francia, sin embargo, continuó reinando el bimetalismo fomentado por Napoleón durante la primera mitad del siglo XIX, y esta actuación provocó la desaparición del oro de la circulación. Pero tras los descubrimientos de oro de California en 1848 y en Australia en 1851, la producción mundial de este metal se multiplicaría por diez, cayendo su precio de mercado, circunstancia que fue aprovechada por la casa de la moneda francesa, que compraría abundante reservas de oro a un precio fijo. Más tarde, el descubrimiento de nuevos yacimientos de plata en Nevada en 1859 provocaría que el oro saliese nuevamente de Francia y entrase la plata, y estas enormes oscilaciones aumentaron la insatisfacción del Gobierno francés respecto al patrón bimetálico, tan difícil de gestionar; por lo que se emprendieron en aquel país una serie de investigaciones monetarias entre 1857 y 1868. Durante el tercer cuarto del siglo XIX el sistema bimetálico se vio sometido a crecientes presiones, entre otras la adopción del patrón oro por Gran Bretaña y Portugal, el crecimiento de las transacciones internacionales a consecuencia de las reducciones arancelarias de la década de 1860 y la disminución de los costes de transporte. Las reformas monetarias de Italia tras su unificación, y la guerra franco-prusiana, obligarían a Francia, Rusia, Italia y el imperio austro-húngaro a suspender la convertibilidad, a causa de la indemnización de guerra que hubo de pagar Francia a Alemania por la derrota, la cual contribuyó a que Alemania se erigiese como principal potencia industrial de la Europa continental desde ese momento.

Hasta comienzos del siglo XX no surgió por fin un verdadero sistema internacional basado en el oro, pero aún en este momento solo cuatro países mantuvieron un patrón oro puro: Inglaterra, Alemania, Estados Unidos y Francia. No obstante, Francia tuvo un patrón oro aún parcial, ya que la plata seguía siendo de curso legal pero no podía acuñarse libremente. En Bélgica, Suiza y los Países Bajos, la convertibilidad por parte de los residentes también quedaba supeditada a la discreción de las autoridades. En toda Europa se pusieron en marcha los mecanismos del oro para fomentar la entrada de oro y reducir las salidas, y los bancos centrales concedieron créditos libres de intereses a los importadores de oro. La conducta de los bancos centrales en el seguimiento del patrón oro desde el último tercio del siglo XIX hasta la Primera Guerra Mundial llegó a conocerse con la expresión “seguir las reglas del

juego”, acuñada por John Maynard Keynes en el período de Entreguerras. A medida que avanzaba el siglo XX, se imponía la teoría de las relaciones entre la política de los bancos centrales y la economía interior de los mercados. Así los bancos centrales aprendieron a desviarse de “las reglas del juego” durante períodos a corto plazo. Para la regulación de los recalentamientos de la economía y de las recesiones, varios bancos centrales al unísono realizaban ajustes, y una crisis financiera grave en alguna de las potencias podía obligar a los bancos centrales extranjeros a tomar medidas excepcionales para ayudar al que se encontraba en dificultades, como fue la crisis de Baring Brothers de 1890, en la que el Banco de Inglaterra solicitó préstamos en oro a los de Francia y Rusia por valor de 3 y 1,5 millones de libras respectivamente. Debido a la combinación de estas ventajas de estabilidad bancaria internacional para la libre circulación del capital entre diferentes naciones y los factores de avances tecnológicos de la revolución industrial, los últimos años del siglo XIX constituyeron un período sin precedentes de expansión y aumento del comercio multilateral, en una apertura de mercados y dinamismo del comercio que contribuyó al funcionamiento estable del mecanismo del patrón oro, y al mismo tiempo fue estimulada por esta estabilidad. El patrón oro no se comenzaría a desintegrar hasta la Gran Depresión de los años 1930 tras algunas crisis en los años 1920, debido a las presiones sociales ejercidas sobre los bancos centrales y los Gobiernos para bajar los tipos de interés a costa de perder su compromiso de credibilidad en los mercados internacionales. No sería hasta entonces cuando se desarrolló el nuevo modelo de tipos fluctuantes que prevaleció durante el resto del siglo XX.

Según una teoría propuesta por Angela Redish en 1990⁴³, la persistencia del patrón bimetálico hasta la segunda mitad del siglo XIX a pesar de su difícil gestión por los Gobiernos, podría también explicarse porque la adopción del patrón oro no fue técnicamente viable hasta la llegada de la energía de vapor. La más pequeña moneda de oro no resultaba práctica para el uso corriente de las transacciones diarias ya que equivalía al salario de varios días de un obrero, por lo que tenía que ser complementada con monedas de plata menos valiosas o con monedas fiduciarias, cuyo valor de curso legal era superior al valor de su contenido metálico, como también siguió ocurriendo durante la vigencia del patrón oro. La circulación de monedas fiduciarias era un incentivo para la producción de monedas falsas, pues éstas utilizaban el mismo metal que las auténticas, al ser menor su valor de mercado que el valor de la moneda de curso legal en circulación. Como las prensas de husillo eran impulsadas por hombres, la grabación que producían era variable y las falsificaciones difíciles de detectar. Esta autora sostiene que las dificultades para impedir la falsificación disuadieron de utilizar monedas fiduciarias y propusieron la adopción del patrón oro hasta la segunda mitad del siglo XIX, momento en que se instalaron en las casas de la moneda de los diferentes países prensas de vapor capaces de producir piezas con una gran precisión.

2. Las inversiones extranjeras en España durante el siglo XIX

⁴³ REDISH, Angela (1990) “The Evolution of the Gold Standard in England”, en *Journal of Economic History*, nº 50, pp. 785-805.

Investigaciones recientes en los fondos documentales del archivo del Banco de España⁴⁴ demuestran que durante el siglo XIX casi todos los sectores de la actividad económica española, salvo la agricultura, fueron desarrollados por promotores o inversores extranjeros, incluido el textil catalán, dándose un importante porcentaje de capital británico que también cundió en la minería; y, como hemos dicho, el grueso del capital francés se concentró en los ferrocarriles. No obstante, otros sectores como el agua, los automóviles, la cerámica, el corcho, la construcción naval, el cristal, la electricidad, el gas, la industria química, las maderas, los seguros, el tabaco, el teléfono, el telégrafo o el vino, e incluso las empresas subsidiarias de materiales para ferrocarriles, fueron estimulados por capital foráneo. En la actualidad ha sido probada la importancia que ha tenido el capital extranjero en el desarrollo de un gran número de infraestructuras, industrias y empresas españolas que probablemente no hubieran podido desarrollarse de otra manera. Algunos historiadores han considerado esta inversión extranjera como un vehículo para una nueva forma de colonialismo, mientras otros la han visto como un claro signo de debilidad por parte del país receptor, cuando el ahorro interior es insuficiente para cubrir las necesidades financieras. En España, fue durante las últimas décadas del siglo XVIII cuando se originaron los problemas que desembocaron en la acuciante necesidad de recurrir a la ayuda económica extranjera, volviéndose indispensable esta ayuda durante el siglo XIX. Aunque las inversiones foráneas se aplicaron a una gran variedad de áreas y actividades, es aceptado comúnmente que los inversores franceses fueron los que aportaron mayor cantidad de capital y que los ferrocarriles y la banca fueron los sectores que atrajeron su interés en mayor medida. El archivo del Banco de España conserva una cantidad considerable de documentación sobre inversiones de este tipo, pues este banco fue el único oficial que operó en el país desde la fundación del Banco de San Carlos en 1782 hasta 1844, año en el que fueron creados el Banco de Isabel II y el Banco de Barcelona. Incluso tras la liberalización bancaria de la década de 1850 y la llegada de los bancos franceses y la creación de otros españoles como el Banco de Málaga, el Banco de España mantuvo su papel preponderante durante todo el siglo XIX, depositando la mayoría de las empresas creadas durante ese amplio plazo de tiempo sus cuentas corrientes y de depósito. En el momento de abrir esas cuentas el Banco solicitaba de sus clientes la entrega de una serie de documentos como escrituras de constitución de la sociedad o, en el caso de las sociedades anónimas, las actas de las juntas generales de accionistas, estatutos y notificaciones de cualquier cambio que se produjese en la sociedad, como fusiones, absorciones y aumentos o disminuciones de capital. Los diferentes tipos de sociedades mercantiles que se constituyeron en España se rigieron básicamente por el Código de Comercio de 1829, mediante el cual se creaba el Registro Mercantil para Madrid, que se extendería después a las restantes capitales de provincia. Tanto el Código de Comercio como el Registro Mercantil se revisaron y actualizaron en 1885, instituyéndose la obligatoriedad de la inscripción de las sociedades anónimas y otras sociedades por acciones —sociedad mercantil colectiva, comanditaria y sociedad de responsabilidad limitada—. A su vez hubo también un gran número de empresas y sociedades que canalizaron capital extranjero hacia España pero que no se constituyeron aquí, y aunque en muchos casos fueron autorizadas por el Código de Comercio español para ejercer su actividad, se regían por las leyes de su país de origen. Este tipo de sociedades extranjeras fue muy habitual en empresas navieras y de comercio internacional creadas a finales del siglo XVIII y principios del XIX.

⁴⁴ TORTELLA, Teresa (2000) *Una guía de fuentes sobre inversiones extranjeras en España (1780-1914)*, Archivo del Banco de España, pp. XI-XVIII.

En materia de inversiones ferroviarias francesas en España, contamos con la obra del eminente historiador de la economía española Albert Broder. En uno de sus trabajos, este historiador se ha dedicado específicamente a las causas y mecanismos de la dependencia española del capital francés, así como a los efectos en Francia de la salida del capital dedicado a los ferrocarriles españoles⁴⁵. Según Broder, a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, cuando se organizan las redes de banca internacionales en torno, en principio, al anterior eje de capital mercantilista Italia-Mar de Norte, y a los surgentes ejes establecidos entre Suiza, Ámsterdam, Hamburgo y Londres; tanto Francia —a excepción de Lyon— como en España quedan un tanto desplazadas de la creación de la que llama “aristocracia del dinero”. Mas, las profundas convulsiones de las guerras en Europa entre 1783-1792 y las anexiones napoleónicas hasta 1815, crearon un medio de grandes oportunidades para las especulaciones financieras, en un mundo que se transformaba rápidamente. En estos momentos finales del siglo XVIII, París, que supo tolerar a los anteriormente perseguidos hugonotes e incorporar la inmigración de familias de judíos con ciertos reparos, pudo adscribirse también a las capacidades técnicas exigidas por los nuevos tiempos y desarrolladas en el mundo anglosajón y en los Países Bajos, a los intercambios internacionales de bienes y monedas y a la aparición de las redes financieras multipolares; quedando sin embargo Madrid totalmente exenta de estas imbricaciones. Tras un bosquejo de las causas del surgimiento de la Revolución Industrial en Inglaterra, la casta de los grandes comerciantes banqueros, sus capacidades y limitaciones financieras durante el siglo XIX, los tiempos diferentes de la evolución de los mercados bancarios en Europa y el paso de la banca privada a la banca universal y sus contradicciones, Broder nos ofrece los aspectos principales de la evolución de la banca francesa en el contexto de inversiones en España. Pero la relativa lentitud con la que Francia se dotaba de las industrias modernas transmitió también este inconveniente a los países europeos de lenguas latinas en los que invirtió su capital durante el siglo XIX, especialmente España e Italia, de las cuales fue el primer inversor comercial. Lo mismo ocurriría con las inversiones francesas en América del sur a excepción de México, región en la cual Francia detentaba un segundo rango a cierta distancia de Inglaterra. La llamada “alta banca” parisina se componía de un número de unas 40 casas que compartían características comunes tanto sociales y culturales como económicas dentro de un entramado de relaciones familiares, como es el caso de los Rothschild; adaptándose a los papeles aristocráticos que les otorgaron las restauraciones monárquicas y a los juegos de la política. Tras ella, se situaba una constelación de banqueros de segundo rango y de empresas asociadas y corresponsales más o menos dependientes, habiéndose planteado la historiografía actual si la fuerza de estas empresas en el siglo XIX no estaría más basada en su prestigio que en su eficacia. A partir del fin del Segundo Imperio Francés (1852-1870), esta “alta banca” parisina sufrió un cierto declive inicial. Mientras que entre 1820 y 1869 España e Italia fueron el destino de cerca del 75% de las exportaciones francesas de capital y equipos, la nacionalización de los ferrocarriles italianos y la constatación de la baja rentabilidad financiera de la red ferroviaria española, que no alcanzaba penosamente ni a cubrir sus cargas financieras más la creación de la peseta que deterioró rápidamente los tipos de cambio en nuestro país,

⁴⁵ BRODER, Albert (2010) “Les investissements étrangers en Espagne au XIXe siècle: causes et mécanismes d’une dépendance. Un essai d’histoire économique à partir d’une comparaison des systèmes bancaires”, en *TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 18, junio de 2010, pp. 36-118. Disponible en: <http://www.um.es/hisminas/wp-content/uploads/2014/05/Broder-2010-Investissements-et-rangers-en-Espagne-XIX-02.pdf> [última consulta 09/08/2015]

fueron los motivos de la fuga del capital galo a partir de finales de la década de 1880 hacia Rusia, los grandes países de América del Sur y los Balcanes preferentemente. El proyecto de los grupos capitalistas franceses en España consistía en la transposición más allá de los Pirineos de su modelo financiero con sus principales características, pero la larga deflación que conocía España desde 1808 agravada por el cese definitivo de la llegada de pesos mejicanos a partir de los años 1820, el crecimiento excesivo y especulativo de papel moneda extranjero protestado en Cádiz y Madrid, y los resultados desiguales de la desamortización en España de los bienes de la iglesia y de las tierras y propios municipales, convertían a España en un país cuyo déficit comercial estructural impedía de lejos la similitud de un despegue industrial y comercial como el francés. Todo ello dio al traste con las ilusiones francesas en cuanto a la riqueza de España y el fracaso de los negocios franceses allende la cordillera pirenaica, que fueron evidentes tras la crisis de 1866; pero la gran banca francesa no podía reconocer abiertamente este fiasco y pretendió salvar su imagen limitándose a partir de entonces a negocios puntuales bancarios y a la participación en algunas empresas mineras, como Peñarroya o Río Tinto. Después de la pérdida de las últimas colonias españolas en 1898, será el momento de los nuevos grandes bancos de Madrid y Barcelona, como el Banco Hispano Americano, el Banco Hispano Colonial. La única excepción de banco de capital mayoritariamente francés que quedó en la Península y estableció progresivamente una red de agencias en territorio español fue el Banco Español de Crédito. En el caso de las grandes compañías ferroviarias peninsulares instauradas por los franceses, como MZA, Norte o Andaluces, se constata una rápida reducción del accionariado francés y correlativamente, la transferencia del poder efectivo de sus comités de París a los de Madrid o Barcelona. La política de fusiones de compañías antaño regionales, como FTB (Ferrocaril de Tarragona a Barcelona) con MZA por ejemplo, favorecería la naturalización de los caminos de hierro españoles.

Durante el último tercio del siglo XIX, aún la internacionalización estaba en boga, justo cuando las ferroviarias españolas habían recién concluido las arterias férreas principales de la Península. En este contexto fue fundada en 1886 la Cámara de Comercio Española en París. En diciembre de aquel año, el Consejo de Administración de MZA se dio por enterado del establecimiento de la Cámara en París, y delegó en el comité de la capital francesa la facultad para informarse de lo que hiciesen el resto de compañías ferroviarias españolas con representación en aquella ciudad, para adoptar la resolución que juzgase más conveniente⁴⁶. Con respecto a aquel asunto, a comienzos del año siguiente, el Comité transfirió al Consejo que la Compañía del Norte se había suscrito con el importante donativo de 800 francos para contribuir a la constitución de la nueva Cámara de Comercio Española en París⁴⁷. Pocas semanas más tarde del informe del Comité, en el que parece que el brazo francés de la compañía expresaba haber tomado ya una resolución al respecto, el Consejo de Administración de Madrid aprobaba la concesión de un donativo de 800 francos que igualaba el de la Compañía del Norte, para coadyuvar al establecimiento de la institución de aquella Cámara de Comercio de vocación internacional⁴⁸.

⁴⁶ Actas MZA, sesión nº 23 de 31 de diciembre de 1886, p. 388, libro 12.

⁴⁷ Actas MZA, sesión nº 3 de 11 de febrero de 1897, p. 418, libro 12.

⁴⁸ Actas MZA, sesión nº 4 de 25 de febrero de 1887, p. 426, libro 12.

3. La organización financiera de las ferroviarias en forma de sociedades de acciones en Estados Unidos, Europa y España

Villacorta Hernández ha realizado una sinopsis del papel de la financiación mediante acciones y obligaciones en las empresas relacionadas con el ferrocarril⁴⁹ que utilizaremos aquí como eje conductor para una visión más detallada de la financiación mediante acciones y obligaciones de los ferrocarriles españoles durante la segunda mitad del siglo XIX y el primer tercio del XX. Según Nicola Gasperoni, ya habían aparecido en Europa las primeras acciones privilegiadas en 1639, y a lo largo del tiempo la innovación financiera fue generando un elevado número de productos diversificados. Las compañías ferroviarias a su vez en el siglo XIX, excluyendo las subvenciones obtenidas de los propios Estados, obtuvieron financiación por tres procedimientos: la obtenida de su propia actividad empresarial, la recibida de las instituciones bancarias y la derivada de emisiones normalizadas de acciones y obligaciones. Las características diferenciales entre estos dos tipos principales de emisiones (acciones y obligaciones) radican principalmente en que las acciones se reconocen como títulos de propiedad, y las obligaciones solamente como empréstitos de acreedores. A lo largo del siglo XIX se produjo una debilitación de esta distinción, hibridándose estos productos en un intento de diversificar la oferta de productos en base a una segmentación de los posibles inversores en las empresas societarias con necesidades de gran capital susceptibles de internacionalización. Las fórmulas para emisión de acciones se diferencian en cada zona del globo, según la tradición legal para la regulación de las sociedades internacionales, existiendo dos grandes tendencias conceptuales: la concepción contractualista o visión dispositiva, donde la dirección de las empresas posee gran importancia, —países anglosajones y Estados Unidos—; y la concepción institucionalista o visión imperativa, donde el derecho de los accionistas se considera de mayor importancia —países de la Europa continental—. A partir de esta primera clasificación se distinguen tres tipos de legislaciones mercantiles entre las principales áreas de influencia: el derecho anglosajón, cuyos principales exponentes son Reino Unido y Estados Unidos; el derecho germánico, pionero en el derecho continental europeo del reconocimiento legal de las distintas clases de acciones hibridadas desde la primera mitad del siglo XIX y a cuya cabeza estaba Prusia; y el derecho latino, a cuya vanguardia se encontraba Francia, seguida por España y los estados italianos.

Mientras que el capital social de las empresas ferroviarias en Estados Unidos y el Reino Unido ha estado compuesto tradicionalmente por acciones ordinarias y privilegiadas, en la Europa continental está formado por acciones ordinarias en casi todos los casos. La diferencia entre las acciones ordinarias y las privilegiadas o preferentes es que las primeras gozan de un alto valor nominal y mantienen los derechos de propiedad, mientras que las segundas tienen un valor nominal menor y los derechos de los accionistas pueden estar limitados en cuanto a toma de decisiones, pero pueden satisfacer simultáneamente las necesidades de accionistas que optan por un rendimiento fijo y las de sociedades que precisen aumentar el capital sin el riesgo de una pérdida de control. A partir de 1830 determinadas sociedades incorporaron a sus estatutos la posibilidad de emitir tanto preferentes como ordinarias. En Estados Unidos la figura de las acciones privilegiadas se introdujo en el país por medio de la ferroviaria The

⁴⁹ VILLACORTA HERNÁNDEZ, Miguel Ángel (2010) “La financiación con acciones privilegiadas en las empresas españolas relacionadas con el ferrocarril”, en *Revista TST (Transportes, Servicios y Telecomunicaciones)*, nº 18, junio 2010, pp. 120-143.

Baltimore and Ohio Railroad Company en 1836, y las ferroviarias británicas utilizaron masivamente este tipo de emisiones a partir de 1849. La definitiva consolidación de los híbridos financieros en las empresas ferroviarias estadounidenses tuvo su origen en las conversiones y reestructuraciones de finales del XIX debido a la quiebra de más de 700 empresas ferroviarias en aquel país en el último cuarto del siglo. Para proteger los derechos de propiedad de los deudores (accionistas) los tribunales tendieron a privar a los acreedores (obligacionistas) de sus garantías hipotecarias y obligarles a aceptar el cambio de las obligaciones por títulos de acciones privilegiadas de algún tipo. El derecho estadounidense también presenta la peculiaridad de contar con un tipo de acción, llamadas postergadas o de fundador, que cumple una función clave de publicidad, puesto que su suscripción indicaba confianza en la empresa que se promocionaba. Otra de las peculiaridades del derecho norteamericano es el reconocimiento de acciones de voto plural o privadas del derecho de voto, ya que éste nunca fue considerado esencial, lo cual conlleva una absoluta libertad de configuración y las ventajas de una flexibilidad de emisión frente a la rigidez continental sobre este punto. Así, las ferroviarias estadounidenses vinieron a financiarse casi a partes iguales con acciones y empréstitos (obligaciones) a lo largo del siglo XX, cuando paralelamente, las sociedades de la Europa continental siguieron financiándose por medio de la emisión de series de obligaciones consecutivas.

En el derecho continental europeo, el reconocimiento legal de las clases de acciones diversificadas vino de la mano del derecho germánico, siendo emitidas en Alemania en 1840 acciones prioritarias, precursoras de las privilegiadas, a causa de las necesidades económicas de las compañías de ferrocarriles, por lo que puede decirse que este tipo de empresas son las que primero utilizaron las categorías de acciones para financiarse. Para regular las sociedades de acciones, se publicó la Ley prusiana de Sociedades en 1843. La legislación de los países de la Europa latina a lo largo del siglo XIX y principios del XX fue refractaria en general a la existencia de emisiones que implicaran una desproporción de garantías entre poder de voto de los accionistas y valor nominal de las acciones. No obstante, inspiradas en la legislación alemana de mediados del siglo anterior, en 1903 y 1913, se dieron dos modificaciones del Código de Comercio autorizando la emisión de títulos de acciones privilegiadas, salvo que los estatutos de la empresa lo prohibieran directa y expresamente. Con estas modificaciones legislativas, se afianzaron las acciones con ventajas patrimoniales y la regresión de acciones que reconocían el derecho de voto. Entre 1925 y 1926, con la caída del franco se emitió tal avalancha de acciones de voto plural que, en 1930, el Estado decidió emitir una ley prohibiendo este tipo y, en 1933, otra legislación prohibió también la existencia de acciones que implicasen una desproporción entre el poder de voto y el valor nominal. Las acciones sin voto no se admitirían con carácter general en el derecho francés hasta 1978. En Italia, las primeras emisiones de acciones privilegiadas no se darían hasta el año 1884, y hasta 1942 no se introdujeron las acciones de voto limitado en su Código Civil, aunque seguían estando prohibidas las acciones de voto plural. La actitud de España en cuanto a legislación mercantil era aún más reaccionaria que la italiana. El Código de Comercio español, aún en 1885, generó críticas que incidieron en la ineludible necesidad de su modificación, puesto que se lo acusaba de una marcada indefinición en materia de sociedades. En este contexto surgió un proyecto de reforma en 1926, que ya permitió la emisión de acciones privilegiadas en los derechos económicos de los socios, siempre que se respetaran cuatro límites: 1) la validez de la emisión se condicionaba estrictamente a la observancia de las formalidades establecidas para la reforma de la constitución social; 2) el privilegio reconocido a los titulares de

acciones preferentes no podía suponer la totalidad de los beneficios; 3) no podía suprimirse el derecho de fiscalización inherente a la cualidad de socio que tuvieran los titulares de acciones ordinarias; d) se admitía la creación de clases de acciones en el ámbito de los derechos patrimoniales pero se rechazaba la diversidad en el plano de los derechos políticos, incluido el derecho de voto. Así, en las compañías ferroviarias españolas fue prácticamente inexistente la utilización de las diferentes clases de acciones y los ejemplos sobre el uso de tales instrumentos financieros se refieren a casos de fechas muy avanzadas del siglo XX, a partir de la década de 1910. Las marcadas similitudes entre la estructura financiera de las empresas francesas y españolas y su distinción de los modelos anglosajón y germánico no son casuales, puesto que al provenir la mayoría del capital de las compañías ferroviarias españolas de inversión francesa, y en menor medida belga, se importó tanto la forma como los instrumentos de financiación. Según el autor mencionado, si en las compañías españolas se hubiese dado una mayor diversificación en la financiación por medio de clases de acciones, ello hubiera supuesto posibles ventajas defensivas frente a agresiones de inversores, fiscales, legales y estratégicas, por tratarse de herramientas especialmente eficaces en fusiones y adquisiciones de filiales, y en momentos en los que la evolución de la empresa es negativa, o es necesario realizar actividades de expansión.

Mercedes Bernal Lloréns⁵⁰ plantea que los antecedentes de las sociedades anónimas en España los encontraríamos en las reales compañías Guipuzcoana de Caracas, Filipinas, La Habana, las del Comercio de Barcelona y San Fernando en el siglo XVIII, creadas por la necesidad de ampliar la capacidad de las empresas navieras que realizaban viajes a países lejanos. En la primera mitad del siglo XIX la revolución liberal inició el desmantelamiento de las estructuras del Antiguo Régimen, con un movimiento general de codificación de la materia jurídico-mercantil en la que se incluyó la creación del Código de Comercio de 1829 ya mencionado, el cual pretendía unificar el ordenamiento aplicable a la materia mercantil y propiciar el desarrollo del capitalismo aunque conservando rasgos propios de la transición desde la organización mercantilista del Antiguo Régimen hacia nuevas estructuras jurídicas y económicas. En este antiguo código la contabilidad era aún secreta, y durante el inicio del reinado de Isabel II y la década moderada, numerosas sociedades por acciones se crearon en nuestro país coincidiendo con el comienzo de un período de crecimiento de la economía. Los investigadores han contabilizado la creación de 121 sociedades por acciones en Madrid entre 1830 y 1848, de las cuales 60 de ellas se crearon en 1846, siendo ésta una figura muy utilizada en minería, obras públicas, transportes, sociedades de crédito, seguros y ferrocarriles. Pero debido a la crisis económica internacional de 1847, en España se consideró que una de sus causas era el abuso de la creación de sociedades por acciones, y se temía que los artículos de primera necesidad pudieran ser objeto de especulaciones inmorales. Por ello se elaboró un proyecto de ley sobre sociedades por acciones que establecía que las nuevas sociedades deberían ser aprobadas mediante Real Decreto y tener por objeto industrias de utilidad pública, incluyéndose la construcción de ferrocarriles en esta categoría, y justificándose la publicación de las cuentas en la necesidad de conocer el destino de las subvenciones estatales. A partir de 1850 se crearon solamente alrededor de 40 sociedades por acciones, y a partir de 1856 fueron sobre todo las creadas sociedades anónimas de

⁵⁰ BERNAL LLORÉNS, Mercedes (2004) “La regulación de las sociedades anónimas y la información contable publicada en la Gaceta de Madrid a mediados del siglo XIX”, en *Revista Española de Financiación y Contabilidad*, vol. XXXIII, n° 120, enero-marzo 2004, pp. 65-94. Disponible en: <http://www.aeca.es/pub/refc/articulos.php?id=0062> [última consulta 18/06/2015]

ferrocarriles. Siguiendo a esta autora, las leyes sobre sociedades anónimas del siglo XIX han sido consideradas uno de los factores de mayor influencia en el desarrollo de la profesión y la práctica contable en Europa. En España fueron dos las legislaciones las que influyeron en estas prácticas contables, y afectaron a su creación y desenvolvimiento: la Ley de inspección y publicidad de las cuentas incluida en la Ley y el Reglamento de 1848, siendo ministro de Comercio, Instrucción y Obras Públicas Bravo Murillo; y las leyes del final de 1856 del final del Bienio Progresista. A partir de estos momentos, debía realizarse la publicación de las cuentas de las sociedades por anónimas por acciones en la *Gaceta de Madrid*, posteriormente a su inspección por el propio Gobierno. Esta medida, recomendada por el economista inglés representante de la escuela clásica John Stuart Mill en 1848, pretendía dar confianza a los accionistas y acreedores, pero al mismo tiempo suponía una intromisión en la vida empresarial, y para algunas sociedades españolas supuso un notable choque con la tradición mercantil del secreto contable. A esta tendencia legislativa de los reglamentos de mediados de siglo pusieron fin en 1868 los miembros de la Escuela Economista (Figuerola, Echegaray, Sanromá y Ruiz Zorrilla), que cuando accedieron al Gobierno cambiaron los principios de intervención pública en las actividades económicas por el Decreto de 28 de octubre de 1868, aprobándose una nueva Ley de Sociedades por Acciones de 19 de octubre de 1869 mediante la que se estableció la libre creación de sociedades sin aprobación previa por el Gobierno, aunque se mantuvo la obligación de inspección y de publicar los balances para los bancos, las sociedades de crédito, las sociedades de ferrocarriles y de obras públicas.

4. Las alternancias entre la exención y la restricción de derechos de aranceles

Durante el Bienio Progresista (1854-1856), acaecido durante el reinado de Isabel II, se aplicaron medidas económicas consideradas radicales por las facciones políticas conservadoras del momento. Bajo los progresistas se realizaron la Desamortización de Madoz y la primera Ley General de Ferrocarriles, ambas en 1855; y la Ley de Bancos y Sociedades de Crédito, en 1856. En la Ley de Ferrocarriles de 1855 se concedió la exención de aranceles para importación de todo tipo de materias primas para su abastecimiento e infraestructuras. La exención arancelaria gubernamental se dispuso sobre el hierro de construcción para la importación de carriles y, según acusaban algunos, fue dictaminada en detrimento de la industria siderúrgica nacional. Pero el objetivo prioritario para el Estado y para el recién creado Ministerio de Fomento fue favorecer una rápida consecución de las líneas férreas españolas, que no hubiera sido posible con los recursos nacionales disponibles.

De entre las controversias que suscitaron los vaivenes en la exención o imposición de aranceles para las ferroviarias, a nosotros nos interesa principalmente cómo afectaron a la importación de libros, publicaciones de las propias ferroviarias y a la impresión e importación del papel que éstas precisaban para llevar a cabo sus gestiones burocráticas. La industria del libro francesa se encontraba mucho más desarrollada a mediados del siglo XIX que la española. Sabemos que un buen número de las primeras publicaciones propias de las ferroviarias, como sus impresos fue llevada a cabo en Francia durante los primeros años de existencia de la Compañía. Además, la oportunidad de negocio que suponía la mejora de los transportes por la instauración de

la red ferroviaria en España no pasó desapercibida para los franceses, que además de introducir sus libros impresos en Francia en el mercado de la Península, aspiraban a llevarlos al mercado español de ultramar burlando los aranceles proteccionistas. En las actas de MZA del 27 de octubre de 1858, se informa en el Consejo de administración de una exposición dirigida al Ministro de Estado para obtener la habilitación de la aduana de Alicante para la introducción de libros e impresos científicos y artísticos procedentes de Francia⁵¹.

La evolución de los gobiernos moderados de O'Donnell (1856-1868) no favoreció aquellos privilegios obtenidos por las compañías ferroviarias en el Bienio Progresista (1854-1856), que habían facilitado el arranque del nuevo medio de transporte bajo una gestión de libre empresa. De hecho, durante el final del reinado de Isabel II se interpusieron trabas a los privilegios de libre importación. Además, nuevas normativas intentaban meter en cintura a las ferroviarias en cuestión de impuestos. En la misma sesión del Consejo en la que se debatía el tema del fin del privilegio de importación que hemos expuesto justo arriba, seguidamente, el Consejo se ocupó de otra cuestión tan importante como novedosa. Ahora el Gobierno pretendía que se permitiese la entrada sin restricciones en las estaciones a los agentes de Hacienda. Para ello se había dictado una Real orden que revocaba una limitación establecida en el reglamento de ferrocarriles de 1859. Veamos cómo asimilaba el Consejo la legislación de esta nueva normativa:

“Por Real orden del 10 de Abril, se ha dispuesto que se permita la entrada en las Estaciones de las líneas férreas a los Agentes de la Hacienda pública sin la limitación establecida en el Reglamento del 8 de julio de 1859 y que se les faciliten en las mismas los datos y noticias que reclamen. El Sr. Administrador delegado manifiesta que se han dado las órdenes oportunas para el cumplimiento de lo mandado, pero previniendo al propio tiempo que los Gefes [sic] de Estación, deberán hacer las reservas que procedan cuando los agentes precitados quisiesen practicar operaciones que ocasionasen entorpecimientos en el servicio o perjudicasen a tercero, y que así se ha hecho presente a la Superioridad llamando además su atención sobre los graves inconvenientes que de la medida de que se trata podrían resultar para el tráfico y para los intereses de la Compañía.”

Prueba de la importancia del efecto de la restricción sobre libros e impresos para MZA la tenemos en el acta de 15 de septiembre de 1864, donde se dejó constancia del debate suscitado entre la Compañía y el Ministerio de Hacienda por los obstáculos a la libre importación de estos productos por parte de las ferroviarias a partir de aquellos años. Con el título de “Derechos de introducción exigidos por la Aduana de Alicante por libros e impresos” encontramos la siguiente anotación:

“En virtud de lo establecido en Real orden del 3 de mayo último por la cual se dispuso que no se considerasen comprendidos en la libertad de derechos de importación concedida a las Compañías de ferro-carriles varios objetos en la misma expresados, la Aduana de Alicante exige el pago en metálico de los derechos correspondientes a algunos libros e impresos presentados al despacho en aquel punto y destinados al uso de la Compañía.”

⁵¹ Actas MZA, sesión nº 61 de 27 de octubre 1858, p. 400.

El Consejo acuerda se renueven las reclamaciones que de conformidad con lo resuelto en sesión del 20 de junio último se dirigieron al Sr. Ministro de Hacienda contra la citada Real orden, protestando al propio tiempo de los perjuicios que de la aplicación de la misma puedan seguirse a la Compañía.”

La cancelación del derecho de libre importación de las ferroviarias, fue uno de los lances más costosos de sortear por las empresas del ferrocarril. Aunque en la práctica veremos cómo MZA puso en marcha algunas estrategias para eludir parcialmente este veto, el Estado persistió en su restricción, y a la Compañía no le quedó más remedio que jugar con los plazos para intentar aprovechar al máximo sus ventajas en trance de extinción en dicha coyuntura. Como ejemplo de ello, tenemos un apunte en el acta de 10 de mayo de 1867⁵² que nos informa de cómo se intentó seguir obteniendo materiales del extranjero durante un tiempo más sin tener que hacer frente a la totalidad de los aranceles con el título “Épocas de caducidad del privilegio de libre introducción del material”. Aunque el apunte señala fundamentalmente al material móvil que la Compañía necesitaba, suponemos que la empresa aprovechó para acaparar compras de otros materiales en previsión de una subida de costo de los mismos:

“El Sr. Administrador delegado informa al Consejo de la correspondencia que ha mediado con el Sr. Ingeniero Gefe de la División de ferro-carriles de Madrid, relativamente a las relaciones del material que la Compañía necesita introducir en el presente año para la línea de Madrid a Almansa.

Aquel funcionario ha exigido que de las relaciones que se le han presentado se deduzca la parte proporcional a las necesidades de la Explotación, en los días que median entre el 17 de noviembre y el 31 de diciembre por caducar en la primera de las citadas fechas el privilegio de libre introducción para la expresada línea, y que además se fije la parte del material móvil de tracción y transporte que afecte a la explotación de este camino.

En cuanto al primer extremo, no habiendo sido admitidas las razones expuestas por la Compañía, se han modificado las relaciones en el sentido indicado, devolviéndolas con las oportunas reservas, y respecto al segundo, se ha llamado la atención de la Superioridad sobre los graves inconvenientes y dificultades que su cumplimiento ofrecería.

A este propósito, el Sr. Bauer expone su modo de ver relativamente a la terminación de los varios plazos de exención de derechos, y concluye manifestando la conveniencia que habría en solicitar de la Superioridad, que los mismo se redujesen a uno solo, común a toda la red de la Compañía, sobre la base de un término medio entre los diferentes vencimientos.

El Consejo se adhiere a este parecer.”

5. La adopción de la peseta (1868)

Otro hito de importancia acerca de los cambios homogeneizadores del siglo XIX que merece ser resaltado es la adopción de la Peseta, en su papel de introductor de la

⁵² Actas MZA, sesión nº 10 de 10 de mayo de 1867, p. 406, libro 5.

unificación monetaria en nuestro país a finales de la década de 1860, durante el Gobierno Provisional del Sexenio Democrático. El cambio de moneda no fue un proceso abrupto, sino paulatino, con antecedentes que comenzaron con la invasión napoleónica⁵³. En una de las transiciones hacia la adopción definitiva de la nueva moneda, el ministro de Hacienda Pedro Salaverría —quién encontramos como destacado administrador de MZA durante largos años en las actas—, para facilitar el comercio con América sustituyó el real por el escudo de plata equivalente a 10 reales o a medio duro como base del sistema monetario en la reforma de 1864 durante el gobierno de la Unión Liberal⁵⁴.

Aunque la aprobación de la nueva medida monetaria se hizo en el mismo mes de octubre de 1868 en paralelo a la Revolución Gloriosa, se previno que su puesta en circulación obligatoria no llegaría hasta el 1º de enero de 1871. La adopción de la nueva moneda repercutiría en las empresas en cuanto a cambio interno y cambio internacional respecto a los valores extranjeros. Aunque en nuestro tiempo hemos asistido a otro cambio monetario en 2001 con la sustitución de la peseta por el euro, los sistemas de cálculo informático han hecho menos abrupta dicha transición. En la época que estudiamos, los cálculos matemáticos eran más costosos y lentos, y cierta inquietud merodeaba a las compañías ferroviarias en aquellos momentos. La primera anotación en el acta de MZA que encontramos referida al nuevo sistema es de 24 de junio de 1869, y se trata de una “Carta de la Compañía de Sevilla sobre la moneda nuevamente acuñada”⁵⁵, que reza:

“Habiendo empezado a circular la moneda nuevamente acuñada con arreglo a los decretos del 19 de Enero y 23 de Marzo últimos, y pudiendo ofrecer dificultad la admisión de la misma en los pagos que hubieran de hacerse por no ser obligatorio el nuevo sistema hasta 1º de enero de 1871, el Director de la Empresa de Sevilla á Jerez y Cádiz pide se le manifieste lo que la Compañía haya acordado relativamente al particular.

Se contestará que la Compañía nada ha resuelto hasta ahora, admitiéndose por sus dependencias la moneda de que se trata para completar apuntes como lo efectúan los establecimientos públicos y casas de banca.”

El inicial descuido de MZA respecto al nuevo sistema monetario se tornó preocupación a principios de 1870. Aún restaba un año para que se llevase a efecto la total adopción de la peseta en todo el territorio nacional, y el Consejo deliberó que ello podía dar lugar a graves perjuicios para la Compañía, acordándose dedicarse a este

⁵³ DE SANTIAGO FERNÁNDEZ, Javier (2003) “Antecedentes del sistema monetario de la peseta”, en GALENDE DÍAZ, Juan Carlos; DE SANTIAGO FERNÁNDEZ, Javier (dirs.) (2008) *Actas de las VII Jornadas Científicas Sobre Documentación Contemporánea (1868-2008)*, Universidad Complutense de Madrid, pp. 369-370. Disponible en: <https://www.ucm.es/data/cont/docs/446-2013-08-22-13%20antecede.pdf> [última consulta 12/11/2015]

⁵⁴ TEDDE DE LORCA, Pedro (2004) “Capítulo X. La economía española durante el reinado de Isabel II”, en VV. AA. (2004) *Liberalismo y Romanticismo en tiempos de Isabel II*, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 1 abr. 2004, s/p. Disponible en: <http://www.almendron.com/artehistoria/historia-de-espana/edad-contemporanea/liberalismo-y-romanticismo-en-tiempos-de-isabel-ii/x-la-economia-espanola-durante-el-reinado-de-isabel-ii/> [última consulta 12/11/2015]

⁵⁵ Actas MZA, sesión nº 20 de 24 de junio de 1869, pp. 193-194, libro 6.

importante asunto con el detenimiento que merecía, para tomar las resoluciones que mejor conviniesen en tiempo oportuno⁵⁶.

6. Publicaciones especializadas en torno al sector bancario

Para un catálogo de las publicaciones creadas en torno al sector bancario que puede servir para clarificar las relaciones de la prensa con el sector financiero, tenemos la tesis del profesor Rueda Laffond. Este investigador explica cómo el papel de Madrid como residencia de la Corona y sede del Estado, reforzó la centralización de las actividades financieras y la localización en la capital del mayor número de bancos y sociedades de crédito desde 1856, siempre próximas a los ámbitos de decisión política⁵⁷. A ello tenemos que añadir que se dieron algunas excepciones, como fue el caso del Banco de Málaga, creado a su vez por el grupo de industriales que puso en marcha el ferrocarril hasta Córdoba, como sabemos, los Loring-Larios-Heredia.

La prensa financiera del último tercio del siglo XIX y principios del XX, englobaba las actividades del ferrocarril o dedicaba alguna sección fija a ellas. En la Hemeroteca Municipal de Madrid hemos podido localizar varios títulos sobresalientes de estas publicaciones. De entre ellas destacamos dos, que incluían secciones permanentes sobre negocios ferroviarios:

-*Crónica de Negocios*. De la que se conserva la colección completa, desde el primer número, fechado en Madrid el 8 de enero de 1884, hasta el 6 de noviembre de 1884, cuando la revista cesa con 32 números publicados. La redacción y administración de esta revista financiera se encontraba en calle de Sevilla nº 16 de Madrid, y salía a la venta por 4 pesetas el trimestre, 7 pesetas por dos trimestres y 12 pesetas por un año. Los precios para el extranjero y ultramar ascendían a 5 pesetas por trimestre, 9 pesetas por dos trimestres y 17 pesetas por el período de un año. Se trataba de una publicación semanal y, aunque de corta vida, destacó por la calidad de sus contenidos, a la altura de los colaboradores con los que contaba, los cuales figuran en primera plana de cada número, a saber: Eduardo Abela, Gumersindo Azcárate, Félix Bona, José Canalejas, José Echegaray, Zóilo Espejo, Gil María Fabra, Raimundo Fernández Villaverde, Enrique García Calamarte, Rafael María Labra, Fernando León y Castillo, Cristino Martos, Mariano S. Muniesa, Policarpo Pastor y Ojero, Manuel Pedregal, Bernardo Portuondo, Gabriel Rodríguez, Vicente Romero Girón, Francisco Romero Robledo, Bonifacio Ruiz de Velasco, Juan Ruiz de Castañeda e Ildefonso Trompeta.

-*El Crédito Español. Revista semanal de Hacienda, Política, Banca, Bolsa, Ferrocarriles, Administración y Sociedades Mercantiles*. Dirigida por Fernando Boccherini, con su redacción y administración en calle Pez, 11, triplicado de Madrid. Se conservan en la Hemeroteca Municipal de Madrid ejemplares desde su año V de publicación, nº 197, fechado en Madrid el 24 de enero de 1901, hasta el nº 306 de 28 de febrero de 1907, en su año XI.

⁵⁶ Actas MZA, sesión nº 3 de 22 de enero de 1870, p. 259, libro 6.

⁵⁷ RUEDA LAFFOND, José Carlos (2003) *La comunicación financiera en Madrid, 1856-1914: Ahorro, oferta informativa y comportamientos económicos en el Madrid del siglo XIX*, tesis doctoral, Facultad de Ciencias de la Información, Universidad Complutense de Madrid, índice+XXVI+385 pp. Disponible en: <http://biblioteca.ucm.es/tesis/19972000/S/3/S3039401.pdf> [última consulta 15/06/2015]

En cuanto a las publicaciones especializadas en ferrocarriles, bien si fueron subvencionadas y promovidas por las propias ferroviarias o surgieron de forma independiente en torno al interés suscitado por el nuevo medio de transporte entre el público y el mundo de los negocios, iremos viéndolas a lo largo de este estudio.

Capítulo III. Los ferrocarriles, las élites y el poder

Es notorio que no existan investigaciones específicas sobre el papel que las élites sostuvieron en el ámbito y los negocios ferroviarios, siendo éste un sector de transferencia en ambos sentidos entre los altos cargos de la política y los consejos de administración de estas empresas. Se trata de un campo de estudio que no ha sido explotado hasta el momento en España y sólo tenemos referencias aisladas aquí, allá y acullá sobre estos intercambios de personajes cualificados que salían de los consejos de administración de las ferroviarias para ocupar carteras ministeriales. La historiografía sobre las élites en la España del XIX se ha centrado en cuestiones generales, poniendo el foco en los marcos de la teoría de las élites y en la historia cultural⁵⁸. Últimamente, se está dando un nuevo impulso a la investigación de prosopografías ampliadas sobre

⁵⁸ En este sentido general tenemos varias escuelas que trabajan sobre la burguesía, la clase política, y la evolución de la composición y estructura de las élites a lo largo del tiempo. Son representativos los trabajos de CARASA SOTO, Pedro (coord.) (1994) *Elites. Prosopografía contemporánea*, Universidad de Valladolid, 330 pp.; y del mismo autor, (2001) “De la Burguesía a las Elites, entre la ambigüedad y la renovación conceptual”, *Ayer*, nº 21, pp. 213-237; LARIO, Ángeles (ed.) (2007) *Monarquía y República en la España contemporánea*, Biblioteca Nueva, Madrid, 383 pp.; o ZURITA, Rafael y CAMURRI, Renato (eds.) *Las elites en Italia y en España (1850-1922)*, Universidad de Valencia, 261 pp.

ciertos personajes que pertenecieron a estas clases dirigentes⁵⁹. Pero por desgracia no han sido realizados aún estudios con enfoque pormenorizado que detallen con exactitud las vinculaciones de los prohombres del siglo XIX con sus cargos políticos y sus pertenencias a los consejos de administración de las grandes empresas capitalistas.

Excedería los límites de este trabajo realizar una profundización exhaustiva en esta materia, que proponemos como línea de investigación abierta para futuros estudios; pero como faceta importante de la realidad de las relaciones entre el poder y las empresas ferroviarias del momento, que sin duda debió influir en la comunicación y la publicidad en prensa, vamos a hacer un pequeño esfuerzo para asomarnos al papel de las élites sociales protagonistas simultáneas de las direcciones de las empresas de ferrocarriles y los gobiernos de la nación. La fuerte correspondencia entre estas dos áreas de poder y altos negocios puede ser detectada sensiblemente en el caso de la empresa del Ferro-carril de Córdoba a Málaga y su evolución a Ferrocarriles Andaluces.

Utilizando un paralelismo con el mundo actual, diremos que algo similar ocurre hoy en día con los cargos políticos y los consejos de administración de empresas como Iberdrola, Telefónica, etc. En las Actas de MZA queda constancia expresa de las dimisiones de administradores que pasan a formar gobierno solicitados por los monarcas, o que regresan de nuevo a los consejos de administración de las empresas tan pronto como sus funciones gubernamentales cesaban.

1. Los engranajes del poder y el caciquismo

Sobre los engranajes del poder en España en la primera fase de la jalonada y lenta transcendencia del Antiguo al Nuevo Régimen, es consabido y ha sido bien estudiado el largo período de caciquismo que caracterizó los primeros momentos de los primeros gobiernos democráticos a partir de la muerte de Fernando VII. Ya en los albores del siglo XX, en 1901, Joaquín Costa concretizaba el problema de las estructuras del poder que soportaban a las monarquías constitucionales de un extenso período de la Historia de España, que fue contemporáneo a su época⁶⁰. Durante el último tercio del siglo XX, esta línea de estudio fue explotada con éxito, destacando los trabajos sobre esta materia de historiadores de primera línea como Tuñón de Lara⁶¹ o Javier Tusell, quien trabajó en concreto el fenómeno en la región de Andalucía⁶². Según este último autor, la desmovilización generalizada del electorado, la intervención del

⁵⁹ En la Universidad de Málaga está en curso de elaboración una tesis doctoral sobre Jorge Loring que abarca tanto sus facetas como político y como empresario, así como el acercamiento a su mentalidad y comportamiento como personaje público por el doctorando Alfredo Ibáñez Linares, bajo la dirección de Manuel Morales Muñoz, catedrático del Departamento de Historia Contemporánea. Agradecemos a este doctorando su generosidad al facilitarnos sus referencias bibliográficas sobre la teoría de las élites en España, de las que sólo hemos utilizado una mínima parte a modo encuadre para nuestro texto.

⁶⁰ COSTA, Joaquín (2003) *Oligarquía y caciquismo como la forma actual de gobierno en España: urgencia y modo de cambiarla*, Biblioteca Virtual Universal, 121 pp. Disponible en: <http://www.biblioteca.org.ar/libros/70931.pdf> [última consulta 15/06/2015]

⁶¹ TUÑÓN DE LARA, Manuel (1992) *Poder y sociedad en España, 1900-1931*, Espasa Calpe, Madrid, 378 pp.

⁶² TUSSELL, Javier (1976) *Oligarquía y caciquismo en Andalucía (1890-1923)*, Planeta, Barcelona, 589 pp.; y del mismo autor (1978) "El sistema caciquil andaluz comparado con el de otras regiones españolas (1903-1923)", en *Reis: Revista española de investigaciones sociológicas*, n° 2, pp. 7-19. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=666860> [última consulta 15/06/2015]

Gobierno en las elecciones, el encasillado y el predominio de una clase política oligárquica eran características comunes a todas las regiones españolas.

Pero el caciquismo no era un fenómeno circunscrito al ámbito geográfico y/o puramente político. La maquinaria del sistema caciquil se ponía de manifiesto también en los sectores productivos más representativos de la modernidad y el progreso que se iban introduciendo y consolidando lentamente en el país: la banca, la prensa y los ferrocarriles. Estos tres sectores configuraron un conglomerado de relaciones de poder interconectadas y fluyentes entre sí. De hecho, resulta casi imposible aislar las relaciones y los personajes que protagonizaron sus actividades de la prensa y las industrias modernas de la comunicación que se ligaron íntimamente con ambos sectores, generándose nuevos titulares de prensa especializada para ambos ramos. Asimismo, según Tortella Casares, tanto la banca como los ferrocarriles tuvieron una relación de interdependencia en España más elevada que en otros países con sectores industriales más desarrollados, y la banca sirvió como correa de transmisión para la puesta en marcha del nuevo medio de locomoción⁶³.

Las élites políticas y económicas tenían un tratamiento de favor en todas las facetas de la vida y los negocios. Durante largo tiempo, desde la fundación de MZA se concedieron pases de libre circulación por el período de un año entero a algunos miembros de estas élites. A finales del año que estaba a punto de finar, se elaboraba el listado de ilustres que tendrían permiso de libre circulación en todas las líneas de la Compañía, pero con el tiempo estos privilegios fueron siendo cada vez más restringidos⁶⁴. Estos listados son también una buena pista para el estudio pormenorizado de las élites en España en el siglo XIX, y habría que tenerlos en cuenta para estudios en esta materia. Por el momento, hemos comenzado a extraer estas relaciones de las Actas de MZA en preparación de algún trabajo venidero con estas fuentes.

2. Los lugares de reunión de las élites del siglo XIX: casinos y sociedades de recreo

⁶³ TORTELLA CASARES, Gabriel (1970) "Ferrocarriles, industria y revolución", en LIDIA, C. E.; ZAVALA, I. M. (eds.) *La Revolución de 1868. Historia, pensamiento, literatura*, Las Américas Pub. Co., Nueva York, pp. 126-137; (1970) "El Estado, la banca y el desarrollo económico de España en el siglo XIX", en GRACIA, Francisco; MUGUERZA, Javier; SÁNCHEZ DE ZAVALA, Víctor (coords.) (1970) *Teoría y sociedad. Homenaje al Profesor Aranguren*, Ariel, Barcelona, pp. 135-147; y (1973) *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*, Editorial Technos, Madrid, 407 pp.

⁶⁴ En los documentos anejos hemos insertado el listado original extraído de las actas de la empresa para el año 1861, con el listado de los nombres y cargos de los notables que disfrutarían de pases de libre circulación concedidos. Obsérvese que los primeros del listado, barones James, Salomon y Alfonso de Rothschild, no llevan ningún otro identificativo que su propio nombre, es decir, no se indica cargo alguno al lado de su nombre, en señal de distinción especial. En el listado destacan además dos componentes del Comité de París, Lemoinee [sic?] y Guibert; algunas autoridades estatales de los caminos de hierros franceses, como Tranqueville, Delorme y Tourneux; Gustavo Hubbard, director de la *Gaceta de los Caminos de Hierro*; los más altos cargos de la Compañía, o sea, el director y los jefes de las distintas secciones; el Marqués de Corvera, como ministro de Fomento, algunos gobernadores civiles de provincia, los directores generales de Agricultura y Obras Públicas; algunos cargos de otras compañías ferroviarias, un largo listado de Excelentísimos Señores de la Sociedad Mercantil y algunos ingenieros de otras compañías.

Aunque existe bibliografía abundante sobre los casinos, las sociedades de recreo y los centros de ocio y sociabilidad de la España del siglo XIX⁶⁵, para profundizar en las relaciones sociales de la élite de aquel tiempo y la mecánica de estas relaciones, en este breve atisbo que estamos esbozando aquí, tenemos la magnífica y reciente tesis de María Zozaya Montes, titulada *El Casino de Madrid: Ocio, Sociabilidad, Identidad y Representación Social*⁶⁶, uno de los pocos trabajos que han conseguido hilvanar el tejido social que frecuentaba esta élite en un tipo de relaciones que no se basaban puramente en el interés económico, porque éste iba ligado por defecto a un plano más amplio de sociabilidad. Según esta autora, las élites manejaban poder en muy diferentes escalas y terrenos, incluso en la sombra. Podía tratarse del poder económico o incluso del militar, a los que se sumaban capitales simbólicos y culturales en dominios interrelacionados. El Casino de Madrid fue un espacio privilegiado para propiciar la movilidad de las élites, horizontal y verticalmente, tanto en movimientos ascendentes como descendentes, cuando tenían lugar los procesos de sustitución de élites en el poder. Las redes de sociabilidad y las uniones personales, basadas en elevados grados de confianza, se convertían en lazos de gran alcance político y económico a nivel nacional, cubriendo terrenos que desde una perspectiva institucional no se podrían abarcar. De hecho, el Casino se fundó en el año 1836 en medio del absoluto vacío jurídico del nuevo Régimen Liberal, y compartió gran parte de sus socios con otros círculos de sociabilidad, como el Ateneo y el Liceo de Madrid y, es probable, otras instituciones de provincias, como las Sociedades de Amigos del País. Desde el plano político, el Casino adoptó una clara orientación de corte moderado conservador, y en él se forjó la intentona del golpe de Diego de León del 7 de octubre de 1841. En los años siguientes, la trama moderada se reflejó en la composición de diversas carteras ministeriales, en las que coincidían numerosos socios, dando la impresión de utilizarse mecanismos análogos a los de las redes clientelares políticas. Las tramas políticas que desembocaron en la Revolución de 1854 que dio paso al Bienio Progresista, la Vicalvarada y la

⁶⁵ Sobre esta materia de los espacios y formas de sociabilidad, referenciamos aquí algunos trabajos, algunos de los cuales denotan el interés que despertaba el Casino de Madrid ya entre estudiosos e investigadores del siglo XIX y principios del XX, como: VASILÍ, Paul (1886) *La société de Madrid. Édition Augmentée de Lettres Inédites*, s/i; s/c.; ROVIRA, Prudencio (1902) *El Casino de Madrid: apuntes para su historia, 1836-1902*, L. Aguado, 134 pp.; CRUZ SANTIAGO (1935) “Casinos, Sociedades y Centros Regionales de Madrid”, en *Mundo Gráfico*, febrero 1935; VV. AA. (1986?) *La ciudad y su entorno: Madrid centro de poder político. Poder económico y élites locales*, Vol. 1, Madrid, ¿? pp.; PRO RUÍZ, Juan (1995) “Las élites en la España liberal: clases y redes en la definición del espacio social (1808-1931)”, en *Historia Social*, nº 21, Valencia, pp. 47-69; ZOZAYA MONTES, María (2002) *El Casino de Madrid, orígenes y primera andadura*, Casino de Madrid, 279 pp.; GUEREÑA, Jean-Louis (2003) “Espacios y formas de la sociabilidad en la España contemporánea”, en *Hispania*, LXIII/2, núm. 214, pp. 409-414. Disponible en: <http://hispania.revistas.csic.es/index.php/hispania/article/view/217/220> [última consulta 08/08/2015]; VILLACORTA BAÑOS, Francisco (2003) “Los Ateneos liberales: política, cultura y sociabilidad intelectual”, en *Hispania*, LXIII/2, núm. 214, 2003, Madrid, pp. 418-422. Disponible en: <http://hispania.revistas.csic.es/index.php/hispania/article/view/218/221> [última consulta 08/08/2015]; GÓMEZ MENDOZA, Josefina (2006) *Urbanismo e ingeniería en el siglo XIX. Reforma interior de las ciudades y movilidad, Discurso de la Académica Electa Excm. Sra. Dña. Josefina Gómez Mendoza, leído en el acto de su recepción pública el día 21 de marzo de 2006, y contestación de la académica Excm. Sra. Dña. Pilar Carbonero Zalduegui*, Real Academia de Ingeniería, Madrid, 83 pp. Disponible en: http://issuu.com/raing/docs/toma_de_posesi_n_josefina_g_mez_mendoza/1?e=5428633/14667732 [última consulta 08/08/2015]

⁶⁶ ZOZAYA MONTES, María (2008) *El Casino de Madrid: Ocio, Sociabilidad, Identidad y Representación Social*, Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Geografía e Historia, Departamento de Historia Contemporánea, 854 pp. Disponible en: <http://eprints.ucm.es/8073/> [última consulta 16/06/2015].

Revolución Gloriosa de 1868, parecen que fueron urdidas en aquel contexto casinista; y las trayectorias personales de diferentes casinistas reflejarán cómo a la altura de 1875, este espacio de sociabilidad se convertía en una especie de círculo alfonsista, por el apoyo incondicional de las élites que lo componían a la vuelta de la monarquía.

Las actividades en las que invertirá su dinero esta burguesía capitalista, muestran una actitud claramente emprendedora y de riesgo, muy lejana de la actitud rentista propia de la nobleza histórica. Mediante enlaces matrimoniales de estrategia endogámica estas familias persiguieron durante todo el siglo la conservación de los títulos y el patrimonio obtenido, y consiguieron enlazar en numerosas ocasiones con la nobleza histórica. El Casino de Madrid fue un entorno común en el que sociabilizar y compartir los hábitos de vida del grupo.

En cuanto a los casinistas que podemos claramente identificar como protagonistas de la consecución de la red ferroviaria española para las empresas MZA y Ferrocarriles Andaluces, Zozaya Montes, ha recogido a varios que tuvieron una importancia activa como padrinos del Casino de Madrid, trazando sus trayectorias profesionales y profundizando en sus relaciones personales. Éstos son Joaquín De la Gándara Navarro, José de Salamanca y las familias Heredia, Loring y Larios. En el caso de Joaquín de la Gándara, Zozaya advierte que las fuentes aparecen confusas en muchos casos, dando la impresión de que el personaje multiplicaba sus actividades o poseía el don de la ubicuidad, pero como precaución nos informa de que tenía un hermano llamado José, y un hijo, también de nombre Joaquín, que funden sus trayectorias con la del patriarca.

3. Los magnates del sur: De La Gándara, Cánovas, Loring, Heredia, Larios, Salamanca, Silvela

Según la tesis de Zozaya, De La Gándara gozaba con excelentes relaciones desde la década de 1840, en los ámbitos militar y de la publicidad, gozando con el favor del entonces ministro de la Guerra Fernando Fernández de Córdoba y apadrinando en el Casino a Eduardo Perrote, militar y publicista cuyo nombre empezaba a sonar en los círculos periodísticos de Madrid y París. Había cursado la carrera militar junto con su hermano mayor, luchado en la primera guerra carlista e ingresado en el Casino de Madrid en 1841 a la edad de 21 años, manteniéndose a favor de Espartero en el levantamiento de octubre de 1841. El ilustre De la Gándara era amigo y protegido del banquero José de Salamanca, uno de los principales promotores de la construcción de gran número de las primeras líneas ferroviarias de la Península Ibérica, tanto en España como en Portugal, aunque también invirtió en otros países. Cuando la casa del Marqués de Salamanca fue asaltada por un levantamiento popular en 1854 corrió a defenderla, pero no llegó a tiempo, pues tuvo que ocuparse antes de la defensa del Palacio de las Rejas. Su actuación allí fue cruenta, cargando con armas de fuego sobre el pueblo. Este episodio hizo tornar su aura de antiguo militar progresista que contaba con el apoyo popular, a la de personaje nepotista y abusador del poder. También fue el valedor de José Padilla, periodista con gran influencia en los años posteriores a la revolución septembrina de 1868, así como de otros altos funcionarios y empresarios. El hermano de Joaquín, José De La Gándara, mantuvo cargos militares y políticos durante el período isabelino en las Antillas —Puerto Príncipe, Cuba, Santo Domingo—, Filipinas, y Fernando Poo —Guinea Española—, creando a partir de 1867 en Manila el “Manila Hockey Club”, que aglutinó a un centenar de miembros de la élite colonial y hombres

de negocios afincados allí. A su regreso a la Península, fue elegido senador por varias provincias y honrado con un cargo militar del rey Amadeo de Saboya, y casi al final de su vida, en 1883, fue nombrado senador vitalicio, falleciendo en Biarritz dos años después.

Los intereses de los Gándara quedaron bien afincados en Cuba, contrayendo matrimonio Joaquín con la adinerada cubana Rosa Plazaola y Limonta en 1858. En la década de 1870 Joaquín De La Gándara recibió el título de Marqués De la Gándara, de parte de Alfonso XII, uno de los de nueva creación de este reinado. Entre el círculo de los Gándara siempre se encontraron destacados periodistas, como el abogado y político progresista Cristino Martos y Balbí, también socio del Casino, que siempre favoreció en sus escritos una tendencia de la opinión pública favorable a los negocios ferroviarios de los Gándara. Otro buen amigo de los Gándara fue Segismundo Moret y Prendergast, figura clave en la política nacional desde 1870. Segismundo era gran amigo de Joaquín y compartía con él diversos negocios, como el contrato para el suministro de tabaco al monopolio estatal y capitales muy vinculados a plazas financieras del extranjero como el Banco de París. Otros de los negocios comunes de Moret y De La Gándara fueron las minas de fosfatos de Cáceres y la Compañía Metalúrgica de Mazarrón para el plomo en Murcia, con exportación a Francia e Inglaterra saliendo del país por ferrocarril, bien mediante la Compañía de Ferrocarriles Andaluces o a través de MZA.

De la Gándara aparece ya en una de las primeras sesiones del Consejo de Administración de MZA, la de 15 de abril de 1857. En una anotación de esta sesión titulada “Publicaciones en los periódicos”, el Director de la Compañía daba conocimiento al Consejo de una carta del Comité de París relativa a la reproducción en otros periódicos españoles de varios artículos publicados por *La Industria*, la *Gaceta de los Caminos de Hierro* y el *Diario de los Debates*, referentes a los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante. Se trataba de reproducir dichos artículos, cuyo contenido habría sido acordado y constatado entre la dirección de la ferroviaria y los periódicos citados, y que ya había sido publicado por *La Hoja* y algunos otros periódicos de Madrid. La anotación se refiriere explícitamente a De La Gándara como encargado de un mapa, que reproduciría seguramente la red construida y en proyección de la empresa, para darle la publicidad conveniente⁶⁷. Es decir, De La Gándara tendría contactos suficientes con la prensa y el mundo político, como para patrocinar las acciones publicitarias iniciales de la Compañía. Un poco más adelante, en noviembre de 1859, De La Gándara se agregó a la Comisión de Publicidad de MZA, a raíz de hacer algunas proposiciones para la mejora de este servicio, tanto en efectividad como en economía para la Compañía⁶⁸. Este notable también formó parte de la Comisión de Imprenta, cuando una parte de la prensa dirigió ataques a la compañía con motivo de la cuestión del trazado del camino de Cartagena, que tenía como base la oposición de otro magnate del momento, el Marqués de Corvera, cacique en aquellos lares⁶⁹.

De La Gándara formó parte de las comisiones principales que conformó MZA en negociaciones con el Estado. Fue pieza clave en casos de duros obstáculos iniciales para estas negociaciones y salió exitoso de ellas. Por ejemplo: El enconado asunto del transporte de la correspondencia pública con la Dirección General de Correos en el que entraremos más adelante, lo resolvió De la Gándara junto con Ros de Olano y

⁶⁷ Actas de MZA, sesión nº 29 de 15 de abril de 1857, libro 1, p. 54.

⁶⁸ Actas de MZA, sesión nº 57 de 16 de noviembre de 1859, p. 202, libro 2.

⁶⁹ Actas de MZA, sesión nº 25 de 14 de junio de 1861, p. 307, libro 2.

Zaragoza⁷⁰. En el caso de riesgo extremo para la Compañía de caducidad de las obras en curso del camino de Zaragoza y de las concesiones de Albacete a Cartagena en los que el Estado amenazaba mediante reales órdenes con dejar sin efecto sus contratos de concesión, De La Gándara, Chatelus, Bermúdez de Castro, Llorente, Bauer, Moreno y Udaeta se encargaron de analizar el asunto y presentar explicaciones y razonamientos al Presidente del Consejo de Ministros⁷¹. Las reclamaciones de cuentas pendientes por el transporte de tropas y efectos militares y los intereses por demora presentados al Ministro de la Guerra —que en aquellos momentos era Miguel María Narváez—, fue también solucionado por De la Gándara junto con Salaverría y Llorente⁷², quienes lograron con éxito que los impagados fueran abonados en su totalidad. De La Gándara tomó también parte activa en el espinoso asunto de la estación común de Córdoba, compartida con otras dos compañías, la de Sevilla a Córdoba y la de Córdoba a Málaga⁷³. Y participó en otras importantes cuestiones de MZA hasta que presentó su dimisión del cargo de Administrador mediante carta enviada al Director de la Compañía en aquel momento, Cipriano Segundo Montesinos, que fue leída al Consejo en sesión del 26 de noviembre de 1875. Los motivos alegados por De La Gándara para solicitar su dimisión como Administrador fueron no haber podido tomar parte activa en las deliberaciones del Consejo por atender a otros intereses, mayormente los de Portugal, cuya delegación estaba ejerciendo. El Consejo aceptó la dimisión y autorizó la devolución del depósito de 100 acciones a De La Gándara, constituido para todos los administradores por el artículo 18 de los Estatutos, contra documentación en regla⁷⁴.

Joaquín de la Gándara fue también fundador junto a Jorge Loring de la Compañía de Ferrocarriles Andaluces, a la cuál, según Zozaya Montes, conviene prestar atención porque resulta muy expresiva de los círculos de poder en que se movían los personajes del casino, sin poder comprenderse unos aislados de los otros, ni en los negocios, ni en la familia ni en los espacios de sociabilidad. Efectivamente, a nuestro parecer, también destaca sobremanera el entramado del trío de industriales andaluces en el Casino de Madrid en conjunción con otros notables de la época, y hemos hallado una extensa anotación en las Actas de MZA, que transcribiremos íntegramente a continuación, testimonio del intrincado y ambiguo doble juego que mantuvo De La Gándara como directivo de las dos ferroviarias.

Ferrocarriles Andaluces se constituiría en Madrid en 1877 como sociedad anónima, sobre la base de la primigenia línea férrea Córdoba-Málaga, como hemos dicho. Como objetivos de la compañía, además de la construcción y explotación de diversos ferrocarriles en zonas del sur de España, también estaban la construcción y explotación de puertos marítimos y de río, caminos de hierro secundarios, tranvías, y toda clase de vías terrestres. Además, la Compañía podría explotar terrenos, minas, bosques, altos hornos, fábricas y talleres de construcción que poseyera o que adquiriese en el futuro⁷⁵. Si bien la primera apariencia que nos dan estos amplios objetivos económicos pudiera ser de afirmar los cimientos para un monopolio de las élites, también pude ajustarse a estos amplios objetivos nuestra hipótesis sobre una visión

⁷⁰ Actas de MZA, sesión nº 82 de 14 de noviembre de 1857, pp. 155-156, libro 1.

⁷¹ Actas de MZA, sesión nº 22 de 24 de mayo de 1861, pp. 288-289, libro 3.

⁷² Actas de MZA, sesión nº 2 de 17 de enero de 1866, p. 215, libro 5.

⁷³ Actas de MZA, sesión nº 1 de 19 de enero de 1867, p. 353, libro 5.

⁷⁴ Actas de MZA, sesión nº 24 de 26 de noviembre de 1875, p. 240, libro 8.

⁷⁵ FERROCARRILES ANDALUCES (1881) *Memoria*, cita extraída de ZOZAYA MONTES, María (2008) *Op. cit.*, p. 429.

saint-simoniana de la creación de estructuras reticulares de “progreso”, como ya hemos apuntado en otro lugar⁷⁶. Es incuestionable, sin embargo, la capacidad de influencia de los fundadores de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces sobre los altos cargos del Estado y del manejo de información privilegiada para ello. Algunos de los notables extranjeros del Comité de París de Andaluces, también pasaron a formar parte del Casino de Madrid, como J. Stern, el cual apadrinó varios ingresos de miembros de la sociedad recreativa.

Parece ser que los comienzos de Ferrocarriles Andaluces fueron arriesgados, en el sentido de que la nueva compañía levantó serios recelos en los Rothschild, propietarios de MZA, y suspicacias respecto a la competencia desleal que podría oponerle. En 1878, año siguiente a la constitución de la empresa andaluza, parece ser que estuvo a punto de llevarse a cabo una especie de “opa hostil” por MZA para absorberla. Por la extensa anotación del acta de MZA de la sesión del 14 de octubre de 1878⁷⁷, comprobamos cómo De La Gándara utilizó todo su tiento y diplomacia para evitar y neutralizar estas peligrosas circunstancias. Incluso, al ser ésta la primera sesión del Consejo de Administración de MZA después del verano, en la que se resumían las resoluciones tomadas durante las vacaciones, podemos deducir que De La Gándara dilató su maniobra aprovechando el período estival en un intento de que los ánimos encendidos y la alerta en MZA se calmasen un poco. La maniobra fue ciertamente opaca, ya que debía dar la impresión de que la oferta de venta era propuesta por los mismos Ferrocarriles Andaluces, y que la mejor respuesta de MZA sería la negativa a esta adquisición, por no interesar a sus intereses. Aunque no podemos asegurar a ciencia cierta estas profundas intenciones veladas, parece que esto es lo que leemos entre líneas, teniendo en cuenta la prudente y al mismo tiempo taimada intervención de De La Gándara en esta cuestión, disuadiendo a MZA de la rentabilidad de las líneas en explotación de Andaluces, sembrando dudas y escasos datos estadísticos. Por último se ofrece como solución un bienintencionado acuerdo de mutua colaboración y entendimiento sin mayores compromisos. Transcribimos, pues la anotación del acta completa:

“Dictamen de los Señores Administrador Delegado y Director acerca de la propuesta de cesión de los caminos andaluces.

Se dá lectura del siguiente dictamen que los Señores Administradores Delegado y Director de la Compañía dirigen al Consejo.

Hallándonos recientemente en París, hemos sido testigos de una conferencia celebrada por varios de nuestros compañeros del Consejo y del Comité, con los Señores Gándara y Camondo, cuyo objeto era conocer los propósitos de la naciente Compañía de los ferro-carriles andaluces, puesto que esta Empresa era mirada por unos como nuestra aliada natural, mientras que por otros se le atribuían tendencias marcadamente hostiles a nuestros intereses.

En dicha conferencia se ha expuesto por los Señores Gándara y Camondo a nombre de todos los interesados que estaban dispuestos a hacer a nuestra Compañía, venta y cesión de todas las líneas que tienen reunidas y que se componen de tres grupos:

⁷⁶ GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2015) “Las leyes flavias, el ferrocarril, el periódico y los panes de Loring”, en *Historia y Comunicación Social*, Vol. 20, nº 1, pp. 259-286. Disponible en: <https://revistas.ucm.es/index.php/HICS/article/view/49559> [última consulta 16/11/2015]

⁷⁷ Actas de MZA, sesión nº 12 de 14 de octubre de 1878, libro 9, pp. 206-2010.

1º Ferro-carril de Sevilla a Cádiz (160 kos.) cuya concesión tienen alquilada dichos Señores, mediante una anualidad de 2 millones de francos.

2º Ferro-carril de Córdoba a Málaga con sus ramales de Granada y Belméz en explotación, y con la concesión de la línea de Linares a Puente Genil, cuya construcción no se halla acometida todavía (386 kos)

3º Los ramales de Utrera a Morón y Osuna Marchena a Écija (42 kiloms.)

Jerez a San Lúcar y Bonanza (30 kiloms.)

(En junto kiloms. 203 en los tres ramales) cuyas líneas se hallan puestas en explotación más o menos reciente.

Por nota adjunta van indicados los escasos datos que sobre cada uno de estos tres grupos han podido reunirse. La proporción de los Señores Gándara y Camondo se resume para la venta de los tres grupos indicados en los términos siguientes:

Sevilla a Cádiz

El exceso de los productos líquidos sobre la anualidad de diez millones de francos, siendo muy cerca de 600.000 francos, capitalización de este excedente en igual importe de renta en obligaciones de nuestra Compañía (o sea 40 millones oblis).

Hecha la adquisición de esta red por un acto reciente y aún pendiente de ratificación de sus accionistas, por precio de francos 115.000 por kilómetro, la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante, quedaría sustituida a los adquirentes en todos sus derechos y compromisos a tenor del contrato celebrado, y cuya comunicación se nos ofrecía para su debido examen tan pronto como en principio quedaren aceptadas las bases propuestas.

Ramales transversales:

Por precio alzado de francos 100.000 por kilómetro abierto a la explotación, sin otro material móvil existente, tal y como se halla.

En apoyo de estas condiciones se ha alegado:

1º Que la renta de francos 2.500.000 es la que produce el ferrocarril de Sevilla a Cádiz.

2º Que sobre el precio de 115.000 francos por kilómetro produce la red de Málaga, un rédito de 6% y una escasa fracción.

3º Que aún cuando por de pronto los ramales transversales no cubriesen sino los gastos de la Explotación (o sean d 4 á 5000 francos por kilómetros) el futuro desarrollo del tráfico, permitiría esperar que los productos llegaran a duplicarse o triplicarse, circunstancia necesaria para que el Capital de adquisición hallase alguna remuneración.

Como objeción previa se ha manifestado por otra parte que para apreciar debidamente las referidas proporciones parecía indispensable un previo y detenido examen de dichas líneas, tanto de sus obras y material como de sus productos y gastos, para cuyo examen no había tiempo puesto que los proponentes manifestaron desde luego y han recordado desde entonces hallarse colocados en una situación que les obligaba a desear una solución definitiva, en sentido afirmativo o negativo.

Preciso se hacía pues, formar juicio preliminar, bajo reserva de lo que un ulterior estudio pudiese arrojar; en este orden de ideas no han podido menos de ocurrir los reparos siguientes:

1º Si la línea de Sevilla a Cádiz produce actualmente un excedente líquido de unos francos 600.000 y la red de Málaga un 6% aproximado

del precio de francos 115.000- la adquisición eventual de estos 550 kilómetros llevaría de recargo todo gasto ulterior, y tal vez desde luego preciso para seguir su explotación, con la seguridad y regularidad necesarios, así como por otra parte la apertura ya próxima de la línea de Sevilla a Huelva podía fácilmente ejercer alguna influencia sobre el curso natural del Tráfico por Cádiz y por Málaga, aun prescindiendo de todas competencias.

2º Si los 200 kilómetros de líneas transversales, faltas de material móvil en una gran parte, no cubren por ahora sino los gastos de explotación, su adquisición por precio de francos 100.000 no impondría desde luego (aparte los desembolsos necesarios para completar su material móvil) el quebranto del servicio de intereses a este capital de 20 millones de francos.

No poseemos los elementos para valorar con alguna precisión ni los gastos ni los productos de las líneas, cuya cesión se nos ofrece; pero no parece aventurado asegurar desde luego su adquiescencia en los términos propuestos, llevaría consigo un quebranto anual cierto e inevitable, que se cifraría en una disminución importante de las utilidades repartibles disminución importante que acaso no resultaría inferior a 8 ó 9 francos por acción de nuestra Compañía. ¿Sería este quebranto compensado por la seguridad de que cuando así el estado de lucha y competencia entre Empresas rivales la pérdida que experimentásemos en esta adquisición representase el límite de nuestros sacrificios? No es esta nuestra impresión: el camino de Ciudad-Real (directo) prolongado desde Belmez y acaso en mejores condiciones que el trozo de Belmez a Córdoba y la línea de Mérida a Sevilla, combinación con la Compañía de Badajoz quedarían aún después de la anexión de la red de ferrocarriles Andaluces con todas las condiciones de lucha constante contra nuestros intereses, y al sacrificio que hiciésemos hoy habría que añadir mañana otros y tal vez mayores, siguiendo en el camino de optar entre dos males sin criterio suficiente para conocer cual sea el menor entre ellos. Desde que en 6 de Junio de 1875 expuso el Consejo a la Junta general de accionistas cual era su programa ante las amenazas y rivalidades que nos rodeaban, ningún hecho ha venido a aconsejarnos el variar de rumbo, y refiriéndonos a las declaraciones de la Memoria del 6 de junio de 1875 no vacilamos en considerar que en las condiciones propuestas y bajo las demás circunstancias apuntadas no conviene a la Compañía la adquisición de los 750 kiloms. que aproximadamente constituyen la actual red de ferro-carriles andaluces en explotación.

No es esto decir que de ninguna manera y en ningún tiempo pudiesen resultar convenientes estas si otras adquisiciones opinamos hoy como desde un principio que el procedimiento más a propósito para favorecer los intereses de todas las partes consiste en la buena inteligencia en las mutuas concesiones, y que de esta suerte podría aún prepararse para época más oportuna una verdadera fusión de los respectivos intereses fundada en resultados prácticos y positivos en lugar de ser una abusiva prematura y arriesgada ante la carencia de bases sólidas. Creemos firmemente que esta buena inteligencia cabe dentro de las circunstancias actuales y que con su leal aplicación, podríamos, unos y otros, servir nuestros intereses mejor que por ruinosas competencias que no son sino medios distintos para llegar a un mismo fin. Al propio tiempo habrían de dedicarse los comunes esfuerzos a armonizar la legislación con la contracción sólida y meditada de redes de ferro-carriles.

Para conseguir este importantísimo resultado nada podrá ser más eficaz que la unión entre las Empresas de primera y segunda creación: deber nuestro era combatir las aspiraciones de líneas rivales, mientras podíamos esperar que así evitaríamos sus lamentables consecuencias; pero hoy y ante los hechos consumados, el recuerdo a los males que no hemos podido evitar consiste ante todo en evitar males mayores, y de que unos y otros no podrían menos de sufrir. Esta buena inteligencia abrazaría todas las cuestiones de Tráfico, y recomienda su conveniencia con mutua lealtad, las fórmulas para llevarla a la práctica no dejarían de hallarse. En este ancho terreno cabrían todos los que viniesen a él con elementos de existencias, y tal es por ahora y sin perjuicio de ulteriores eventualidades nuestra contraposición a la Compañía de los ferro-carriles andaluces.

De acuerdo al Consejo con el anteinserto dictamen, después de amplia deliberación, queda este aprobado por unanimidad en la inteligencia de que el Consejo se halla dispuesto a entablar desde luego con la Compañía de los ferro-carriles andaluces el estudio y planteamiento de las medidas conducentes, y a este fin provechoso podrá llegarse sin duda siempre que un mismo espíritu de conciliación animase ambas partes.

El Consejo confía en que el Comité de París se servirá adherirse a su parecer en tan importante materia, contribuyendo con su ilustrada opinión a procurar el mejor acierto para los intereses de la Compañía.”

Según Zozaya, Antonio Cánovas del Castillo —recordemos, una de las cabezas directivas de Ferrocarriles Andaluces—, era ya por los años 1880 uno de los veteranos del Casino de Madrid, en el que había ingresado tras la Vicalvarada de 1854, y en ocasiones asistió a las inauguraciones de líneas, no en calidad de miembro del Consejo de Administración, sino en la de Presidente del Consejo de Ministros. Jorge Loring, fundador de Ferrocarriles Andaluces, fue socio del Casino de Madrid desde 1860. Francisco Silvela y De Vielleuze también formaría parte del Casino de Madrid desde 1892 hasta su fallecimiento. Otros miembros de la familia Silvela ingresarían también en el casino en la primera década del siglo XX, dos hijos de Luis, y otros dos de Francisco Silvela y Le Vielleuze. José de Salamanca y Mayol llegó a ser uno de los hombres de finanzas de mayor relieve de su tiempo. El mismo Alejandro Dumas reconoció que su trayectoria vital era paralela a su famosa novela romántica *El Conde de Montecristo*, aunque ésta fuera escrita antes de que el novelista y el notable se hubieran conocido. Llegó de la nada y por su propio mérito se hizo sorprendentemente rico y famoso gracias a negocios especulativos de todo tipo que le permitían una forma de vida opulenta y excéntrica; aunque la realidad es menos mitológica, ya que la ascendencia de Salamanca tenía sus raíces en la clase media acomodada, pues su padre fue médico de la Real Armada y jefe de Sanidad de la Plaza, y pudo darle a su hijo estudios de Derecho y la oportunidad de entrar a trabajar en el bufete de abogados del escritor Serafín Estébanez Calderón. Salamanca se arruinó tres veces, volviendo siempre a reconstruir su fortuna. Su fulgurante ascenso social es representativo de los mecanismos de ascenso y representación social del Nuevo Régimen Liberal. A finales del reinado de Fernando VII el joven José de Salamanca profesaba en los círculos liberales de Mariana Pineda y Torrijos. En los años 1830 comenzó su carrera política convirtiéndose en alcalde de Monóvar, municipio en la provincia de Alicante, a los 22 años, gracias a la influencia de su padre sobre Cea Bermúdez. Estando en este cargo, un incidente marcó su vida para siempre, ya que José de Salamanca contrajo el cólera que

asolaba la provincia de Alicante y pareció fallecer, tratándose en realidad de una catalepsia que padecía, despertando cuando ya se encontraba en el ataúd. Parece que desde entonces se entregó a una especie de vida sin freno en la que se incluían sus arriesgadas operaciones empresariales. También en esa década se convirtió en cuñado del industrial malagueño Manuel Agustín Heredia al casarse con una de las hermanas de su esposa, las Livermore. El industrial apoyaría a Salamanca en su ascenso social, y éste se instalaría en Madrid en 1836 presentándose como diputado por Málaga. A la familia se unió también Serafín Estébanez Calderón —primo de la madre de Antonio Cánovas del Castillo—, quien contrajo matrimonio con otra de las hermanas Livermore. En el Casino, donde ingresó José de Salamanca a su llegada a Madrid en 1836, mantuvo buenas relaciones iniciales con los banqueros Nazario Carriqui y el brasileño Buschental, junto a quien conseguiría el monopolio de la sal, otro de sus grandes negocios. Otro banquero con el que firmaría la solicitud de creación del Banco de Isabel II fue Luis María Pastor, con quien también se relacionaba en aquel centro de ocio. En la aportación del capital para la fundación de dicho banco también colaborarían los Larios y los Heredia. Salamanca sería nombrado ministro de Hacienda en 1847, y a su vez nombró a Luis María Pastor director de la Deuda Pública y su apoderado personal. Parece ser que José de Salamanca mantuvo sin pudor tratos con los progresistas, los conservadores y los moderados, según el interés de sus negocios. A finales de los años 1850 invertiría en la construcción de ferrocarriles en el extranjero, incluso en los Estados Unidos, y fue uno de los inversores del ensanche de Madrid y constructor del barrio de Salamanca. José de Salamanca también recibiría el título de Conde de Llanos y el de Grandeza de España, con lo que llegaría al colofón de la nobleza española de nueva creación del siglo XIX.

Las casas Heredia, Loring y Larios conformaron lo que se ha venido en llamar “triángulo de poder de la industrialización malagueña del siglo XIX”. Las tres familias colaboraron en la fundación del Banco de Málaga en 1856, las minas de carbón de Belmez y Espiel, y los Ferrocarriles Andaluces. Manuel Agustín Heredia no formó parte del Casino de Madrid, pero sí sus descendientes. Las estrategias de unir los negocios con la familia eran ya típicas en el Antiguo Régimen, pues garantizaban la transmisión del patrimonio unido por la consanguinidad. Emigrado hasta Málaga desde el norte de España, en 1833 su fortuna era ya considerada una de las mayores de España, y famosa su empresa de vapores. Heredia, cuyo título nobiliario más alto fue el de hidalguía, conseguiría el título de caballero de la Orden de Carlos III y de senador vitalicio por designación real. Las casas Heredia y Loring emparentaron a través de Amalia Heredia Livermore y Jorge Loring Oyárbabal. Jorge Loring, volcado en la actividad empresarial y política desde finales de los años 1850, viajaba frecuentemente a Madrid, e ingresó en el Casino en 1860. Consiguió la concesión del ferrocarril de Córdoba a Málaga como sabemos, aunque estaba implicado en una gran variedad de empresas, y también fue nombrado senador vitalicio en 1892. La familia Loring-Heredia fue uno de los baluartes alfonsinistas de la Restauración en connivencia con los duques de Sesto, influenciando a la alta sociedad con tertulias políticas en su finca de “La Concepción” en Málaga y en su casa de la calle Alcalá de Madrid. También mantuvieron los marqueses de Loring allegadas relaciones de amistad con Francisco Romero Robledo, quien introdujo en 1875 a Francisco Silvela en casa de los Lorin, el cual acabó casándose con una de las hijas del matrimonio.

Del complejo entramado del mundo de los negocios y aquella élite burguesa con poder indiscutible sobre la prensa del momento, tenemos como exponencial ejemplo el

luctuoso acontecimiento de la muerte por occisión de uno de los hijos de Amalia Heredia y Jorge Loring, Manuel Loring Heredia. El joven Manuel Loring llegó al cargo de alcalde electo de Málaga a los 38 años apadrinado por Cánovas del Castillo, gran amigo de su madre Amalia y de su tío político Francisco Silvela, pero encontró la muerte justo al arribar a la ciudad para tomar posesión de su cargo. Resulta que durante el mes de mayo de 1891, el joven periodista de 22 años Francisco de Asís García Peláez, hijo del fundador del periódico malagueño *Diario Mercantil* —periódico de carácter liberal fusionista y uno de los más importantes de la ciudad junto con *El Avisador Malagueño*, *El Correo de Andalucía* y *Las Noticias*—, había lanzado duras diatribas en su periódico contra Joaquín Ferrer y Casanova, director de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad y concejal silvelista. El motivo de los ataques del periodista era la supuesta adquisición fraudulenta de las acciones de la Compañía Francesa de Aguas de Torremolinos a nombre de la entidad financiera, que posteriormente resultó cierta. Al llegar Manuel Loring Heredia a Málaga fue al encuentro de García Peláez en un café del centro de la ciudad llamado Café Inglés. Manuel obligó al periodista a salir a la calle con él, donde ambos se agredieron, acabando la refriega con Francisco herido en la cabeza y Manuel muerto por un tiro de bala. El peso del poder del círculo de magnates cayó con toda su fuerza sobre el periodista y el resto de su familia. El presunto culpable fue encarcelado casi sin dársele opción a la presunción de inocencia, interponiendo obstáculos jurídicos a su legítima defensa, e incluso presionando a procuradores y abogados para que renunciasen a ella. El periódico familiar de los García Peláez quedó cerrado para siempre y fueron incautados los bienes de los hermanos del joven, a quienes también se arrestó temporalmente aunque no se encontraban en la ciudad en el momento de los hechos. La familia de Francisco de Asís García tuvo que trasladarse a Santander desde donde organizaron una larguísima campaña de casi una década para obtener el favor de los medios periodísticos y la opinión pública hacia la causa del hermano preso, consiguiendo que el caso adquiriese resonancia nacional al adherirse a ello numerosos periódicos de Madrid, sus directores y colaboradores, y un gran número de intelectuales. Mientras tanto, Silvela ejercía desde su escaño en las Cortes toda su influencia para retrasar y obstaculizar el indulto. Siete años después, los hermanos de Francisco de Asís García obtuvieron su objetivo, al conmutarse la cadena perpetua por el exilio. Una vez libre el periodista en 1898, marchó a Lisboa para desde allí embarcarse hacia América, y en la capital lusa recibió la noticia del suicidio de Joaquín Ferrer motivado por un desfalco en la Caja de Ahorros que confirmaba la veracidad de las denuncias de irregularidades que estaban en el origen de su desgracia. El joven periodista partiría hacia América con la salud deteriorada y no resistiría el último trayecto desde La Habana a Nueva York, falleciendo en plena travesía en 1899 a los 33 años⁷⁸. Traemos aquí este caso como ejemplo ilustrativo de la imposibilidad de atacar directamente a la élite burguesa de entramado caciquil de la época, puesto que los resortes de poder que manejaba hacían posible la muerte social no sólo de un individuo, sino de toda su familia. La ruina y la tragedia esperaban a quien se osara imprudentemente agredir a la élite. Aún cuando desde la prensa pudieran lanzarse ciertas ofensivas, éstas debían ser debidamente comedidas y autocensuradas por los mismos periodistas, ya que extralimitarse en el oficio con las élites, suponía riesgos y consecuencias muy elevados.

⁷⁸ GARCÍA GALINDO, Juan Antonio (1993) “Caciquismo y prensa en España: las convulsas relaciones de periodistas y políticos a finales del siglo XIX. Caso del periodista malagueño Francisco de Asís García Peláez (1891-1899)”, en *Trocadero* nº 5, Universidad de Cádiz, pp. 353-372. Disponible en: <http://revistas.uca.es/index.php/trocadero/article/view/1135> [última consulta 17/06/2015]

Siguiendo con Zozaya Montes, la vida del Casino había seguido mientras tanto, y los primos Jorge Loring Heredia y Manuel Heredia entraron en el Casino de Madrid en enero de 1889. Jorge llegó a ejercer una influencia en la institución de cierta envergadura, ya que el mismo año de 1903 en que se convertía en senador, fue elegido miembro de la Junta Directiva como director de recreos. Otra de las hijas de los marqueses de casa Loring había contraído matrimonio en 1883 con José Figueroa y Torres, uno de los hermanos del famoso conde de Romanones, quien también llegaría a ser uno de los más destacados jefes de la política liberal de la Restauración, y Presidente del Consejo de Ministros en 1912. En cuanto a los Larios, asentados en Gibraltar y Málaga, fueron los de esta última rama los que pasaron a formar parte del Casino. Los negocios de esta familia con los Loring y los Heredia funcionaron desde el primer tercio del siglo XIX, pero no sería hasta la tercera generación en los umbrales del siglo XX, cuando emparentaran con ellos por fórmulas matrimoniales. Martín Larios Herreros obtendría en 1865 el título de I marqués de Casa Larios. Se considera a esta familia una de las impulsoras de la pujante economía malagueña en los primeros tiempos de aquella revolución industrial fallida del sur de España, acaparando los ingenios de azúcar de la provincia y la empresa Industria Malagueña, dedicada a la fabricación textil, la cual había comenzado como sociedad junto con los Heredia. Los Larios ejercieron el cacicato político en los distritos costeros de la provincia de Málaga como diputados, pasando Martín Larios a ser designado senador vitalicio en 1861. La familia Larios ingresó en el Casino de Madrid en 1846 en la persona de Carlos Larios Martínez, apadrinado por el general Agustín Caminero, quien a su vez había sido admitido en la asociación de la mano de Joaquín de la Gándara, amigo, como ya hemos comentado de Jorge Loring y José de Salamanca. Manuel Larios Larios, hijo de Martín Larios y su sobrina Margarita, había estudiado en la Escuela central de París, y llegó a ser diputado por Málaga entre los años 1867 y 1868, entrando aquel año en el Casino de Madrid como miembro, el mismo día que José Heredia Livermore. La tercera generación de los Larios modificó sus intereses desde los negocios del patriarca hacia la política. Las tres familias, Loring, Larios y Heredia, emparentaron a su vez con los Crooke, familia de industriales procedente del Condado de York en Inglaterra y establecida en Andalucía desde mediados del siglo XVIII. Francisco Crooke y Manescau contraería matrimonio con Jorgina Loring y Oyárzabal, su hermano Enrique con Emilia Larios Larios, y Rafaela Crooke con Eduardo Ricardo Loring. El hijo de Enrique y Emilia, llamado Enrique Crooke Larios, formado como ingeniero en Inglaterra y París, llegaría a ser diputado del partido conservador en las Cortes por el municipio malagueño de Torrox en 1891, senador vitalicio desde 1903 y marqués del Genal en 1916. Los descendientes de la familia Crooke también tuvieron participación en las industrias del ferrocarril como ingenieros, e ingresaron también en el Casino de Madrid como socios, como el resto de sus primos⁷⁹.

Como recapitulación podemos afirmar que el triángulo de poder formado por las familias Loring-Heredia-Larios se apuntalaba en otras insignes relaciones basadas en la influencia de otro de los parientes cercanos, José de Salamanca. En las redes de Salamanca estaban la familia De La Gándara, los Crooke, y un largo etcétera de influyentes industriales y comerciantes burgueses del siglo XIX que llegaron a ostentar títulos de nobleza de nuevo cuño e incluso a emparentar con la nobleza histórica de rancio abolengo en algunos casos. Estas alianzas familiares y políticas estaban favorecidas por las sinergias conseguidas con ilustres de otros círculos como los duques

⁷⁹ ZOZAYA MONTES, María (2008), *Op. cit.*

de Sesto, promotores del ascenso al trono de Alfonso XII. Salvo escasas excepciones, como la del patriarca Manuel Agustín Heredia, todos los miembros de las familias promotoras del ferrocarril Córdoba Málaga y más tarde de la Compañía de Ferrocarriles Andaluces, ingresaron antes o después en el Casino de Madrid, donde tuvieron la oportunidad de seguir ampliando sus círculos de influencia y sus negocios con la flor y nata de las élites económicas y políticas nacionales de la época.

Podemos destacar que los tres sectores de negocios que simbólicamente y bien tangiblemente constituyeron las picas del nuevo sistema económico y político del Nuevo Régimen en España, las finanzas, los ferrocarriles y la prensa, estaban tan imbricadas entre sí en conjunción inseparable, como los entramados familiares y de cacicazgo que las avalaron y activaron. Aunque las industrias de la información en España arrastrasen un cierto retraso en materia de inversión con las que se desarrollaban en el siglo XIX en las dos potencias indiscutibles de aquellos tiempos, Francia e Inglaterra, mayor aún que el que experimentaron la banca y las ferroviarias, éstas últimas no pudieron prescindir de ellas para mantener el control y el favor de la opinión pública. En pleno advenimiento de la Modernidad en nuestro país, el periodismo impreso se presentaba como la vía de manifestación de opiniones y sobre todo de los intereses de la alta burguesía. La prensa de mediados del siglo XIX, que comenzaba, según la historiografía al uso, a desligarse de su dependencia directa de la política, simultáneamente se fusionaba con los nuevos intereses económicos en unas relaciones tal vez más turbias que las que mantenía con el poder anterior. Tanto las empresas ferroviarias como las empresas de la prensa del momento fueron sectores acaparados por las élites liberales al tiempo que se hicieron con el poder político. La mayoría de los notables del siglo XIX consideraron prestigiosas las colaboraciones en publicaciones periódicas, o influyeron en la creación y el sostenimiento de periódicos, revistas y periodistas afines a sus intereses, entretejiéndose un entramado causa-efecto de inseparables correspondencias con ellos. A medida que avanzaba el siglo, esta característica de la transición del Antiguo al Nuevo Régimen se fue consolidando.

Según Timoteo Álvarez, el sistema informativo español de la Restauración fue un fenómeno de una pequeña élite con interés y capacidad de crear medios de expresión, convirtiéndose en una esfera enormemente restringida. El objetivo de los periódicos era circular entre la misma élite o para el conjunto ampliado de sus intereses. Tales son los casos del *Diario La Época*, alineado sólidamente con el partido Alfonsino con Cánovas a la Cabeza. Sus directores Diego Coello y Quesada (Conde de Portugal) e Ignacio Escobar y López Hermosa (Marqués de Valdeiglesias), alcanzaron los más altos rangos nobiliarios de nueva creación y también la cúspide de la política y la economía de aquel tiempo, llegando a ser el primero senador vitalicio y el segundo miembro del Consejo de Administración de los Caminos de Hierro del Norte de España y otras empresas de alto rango, así como integrante de la Junta de Arreglo de la deuda Pública y la Comisión General de Presupuestos⁸⁰.

Otras investigaciones arrojan casos notables de proyección política y social a través de la prensa a mediados del siglo XIX, como fueron el de Eduardo Gasset y Artime, y su hijo Rafael Gasset y Chinchilla. El primero, afiliado al partido de la Unión Liberal fue fundador del periódico *El Imparcial*, y llegó a ocupar la cartera del

⁸⁰ÁLVAREZ, Jesús Timoteo (1981) *Restauración y prensa de masas. Los engranajes de un sistema (1875-1883)*, Ediciones Universidad de Navarra, S. A. (EUNSA), Barañain-Pamplona, pp. 205-230.

Ministerio de Ultramar en 1872. Su hijo, el abogado Rafael Gasset, trabajó como Interventor del Estado en los Ferrocarriles en su más temprana juventud, pero pronto se hizo cargo de la empresa periodística familiar cuando murió su padre, y su capacidad para sensibilizar a la opinión pública mediante sucesivas campañas de prensa en las que apoyaba las ideas de regeneracionismo agrícola mediante la creación de pantanos, caminos vecinales y regadíos de Joaquín Costa, y sus denuncias sobre la corrupción en el Ayuntamiento de Madrid y otras empresas que gozaban de capital público como los Astilleros del Nervión, le propulsaron al cargo de Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas y Ministro de Fomento en distintos períodos a partir del ascenso de Canalejas y de Segismundo Moret, aunque como ministro independiente⁸¹.

Los ascensos políticos de los profesionales del periodismo comprometían en muchos casos el equilibrio de los periódicos que constituían las bases económicas familiares de éstos, como ocurrió con *El Imparcial*, porque ya en aquel tiempo se suponía que una de las condiciones de la prensa debía ser su neutralidad, y la adscripción de sus directores al poder no estaba del todo bien vista. Por el contrario, en los casos de otras empresas como las de ferrocarriles u otras importantes dedicadas a infraestructuras y rentas, como las del tabaco, las financieras, las industrias del gas, etc., esta prerrogativa no tenía la carga de prejuicios que soportaban las industrias dedicadas a la información; por tanto la proyección de sus socios y grandes accionistas no se veía comprometida en cuanto a las afinidades o aversiones políticas, que de hecho podían escorar sin problemas según los beneficios y favores que pudieran repercutir en el bien de los negocios.

4. Otras sagas: Urquijo, Dato, Bauer, Llorente, etc.

Otro de los casos relevantes de las entradas y salidas del Consejo de Administración de MZA de personajes políticos notorios, del que podemos llevar a cabo un seguimiento bastante exacto, es el del Marqués de Urquijo, entre otros. Encontramos a este noble presente en las reuniones del Consejo de Madrid desde la década de 1870. Por ejemplo, en 1879 fue el encargado de acompañar a Alfonso XII en su viaje a Murcia y Cartagena tras unas grandes inundaciones que provocaron una catástrofe en la zona⁸². Durante el año siguiente fue Urquijo quien se ocupó de las secuelas de este asunto que atañían a la ferroviaria, ya que ostentaba el cargo de Tesorero de la Junta de Socorros⁸³. El Marqués de Urquijo también fue responsable en 1882, junto con el Director de la Compañía de acudir en representación de la misma como firmante del otorgamiento de la Escritura y otros documentos necesarios para la compra de terrenos y edificios situados en la calle del Sur, próximos a la Estación de Atocha, pertenecientes a la señora Dña. Teresa Agut y que fueron adquiridos por MZA⁸⁴. En una sesión de mayo de 1883, el señor Urquijo manifestaba que con motivo de su nombramiento como Alcalde del Ayuntamiento de Madrid, se veía obligado a expresar al Consejo con sentimiento no poder seguir ejerciendo el cargo de Administrador de la Compañía, por considerarlo incompatible con aquél. El Consejo

⁸¹ SÁNCHEZ ILLÁN, Juan Carlos (1999) *Prensa y política en la España de la Restauración. Rafael Gasset y El Imparcial*, Editorial Biblioteca Nueva, S. L., Madrid, 397 pp.

⁸² Actas MZA, sesión nº 17 de 24 de octubre de 1879, p. 392, libro 9.

⁸³ Actas MZA, sesión nº 1 de 2 de enero de 1880, p. 426, libro 9.

⁸⁴ Actas MZA, sesión nº 6 de 17 de marzo de 1882, p. 375, libro 10.

opinó por unanimidad que los escrúpulos del digno Marqués de Urquijo carecían de todo fundamento y se hallaban en contradicción con todos los antecedentes análogos. Sin embargo, el Marqués insistió en su opinión retirándose del Consejo, el cual se reservó deliberar sobre este punto en otra sesión⁸⁵. Una de las actas de enero de 1884 apunta que habiendo cesado las causas que impulsaron al señor Marqués de Urquijo a creerse en el caso de no poder seguir ejerciendo el cargo de Administrador de la Compañía, el Consejo se felicitaba de verle de nuevo tomar parte en sus tareas⁸⁶. En 1885 tenemos a Urquijo como delegado para firmar el otorgamiento de la escritura del proyecto de contrato con la Dirección General de Correos, junto con el Director de la Compañía⁸⁷. Esta firma, que era para el transporte de la correspondencia pública de la línea de Aljucén a Cáceres fue efectuada finalmente por el Administrador Luis Torres Vildósola, designado para el mencionado cometido en sustitución de Urquijo, por hallarse ausente éste último⁸⁸. Este Marqués de Urquijo era Estanislao Urquijo y Landaluze, I Marqués de su casa, quien ejerció también como consejero en el Banco de España durante largo tiempo desde 1855, así como fue partícipe en otras principales grandes empresa de la época⁸⁹. En el Acta del Consejo de 10 de mayo de 1889 se consigna el fallecimiento de este señor⁹⁰. Pero la saga de los Urquijo permaneció integrando los negocios ferroviarios de los Rothschild en España, y en la primera sesión del Consejo del año 1891 encontramos a otro Urquijo en su lugar como Administrador. Éste debía ser el II Marqués, llamado Juan Manuel de Urquijo y Urrutia⁹¹. Este Urquijo asistió a todas las sesiones del Consejo de Administración durante los años de 1891, 1892, 1893, 1894, 1895 y 1896, pero no será hasta este último año cuando lo encontremos protagonizando algún encargo especial en sustitución del Presidente de la Compañía, cuyo estado de salud le impedía asistir, en representación de la Compañía. Así, el 30 de abril de aquel año fue enviado a una reunión para la organización de un Batallón de Voluntarios de la Provincia de Madrid promovida por el Arzobispo-Obispo de Madrid-Alcalá. El II Marqués de Urquijo dio cuenta del cometido de dicha reunión, en la que se trataba de allegar recursos por medio de donativos para financiar el Batallón de Voluntarios para la Guerra de Cuba⁹². Este personaje siguió cubriendo con su presencia prácticamente en todas las sesiones del Consejo de aquel año y los restantes hasta fin del siglo, pero no lo encontramos en delegaciones ni comisiones importantes como los que había prestado su padre en la empresa.

Este seguimiento pormenorizado podríamos llevarlo a cabo también para otros miembros del Consejo de Administración de MZA, como Eduardo Dato e Iradier, quien llegó a ser ministro de la Gobernación durante la regencia de María Cristina de Habsburgo-Lorena y Presidente del Consejo de Ministros, ministro de Gracia y Justicia, ministro de Estado, ministro de Marina y presidente del Congreso de los Diputados durante el reinado de Alfonso XIII. En las actas de la empresa se consignó en marzo de

⁸⁵ Actas MZA, sesión nº 10 de 11 de mayo de 1883, p. 93, libro 11.

⁸⁶ Actas MZA, sesión nº 1 de 4 de enero de 1884, pp. 203-204, libro 11.

⁸⁷ Actas MZA, sesión nº 5 de 6 de marzo de 1885, pp. 466-467, libro 11.

⁸⁸ Actas MZA, sesión nº 12 de 19 de junio de 1885, p. 37, libro 12.

⁸⁹ Algunas notas biográficas de este personaje las encontramos firmadas por AROZAMENA AYALA, Ainhoa (s/f) "Estanislao de Urquijo Landaluze", en blog de la ENCICLOPEDIA AUÑAMENDI. CULTURA VASCA ON-LINE. Disponible en: <http://www.euskomedia.org/aunamendi/135044> [última consulta 04/11/2015].

⁹⁰ Actas MZA, sesión nº 9 de 10 de mayo de 1889, p. 306, libro 13.

⁹¹ Actas MZA, sesión nº 1 de 2 de enero de 1891, p. 1, libro 14.

⁹² Actas MZA, sesión nº 11 de 22 de mayo de 1896, p. 330, libro 15.

1899⁹³ la dimisión de este personaje al haber sido honrado por Su Majestad con el cargo de Ministro de la Gobernación, por lo que se encontró en el ineludible deber de renuncia al puesto de Administrador y separación de sus dignos compañeros, y expresaba su agradecimiento por las distinciones con las que le habían favorecido. El Consejo respetó la causa a la que obedecía esta determinación, haciendo constar por escrito el sentimiento que experimentaba al verse privado de su eficaz e inteligente concurso.

De esta forma podemos seguir a otros Administradores de MZA y sus sagas, como los Bauer, Llorente, Pidal, Alvarado, Duque de la Victoria, Duque de Baena, etc., puesto que en los márgenes de todas las sesiones del Consejo de Administración se citan los apellidos, gentilicios y/o títulos de los prohombres que asistían a ellas. Además, invariablemente se efectuaban anotaciones de la toma de posesión de los cargos y de las enfermedades graves o fallecimientos de los miembros del Consejo.

5. Las élites del Ferrocarril de Córdoba a Málaga (1866)

Para la primera andadura de la línea que puso en marcha el trío de industriales malagueños, Loring-Heredia-Larios, hemos extraído el siguiente cuadro jerárquico de una de las guías de Málaga más antigua y de mayor calidad que se conserva en el Archivo Municipal de dicha ciudad, la *Guía de Málaga y su provincia por D. A. Mercier y D. Emilio de la Cerda*⁹⁴, publicada en 1866; a la que prestaremos mayor atención en el apartado de guías para viajeros. En aquellos tiempos los miembros con distintos cargos en orden jerárquico de la Compañía del Ferro-carril de Córdoba a Málaga —que se nomina como Ferrocarril de Córdoba y Granada a Málaga— eran:

5. 1. Consejo de Administración

Presidente honorario.- Exmo. Sr. marqués del Duero

Presidente.- Sr. D. Basilio Parent, residente en París

Vice-Presidente.- Excmo. Sr. Marqués de Larios

Vocales.- Excmos. Sres. marqués de Casa-Loring y D. Tomás de Heredia.-

Sres. D. Juan R. Enriquez.- D. Félix Rando y Soulé.- D. Gaspar Díaz y Zafra.- D. Juan Clemens.- D. Joaquín García Briz.- D. Vicent Martínez y Montes.- D. Luis Tentor.- D. Felipe Vitali y D. Ad. O. Slevens, residentes en Málaga.

⁹³ Actas MZA, sesión nº 6 de 10 de marzo de 1899, pp. 375-376, libro 16.

⁹⁴ MERCIER, A.; DE LA CERDA, Emilio (1866) *Guía de Málaga y su provincia por D. A. Mercier y D. Emilio de la Cerda. Contiene además de multitud de datos y noticias de interés, las tablas de reducción del nuevo sistema de pesas, medidas y monedas, el uso del papel sellado, ferro-carriles de España y telegrafía eléctrica, datos de la provincia, reseña de Málaga, descripción de edificios antiguos y modernos, indicador de establecimientos, personal de todas las dependencias y una extensa [sic] lista de vecinos con designación de sus ocupaciones y domicilios*. Sección de anuncios, Tipografía La Marina de A. Ripoll, Cádiz, XXII + 284 pp. + Sección de anuncios [Conservada en el Archivo Municipal de Málaga]

Sres. D. Pedro Schaken.- D. Juan Francisco Cail.- D. Francisco Luis Lavaurs.- D. Adriano Lebauf de Montgermon.- D. Adolfo Blaise.- D. Pablo Borel y D. Eugenio Blin, residentes en París.

Excmos. Sres. conde de los Llanos.- D. Antonio Cánovas del Castillo – D. José de Zaragoza y D. Marín Belda, residentes en Madrid.

5. 2. Dirección

Director gerente.- Excmo. Sr. marqués de casa-Loring

Directores.- Excmos. Sres. marqués de Larios, D. Tomás de Heredia, y D. Felipe Vitali

5. 3. Personal

Secretario General.- Sr. D. Manuel Casado

Ingeniero y Jefe.- Ilmo. Sr. D. Antonio Arriete

Jefe de la contabilidad general y del tráfico.- Sr. D. José de Carvajal

Jefe del movimiento.- Sr. D. Manuel del Oso y Herraiz

Jefe de la tracción y material.- Sr. D. Eduardo Plainemasson

Jefe de la vía y obras.- Sr. D. Julio Tardien

Jefe de la intervención y de la estadística.- Sr. D. Francisco Casilari

No hemos podido investigar a fondo a estos prohombres debido a que la inexistencia de las actas de Ferrocarril de Córdoba a Málaga hace necesario una investigación en otras fuentes. Así, nos conformamos de momento con ofrecer la información literal que ofrece la guía de Mercier y De la Cerda.

6. Las élites en Ferrocarriles Andaluces (1894)

Dando un salto en el tiempo, de manera que atisbemos la evolución de la directiva del Consejo de Administración de Ferrocarriles Andaluces y su Comité de París, utilizaremos de nuevo la fuente del *Anuario De La Torre* de 1894⁹⁵ y alguna bibliografía especializada. En estos momentos, el cuadro jerárquico de esta empresa sería:

⁹⁵ DE LA TORRE, Emilio (1894) *Anuario de Ferrocarriles Españoles*, Imp. del Indicador Oficial de los Caminos de Hierro, Madrid, 352 pp. + mapa desplegable.

6. 1. El Consejo de Administración de Ferrocarriles Andaluces en Málaga

-Presidente: Excmo. Sr. don Antonio Cánovas del Castillo.

El malagueño Cánovas del Castillo (1828-1897) en este tiempo ya era un político consagrado. Había sido diputado a Cortes por Málaga en 1854 por el partido de la Unión liberal, confabulándose con O'Donnell en la revolución que llevó al bienio progresista (1854-1856). A la caída de O'Donnell ostentó el cargo de Gobernador civil de Cádiz, y durante el reinado de Isabel II fue ministro de la Gobernación en 1864 y de Ultramar en 1865. Tras la Revolución Gloriosa de 1868 y la Primera República de 1873, se dedicó a preparar la restauración borbónica de Alfonso XII, bajo cuyo reinado sería Presidente del Consejo de Ministros de España durante siete veces, y artífice del sistema bipartidista de alternancia acordada de partidos con Sagasta. Tras la escisión de la Unión Liberal encabezó el Partido Liberal Conservador. Aún en el período 1895-1897 sería nuevamente Presidente del Consejo de Ministros. En el *Anuario De La Torre* de 1896 comprobamos que el puesto de Presidente del Consejo de Administración quedaría vacante, hasta que en 1897 fuera nombrado para este cargo el prestigioso ingeniero Eusebio Page. El hermano de Antonio Cánovas, Emilio Cánovas del Castillo, sería también durante todo este período consejero del Consejo de Administración de Andaluces. En agosto de 1897 se produciría el asesinato de Cánovas del Castillo en un balneario guipuzcoano de la mano del anarquista Michele Angiolillo⁹⁶.

-Vicepresidente: Luis Silvela (1865-1928).

El *Anuario De La Torre* de 1894 se refiere a Luis Silvela y De Vielleuze, quien formó parte del Consejo de Administración de Ferrocarriles Andaluces desde 1882, y al poco sería nombrado Senador.

La historia de la familia Silvela está indefectiblemente ligada a la historia de la política española del siglo XIX. Aprovecharemos, pues, para realizar un inciso sobre esta importante familia de la élite social de aquel tiempo, comenzando por el patriarca y abuelo paterno, Manuel Silvela y García de Aragón, quien ocupó el cargo de Alcalde de Casa y Corte del gobierno invasor durante la ocupación francesa. Se trató pues de un afrancesado que hubo de pasar a Burdeos, y más tarde a París, tras la desocupación de los ejércitos napoleónicos. Publicó varias obras de jurisprudencia e historia del derecho en París⁹⁷.

Uno de sus hijos, Francisco Agustín Silvela y Blanco, nacido en Valladolid en 1803 cursaría sus estudios en Francia después de la llegada de su familia a aquel país. A la muerte de Fernando VII en 1833 fue Secretario del Despacho y de Fomento con la reina Gobernadora María Cristina, continuando su carrera en la alta Administración del Estado español en diversos cargos de los ministerios de Fomento y Gobernación,

⁹⁶ Sobre Cánovas del Castillo se han escrito numerosas biografías a lo largo del siglo XX, como la muy notable de FERNÁNDEZ ALMAGRO, Melchor (1972) *Cánovas: su vida y su política*, Tebas, 671 pp.; o más recientemente la síntesis biográfica de MATEO AVILÉS, Elías de (2000) *Cánovas del Castillo*, Sarriá, Málaga, 157 pp. Por ser una de las insignes figuras políticas de la época de la Restauración, Antonio Cánovas está presente en numerosas obras generales sobre las familias políticas de esta época, como VARELA ORTEGA, José (2001) *Los amigos políticos: partidos, elecciones y caciquismo en la Restauración, 1875-1900*, Marcial Pons Historia, 565 pp.

⁹⁷ SILVELA Y GARCÍA DE ARAGÓN, Manuel (1829) *Una cuestión de Derecho*, Imprenta de Gaultier-Laguionie, Hôtel des Fermes, 186 pp.; y del mismo autor (1830) *Compendio de la historia romana, hasta los tiempos de Augusto*, Impr. de Vve. Gaultier-Laguionie, 479 pp.

llegando a ocupar como ministro las carteras de Gobernación y Gracia y Justicia, en los convulsos momentos de las revoluciones liberales de finales de la década de 1830 y comienzos de la de 1840, en las que también fue elegido varias veces diputado por Ávila e incluso llegó a ser nombrado Vicepresidente del Congreso de los Diputados y Senador Vitalicio. En su carrera profesional paralela a la política, ejerció como abogado y magistrado en diversas judicaturas y en el Tribunal Supremo, y escribió varias obras jurídicas sobre códigos penales, electorales y administrativos. En una de sus publicaciones de 1835 se presenta como “*Gobernador Civil que fue de la provincia de Ávila. Abogado de los Reales Tribunales, Licenciado en Leyes de la Universidad de París, Miembro corresponsal de la Sociedad de Estadística Universal de aquella capital, Individuo de la Real Academia de Ciencias, de Literatura y Artes de Burdeos, de las Sociedades de Agrónomos y Naturalista ó de Lineo, y Filomática de la misma ciudad, Ex-director Presidente de la Real Sociedad económica de Amigos del País de Ávila, Individuo de la de Madrid y del Ateneo científico y literario, catedrático que fue de Historia antigua y moderna de varios establecimientos de educación de París, de Humanidades y de Lengua Griega en el colegio de su nombre, etc., etc.*”⁹⁸. Es decir, anteriormente a emprender su trayectoria por los más altos escalafones de la política española, este personaje se codeaba en las más altas instancias culturales y científicas de la Francia de la época. Francisco Agustín sería el padre de los tres ilustres Manuel, Luis y Francisco Silvela y de Le Vielleuze. Todos ellos alcanzaron cargos políticos importantes, y fueron recogidos en el catálogo de periodistas del siglo XIX de Ossorio y Bernard, el cuál aporta algunos datos complementarios sobre las colaboraciones periodísticas de estos hermanos⁹⁹. Los tres hermanos ejercieron puestos de importancia en las ferroviarias que son objeto de nuestro estudio: MZA y Ferrocarriles Andaluces.

El mayor de los hermanos, Manuel, nacería en París en 1830, y aparece en las actas de MZA como miembro del Consejo de Administración y asistente a las sesiones

⁹⁸ Entre las obras de Francisco Agustín Silvela destaca, SILVELA, Francisco Agustín (1835) *Consideraciones sobre la necesidad de conservar en los códigos y de aplicar en su caso la pena capital, escritas y publicadas en francés por Don Francisco Agustín Silvela, (...) y traducidas por él mismo*, Imprenta de D. Tomás Jordán, Madrid, 280 pp.

⁹⁹ OSSORIO Y BERNARD, Manuel (2004) *Ensayo de un catálogo de periodistas españoles del siglo XIX*, Ayuntamiento de Madrid, Hemeroteca Municipal, Madrid, p. 433. En esta guía contemporánea de Ossorio, aparecen los tres hermanos Silvela y de Le Vielleuze, con las siguientes referencias:

-Manuel Silvela y de Le Vielleuze: *Hombre político y literato nacido en París en 3 de Marzo de 1830 y muerto en Madrid en 24 de Mayo de 1892. Jurisconsulto muy distinguido, su bufete fue uno de los primeros de Madrid y desempeñó la presidencia de la Academia de Jurisprudencia y el Decanato del Colegio de Abogados, Ministro de Estado durante la revolución, lo fue también al verificarse la Restauración. Perteneció á la Real Academia de la Lengua, y sus escritos literarios insertos en “La Ilustración Española”, “Semanario Pintoresco”, “El Imparcial” y otros periódicos, acreditaron justamente el pseudónimo anagramático de Velisla y el pseudónimo de Juan Fernández.*

-Luis Silvela y de Le Vielleuze. *Jurisconsulto, catedrático de la facultad de derecho en Madrid; publicista y académico de la de Ciencias Morales y Políticas. colaborador de “La España Moderna” (1898) y otros periódicos; fallecido en Madrid en 2 de Mayo de 1908.*

-Francisco Silvela y de Le Vielleuze. *Político, natural de Madrid y afiliado al partido conservador, cuya jefatura desempeñó. Sus trabajos como jurisconsulto, hombre de parlamento y escritor, le han llevado diferentes veces á presidir la Academia de Jurisprudencia y los consejos de la Corona y á formar parte de las Reales Academias de la Lengua, de la historia, de Bellas Artes y de Ciencias Morales y Políticas. En concepto de periodista fue redactor literario de “El Año 61”, “La Voz del Siglo” (1868-1869) y ha colaborado en numerosas publicaciones, entre ellas “La España”, “La Época” (1870), “El Día”, “La Ilustración Española”, “El Tiempo” (1893), “Mundo Naval Ilustrado” (1897), “Euskal-Erria” (1898), “Revista Contemporánea” (1898), “La Administración” (1897...), “Pluma y Lápis” (1902), “La Unión Ibero-americana” (1904), “Gente Vieja” (1904) y otras publicaciones.*

de este órgano, por ejemplo en 1888¹⁰⁰, y después a partir de 1891¹⁰¹, quedando consignado su fallecimiento en el acta nº 11 de 17 de junio de 1892, a la apertura de la reunión, expresándose en las actas sentidas condolencias del Consejo por la dolorosa pérdida del amigo y colega, como era costumbre de hacer en los casos de fallecimiento de los altos cargos de la Compañía¹⁰². Manuel Silvela publicó numerosas obras como escritor literario de narraciones y cuentos, más que como jurista, y fue conocido con el pseudónimo de Velisla¹⁰³. Tras el fallecimiento de Manuel, en 1893, durante la minoría de edad del rey Alfonso XIII, la reina regente María Cristina de Habsburgo y Lorena crearía el título de Marquesado de Santa María de Silvela con el que invistió a la viuda de Manuel, María de la Concepción de la Viesca y Roiz de la Parra. Con este título, uno de sus descendientes también fue nombrado Administrador del Consejo de Administración de MZA, a partir del año 1901¹⁰⁴, y Presidente de este Consejo de Administración a comienzos de 1904¹⁰⁵.

Uno de los hijos de Manuel, Luis Silvela Casado, una generación más tarde, fue abogado y periodista del Partido Liberal, e iniciaría una exitosa carrera política a partir de las elecciones de 1898, en las que obtuvo un escaño por la circunscripción de Cuba. La pérdida de la colonia no supondría un obstáculo para el joven político, que obtendría otros escaños en las ciudades andaluzas de Granada y Almería en 1901 y 1923 respectivamente. Durante el reinado de Alfonso XIII sería alcalde de Madrid entre 1917 y 1918, ministro de Instrucción Pública y bellas Artes y ministro de Gobernación en 1818, ocupando también la cartera ministerial de Marina entre 1922 y 1923, año en que sería designado Comisario Superior de Marruecos. En 1924 fundaría el diario madrileño *La Mañana*. Su paso por el Ayuntamiento de Madrid estuvo enmarcado en la crisis económica de principios de siglo con la subida de los precios y numerosas huelgas obreras, lo cual impidió la realización de sus proyectos; pero sus miras como alcalde estuvieron imbuidas de planes de infraestructuras, como la construcción del aeropuerto de Barajas y el transporte ferroviario subterráneo como solución a los problemas de movilidad de los obreros, réplica del que se había iniciado en Londres medio siglo antes¹⁰⁶.

-Consejero: Emilio Cánovas del Castillo.

Fue un abogado hermano de Antonio Cánovas, también nacido en Málaga. En este caso, aunque este personaje gozaba de las ventajas de los vínculos familiares, no se conoce de él una carrera política fulgurante. Varios años después del asesinato de su hermano Antonio, en 1901, publicaría en Málaga un impreso en pergamino con

¹⁰⁰ Actas de MZA, sesión del Consejo nº 17, de 28 de septiembre de 1888, libro 13, p. 236.

¹⁰¹ Actas de MZA, sesión del Consejo del 2 de enero de 1891, libro 14, p. 1.

¹⁰² Actas de MZA, sesión del Consejo nº 11, de 17 de junio de 1892, libro 14, p. 175.

¹⁰³ FERRERAS, Ignacio (1979) *Catálogo de novelas y novelistas españoles del siglo XIX*, Ediciones Cátedra, Madrid, p. 423.

¹⁰⁴ Actas de MZA, sesión nº 19 de 4 de octubre de 1901, libro 18, p. 157. Nombramiento del Excmo. Sr. Marqués de Santa María de Silvela, Administrador de la Compañía.

¹⁰⁵ Actas de MZA, sesión nº 4 de 19 de febrero de 1904, libro 19, p. 237. Nombramiento del Sr. Silvela para el cargo de Presidente del Consejo.

¹⁰⁶ MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE (s. f.) “Luis Silvela”, en web oficial del Gobierno de España. Disponible en: <http://ceres.mcu.es/pages/ResultSearch?txtSimpleSearch=Luis%20Silvela%20Casado,%20alcalde%20de%20Madrid&simpleSearch=0&hipertextSearch=1&search=simple&MuseumsSearch=&MuseumsRolSea rch=1&listaMuseos=null> [última consulta 16/06/2015]

estampaciones en dorado, titulado *Cánovas del Castillo. Juicio que mereció a sus contemporáneos españoles y extranjeros. Recopilación hecha por su hermano Emilio*, edición limitada que es objeto de subastas para coleccionistas en la actualidad¹⁰⁷.

-Consejero: Eusebio Page.

Recordemos que este importante gaditano, ingeniero jefe de los ferrocarriles internacionales del Estado —como hemos comentado en nuestro apartado dedicado a la historia general de los ferrocarriles—, fue el responsable de la planificación y estudio de la construcción del puente sobre el río Tui ya desde el año 1864, obra de ingeniería que hizo posible la conexión de España con Portugal; aunque sería un inglés avecindado en Madrid, Luis Page Blake, quien llevase a cabo las obras¹⁰⁸. En este personaje confluyen claramente las estrechas relaciones que se dieron a lo largo del siglo XIX entre la ciudad española más avanzada políticamente hablando, y quizás también en materia de mentalidades, y la próxima y pionera ciudad industrial de Málaga. El contacto y la fluidez de informaciones era constante entre las dos ciudades costeras en tiempos pre-ferroviarios, puesto que Cádiz y Málaga formaban un conglomerado económico unido por navegación de cabotaje de alta frecuencia. Incluso la conexión de las dos ciudades no era difícil por la línea de costa para los carretajes, pasando por el Campo de Gibraltar. Recordemos que dos de las familias propiciadoras de esta Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, los Larios y los Heredia, se dividían entre las dos ciudades, y una parte de los hermanos se asentaban en Cádiz o en Gibraltar y otra parte en la capital malagueña, pues los negocios familiares abarcaban todo el espectro geográfico en la confluencia más al sur del océano Atlántico y el mar Mediterráneo.

-Consejero: Marqués de Guadalmina.

El marquesado de Guadalmina fue uno de los títulos nobiliarios de nuevo cuño creado por el rey Alfonso XII por decreto de 26 de julio de 1873. El título se refiere al pequeño río Guadalmina, de la provincia de Málaga que mana en la Sierra Bermeja y toma su nombre del término árabe de *wadi* —acepción con significado “de las minas”, por los materiales ferruginosos extraídos de allí en época musulmana— Este río pasa por el municipio de Benahavis y desemboca entre San Pedro de Alcántara y Marbella, sirviendo de linde entre los términos municipales de Estepona y Marbella. El marquesado de Guadalmina fue creado a favor de Luis Manuel de la Cuadra y González de la Rasilla, quien amasó una cuantiosa fortuna durante su residencia en París, donde destacó como financiero, siendo banquero en aquella capital del marqués de Salamanca,

¹⁰⁷ CÁNOVAS DEL CASTILLO, Emilio (1901) *Cánovas del Castillo. Juicio que mereció á sus contemporáneos españoles y extranjeros. Recopilación hecha por su hermano Emilio de gran parte de lo escrito y publicado con motivo de su muerte*, Editorial M. Romero Impresor, Madrid, 602 pp. Recientemente, un ejemplar de este impreso ha sido subastado en Madrid en la subasta nº 3 de mayo de 2014 el miércoles 7 de mayo de 2014, por la casa de subastas internacionales Abalarte, de lo que tenemos información en el sitio web:

http://www.abalartesubastas.com/lote_elegido_nuevo.php?subasta=3&numero_lote=768&id=3753&categoria=Libros&seccion=Libros&orden=numero_lote&sentido=&offset=675&limite=75&autor=&vendido=&activo=esenes&idioma=esenen [última consulta 16/06/2015]

¹⁰⁸ Sobre las dificultades del transporte en Galicia y el puente internacional de Tuy sobre el río Miño existe abundantísima bibliografía, de la que ofrecemos algunos ejemplos, como: LINDOSO TATO, Elvira; VILAR RODRÍGUEZ, Margarita (2009) *Op. cit.*; o FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, Xosé (1994) *Op. cit.*

tío político de Jorge Loring, concesionario de la primera línea férrea entre Córdoba y Málaga, que sería la base primordial para la constitución posterior de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. Aunque también hemos comentado la inicial competencia entre el marqués de Salamanca y la empresa de Loring, comprobamos que a pesar de ello, las relaciones entre las familias de prohombres malagueños siguieron adelante. El referido marqués de Guadalmina que aparece en el *Anuario De La Torre* de 1893, apelado Luis Antonio de la Cuadra y Raoul, sería el hijo del primer marqués y ostentaría el título a partir de 1875.

-Abogado consultor: Francisco Silvela.

Francisco Silvela y de Le Vielleuze, ocuparía el cargo de Abogado Consultor de los Ferrocarriles Andaluces durante un largo período desde 1893, según tenemos constancia por el *Anuario De La Torre*. Nacería ya en Madrid en 1843 y su formación fue íntegramente española, a diferencia de la de su hermano Manuel. Francisco se casaría con una de las hijas de Jorge Loring Oyárbal, primer concesionario de la línea Córdoba-Málaga, y su esposa Amalia Heredia Livermore, llamada Amalia Loring Heredia, convirtiéndose en su yerno desde entonces. Sin entrar en detalles acerca de su nutrida carrera política, sólo diremos que este personaje fue ministro de la Gobernación en 1879, de Gracia y Justicia en 1885, de nuevo de la Gobernación en 1891, ministro de Estado en 1900, Presidente del Consejo de Ministros en 1899-1900, ministro de Marina en 1900 y de nuevo Presidente del consejo de ministros en 1902-1903. Tras la ruptura del Partido Liberal, Silvela se estableció como lugarteniente del conservador Cánovas, comenzando un período de oposición a Francisco Romero Robledo, su rival político.

-Secretario del Consejo. Pablo de Gorostiza.

No disponemos de la biografía de este personaje, pero creemos que puede tratarse de uno de los descendientes del escritor Manuel Eduardo de Gorostiza, criollo de ascendencia española de Nueva España. La familia se trasladó a Cádiz en 1794 a la muerte del su progenitor, y Manuel Eduardo intervino como militar en la Guerra de la Independencia, debiendo exiliarse a Londres tras la intervención de los Cien Mil Hijos de San Luis, aunque después pasaría de nuevo a América, donde fallecería¹⁰⁹. La filiación liberal y geográfica de esta familia hace probable que el individuo mencionado en el *Anuario De la Torre* fuese uno de los hijos o nietos del escritor y militar americano.

-Agente de la Compañía. Francisco de P. Artacho.

Es posible que este individuo fuese Francisco de Paula Artacho, mencionado en el Legajo 7.407, nº 92 del año 1866 en el legado documental de la Orden de Carlos III¹¹⁰.

¹⁰⁹ El catálogo de Ossorio y Bernard lo reseña como GOROSTIZA (Manuel Eduardo de). *Poeta dramático mejicano-español, nacido en Veracruz en 11 de Noviembre de 1790 y muerto en Tacubaya en 23 de Octubre de 1851. Durante su larga residencia en Madrid, donde estrenó sus principales obras, fue director y redactor de los periódicos "Crónica Científica Literaria" (1817-20) y "Correo General de Madrid" (1820-21). Desterrado en 1823 por sus ideas liberales se estableció en Londres, donde colaboró en la famosa "Revista de Edimburgo". Empleó á veces el pseudónimo de Dos bachilleres y un dómine.* Ver: OSSORIO Y BERNARD, Manuel (2004), *Op. cit.*, p. 185.

¹¹⁰ CÁRDENAS PIERA, Emilio (1990) *Propuestas, solicitudes y decretos de la Real y muy distinguida Orden de Carlos III*, Volumen 2, Ediciones Hidalguía, 1 enero 1990, Móstoles, Madrid, p. 24.

6. 2. Los miembros del Comité de París de la Compañía de Ferrocarriles Andaluces en 1894

Aunque no entraremos en detalles sobre los miembros de la directiva de la Compañía en Francia, puesto pertenecen a la élite francesa e internacional en la que no profundizaremos en este primer acercamiento a las élites andaluzas, mencionaremos sus cargos y sus nombres, tal como aparecen en el Anuario De La Torre, reservando para el futuro una profundización en estos conjuntos europeos.

- Presidente del Comité. Sr. D. J. Stern.
- Administrador Delegado. Sr. D. F. Timmerman.
- Idem. Sr. D. L. Labitte.
- Idem. Sr. D. Carlos Gomel.
- Idem. Excmo. Sr. Conde Isaac de Camando [sic]¹¹¹.
- Idem. Excmo. Sr. D. Luciano Villars.
- Secretario general de la Compañía. Sr. D. H. Ravenèz.
- Ingeniero consultor de la Compañía. Sr. D. A. Delaperrière.
- Jefe de lo Contencioso del Comité. Sr. D. Julio Jacques.
- Secretario del Comité. Sr. D. Eduardo Lemoine.

Durante este período fueron director de la Compañía Anatolio Maegherman, y subdirector Ernesto Paul.

¹¹¹ El apellido está escrito con errata, debe leerse Camondo.

Capítulo IV. La especialización: ingenieros y publicaciones

Las necesidades de especialización de profesionales en todas las jerarquías laborales de los ferrocarriles en España se cubrió de forma desigual con cierto retraso respecto a otras potencias europeas. En el presente apartado vamos a tratar el tema de la formación de ingenieros, de las publicaciones especializadas o científicas con las que contaron para ejercer su oficio siguiendo la pista de las que coleccionó MZA. También nos acercaremos a las noticias contenidas en las actas de esta empresa sobre otras publicaciones cuya producción fue estimulada por la ferroviaria, o que fueron adquiridas por ella para cubrir las necesidades de información de empleados de rangos medios o bajos de la Compañía. Para completar la visión acerca de la especialización ferroviaria de estatus laborales medios y bajos haría falta incluir la formación de empleados y los problemas que esta cuestión suscitó, pero no hemos podido abordar de momento este aspecto. Sobre ello adelantaremos tan solo que fueron las propias ferroviarias las que normalmente se ocuparon de la formación de sus empleados en escuelas propias, como la Escuela de Factores Telegrafistas que mantuvo MZA en Ciudad Real.

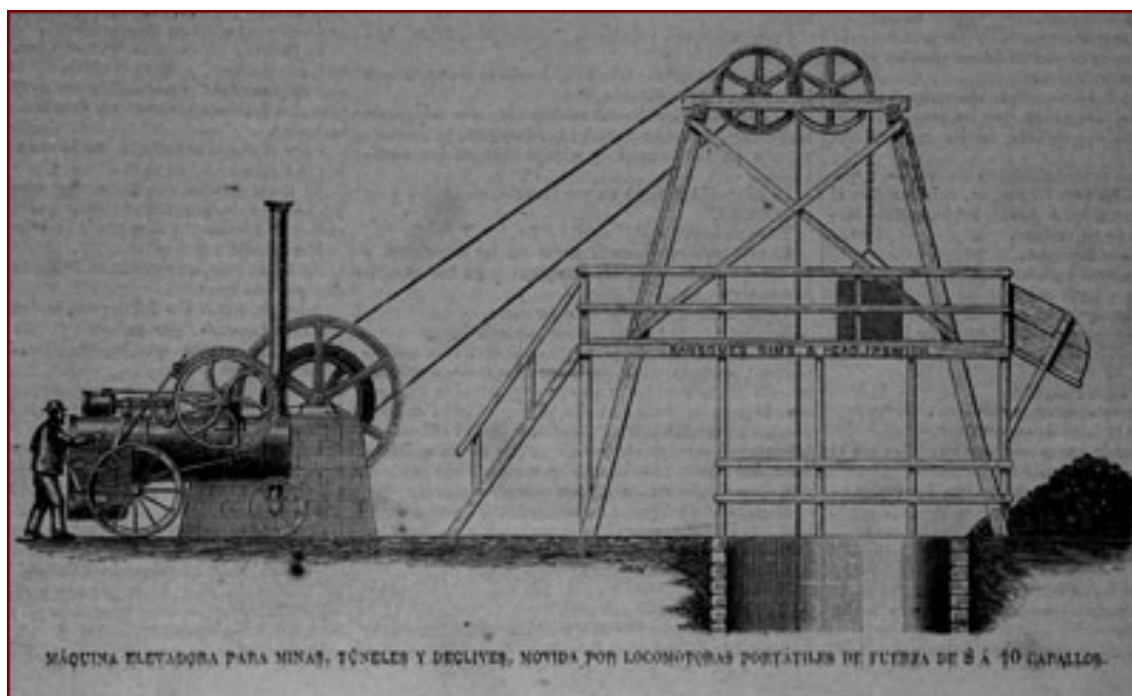
1. Las modalidades inglesa y francesa de estudios de ingeniería

No sería hasta el siglo XX cuando los estudios de ingeniería se adscribirán a centros de nivel universitario. En el siglo XIX coexistieron dos grandes modalidades de formación de los ingenieros, la inglesa y la francesa. La primera modalidad se asentaba en la formación práctica y progresiva en el marco de trabajo, siendo heredera de la tradición de los ingenieros medievales o del Renacimiento. Curiosamente, Inglaterra, el primer país que desarrolló un proceso estructurado de industrialización, mantuvo este sistema de aprendizaje mediante tutores experimentados en las propias empresas y sociedades profesionales de ingenieros, exportando a sus especialistas así cualificados a toda Europa, desde el final del bloqueo continental napoleónico a partir de 1815, a petición de los industriales franceses, belgas y alemanes. Los ingenieros ingleses eran muy valorados por su creatividad. No obstante, a partir del último tercio del siglo XIX, se levantaron algunas voces para reclamar una formación más normalizada con ciclos de estudios teóricos más elaborados. La segunda modalidad de formación ingenieros fue la francesa, que elaboró una formación superior teórica desligada de la industria y de la

tradición de aprendizaje gremial, que sirvió de modelo para el resto de las naciones del continente, entre ellas España¹¹².

El peso específico de Francia en el momento de la aparición de los ferrocarriles, entre finales del siglo XVIII y comienzos del XIX, no estuvo solamente en su capacidad financiera, sino en constituir la vanguardia de las principales ciencias y disciplinas del saber tanto en matemáticas, físicas, médicas y tal vez químicas y naturales. La más importante de las escuelas de ingenieros francesas del siglo XIX fue l'École Polytechnique. Además, alcanzó gran relevancia l'École Centrale des Arts et Manufactures de París, de fundación privada, que pusieron en marcha varios hombres de negocios en 1829 con la autorización del ministro de Instrucción Pública, De Vatismenil.

Ilustración 1. "Máquina elevadora para minas, túneles y declives, movida por locomotoras portátiles de fuerza de 8 a 10 caballos"¹¹³.



Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 15, de 28 de julio de 1870, p. 236.

1. 1. L'École Polytechnique

En este contexto se creó en 1794 l'École Polytechnique, surgida de la Convención revolucionaria jacobina. Esta escuela encarnó los ideales de la Ilustración y la Enciclopedia, contando con la tradición de l'École de Ponts et Chaussées más otras escuelas de ingenieros del Antiguo Régimen. Fue apoyada por la incipiente burguesía

¹¹² GRELON, André; GOUZÉVITCH, Irina (2007) "Reflexión sobre el ingeniero europeo en el siglo XIX", en SILVA SUÁREZ, Manuel (ed.) (2007) *Op. cit.*, Vol. IV, pp. 280-283.

¹¹³ Debemos todas las imágenes pertenecientes a la revista *La Ilustración Española y Americana* en esta tesis a la amabilidad del profesor Jean-Marc Buigues de la Universidad de Burdeos, quien nos facilitó una extensa colección de la que hemos seleccionado algunas muestras.

industrial francesa de finales del siglo XVIII y por el mecenazgo de Napoleón Bonaparte una década más tarde, en 1804. El emperador será quien conferirá a la escuela su estatuto militar¹¹⁴. La importancia de esta escuela a nivel mundial estribó en ser la primera de este tipo de las que fueron estableciéndose en el resto de Europa durante el siglo XIX —Praga (1806), Viena (1815), Berlín (1821), Delft (1864), etc.—, y constituir el pilar fundamental del sistema de las grandes escuelas de Francia. También de Francia procedían los primeros grandes manuales modernos de ingeniería, el cientificismo y el positivismo. La ideología saintsimoniana, de la que se imbuía l'École Polytechnique y de la que participaban con euforia un número considerable de sus miembros y alumnos, ejerció una ascendencia notable en la concepción de los ferrocarriles como sistemas reticulares sobre los que se vertebraría también una economía en red y otras infraestructuras y redes de comunicaciones, respaldadas por las redes fiduciarias, financieras y bancarias. Según la filosofía saintsimoniana, el aumento de cantidad y velocidad de los flujos económicos de todo tipo, devendría en una sociedad más justa, pacífica, armoniosa, igualitaria, democrática, consensual, compleja y mejor organizada en base a criterios científicos y racionales. Bajo estos preceptos, los ingenieros franceses saintsimonianos, diseminados por todo el globo, concebirían los ferrocarriles como una de las redes de servicios públicos colectivos vinculadas al interés general¹¹⁵.

La Polytechnique pretendió establecer una transición del conocimiento científico al aplicado, entroncando la ingeniería con la ciencia, fundamentando la formación del ingeniero en la ciencia y no en el arte, como preconizaba la tradición renacentista. En esta institución las matemáticas, la geometría, la física, la química, etc. se erigirían en disciplinas esenciales para el ingeniero desde su fundación a finales del siglo XVIII. Uno de los pilares fundacionales de esta escuela fue la contribución a la ordenación de la sociedad de acuerdo con principios racionales, lo que inclinó a muchos de los profesionales que se formaron en ella a involucrarse en actividades revolucionarias en los períodos de la revoluciones liberales de 1830-1832 y 1848, antes de convertirse en un centro elitista de tecnócratas que defendió denodadamente sus privilegios. Otros preceptos fueron la producción de la ciencia y su transferencia a dominios de aplicación y la formación específica en prácticas concretas de tipo técnico. Así, se reflejaba fielmente en dicha escuela el conceptualismo de la razón post-ilustrada que confiaba ciegamente en la ciencia y en la técnica para resolver los problemas sociales y establecer un nuevo orden de cosas. El espíritu politécnico de planificación y centralización de la sociedad sustentadas en políticas intervencionistas de signo socialista o socialdemócrata, contrastaba con el pensamiento liberal de signo más individualista de los economistas políticos. El conde de Saint-Simon, vinculado a la École Polytechnique, en la que tanta influencia ejerció su *nouveau christianisme*, estuvo obsesionado por la idea de reformar la sociedad mediante enormes proyectos de ingeniería, de entre los que destacaron su primer intento de construir el canal de Panamá —proyecto que más tarde iniciaría Ferdinand Lesseps, uno de sus discípulos—, tratando de convencer al virrey español de Méjico, y su propuesta de construir un canal que uniera Madrid con el mar. A Saint-Simon se le consideró el fundador del socialismo francés, en una época en la que proliferaron mesías megalómanos que postulaban por

¹¹⁴ Histoire de l'École Polytechnique, Université Paris-Saclay. Disponible en: <https://www.polytechnique.edu/fr/XIXesiecle> [última consulta 15/03/2016]

¹¹⁵ CORTÉS GARCÍA, Francisco (2006) “La importancia de las redes de infraestructuras y del industrialismo en el pensamiento politécnico”, en *Revista TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 11, pp. 94-115.

filosofar la curación de los males de la humanidad. También se dio un fenómeno similar al del saintsimonismo francés en Inglaterra, donde ejerció especial influencia utópica el pensamiento de Robert Owen (1771-1858). Más tarde, Carlos Marx (1818-1883) incorporaría las ideas de Saint-Simon sobre las relaciones entre las clases sociales, los progresos de la técnica y los modos de producción. Aunque este último pensador aceptó que la industrialización y la mecanización eran necesarias para aumentar la producción y la riqueza, rechazó la forma de organización social bajo la que se estaba produciendo esa industrialización y cuestionó, como sabemos, en profundidad que los beneficios del progreso estuvieran siendo distribuidos con justicia¹¹⁶.

1. 2. L'École Centrale des Arts et Manufactures de Paris

L'École Centrale des Arts et Manufactures de París se erigió como innovador en la formación de ingenieros civiles, directores de fábricas, jefes de manufacturas, etc. La importancia de la proposición de esta École Centrale fue que anunció oficialmente por primera vez un corpus disciplinar propio del ingeniero enfocado concienzudamente a la profesionalización del oficio. Desde su fundación hasta 1879, la École Centrale formó a 77 españoles, algunos de los cuales abrirían escuelas inspiradas en esta institución en Madrid, Barcelona, Sevilla y Valencia¹¹⁷.

2. La formación de ingenieros en España y la situación de desventaja de los ingenieros industriales frente a los de caminos

El campo de estudios históricos sobre ingeniería e ingenieros militares durante el Antiguo Régimen en España ha generado una bibliografía nutrida de referencias en las últimas décadas producidas tanto en España como en Francia¹¹⁸. No obstante, para la Edad Contemporánea, el panorama cambia para el mismo tema en el marco geográfico español y la órbita de los ingenieros civiles, al que toma la delantera la investigación sobre ingenieros franceses e ingleses. Para enmarcar diversos apartados de nuestro trabajo, extraeremos breves síntesis de la importante y poco común aportación del grupo de investigación a cargo del profesor Manuel Silva Suárez¹¹⁹.

¹¹⁶ ARACIL SANTOJA, Javier (2007) "Entre la utopía y la invención", en SILVA SUÁREZ, Manuel (Ed.) (2007) *Op. cit.*, Vol. IV, pp. 111-117.

¹¹⁷ GRELON, André; GOUZÉVITCH, Irina (2007), *Op. cit.*, pp. 284-286.

¹¹⁸ CAPEL SÁEZ, Horacio (1983) *Los Ingenieros militares en España, siglo XVIII: repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*, Edicions Universitat, Barcelona, 494 pp.; GARCIA, Marie-Hélène (2004) *La culture des Ingénieurs Militaires en Espagne au Siècle des Lumières (XVIIIème siècle-début du XIXème siècle)*, Thèse de doctorat dirigée par Jean-Marc Buigues, Université Bordeaux 3, 1130 pp.; CÁMARA, Alicia (coord.) (2005) *Los ingenieros militares de la Monarquía hispánica en los siglos XVII y XVIII*, Ministerio de Defensa, Madrid, 381 pp.; GALLAND-SEGUELA, Martine (2008) *Les ingénieurs militaires espagnols de 1710 à 1803: Étude prosopographique et sociale d'un corps d'élite*, Bibliothèque de la Casa de Velázquez, 449 pp.

¹¹⁹ SILVA SUÁREZ, Manuel (Ed.) (2007) *Op. cit.* Vol. IV, 773 pp., y del mismo editor (2007) *Técnica e Ingeniería en España V. El Ochocientos. Profesiones e instituciones civiles*, Real Academia de Ingeniería Institución "Fernando el Católico", Pressas Universitarias de Zaragoza, 735 pp. Para las líneas generales de este texto introductorio sobre los ingenieros industriales, también hemos utilizado una síntesis de la gran obra del equipo de investigación dirigido por el profesor Manuel Silva Suárez sobre *Técnica e Ingeniería en España...* realizada por el mismo editor para una lección magistral del curso 2007/2008 en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de la Universidad de Málaga, ver: SILVA

En España, desde el Renacimiento, la incorporación de las nuevas técnicas y la potenciación de las ciencias no tuvieron la adecuada cabida en las universidades, y ello condujo a que las formaciones científico-técnicas se realizaran en academias o instituciones adscritas a la Corona, adscribiéndose los ingenieros del rey generalmente al Cuerpo de Artillería del Ejército. Durante el Siglo de las Luces se institucionalizará en mayor medida la profesión del ingeniero en un cuerpo militar independiente, desgajándose de la Artillería. En el marco civil, Fernando VI fue el fundador de la Real Academia de las Tres Nobles Artes de San Fernando en 1752, que institucionalizaría la arquitectura y sería protagonista de una rígida difusión del clasicismo a partir del reinado de Carlos III. Aún en esta época serían las sociedades económicas y las juntas de comercio las que centrasen su atención en el fomento de la agricultura, la industria y el comercio, ofreciendo formación al campesinado y al artesanado, y entrando en competencia en ocasiones con las universidades.

Durante el último tercio del siglo XVIII, la Corona creará instituciones civiles como la Academia de Minas de Almadén (1777) o el Colegio de Minería de México (1786). A comienzos del nuevo siglo, Agustín de Betancourt se destacó como ingeniero creador del Gabinete de Máquinas del Retiro —base de la primera y efímera Escuela de Caminos y Canales (1802)— y el Real Conservatorio de Artes (1824), precedente directo del Real Instituto Industrial de 1850. Otro destacado ingeniero, Luis Proust dirigiría el Real Estudio de Mineralogía de Madrid desde 1799. Este legado ilustrado desaparecerá en gran parte merced a la invasión napoleónica y al trágico reinado de El Deseado, puesto que gran parte de los técnicos y científicos relevantes fueron ilustrados y liberales, e incluso afrancesados, y por tanto perseguidos con saña por los absolutistas durante la reacción de la década de 1820.

Sería ya en el siglo XIX, según la velocidad de los procesos de industrialización de los distintos nuevos Estados burgueses, cuando aparecerá la figura de ingeniero civil, es decir, no militar. Mientras en el Setecientos el peso mayoritario de la renovación científica hispana recaía sobre cuerpos militares, en el Ochocientos este peso gravitaría sobre la ingeniería civil, cuyos cuerpos desempeñaron una amplia y elevada responsabilidad administrativa. Paralelamente a los cuerpos de ingenieros del Estado, en la estructuración del ámbito civil del nuevo Estado liberal se fueron creando numerosísimos cuerpos de la Administración, como los Catedráticos de Universidad (1845), Pericial de Aduanas (1850), Telégrafos (1855), Bibliotecarios y Archiveros (1859) Topógrafos (1870), etc...

De las cinco ingenierías ochocentistas, cuatro serán cuerpos del Estado: Caminos (1834), Minas (1835) Montes (1854) y Agrónomos (1879). Los cuerpos de ingeniería serían conjuntos de funcionarios jerarquizados con una formación al margen de la universidad, a cargo de empresas privativas y vinculados a la esfera administrativa con conexión directa con el mundo político. Los profesionales de estos cuerpos no eran, pues, profesionales libres sino de “carreras de Estado”. Sin embargo, desde 1837 se había establecido de forma definitiva el libre ejercicio de las profesiones científicas sin necesidad de adscripción a corporación o colegio específico, aunque obligando a los ejercientes a presentar sus títulos a la autoridad local competente. Este marco de libertad

SUÁREZ, Manuel (2008) *Sobre la institucionalización de la ingeniería civil española. El papel de la ingeniería industrial*, SPICUM, Universidad de Málaga, 60 pp.

para el ejercicio profesional, se planteó tanto en Francia como España, debido a la influencia liberal de pretender el profesionalismo independiente al control férreo de las corporaciones y gremios en el Antiguo Régimen. Por ejemplo, los arquitectos no formaron parte nunca de los cuerpos del Estado, sino que ejercían su profesión como ejercicio libre, pero con garantías de monopolio para la edificación. Lo mismo ocurrió con los ingenieros industriales, cuya carrera se creó en 1850, con objetivos estrictos de asistir a la industria desde el ámbito privado, pero sin los derechos de exclusividad de los que gozaban los arquitectos. En definitiva, la libertad liberal en la que se basó inicialmente esta profesión, supuso un lastre a la larga, ya que aunque en 1855 se ordenaron sus competencias, no se definieron atribuciones preferentes, aunque podían ser empleados por el gobierno en las líneas telegráficas, en la inspección de estaciones y máquinas y aparatos de los caminos de hierro. La absoluta libertad profesional en la esfera privada perduró solamente hasta el momento de “La Gloriosa” en 1868, ya que a partir de este momento se adoptará un sesgo corporativo mucho más conservador, y los ingenieros industriales solicitaron en diversas ocasiones la creación de un cuerpo específico de la Administración. Durante el ministerio de Fomento de Rafael Gasset — recordemos, hijo del fundador del periódico *El Imparcial*, y propietario y director de éste— en 1911, hubo un intento de acceder a la creación de un Cuerpo de Ingenieros Industriales, pero el proceso fue abortado pues no se llegó a dictar el reglamento necesario para su puesta en marcha. Además, los cuatro cuerpos de ingenieros ochocentistas tradicionales, eran adversos a la creación del de Industriales. No sería hasta el Directorio bajo Primo de Rivera en 1928, cuando se organizase *ex novo* el Cuerpo de Ingenieros Industriales, y su Reglamento orgánico no se promulgó hasta la llegada de la II República en 1931, por Decreto de 17 de noviembre, justo ochenta años después de la creación de esta carrera. El desarrollo de la profesión de ingenieros industriales al margen de la Administración, llevó a que estos profesionales se sintiesen desprotegidos, ante el consentido intrusismo profesional y el otorgamiento de prerrogativas a los cuerpos decimonónicos de ingeniería.

En España, el precedente de los estudios de ingeniería industrial es el Real Conservatorio de Artes, creado en 1824 por el insigne ingeniero y economista malagueño Juan López de Peñalver y de Sayas (1763/4-1834). Desde su creación el Conservatorio asumió y potenció funciones que anteriormente ejercía la Real Sociedad Económica Matritense, pero enfocadas a un claro sentido de Administración o estatal. El modelo de este Conservatorio, su estructuración interna, sus programas docentes y el diseño de sus laboratorios fueron tomados del parisino Conservatoire National des Arts et Métiers. Además de sus funciones de docencia, llevaba a cabo también funciones facultativas de cuerpo consultivo auxiliar de la Administración activa en el ramo de la industria (gestión de los privilegios de invención e introducción, evacuación de informes, conservación de tipos y patrones originales de pesas y medidas y promoción y organización de exposiciones públicas de la industria nacional. En 1850, el Conservatorio quedó englobado en el Real Instituto Industrial, que fue suprimido en 1867, tras la crisis financiera de 1866, que dio al traste con todas las escuelas técnicas que surgieron a mediados de siglo. Por ende, en esta fecha, reaparece el Conservatorio con personalidad propia hasta 1887.

A juzgar por los expertos, las escuelas industriales de diversos niveles conformaron a mediados del XIX un cuadro excesivo en lo geográfico, ya que además del Real Instituto matritense, tendrían relevancia las escuelas de Barcelona, Sevilla, Valencia, Vergara, Gijón, Cádiz, Málaga, Alcoy y Béjar. Este sistema escolar industrial

decimonónico construido a mediados de la centuria se saldará con un rotundo fracaso ante un erróneo planteamiento político, ya que el Estado, a excepción del Real Instituto Industrial, no se comprometió a financiar sus costes, delegando dos tercios de éstos a las diputaciones provinciales y a los ayuntamientos. La organización de estos centros se inspiró en la que ejerció la École Centrale des Arts et Manufactures de París, y esta rama de estudios fue impulsada por Manuel Seijas Lozano, ministro de Comercio, Instrucción y Obras Públicas. Antonio Gil de Zárate y su equipo se encargaron de redactar el acta fundacional de los estudios industriales, publicada por el Real Decreto de 4 de septiembre de 1850. El objetivo de dicha legislación era luchar contra la rutina y el empirismo, posibilitando la modernización industrial y de la sociedad, rescatando a la industria nacional del tributo facultativo extranjero. A partir de entonces se establecieron tres grados de titulaciones de las escuelas industriales, extendiéndose títulos del primer grado por todas las escuelas; de segundo grado o ampliación sólo por las escuelas de Barcelona, Sevilla y Vergara; y de grado superior únicamente en el Real Instituto Industrial de Madrid. En 1857 la Ley Moyano transformaría en centros superiores las escuelas industriales de Madrid, Barcelona, Sevilla, Valencia, Vergara y Gijón, pero un exceso de ambición en los programas de formación traería a la larga efectos negativos. Parece ser que esta oferta escolar estuvo políticamente sobredimensionada, y el débil tejido industrial y la libertad absoluta en el ejercicio profesional, acortaba las expectativas profesionales acordes para los titulares. Para más inri, el soporte financiero provincial y municipal de las instituciones, condujo al cierre de todas las escuelas excepto la de Barcelona a mediados de la década de 1860, llegando incluso a clausurarse el Real Instituto Industrial de Madrid en 1867. Efectivamente, contados todos los ramos de la profesión, los graduados en el siglo XIX en escuelas de ingenierías españolas sólo fueron 3.200. Sobre esta cifra total, 1.092 salieron de las cuatro escuelas de industriales de Barcelona (889 egresados), Madrid (165), Sevilla (29) y Valencia (9). Considerando el número de promociones potenciales de alumnos, la media anual de los que alcanzaron el título por escuela y año no alcanza la docena; pero esta escasez de ingenieros era considerada una característica determinante de prestigio.

Se ha conservado algún texto impreso, de los más antiguos, de la década de 1850, derivado de los apuntes manuscritos de los alumnos de la Escuela Especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, dedicados exclusivamente a los ferrocarriles, por ejemplo *Clase de Caminos de Hierro. Sistemas de vía: adición a las obras de texto*, de 1855. En este pequeño manual se hacen descripciones de los diferentes sistemas de vía existentes en el momento (sistemas Barlow, Molls, Charlet, Greuves, Pouillet, Samuel, Richardson, Bergue, Wheeler, Norris, etc.), incluyendo un capítulo sobre los sistemas adoptados hasta la fecha en España, junto con 103 figuras explicativas. Dos ejemplares son conservados entre la Fundación de los Ferrocarriles Españoles de Madrid y la ETSC (European Transport Safety Council) de Bruselas¹²⁰.

La supervisión estatal de la red ferroviaria española fue monopolizada por el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, lo cuál era justificable en lo que se refiere a los propios Caminos de hierro, pero menos sostenible al considerar el material móvil. Esta cuestión significó una fuente de conflictos entre los ingenieros de caminos y los industriales, que derivó en protestas contra la actuación administrativa

¹²⁰ ESPINOSA, I. P. C. (1855) *Clase de Caminos de Hierro. Sistemas de vía: adición a las obras de texto*, Lit. por Dionisio Larraya, Madrid, 102 pp. + 9 lám. [Cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *Op. cit.*, pp. 82-83].

tras la publicación del *Reglamento sobre la policía de los ferro-carriles* de 1859, que asignaba la inspección técnica o facultativa de cada línea a los ingenieros del cuerpo de caminos y canales, a pesar de que cuatro años antes se había autorizado el empleo de ingenieros industriales por el gobierno para la inspección de estaciones, máquinas y aparatos ferroviarios. En el centro del debate se bosquejaba el reflejo de la disimetría que suponía que los ingenieros de caminos estuviesen en el corazón del ministerio y los industriales fuera. Sin embargo, la presencia de los ingenieros industriales en las empresas que diseñaron y construyeron las líneas ferroviarias y el material móvil y en las compañías que operaban en la red fue más que destacable. Hasta final de la centuria, en 1896, por Real Decreto de 13 de marzo, no se constituiría el cuerpo de Ingenieros Mecánicos de las Divisiones de los ferrocarriles, que admitiría a los ingenieros industriales en las plazas vacantes que dejasen los de Caminos, Canales y Puertos¹²¹.

Sobre la importancia que alcanzaron los ingenieros de caminos, canales y puertos en las altas esferas de la política española del siglo XIX, y las sucesivas reordenaciones del ramo, tenemos el estudio en profundidad de Fernando Sáenz Ridruejo, el cuál abarca el análisis sociológico de los ingenieros de caminos que alcanzaron rangos de ministros y presidentes del Gobierno. Sin detenernos aquí en más detalles, diremos que Sáenz Ridruejo cuenta 12 ingenieros de caminos que fueron senadores entre 1879 y 1900; y 6 que ostentaron varias carteras ministeriales entre 1868 y 1896, en los ministerios de Presidencia, Gobernación, Estado, Fomento, Hacienda y Ultramar. Éstos últimos individuos fueron Práxedes Mateo Sagasta, José Echegaray Eizaguirre, Constantino de Ardanaz Undabarrena, José Elduayen Gorriti, Alberto Bosch Fustegueras y Amós Salvador Rodrigáñez. Otros 12 ingenieros de caminos, entre ellos algunos de los ya citados, formaron parte de la Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, entre 1861 y 1908; 2 ingresaron en la Real Academia Española en el último tercio del siglo XIX y colaboraron en la undécima edición del *Diccionario*; 3 en la Academia de Bellas Artes, y ya en el siglo XX, también formó parte de esta institución el ingeniero ferroviario Félix Boix; 1 en la Academia de Ciencias Morales y Políticas; y 1 en la Real Academia de Historia¹²². Varios de estos ingenieros formaron parte de los Consejos de Administración de diversas compañías ferroviarias en ocasiones de modo intermitente, ya que, como sabemos, solían dimitir de sus cargos en las empresas privadas en el momento en que eran elegidos para funciones políticas, aunque continuasen en estrechas relaciones con el mundo empresarial.

2. 1. La Revista de Obras Públicas (1853...)

El órgano de expresión del Cuerpo de Ingenieros de Caminos fue la *Revista de Obras Públicas*, fundada en 1853. Aún activa y parcialmente abierta a la consulta libre en la actualidad a través de su web oficial —están disponibles todos los números desde 1853 excepto los cuatro últimos años, accesibles sólo para suscriptores—¹²³, esta revista no sólo fue una de las publicaciones técnicas españolas más importantes de la segunda mitad del siglo XIX y el primer tercio del XX, sino también un soporte privilegiado

¹²¹ SILVA, Manuel; LUSA, Guillermo (2007) “Cuerpos facultativos del Estado *versus* profesión liberal”, en SILVA SUÁREZ, Manuel (Ed.) (2007) *Op. cit.* Vol. IV, pp. 362-363.

¹²² SÁENZ RIDRUEJO, Fernando (2007) “Ingeniería de caminos y canales, también de puertos y faros”, en SILVA SUÁREZ, Manuel (Ed.) (2007) *Op. cit.*, Vol. V, pp. 127-184.

¹²³ *Revista de Obras Públicas: Órgano profesional de los ingenieros de caminos, canales y puertos, ROP*. Disponible en: <http://ropdigital.ciccp.es/index.php> [última consulta 08/08/2015]

para la discusión de dos brazos de las políticas públicas de mayor relevancia económica del Ochocientos: la hidráulica y la ferroviaria¹²⁴. Aunque en las últimas décadas se ha dedicado mayor atención a esta publicación, aún es escaso su estudio en las historias del periodismo o en las escasas historias de la ingeniería y la técnica española¹²⁵. Al final de la década pasada también fue publicado algún trabajo que analiza con enfoque cuantitativo la importancia de la materia ferroviaria en esta revista, ya desde el marco de las Ciencias de la Información y la Comunicación¹²⁶. Pero no hemos encontrado ningún trabajo específico basado en esta revista que ponga en relación el cuerpo de ingenieros con las élites burguesas desde un enfoque de su influencia sobre la sociedad.

3. Reflexiones sobre la relación de la prensa especializada con la Modernidad

El asunto de la transmisión del conocimiento científico y las novedades de la técnica aplicada a la industria, reflejados en las publicaciones científicas que requerían las grandes empresas ferroviarias para su uso habitual, se entrelaza con otros factores, como el urbanismo alterado en las ciudades a partir de la revolución industrial. Desde la llegada del ferrocarril también se transformaron la morfología y las funciones urbanas¹²⁷, fundiéndose con ellas las tecnologías impresoras y de difusión del momento. Algunos autores han hablado de la concentración de la técnica y las ediciones especializadas en grandes capitales como consecuencia de flujos de información inalienables a ellas, imprescindibles para el avance científico y la difusión del conocimiento¹²⁸; y nuestra selección de revistas científicas así lo confirma para los comienzos del siglo XX.

Probablemente este maridaje secular entre ciudades, redes de transporte y ciencia que surgió con la Revolución Industrial, quede desfasado en nuestros días así que transcurran pocos lustros más, o más bien haya sido ya superado en el tiempo que vivimos, puesto que la revolución de las tecnologías de las telecomunicaciones (NTICs) ha dado lugar a un nuevo arquetipo de información y comunicación¹²⁹. El modelo de

¹²⁴ RAMOS GOROSTIZA, José Luis; MARTÍNEZ VARA, Tomás (2008) “Las ideas económicas de los ingenieros de caminos: la *Revista de Obras Públicas* (1853-1936), en *Investigaciones de Historia Económica*, nº 11, primavera 2008, pp. 9-38.

¹²⁵ Entre los trabajos académicos españoles dedicados a la *Revista de Obras Públicas* de las décadas transcurridas del siglo XXI, destacan los aparecidos en el monográfico de esta misma revista con motivo del 150 aniversario de su fundación: SÁENZ RIDRUEJO, Fernando (2003) “Un siglo y medio de la revista de obras públicas”, en *Revista de Obras Públicas, Órgano profesional de los ingenieros de caminos, canales y puertos*, nº 3434, 2003, pp. 7-15; SALDAÑA ARCE, Diego; BUENO HERNÁNDEZ, Francisco (2003) “La revista de obras públicas entre 1959 y 1975”, en *Revista de Obras públicas, etc.*, nº 3434, 2003, pp. 99-102.

¹²⁶ BENITO-MARTÍNEZ, Elena (2010) “Caminos de hierro y acero: un largo trayecto a través de la *Revista de obras Públicas*”, en *Documentación de las Ciencias de la Información*, 2010, vol. 33, pp. 9-25.

¹²⁷ CAPEL, Horacio (2011) *Op. cit.*

¹²⁸ CAPEL, Horacio (1998) “Ciencia, innovación tecnológica y desarrollo económico en la ciudad contemporánea”, en *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* nº 23, 15 de junio de 1998, Barcelona, s/p. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn-23.htm> [última consulta 02/07/2015]

¹²⁹ HIMMANEM, Pekka (2002) *La ética del hacker y el espíritu de la era de la información*, 166 pp. Disponible en: <http://eprints.rclis.org/12851/1/pekka.pdf> [última consulta 02/07/2015]

sociedad industrial surgido a caballo entre Europa y EE.UU. a mediados del siglo XIX y extendido más tarde al resto del mundo globalizado, siguió evolucionando y cambiando hasta el presente, desde la transformación de aquella sociedad industrial en sociedad de la información —a veces pretendida sociedad del conocimiento—¹³⁰. A pesar de los cambios, las herencias negativas de la Revolución Industrial no han desaparecido aún ni quedado superadas, y en torno a las ciudades y núcleos urbanos ha surgido un polémico debate en la década pasada, por su inviabilidad como hábitats humanos salubres y dignos¹³¹. En España, las industrias de la impresión, ubicadas tradicionalmente en los centros históricos de las ciudades, al igual que otros tipos de industrias, desplazaron sus talleres y fábricas hacia zonas más distantes de los centros urbanos a mediados del siglo XX a pesar de las carencias de las infraestructuras en el prolongado período de postguerra que atravesó el país. En las últimas décadas del siglo pasado se dio otro desplazamiento de imprentas y rotativas hacia los polígonos industriales construidos ex profeso para albergar las actividades del sector secundario. En lo que llevamos transcurrido del siglo XXI, con el desarrollo y éxito de los medios de comunicación digitales y las TIC's, se ha producido un fenómeno de deslocalización y ubicuidad de las empresas dedicadas a las labores publicación.

4. MZA como consumidora de prensa especializada

Según los estudios disponibles, durante el período 1760-1936 se incrementó en España el número de publicaciones técnicas fundadas anualmente debido a la revolución editorial y el incremento de la audiencia¹³². Tras las publicaciones en Londres de exiliados políticos durante la Década Ominosa, una nueva etapa de esplendor de la prensa se inicia en 1848, coincidiendo con la inauguración de los primeros ferrocarriles peninsulares (Barcelona-Mataró y Madrid-Aranjuez), la

¹³⁰ El concepto “Sociedad del Conocimiento” se atribuye precisamente a Peter Drucker, un teórico austríaco de la gestión empresarial que en 1966 fue capaz de vislumbrar los cambios que impondrían las nuevas tecnologías informáticas en la cotidianidad de las relaciones sociales, y acuñó el término de “trabajador del conocimiento” en su libro *Effective executive*, refiriéndose a los ejecutivos de las empresas y a sus nuevas funciones en el advenimiento del nuevo medio; ver la traducción al español: DRUCKER, Peter (1993) *El ejecutivo eficaz*, Apóstrofe, Barcelona, 164 pp. Algunos años más tarde, el comunicólogo Armand Mattelart, ha dedicado su vida académica al estudio y análisis crítico de esta supuesta “Sociedad del Conocimiento” en el contexto de las tendencias intelectuales y la lucha de clases; citaremos aquí solamente algunas de las entrevistas a este profesor disponibles en línea referidas a este tema en concreto, ver por ejemplo: MATTELART, Armand (1995) “Intelectuales, comunicación y cultura: entre la gerencia global y la recuperación de la crítica” (entrevista de César Bolaño en *Causas y Azares*), en portal web *Infoamérica*. Disponible en:

http://www.infoamerica.org/documentos_pdf/mattelart.pdf [última consulta 4/12/2015]; del mismo autor (2006) “Sociedad del conocimiento, sociedad de la información, sociedad de control” (entrevista en *Cultures & Conflicts* –traducción al español–), en portal web *Infoamérica*. Disponible en: http://www.infoamerica.org/documentos_pdf/mattelart10.pdf [última consulta 04/12/2015]; y del mismo autor (¿?) “Une autre société de l’information est possible” (entrevista de Stéphane Mandard), en portal web *Infoamérica*. Disponible en <http://www.infoamerica.org/teoria/mattelart1.htm> [última consulta 02/07/2015]

¹³¹ GARNIER, Jean-Pierre (2011) “Treinta objeciones a Horacio Capel”, en *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. XV, núm. 353 (1), 15 de febrero de 2011, s./p. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-353/sn-353-1.htm> [última consulta 02/07/2015]

¹³² ALGABA CALVO, Antonio (2000) “La difusión de la innovación. Las revistas científicas en España 1760-1936”, en *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, nº 69 (17), 1 de agosto de 2000, s./p. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn-69-27.htm> [última consulta 02/07/2015]

organización de la Universidad Central y el período de mayor prestigio de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos desde su creación¹³³. La publicidad, a su vez, irrumpiría en la prensa bajo la Regencia de María Cristina de Borbón, cuando la economía liberal rompe sus diques políticos de contención¹³⁴.

Recordemos que desde el inicio de la etapa de María Cristina se fundaron las primeras revistas de arquitectura e ingeniería españolas (1846). Hasta años más tarde no se publicarán revistas especializadas en ferrocarriles (1852), pero aún la primera Ley de Ferrocarriles se promulgó más tarde, durante el Bienio Progresista (1855). Las legislaciones sobre prensa fueron bastante posteriores —de 1879 y 1883, conservadora y aperturista respectivamente—, y afectaron principalmente a las cabeceras generalistas aunque no tanto a las especializadas o científicas. Estos hitos legales coincidieron con la Restauración Borbónica, la concentración de los grandes negocios del ferrocarril, la segunda oleada de construcción ferroviaria, la renovación de las estaciones, y los orígenes de los de vía estrecha y de los tranvías urbanos¹³⁵.

La bibliografía pertinente sobre la materia, nos informa de que la fundación de revistas sobre publicidad y transportes en general fue tardía en España, aunque ambas tipologías comienzan en el mismo año, 1919, avanzada ya la llamada Edad de Plata de la Cultura Española¹³⁶. Respecto a esta Edad de Plata debemos señalar que algunos estudiosos plantean su inicio alrededor de 1898 —fecha del Desastre de Cuba—, pero otros lo retrotraen a 1868, año de la Revolución Gloriosa y de la inauguración de una de las dos principales arterias ferroviarias hasta Andalucía, la línea Madrid-Córdoba-Málaga —momento álgido de la primera etapa de construcción de la red peninsular—¹³⁷.

4.1. Presupuesto de MZA en impresiones, libros y periódicos para 1865

En la última sesión del Consejo de MZA del año 1864 encontramos uno de los pocos testimonios sobre los gastos de la empresa en publicaciones, es decir, de su consumo de información¹³⁸. Aquel día 30 de diciembre de 1864, se hizo presupuesto de los gastos del Consejo de Administración para 1865. De un total de 4.192.000 reales de vellón, 75.000 reales serían para compra de impresiones, libros y periódicos. Asimismo

¹³³ Información extraída de la web de la Universidad Politécnica de Madrid, en la que se integró la Escuela Técnica Superior de Caminos Canales y Puertos (ETSI) en el año 1957, que antes había dependido del Ministerio de Obras Públicas, ver: UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID (s. f.) “Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos”, web oficial. Disponible en: <http://www.upm.es/institucional/FuturosEstudiantes/Centros/CampusCiudadUniversitaria/ETSICaminos> [última consulta 02/07/2015]

¹³⁴ ALGABA CALVO, Antonio (2000) *Op. cit.*

¹³⁵ COMÍN COMÍN, Francisco (et. al.) (1998) *Op. cit.*, Vol. I, pp. 149-280.

¹³⁶ Respecto al inicio de esta Edad de Plata no existe un consenso explícito, según señala URRUTIA CÁRDENAS, Hernán (1999-2000) “La Edad de Plata de la Literatura Española (1868-1936), en *Cauce*, nº 22-23, pp. 581-582. Disponible en: http://cvc.cervantes.es/literatura/cauce/pdf/cauce22-23/cauce22-23_33.pdf [última consulta 02/07/2015]

¹³⁷ CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2008) *Op. cit.*, en CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (dirs.) (2008) *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance [Tomo I]*, Junta de Andalucía -Consejería de Obras Públicas y Transportes- y Fundación de los Ferrocarriles Españoles; Servicio de Publicaciones. Dirección general de Planificación de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, Madrid, pp. 81-159.

¹³⁸ Actas MZA, sesión nº 38 de 30 de diciembre de 1864, p. 62, libro 5.

se presupuestaron los gastos de la Contabilidad en el concepto de “Impresiones y libros”, por un total de 40.000 reales de vellón; los de Almacenes generales por “Impresiones y libros”, en un total de 60.000 reales; y los del Servicio de Movimiento, por “Impresiones, libros, periódicos, etc.” por 593.000¹³⁹. En fin, el total del presupuesto aprobado para 1865 para consumo de información de la propia empresa y sus distintas dependencias fue de 768.000 reales de vellón, que proporcionalmente al presupuesto general del que disponía el Consejo, equivaldría a un 18’32%, cantidad nada desdeñable. Además, se aprobó otro presupuesto estimativo anual para el momento en que todas las líneas estuvieran abiertas, más elevado que el que se proyectó para 1865. En ese momento esperado de funcionamiento pleno de la red, se previó un gasto en reales de vellón de 615.000 para impresiones, libros y periódicos; 30.000 para publicidad; y para el Servicio del Tráfico, 130.000 en impresiones, libros y periódicos, y 26.000 en publicidad. O sea, entre productos de imprenta e información y publicidad, el montante ascendería para la red completa a 801.000 reales de vellón.

4. 2. Las colecciones de revistas de las ferroviarias

Según estos datos podemos considerar a las ferroviarias de la época —cuya capacidad de contar con información actualizada tenía repercusiones directas en su negocio—, grandes consumidoras de prensa especializada, generalista y publicaciones diversas, además de consumidoras de publicidad. De todo este volumen bibliográfico que consumió MZA sólo nos queda una pequeña muestra que se ha conservado en la Biblioteca del Archivo Histórico Ferroviario de Madrid. Se supone que todas las compañías ferroviarias disponían de sus propias colecciones de revistas, pero sólo han llegado hasta nosotros las suscritas por esta empresa. El equipo de bibliotecarias de este organismo ha clasificado estos fondos dividiéndolos en dos grupos: a) revistas técnicas y especializadas —dirigidas a los ingenieros o estratos superiores de empleados—¹⁴⁰, y b) revistas de temática ferroviaria —enfocadas a empleados de escalafones más bajos, o incluso al público general interesado en esta temática—¹⁴¹. Tanto la Oficina de Estudios de Vía y Obras en 1918, como el Servicio de Vía y Obras de MZA en 1920, realizaron catálogos de las revistas especializadas, prueba de la importancia otorgada a estas publicaciones en las rutinas de trabajo de los altos cargos.

Nosotros aquí no vamos a realizar un estudio exhaustivo en esta interesante temática, pero para los objetivos de visión general de la importancia que la información especializada llegó a tener para las ferroviarias, hemos seleccionado 35 cabeceras de las más significativas, que estaban en publicación y eran abonadas por la Compañía y conservadas para uso interno de ingenieros y personal cualificado durante el período cronológico que estudiamos. Hemos prestado mayor atención a las pertenecientes al

¹³⁹ Actas MZA, sesión nº 38 de 30 de diciembre de 1863, pp. 69-74, libro 5.

¹⁴⁰ CABANES MARTÍN, Ana (2012) *Las revistas científicas y técnicas del siglo XIX y primer tercio del siglo XX: una puerta al conocimiento especializado* [diaporama en línea] (Los Miércoles del Archivo y la Biblioteca), Museo del Ferrocarril, Madrid, 59 pp. Disponible en: http://www.museodelferrocarril.org/comunicacion/pdf/Revistas_cient%C3%ADficas_y_tecnicas.pdf [última consulta 02/07/2015]

¹⁴¹ CABANES MARTÍN, Ana (2013) *Las revistas ferroviarias, el conocimiento especializado* [diaporama en línea] (Los Miércoles del Archivo y la Biblioteca), Museo del Ferrocarril, Madrid, 76 pp. Disponible en: http://www.museodelferrocarril.org/comunicacion/pdf/Revistas_ferrovias-acceso_al_conocimiento.pdf [última consulta 06/12/2015]

momento álgido de la aparición de revistas especializadas, que fue el primer tercio del siglo XX. Ofrecemos en esta sucinta compilación las fechas extremas, no de los períodos de publicación de las revistas, sino de los intervalos que se conservan en el AHF, aunque en algunos casos las series sean discontinuas. Las revistas coleccionadas por MZA para uso rutinario de mandos e ingenieros, dentro de su especialización presentan un abanico temático que va desde el carácter general, pasando por la ingeniería industrial o mecánica, la construcción, la electricidad o la electrotecnia, hasta las publicaciones editadas por grandes empresas, más algunos anuarios. Los criterios que elegimos para esta selección de títulos y cabeceras de los ejemplares que se conservan en la actualidad, intuimos que otros muchos debieron ser eliminados por la misma empresa en el momento en el que perdieron actualidad o sus contenidos científicos y técnicos quedaron desfasados en el caso de las revistas científicas.

Hemos analizado ya las destrucciones y venta de “papel inútil” de la propia empresa durante sus primeras décadas de existencia y, además, según la información que nos ofrecen las actas de 1864 que hemos introducido más arriba, la literatura conservada no se corresponde con la cantidad de gasto que la empresa dedicó a la compra de publicaciones. Con más razón hubo de ocurrir lo mismo con las publicaciones generalistas y las especializadas dirigidas al público en general que compraba la Compañía.

4. 3. Repertorio de las revistas periódicas especializadas más importantes que formaron la biblioteca de MZA

1. *Revista de Obras Públicas* (1853-actualidad). Publicada por la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid.

2. La *Revista Científica del Ministerio de Fomento* (¿?). Editada desde 1862 era una escisión del *Boletín Oficial del Ministerio de Fomento*, que se publicaba desde 1848, pero que se dedicó exclusivamente, a partir de esta escisión, a los temas de legislación y noticias oficiales; mientras que la *Revista Científica* trataba en profundidad descubrimientos científicos e industriales, exposiciones universales, minería, empresas ferroviarias, agricultura, etc.

3. *La Ilustración Española y Americana* (1869-1920). En el AHF se conservan números hasta 1894. Esta revista era título de continuación de otra publicación más antigua, el *Museo Universal*, editada desde 1857 hasta 1869. Seguramente esta revista fuese coleccionada por la Compañía por la cantidad y calidad de sus grabados de máquinas, inventos y otras técnicas, de los que hemos insertado algunos a lo largo de esta tesis.

4. *Anales de la Construcción y de la Industria* (1876-1890). Esta revista fue premiada con Medalla de oro en la Exposición Universal de París en 1878.

5. *Le Lumière électrique* (1879-1916). Se trata del órgano de la Unión de Sindicatos de Electricidad, que en 1917 cambia de nombre a *Revue Générale de l'Électricité*.

6. *Le Génie Civil. Revue Générale des Industries Françaises et Étrangères* (1880-1973). Publicada en París.
7. *Madrid Científico. Ciencias e Industrias* (1897-1936), Madrid.
8. *Revue de mecanique* (1897-1909), París.
9. *L'annuaire du commerce Didot-Bottin* (1907-1918), París.
10. *La Technique Moderne* (1908-1991).
11. *General Eletric Review* (1914-1958), New York.
12. *Brown Boveri Revue* (1916-1987). Se trata de una revista suiza publicada en francés.
13. *Le constructeur de ciment armé* (1918-1932), París.
14. *Revue Générale d l'Électricité* (1918-1995), París.
15. *Ingeniería Internacional* (1919-1940). Publicada en español en New York.
16. *Revue du Béton Armé* (1919-1923).
17. *El progreso de la ingeniería* (1920-1930). Publicada en Berlín en español, alemán e inglés.
18. *Procedings of the American Society of Civil Engineers* (1920-1927), New York;
19. *Industria y Economía* (1921-1922), revista mensual dedicada al resumen de artículos técnicos sobre la industria nacional.
20. *L'Électricien: Revue Pratique d'Électricité Industrielle* (1922-1974), París.
21. *The Metropolitan-Vickers Gazette* (1922-1957).
22. *Anales de la Asociación de Ingenieros del Instituto Católico de Artes e Industrias* (1922-1939). Se trata de la revista oficial de esta asociación, de carácter no divulgativo, sino técnico, que desde 1940 cambió de nombre a *Anales de Mecánica y Electricidad*.
23. *Électricité-Mecanique* (1924-1927).
24. *Ingeniería y Construcción* (1925-1936). Fue una publicación mensual hispanoamericana.
25. *Revue d'electricité et mécanique* (1928-1969).
26. *Revista Siemens* (1928-1996) en versiones alemana, inglesa y española, publicada en Berlín.

27. *Catálogo de exportadores y productores españoles* (1928), Madrid.
28. *Catálogo de Importadores en el extranjero de productos españoles* (1929). Consejo de Economía Nacional.
29. *Revista de Ingeniería Industrial* (1930-1935), editada por la Asociación Nacional de Ingenieros Industriales. Sus temas recurrentes eran la aeronáutica y el automovilismo, bibliografía, conferencias y congresos, construcción, economía, editoriales, electricidad, ferrocarriles, mecánica, química industrial y racionalización industrial.
30. *Anuario de Minería, Metalurgia, Electricidad y demás Industrias de España* (1930-1931).
31. *Beton und Eisen: Internationales Organ fur Betonbau* (1931-1933), Berlín.
32. *Bulletin Technique Isothermos* (1932-1960)
33. *Hormigón y Acero* (1934-1936).
34. *Anuario General de España: comercio, industria, profesiones, elemento oficial, agricultura, ganadería, minería y prop?* (1934-1946).
35. *Metalurgia y Electricidad* (1937-1990). Revista de carácter propagandístico y divulgativo, patrocinada por empresas del sector.

A continuación insertamos un cuadro de Excel a modo de recapitulación para formar un ligero análisis inicial de nuestra selección de revistas. Descomponemos en dicho cuadro las fechas de inicio, final y duración total de estas cabeceras, el probable lugar de impresión y el idioma en el que fueron publicadas, según los datos de los que disponemos en estos momentos.

Tabla 0: Cuadro de revistas especializadas sobre ferrocarriles

Nº revista	Inicio	Final	Duración	Lugar de imprenta	Idioma
1	1853	2015	162	Madrid ?	Español
2	1862			Madrid ?	Español
3	1869	1920	51	Madrid ?	Español
4	1876	1890	14	Madrid ?	Español
5	1879	1916	37	París?	Francés
6	1880	1973	93	París	Francés
7	1897	1936	39	Madrid	Español
8	1897	1909	12	París	Francés
9	1907	1918	11	París	Francés
10	1908	1991	83	París?	Francés
11	1914	1958	44	New York	Inglés
12	1916	1987	71	Baden	Francés

13	1918	1932	14	París	Francés
14	1918	1995	77	París	Francés
15	1919	1940	21	New York	Inglés
16	1919	1923	4	París?	Francés
17	1920	1927	7	París	Francés
18	1920	1930	10	New York	Inglés
19	1920	1930	10	Madrid ?	Español
20	1921	1922	1	París	Francés
21	1922	1957	35	New York ?	Inglés
22	1922	1939	17	Madrid ?	Español
23	1924	1927	3	París?	Francés
24	1925	1936	11	América latina ?	Español
25	1928	1969	41	París?	Francés
26	1928	1996	68	Berlín	F / E / I
27	1928	1928	0	Madrid	Español
28	1929	1929	0	Madrid ?	Español
29	1930	1935	5	Madrid ?	Español
30	1930	1931	1	Madrid ?	Español
31	1931	1933	2	Berlín	Alemán
32	1932	1960	28	París?	Francés
33	1934	1936	2	Madrid ?	Español
34	1934	1946	12	Madrid ?	Español
35	1937	1990	53	Madrid ?	Español

	Total	Madrid	París	New York	Berlín	Otros	% Madrid
1853-1897	8	5	3				63
1907-1920	11	1	6	3		1	9
1921-1937	16	8	4		2	2	50
Total	35	14	13	3	2	3	40

Del conteo de los títulos de nuestra aproximación a las más importantes revistas especializadas en ferrocarriles a las que estaba suscrita MZA desde mediados del siglo XIX hasta la década de 1930, resulta la pequeña tabla que hemos colocado justo arriba de estas líneas. Mientras para los títulos de entre mediados y finales del siglo XIX, el mayor porcentaje de las conservadas por MZA recae en las publicadas en Madrid; sin embargo, entre la primera y la segunda décadas del siglo XX, predominan con diferencia las revistas publicadas en París, seguidas por las revistas neoyorquinas. De nuevo, vuelve a acrecentarse el número de títulos importantes publicados en Madrid en las décadas de 1920 y 1930. De las revistas alemanas y de otras nacionalidades, sólo tenemos constancias de su conservación por MZA a partir del siglo XX, pero no en los tramos del siglo XIX, dominados por las imprentas francesas y norteamericanas. A pesar de estas variaciones en la nacionalidad de las revistas especializadas en ferrocarril en el período analizado, sigue siendo predominante el porcentaje de títulos extranjeros sobre el global de las publicaciones que suscribió MZA.

5. Encargos y compras de manuales para el personal de MZA

Sería necesario un estudio en mayor profundidad sobre este tema que el que hemos podido abarcar en esta ocasión, pero en un primer acercamiento nos ha parecido que la industria general del libro en España no produjo obras de consulta o instrucción para los empleados ferroviarios de jerarquías medias y bajas. Por el contrario, fueron las propias ferroviarias las que se encargaron de estimular este tipo de producciones, muchas veces a costa de no remunerar el trabajo de elaboración, pues fueron frecuentemente sus propios empleados los que lo realizaban. Este tipo de obras, además de algunas guías y anuarios especializados que también se adquirían, solía ser adquirido directamente por el Consejo de Administración de MZA. Aunque estos libros se confeccionaban en imprentas externas, la Compañía los compraba, bien directamente a sus autores bajo condiciones desiguales que comentaremos, bien a otras empresas que habían producido algún título útil para aplicación general.

5. 1. *Manual para los Empleados de caminos de hierro*, de Pedro de Gorostoia (1858)

La primera compra de un manual para los empleados la acordó el Consejo el 31 de marzo de 1858¹⁴². El libro en cuestión se denominaba *Manual para los Empleados de caminos de hierro*, y el Consejo acordó la adquisición de 250 ejemplares. Se trataba de una obra escrita por el inspector de la Compañía Pedro de Gorostoia, y es el primer ejemplo de otros que siguieron. La anotación del acta dice:

“El Director expone que el Sr. D. Pedro de Gorostoia, Ynspector de la Compañía, ha publicado un “Manual para uso de los empleados de caminos de hierro”; que esta obra si bien no es de una utilidad directa

¹⁴² Actas MZA, sesión nº 20 de 31 de marzo 1858, pp. 276-277.

para los empleados de nuestro camino, está hecha con inteligencia, y su autor merece una recompensa por su laboriosidad y celo. El Consejo acuerda se entreguen al Sr. Gorostoa el valor de 250 ejemplares de su Manual, que es de razón 2.000.”

Se entiende que la cifra de 2.000 corresponde a reales de vellón.

5. 2. Guía para los Transportes de mercancías del agente comercial Ceballos (1859)

El 30 de junio de 1859¹⁴³ el Consejo de MZA deliberó acerca de una obra titulada *Guía para los Transportes de mercancías*¹⁴⁴, que había sido realizada y mandada a imprimir por un agente comercial empleado, llamado Sr. Ceballos. El autor expresaba al Consejo mediante una carta que en el desempeño de su cargo había observado los inconvenientes a propósito de la falta de leyes especiales para los transportes que fijasen los derechos y las obligaciones de los remitentes y los portadores. Así, había pensado publicar un libro conteniendo las reglas adoptadas en otros países sobre el particular, sancionadas por el uso y los tribunales. Según la carta, el autor del libro había sido animado por el Director de MZA para su realización, y solicitaba que se le aliviasen los gastos originados por tal concepto. Ceballos rogaba a la Compañía que se hiciese cargo de toda la edición, abonándole al impresor los 15.932 reales de costo. Sin embargo el Consejo decidió abonar 7.000 reales al autor y tomar sólo 300 ejemplares para el uso de la Compañía, dejando el resto libre.

Es posible que la ferroviaria siguiese la política de externalizar mediante este *modus operandi* algunos gastos y esfuerzos de confección de algunas guías de dificultad media, de interés para los empleados, y el uso generalista del público; cargándolos sobre algunos de sus empleados especializados. Parece ser que la Compañía hubiera observado necesario realizar un manual sobre el tema de la legislación de los transportes en el extranjero, motivada por la carencia de leyes españolas y de precedentes, en este tipo de publicaciones realizadas en España. El Director habría encargado, tal vez de modo oficioso —o tal vez de manera formal—, este trabajo a un agente comercial experto en la materia, quien lidiaba cotidianamente en su puesto de trabajo con esta falta de normativa. El empleado efectúa el trabajo de recopilación de fuentes y de redacción de la obra por su cuenta y riesgo, y carga con los gastos de imprenta. La Compañía finalmente subvenciona poco menos que la mitad de los gastos de imprenta y deja la recuperación económica de la inversión al autor, que deberá vender las copias impresas por su cuenta para satisfacer los gastos.

También se acordó en aquella misma sesión que se hiciera saber a los empleados que no se concederían subvenciones bajo ninguna forma a obras publicadas por ellos de cualquier naturaleza, a no ser que su publicación hubiera sido previamente autorizada por el Consejo. No obstante, los trabajos de confección de material informativo

¹⁴³ Actas MZA, sesión nº 34 de 30 de junio 1859, p. 106.

¹⁴⁴ TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *España y el ferrocarril: fuentes de información*, tesis doctoral, dirigida por Gloria Carrizo Sainero, Departamento de Filología IV, Universidad Complutense de Madrid, 2 tomos, pp. 70-71. Disponible en: <http://eprints.ucm.es/7759/> [última consulta 19/08/2015]. Esta guía no está recogida en el repertorio de fuentes de documentación para el ferrocarril de esta autora, que nos ha servido de guía para numerosas publicaciones; la primera referencia sobre esta materia que aparece en esta obra es de 1912.

cualificado por parte de los empleados de la Compañía continuaron siendo objetos de interés de ésta, o tal vez fuese la dirección de la empresa la que en ocasiones siguiese encargando estos trabajos, aunque fuese de manera muy puntual.

5.3. Mapa de España, de Calderón (1862)

A finales de diciembre de 1862 fueron adquiridos 25 ejemplares del mapa de España realizado por el señor Calderón, oficial de la Secretaría del Consejo, por el precio de 2.000 reales¹⁴⁵. Es posible que la reproducción de estos mapas fuese realizada con la técnica de la litografía, pero también que fuesen copias realizadas manualmente.

5.4. Libro de Wenceslao Martínez (1870)

A pesar de los severos recortes presupuestarios impuestos por Cipriano Segundo Montesinos cuando accedió al cargo de Director de MZA a partir de finales de 1869, se siguieron comprando pequeñas cantidades de obras que se editaban a cargo de sus autores. En sesión de 4 de enero de 1870¹⁴⁶, el Consejo dispuso que:

“Accediendo a lo solicitado por D. Wenceslao Martínez el Consejo acuerda la adquisición de 40 ejemplares de un libro que ha publicado dicho Señor conteniendo la nueva ley general sobre Compañías de Obras públicas y la discusión habida sobre ella en las Cortes constituyentes.”

5.5. El Diccionario de ferro-carriles, de Benito Vicente Garcés (1875)

En la sesión de 30 de octubre de 1876, el Consejo aprobó la adquisición de 25 ejemplares del Diccionario de ferro-carriles de Benito Vicente Garcés¹⁴⁷. Éste fue el primer diccionario de terminología ferroviaria publicado en España y confeccionado por un empleado de ferrocarriles, al que nos hemos referido en el epígrafe sobre lingüística y creación de terminología ferroviaria. Suponemos que esta adquisición se refiere a la segunda edición de la obra, publicada en 1875.

5.6. La Guía matemático-práctico, de Carlos Álvarez Malgorry (1877)

El 22 de septiembre de 1877 se autorizó por el Consejo de MZA la adquisición de 100 ejemplares de la *Guía matemático-práctico* publicada por el empleado del Tráfico de la Compañía, Carlos Álvarez Malgorry. La intención del Consejo era que fueran distribuidos entre varios servicios de la empresa¹⁴⁸.

¹⁴⁵ Actas MZA, sesión nº 41 de 31 de diciembre de 1862, p. 205, libro 4.

¹⁴⁶ Actas MZA, sesión nº 1 de 4 de enero de 1870, p. 243, libro 6.

¹⁴⁷ Actas MZA, sesión nº 15 de 30 de octubre de 1876, p. 375, libro 8.

¹⁴⁸ Actas MZA, sesión nº 14 de 22 de septiembre de 1877, p. 32, libro 9.

5. 7. Impresión de *Compendio de las disposiciones vigentes y reglas que deben conocer los empleados de las Estaciones* (1878) por Eduardo Muñoz, y reimpresión actualizada del mismo libro (1884)

El 10 de mayo de 1878 el Director de la Compañía dio cuenta de que don Eduardo Muñoz, Sub-agente Comercial, había redactado un *Compendio de las disposiciones vigentes y reglas que deben conocer los empleados de las Estaciones*, solicitando el pago de la Compañía para su publicación. El trabajo de Muñoz fue examinado por los servicios de la Contabilidad, Movimiento y Tráfico, que emitieron informes calificándolo sumamente útil para que los empleados de la Explotación conociesen bien sus deberes y atribuciones y aconsejando que se adquiriese la propiedad de la obra por la Compañía y se imprimiese y repartiese entre los empleados a cuenta de la misma, aunque sin darle un carácter oficial. Así, previa imprescindible cesión de la obra por parte del autor, el Consejo acordó que se publicase a expensas de la Compañía, repartiéndolo y recomendando su estudio a los empleados de la Explotación. Como recompensa al señor Muñoz por su trabajo y por la cesión de la propiedad del libro, se le concedería un aumento de 2.000 reales de vellón anuales sobre el haber de 8.000 que disfrutaba hasta ese momento; y además se le gratificaría con otros 2.000 reales de vellón por el trabajo de dirigir la impresión, corregir las pruebas, etc.¹⁴⁹.

El libro salió publicado sin firma de autor, en la editorial Aribau y Ca. en 1878, con el título *Compendio de las disposiciones vigentes en la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante*, y reglas que deben conocer los empleados de las estaciones para el desempeño de su cargo, y consta de 272 páginas¹⁵⁰.

Transcurridos seis años desde aquel acuerdo, volvemos a tener otra anotación en las Actas de MZA respecto a esta misma obra, de la que cabe hacer algunas observaciones. En sesión 2 de agosto de 1884, con el título “Impresión de un libro escrito por el empleado del tráfico Sr. Muñoz”, hallamos una nota que transcribimos por partes y vamos comentando¹⁵¹:

“El Señor Director da cuenta de que agotada la edición del *Compendio de las disposiciones vigentes y reglas que deben conocer los empleados de las Estaciones*, que escribió el Jefe de las oficinas del tráfico D. Eduardo Muñoz y cuya impresión por cuenta de la Compañía se acordó en sesión de 16 de Mayo de 1878, ha procedido dicho empleado a rehacer por completo y aumentar su trabajo, enriqueciéndole con numerosos datos y llenando todos los vacíos que pudieran notarse en la primera edición. (...)”

En este fragmento cabe hacer varios comentarios. En primer lugar, Eduardo Muñoz, que cuando escribió la primera versión del libro era Sub-agente Comercial, ha ascendido varios escalafones al cabo de poco más de un lustro desde la publicación de su obra, y ahora detenta el puesto de Jefe de las oficinas del Tráfico. En segundo lugar,

¹⁴⁹ Actas MZA, sesión nº 8 de 10 de mayo de 1878, pp. 158-159, libro 9.

¹⁵⁰ Esta edición del ANÓNIMO [MUÑOZ, Eduardo] (1878) *Compendio de las disposiciones vigentes en la Compañía de los Ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante*, y reglas que deben conocer los empleados de las estaciones para el desempeño de su cargo, Aribau y Ca., 272 pp. Estas obras está registrada en Google Books, con la referencia disponible en línea: https://books.google.es/books/about/Compendio_de_las_disposiciones_vigentes.html?id=0BvlcQAACA_AJ&redir_esc=y [última consulta 28/09/2015]

¹⁵¹ Actas MZA, sesión nº 16 de 2 de agosto de 1884, p. 323-324, libro 11.

hallamos en el texto una pequeña errata que el escribano ha introducido en la fecha en la que dice se acordó la impresión del libro por cuenta de la Compañía. El primer acuerdo, en realidad, no fue tomado el 16 de mayo de 1878, sino el 10 del mismo mes, según hemos comprobado en las actas. En tercer lugar, comprobamos cómo el autor no se ha desvinculado de su obra, a pesar de haber tenido que ceder sus derechos para verla publicada y que esta viera la luz con carácter anónimo sin su firma la primera vez, comprometiéndose ahora a revisarla, ampliarla y mejorarla.

De nuevo el libro en cuestión fue examinado en 1884 por los Jefes de los distintos servicios previa toma del nuevo acuerdo. Concretamente emitieron informes los Jefes de Contabilidad General, Movimiento y Tráfico, con el siguiente resultado que quedó anotado en las actas:

“(...) La utilidad del compendio ha sido reconocida por los Jefes de los servicios de Contabilidad general, Movimiento y Tráfico, encareciendo este último la conveniencia de hacer una nueva edición de 2000 ejemplares en vista del afán con que muchos empleados, así como los alumnos que salen de la Escuela de Ciudad-Real desean poseer un libro para ellos tan necesario. (...)”

Vemos en este caso, así como en otros de libros compuestos por los mismos empleados de la ferroviaria, que la empresa a través del trabajo de redacción y elaboración de manuales por parte de sus propios empleados, era la que abastecía a sus escuelas de libros de texto especializados, de los que no se ocupaban hasta la fecha editores externos. Así, tanto el Jefe del Tráfico como la demanda de la escuela de factores y telegrafistas de Ciudad-Real, instan a la directiva encarecidamente a producir nuevos ejemplares de un texto que cubre un vacío que no es llenado por otros manuales, puesto que ni se trata de disposiciones generales para todas las compañías de ferrocarriles, ni se trata de una obra de divulgación, ni tampoco de una obra especializada o científica como podrían ser los tratados sobre ingeniería que usaban los alumnos de las escuelas de ingenieros. Sin embargo, este libro cubría la información necesaria para empleados de rango medio que no atendían otras publicaciones, de ahí su carácter imprescindible.

Por último, se delibera sobre el costo y las condiciones económicas de la reimpresión del *Compendio*:

“(...) Mas careciendo el Señor Muñoz de los medios indispensables al efecto, el Señor Director, de conformidad con las indicaciones del Señor Jefe del Tráfico propone y el Consejo aprueba:

1º Autorizar al Señor Muñoz a hacer una edición de 2000 ejemplares de su Compendio, que podrá vender a 5 pesetas el ejemplar.

2º Anticipar al Sr. Muñoz pesetas 4000 para la impresión de su libro, reintegrándose la Compañía de este anticipo a medida que el Sr. Muñoz vaya realizando la venta de ejemplares. Todo el producto que el mismo obtenga en la venta, después de cubierto el anticipo con que la Compañía le auxilia, quedará a su favor como beneficio de su laudable trabajo.”

Lo más destacable de estos párrafos finales sobre el acuerdo de reimpresión de esta obra en 1884, son las diferencias de condiciones respecto a la primera impresión de 1878. Para la primera edición, la Compañía asumió plenamente los costes, y realizó la distribución gratuita de los ejemplares entre sus empleados. Las nuevas condiciones tienen un carácter de puro liberalismo y el montante de la factura del libro se otorga solamente a modo de anticipo que el autor debería reembolsar con el producto de la

venta. Así, los empleados que desearan adquirir el libro, deberían abonarlo al precio de 5 pesetas que impuso el Consejo, mientras que anteriormente el libro había sido distribuido gratuitamente.

Respecto al precio fijado por la ferroviaria de 5 pesetas por ejemplar, podemos inferir que se trataba de un precio por encima de la media de los libros de texto oficiales de la enseñanza secundaria en España de igual número de páginas para las asignaturas de Literatura, Historia Universal o Latín de la misma época. Durante el último tercio del siglo XIX se desató una polémica en la prensa diaria y las revistas profesionales en contra de los textos de enseñanza y las quejas de los padres de los alumnos que tenían que pagar los libros de elevado precio que solían ser elaborados por los catedráticos de instituto que les tenían que examinar¹⁵². Contando, además, con el hecho de que la enseñanza secundaria en aquella época era un nivel educativo al que solamente podían acceder los hijos de la clase burguesa acomodada, podemos deducir que el precio fijado por el Consejo para la venta del *Compendio* traspasaba los márgenes de lo prohibitivo para los alumnos de la escuela de factores-telegrafistas de la Compañía, que eran por lo general hijos de empleados e integrantes, por tanto, de la clase obrera. Es de suponer que las expectativas sobre la reimpresión del libro de dichos alumnos se basarían en la idea de que éste fuera distribuido nuevamente de forma gratuita por la empresa, pero seguramente la decisión definitiva del Consejo, daría al traste con esta jubilosa demanda inicial de aquellos alumnos. Las opciones posibles para los aprendices de factores-telegrafistas podrían ser la compra de un libro entre varios de ellos, o la copia manuscrita de los capítulos más importantes. También podemos deducir que el libro finalmente, tendría salida comercial solamente a un precio mucho más reducido en la práctica, por lo que es muy probable que el autor apenas alcanzase, con el importe de las ventas, a devolver el adelanto de 4.000 pesetas concedido por el Consejo para la reimpresión de 1884 para los 2.000 ejemplares. Tampoco es probable que el número de alumnos de la escuela de Ciudad Real de MZA sobrepasase la cifra de 50 ó 100 por promoción, aunque no contamos con datos para esta aproximación, que advertimos realizamos de forma meramente especulativa. Aún contando con que otros empleados en activo pagasen por el libro, no son muchas las probabilidades de que la suma del anticipo pudiese ser amortizada en un plazo razonable.

En esta ocasión tampoco se concede ninguna recompensa numeraria al creador, como sí ocurrió para la primera edición, aunque se reconoce el “laudable trabajo” a título moral y de prestigio. En general podríamos decir que tras los seis años transcurridos desde una a otra edición, cuando el *Compendio* ha resultado de gran utilidad y llegado a ser imprescindible como manual para los empleados, las condiciones de edición y distribución se han endurecido proporcionalmente a la fama de la obra. Además, dentro del número de 2.000 ejemplares de la reimpresión, cuya venta quedaría a cargo del autor, debemos considerar que un número importante de ellos pudiera ser finalmente regalado o cedido sin coste por compromisos y presiones dentro de la misma empresa.

¹⁵² Realizamos para esta valoración un contraste con los datos ofrecidos por CANES GARRIDO, Francisco (2001) “El debate sobre los libros de texto en Secundaria en España (1875-1931)”, en *Revista Complutense de Educación*, Vol. 12, Núm. 1, 2001, pp. 357-395. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=747393> [última consulta 28/09/2015]. El autor de este artículo ha extraído los datos del Manual de Historia Natural de J. de Galdo, que lleva un listado de las obras de segunda enseñanza a la venta en la Librería de Hernando de Madrid en 1883.

Aún suponiendo que todos los ejemplares quedasen de nuevo agotados, de las 10.000 pesetas en total que reportasen las supuestas ventas, podríamos descontar una parte importante contando con los ejemplares regalados; a las cuales habría que restar las 4.000 pesetas que Eduardo Muñoz quedaba obligado a devolver a la Compañía. Además, aunque no conocemos la cifra de la tirada de 1878, sabemos que la primera edición, distribuida a los empleados gratuitamente, había tardado seis años en agotarse, por lo que podemos suponer que debiendo ser ahora vendidos, los nuevos 2.000 ejemplares de la reimpresión tardarían al menos otros seis años en amortizarse. Podemos calcular como muy probable que seguramente Eduardo Muñoz apenas recuperase el montante del crédito que debía devolver a la empresa con la venta de sus manuales a tan largo plazo.

Así pues, el Consejo conseguía cubrir la necesidad de material de estudio a un coste casi nulo respecto a la primera edición del libro, tanto económico como de trabajo, puesto que esta vez, como hemos dicho, no se ha recompensado monetariamente el esfuerzo de revisión o corrección del contenido, y el trabajo de distribución y venta ha sido endosado también al autor. Los únicos beneficios monetarios que dicho libro reportó a Muñoz fueron los de la primera edición, por la que además de los 2.000 reales de vellón de recompensa, consiguió un importante aumento de su salario, y tal vez su ascenso en la jerarquía de la Compañía también se debiera a su iniciativa. No obstante, en la segunda edición del *Compendio*, el progenitor de la obra consiguió que apareciese su nombre como firmante, lo cual no dejaría de servir como gratificación para tan precario negocio respecto a la financiación del mismo.

La impresión de 1884 del *Compendio* salió publicada con casi el doble número de páginas, esta vez 449, y por fin firmada por Eduardo Muñoz Mosquera, del establecimiento tipográfico de los Sucesores de Rivadeneyra, en rústica, tamaño de 4º y paginación intonsa, es decir, en cuadernillos formados por el plegado de papel de tamaño mayor y sus bordes sin refinar; es decir, se trató de una edición poco refinada o económica. En la actualidad este libro sigue circulando en el mercado de segunda mano para coleccionistas¹⁵³. Es posible también que el autor acordase con la imprenta el máximo abaratamiento de los costes del libro, a sabiendas de que el precio de venta del mismo y el público al que iba dirigido no permitiesen su venta al precio, obviamente poco realista, que había fijado el Consejo. No obstante, veremos un poco más abajo cómo en el caso del *Manual del Contrato de Transportes*, publicado por un empleado de otra compañía, cómo el precio de 5 pesetas el ejemplar parece que estuvo generalizado, tal vez, para este tipo de obras.

A finales de abril de 1885 el Consejo autorizó al Servicio de Material, Tracción y Movimiento para adquirir 300 ejemplares del *Compendio*, con el objeto de distribuirlo a título de datos útiles entre los Conductores y Guardafrenos de 1ª clase¹⁵⁴. Por tanto, finalmente, la Compañía tuvo que distribuir por su propio interés estos libros

¹⁵³ MUÑOZ MOSQUERA, Eduardo (1884) *Compendio de las disposiciones vigentes en la Compañía de Ferro-carriles Madrid á Zaragoza y á Alicante y reglas que deben conocer los empleados de las estaciones y trenes para el desempeño del cargo*, Establecimiento Tipográfico de los Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 449 pp. Disponible su referencia en las páginas de venta *on-line* de libros de segunda mano con la calificación de “cinco estrellas”: <http://www.iberlibro.com/COMPENDIO-DISPOSICIONES-VIGENTES-COMPA%C3%91%C3%8DA-FERRO-CARRILES-MADRID/3503682548/bd> y en <http://www.abebooks.com/servlet/BookDetailsPL?bi=3503682548&searchurl=an%3Dmunoz+mosquera+eduardo> [última consulta 29/09/2015]

¹⁵⁴ Actas MZA, sesión nº 8 de 24 de abril de 1885, p. 6, libro 12.

gratuitamente entre al menos algunos de sus empleados. Si consideramos que el precio de 5 pesetas fue descontado de la deuda de Muñoz por adelanto para publicación, ésta quedaría así reducida a 2.500 pesetas.

5. 8. Libros con los títulos *Elementos de Telegrafía Eléctrica* (1883) y *Geometría elemental con aplicaciones varias* (1884), ambos de Carlos Álvarez Malgorry

A propuesta del Director de la Compañía, el Consejo acordó en agosto de 1883 la adquisición de 100 ejemplares de un libro con el título *Elementos de Telegrafía Eléctrica*, publicado por Álvarez Malgorry con destino a la escuela de factores telegrafistas de Ciudad-Real, a cargo de la Compañía. El libro había sido recomendado por un informe emitido por el servicio del Movimiento, por considerar que contenía datos tan útiles como aplicables al servicio telegráfico de la empresa¹⁵⁵. Apenas transcurrido un año del primer título, el mismo autor, oficial del servicio del Tráfico, publicó su segundo título, con el nombre *Geometría elemental con aplicaciones varias*. De este último el Consejo acordó adquirir 180 ejemplares, de los cuales 100 se destinarían a la misma escuela de factores telegrafistas de Ciudad-Real y los 80 ejemplares restantes para el servicio de Vía y Obras. También acordó el Consejo la compra de 10 grandes láminas en colores correspondientes al boceto, las cuales se destinarían también a la escuela de Ciudad-Real¹⁵⁶.

De nuevo tenemos en estos libros dos manuales de texto de utilidad preferente para la escuela propia de la Compañía donde se formaban sus factores-telegrafistas.

5. 9. *Manual del Contrato de Transportes*, de Ramón Foyé (1886)

En febrero de 1886 se autorizó la compra de 100 ejemplares del *Manual del Contrato de Transportes*, al precio de 5 pesetas el ejemplar, que acababa de publicar Ramon Foyé, Jefe del Servicio Comercial de la Compañía de Tarragona a Barcelona y Francia, por considerar el Consejo de MZA que contenía datos muy útiles para los empleados de ferrocarriles¹⁵⁷. El precio de venta del ejemplar a 5 pesetas persiste en el caso de la publicación de un empleado de otra compañía diferente a MZA. Este dato nos indica que tal vez, el precio algo elevado de estas publicaciones en materia ferroviaria estuviese generalizado, por ser obras de tirada reducida.

5. 10. Libro publicado por el Director de la *Gaceta de los Caminos de Hierro* (1887)

A propuesta del Director, el Consejo de MZA acordó en abril de 1887 la adquisición de 100 ejemplares de un libro publicado por el Director de la *Gaceta de los Caminos de Hierro*. En las actas no se especifica el título del libro, sino que en esta obra se hallaban recopilados la ley general vigente de ferrocarriles, el reglamento de policía y

¹⁵⁵ Actas MZA, sesión nº 16 de 21 de agosto de 1883, p. 134, libro 11.

¹⁵⁶ Actas MZA, sesión nº 10 de 23 de mayo de 1884, p. 279, libro 11.

¹⁵⁷ Actas MZA, sesión nº 4 de 19 de febrero de 1886, p. 199, libro 12.

el de inspección y vigilancia administrativa y otros datos de utilidad para los empleados. El precio de este compendio era de una peseta el ejemplar¹⁵⁸.

No sabemos si Gustavo Hubbard, fundador de la importante publicación *Gaceta de los Caminos de Hierro*, que gozaba del favor de las compañías ferroviarias, e incluso de una subvención para su publicación de parte de MZA —y seguramente de otras—, se hacía aún cargo de la revista o siquiera si vivía aún en aquel año, puesto que Ossorio y Bernard no ofrece los años de su nacimiento y muerte, pero es posible que la publicación de este compendio legislativo tuviese el objetivo de conseguir algún dinero extra destinado a la *Gaceta*.

5. 11. Adquisición de ejemplares de varias publicaciones (1888)

En una anotación del acta de MZA de enero de 1888 encontramos el acuerdo del Consejo para la adquisición de 60 ejemplares del *Diccionario de ferro-carriles* publicado bajo la dirección del señor Rincón, al precio de 15 pesetas cada uno; de 75 ejemplares del *Prontuario* del señor Muñoz, al precio de 5 pesetas cada uno; y de 40 ejemplares de “la verdadera” *Guía de Madrid*, a una peseta cada ejemplar. Estas adquisiciones fueron propuestas al Consejo por el Director de la Compañía, de conformidad con lo manifestado por los diferentes servicios¹⁵⁹. Es decir, estas obras debían estar siendo reclamadas por distintos departamentos de la empresa como manuales de uso interno necesario.

El Diccionario al que se refiere el acta de MZA debe ser el *Diccionario general de ferrocarriles, legislativo, administrativo, técnico y comercial, por don José González de Las Cuevas y don Francisco Sastre y Rodríguez*, ... publicado bajo la dirección de don Pedro Fernández del Rincón, ..., impreso en la tipográfica de M. Minuesa en 1887 y que constaba de 747 páginas¹⁶⁰. El crecido número de páginas y su carácter especializado explican el alto precio al que se pusieron a la venta estos ejemplares.

Del *Prontuario* del señor Muñoz suponemos que el autor al que se refiere esta anotación del acta sería el mismo Eduardo Muñoz que publicó anteriormente el *Compendio de las disposiciones vigentes y reglas que deben conocer los empleados de las Estaciones* en 1878, reeditado en 1884, y del que hemos hablado anteriormente. No sabemos, sin embargo, si la apelación de “prontuario” se referirá a una nueva edición del *Compendio* en una forma más manejable para su uso cotidiano, de la que no hemos encontrado ninguna referencia, o se tratará del mismo *Compendio* ya reeditado en 1884, al que familiarmente se llamaría de aquel modo.

¹⁵⁸ Actas MZA, sesión nº 9 de 29 de abril de 1887, p. 464, libro 12.

¹⁵⁹ Actas MZA, sesión nº 2 de 27 de enero de 1888, p. 129, libro 13.

¹⁶⁰ FERNÁNDEZ DEL RINCÓN, Pedro (dir.) (1887) *Diccionario general de ferrocarriles, legislativo, administrativo, técnico y comercial, por don José González de Las Cuevas y don Francisco Sastre y Rodríguez*, ... publicado bajo la dirección de don Pedro Fernández del Rincón, ..., Tip. de M. Minuesa, 747 pp. Referencia disponible en: https://books.google.es/books/about/Diccionario_general_de_ferrocarriles_leg.html?id=xZTcZwEACAAJ&redir_esc=y [última consulta 3/10/2015]

Sobre “la verdadera” *Guía de Madrid* nos ocuparemos en el apartado de guías para viajeros, y aquí adelantaremos, simplemente, que es posible que fuese la editada por Emilio Valverde y Álvarez.

Capítulo V. Proletarización en el siglo XIX

La consolidación del sistema de fábricas en España desde antes de la revolución industrial, —por ejemplo la implantación de las grandes fábricas de tabaco de la Corona¹⁶¹—, y ya en el período de la mecanización y las diferentes oleadas de innovaciones tecnológicas, afectó de forma notable el tejido social entre la clase jornalera. A las primeras reacciones de la mano de obra fabril procedente del estamento tradicional de trabajadores agrícolas, se impondrían las relaciones laborales en la fábrica. Los industriales consiguieron imponer la disciplina fabril, los criterios de eficiencia con la aceleración del calendario, horarios y ritmos de producción, y un sistema de reglamentos, sanciones y prácticas paternalistas; debiendo someterse los obreros al acatamiento de la dureza de las condiciones de trabajo, con una nula seguridad laboral. El trabajo en el propio domicilio de los obreros y las obreras persistió en áreas rurales y servía para abastecer de ciertas labores a empresas de las capitales, como se ha comprobado para las áreas en torno a Barcelona en la década de 1830. Los niños fueron incorporados al trabajo fabril y fueron las principales víctimas de las condiciones técnico-sanitarias, enfermando y falleciendo debido a enfermedades infecciosas de transmisión por el aire, como la viruela, el sarampión, la bronquitis y la neumonía, junto con enfermedades transmitidas por el agua, el hacinamiento y la falta de salubridad e higiene. Un ejemplo también investigado de ello fue el coste social de la industrialización vizcaína por la alta mortalidad de la clase obrera hasta finales del siglo XIX, que provocó un retraso en la modernización demográfica de la provincia de más de treinta años, o sea, una generación completa. Durante el Ochocientos, se dieron también cambios de género en trabajos fabriles, como el del tabaco o el textil, que habían sido anteriormente llevado a cabo mayoritariamente por mujeres. La mecanización del algodón, por ejemplo, dio lugar a que se relegara a las mujeres a las máquinas más antiguas y menos productivas, y a las tareas de preparación previas a la

¹⁶¹ Las Reales Fábricas puestas en marcha por las monarquías ilustradas desde el finales del siglo XVII y todo el siglo XVIII fueron una iniciativa del absolutismo precedente de la futura Revolución Industrial que pasaría a manos del capitalismo liberal. Destacaron las Reales Fábricas de Paños, de Lencería, de hilados y tejidos de algodón, de sedas, en el ramo de la confección textil; las de pólvora, armas y artillería, en el sector militar; de cerámica, loza y porcelana, de tabacos, y de otros productos como abanicos, aguardientes, naipes, cera, coches, cristal, hojalata, papel, relojes, sombreros...; además de otras empresas manufactureras instaladas en las colonias americanas por el Estado. Sobre estas antiguas fábricas del período preindustrial existen fuentes primarias como MARTÍN, Marcos (1803) *Censo de frutos y manufacturas de España é islas adyacentes ordenado sobre los datos dirigidos por los intendentes [...] bajo la dirección de su Xefe D. Marcos Martín*, Imprenta Real, Madrid, 214 pp.; así como obras de investigación contemporánea como la de MARTÍNEZ RUIZ, Enrique; DE PAZZIS PI CORRALES, Magdalena (eds.) (2010) *Ilustración, ciencia y técnica en el siglo XVIII español*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Valencia, 408 pp.

hilatura, como se ha comprobado también para el caso de las industrias de Barcelona y Vilanova, respectivamente, en la primera mitad del siglo XIX¹⁶².

Para situar y contextualizar estudios más detallados sobre comunicación ferroviaria en un futuro, deberíamos disponer de mayor número de investigaciones sobre la dimensión social de este sector económico, puesto que hasta años muy recientes en España se habían primado las investigaciones sobre historia del ferrocarril desde el enfoque macroeconómico, son muy escasas o casi inexistentes las centradas en el personal ferroviario; aunque poco a poco va estimulándose esta línea de estudio¹⁶³.

1. La desaparición del sistema gremial en Francia y en España

En el continente europeo, la abolición de los gremios, que se llevaría a efecto a lo largo del siglo XIX, tiene su antecedente más directo en Francia, con la La Ley Le Chapelier. El abogado bretón Isaac Le Chapelier, que había presidido la sesión del 4 de agosto de 1789 en la Asamblea Nacional en la que se decretó la abolición del feudalismo, y participado en la creación del Club de los Jacobinos. La Ley propuesta por el abogado fue aprobada por la Asamblea Nacional francesa en 1791. Instauraba la libertad de empresa y prohibía las asociaciones de patronos y obreros, aduciendo la razón de que el maquinismo necesitaba de hombres libres e iguales ante la ley y con

¹⁶² CALVO CALVO, Ángel (2007) *Técnica e Ingeniería en España: IV. El ochocientos. Pensamiento, profesiones y Sociedad*, Real Academia de Ingeniería, Institución “Fernando el Católico”, Prensas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza, pp. 388-399.

¹⁶³ Una historiadora inició los estudios en esta materia con su tesis doctoral en 1991, y ha continuado publicando obras generales de diferentes períodos, ver: JUEZ GONZALO, Emerenciana-Paz (1991) *El mundo social de los ferrocarriles españoles, 1857-1917*. Tesis doctoral dirigida por Ángel Bahamonde Magro, Facultad de Geografía e Historia, UCM, Madrid, 650 pp. Disponible en: <http://eprints.ucm.es/1832/1/AH0000601.pdf> [última consulta 12/11/2015]; o de la misma autora (2000) *Los ferroviarios de las Antiguas Compañías. Una historia desconocida*. Ediciones TREA, Gijón, 309 pp. En la pasada década, otros investigadores dedicaron su línea principal de estudio a las cuestiones sociales del ferrocarril, como PLAZA PLAZA, Antonio (2004) *El asociacionismo ferroviario en España (1870-1917) De las primeras organizaciones a la Federación Nacional de Ferroviarios*, Tesis doctoral dirigida por Manuel Pérez Ledesma, Universidad Autónoma de Madrid, ¿? pp., y referenciada por su autor en (2006) “Los orígenes del sindicalismo ferroviario en España”, en Actas IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga, Disponible en: <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/III08.pdf> [última consulta 13/11/2015]. O concretamente sobre la empresa de Ferrocarriles Andaluces, ver: POLO MURIEL, Francisco (2006) *Una aproximación al perfil sociolaboral de los trabajadores del servicio de Vía y Obras de la compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1877-1941)*, DEA —Diploma de Estudios Avanzados—, Departamento de Historia Contemporánea, UAM, Madrid, inédito, 71 pp.; del mismo autor (2008) “El factor humano en el Servicio de Vía y Obras de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1877-1936)”, en CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (dirs.) (2008) *Op. cit. [Tomo II]*, pp. 641-719. Francisco Polo Muriel acaba de depositar su tesis doctoral en torno al personal ferroviario, que será leída el 30 de noviembre de 2015, pero sale de nuestro marco cronológico puesto se dedica a la depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo, ver: POLO MURIEL, Francisco (2015) *La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*, tesis doctoral dirigida por Manuel Álvaro Dueñas y Miguel Muñoz Rubio, Universidad Autónoma de Madrid, 532 pp. Para el año 1915, ver el detallado estudio y tablas en: BALLESTEROS DONCEL, Esmeralda (2010) “Retribuciones de los trabajadores del Servicio de Vía y Obras (MZA). Reflexiones en torno a un análisis multidimensional”, en revista *TST, Transportes Servicios y Telecomunicaciones*, nº 18, junio 2010, pp. 172-197.

autonomía de voluntad¹⁶⁴. El decreto de Allarde, emitido unos meses antes, abolía los gremios y contribuía, también, a establecer la libertad de ejercer una actividad profesional; pero fueron el inicio del concierto de salarios por libre convenio con los patrones. Así, la Ley Le Chapelier fue aprobada en el contexto de la desaparición del Antiguo Régimen y de las corporaciones que lo constituían, sufragando una forma primitiva de liberalismo económico que permitirá que los trabajadores empezasen a ser explotados sin misericordia en la gran empresa, hecho que los empuja a organizarse y defenderse a través de sus primeras asociaciones¹⁶⁵. En su artículo 1º la Ley Le Chapelier obligaba al desmantelamiento de toda clase de corporaciones de ciudadanos del mismo oficio y profesión, dictando que ésta sería una de las bases fundamentales de la Constitución Francesa, y prohibía totalmente además volver a crearlas bajo cualquier forma. Según el artículo 2º de esta ley, los ciudadanos del mismo oficio, empresarios, comerciantes, artesanos y obreros no podrían nombrar presidente, llevar registros, promulgar estatutos, tomar decisiones ni imponer normas en su interés común. La Ley Le Chapelier sería derogada en 1864 y sustituida por la Ley Ollivier, que abolía el delito de asociación¹⁶⁶.

En España, la institución gremial, de origen medieval, se encuentra desde el último tercio del siglo XVIII con una legislación que tiende a desvirtuar sus propias esencias. Así, por ejemplo, ministros de Carlos III y Carlos IV propugnan la exención de exámenes para extranjeros, posibilitan que se examinen de maestros individuos que no hubieran pasado por los grados inferiores, etc. Otro aspecto importante es que la función social del gremio fue pasando a montepíos laicos que sustituyeron en cierta manera a las antiguas cofradías. La sociedad capitalista, como es sabido, se organiza de acuerdo a la trilogía libertad, igualdad, propiedad. El hecho de la disolución gremial, que no trajo las protestas ni los problemas que sí reportó la abolición de los señoríos, por ejemplo, hay que situarla relacionada con la libertad de industria y de comercio. Un Real Decreto del 20 de enero de 1834, publicado en la *Gaceta de Madrid* el día siguiente, liquidaba el monopolio de los gremios¹⁶⁷. y decía en su artículo 1.º: “*Las asociaciones gremiales, cualquiera que sea su denominación o su objeto, no gozan fuero privilegiado y dependen exclusivamente de la autoridad municipal de cada pueblo*”. Y en su artículo 8.º: “*Todo individuo puede ejercer simultáneamente cuantas industrias posea, sin otra obligación que la de inscribirse en los gremios respectivos de ellas*”. Aproximadamente tres años después, el 6 de diciembre de 1836, fue restablecida la ley aprobada en las Cortes generales y extraordinarias de Cádiz del 8 de junio de 1813. Mediante aquella ley gaditana se había ordenado “*la libertad en el*

¹⁶⁴ MACHICADO, Jorge (2010) *Historia del Derecho del Trabajo*, Universidad San Francisco Xavier, Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, p. 7. Disponible en: <http://ermoquisbert.tripod.com/pdfs/dt05-historia.pdf> [última consulta 29/11/2015]

¹⁶⁵ MACHICADO, Jorge (2010) *Libertad de Asociación Profesional*, Universidad San Francisco Xavier, Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, p. 8. Disponible en: <http://ermoquisbert.tripod.com/pdfs/dt18-asociacion.pdf> [última consulta 29/11/2015]

¹⁶⁶ Para más detalles y profundización sobre la Ley Le Chapelier, sus antecedentes y secuelas, ver: FOURNIER, Claude; BOUTILLIER, Sophie (2012) “Histoire Parlementaire de l’artisanat et des petites entreprises. Acte 1: La Loi Le Chapelier (1791)”, en *Documents de Travail* n° 26/2012, Réseau de Recherche sur l’Innovation, 20 pp. Disponible en: <http://rrifr.univ-littoral.fr/wp-content/uploads/2012/01/doc26.pdf> [última consulta 29/11/2015]

¹⁶⁷ DE BURGOS, Javier (21/01/1834) “Real decreto declarando que las asociaciones gremiales no gozan fuero privilegiado, y que no se podrá formar ninguna que monopolice el trabajo”, en *Gaceta de Madrid*, n° 10, p. 1. Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1834/010/A00037-00037.pdf> [última consulta 08/08/2015]

establecimiento de fábricas y ejercicio de cualquiera industria útil”, y dicha disposición fue publicada en la *Gaceta de Madrid* de 10 de diciembre de 1834¹⁶⁸.

En un plano distinto de la actuación jurídica que disolvió el régimen gremial permaneció durante un tiempo la continuidad entre actividad artesanal e industrial basada en la persona de los artesanos. El agrietamiento progresivo de la estructura gremial dio lugar a la aparición de tres categorías diferentes de trabajadores, que se solaparon al menos durante la primera mitad del siglo XIX: los artesanos independientes, los artesanos asalariados y los obreros de fábrica¹⁶⁹.

A mediados del siglo XIX español se intentó regular sucesivamente el derecho de asociación obrera, creándose un clima proclive a su reconocimiento con la revolución de 1868, aprovechado para crear sindicatos de resistencia y de ayuda mutua con la sanción de la Constitución de 1869. Pero realmente, hasta 1887 no hubo un marco legal que reconociera el pleno derecho de asociación profesional y sentara las bases del surgimiento y desarrollo de los dos grandes sindicatos españoles, la UGT (1888) y la CNT (1910). En las décadas intermedias, habían comenzado a surgir algunas asociaciones obreras que reclutaban miembros de los diferentes sectores industriales. Más adelante en el tiempo, ya en las postrimerías del siglo, aparece un movimiento de recuperación del gremio como organización que reagrupaba a capitalistas y obreros por encima de las divisiones de clase con aspiraciones de promover las instituciones de enseñanza, mutualidad, previsión y arbitraje que requerían la intervención del Estado. Este movimiento, bienavenido con el catolicismo y alimentadas por la encíclica *Rerum novarum* de 1891 del papa León XIII, daría lugar ya en los inicios del siglo XX a las Federaciones de Sindicatos Católicos¹⁷⁰.

2. Precariedad, ludismo, servicio sanitario y situación de las viudas (1857-1868)

La sustitución del viejo sistema de caridad religiosa del Antiguo Régimen sustentada por las cofradías hacia la beneficencia pública a mediados del siglo XIX en España, generó un vacío de operatividad que tampoco fue cubierto por el nuevo asociacionismo obrero en su doble vertiente asistencial y de cohesión social, pues hasta

¹⁶⁸ GONZÁLEZ, Antonio (Presidente); FERNÁNDEZ BAEZA, Pascual (Diputado Secretario); DE HUELVES, Julián (Diputado Secretario) (10/12/1836) “Real decreto mandando guardar, cumplir y ejecutar el de las Cortes que restablece otro de las generales y extraordinarias, fecha 8 de junio de 1813, por el que ordenaron la libertad en el establecimiento de fábricas y ejercicio de cualquiera industria útil”, en *Gaceta de Madrid*, núm. 735, p- 1. Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1836/735/A00001-00001.pdf> [última consulta 08/08/2015]

¹⁶⁹ BERNAL, A. M., et al. (1977) “Sevilla: de los gremios a la industrialización”, en *Estudios de Historia Social*, 5-6, pp. 76-77; BARNOSELL, G. (1997) “Artesans i obrers”, en DE Riquer, B. (dir.) *Història, política, societat i cultura dels Països Catalans*, Enciclopèdia Catalana, Barcelona, Vol. 6, pp. 178-195; ROMERO MARÍN, J. (1996) “Resistencias de los trabajadores cualificados a la hegemonía del capital. Barcelona, 1814-1836”, en CASTILLO, S. (coord.) *El trabajo a través de la historia*, UGT/Asociación de Historia Social, Madrid, pp. 305-312; y del mismo autor (1999) “Revolución liberal y formación de elites artesanas. Barcelona 1814-1836”, en CASTILLO, S.; ORTIZ, J. M. (coords.) *Estado, protesta y movimientos sociales*, Universidad del País Vasco, Bilbao, pp. 65-78. [citas extraídas de CALVO CALVO, Ángel (2007) “Del gremio a la industrialización”, en SILVA SUÁREZ, Manuel (Ed.) (2007) *Op. cit.*, Vol. IV, pp. 387-426]

¹⁷⁰ CALVO CALVO, Ángel (2007), *op. cit.*, pp. 318-421.

la década de 1880 solo fueron toleradas formas asociativas consideradas inofensivas— socorros mutuos, la beneficencia y algunos aspectos acerca de instrucción—, pero represaliadas otras sospechosas de alterar el orden vigente¹⁷¹.

Verdaderamente, a pesar de la fuerza económica y social que tuvo el ferrocarril como nueva industria y la cantidad de personal del que se sirvió para su construcción y explotación, son tardías las fechas que arrojan los testimonios documentales, en las fuentes directas de las Actas de MZA, de intentos de organización del sindicalismo obrero.

2. 1. Indicios de ludismo (1857-1860)

Es sabido que las primeras resistencias obreras en España a los sistemas fabriles tuvieron, como en el resto de Europa, características propias del ludismo, conociéndose sus inicios desde la década de 1820, pero que en algunas provincias andaluzas como Málaga y Sevilla, resurgieron ataques y destrucciones ludistas de fábricas a mediados de los años 1850¹⁷². Aunque no profundizaremos aquí en ello, puesto que no es objeto de este trabajo, hemos de indicar que en las actas de MZA de las dos primeras décadas de la existencia de la empresa, es decir, desde 1857, existen abundantes referencias a cortes, obstaculizaciones y levantamientos de vías deliberados, con la intencionalidad expresa de hacer descarrilar los trenes que por ellas transitaban. El Consejo de MZA suele denominar estos actos como “atentados”, y la persistencia de ellos va dando lugar en breve a que la Compañía contratase empleados para la vigilancia nocturna de las vías y apartaderos, y a que solicitase a las fuerzas oficiales del orden como la guardia civil por real orden de 2 de febrero de 1860, que tomara a su cargo también estas tareas de vigilancia y posibles pesquisas para conocer a los autores¹⁷³.

2. 2. Donaciones a hospitales para obreros de la construcción (hasta 1864)

En el caso de los obreros de la construcción, como eran empleados de los contratistas, las ferroviarias no se hicieron cargo de ellos directamente hasta 1864, momento en el que comienza a ser efectiva una cierta coordinación entre los ministerios de la Gobernación y Fomento, y se emite una Real orden en que se ponía en evidencia la necesidad de establecer un servicio sanitario para los trabajadores que las compañías

¹⁷¹ En general, los historiadores coinciden en destacar esta característica para las sociedades de socorros mutuos en las líneas generales de estudios sobre la sociedad española y la clase trabajadora en el siglo XIX. Por ejemplo, podemos ver: VILAR RODRÍGUEZ, Margarita (200) “La cobertura social a través de las sociedades de socorro mutuo, 1839-1935. ¿Una alternativa al Estado para afrontar los fallos del mercado?”, en *XVI Encuentro de Economía Pública, Crisis Financiera y Sector Público, Granada 2009*. Propuesta de trabajo para la sesión titulada Economic and Public History, organizada por el Dr. Francisco Comín Comín, 34 pp. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2942280> [última consulta 12/11/2015]; o VILAR RODRÍGUEZ, Margarita; PONS PONS; Jerònia (2011) “El papel de las sociedades de socorro mutuo en la cobertura del riesgo de enfermedad en España (1870-1942)”, en *X Congreso Internacional de la AEHE 8 y 9 y 10 de Septiembre 2011, Universidad Pablo de Olavide, Carmona* (Sevilla), 31 pp. Disponible en: <http://www.aehe.net/xcongreso/pdf/sesiones/seguuros/el%20papel%20de%20las%20sociedades%20de%20socorro%20mutuo%20en%20la%20cobertura%20de%20riesgo.pdf> [última consulta 12/11/2015]

¹⁷² CALVO CALVO, Ángel (2007) *Op. cit.*, pp. 400-409.

¹⁷³ Actas MZA, sesión nº 7 de 16 de febrero de 1860, p. 296, libro 2.

empleaban en sus grandes obras¹⁷⁴. Hasta ese momento, no existía ningún tipo de seguro de accidentes o enfermedades laborales para estos obreros. Si bien los trabajadores contratados por la empresa ferroviaria directamente no gozaban de mejores condiciones, los obreros de la construcción de las subcontratas, aún salían peor parados que aquellos.

De las lamentables condiciones de estos obreros de la construcción de aquella época tenemos noticia en las fundaciones de hospitales o la ampliación del cupo de acogida de los ya existentes, para alojar a los nuevos heridos o enfermos que arrojaban las obras del ferrocarril durante los períodos de construcción. La fundación de hospitales corre normalmente a cargo de asociaciones benéficas o pías o de los ayuntamientos de los municipios a lo largo del trayecto que deberían atravesar las vías. Aunque las ferroviarias no se sienten responsables de estos obreros, ni se hacen cargo de ellos, suelen contribuir con alguna cantidad como donativo. En la sesión del 5 de septiembre de 1861 tenemos testimonio del primer donativo en metálico a un hospital de beneficencia¹⁷⁵. El administrador del Hospital de San Mateo de Sigüenza había enviado al Consejo de MZA el día 2 anterior, una comunicación invitando a la Compañía a contribuir con alguna cantidad para las atenciones llevadas a cabo en aquel establecimiento, que se habían acrecentado desde algún tiempo a aquella parte debido al considerable número de obreros que se ocupaban en la construcción de la línea de Zaragoza. El Consejo deliberó que aunque los obreros fuesen empleados de los contratistas de aquella obra y no tuvieran realmente nada que ver con la Compañía, motivado de *“un sentimiento exclusivamente piadoso”*, concedió al mencionado hospital un donativo de 5.000 reales. Las peticiones de donativos de otros hospitales no tardaron en llegar al órgano directivo de MZA. Así, por ejemplo, en la sesión del Consejo de 26 de octubre de 1861¹⁷⁶, se leyó una comunicación del día 17 anterior, del Ayuntamiento de Santa Cruz de Mudela, manifestando que había determinado fundar en aquel pueblo un hospital en el que serían admitidos los obreros enfermos o heridos procedentes de las obras de la línea de Córdoba, e invitando a la Compañía a contribuir con alguna cantidad a aquella obra pía.

2. 3. Organización del servicio sanitario obligatorio (1864)

En sesión del Consejo de MZA de 9 de mayo de 1864¹⁷⁷ se trató en profundidad la organización del servicio sanitario para los obreros enfermos de la línea de Córdoba. Para este servicio en la línea de Córdoba se dotó de tres médicos que rendirían consulta en Correderas, Linares y Vilches. El facultativo de la explotación, Manuel Muñoz, residente en Alcázar, se trasladaría a las Correderas y tendrá a su cargo la inspección del servicio en los tres puntos citados y la asistencia de los enfermos procedentes de las obras comprendidas entre la Peña del Águila y la estación de la Venta de Cárdenas. Por estos servicios especiales el Sr. Muñoz cobraría una gratificación mensual de 800 reales. Otros puntos de asistencia sanitaria en la línea de Córdoba estarían en el Hospital de Linares, donde atendería un profesor de dicho hospital con la gratificación mensual de 500 reales, y serían abonadas en él por cuenta de la Compañía las estancias de los obreros enfermos con cargo a los créditos de Construcción de la línea de Córdoba. Además, en Vilches serían atendidos los trabajadores enfermos en un hospital

¹⁷⁴ Actas MZA, sesión nº 7 de 10 de marzo de 1864, p. 465, libro 4.

¹⁷⁵ Actas MZA, sesión nº 34 de 5 de septiembre de 1861, p. 355, libro 3.

¹⁷⁶ Actas MZA, sesión nº 41 de 26 de octubre de 1861, p. 381, libro 3.

¹⁷⁷ Actas MZA, sesión nº 15 de 9 de mayo de 1864, pp. 501-502, libro 4.

provincial que iba a establecerse en la estación de esa localidad, que atenderá a los enfermos del trayecto entre la Peña del Águila y Mengíbar, y por cuyos servicios se abonarían mensualmente 1.200 reales y otros gastos correspondientes. También se establecerían quince camas en total entre Correderas, Vilches y el Hospital de Linares, más una caja de socorro, dos camillas y dos botiquines de repuesto con medicamentos, vendajes y apósitos. También, para atender a los gastos a que darían lugar las disposiciones precedentes, se abría un crédito de 70.000 reales de vellón para el servicio sanitario con cargo a la cuenta de Construcción de la línea de Córdoba.

Comprobamos, pues, cómo con el motivo de la supervisión y planificación del Gobierno, MZA tuvo que asumir responsabilidades por la salud de los obreros enfermos durante la construcción de sus caminos, y cómo los montantes que tendría que desembolsar por ello superaban con mucho los donativos puntuales y voluntarios con los que paliaba hasta ese momento las quejas y peticiones de los hospitales comarcales en calidad de ayuda por sentimientos píos. Sin embargo, las previsiones de la Compañía de las sumas destinadas a este concepto pronto se quedaban cortas. En noviembre de aquel mismo año se abrió otro crédito suplementario de 30.000 reales de vellón con cargo a construcción para atender a los gastos para la asistencia de los trabajadores enfermos de la misma línea¹⁷⁸. Y el mantenimiento de este servicio mientras concluían las obras, que se dilataban en el tiempo, llevó a la apertura de otro nuevo crédito de 40.000 reales de vellón en marzo de 1865¹⁷⁹, que fue incrementado con otros 30.000 reales en el mes julio siguiente¹⁸⁰.

2. 4. Situación de las viudas de empleados de MZA (1862-1868)

Las situaciones de precariedad a las que quedaban abocadas las viudas de los empleados de la Compañía eran lo habitual. Aunque no hemos extraído exhaustivamente la información referida a estos casos, queremos dejar aquí consignados algunos ejemplos. La empresa solía conceder un socorro puntual por el fallecimiento del marido, generalmente de unos 1.000 reales de vellón en las primeras décadas, aunque esta suma podía llegar a reducirse en ocasiones a 500 y hasta 300 reales de vellón. En 1862 cobraron esta cantidad de 1.000 reales de indemnización las viudas de guarda-agujas. Como dato comparativo, diremos que en los casos de indemnizaciones abonadas a los propietarios de acémilas, caballerías o carruajes atropellados por los trenes, los cuales abundan en las primeras décadas del establecimiento de las vías de la Red Antigua de MZA, los montantes solían triplicar los 1.000 reales; es decir, los socorros a las viudas de los empleados fallecidos solían ser de entre una quinta y una tercera parte de lo que la empresa abonaba a los propietarios de animales de tiro atropellados por los trenes. En las Actas del Consejo de Administración también se anotaba que se tendrían presentes a estas mujeres para emplearlas en la limpieza de estaciones, trabajo por el que cobraban un salario de 7 reales de vellón diarios¹⁸¹. En los casos de viudas de empleados de rango superior, como los jefes de estación, se establecían excepciones de cobro anual de esta cantidad, como tenemos algún ejemplo en 1863¹⁸².

¹⁷⁸ Actas MZA, sesión nº 33 de 14 de noviembre de 1864, p. 38, libro 5.

¹⁷⁹ Actas MZA, sesión nº 7 de 20 de marzo de 1865, p. 108, libro 5.

¹⁸⁰ Actas MZA, sesión nº 16 de 5 de julio de 1865, p. 156, libro 5.

¹⁸¹ Actas MZA, sesión nº 28 de 4 de septiembre de 1862, p. 138, libro 4.

¹⁸² Actas MZA, sesión del 26 de noviembre de 1863, p. 387, libro 4.

En la primavera de 1868, momento particular de estrechez financiera de MZA, incluso se llegó a plantear reducir aún más el escueto sueldo del que disponían las viudas encargadas de la limpieza de las estaciones, pero hay que reconocer a favor de los no tan desalmados burgueses que componían el Consejo de Administración de la empresa, que, aunque la medida fue propuesta por el Director de la Explotación¹⁸³, el resto de administradores se negaron a poner en práctica aquella medida. Por considerarlo de interés, transcribimos aquí el texto completo de esta medida abortada por el resto de burgueses, titulada en las Actas “Sueldos de las mujeres encargadas de la limpieza”¹⁸⁴:

“Se lee una carta del Sr. Director de la Explotación proponiendo se reduzca de 7 a 6 reales diarios el sueldo de las mujeres encargadas de la limpieza de las Estaciones. El Consejo teniendo en cuenta el alto precio de los artículos de primera necesidad y la insignificante economía que resultaría de esta reducción decide que la misma no se lleve a efecto por ahora, con tanto más motivo cuanto que estas mujeres son por lo general viudas de empleados u obreros que han fallecido al servicio de la Compañía, algunos a consecuencia de accidentes ocurridos en la vía.”

2. 5. Limitación de socorros por enfermedad y viudedad de MZA en 1869

Según la costumbre instituida desde los comienzos de la empresa, los empleados enfermos y las viudas y familiares fallecidos al servicio de la Compañía solicitaban socorros a ésta con el fin de aliviar sus desgracias, pero en los años finales de estrechez económica de la década de 1860, aún comenzándose a organizar los primeros conatos obreristas en España, MZA se mostraba reacia al dispendio en socorros. Como prueba de ello tenemos la anotación del acta de 20 de mayo de 1869¹⁸⁵, que con el título “Propuesta del Director sobre concesión de socorros”, dice:

“El Sr. Director de la Explotación remite un informe inscrito por los Jefes de los servicios de la vía del movimiento y de la tracción, en el cual en vista de la frecuencia con que se solicitan socorros por los empleados enfermos y por las familias de los que fallecen por el servicio de la Compañía, se proponen algunas bases que tiene por objeto limitar y regularizar las concesiones de que se trata. El Consejo se reserva resolver sobre este asunto en tiempo oportuno y después de conocer la opinión del Comité.”

¹⁸³ De este capítulo del intento de reducción del sueldo de las viudas de empleados encargadas de la limpieza de las estaciones de MZA, tenemos constancia en el Acta de MZA nº 20 de 12 de mayo de 1868, pp. 593-594, pero no hemos alcanzado a determinar con exactitud qué personaje desarrollaba en aquel momento el cargo de Director de la Explotación, ya que el episodio se produjo entre la dimisión del francés Prompt en la primavera de 1865 y la toma de posesión como nuevo director de Cipriano Segundo Montesinos en diciembre de 1869. Sí sabemos que tras la dimisión de Prompt, fue el administrador Bauer quien asumió el cargo de Director interino, pero no podemos asegurar que la ominosa idea, neutralizada tajantemente por el resto del Consejo, fuese suya.

¹⁸⁴ Actas MZA nº 20, sesión del 12 de mayo de 1868, pp. 593-594, libro 5.

¹⁸⁵ Actas MZA, sesión nº 17 de 20 de mayo de 1869, pp. 173-174, libro 6.

3. Políticas de comunicación con los empleados: gratificaciones, amonestaciones, anticipos, billetes a precio reducido y gratuito, etc... (1857-1873)

Todas estas cuestiones que vamos a tratar en este apartado constituirían el conjunto de lo que hoy en día llamamos “comunicación interna” de la empresa. Como ya advertimos en la introducción, no hemos querido emplear este término por los problemas de anacronismo que conlleva. Sería distorsionar la esencia de la documentación que nos ha llegado utilizar y de la realidad de la época que estudiamos emplear esta terminología y los conceptos actuales que lleva aparejados. Sin embargo, es cierto que la patronal promovió algún tipo de “comunicación interna” mediante gratificaciones o amonestaciones y que utilizó en ocasiones vehículos de “comunicación externa” como la prensa para reforzar el comportamiento de los empleados en un sentido favorable a la empresa. En las Actas de MZA existe un sinnúmero de testimonios de gratificaciones por trabajos extra, anticipos, primas y multas, y de sus variaciones a lo largo del tiempo y las distintas circunstancias financieras de la Compañía o cambios de criterio del Consejo. Otro tipo de gratificaciones se libraban a modo de correspondencia de la patronal ferroviaria por actuaciones de base moral y hasta heroicas de los empleados. Hay abundantísimas noticias acerca de estas recompensas, que van desde devolución de carteras con dinero de los viajeros o enfrentamientos contra ladrones o malhechores que perpetraban algún delito en las instalaciones de la empresa, hasta aciertos en la toma de decisiones ante emergencias. Aunque no vamos a tratar de recopilarlas aquí exhaustivamente, vamos a dedicar este breve apartado como ejemplo de relaciones laborales entre las ferroviarias y sus empleados en las primeras décadas de la segunda mitad del siglo XIX.

3. 1. Primeras medidas de coerción y multas (1857) y “Cuenta de méritos y multas” (1862)

Una de las primeras medidas de coerción hacia sus empleados que adoptó la dirección de MZA el 15 de abril de 1857, es un buen ejemplo de comunicación interna de amplio alcance —puesto se dio orden de que alcanzase máxima difusión entre los empleados de la Compañía—. Esta disposición es testimonio de las censuras y castigos a los que estaban sometidos los trabajadores, aunque no se especifica en qué consistían estas censuras y castigos. Con el título “Medidas por faltas de dependientes”¹⁸⁶, la anotación del acta de aquel día dice:

“Con motivo del descarrilamiento de la máquina de un tren de mercancías que tuvo lugar el trece del actual, originado por el descuido de un guarda, el Consejo encarga al Director dar toda la publicidad posible a los empleados de la vía, de las censuras y castigos que se imponen a los que faltan a sus deberes, a fin de evitar su repetición.”

A comienzos de enero de 1862 —poco después de que ocurriese el accidente de Alpera-Almansa, que más adelante detallaremos, y, tal vez inducido por ello—, el Consejo instituyó una cuenta especial titulada “Méritos y multas” con el fin de dedicar las multas impuestas al personal de los varios servicios de la Compañía al pago de las

¹⁸⁶ Actas MZA, sesión nº 29 de 15 de abril de 1857, p. 53, libro 1.

gratificaciones que se acordasen para recompensar los servicios extraordinarios que prestasen los empleados y los socorros que se concediesen. Desde 1º de noviembre de 1860 hasta finales de diciembre de 1861 el importe de estas multas al personal se elevaba a 36.343,18 reales de vellón¹⁸⁷. Obviamente, esta decisión de crear aquella cuenta especial, transformando las cantidades retenidas a los empleados por amonestaciones por defectos en su servicio a premios por gratificaciones, llevaba aparejada la intención moralizante del Consejo hacia el personal.

3. 2. El estatus especial de los oficinistas: horas extra y días de fiesta (1857-1862)

El 14 de noviembre de 1857, el Consejo de Administración de MZA acordó que en los sucesivos no se hiciese abono alguno a los empleados de las oficinas de la Compañía en concepto de horas de trabajo suplementario¹⁸⁸, lo cual nos informa de que en los primeros meses de existencia de la Compañía debieron abonarse estas horas de trabajo suplementario administrativo, seguramente abundantes. Sin embargo, a finales de diciembre de 1860, la empresa constituiría un crédito de 100.000 reales de vellón para gratificaciones de Navidad a los empleados de la Compañía que más se hubieran distinguido en el curso del año por su celo y laboriosidad¹⁸⁹; y a partir de entonces, las gratificaciones navideñas a empleados se instituyeron como costumbre, extendiéndose a mayor número de empleados según avanzamos en el tiempo.

Por tanto, el abono de horas extra de trabajo —más acorde con las formas de remuneración de la actualidad, y que se instituiría en la sociedad occidental transcurridos cien años más de reivindicaciones y organización del movimiento obrero mundial—, debió darse durante los tres primeros años de vida de la empresa, al menos entre los sujetos que prestaban servicio en las oficinas. Tal vez en un principio se consideró ésta una forma coherente de corresponder con los esfuerzos de los empleados, pero pronto este sistema sería eliminado, como vemos, cambiándose por otro de gratificaciones no basado en la cantidad o duración del trabajo extra llevado a cabo, sino en el mérito individual de esfuerzo y abnegación a lo largo del año; con una base más paternalista que objetiva.

En ocasiones, los trabajos extraordinarios siguieron remunerándose, sobre todo entre el personal especializado que realizaba los proyectos y los estudios de las líneas. Tal fue el caso de los empleados del Servicio de la Construcción que trabajaron durante el verano de 1861 en los estudios de la parte de la línea de Córdoba que habría de pasar por Sierra-Morena, a los cuales el Consejo acordó conceder una gratificación equivalente a un mes de sus sueldos respectivos. Los agraciados fueron Pascual David, Jefe de Sección, quien recibió 2.333,33 reales de vellón; Julio Vidal, ayudante, 1.333,33 reales de vellón; Casimiro Crespaderne, ayudante, 1.000 reales de vellón; y Domingo Persini, delineante, 666,67 reales de vellón¹⁹⁰.

Otro benevolente acuerdo del Consejo de MZA sobre su personal, en el marco de ausencia total de derechos de los trabajadores y concesiones a título de paternalismo

¹⁸⁷ Actas MZA, sesión nº 1 de 2 de enero de 1862, p. 2, libro 4.

¹⁸⁸ Actas MZA, sesión nº 82, del 14 de noviembre de 1857, p. 156, libro 1.

¹⁸⁹ Actas MZA, sesión nº 55 de 13 de diciembre de 1860, p. 157, libro 3.

¹⁹⁰ Actas MZA, sesión nº 42 de 14 de noviembre de 1861, p. 385, libro 3.

de la empresa, fue el acuerdo del 20 de marzo de 1862 en el que se estableció que en lo sucesivo los días de fiesta y los domingos, los empleados de la Administración Central estarían disculpados de asistir a sus oficinas en Año Nuevo; Martes de Carnaval, desde mediodía, Miércoles de ceniza, desde mediodía; Viernes Santo, desde mediodía; y los días completos del día de la Ascensión, Corpus Christi, día de Santiago, día de la Asunción, día de Todos los Santos, día de la Concepción y día de Navidad. Se previó además que en casos especiales el Consejo resolvería en razón de lo que estimase oportuno¹⁹¹. Se trataba de una concesión en base al calendario religioso, en fechas señaladas con celebración generalizada de actos populares, en los que el personal de estratos cualificados de la Compañía podría adquirir compromisos de índole familiar y entorno vital; aunque el personal de base quedase aún muy lejos de poder desarrollar una vida social de este tipo. No obstante, esta permisividad a los empleados de oficinas debió suponer el regocijo en el seno de sus hogares, reforzándose así los sentimientos de filiación con la empresa.

3. 3. Aguinaldos navideños (1860-1870)

La práctica habitual de gratificaciones a los empleados ferroviarios, exentas de su salario, durante la segunda mitad del siglo XIX tenía carácter de aguinaldo. El origen de los aguinaldos se remonta, según los juristas, a la Edad Antigua, pero en el plano jurídico-laboral, está vinculado a remuneraciones que responden a una causa atributiva y no retributiva, de naturaleza extracontractual y que responden a una causa social. Si bien el salario es obligación de la empresa o empresario hacia el trabajador en el marco del contrato de trabajo, las situaciones de perenne endeudamiento de los empleados respecto a aquellos, en lugar de ser resueltas en este marco de trabajo, tal vez mediante la “liberalidad del empresario”, eran soslayadas mediante el mecanismo del aguinaldo como doctrina refrendada mayoritariamente. Estas prácticas acentuaban la dependencia laboral y personal del trabajador respecto del empresario y la consolidación de relaciones de subordinación o sometimiento durante la Revolución Industrial, y permanecían en el ámbito de la voluntariedad de la empresa y no de la obligación de remuneración. Las primeras normativas legales contra este tipo de prácticas no se promulgarían hasta el Real Decreto del Ministerio de Gobernación de 18 de julio de 1907, y abarcaron sólo parcialmente algunos de sus aspectos¹⁹². Otras instituciones como el Banco de España, también satisfacía diversas gratificaciones mediante aguinaldos de Navidad y otros momentos del año a sus empleados en un modo muy similar al que adoptaban las ferroviarias, acordándose éstos por el Consejo de Gobierno del banco e incluyéndose en sus presupuestos anuales¹⁹³.

En diciembre de 1860 se había acordado el pago adelantado del salario de aquel mes, con motivo de las fiestas navideñas, que se abonó el día 24; pero fue a partir de

¹⁹¹ Actas MZA, sesión nº 11 de 20 de marzo de 1862, p. 43, libro 3.

¹⁹² SÁNCHEZ DOMINGO, Rafael (2009) “Origen histórico-jurídico del aguinaldo: del *strenna* romano al salario en especie”, en CAMPOS Y FERNÁNDEZ DE SEVILLA, Francisco Javier (coord.) *La Navidad: arte, religiosidad y tradiciones populares*, pp. 715-730. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3041014> [última consulta 28/10/2015]

¹⁹³ MORENO FERNÁNDEZ, Rafael (2011) “El personal del Banco de España: desde su origen en el siglo XVIII hasta fin del siglo XIX”, en *Estudios de Historia Económica*, nº 59, Banco de España, Madrid, pp. 48-49. Disponible en: <http://www.bde.es/f/webbde/SES/Secciones/Publicaciones/PublicacionesSeriadas/EstudiosHistoriaEconmica/Fic/roja59.pdf> [última consulta 28/10/2015]

finales de 1861 cuando se estableció como norma esta libranza anticipada para todos los empleados de la Compañía. Esta decisión estuvo acompañada con el abono de una mensualidad extraordinaria a los porteros y ordenanzas de las oficinas de Madrid como gratificación de Navidad¹⁹⁴. Aún en 1862 se adelantó en varios días más el pago anticipado de los sueldos de diciembre, que se efectuaría el día 21 a partir de entonces, junto con la gratificación a los porteros y ordenanzas de Madrid. Suponemos que este arreglo estaba dirigido a ampliar la posibilidad de los empleados de distribuir su salario durante las fiestas. Además, aquel mismo año de 1862 se amplió a 150.000 reales de vellón el crédito en concepto de gratificaciones a los empleados distinguidos por su celo y laboriosidad, cargándose estas cantidades en parte a la cuenta de Explotación y en parte a la de Establecimiento¹⁹⁵.

La cantidad por aguinaldo navideño a los porteros y ordenanzas de Madrid fue aumentando progresivamente, habiendo alcanzado esta partida en 1868 los 16.000 reales anuales, incluyéndose en su distribución a curiales y agentes subalternos de Madrid. Sin embargo, en 1869, la cantidad prevista para el aguinaldo se redujo en 14.000 reales de vellón. Precisamente al mismo tiempo que el Consejo reducía la cantidad para aquellos aguinaldos consuetudinarios, el foliador de libros, el capataz y el guarda de noche del almacén de impresos pedían que, como a los porteros y ordenanzas de las oficinas de Madrid, a ellos también se les abonase una cantidad extraordinaria de sus sueldos en concepto de gratificación de Navidad, instancia que fue desestimada¹⁹⁶. Dos meses más adelante, también se limitó la cantidad destinada a anticipos a empleados¹⁹⁷. También se comenzó a disminuir los sueldos de algunos empleados, por ejemplo los de los jefes y sub-jefes de Depósito¹⁹⁸. Y a finales de mayo de aquel mismo año también se redujeron en 12 reales al año los sueldos de los fogoneros, conductores recaudadores y escribientes de 2ª clase, los de los jefes de estación de 5ª clase, y los de los escribientes de 2ª¹⁹⁹.

3. 4. Indemnizaciones (1862)

También tenemos testimonio de indemnizaciones a trabajadores por pérdidas personales ocasionadas con motivo de incendios en las instalaciones de la Compañía. Tal es el caso de los 5.400 reales de vellón que se concedieron al jefe de la estación de Chinchilla, Luis Conde, y de 1.500 reales al telegrafista de la misma, José Yuste, por las pérdidas que sufrieron en el incendio de 26 de enero de 1862 ocurrido en aquella estación²⁰⁰. Estas indemnizaciones fueron libradas casi 9 meses después del incendio, por lo que podemos suponer que durante ese período, las familias afectadas debieron tal vez encontrarse en aprietos económicos hasta que percibieron el dinero.

3. 5. Conminaciones (1862)

¹⁹⁴ Actas MZA, sesión nº 43 de 5 de diciembre de 1861, p. 390, libro 3.

¹⁹⁵ Actas MZA, sesión nº 38 de 11 de diciembre de 1862, p. 193, libro 4.

¹⁹⁶ Actas MZA, sesión nº 28 de 20 de diciembre de 1869, p. 239, libro 6.

¹⁹⁷ Actas MZA, sesión nº 5 de 18 de febrero de 1870, p. 271, libro 6.

¹⁹⁸ Actas MZA, sesión nº 8 de 1º de abril de 1870, p. 292, libro 6.

¹⁹⁹ Actas MZA, sesión nº 13 de 27 de mayo de 1870, p. 315, libro 6.

²⁰⁰ Actas MZA, sesión nº 29 de 13 de septiembre de 1862, pp. 147-148, libro 4.

Debido a la cuestión de las multas por retrasos que el Gobierno imponía a la Compañía, y que trataremos en otro apartado, en 1862 el Consejo decidió excitar al Jefe del Movimiento a adoptar las medidas más enérgicas para que todos los de su dependencia cumpliesen estrictamente con sus deberes *“a fin de evitar se introduzca en este servicio una flojidad [sic] que sería sobre manera perjudicial a los intereses y al buen nombre de la Compañía”*²⁰¹. Así, la presión que ejercía el Gobierno sobre la dirección de la empresa se traspasaba a los puestos inferiores en forma seguramente de una disciplina más severa en el trabajo.

3. 6. Recompensas por evitación y medidas contra robos y hurtos (1860-1866)

Por ejemplo, en diciembre de 1860, encontramos esta anotación referente a un hecho sucedido en la provincia de Toledo, con el título “Recompensa al Gefe [sic] de la Estacion [sic] de Villasequilla”²⁰²:

“El Director expone que en la noche del 20 del actual se intentó el robo de algunos pilarotes [sic] de la empalizada que existe en el kilómetro 77 de la línea de Alicante, cuyo hecho criminal quedó frustrado, siendo aprehendidos sus perpetradores con el cuerpo del delito y entregados á la Autoridad, merced al celo del Gefe [sic] de la estacion [sic] de Villasequilla, al cual propone se dé una recompensa de 400 reales. El Consejo así lo acuerda y decide además que se haga notorio este hecho en todas las Estaciones.”

Leemos aquí la importancia que daba el Consejo el hacer notorio el acto entre los empleados, con la intención de estimular una cultura empresarial que sobrepasase el ámbito de lo que realmente suponía la cantidad entregada como recompensa. De esta forma se iba construyendo una mentalidad de defensa de los bienes de la empresa entre los trabajadores, como si fuesen bienes propios. Así, el privilegio de la fama que merecía un empleado que realizase algún tipo de acto heroico hacia la empresa, sería tanto más importante que la cantidad que libraba el Consejo como agradecimiento.

Pero parece ser que las sustracciones de mercancías y de objetos en el equipaje, bultos, maletas y sacos de los viajeros habían llegado a ser frecuentes en la primera década de funcionamiento de MZA. Considerados estos hechos como falta grave por el Consejo, éste acordó *“que cuando una persona que merezca confianza, denuncie un hecho semejante, se imponga una multa a todo el personal a cuyo cuidado haya estado el baúl o saco en que se haya notado la falta. El valor de esta multa, será igual al de los objetos sustraídos (...)”*²⁰³. Es decir, teniendo en cuenta la credibilidad del usuario que denunciase la falta, todos los empleados de la estación o tren que hubieran participado en el transporte, tendrían que abonar el pago de susodicho objeto. Aquí estamos ante un claro ejemplo de toma de medidas punitivas colectivas, cuya intencionalidad es evitar los robos mediante la presión de unos empleados con otros. En mayo de 1865 el Consejo aprobó un proyecto de circular presentado por el Director en el que se

²⁰¹ Actas MZA, sesión nº 32 de 16 de octubre de 1862, p. 164, libro 4.

²⁰² Actas MZA, sesión nº 47 de 27 de diciembre de 1860, p. 172, libro 3.

²⁰³ Actas MZA, sesión nº 34 de 19 de diciembre de 1864, p. 61, libro 5.

reafirmaba la responsabilidad de los empleados de las Estaciones o de los trenes en que ocurriesen las sustracciones²⁰⁴.

Además de estos hurtos, se dieron casos de empleados que robaban fondos en metálico de forma premeditada, como fue el caso de dos empleados de la estación de Madrid durante el verano de 1866, cuando el factor de la oficina de llegada de la estación, llamado Lavedan, se fugó llevándose 49.014,89 reales de vellón procedentes de la recaudación del 11 de junio; y el factor de la Compañía de la misma estación, apellidado Atance, había resultado alcanzado tras perpetrar otra fuga con 60.560,17 reales de vellón. Estos hechos, además de ser puestos en conocimiento de la autoridad judicial, suponían la separación inmediata de los empleados, pero además, se trasladaba la responsabilidad a otros agentes. Por ejemplo, en esta ocasión, el Administrador Delegado de la Compañía propuso que se declarasen presuntamente responsables por negligencia al recaudador y al jefe de estación de pequeña velocidad de la estación de Madrid, y al factor principal destinado en la aduana. A raíz de aquel incidente, el mismo Administrador Delegado propuso la conveniencia de que todos los empleados encargados indistintamente del manejo de fondos estuviesen obligados a prestar una fianza²⁰⁵.

3. 7. Gratificaciones por trabajos extra puntuales para los servicios de Vía y Obras, Movimiento y Tracción (1862-1865)

Otro testimonio de gratificación a los empleados del Movimiento del que tenemos constancia en las actas de los primeros años de existencia de MZA fue con motivo del aumento de trabajo de algunos empleados de aquel servicio con ocasión del viaje de SS.MM. desde Novelda a Madrid en 1862. En esta ocasión se concedieron 100 reales de vellón al jefe de la estación de Novelda; 80 reales a cada uno de los dos telegrafistas y al factor de la estación; 40 reales al capataz; 20 reales a cada uno de los 12 mozos; 100 reales al conductor del tren real; y 80 reales a cada uno de los cuatro guardafrenos de los trenes: En total el Consejo dispuso 1.040 reales, que fueron tomados del fondo de multas²⁰⁶. En estos casos de participación del personal de base de la Compañía en eventos sonados de repercusión mediática, se añade el prestigio que suponía la colaboración en dichos eventos a la comunicación interna que suponía el premio de la gratificación. Noticias de este tipo debían transmitirse oralmente de forma amplia entre los empleados, siendo motivo de distinción social en el medio ferroviario la participación de algunos individuos en estos actos.

Con el transcurrir del tiempo se fueron concediendo primas entre ciertas categorías de empleados, por ejemplo, a finales del año 1864 a los revisores que se hubiesen distinguido en el desempeño de su cometido²⁰⁷; o a los maquinistas y fogoneros según el ahorro de combustible, aceite y grasa que realizasen, que se había establecido en orden de servicio número 68 de 27 de junio de 1864 y se había puesto en práctica en marzo de 1865²⁰⁸. Estas primas también podían retirarse a criterio del Consejo, como ocurrió con esta última. No conocemos la razón de la retirada de aquella

²⁰⁴ Actas MZA, sesión nº 12 de 26 de mayo de 1865, p. 141, libro 5.

²⁰⁵ Actas MZA, sesión nº 16 de 5 de julio de 1866, pp. 283-284, libro 5.

²⁰⁶ Actas MZA, sesión nº 33 de 6 de noviembre de 1862, p. 168, libro 4.

²⁰⁷ Actas MZA, sesión nº 38 de 30 de diciembre de 1864, p. 63, libro 5.

²⁰⁸ Actas MZA, sesión nº 7 de 20 de marzo de 1865, p. 110, libro 5.

prima a fogoneros y maquinistas, pero la propuesta para su supresión vino de parte del Ingeniero Jefe de Tracción y Material²⁰⁹. Podemos deducir que la expectativa de conseguir la prima por ahorro de las materias primas para hacer funcionar las máquinas podría haber propiciado un excesivo ahorro que hubiera podido llegar a ser perjudicial para el funcionamiento normal de las locomotoras.

3. 8. Recompensas y separaciones por actuaciones en accidentes y descarrilamientos. Repercusión en prensa del accidente de Alpera (1862)

Muchos ejemplos de recompensas y separaciones (despido) de empleados los tenemos con motivo de descarrilamientos y accidentes. Por poner un caso de repercusión en prensa, a comienzos de enero de 1862, se concedía la gratificación equivalente a una mensualidad de sus sueldos respectivos al sub-jefe de la estación de Almansa y al Telegrafista de Alpera (ambas localidades de la provincia de Albacete), por haber tomado medidas acertadas a consecuencia del accidente ocurrido al tren especial nº 21, el 28 de diciembre de 1861; y se acordó al mismo tiempo la separación del conductor de dicho tren por el descuido del que dio muestras en aquella ocasión²¹⁰. Esta noticia, que aparece en las actas de MZA de 2 de enero, fue transmitida a la prensa madrileña unas semanas después por el mismo Consejo de Administración a través de una orden del día, y salió reproducida en *La Correspondencia de España* del día 24 de enero de 1862²¹¹ y en *La España*²¹² dos días más tarde con texto idéntico, informando sobre las medidas que se tomaron como premio y punición de los operarios implicados²¹³. Gracias a estos textos periodísticos obtenemos más detalles sobre el accidente y en que consistió. Se trataba de un tren de mercancías y no hubo que lamentar en aquella ocasión daños personales, ni apenas daños materiales. Reproducimos el texto publicado en *La Correspondencia*:

“La compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, ha publicado una orden del día anunciando que el día 28 de

²⁰⁹ Actas MZA, sesión nº 12 de 3 de mayo de 1866, p. 269, libro 5.

²¹⁰ Actas MZA, sesión nº 1 de 2 de enero de 1862, p. 1, libro 4.

²¹¹ REDACCIÓN (24/01/1862) “Noticia sobre rotura de enganches Alpera-Almansa, actuación de empleados y medidas tomadas por MZA”, en *La Correspondencia de España*, año XV, nº 1.321, p. 3. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000023431&search=&lang=es> [última consulta 24/08/2015]

²¹² REDACCIÓN (26/01/1862) “Wagones huidos”, en *La España*, Año XV, núm. 4.748, p. 4. [Noticia sobre el accidente de la rotura de enganches Alpera-Almansa]. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0002850930&page=4&search=Alpera&lang=es> [última consulta 25/08/2015]

²¹³ Agradecemos la generosa cesión de estos datos al bibliotecario de la Biblioteca Municipal de Alpera, en la provincia de Albacete, Rafael Jara Pozuelo, quien ha realizado el trabajo de extracción de todas las noticias publicadas en la prensa del siglo XIX sobre Alpera, publicadas en una web institucional, ver: http://www.alpera.es/index.php?option=com_content&view=article&id=359:alpera-en-la-prensa-del-siglo-xix-3-1860-1867&catid=57:episodios-historicos-alperinos&Itemid=90 [última consulta 24/08/2015] La noticia que nos interesaba no se hallaba con los datos completos en la web referida, por lo que no podíamos localizar los ejemplares de prensa donde se encontraba. Hubimos de entrar en contacto con Rafael Jara, quien se ofreció muy presta y amablemente a revisar sus notas y apuntes, y a los pocos días nos facilitó los nombres de las cabeceras y las fechas de publicación donde se hallaba la noticia. Agradecemos también la colaboración de varios habitantes del pueblo de Alpera, que contribuyeron a que pudiéramos localizar al bibliotecario.

diciembre último, á consecuencia de la rotura de enganches, diez wagones de la cola del tren núm. 21 se escaparon desde el kilómetro 336, y pasando á toda velocidad por la estación de Alpera, fueron detenidos en la de Almansa, gracias á las buenas disposiciones tomadas por el subjefe de esta última, don Juan García Gomez, avisado oportunamente por el telegrafista de aquella. El conductor del tren, que iba en el furgón de cola, llegó hasta Almansa completamente dormido; de modo, que ni notó la rotura de los enganches, ni apretó el freno para evitar el que se escaparan los wagones. El subjefe de Almansa mandó volver en seguida las plataformas, é hizo colocar grandes montones de tierra para contrarestar [sic] la velocidad que traían los wagones y hacerles descarrilar, lo que consiguió sin averia alguna. El Consejo de administracion, al paso que ha pronunciado la separacion del conductor por su completo abandono, ha concedido una gratificacion equivalente á un mes de sueldo al subjefe de Almansa y al telegrafista de Alpera por su buen comportamiento.”

Esta noticia de rotura de enganche de los vagones de un tren de mercancías, sin heridos o víctimas que lamentar, no hubiera sido objeto de publicación periodística si no fuera porque el mismo Consejo de Administración de la Compañía lo hubiese transmitido. Como veremos más adelante, *La Correspondencia de España* gozaba de una subvención anual de MZA a condición de publicar las noticias de la empresa que fueran ordenadas por el Consejo. De hecho, la intencionalidad del Consejo en este caso de publicación en prensa de un acontecimiento que realmente incumbía a la comunicación interna de la empresa —e interpretamos que en otros casos parecidos se actuaría en modo semejante—, revertía en dos sentidos. En primer lugar, incidir en la comunicación de faltas y actos cuasi heroicos de los empleados y las medidas tomadas al respecto por la empresa a nivel de comunicación a los empleados. Como vemos, la noticia ofrece el nombre y apellidos, y la descripción detallada de las certeras disposiciones tomadas por el subjefe de la estación de Almansa, Juan García Gómez. Aunque el texto publicado no hace referencia a ello, sabemos por la lectura de los periódicos de aquellos días que el momento en el que ocurrió el accidente fue un período extenso de lluvias torrenciales continuas en la mayor parte de la Península, lo cual seguramente añadió dificultad a la labor del encargado de la estación de Almansa que en aquel momento tuvo que hacerse cargo de solucionar tamaño problema. La revelación de la identidad del meritorio empleado nos indica el reconocimiento a la estima de la que fue objeto su comportamiento, lo cual redundaría a su vez en el resto de empleados que lo conociesen, directa o indirectamente. Aunque el nombre del telegrafista de Alpera no se explicita, también se hace reconocimiento de su acierto en dar el aviso oportunamente. Por el contrario, no se hace público el nombre del conductor del tren que cometió la falta. En segundo lugar, la publicación de esta noticia interna de MZA en dos de los periódicos de mayor tirada y prestigio de la época, nos pone frente a un ejemplo de comunicado interno que se convierte en comunicación externa deliberadamente.

3. 9. Anticipos para libramiento de quintas (1864)

Otro de los tipos de prebenda que otorgaba la empresa en las primeras décadas era el de anticipos (créditos) a empleados, para cuyo libramiento se ocupaba el Consejo caso por caso. Por ejemplo, en abril de 1864, se accedió al anticipo de 2.000 reales solicitado por el practicante del servicio sanitario Manuel Guerra, con el fin de poder

eximir del servicio militar a su hijo Manuel, quien ya trabajaba como factor en la estación de Alicante. Ambos empleados, padre e hijo, restituirían el dinero tomado en préstamo con el descuento mensual de 100 reales mensuales de sus sueldos²¹⁴. Se trata de uno de los casos de redención de la suerte de quintas que practicaba el ejército para reclutamiento de mozos a mediados del siglo XIX. La suerte de soldado podía redimirse abonando una cantidad de dinero que generalmente estaba fuera del alcance de la clase trabajadora. Otros de mozos de categorías más bajas en la Compañía, que no redimían su suerte como soldados volvían a ser readmitidos por la empresa al terminar el servicio militar.

3. 10. Gastos funerarios (1866)

A veces también la empresa desembolsaba los gastos funerarios de algunos empleados, como por ejemplo el de 6.000 reales de vellón que se otorgaron por el fallecimiento y asistencia durante la enfermedad del señor Pingeon, agente comercial en Córdoba, a petición del Jefe de Tráfico, en enero de 1866²¹⁵. Este tipo de actos explicitaban un sentimiento de filiación de la empresa con su personal, con un significado claro de que los empleados no se encontraban a merced de la desprotección.

3. 11. Pago de gastos judiciales (1866)

En otras ocasiones, los agentes de la Compañía que habían sido procesados por la justicia solicitaban a la empresa que ésta renunciase a las indemnizaciones a las que habían sido condenados por accidentes²¹⁶, gracia que era frecuentemente les era concedida²¹⁷. En este sentido, la empresa también gestionó una instrucción elaborada por el Servicio de lo Contencioso con objeto de poner a salvo la responsabilidad de los empleados de la Compañía en los casos de accidentes fortuitos y de fuerza mayor, especialmente en los de incendio²¹⁸.

3. 12. Mejoras en equipamiento y ajuar de los trabajadores (1864)

No obstante, sí vamos a comentar, aún de forma liviana, otro tipo de acciones por parte de la Compañía que podemos insertar en el ámbito de la comunicación interna, pues se trata de mejoras en las condiciones de trabajo o las instalaciones para los obreros y sus familias. Por ejemplo, en abril de 1864 se abrió un crédito de 14.384 reales de vellón para la adquisición de 24 camas completas para el uso de los conductores y guardafrenos en las estaciones de Alcázar, Villarrobleto, Albacete y Almansa²¹⁹. Así pues, vemos cómo fue tras siete años de funcionamiento de la empresa cuando se acomodaron instalaciones adecuadas para las horas de sueño de los trabajadores del Movimiento, haciéndonos pensar que anteriormente durante estas horas el descanso, en el mejor de los casos, se habría realizado en catres o camastros que tal vez dejaran bastante que desear. También en este grupo de mejoras para el personal

²¹⁴ Actas MZA, sesión nº 11 de 11 de abril de 1864, p. 485, libro 4.

²¹⁵ Actas MZA, sesión nº 2 de 17 de enero de 1866, p. 215, libro 5.

²¹⁶ Actas MZA, sesión nº 7 de 5 de marzo de 1866, p. 244, libro 5.

²¹⁷ Actas MZA, sesión nº 9 de 24 de marzo de 1866, p. 251, libro 5.

²¹⁸ Actas MZA, sesión nº 16 de 5 de julio de 1866, p. 283, libro 5.

²¹⁹ Actas MZA, sesión nº 12 de 18 de abril de 1864, p. 488, libro 4.

podríamos incluir los pedidos de abrigos y mantas para el personal del Movimiento de los trenes, como el de los 155 abrigos e igual número de mantas para conductores y guardafrenos con el crédito de 38.000 reales de vellón en diciembre de 1862, por su costo y su conservación durante un año²²⁰; o los 50 abrigos y 50 mantas que se mandaron comprar con la apertura de un crédito de 12.300 reales de vellón, en septiembre de 1864²²¹. Las primeras compras de este material para el confort de los trabajadores tuvieron lugar muy poco tiempo después de las primeras adquisiciones de uniformes para ciertos servicios, y aunque ambas partidas de uniformes y otros accesorios podrían considerarse en relación, hemos insertado aquí las referentes al abrigo, para tratar los uniformes en el epígrafe de insignias de la comunicación externa.

3. 13. Billetes a precio reducido y los primeros billetes gratuitos para oficinistas (1868-1873)

Otras medidas para favorecer a los empleados se fueron tomando en MZA a partir de finales de 1868. Un ejemplo de ello lo tenemos en el acta de 3 de diciembre de aquel año, cuando se favorece un precio especial de transporte para los empleados de las oficinas de la Compañía²²²:

“A propuesta del Sr. Director de la Explotación, y con la mira de favorecer en lo posible a los empleados de la Compañía que residiendo en pueblos cercanos a Madrid tienen que viajar diariamente para asistir a sus oficinas, el Consejo acuerda a título de ensayo que se expidan para estos agentes billetes diarios de 2ª clase ida y vuelta al precio de 30 reales de vellón al mes, cantidad que representa por término medio un décimo de la tarifa ordinaria teniendo en cuenta los precios de la misma y la distancia entre Madrid y los varios puntos que los empleados de que se trata pueden elegir para su residencia.”

La normativa sobre billetes a precio reducido para los empleados estaba establecida en la circular de la Intervención nº 37, que rigió hasta 1873. En aquel año, varios oficinistas que habitaban en las inmediaciones de Madrid solicitaron se les eximiese del pago de estos billetes a precio reducido para asistir a sus trabajos, a lo que el Consejo respondió favorablemente, otorgándoseles los primeros pases gratuitos. El Consejo accedería a aquella solicitud *“en su deseo de favorecer al personal en cuanto sea posible”*²²³. Así pues, los oficinistas de Madrid fueron los iniciadores de una acción que poco a poco se trasladaría a todo el personal ferroviario sin excepción, e incluso a sus familiares de primer nivel, siendo éste un privilegio del que gozan aún hoy día los empleados de RENFE.

4. Origen de la construcción de viviendas para empleados: una cuestión de imagen de la empresa (1871)

²²⁰ actas MZA, sesión nº 41 de 31 de diciembre de 1862, p. 204, libro 4.

²²¹ Actas MZA, sesión nº 29 de 30 de septiembre de 1864, p. 5, libro 5.

²²² Actas MZA, sesión nº 36 de 3 de diciembre de 1868, p. 81, libro 6.

²²³ Actas MZA, sesión nº 10 de 5 de mayo de 1873, p. 308, libro 7.

Otro asunto importante en relación al personal que también hubo de constituir un vehículo de comunicación interna destacable, por las repercusiones de opinión entre los empleados e incluso entre la opinión pública general, era el de los alojamientos y viviendas. El interés de los investigadores sobre éste y otros temas sociales en materia ferroviaria no despierta hasta ya avanzada la primera década del siglo XXI, realizándose el primer estudio aproximativo sobre poblados ferroviarios, que se centró en la localización geográfica, políticas de elección de estos asentamientos por parte de las compañías, morfología, topografía, planimetrías, importancia de los poblados ferroviarios como legado histórico-industrial patrimonial, etc. El capítulo que este estudio aporta sobre sociedad y cultura en el poblado ferroviario, está confeccionado mediante entrevistas orales y fuentes documentales, pero se centra en el siglo XX²²⁴. El amplio arco cronológico y temático de esta primera obra de base nos ofrece un resultado mucho más detallado y explícito para el siglo XX y cuestiones de envergadura mayor, como las infraestructuras de los poblados, que sobre otras más específicas —que podríamos llamar de microhistoria—, como las características y usabilidad de las viviendas, el desenvolvimiento de la cotidianidad de los trabajadores y sus familias durante el siglo XIX y acceso al medio social más amplio, etc.; paso previo y necesario para efectuar estudios más exactos desde el enfoque de la comunicación sobre estas agrupaciones sociales que incluyesen el acceso a información extensa en distintas variables y categorías, a prensa, etc.

A partir de esta primera investigación a un tema inédito hasta entonces en nuestro país, algún artículo ha ido completando parcialmente nuestro conocimiento de los poblados ferroviarios españoles en relación a la visión general de los poblados industriales surgidos de la mano de la Revolución Industrial en Europa y Estados Unidos. Con algunas excepciones en las que prevalecieron ideologías altruistas como los modélicos poblados de Robert Owen en Inglaterra, parece ser generalmente admitido el enfoque de lugares o residencias de “castigo”—recurrente percepción de los poblados ferroviarios españoles por sus habitantes del siglo XX—, donde predominaba una cierta intencionalidad de pretendido aislamiento y censura con el exterior con la construcción de muros alrededor de las instalaciones para condicionar al obrero a la fidelidad a la compañía por convencimiento propio. Tanto en los poblados ferroviarios como en otros poblados obreros surgidos al socaire de las primeras industrias, la élite capitalista pretendería atraer, fijar y disciplinar una mano de obra industrial proveniente del medio campesino, que hubiese alcanzado cierta especialización, desarraigando costumbres y moralizando y adoctrinando en valores de origen burgués²²⁵.

Sin invalidar este criterio interpretativo general, puesto que en la evolución del tiempo las motivaciones empresariales debieron aquilatarse exprimiendo su aprovechamiento, en nuestra exploración documental sobre este tipo de cuestiones hemos encontrado que la primera y principal intencionalidad de la directiva de MZA respecto a la asunción de construcción de viviendas para trabajadores estuvo en el orden del cuidado en la proyección de su imagen pública. Se trataba de evitar un sentimiento de repulsa y una sensación de repugnancia en los viajeros (clientes) por la visión

²²⁴ CUÉLLAR VILLAR, Domingo; JIMÉNEZ VEGA, Miguel; POLO MURIEL, Francisco (coords.) *Historia de los poblados ferroviarios en España*, Fundación de los ferrocarriles Españoles, Madrid, 400 pp.

²²⁵ CUADROS TRUJILLO, Francisco (2008) “Una aproximación general a los poblados industriales. Algunas analogías y diferencias con los poblados ferroviarios españoles”, en revista *TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº15, diciembre 2008, pp. 46-74.

impactante que en ellos pudiera producir el modo de vida miserable de los empleados ferroviarios. Por tanto estaríamos aquí de nuevo en la intersección entre la comunicación “externa” y la “interna”. Evidentemente, al margen de la prioritaria motivación de imagen “corporativa” de la compañía, aspectos de comunicación interna entraron en juego, puesto que el personal hacinado en inhumanas condiciones debió percibir una mejora en sus condiciones de vida al recibir las viviendas.

La primera anotación en las actas de MZA que encontramos que referencia la construcción de viviendas para el personal de la compañía es de junio de 1871, cuando la empresa se vio obligada a este gesto hacia sus empleados, más para sanear su imagen de cara a los clientes y viajeros que en virtud de la ética hacia el personal o su moralización; aunque la anotación hace referencia también a este tipo de consideraciones. Con el título “Construcción de casillas en varias estaciones”, las actas nos ofrecen el siguiente texto²²⁶:

“El Sr. Director expone que en las estaciones de Baeza, Linares, Chinchilla y la Encina, por falta de local, muchos de los empleados habitan con sus familias en wagones ofreciendo a la vista del viajero un aspecto repugnante, viviendo en las condiciones más deplorables ni bajo el punto de vista de la moral como de la higiene y distrayendo dichos vehículos de su verdadero uso, falta hoy tanto más sensible cuanto que van siendo mayores las necesidades del tráfico.

Que por otra parte los wagones en número de diez y siete representan un capital de alguna consideración que puede estimarse en reales de vellón 180.880 y si han de conservarse exigen gastos de reparación no despreciables que de no hacerse resultaría la pérdida completa de dichos vehículos y del capital que representan. Con el fin del sustituirlos ventajosamente para la Compañía y las 55 personas que los habitan, el Sr. Director propone la construcción de unas viviendas suficientes para que sirvan de albergue en condiciones regulares pero sumamente económicas como lo demuestra el presupuesto de las mismas, que son ocho, y que en junto asciende a reales de vellón 28.000 con lo cual se atenderá convenientemente a una necesidad que la humanidad reclama y quedarán libres los diez y siete wagones para destinarlos a su verdadero uso.

El Consejo aprueba esta propuesta del Sr. Director y abre para el objeto expresado un crédito de reales de vellón 28.000 que se cargarán a nuevas construcciones.”

A partir de ese año, gozamos de varias notas acerca de ayudas para el alquiler de viviendas otorgadas entre el personal. Por ejemplo, en noviembre de 1873, debido al incendio de la estación de La Encina, los empleados que en ella habitaban hubieron de trasladarse con sus familias a la vecina población de Almansa, por lo que a propuesta del Director de la Compañía, el Consejo autorizaba al Jefe del Movimiento para abonar hasta el fin del año corriente el alquiler de las casas que ocupaban a razón de 3 reales diarios al Jefe de estación y de 2 reales diarios a cada uno de los tres factores de plantilla²²⁷. En aquella década también se abonaron gastos de vivienda a agentes trasladados con motivo del servicio, hasta que pudieran regresar a su población de origen, como por ejemplo los 6 reales diarios en 1874 para alquiler a un agente

²²⁶ Actas MZA, sesión nº 11 de 3 de junio de 1871, p. 66, libro 7.

²²⁷ Actas MZA, sesión nº 20 de 26 de noviembre de 1873, p. 363, libro 7.

comercial de Cartagena que fue trasladado a Murcia²²⁸. Comprobamos que las remuneraciones por alquiler se diferenciaban en cantidades según el cargo o el estatus de los empleados en la Compañía, en consonancia con la jerarquización que alcanzaba todos los ámbitos.

No podemos perder de vista que las actuaciones de comunicación interna hacia los empleados a partir de los años 1870, corrieron paralelas al desarrollo de la organización sindicalista obrera en el seno de la empresa, a la que nos hemos dedicado en otro epígrafe de la primera parte. Concretamente, el comienzo de la construcción de las “casillas” en 1871 para las familias de los ferroviarios de Baeza, Linares, Chinchilla y la Encina que acabamos de ver, arroja una evidente sincronía con los sucesos de alcance internacional de la Comuna de París en Francia, que debieron hacer mella en la opinión pública de toda Europa. Podemos intuir un cambio de conciencia del público en general, que comienza a percatarse de las situaciones de vida de los trabajadores. Aunque existen estudios actuales sobre los poblados ferroviarios, y se conoce su génesis desde al menos el último tercio del siglo XIX, suelen dedicarse a un período cronológico posterior, profundizando en estas manifestaciones urbanísticas de los nodos de líneas a partir de las primeras décadas del siglo XX, cuando las reclamaciones de los obreros exigen la construcción de casas espaciosas higiénicas y confortables²²⁹; pero aún no han sido tratadas las condiciones de los habitáculos que ocuparon los ferroviarios previamente, como los vagones y las “casillas” que acabamos de ver.

Ya a partir de la década de 1882 fue frecuente la construcción de viviendas para el personal y sus familias a cargo de la empresa. Por ejemplo, en mayo de 1882 se instituyó un crédito de 80.000 reales de vellón destinado a viviendas para las familias del personal de trenes en la estación de Almorchón²³⁰.

5. Los primeros amagos de sindicalismo, la Sociedad cooperativa de consumos de los empleados y la Caja de previsión de la empresa (1863-1899)

Recordemos que en la primavera de 1871 habían tenido lugar en París los hechos de la Comuna como consecuencia del avance de la Primera Internacional Obrera, por lo que el Consejo, que había conseguido soslayar la incómoda cuestión del asociacionismo de sus empleados, debió comenzar a considerar evidente la imposibilidad de seguir reprimiendo o demorando más este asunto bajo el riesgo de que las protestas y las huelgas estallasen sin poder controlarlas ya una vez puestas en marcha.

²²⁸ Actas MZA, sesión nº 1 de 20 de enero de 1874, pp. 4-5, libro 8.

²²⁹ Para conocer el estado de la investigación en cuanto a poblados ferroviarios, podemos seguir la pista de las pocas referencias que aún existen sobre este tema, como la que hace referencia a las exigencias de los trabajadores sobre las casas construidas por la empresa en JIMÉNEZ VEGA, Miguel; POLO MURIEL, Francisco (1998) “Aproximación al estudio de los poblados ferroviarios: el caso de Algodor”, en *Actas I Congreso de Historia Ferroviaria*, Alicante, p. 3. Disponible en: <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Alicante1998/pdf/75.pdf> [última consulta 26/08/2015]; o CUÉLLAR VILLAR, Domingo; JIMÉNEZ VEGA, Miguel; POLO MURIEL, Francisco (2003) “Los poblados ferroviarios en España: un modo de vida junto al ferrocarril”, en *Actas III Congreso de Historia Ferroviaria*, Gijón, 29 pp. Disponible en: <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Gijon2003/pdf/te3.pdf> [última consulta 26/08/2015]

²³⁰ Actas MZA, sesión nº 22 de 19 de mayo de 1882, p. 418, libro 10.

5. 1. Primeros intentos de socorros mutuos y sociedad cooperativa en MZA (1863-1871)

En noviembre de 1863 ya se había planteado por la directiva de MZA el tema de la creación de un Montepío para los empleados de la Compañía, encargándose unas bases destinadas a dicho fin que fueron aprobadas por el Consejo en abril de 1864 y se remitieron al Comité de París para que emitiese sus informes²³¹. Esta prueba nos convence de que para la patronal era evidente de que era necesario regular la política de socorros y ayudas puntuales a los empleados mediante una normativa ya desde mediados de los años 1860, pero este proyecto inicial nunca llegó a llevarse a la práctica.

Respecto a la organización sindicalista de los empleados del ferrocarril, se observa una relevante demora en contraste con obreros organizados de otros sectores. La primera noticia en las Actas de MZA de algún tipo de asociación de sus trabajadores la tenemos el 5 de julio de 1865, cuando los empleados de los talleres establecieron una caja de socorros independiente de la Compañía. Podemos identificar de paternalista la reacción de la directiva de la empresa para neutralizar este conato de organización, pues se consigna en el texto que la referencia que para contribuir a la prosperidad de dicha caja se concedería a la misma las cantidades resultantes de las multas que se imponían a los empleados y obreros asociados a ella, y que para evitar a la recién nacida asociación los gastos de un cajero responsable, se acordó por el Consejo que estos fondos se custodiasen en la caja central de la Compañía, no pudiendo ni ingresar ni salir de la caja central sin los requisitos ordinarios establecidos para la misma. También se dispuso por el Consejo que el proyecto de los estatutos de esta asociación obrera se sometiera a la aprobación del Gobierno²³². En la sesión siguiente, de 12 de julio, encontramos otra anotación que podríamos considerar como el resultado de una profunda deliberación de la directiva de MZA que podría albergar el propósito de adelantarse a los brotes de sindicalismo obrero que parecía comenzaban a surgir en el seno de la empresa, y el Consejo otorgó el derecho a una licencia anual de doce días por año, disfrutando del sueldo completo a los empleados de la sección del Movimiento²³³.

Aquel primer intento de organización obrera de socorros mutuos en el seno de MZA de 1863 no debió prosperar, ya que hasta el 17 de junio de 1871 no encontramos otro intento de creación de una “Sociedad cooperativa de consumos de los empleados de la Compañía”, aunque los términos de la expresión de partida de esta nueva intentona nada tienen que ver con la organización autónoma de los obreros, sino que, al contrario, los fundadores de la sociedad cooperativa obrera parecen dirigirse, voluntaria y temerosamente al Consejo en actitud de estar buscando su aquiescencia y sin ánimo de contrariarlo, pero es posible que estas formas trataran de ocultar una dura amenaza lanzada contra la directiva de la empresa²³⁴. El texto dice:

“El Sr. Director da cuenta de una carta de la Junta directiva de la Sociedad cooperativa de consumos y socorros mutuos de los empleados de la Compañía que acaba de formarse, remitiendo un ejemplar de los Estatutos de la misma y solicitando al propio tiempo del Consejo

²³¹ Actas MZA, sesión nº 12 de 18 de abril de 1864, p. 487, libro 4.

²³² Actas MZA, sesión nº 16 de 5 de julio de 1865, p. 156, libro 5.

²³³ Actas MZA, sesión nº 17 de 12 de julio de 1865, p. 162, libro 5.

²³⁴ Actas MZA, sesión nº 13 de 17 de junio de 1871, p. 74, libro 7.

protección y algunas facilidades para llenar los fines que la Sociedad se propone. Los Sres. Salaverría, Llorente y Bauer quedan encargados de dar un parecer acerca del asunto.”

El Consejo deliberó nuevamente sobre lo solicitado por esta Sociedad Cooperativa de consumo y socorros mutuos que pretendían formar los empleados el 1º de julio siguiente, y los administradores expusieron sus modos de ver en el asunto. Sin embargo, no llegándose a un acuerdo entre los miembros, se optó por consultar con el Comité de París el asunto, remitiéndose los estatutos y una copia de la instancia recibida de dicha sociedad²³⁵.

5. 2. Estrategia de moratoria de la directiva de MZA (1872), constitución y neutralización de la Sociedad cooperativa (1873)

La estrategia seguida por los burgueses de la directiva de la empresa continuó siendo por unos meses la de sofocar el problema, tratando de controlar desde dentro los brotes de sindicalismo de sus empleados, y al año siguiente, el 6 de marzo de 1872²³⁶, tenemos una anotación en el acta que nos hace sospechar que la directiva de MZA había utilizado toda su inteligencia en influir en el nombramiento de una nueva Junta directiva en la Sociedad cooperativa de empleados, y en la modificación de varios artículos de ésta. La anotación dice:

“El Consejo se entera de una carta del presidente de la Sociedad cooperativa de los empleados de la Compañía participando el nombramiento de una nueva Junta directiva y la sustitución de la firma de los Sres. Barradin y Varanda por la de los Señores Portilla y Casas y como consignatarios en lugar de los Señores Martí y Díaz, los Sres. Moreno y Vicente y en su vista acuerda que se considere modificada la orden de Dirección nº 78 en lo referente a la firma de los boletines especiales –artículo 2º- y del libro especial para la salida de las mercancías –artículo 4º-.”

El peliagudo problema fue tratado con todo esmero y preparación meticulosa por el Consejo en adelante, y seis meses después, en sesión de 25 de octubre de 1872, encontramos un texto que nos resulta de gran interés sobre estas deliberaciones, puesto que supone una inflexión de la directiva de MZA en la forma de abordar el asunto. El cambio de postura del Consejo sobre las reclamaciones de los empleados se deja entrever en el reconocimiento de su interés en el asunto, recapitulándose las veces que el Consejo se había ocupado de él en el pasado, aunque sólo se hace mención a las fechas en las que en las Actas se había consignado el tema, y no los términos en los que se trató. Transcribimos el texto completo a continuación, que lleva el título “Montepío para los empleados”²³⁷:

“El Sr. Administrador delegado presenta una serie de documentos que se ha proporcionado durante su permanencia en París, cuyo estudio puede ser útil para el establecimiento del Montepío de empleados de la

²³⁵ Actas MZA, sesión nº 14 de 1º de julio de 1871, p. 82, libro 7.

²³⁶ Actas MZA, sesión nº 5 de 6 de marzo de 1872, p. 169, libro 7.

²³⁷ Actas MZA, sesión nº 17 de 25 de octubre de 1872, pp. 239-240, libro 7.

Compañía, de que el consejo se ha ocupado en sesiones del 2 de noviembre 1863, 18 de abril de 1864 y 29 de abril de 1869.

El Consejo vivamente interesado en asegurar el porvenir de los agentes de todas categorías que han llegado al término de una útil y honrosa carrera, encarga al Sr. Director dedique su preferente atención al examen de este importante asunto y cuita en parecer a la posible brevedad a fin de que puedan adoptarse las resoluciones oportunas”.

La Sociedad Cooperativa de los empleados de la Compañía siguió funcionando a lo largo del resto del siglo, y aunque no vamos a dar aquí cuenta detallada de todas sus actividades, diremos que funcionaba al modo de una empresa paralela a la Compañía, pasando algunos empleados a trabajar en sus servicios, por ejemplo de almacén; aunque se les reservaba la antigüedad que tenían en la empresa, para lo cuál se cursaban solicitudes de conformidad al Consejo²³⁸. La Sociedad Cooperativa dependió financieramente desde sus inicios de la Compañía, y por eso, su autonomía de actuación fue muy limitada. Para la fundación de dicha sociedad, la Compañía libró un anticipo de 100.000 reales de vellón en octubre de 1871, que le serían reintegrados a mediados de junio de 1873²³⁹.

5. 3. Quejas de conductores y guardafrenos (1873)

Las quejas de los empleados de MZA se hicieron aún más patentes y directas desde 1873. Por ejemplo, en abril de 1873 los conductores y guardafrenos elevaron ante el Consejo de Administración una exposición suscrita por los individuos de estos colectivos. La crisis financiera de 1866, que había conllevado el cierre de numerosos bancos del país, y afectado muy desfavorablemente a las compañías ferroviarias en el marco financiero, debió prolongarse en sus consecuencias entre el personal de base de las empresas. Con el título “Exposición de los conductores y guardafrenos” tenemos la anotación que transcribimos a continuación²⁴⁰:

“El Consejo se entera de una exposición que le dirigen los conductores y Guardafrenos que la suscriben y en la cual solicitan aumento de sueldo y de los gastos de viaje.

Considerando que en su vivo deseo de mejorar en lo posible la situación de los empleados de la Compañía, espontáneamente y de motu propio otorgó el Consejo a los peticionarios a contar de 1º Enero de este año un aumento en el tanto que perciben por gastos de viaje, aumentando a la vez el personal de trenes para hacerles más llevadero el servicio, todo lo cual representa un mayor gasto anual de bastante consideración para la Compañía, no obstante lo cual ha dicho también partícipes a los peticionarios de la gratificación recientemente otorgada al personal de todos los servicios, teniendo así mismo presente que lo que se solicita ahora es un nuevo aumento que recargaría el presupuesto del servicio del Movimiento con más de 400.000 reales al año, aumento de gasto que no consienten el estado actual de la Compañía ni las circunstancias porque viene atravesando el país.

El Consejo sin cejar por ello en su constante propósito de ir mejorando, en cuanto le sea posible, la posición de los empleados todos

²³⁸ Actas MZA, sesión nº 22 de 6 de diciembre de 1872, p. 253, libro 7.

²³⁹ Actas MZA, sesión nº 14 de 27 de junio de 1873, p. 326, libro 7.

²⁴⁰ Actas MZA, sesión nº 9 de 17 de abril de 1873, p. 299, libro 7.

de la Compañía, se ve en el caso de no poder acceder a la petición referida.”

La noticia que nos ofrece esta referencia sobre los paliativos de la empresa de librar gratificaciones puntuales, resultaba, pues insuficiente para aliviar la angustia económica de los trabajadores, que además reclamaban un aumento de personal para poder llevar a cabo sus labores que intuimos practicaban con un alto grado de sacrificio; pero como vemos, la respuesta de la Compañía a estas peticiones fue negativa, aún desprendiéndose del texto que la directiva era consciente de las penurias económicas y de condiciones de trabajo que afrontaba el personal.

5. 4. Creación y liquidación de la Caja de Previsión de MZA (1874-1899)

Por fin, a finales del año 1874 se había aprobado un reglamento para la Caja de Previsión a título gratuito a favor del personal, admitiéndose a participar en ella con una cantidad proporcional al sueldo fijo todos los empleados de plantilla con sueldo anual y, además, los maquinistas y fogoneros. La caja comenzaría a regir a partir del 1º de enero del año siguiente, y sería formada con los abonos apercibidos de la Junta General de accionistas a propuesta del Consejo. La gerencia y administración de la Caja estaría a cargo exclusivo del Consejo de Administración, para lo que éste se comprometía a presentar anualmente la situación de la caja a la Junta General de accionistas. El primer fondo de la Caja fue fijado en mil obligaciones de la Compañía con el cupón vencido en 1º del mes de julio anterior, de acuerdo con lo acordado por la Junta General el 24 de mayo pasado de aquel año, 1874. El funcionamiento de la caja consistía en la apertura de una cuenta individual a cada uno de los empleados que se hallaban al servicio de la Compañía el 31 de diciembre de 1873, repartiéndose entre aquellas cuentas individuales el abono de la cantidad resultante de las acciones a prorrata de la totalidad de los sueldos fijos percibidos por cada empleado desde su entrada al servicio de la Compañía hasta la fecha indicada²⁴¹. Los trabajos extraordinarios a que dio lugar la creación de la Caja de Previsión para el personal fueron realizados por un negociado compuesto por los empleados de la Contabilidad general Ignacio Linazaroso, encargado, y Tomás Mir, auxiliar, quienes fueron gratificados respectivamente con 2.000 y 500 reales de vellón²⁴². En octubre de 1875, transcurrido un año y medio de existencia de la Caja de Previsión, se habían adscrito a ella, con sus correspondientes libretas individuales 1.380 trabajadores. Debido a que se habían producido ya cierto número de defunciones, separaciones y dimisiones, el Consejo dictó las instrucciones para la composición de un reglamento para la liquidación total o parcial de los ahorros de los que disponían los participantes en sus libretas²⁴³. No podemos entrar aquí en la mecánica y funcionamiento que tuvo la caja de previsión en los casi treinta años de su existencia, hasta que se suprimió y se procedió a su liquidación el 15 de diciembre de 1899²⁴⁴, por haber sido sustituida por la creación del fondo de pensiones del nuevo director de la Compañía Nathan Süß, como veremos a continuación. Aquí sólo nos resta decir que la Caja de Previsión ocupó lugar en numerosas reuniones del Consejo de Administración, bien por liquidaciones periódicas de cuentas, bien por el estudio del Consejo de cada caso concreto para la libranza de las cantidades de las cartillas individuales en la

²⁴¹ Actas MZA, sesión nº 21 de 9 de diciembre de 1874, pp. 105-106, libro 8.

²⁴² Actas MZA, sesión nº 18 de 30 de agosto de 1875, p. 210, libro 8.

²⁴³ Actas MZA, sesión nº 22 de 29 de octubre de 1875, p. 229, libro 8.

²⁴⁴ Actas MZA, sesión nº 28 de 15 de diciembre de 1899, p. 12º, libro 16.

mayoría de ocasiones —aunque en otras no se concedió a las familias los fondos acumulados en ellas, sobre todo en casos de parentesco en segunda línea cuando se trataba de defunciones de empleados—, bien para algunas dotaciones de capital o emisiones de obligaciones a favor de la caja²⁴⁵.

²⁴⁵ Tratándose de un tema importante, que incluso podría incluirse en futuras investigaciones acerca de la comunicación interna de la Compañía, hemos procedido a la extracción de casi todas las citas de las actas en las que se resuelven cuestiones de la Caja de Previsión, que dejamos apuntadas como indicadores pendientes de un estudio en mayor profundidad. Las citas que hablan de la Caja de Previsión, vigente desde comienzos del año 1874 hasta finales de 1899, son: Actas MZA, sesión nº 26 de 17 de diciembre de 1875, p. 253, libro 8; Actas MZA, sesión nº 1 de 8 de enero de 1876, p. 265, libro 8; Actas MZA, sesión nº 3 de 5 de febrero de 1876, p. 281, libro 8; Actas MZA, sesión nº 5 de 4 de marzo de 1876, p. 292, libro 8; Actas MZA, sesión nº 9 de 13 de mayo de 1876, p. 323, libro 8; Actas MZA, sesión nº 13 de 1º de julio de 1876, p. 352, libro 8; Actas MZA, sesión nº 16 de 16 de noviembre de 1876, p. 385, libro 8; Actas MZA, sesión nº 17 de 5 de diciembre de 1876, p. 395, libro 8; Actas MZA, sesión nº 5 de 22 de marzo de 1877, p. 457, libro 8; Actas MZA, sesión nº 7 de 28 de abril de 1877, p. 474, libro 8; Actas MZA, sesión nº 11 de 25 de junio de 1877, p. 3, libro 9; Actas MZA, sesión del 11 de julio de 1877, p. 14, libro 9; Actas MZA, sesión nº 14 de 22 de septiembre de 1877, p. 38, libro 9; Actas MZA, sesión nº 16 de 15 de octubre de 1877, p. 65, libro 9; Actas MZA, sesión nº 18 de 23 de noviembre de 1877, p. 71, libro 9; Actas MZA, sesión nº 1 de 11 de enero de 1878, p. 98, libro 9; Actas MZA, sesión nº 2 de 4 de febrero de 1878, p. 108, libro 9; Actas MZA, sesión nº 4 de 22 de marzo de 1878, p. 132, libro 9; Actas MZA, sesión nº 6 de 10 de abril de 1878, p. 146, libro 9; Actas MZA, sesión nº 9 de 24 de mayo de 1878, p. 166, libro 9; Actas MZA, sesión nº 10 de 14 de junio de 1878, p. 173, libro 9; Actas MZA, sesión nº 11 de 1º de julio de 1878, p. 183, libro 9; Actas MZA, sesión nº 12 de 14 de octubre de 1878, pp. 192 y 204, libro 9; Actas MZA, sesión nº 14 de 8 de noviembre de 1878, p. 222, libro 9; Actas MZA, sesión nº 15 de 22 de noviembre de 1878, p. 230, libro 9; Actas MZA, sesión nº 17 de 6 de diciembre de 1878, p. 240, libro 9; Actas MZA, sesión nº 18 de 20 de diciembre de 1878, p. 248, libro 9; Actas MZA, sesión nº 3 de 17 de febrero de 1879, p. 276, libro 9; Actas MZA, sesión nº 11 de 30 de mayo de 1879, p. 331, libro 9; Actas MZA, sesión nº 15 de 1º de agosto de 1879, p. 370, libro 9; Actas MZA, sesión nº 16 de 10 de octubre de 1879, p. 375, libro 9; Actas MZA, sesión nº 17 de 24 de octubre de 1879, p. 392, libro 9; Actas MZA, sesión nº 21 de 12 de diciembre de 1879, p. 420, libro 9; Actas MZA, sesión nº 3 de 13 de febrero de 1880, p. 438, libro 9; Actas MZA, sesión nº 4 de 27 de febrero de 1880, p. 447, libro 9; Actas MZA, sesión nº 6 de 27 de marzo de 1880, p. 462, libro 9; Actas MZA, sesión nº 7 de 9 de abril de 1880, p. 468, libro 9; Actas MZA, sesión nº 10 de 15 de mayo de 1880, p. 484, libro 9; Actas MZA, sesión nº 13 de 2 de julio de 1880, p. 23, libro 10; Actas MZA, sesión nº 14 de 16 de julio de 1880, p. 37, libro 10; Actas MZA, sesión nº 17 de 15 de octubre de 1880, p. 62, libro 10; Actas MZA, sesión nº 22 de 17 de diciembre de 1880, p. 121, libro 10; Actas MZA, sesión nº 1 de 7 de enero de 1881, p. 131, libro 10; Actas MZA, sesión nº 2 de 21 de enero de 1881, p. 140, libro 10; Actas MZA, sesión nº 4 de 18 de febrero de 1881, p. 158, libro 10; Actas MZA, sesión nº 5 de 4 de marzo de 1881, p. 168, libro 9; Actas MZA, sesión nº 9 de 6 de mayo de 1881, p. 206, libro 10; Actas MZA, sesión nº 13 de 1º de julio de 1881, p. 238, libro 10; Actas MZA, sesión de 14 de octubre de 1881, p. 256, libro 10; Actas MZA, sesión nº 16 de 28 de octubre de 1881, p. 282, libro 10; Actas MZA, sesión nº 17 de 11 de noviembre de 1881, p. 291, libro 10; Actas MZA, sesión nº 21 de 23 de diciembre de 1881, p. 321, libro 10; Actas MZA, sesión nº 1 de 7 de enero de 1882, p. 331, libro 10; Actas MZA, sesión nº 4 de 17 de febrero de 1882, p. 362, libro 10; Actas MZA, sesión nº 9 de 28 de abril de 1882, p. 407, libro 10; Actas MZA, sesión nº 14 de 3 de julio de 1882, p. 447, libro 10; Actas MZA, sesión nº 16 de 27 de octubre de 1882, p. 484, libro 10; Actas MZA, sesión nº 18 de 24 de noviembre de 1882, p. 5, libro 11; Actas MZA, sesión nº 1 de 5 de enero de 1883, p. 30, libro 11; Actas MZA, sesión nº 7 de 30 de marzo de 1883, p. 78, libro 11; Actas MZA, sesión nº 14 de 6 de julio de 1883, p. 122, libro 11; Actas MZA, sesión nº 18 de 3 de octubre de 1883, p. 156, libro 11; Actas MZA, sesión nº 20 de 10 de noviembre de 1883, p. 175, libro 11; Actas MZA, sesión nº 5 de 29 de febrero de 1884, pp. 236 y 238, libro 11; Actas MZA, sesión nº 8 de 18 de abril de 1884, p. 266, libro 11; Actas MZA, sesión nº 9 de 20 de abril de 1884, p. 273, libro 11; Actas MZA, sesión nº 16 de 2 de agosto de 1884, p. 327, libro 11; Actas MZA, sesión nº 21 de 6 de octubre de 1884, p. 360, libro 11; Actas MZA, sesión nº 25 de 21 de noviembre de 1884, p. 391, libro 11; Actas MZA, sesión nº 1 de 9 de enero de 1885, p. 431, libro 11; Actas MZA, sesión nº 4 de 20 de febrero de 1885, p. 460, libro 11; Actas MZA, sesión nº 7 de 10 de abril de 1885, p. 488, libro 11; Actas MZA, sesión nº 10 de 22 de mayo de 1885, p. 23, libro 12; Actas MZA, sesión nº 12 de 19 de junio de 1885, p. 41, libro 12; Actas MZA, sesión nº 13 de 3 de julio de 1885, p. 52, libro 12; Actas MZA, sesión nº 15 de 21 de agosto de 1885, p. 73, libro 12; Actas MZA, sesión nº 19 de 21 de noviembre de 1885, p. 127, libro 12; Actas MZA, sesión nº 22 de 18 de

5. 5. Intento de Gobierno de crear un impuesto sobre los sueldos de los empleados y resistencia de empleados y directivas de las ferroviarias (1876)

En 1876 el Gobierno ordenó un impuesto transitorio del 2 y $\frac{1}{2}$ por ciento sobre los sueldos de los empleados, y ello originó que los empleados de todas las compañías de ferrocarriles dirigiesen a las Cortes una exposición contra este impuesto, siendo apoyados en ello por la dirección de las empresas. Incluso MZA ofreció la ayuda de varios miembros del Consejo intercediesen ante el Cuerpo de colegisladores para que la petición tuviese favorable acogida. Vemos cómo en este caso, de intento del Gobierno de generalizar algún tipo de contribución para poner en marcha una primigenia seguridad social de los trabajadores, fueron éstos mismos los que se opusieron a ello, tal vez incluso influenciados por las propias compañías ferroviarias, que se oponían al nuevo impuesto. Sin embargo, al mismo tiempo, el Consejo denegaba la petición de la Sociedad Cooperativa de concesión del importe de los billetes de andén como dotación para la creación de una caja de socorros con carácter de mutualidad que se proponía plantear la Sociedad. El Consejo manifestaba que aplaudía todas las tendencias y los esfuerzos de ésta, pero se reservaba la aplicación preferente de los socorros de forma directa, y hacía referencia a la Caja de Previsión que recientemente había creado, y a la que dedicaba todos los recursos que por cualquier concepto pudieran aplicársele, con el fin de elevar así sucesivamente la dotación de aquella Caja para *“que algun día equivalga á una institución de retiros y pensiones, ya que las críticas circunstancias*

diciembre de 1885, p. 153, libro 12; Actas MZA, sesión nº 1 de 8 de enero de 1886, p. 164, libro 12; Actas MZA, sesión nº 4 de 19 de febrero de 1886, p. 197, libro 12; Actas MZA, sesión nº 13 de 19 de junio de 1886, p. 284, libro 12; Actas MZA, sesión nº 15 de 12 de agosto de 1886, pp. 301-302, libro 12; Actas MZA, sesión nº 17 de 15 de octubre de 1886, p. 333, libro 12; Actas MZA, sesión nº 20 de 26 de noviembre de 1886, p. 361, libro 12; Actas MZA, sesión nº 1 de 14 de enero de 1887, p. 399, libro 12; Actas MZA, sesión nº 2 de 28 de enero de 1887, p. 406, libro 12; Actas MZA, sesión nº 3 de 11 de febrero de 1887, p. 416, libro 12; Actas MZA, sesión nº 3 de 11 de febrero de 1887, p. 416, libro 12; Actas MZA, sesión nº 5 de 11 de marzo de 1887, p. 435, libro 12; Actas MZA, sesión nº 5 de 18 de marzo de 1887, p. 444, libro 12; Actas MZA, sesión nº 10 de 13 de mayo de 1887, p. 471, libro 12; Actas MZA, sesión nº 11 de 27 de mayo de 1887, p. 488, libro 12; Actas MZA, sesión nº 14 de 21 de julio de 1887, p. 26, libro 13; Actas MZA, sesión nº 15 de 7 de septiembre de 1887, p. 37, libro 13; Actas MZA, sesión nº 19 de 6 de diciembre de 1887 p. 94, libro 13; Actas MZA, sesión nº 21 de 30 de diciembre de 1887, p. 112, libro 13; Actas MZA, sesión nº 3 de 10 de febrero de 1888, p. 128, libro 13; Actas MZA, sesión nº 6 de 23 de marzo de 1888, p. 169, libro 13; Actas MZA, sesión nº 9 de 5 de mayo de 1888, p. 197, libro 13; Actas MZA, sesión nº 13 de 6 de julio de 1888, p. 226, libro 13; Actas MZA, sesión nº 17 de 28 de septiembre de 1888, p. 237, libro 13; Actas MZA, sesión nº 18 de 19 de octubre de 1888, p. 242, libro 13; Actas MZA, sesión nº 13 de 5 de julio de 1889, p. 327, libro 13; Actas MZA, sesión nº 11 de 4 de julio de 1890, p. 428, libro 13; Actas MZA, sesión nº 12 de 12 de septiembre de 1890, p. 436, libro 13; Actas MZA, sesión nº 13 de 1 de octubre de 1890, p. 442, libro 13; Actas MZA, sesión nº 10 de 19 de diciembre de 1890, p. 476, libro 13; Actas MZA, sesión nº 1 de 20 de enero de 1894, p. 452, libro 14; Actas MZA, sesión nº 19 de 21 de septiembre de 1894, p. 78, libro 15; Actas MZA, sesión nº 26 de 28 de diciembre de 1894, p. 113, libro 15; Actas MZA, sesión nº 2 de 18 de enero de 1895, p. 148, libro 15; Actas MZA, sesión nº 10 de 29 de abril de 1895, p. 195, libro 15; Actas MZA, sesión nº 19 de 27 de septiembre de 1895, p. 236, libro 15; Actas MZA, sesión nº 27 de 31 de diciembre de 1895, p. 274, libro 15; Actas MZA, sesión nº 19 de 25 de septiembre de 1896, p. 367., libro 15; Actas MZA, sesión nº 20 de 9 de octubre de 1896, p. 379, libro 15; Actas MZA, sesión nº 4 de 12 de febrero de 1897, p. 442, libro 15; Actas MZA, sesión nº 20 de 24 de septiembre de 1897, p. 56, libro 16; Actas MZA, sesión nº 19 de 12 de agosto de 1898, p. 227, libro 16; Actas MZA, sesión nº 20 de 16 de septiembre de 1898, p. 236, libro 16; Actas MZA, sesión nº 23 de 4 de noviembre de 1898, p. 280, libro 16; Actas MZA, sesión nº 25 de 2 de diciembre de 1898, p. 298, libro 16; Actas MZA, sesión nº 2 de 27 de enero de 1899, p. 340, libro 16; Actas MZA, sesión nº 28 de 15 de diciembre de 1899, p. 12º, libro 16.

que ha atravesado la Compañía no ha [sic] permitido crea estas pensiones desde los primeros años de existencia de nuestra Empresa”²⁴⁶.

5. 6. Radicalización de la Sociedad cooperativa y represalias de MZA en la década de 1890

En la década de 1890, hubo de suceder una radicalización de las reclamaciones de los trabajadores y la Sociedad Cooperativa debió intentar tomar posturas más independientes de los criterios de la empresa. En represalia, el Consejo tomó medidas restrictivas sobre las prebendas de descuentos y concesiones que venían haciéndose a favor de la Sociedad. En aquellos momentos existían acuerdos de suministros externos que necesitaba la Compañía, que habían ido recayendo en la propia Sociedad. El Consejo y la Comisión Delegada declaraban que tras un detenido examen *“acerca de las causas que han contribuido á crear la situación en que hoy se encuentra dicha Sociedad aparece, que con las diferentes reformas de su primitivo Reglamento, no solo ha venido apartándose de los verdaderos fines de su institución, sino que en su marcha administrativa y en el uso de las concesiones que le otorgó el Consejo, ha dado lugar á ciertos abusos en perjuicio de los intereses de la Compañía y de sus mismos asociados”²⁴⁷.*

El Consejo lamentaba que la protección que había venido dispensando a la Sociedad desde su fundación no hubiera producido el resultado benéfico que se propuso y era de esperar, considerando, pues, necesario aplicar restricciones. Entre estas restricciones estaba la supresión de la concesión de los billetes gratuitos que se venían otorgando a los abastecedores de la Sociedad Cooperativa, y la aplicación del precio de servicio a los transportes de todo género de los artículos de importación, reservando únicamente la concesión de boletines de transporte a precio de Servicio para el envío de los efectos que saliesen del almacén de la Cooperativa con destino a los empleados de las líneas. También se establecieron otras restricciones relativas a los descuentos en los sueldos que efectuaba la Compañía en función a los créditos con ésta y con la Cooperativa que contraían los empleados, que a partir de entonces, sólo se concederían a los comestibles o a sastrería. El almacén de la Sociedad Cooperativa debía funcionar como una especie de economato, que surtiría de alimentos y otros bienes de consumo a los empleados, y con esta última medida del Consejo, se restringía la capacidad de adquisición de todos los productos que no fuesen los de primera necesidad o cantidades muy ajustadas a necesidades apremiantes. Además, se limitaba al 30% del jornal las retenciones de los sueldos de los trabajadores de plantilla que podrían hacerse para la devolución de los créditos a los que éstos habían de recurrir. No obstante, el Consejo trataba de nivelar las reacciones en su contra que pudieran derivar de estas medidas, aumentando su fondo propio para enfermedades o desgracias de familia en 50.000 pesetas, reconociendo que dicho fondo solía agotarse, por lo que los empleados habían de recurrir a la Cooperativa en muchos casos. Esta medida, aparentemente benéfica para los empleados, tenía la doble vertiente de reducir la necesidad de los trabajadores de solicitar los servicios de la Cooperativa, por lo que el aumento del fondo de la empresa para los socorros, restaba poder e importancia a aquella²⁴⁸. El año siguiente, 1898, volvía la Sociedad Cooperativa a emitir una instancia dirigida por su presidente, para

²⁴⁶ Actas MZA, sesión nº 5 de 4 de marzo de 1876, pp. 294-295, libro 8.

²⁴⁷ Actas MZA, sesión nº 29 de enero de 1897, p. 432, libro 15.

²⁴⁸ Actas MZA, sesión nº 23 de 29 de enero de 1897, pp. 432-433, libro 15.

elevant hasta el 50% los descuentos del sueldo para devoluciones de créditos del jornal de los empleados y obreros que no percibiesen más de 150 pesetas mensuales a favor de la Cooperativa, hasta un máximo de 75 pesetas; permaneciendo el tipo del 33% a los empleados de mayor haber; medida que fue aprobada por el Consejo de conformidad con la Comisión delegada²⁴⁹.

Parece ser que la concesión de los créditos sin interés otorgados por la empresa pero que eran librados por la Sociedad Cooperativa, planteaban en la práctica algunos serios problemas, puesto que en noviembre de 1898, el Consejo de MZA volvió a modificar las disposiciones relativas a los créditos para anticipos a los empleados, *“para contrarrestar la usura”* determinando que *“el prestatario no quede obligado mas que á reembolsar la cantidad que realmente hubiese recibido, con un rédito que no exceda del interés simple, no acumulable por años y calculado al medio por 100 mensual de la parte de anticipo pendiente de reintegro, y entendiéndose además que en dicho interés quedase comprendidos todos los gastos del préstamo: Si se llegase a infringir esta regla, cesarian inmediatamente todos los descuentos para reintegro de los anticipos pendientes y de los sucesivos”*²⁵⁰. Algo grave, pues, estaba sucediendo en la forma de funcionamiento de la Cooperativa en cuanto que los empleados que tuvieran la mala fortuna de solicitar uno de los créditos sin intereses de la empresa, no pudieran obtenerlo del fondo de la Compañía y se vieran obligados a solicitarlo a aquella, eran gravados con intereses altos y otros gastos sobre el préstamo. ¿Se había instalado la corrupción entre los dirigentes de la Sociedad Cooperativa, o no sería posible la libranza de dichos créditos sin un reembolso monetario más alto de parte de los prestatarios?

6. La creación de la Asociación de Empleados de Ferrocarriles de España (1888)

Entre tanto, en 1888 se creó la Asociación de Empleados de Ferrocarriles de España con 103 socios que, a finales de aquel año superaban el millar, aglutinando en los años siguientes a un alto porcentaje de ferroviarios sin distinción de empresas, categorías u orientación política, muy por encima de los niveles habituales de cohesión en otros sectores. Entre 1888 y 1898, esta asociación ferroviaria se aproximaba a los 8.500 socios y mantendrá su crecimiento en años posteriores. A partir de 1897, se hizo patente la aproximación a la patronal ferroviaria. Pero la pérdida de independencia respecto a las empresas no parece haber tenido efectos negativos aparentes en cuanto al número de asociados, ya que es posible que el respaldo que le brindaron los patronos fue percibido como solidez y solvencia por parte de los trabajadores. Esta Asociación General de Empleados y Obreros de los ferrocarriles de España, como pasó a denominarse a finales del XIX, exigirá desde 1889 el pago de una cuota de entrada a los nuevos afiliados, y ampliará progresivamente sus servicios a los mutualistas: montepío (1894), centro de formación (1897), caja de ahorros (1901) y gestión de centros de enseñanza para hijos de trabajadores en distintas ciudades (1905)²⁵¹.

²⁴⁹ Actas MZA, sesión nº 21 de 7 de octubre de 1898, pp. 253-254, libro

²⁵⁰ Actas MZA, sesión nº 23 de 4 de noviembre de 1898, p. 276, libro 16.

²⁵¹ PLAZA PLAZA, Antonio (2006) *Op. cit.*

7. La represión de las manifestaciones obreras del 1º de mayo de 1891, radicalización y represalias

Sobre la represión de las manifestaciones obreras del 1º de mayo de la última década del siglo XIX, tenemos una elocuente anotación en el acta de MZA de 8 de mayo de 1891, en la que el Director General de la Compañía daba cuenta al Consejo del oficio recibido de parte del General Inspector de Artillería e Ingenieros en nombre del Capitán General de Madrid dando gracias por la conducta de la Compañía con motivo de la manifestación obrera del 1 de mayo de aquel año 1891. Ambos cargos del Gobierno daban gracias a la empresa con motivo de los preparativos ordenados por el Gobierno ante la eventualidad de que pudiera alterarse el orden público en los primeros días del año corriente²⁵². En efecto, las multitudinarias marchas obreras de 1º de mayo del año anterior, que se prodigaron con éxito tanto en Estados Unidos como en las principales capitales europeas, fueron precavidamente sofocadas de antemano para ocasiones venideras en España. El gobierno liberal de Sagasta había autorizado todas las manifestaciones obreras de la primavera de 1890, pero debido a los graves tumultos a que éstas dieron lugar, al año siguiente, el partido conservador de Cánovas cambió radicalmente esta actitud permisiva del Gobierno, elevando a rango de ley la prohibición de las manifestaciones, ampliando los casos en los que podrían ser disueltas tales reuniones. Ésta sería la postura que el Gobierno mantendría hasta final de siglo, incluso cuando Sagasta volviese al poder en 1893²⁵³. Aunque en la anotación de nuestro acta no se consigna los detalles sobre cuáles fueren las actuaciones de la ferroviaria, podemos inferir que la represión de las manifestaciones se puso en marcha de forma interna por medio de coacciones a los obreros y con suficiente tiempo de antelación para impedir su organización.

8. La creación del Montepío para empleados por Nathan Süß (1899)

No sería hasta finales del año 1899, en el que tomó cargo como Director de la Compañía Nathan Süß en sustitución del anterior director cesado Carlos Crebús²⁵⁴, cuando se hizo realidad el compromiso de MZA con sus empleados, otorgándose un “*Reglamento para la concesión de Pensiones de retiro, de viudedad y de orfandad al personal permanente de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante*”. El proyecto de este Reglamento, insertado a texto completo en las Actas, entraría en vigor a partir del 1º de Enero de 1900, incluyendo “*á todos los agentes de su personal fijo permanente que dejen el servicio, á sus viudas y á sus huérfanos menores de diez y ocho años*”. Sería el Administrador Delegado, en ese momento Gustavo Baüer —según la información que nos proporciona el *Anuario De La Torre*²⁵⁵— el que se encargaría de comunicar al Consejo el texto del nuevo Reglamento y los estudios que se habían hecho para mejorar la situación del personal de la Compañía, y en consecuencia

²⁵² Actas MZA, sesión nº 8 de 8 de mayo de 1891, p. 34, libro 14.

²⁵³ RIVAS LARA, Lucía (1987) “Actitud del Gobierno ante el 1º de Mayo, desde 1890 hasta la Segunda República”, en *Revista de la facultad de Geografía e Historia*, núm. 1, 1987, Revistas UNED, pp. 89-118. Disponible en: <http://revistas.uned.es/index.php/ETFV/article/viewFile/2648/2509> [última consulta 16/08/2015]

²⁵⁴ DE LA TORRE (1899) *Anuario de Ferrocarriles Españoles*, Imprenta Central de los Ferrocarriles, Madrid, p. 86 y DE LA TORRE (1898) *Anuario de Ferrocarriles Españoles*, Bailly-Bailliere e Hijos, Madrid, p. 89.

²⁵⁵ DE LA TORRE (1899) *Íbid.*, p. 86.

se liquidó en aquella misma sesión la Caja de Previsión del Personal que había funcionado anteriormente en base de los ahorros del sueldo que retenía la Compañía a los empleados²⁵⁶. El 29 de diciembre siguiente, se estableció que el producto de los billetes de andén (billetes de bajo precio para dar acceso a los andenes a acompañantes y personas que no fuesen viajeros), anteriormente dedicado parcialmente a cubrir socorros y a otros fines benéficos, formaría parte del fondo para atender a estas pensiones. En el mismo Acta quedó también consignado otro texto con el título “Demostración de gratitud de los empleados de la Compañía por la concesión de pensiones de retiro, viudedad y orfandad”, que transcribimos²⁵⁷:

“El Consejo se entera con satisfacción de la sentida carta que han dirigido al Sr. Director, el Sr. Subdirector, Jefes y gran número de empleados, rogándole que transmita á los Sres. Administradores y acepte á su vez la expresión de su profunda gratitud por la generosa concesión que les ha otorgado el Consejo al establecer un fondo de retiros, cuyos beneficios alcanzan á sus esposas é hijos, consignándose además en dicha comunicación, la fiel adhesión del personal y su respetuoso afecto y sumisión.”

En la sesión siguiente del Consejo, de 12 de enero de 1900 el Director informó de nuevo al consejo de las demostraciones de gratitud individuales y colectivas que continuaba recibiendo de un gran número de empleados de la Compañía con motivo de la creación del Fondo de pensiones, así como de los mensajes especiales que le había presentado una delegación en representación del personal de los talleres generales y de los maquinistas y obreros de Madrid, y otras manifestaciones del Depósito de Mérida y del personal de Almansa, en términos calurosos de sentimientos de gratitud y adhesión por la benéfica resolución adoptada. También en aquella misma sesión, el Consejo accedió a reducir la tarifa de servicio de 0,25 a 0,05 pesetas por expedición de envases vacíos de retorno enviados desde su almacén de Madrid al personal de las líneas por la Sociedad Cooperativa, aunque la petición de ésta había sido de gratuidad²⁵⁸.

Parece que de momento, la patronal ferroviaria había ganado la calma de los empleados con el aseguramiento de sus derechos, y que la figura relevante de aquel cambio de actitud de la directiva de MZA con respecto a éstos en la bisagra del nuevo siglo estuvo encarnada en el nuevo director Nathan Süß.

9. Las minas de la Reunión: Modernidad, huelgas, catástrofe y silenciamiento de la prensa, la visita de Alejandro Lerroux y el diario *El Pueblo* (1876-1904)

La importancia de este centro de extracción carbonífero de las minas de La Reunión fue enorme para la Compañía MZA durante largo tiempo, y fueron objeto de orgullo y exhibición para dicha empresa desde que las adquirió, alcanzando una importante significación, ya que la empresa participó como expositor llevándolas como ejemplo modélico de modernidad y dotación de tecnologías en la Exposición Nacional de Minería de Madrid de 1883; exposición que estudiaremos en otro apartado.

²⁵⁶ Actas MZA, nº 28 del 15 de diciembre de 1899, pp. 114-121, libro 17.

²⁵⁷ Actas MZA nº 29, sesión del 29 de diciembre de 1899, pp. 125 y 131-132, libro 17.

²⁵⁸ Actas MZA, nº 1 de 12 de enero de 1900, pp. 138 y 135, libro 17.

Algunos especialistas suelen datar la adquisición de estas minas por MZA en 1882²⁵⁹, cuando ya en esta fecha hacía tiempo que la Compañía las había comprado, y se dedicaba entonces a ensalzar las instalaciones, y mantenía una escuela, como veremos a continuación. Estas minas fueron propiedad de la Société Générale de Crédit Mobilier de los hermanos Pereire, y que pasaron a ser propiedad de MZA en 1876, cuando se verificó el pago al señor Pereire en 1876, formalizándose su escritura con algunos arreglos respecto al convenio preliminar firmado el 21 de septiembre anterior. El importe de las minas ascendió a 900.000 francos, y su abono se autorizó por el Consejo de MZA el 5 de febrero de 1876, según la anotación de las actas²⁶⁰. Las minas estaban aseguradas por la compañía de seguros el Fénix Español, pero la póliza expiraba el mismo año de su compra por MZA, por lo que el Consejo decidió en noviembre la renovación del seguro por la misma sociedad por el término de cinco años²⁶¹.

A finales de diciembre de 1878 se elaboraron estudios por el Consejo de Administración de MZA “*conducentes a la armonía y buena inteligencia con otras Empresas*”, entre los que estaba un acuerdo con la Empresa del Ferrocarril de Mérida a Sevilla, representada por Manuel Pastor y Landero. El acuerdo con esta empresa se consideró de urgencia, y se estipuló la cooperación de las dos ferroviarias para el establecimiento de un puente definitivo en el municipio de Tocina que aseguraría las comunicaciones con las Minas de La Reunión²⁶².

En aquellas minas y en las de Almorchón, se establecieron por cuenta de la empresa escuelas para los hijos de los obreros de ambos sexos, y el Consejo destinó 1.200 reales en 1881 para la adquisición de libros y otros objetos de estudio para ser “*distribuidos entre ellos según sus méritos y sirvan de estímulo a sus adelantos*”²⁶³. La donación de libros y material pedagógico a las escuelas de las minas de La Reunión y Almorchón se estableció con regularidad anualmente a partir de entonces. Aunque no hemos encontrado la donación del año 1882, en la anotación de las actas de MZA para el año siguiente, 1883, tenemos testimonio indirecto de que la aportación fue también realizada. En marzo de aquel año, el Consejo de Administración se congratulaba de que

²⁵⁹ Sobre el error habitual de datación cronológica de algunos estudiosos, sobre la adquisición de las minas de La Reunión por MZA, además de las pruebas que hemos encontrado en las propias actas de la empresa, que indican que la compra a los Pereire se efectuó en 1876 mediante escritura pública, y que en 1882 ya contempló el Consejo llevar una instalación sobre estas minas a la Exposición Nacional de Minería, ver por ejemplo las aportaciones a distintos congresos científicos, como la intervención de ZULUETA CARVAJAL, Santiago; RUIZ ROJAS, Carmen María (2012) “El paisaje de las minas de la reunión. Una aproximación desde el pozo 5”, en *Actas de las Jornadas Andalcas de Patrimonio Industrial y de la Obra Pública 2010*, Sevilla, pp. 63 y ss. Disponible en:

http://dialnet.unirioja.es/buscar/documentos?qu岸ysDismax.DOCUMENTAL_TODO=El+paisaje+de+las+minas+de+la+reuni%3%B3n+una+aproximaci%3%B3n+desde+el+pozo+5 [última consulta 06/07/2015]. Sin ser nuestra intención realizar una crítica destructiva a los compañeros investigadores andaluces, sino todo lo contrario, pretendemos llamar la atención aquí de la precisión de datos que ofrece la rica fuente de las Actas de MZA para muy diversos sectores industriales y de la economía en general, disponible gratuitamente en el AHF; con el deseo de mejorar la investigación en nuestra comunidad autónoma. Nos consta, además, que este error de datación entre los investigadores, ha sido trasvasado al ideario colectivo popular, y el mismo error se recoge en la entrada sobre las minas de La Reunión de la enciclopedia en línea Wikipedia, fuente de divulgación no científica, pero muy consultada por el gran público.

²⁶⁰ Actas de MZA, sesión nº 3 de 5 de febrero de 1876, p. 283, libro 8.

²⁶¹ Actas de MZA, sesión nº 16 de 16 de noviembre de 1876, p. 382, libro 8.

²⁶² Actas de MZA, sesión nº 18 de 20 de diciembre de 1878, p. 249, libro 9.

²⁶³ Actas de MZA, sesión nº 21 de 23 de diciembre de 1881, p. 318, libro 10.

“la distribución de premios acordada por el Consejo el pasado año a los alumnos de ambos sexos de las Escuelas establecidas en las minas de La Reunión y en Almorchón para los hijos de los obreros, ha dado muy buenos resultados, habiendo servido de grande estímulo a sus adelantos”. En vista de ello, el Consejo proponía que con el fin de mantener la motivación de los alumnos, y con ocasión de los exámenes que tendrían lugar por Pascual, se destinase *“como el año anterior”*, la cantidad de 1.200 reales para la adquisición de libros y objetos pedagógicos como recompensa a los alumnos que se hubieran distinguido como los más aplicados²⁶⁴. En 1884 se volvieron a conceder estos permios en material a los alumnos destacados de las escuelas de La Reunión y Almorchón, que seguían instruyendo a alumnos de ambos sexos, pero esta vez las cantidades destinadas a dichos premios se expresaban en la nueva moneda del Estado, y fueron de 300 pesetas²⁶⁵. Estos premios para el estímulo de los alumnos de aquellas escuelas se concedieron también en 1885²⁶⁶.

Las minas de La Reunión fueron muy mimadas por MZA en cuanto a modernidad en las instalaciones, tanto en el aspecto de la Escuela de formación sita en ella, como en adelantos tecnológicos. En 1882 el Ingeniero Jefe de aquellas minas había expuesto al Consejo de Administración de MZA la conveniencia y las ventajas que resultarían para el buen servicio de la compra e instalación de un aparato telefónico. Según este Ingeniero Jefe, se trataba de un medio de comunicación fácil y rápido que habría de mantener en permanente contacto la oficina central de la empresa y los agentes encargados de las expediciones de La Reunión y las recientemente adquiridas de El Guadalquivir. El Comité de París se manifestó conforme con la instalación del teléfono entre las tres estaciones, y con la estimación del presupuesto que había hecho el Ingeniero de las minas de La Reunión, que se elevaría a unos 1.600 francos, incluidos los gastos de transporte e instalación²⁶⁷. Por tanto, cuando se celebró la Exposición Nacional de Minería de Madrid —recordemos, en 1883—, las minas de La Reunión estaban dotadas con los más adelantados ingenios de la tecnología del momento, ya que el teléfono en aquel tiempo era un medio de comunicación recién inventado, que no se generalizaría en España hasta varias décadas más tarde.

Mientras transcurrió la Exposición de Minería de Madrid, donde las minas de La Reunión eran exhibidas por MZA como modelo de modernidad y eficiencia, el Ayuntamiento de Villanueva del Río enviaba una instancia al Consejo de Administración de la empresa, exponiendo la necesidad imperiosa en la que se encontraba de construir un nuevo cementerio, ya que el que poseía el municipio había quedado insuficiente. El Ayuntamiento invocaba a la Compañía auxilio económico para afrontar este gasto, ya que carecía de los recursos necesarios, y proponía que tomase la empresa a su cargo el estudio y dirección de las obras *“en obsequio a su mayor perfección y economía en el coste”*. Es probable que el impacto social de la publicidad dada a las minas en Exposición de Minería favoreciese la decisión del Ayuntamiento de Villanueva para realizar dicha petición. El Ingeniero Jefe de las minas de La Reunión, a su vez, manifestaba al Consejo su parecer a favor de la petición del Ayuntamiento de Villanueva del Río, informando de que el personal minero de la empresa entre las minas

²⁶⁴ Actas de MZA, sesión nº 6 de 16 de marzo de 1883, p. 70, libro 11.

²⁶⁵ Actas de MZA, sesión nº 29 de 19 de diciembre de 1884, p. 421, libro 11. Por esta equivalencia, deducimos que justo en el momento del cambio de unidad monetaria en España, 1.200 reales equivalían a 300 pesetas, o sea que la medida se estableció a razón de 1 peseta sobre 4 reales de vellón.

²⁶⁶ Actas de MZA, sesión nº 22 de 18 de diciembre de 1885, p. 146, libro 13.

²⁶⁷ Actas de MZA, sesión nº 5 de 2 de marzo de 1882, p. 367, libro 10.

de La Reunión y las de El Guadalquivir era ya tan numeroso cuando menos como el vecindario del pueblo que, en efecto, el cementerio del municipio era insuficiente y su estado indecoroso. El Ingeniero transmitía también al Consejo que el presupuesto estimado para la construcción del nuevo cementerio sería de 26.000 reales de vellón incluidos todos los gastos, y la dirección de la empresa estimó oportuno contribuir con la mitad de este importe, o sea, 13.000 reales de vellón, estableciendo por parte de la Compañía una inspección durante el curso de las obras²⁶⁸.

El estímulo del aprendizaje para el conocimiento y la consciencia despertada en los obreros de su propia importancia como factores económicos de la Compañía, debió ser reconocido pronto como un error estratégico para la patronal de MZA, ya que en mayo de 1890, al año siguiente de la celebración en París de la Segunda Internacional y de la fundación de la Unión General de Trabajadores en España (UGT), encontramos el primer testimonio de una gran huelga en las minas de La Reunión promovida el día 5 de aquel mes entre los trabajadores. Según las Actas del Consejo de Administración, la huelga se extendió a todo el personal de talleres y fábricas de aglomerados, pidiendo los obreros aumento de jornal y disminución de horas de trabajo. Para sofocar la huelga, se adoptaron medidas con el concurso de las autoridades civiles y militares *“para evitar que se ejerciesen coacciones a los obreros que estuvieran dispuestos a reanudar sus trabajos y tratar de inducir al personal a que depusiese la actitud en que se había colocado.”* No se detallan cuáles fueron exactamente las medidas adoptadas, pero el hecho fue comunicado al Ministro de Fomento y al Comité de París, y el día 9 de mayo el Director tenía *“la satisfacción de participar al Consejo la terminación pacífica de la huelga de obreros de las minas, sin que hayan insistido en sus pretensiones.”* Así, ese mismo día, el Consejo aprobó a posteriori las disposiciones que habían sido tomadas por el Director General y el Ingeniero Jefe de las minas en aquellos acontecimientos. También se trató en aquella misma sesión *“de los incidentes a que dio lugar la paralización de trabajo de los obreros de los talleres de Madrid en la tarde del primero del actual con motivo de la manifestación que tuvo lugar dicho día en esta capital y que carecieron de importancia”*²⁶⁹. Podemos deducir que tanto los incidentes y el paro en los talleres de Madrid a los que el Consejo de MZA deseaba restar importancia, y la gran huelga en las minas de La Reunión debieron tener entre sí conexión con la conmemoración de la jornada en memoria a la ejecución de los Mártires de Chicago que se estableció como homenaje a ellos por el Congreso Obrero Socialista reunido en la Segunda Internacional el año anterior, o incluso mantener una conexión más estrecha de organización interna de todos los trabajadores de la Compañía.

En 1892 continuaba la modernización de las minas de La Reunión, y a comienzos de aquel año se acometió la puesta en marcha del alumbrado eléctrico en sus instalaciones²⁷⁰. De nuevo el 20 de marzo de 1899 se declaró otra huelga en La Reunión, solicitando los obreros aumento de jornal, disminución de horas de trabajo, etc. En esta ocasión, el informe del Ingeniero Jefe de las minas observaba que los huelguistas habían hecho sus reclamaciones en una actitud pacífica y se habían tomado las medidas oportunas para disuadirlos en sus propósitos y conservar las galerías en buen estado, previéndose que en breve se reanudarían los trabajos²⁷¹. Parece ser que esta nueva huelga no rescindió hasta el 29 de aquel mes, cuando los trabajos de las minas

²⁶⁸ Actas de MZA, sesión nº 13 de 8 de junio de 1883, p. 106, libro 11.

²⁶⁹ Actas de MZA, sesión nº 8 de 9 de mayo de 1890, p. 413, libro 13.

²⁷⁰ Actas de MZA, sesión nº 4 de 26 de febrero de 1892, p. 138, libro 14.

²⁷¹ Actas de MZA, sesión nº 7 de 24 de marzo de 1899, p. 391, libro 16.

reanudaron su curso normal, “*merced á las eficaces medidas que desde un principio se adoptaron, sin que haya sido preciso ceder á las injustificadas exigencias de los Mineros [...]*”²⁷². Las minas de La Reunión debieron convertirse en un foco activo del movimiento obrero en Andalucía en aquellos años, y la patronal de MZA hubo de recurrir repetidamente a las fuerzas del orden del Estado para que actuasen en coerción a las actividades de dicho movimiento. Así podemos deducirlo del permiso que concedió el Consejo de Administración el 9 de septiembre de 1899 para que la fuerza de la Guardia Civil de Sevilla ocupase gratuitamente una casa de la Compañía en La Reunión²⁷³.

La siguiente noticia que tenemos en las actas sobre las minas es la del gran accidente que se produjo el 28 de abril de 1904 a consecuencia de la explosión de gas grisú²⁷⁴. Las actas del 3 de mayo dejan constancia del donativo de 15.000 pesetas que ofrecieron los hermanos Rothschild por la catástrofe, y de la actitud de excitación de los obreros, que abandonaron el día 3 de mayo el trabajo. Dicha “inesperada actitud” causó sorpresa por lo visto entre la directiva, como consignan las actas; y que se les exhortó a que volvieran a sus trabajos, manifestándoles que si tenían que formular alguna petición se examinaría en Madrid por la Superioridad, refiriéndose a los organismos gubernamentales²⁷⁵. La catástrofe de La Reunión aún es considerada hoy en día la mayor de la minería sucedida en España, resultando fenecidos abrasados 63 mineros, y otros muchos heridos de gravedad, debido a un incendio en las galerías, donde se acumuló el gas grisú por un defecto de ventilación. El accidente tuvo gran repercusión en la prensa, a la cuál se trató de silenciar en lo posible por el Gobernador Militar y el Gobernador civil de la provincia, eludiendo incluso el rey Alfonso XIII la visita al lugar de los hechos. El cordobés Alejandro Lerroux sí acudiría e inspeccionaría durante dos días el lugar de la tragedia, y expresaría sus sospechas en el diario *El Pueblo* del día 4 de mayo de 1904, comentando que “*El aspecto general no revela la catástrofe ocurrida. Ésta ha sido eminentemente burguesa. Daños materiales, ninguno [...]. La asistencia facultativa es esmeradísima y puntual, como si estuviera previsto el día y hora de la catástrofe. La farmacia y el hospital están admirablemente organizados. Parece que la empresa pone más cuidado en curar lisiados que evitar víctimas [...]*”²⁷⁶.

El 10 de mayo de 1904, el Consejo de MZA se volvía a ocupar de la huelga que continuaba en las minas de La Reunión, observando que estaba siendo alentada y sostenida por elementos extraños a ellas²⁷⁷. Tal vez la virulencia de las manifestaciones obreras en las minas después de la explosión, convenciera al Consejo de que no era suficiente emplear los métodos al uso de coerción, y éste comienza a emplear otro tipo

²⁷² Actas de MZA, sesión nº 8 de 7 de abril de 1899, p. 400, libro 16.

²⁷³ Actas de MZA, sesión nº 20 de 9 de septiembre de 1899, p. 24, libro 17.

²⁷⁴ El gas grisú, del vocablo francés “grisou”, según la R.A.E. es un gas metano desprendido de las minas de hulla que al mezclarse con el aire se hace inflamable y produce violentas explosiones.

²⁷⁵ Actas de MZA, sesión nº 9 de 3 de mayo de 1904, p. 275, libro 19.

²⁷⁶ Para la reverberación en la prensa del accidente de las minas de La Reunión, podemos consultar el trabajo en línea de SANCHIS, José Manuel (2008) “Minas de La Reunión, 1904. La mayor catástrofe minera de España”, en revista digital *Malacate*, s./p. Disponible en: <http://issuu.com/malacate/docs/catastrofe/9?e=1018401/2689809> [última consulta 06/07/2015] Aunque no se trata de un estudio académico ortodoxo, no incurre en el error de datación que hemos comentado anteriormente, colocando el año de adquisición de las minas por MZA en 1876. Para nosotros reviste interés sobre todo en que utiliza como fuentes las noticias sobre el accidente de La Reunión, aparecidas en diversos periódicos del momento.

²⁷⁷ Actas de MZA, sesión nº 10 de 10 de mayo de 1904, p. 281, libro 19.

de política al respecto, ordenando, por ejemplo, en junio de 1904 la construcción de 200 casas para obreros²⁷⁸.

Cesamos aquí en el relato de los sucesos de las minas que fueron objeto de exhibición en la Exposición Nacional de Minería, y objeto de controversia a partir de entonces entre el incipiente mundo obrero y las fuerzas vivas capitalistas de la época; y solo diremos para concluir, que las minas de La Reunión fueron clausuradas en 1972, y los restos de sus edificaciones, diseminadas en 108 hectáreas, declaradas Bien de Interés General con la categoría de Conjunto Histórico, por la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía en por Decreto 35/2002 de 5 de febrero, publicado en el BOJA (Boletín Oficial de la Junta de Andalucía), nº 28, de 07 de marzo de 2002²⁷⁹. Damos así, por concluido aquí, este inciso sobre las minas andaluzas de La Reunión.

²⁷⁸ Actas de MZA, sesión nº 14 de 24 de junio de 1904, p. 339, libro 19.

²⁷⁹ CONSEJERÍA DE CULTURA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA (2002) “Decreto 35/2002 de 5 de febrero, por el que se declara Bien de Interés Cultural, con la categoría de Conjunto Histórico, las Minas de La Reunión, sitas en Villanueva del Río y Minas (Sevilla)”. Disponible en: http://noticias.juridicas.com/base_datos/CCAA/an-d35-2002.html [última consulta 06/07/20015]

Capítulo VI. Contextualización de España en la red ferroviaria mundial y primeros accidentes ferroviarios

En este capítulo haremos una breve resumen de la historia del ferrocarril en Europa y América en grandes etapas cronológicas. Aunque en sitios web y blogs publicados por aficionados existen algunas cronologías generales, no tenemos constancia de obras en el campo científico que sirvan para ilustrar a los no especialistas en esta materia. Somos conscientes de que una puesta al día en esta materia a nivel científico, precisaría de unas herramientas historiográficas y de fuentes mucho más completa de la que presentamos aquí. A sabiendas de que este campo de estudio queda en la actualidad muy alejado de las materias tratadas por los estudiosos de la comunicación, hemos creído oportuno realizar el esfuerzo, con el objetivo de contextualizar el marco geográfico, histórico y tecnológico de la primera etapa de la construcción y puesta en marcha del ferrocarril y situar el caso español dentro del panorama de las naciones de civilización occidental.

Resulta tangible a todas luces la imposibilidad de desligar las íntimas relaciones de la Primera Revolución Industrial entre ferrocarriles y minería, ni la revolución de los transportes del siglo XIX con la industrialización. Sintetizando en pocas palabras el significado principal del tránsito entre los siglos XVIII y el XIX, diremos que se dio entonces el horcajo entre la larga acumulación de capital desde la expansión europea en los inicios de la Edad Moderna, y la extracción intensiva de capital de los recursos terrestres aplicando fórmulas científicas a las técnicas de explotación hasta entonces conocidas. A niveles de fuentes de energía y tracción, se iniciaba la transición desde las energías orgánicas o inanimadas sin transformar—combustible vegetal, fuerza hidráulica o eólica—, a la energía fósil —carbón mineral en un principio—; y desde los motores de sangre —trabajo humano y animal— a los motores mecánicos²⁸⁰. Por tanto, era necesario para nuestro trabajo una introducción de este tipo, con el fin de poner en antecedentes a los lectores sobre los cambios y los efectos que aportó el ferrocarril a la comunicación con su aparición, ya que este invento fue uno de los motores económicos de arrastre que indujo a cambios acelerados en otros sectores de la economía, de los cuales, las empresas de la información y la comunicación formaron parte.

A continuación presentamos a grandes rasgos tres etapas diferenciadas. En la primera evocaremos los primeros ensayos técnicos y las experiencias pioneras desde los

²⁸⁰ SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (2008) “El ferrocarril y la expansión minera andaluza”, en CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (dirs.) (2008) *Op. cit.* [Tomo II], pp. 555-588.

orígenes del sistema de raíles que daría lugar a los ferrocarriles de comienzos del siglo XIX hasta finales de la década de 1840. La segunda, el momento de inflexión de los años 1850 y 1860, cuando las acciones aisladas y puntuales de construcción de ferrocarriles, generalmente de iniciativa privada, pasan a convertirse en proyectos nacionales para cuya realización fue necesario hacer confluir las circunstancias políticas y de capital necesarias para ponerlos en marcha. La tercera etapa, que identificamos como el último tercio del siglo XIX, sería el momento de culminación de las principales arterias férreas nacionales que quedaron prestas a ser conectadas entre sí para formar una gran red internacional de flujo de transporte de mercancías, personas, y elementos de comunicación y transmisión de ideas, como sucedería con la prensa y la publicidad. También durante estas tres décadas hasta el fin del siglo, comenzaba un nuevo estadio en las técnicas y las fuentes de energía conocidas hasta entonces, con los comienzos de la utilización industrial del petróleo y la electricidad, y algunos avances en los materiales y los métodos de construcción, los cuales facilitaron la culminación definitiva de grandes obras que salvarían obstáculos geográficos que hasta entonces habían condicionado las vías de comunicación terrestres a lo largo de la historia de la humanidad.

Hemos dado prioridad a las obras contemporáneas a los hechos y a los estudios sobre comunicación que existen sobre este tema. Integraremos el origen de algunos elementos tecnológicos importantes, como el descubrimiento de la dinamita, la aplicación de los carriles de acero y la aplicación de la electricidad a la tracción de las locomotoras; o comerciales, como la puesta en explotación de los servicios de coches cama para los trayectos de largo recorrido. No olvidaremos, asimismo, algunas pinceladas ilustrativas sobre los cambios generales de las estructuras económicas, políticas, y sociales envueltas en el transcurso del proceso de cambios radicales que experimentó el mundo decimonónico con la llegada del nuevo medio de transporte. También prestaremos atención a los primeros accidentes ferroviarios por la gran difusión en prensa y divulgación que alcanzaron en la época y, sobre los cuales, no se ha parado la investigación hasta la actualidad a pesar del gran interés que presentan para el ámbito de la comunicación.

1. Los primeros ferrocarriles. Desde el inicio hasta finales de la década de 1840

Los orígenes tanto de los motores a vapor como de los caminos de hierro, estuvieron en las minas.

1. 1. Los primeros inventos de transportes por carriles y máquinas de vapor (ss. XVII y XVIII)

Habríamos de remontarnos hasta las postrimerías del siglo XVII en la senda de la evolución mecánico-tecnológica —en palabras de Sánchez Picón—, para encontrar el antepasado del primer motor de vapor que con el correr del tiempo iría transformándose hasta llegar a convertirse en locomotora, pasando por la máquina de Watt. Este antepasado sería el *miner's friend*, ideado por Thomas Savery en 1698 para desaguar las explotaciones mineras subterráneas. Ya en el siglo XVIII se había generalizado el

empleo de vagonetas para el transporte de los minerales extraídos, sobre carriles de madera o hierro con el fin de reducir el rozamiento. Y en 1825 el inventor George Stephenson llevó a cabo la iniciativa de la que fue la primera línea ferroviaria abierta en el mundo, entre Stockton-on-Tees y Darlington, para el tráfico de minerales y suministros desde unas minas de carbón a un puerto fluvial²⁸¹.

Poco después de los descubrimientos para la mejora de la máquina de vapor de James Watt en el último tercio del siglo XVIII, surgió la idea de aplicarla a los vehículos de ruedas que marchaban por los caminos. En Francia, se dieron varios intentos de algunos inventores a finales de aquel siglo como Cugnot, o Cornailles Trevithic y Vivian, en 1801, de carruajes o servicio de diligencias a vapor que fracasaron por las dificultades de una rodadura sobre superficies rugosas; pero se comenzó a pensar en su montaje sobre raíles.

1. 2. George Stephenson y las primeras líneas en Gran Bretaña (1813-1834)

Aquel período de las primeras décadas del siglo XIX estuvo jalonado por otros intentos en esta dirección, hasta que a partir de 1813, Gorge Stephenson, obrero e hijo de obrero de las minas inglesas de Newcastel, consiguió construir con la ayuda económica de los arrendatarios de las minas en las que trabajaba la máquina viajera o “bufadora” y poner en marcha varios años más tarde, en 1825, la línea entre Stockton y Darlington que comentábamos arriba.

Por ese tiempo, fuera de las minas, desde 1801, el remolque de tranvías de servicio público sobre raíles a tracción animal había dado lugar a intensas controversias en Inglaterra, ya que los proyectos presentados en las Cámaras fueron rechazados en varias ocasiones. Sin embargo, después del éxito de la línea Stockton-Darlington de Stephenson, se abrió el ferrocarril de Liverpool-Manchester en 1830, y comenzó la extensión por Europa de los nuevos caminos de hierro. El nuevo invento y la urgencia de su puesta en marcha en todos los países que comenzaban su industrialización o en los territorios que dominaban, fue cuestión de dos o tres años. Las distintas regiones del Reino Unido también se fueron incorporando a la puesta en marcha de ferrocarriles, y en 1834 se abrió la primera línea férrea en Irlanda, aún bajo dominio inglés, entre Dublin y Kingstown²⁸².

1. 3. Extensión a EE. UU. y Canadá (1831-1836)

En un orden lógico, el primer lugar al que saltaron los ferrocarriles fue a los Estados Unidos. Aún después de varias décadas de independencia política de la corona británica, las bases del desarrollo industrial de la antigua colonia habían sido donadas por la metrópoli. La rápida adopción del nuevo invento se conjugaba paralelamente con la intención de mejorarlo desde el inicio, haciéndose patente un cierto sentido de competencia que caracterizó los comienzos del industrialismo en la nueva nación

²⁸¹ SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (2008) *Ibid.*

²⁸² MURRAY, K. A. (1981) *Ireland's First Railway, Irish Railway Record Society*, 236 pp.; o RYNNE, colin (2006) *Industrial Ireland 1750-1930: An Archaeology*, Collins Press, 534 pp.; o BIELENBERG, Andy (2009) *Ireland and the Industrial Revolution: The impact of the industrial revolution on Irish industry, 1801-1922*, Routledge, 288 pp.; o DICKSON, David (2014) *Dublin: The Making of a Capital City*, Profile Books, 1396 pp.

americana. Así, el primer ferrocarril a tracción mecánica de los Estados Unidos fue puesto en marcha en Carolina del Sur en 1831, sólo seis años después del estreno inglés de Stephenson. El recorrido de este ferrocarril iba desde Charleston hasta Hamburg — localidad de Pennsylvania —, surcando la costa este del país. La primera locomotora que realizó este recorrido, la famosa Best Friend sufrió una terrible explosión y hubo de ser sustituida por otra locomotora mejorada, llamada West Point²⁸³. Sería un relojero afamado, Matthias W. Baldwin, quien perfeccionara los sistemas de las locomotoras europeas para una línea de Filadelfia a partir de 1834²⁸⁴. En los Estados Unidos, las posibilidades para el transporte terrestre ofrecidas por el ferrocarril suponían una solución a largo plazo para los problemas de la gran extensión geográfica y la integración de los territorios del oeste, y en 1855 ya se barajaba la idea de unir las costas de los océanos Atlántico y Pacífico.

En Canadá, el modelo tecnológico a seguir fue similar al de los Estados Unidos, y el primer ferrocarril se puso en marcha en 1836, comunicando las cuencas fluviales de los ríos St. Lawrence—desde Prairie— y Richelieu —hasta St. Jean—. Casi tres décadas más tarde, entre 1871 y 1881, se construiría en aquel país el primer ferrocarril transcontinental, el Canadian Pacific Railway, desde Vancouver hasta Montreal²⁸⁵, pero eso sería doce años después de que la primera línea transcontinental estadounidense se hubiese concluido.

Para la construcción del ferrocarril en EE.UU. se empleó un modelo de empresas por acciones de capital local, a diferencia de las empresas inglesas, que utilizaron un sistema de financiación llamado *free standing*, con emisiones de deuda hipotecaria convertida en pedidos de equipamiento nacional. En América Latina también se reproduciría el tipo de inversiones de acciones de capital local de América de Norte. El rápido trasvase de las tecnologías del transporte ferroviario al nuevo continente provocó que inicialmente se trasladasen empresarios y técnicos británicos a Argentina, Brasil o Perú, territorios recién independizados de los imperios ibéricos que ahora se encontraban bajo influencia económica británica. América del Norte conoció una inmigración permanente de mano de obra europea de nivel técnico adaptable. De las Islas Británicas y Alemania llegaban a EE. UU. ingenieros, capataces y obreros cualificados, e incluso llegaron trabajadores especializados desde Escandinavia. En cuanto al capital, la tradición de las relaciones de negocio entre los banqueros de Nueva Inglaterra —Nueva York, Boston, Filadelfia— y Nueva Orleans, con los de Londres, Liverpool, Manchester y Glasgow se fortalecieron a todos los niveles, incluyendo los vínculos matrimoniales²⁸⁶.

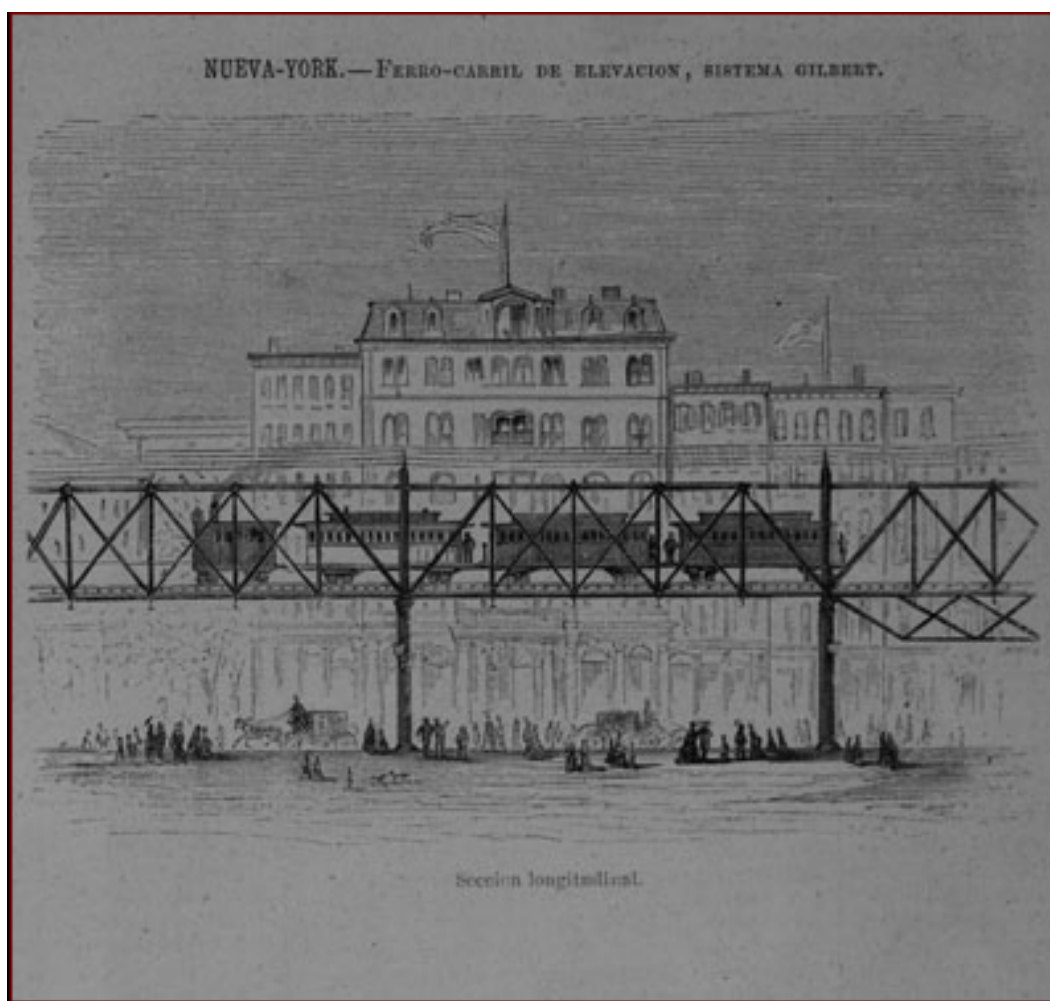
²⁸³ Sobre la construcción de los primeros caminos de hierro en Estados Unidos existe abundante bibliografía, como DAVID, H.; STONE, JR. (2008) *Vital Rails: The Charleston & Savannah Railroad and the Civil War in Coastal South Carolina*, University of South Carolina Press, 369 pp.; o FETTERS, Thomas T. (2008) *The Charleston & Hamburg: A South Carolina Railroad and an American Legacy*, The History Press, 156 pp.

²⁸⁴ WAIS, Francisco (1974) *Op. cit.*, pp. 23-25.

²⁸⁵ Sobre la historia del Canadian Pacific Railway ya se publicó un en 1923 de uno de los primeros investigadores de la Comunicación, Harold Innis, maestro que sería del famoso McLuhan, INNIS, Harold (1923) *Op. cit.*; y publicada recientemente, una historia general de los ferrocarriles en Norteamérica que incluye la historia de esta línea, WIATROWSKI, Claude (2007) *Railroads Across North America: An Illustrated History*, MBI Publishing Company, 256 pp.

²⁸⁶ BRODER, Albert (2012) *Los ferrocarriles españoles (1854-1913): El gran negocio de los franceses*, pp. 8-9.

Ilustración 2. "Nueva York. Ferrocarril de elevación, sistema Gilbert. Sección longitudinal". Grabado. Autor: Capuz



Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 1, de 1 de enero de 1873, p. 5. Las soluciones a las comunicaciones férreas dentro de las ciudades fueron variadas. Si bien en Londres se ensayaron los primeros ferrocarriles subterráneos en la década de 1850, en otros lugares, como Nueva York, se optó por elevar los caminos de hierro y dejar despejado el piso al transeúnte y a los tradicionales coches de caballos, como vemos en la imagen.

1. 3. Los primeros ferrocarriles en Francia y Europa continental (1833-1846)

Francia fue la primera potencia del continente europeo en importar el invento²⁸⁷. Allí los primeros ferrocarriles con tracción a vapor fueron abiertos durante el período restauracionista de la Monarquía de Julio (1830-1848), en 1833 de Saint-Étienne à Lyon —en principio para servir al transporte de las minas de la región—, y a Saint-Germain-

²⁸⁷ Los caminos de hierro estimularon abundante bibliografía sobre sus aspectos técnicos y su origen en Francia ya en el siglo XIX, conservándose obras monográficas ilustradas de la época, que alcanzaron altas cotas de popularidad y ventas; por ejemplo LEFÉVRE, P; CERBELAUD, G. (1889) *Les Chemins de Fer*. Bibliothèque des Sciences et de l'Industrie, Maison Quantin, Paris, 220 pp., conservada en AHICF. Es posible que esta producción contemporánea especializada de exégesis y síntesis haya tenido por consecuencia que sean más frecuentes en Francia que en nuestro país las obras generales sobre ferrocarriles y las redes francesas elaboradas para el gran público ya en los años 1990, de entre las que tenemos: LAEDRICH, Patricia; LAEDRICH, Pierre; GAYDA, Marc; JACQUOT, André (1996) *Histoire du réseau ferroviaire français*, Editions de l'Ormet, Valignat, 162 pp.

en-Laye en 1837 —con trayecto de partida desde París y solamente para viajeros—. Tras estas iniciativas monárquicas, la gran banca francesa, después de la revolución burguesa de 1848, se apoderaría del negocio de los ferrocarriles y los grandes grupos financieros entran en una reñida competencia en este sector²⁸⁸. Al mismo tiempo esta gran banca se introduciría también en los sectores de la información, con la creación de grandes agencias de noticias, grupos de prensa y de impresión²⁸⁹. Dos de los principales grupos financieros competidores en los sectores de la banca, el ferrocarril y la información, los Rothschild²⁹⁰ y los Péreire, pasarían poco después a protagonizar la creación de las mayores redes ferroviarias españolas en la época de las compañías privadas²⁹¹. El resto de las potencias europeas comenzarían a construir sus ferrocarriles también en la década de los años 1830, y en 1835 se pusieron en marcha las primeras líneas en Bélgica y Baviera, la Bruselas-Malina²⁹² y la Nürnberg-Fürth²⁹³,

²⁸⁸ Tal vez la historiografía europea más nutrida de historia de los ferrocarriles en relación con la historia económica sea la francesa, al menos en el continente, con numerosas obras sobre los inicios del ferrocarril. Damos aquí algunos ejemplos de bibliografía: VINCENOT, Henri (1978) *La Vie quotidienne dans les chemins de fer au XIXe siècle*, Ed. Hachette, 255 pp.; LAMMING, Clive; MARSEILLE, Jacques (1986) *Le temps des chemins de fer en France*, PLM, 191 pp.; LECLERCQ, Yves (1987) *Le réseau impossible: La résistance au système des grandes compagnies ferroviaires et la politique économique en France, 1820-1852*, Librairie Droz, 287 pp.; RIBEILL, Georges (1993) *La Révolution Ferroviaire: La Formation Des Compagnies De Chemins De Fer En France, 1823-1870*, Belin, 478 pp.; LAEDERICH, Patricia; LAEDERICH, Pierre; GAYDA, Marc; JACQUOT, André (1996) *Histoire du réseau ferroviaire français*, Editions de l'Ormet, Valignat, 192 pp., CARON, François (1997) *Histoire des chemins de fer en France, vol. I, 1740-1883*, Éditions Fayard, París, 700 pp.; del mismo autor (2005) *Histoire des chemins de fer en France, vol. II, 1883-1937*, Éditions Fayard, París, 1032 pp.; PALAU, François; PALAU Maguy, (1995) *Le rail en France: Les 80 premières lignes 1828-1851*, François et Maguy Palau, París, 217 pp.; FAURE, Jean Claude; VACHEZ, Gérard (2000) *La Loire berceau du rail Français: La naissance du chemin de fer Français à travers les 3 premières compagnies*, Éditions Amis du Rail du Forez, 128 pp. También existe en París una asociación muy activa en investigación sobre historia del ferrocarril, la AHICF (Rails & Histoire. Association pour l'histoire des chemins de fer), con una publicación semestral importante en este ámbito, la *Revue d'histoire des chemins de fer*. Disponible en: <http://www.ahicf.com/revue-d-histoire-des-chemins-de-fer.html> [última consulta 17/05/2015]

²⁸⁹ Sobre el sector de la publicidad y las agencias de noticias en Francia es imprescindible la obra de MARTIN, Marc (1992) *Trois siècles de publicité en France*, Editions Odile Jacob, París, 432 pp.; del mismo autor (2010) *Histoire de la publicité en France*, Presses universitaires de Paris Ouest, Nanterre, ¿? pp.; y del mismo (2012) *Les pionniers de la publicité: aventures et aventuriers de la publicité en France (1836-1939)*, Nouveau monde édition, París, 367 pp.

²⁹⁰ Sobre los Rothschild en Francia ver: LOTTMAN, Herbert (1996) *La dynastie Rothschild*, Éditions du Seuil, 516 pp.; o COLLARD, Claude; ASPEY, Melanie (dirs.) (2012) *Les Rothschild en France au XIXe siècle*, Bibliothèque Nationale de France, 191 pp.; y para la dinastía Rothschild en España, por ejemplo: LÓPEZ MORELL, Miguel Ángel (2005) *La Casa Rothschild en España: 1812-1814*, Marcial Pons Historia, 565 pp.

²⁹¹ AUTIN, Jean (1984) *Les frères Pereire. Le bonheur d'entreprendre*, Librairie Académique Perrin, París, 428 pp.; o FARGUETTE, Guy (2001) *Émile et Isaac Pereire. L'Esprit d'entreprise au XIXe siècle*, L'Harmattan, París, 324 pp.

²⁹² Un ejemplo de historia de los ferrocarriles casi contemporánea a la construcción de las líneas belgas sería la de PERROT, Édouard (1844) *Des chemins de fer belges*, M. Hayez, Bruxelles, 156 pp.; o más recientemente DELMELLE, Joseph (1977) *Histoire des chemins de fer belges*, Paul Legrain, Burxelles, 174 pp.

²⁹³ En alemán se conservan innumerables publicaciones contemporáneas sobre las expectativas económicas que despertó aquel primer ferrocarril y sus primeras proyecciones estadísticas de las que es un ejemplo LIPS, Alexander (1836) *Die Nürnberg-Fürther Eisenbahn in ihren nächsten Wirkungen und Resultaten: Ankündigung und vorläufer der Schrift: Deutschlands Welthandels Wiedergeburt oder die Eisenbahnen und der Main-Donau-Kanal: Eine staatswirtschaftliche Perspektive*, Riegel, Wießner, 42 pp.; o para estudios más recientes sobre ferrocarriles GALL, Lothar (1999) *Die Eisenbahn in Deutschland: von den Anfängen bis zur Gegenwart*, C. H. Beck, Augsburg, 495 pp.; o sobre la comunicación en torno a los ferrocarriles BUSCHAUER, Regine (2010) *Mobile Räume: medien-und diskursgeschichtliche Studien zur Tele-Kommunikation*, transcript Verlag, Bielefeld, 364 pp.

respectivamente—. Dos años más tarde continuó la apertura de líneas centroeuropeas con tracción mecánica, aunque a desigual ritmo, con los primeros ferrocarriles en Sajonia en 1836 —Dresde-Lipsia—, en Prusia en 1838 —Berlín-Postdam—, y una década más tarde en el Imperio Austrohúngaro —Pest-Vác—, en 1846.

1. 4. El caso de España, colonias y antiguas colonias

El particular caso de España, que atravesaba una fase avanzada de declive de lo que había sido su antiguo imperio —precisamente en el momento en que el resto de naciones europeas se disputaban un nuevo orden colonial—, es paradigmático de la dependencia económica en la que quedó presa la nación respecto a las nuevas potencias del viejo continente, justo en el momento en el que la acumulación de capital hubiera permitido su incorporación a la nueva era industrial. Siendo Gran Bretaña la nación pionera en ferrocarriles, sus relaciones capitalistas y financieras con la red española y su trazado inicial se limitaron a los primeros años de expansión, y a unas pocas líneas. Desde los primeros años de existencia del ferrocarril en la Península existió una especie de aislamiento de los flujos financieros entre Londres y Madrid, aunque los políticos madrileños —tanto liberales como absolutistas, progresistas y conservadores— buscaron recurrentemente un acercamiento a los banqueros y a los inversores de la Bolsa de Londres. Pero una vez asegurado el control político y económico sobre los territorios que antaño constituyeron el Imperio español, los ingleses se negaban a intervenir directamente como inversores, interesándose el país sólo como mercado de ventas. Tras una fase de escasos pedidos de carriles y locomotoras en los primeros tiempos, la industria inglesa desaparece del panorama español de la documentación que nos ha llegado. Sólo se dieron raras excepciones de inversión inglesa, como el *Algeciras Railway* o *The Great Southern*, líneas aisladas que seguían el modelo colonial de ferrocarril penetrante, destinadas a la salida marítima de las minas explotadas por las sociedades británicas de *Tharsis* o Río Tinto. El tráfico de viajeros de estas líneas era prácticamente inexistente restando los mineros que se trasladaban a sus puestos de trabajo. A su vez, en un principio, los banqueros franceses fueron considerados una solución de segundo orden para las expectativas españolas, aunque definitivamente fue esta opción la que prevaleció, frente a la actitud hostil de las finanzas anglosajonas. Así, la inversión francesa, finalmente, se convirtió en predominante en la consolidación del conjunto de la red española de vía ancha, incluido el eje ferroviario que vamos a estudiar²⁹⁴.

1. 4. 1. Primeros proyectos fallidos en la Baja Andalucía: el ferrocarril de Imbretch; Calero Portocarrero, el *Semanario de Agricultura y Artes* y el ferrocarril en Cuba; el Sevilla-Jerez-Cádiz de Carlos Drake

Las primeras iniciativas para la construcción de ferrocarriles en España se dieron de forma temprana en la baja Andalucía, aunque éstas no llegaron a pasar de simples proyectos o planificaciones especulativas²⁹⁵. Las noticias del año 1825 sobre la

²⁹⁴ Para mayor abundamiento, véase BRODER, Albert (2012) *Op. cit.*, pp. 8-9.

²⁹⁵ Para el tema de las primeras y tempranas iniciativas españolas de Andalucía no llevadas a cabo, existe abundante bibliografía de referencia, ya que ha sido un tema tratado a lo largo del tiempo por los estudiosos de los ferrocarriles en nuestro país desde el inicio de esta corriente de estudio. Entre los autores fundamentales tenemos a WAIS, Francisco (1974) *Op. cit.*, pp. 30-32; CUÉLLAR VILLAR,

locomotora de Stephenson muy pronto tomaron cuerpo entre los burgueses, grandes vinateros y comerciantes gaditanos de la época, en contacto permanente con los liberales españoles emigrados y la burguesía criolla americana. Sobre estas iniciativas tenemos abundante bibliografía, ya que han sido estudiadas en detalle por numerosos investigadores. El foco emprendedor y catalizador de ideas fue Cádiz. En aquella ciudad, que contaba con nutrida población extranjera o de origen extranjero desde el traslado allí de la Casa de Contratación de las Américas por la dinastía entrante de los Borbones en 1717²⁹⁶, predominaba una atmósfera de aperturismo ideológico y la entrada de corrientes de pensamiento y de ideas tanto desde Europa como desde América. También había sido Cádiz un punto de emigración de los liberales de la Constitución de 1812, obligados a salir de España a la vuelta de Fernando VII y su segunda restauración del absolutismo o Década Ominosa (1823-1833). Muchos de estos liberales se refugiaron en el Reino Unido durante este período, y absorbieron allí los cambios tecnológicos que se desenvolvían en todos los sectores productivos, tanto en transportes como en comunicaciones, prensa e imprenta. En Francia también se refugiaron comunidades importantes de españoles exiliados por diferentes motivos políticos, tanto durante la guerra de Independencia como durante la vuelta al poder del rey. Afrancesados y liberales españoles formaron comunidades importantes en Burdeos, París, Montpellier, Tolosa y Bayona, ciudades que mantuvieron relaciones comerciales constantes con España²⁹⁷.

En los últimos momentos de la vida de Fernando VII, María Cristina, que temía una guerra civil y la muerte de sus hijas, era Gobernadora del país. Aprovechando una breve recuperación del monarca, se alió con las fuerzas liberales en presionar al rey para que confirmase en su testamento los derechos de su hija Isabel. Los liberales ofrecieron su apoyo a la Gobernadora en La Granja para asegurar en el trono a la princesa, comenzando así la transición política con un nuevo gobierno nombrado el 1 de octubre de 1832. Este gobierno estuvo encabezado por el Secretario de Estado de tendencia absolutista reformista Francisco Cea Bermúdez, quien apartó a los absolutistas radicales y comenzó un acercamiento a los liberales moderados con la amnistía antedicha y otras medidas, como la reapertura de las universidades clausuradas por el ministro Calomarde para evitar el contagio de la Revolución de Julio de 1830 en Francia. Los liberales en el exilio amnistiados podían ya regresar, recuperando en algunos casos sus posesiones

Domingo (2008) *Op. cit.*, en CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (dirs.) (2008), *Op. cit.*, pp. 82-85, etc.

²⁹⁶ Sobre la evolución de la Casa de Contratación y su traslado a Cádiz, tenemos un buen estudio en CRESPO SOLANA, Ana (1996) *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz (1717-1730)*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 250 pp.

²⁹⁷ La academia está de acuerdo en que el especialista francés sobre el tema de los españoles refugiados en el sur de Francia a principios del XIX debido a la guerra de independencia es Jean-René Aymes, con varias obras, como AYMES, Jean-René (1983) *La déportation sous le Premier Empire. Les Espagnols en France (1808-1814)*, Publications de La Sorbonne, París, 568 pp.; o AYMES, Jean-René; FERNÁNDEZ SEBASTIÁN, Javier (1997) *L'image de la France en Espagne (1808-1850)*, Vol. 2, Presses de la Sorbonne Nouvelle/Universidad del País Vasco, Bilbao, 364 pp. Sin embargo, nosotros no hemos podido consultar las obras de Aymes, y hemos basado estos comentarios en otra bibliografía que cita a este importante autor. Parece ser que dicho autor, en "*La déportation...*", trata tanto a los deportados y prisioneros de guerra como a los exiliados en general, muchos de ellos liberales que emprendieron negocios en el país vecino. Por ejemplo, en la reseña del *Bulletin Hispanique*, Vol. 86, Número 3, pp. 546-549, realizada por Gérard Dufour, se explica cómo el libro trata sobre los prisioneros y otros refugiados españoles que llegaron masivamente y que comienzan a ser llamados *afrancesados*. Disponible en: http://www.persee.fr/doc/hispa_0007-4640_1984_num_86_3_4550_t1_0546_0000_2 [última consulta 16/03/2016]

incautadas y concediéndoseles importantes cargos políticos a algunos de ellos. Estas directrices políticas se mantuvieron después de la muerte del rey y el nombramiento de María Cristina de Borbón como Regente en septiembre del año siguiente, 1833. Asimismo Cádiz fue el foco más importante del retorno a partir de la amnistía otorgada por la Regente María Cristina de Borbón-Dos Sicilias en octubre de 1832, aún en vida de su esposo el rey.

A principios del XIX, los vinos de Jerez eran un producto de exportación muy valorado y rentable y el negocio floreciente de la Baja Andalucía. Sería allí donde se diera la primera iniciativa en España de solicitud del privilegio para construir y explotar un ferrocarril que partiría desde Jerez hasta El Portal, donde se encontraba un pequeño embarcadero sobre el río Guadalete. Hasta el momento, las botas de vinos de Jerez se cargaban en carros hasta El Portal y desde allí, en lanchas, pasaban a la bahía de Cádiz para ser embarcadas en goletas y navíos de vela que navegaban hasta Inglaterra. El elevado coste del breve acarreo terrestre situaba en desventaja a las bodegas jerezanas frente a sus competidoras portuenses o sanluqueñas, por lo que los ahorros del transporte en ferrocarril eran esperados como una solución al encarecimiento de la mercancía en el lugar de destino. El gaditano Imbretch consiguió que se dictase un real Decreto autorizando la concesión del primer proyecto ferroviario español, entre Jerez de la Frontera y el río Guadalete, que no prosperaría por las trabas que interpuso la municipalidad. Resultó que tras promover una campaña propagandística, Imbretch solicitó al concejo una pequeña suscripción de acciones que fue enviada al Ayuntamiento. El asunto ya había pasado a la Junta de Propios para que se estudiase la disponibilidad de fondos en respaldo de la iniciativa, cuando el corregidor lo paralizó, decretando que el cabildo no podía disponer de los caudales públicos sin expresa orden de S. M., y que para respaldar el proyecto podrían hacerlo, si gustasen los miembros, de sus propios bolsillos²⁹⁸.

Un segundo proyecto andaluz fallido sería la propuesta de Marcelino Calero y Portocarrero, un sevillano de Zafra avecindado en Londres tras las consecuencias del Trienio Liberal (1820-1823) y la purga de Fernando VII. En Londres se había establecido como editor, impresor, publicista y periodista liberal, abriendo la Imprenta Española, donde publicaban otros liberales emigrados. Allí editaba una revista en español titulada *Semanario de Agricultura y Artes*²⁹⁹, y a su vuelta a España editó en Madrid la revista *El Ciudadano, Apuntes para la historia y revista semanal, política y económica*. Una prueba del conocimiento de Calero Portocarrero sobre la prensa española del período anterior, es que su semanario de Londres, recupera el título de otro de la etapa anterior a la invasión napoleónica, *El Semanario de Agricultura y Artes dirigido a los párrocos*, que ha sido estudiado por hispanistas e historiadores de la prensa de la Edad Moderna, debido a su importancia como publicación ilustrada semi-oficial³⁰⁰. En su revista de Londres, para la que retomó el mismo título, Calero

²⁹⁸ WAIS, Francisco (1974) *Op. cit.*, pp. 30-31.

²⁹⁹ RUIZ SANCHIDRIÁN, Rafael (2000) “Antecedentes históricos del ferrocarril español aportados por un español asentado en Londres y otras curiosidades”, en *II Congreso de Historia Ferroviaria*, Aranjuez, 18 pp. Disponible en: <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Aranjuez2001/pdf/50.pdf> [última consulta 16/05/2015].

³⁰⁰ La importancia de este semanario de agricultura más antiguo en el que parece que se inspiró Calero Portocarrero para la puesta en marcha de una moderna revista en Londres, publicada en español y con alto contenido en ferrocarriles, radicó en estar promocionado por el mismo Godoy, e inspirado por un optimismo ilustrado que pretendía dar a conocer nuevos cultivos o nuevas técnicas dirigiéndose a las clases productoras a través del clero parroquial. De este semanario existe una colección completa de 599

Portocarrero ya trataba temas relacionados con los ferrocarriles, y realizó un amplio despliegue documental para publicitar su proyecto, bautizando a la empresa del ferrocarril —desde Jerez al Puerto de Santamaría, hasta Rota y Sanlúcar de Barrameda— con el nombre de “Camino de Hierro de la Reina María Cristina”. Esta tutela nominativa real fue habitual en algunos de los primeros ferrocarriles españoles, como por ejemplo, también en la primera iniciativa municipal malagueña promocionada por la Junta de Comercio de aquella ciudad, como veremos en otro apartado. Sobre este proyecto de ferrocarril se conservan varios ejemplares (en la Biblioteca Nacional, la Biblioteca del Congreso, ambas en España; y la Biblioteca de ETSC —European Transport Safety Council— en Bruselas, entre otras) de una publicación monográfica que imprimió el propio Marcelino Calero en su imprenta de Londres, titulada *Empresa del Camino de Hierro desde Jerez de la Frontera al Puerto de Santa María, desde éste a Rota, y desde Rota a San Lúcar de Barrameda. Aprobada por S. M. en real orden de 28 de marzo de 1830 con el nombre del Camino de Hierro de la Reina María Cristina, protector de esta empresa el rey Nuestro Señor*. El documento incluye la concesión del ferrocarril a Marcelino Calero, las mercedes concedidas a esta empresa, el reglamento aprobado por S. M. —obligaciones del empresario, capital, junta de accionistas, etc.—, ventajas y utilidades que debe producir la empresa, y un plano de las inmediaciones de Cádiz, Jerez de la Frontera, Puerto de Santa María, Rota y Sanlúcar de Barrameda³⁰¹.

Tras el fracaso del proyecto de Jerez a Sanlúcar, Calero Portocarrero traspasó su empeño a tierras americanas y finalmente conseguiría abrir el primer ferrocarril español

números en la Biblioteca del Real Jardín Botánico de Madrid (signatura: P. 811), y la digitalización de 592 ejemplares en la Hemeroteca Digital de la Biblioteca nacional de España, y enlaces desde el portal Europeana. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/details.vm?q=id%3A0003318435> [última consulta 23/05/2015]. Este semanario fue el primer periódico español dedicado exclusivamente a la agricultura y uno de los más importantes de contenido económico y científico de su época. Sobre él se han realizado varios estudios en profundidad, como el de DÍEZ RODRÍGUEZ, F. (1980) *Prensa agraria en la España de la Ilustración. 'El Semanario de Agricultura y Artes dirigido a los Párrocos' (1797-1808)*, Servicio de Publicaciones Agrarias, Ministerio de Agricultura, Madrid, 217 pp.; o LARRIBA, Elisabel; DUFOUR, Gérard (1990) *El semanario de agricultura y artes dirigido a los párrocos (1797-1808). Antología*, Tomo VII, núm. 181, pp. 393-400, Ámbito Ediciones, Valladolid [cita extraída de CLÉMENT, Jean Pierre (2010) “La sopa económica de Rumford, o la beneficencia empresarial en el siglo XVIII”, en ALBEROLA ROMÁ, Armando; LARRIBA, Elisabel (2010) *Las élites y la “Revolución de España” (1808-1814): estudios en homenaje al profesor Gérard Dufour*, Universidad de Alicante, 389 pp.]; o LARRIBA, Elisabel (1999) “Un intento de reforma agraria por y para las clases productoras: el Semanario de Agricultura y Artes dirigido a los párrocos (1797-1808), en *BROCAR*, 23, pp. 87-117. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=124724> [última consulta 23/05/2015]. El semanario promovido por Godoy fue un caso único en España, y por ello debió ser una publicación conocida, al menos entre los intelectuales expertos en prensa como Calero Portocarrero. Por ser este semanario una fuente en uso en la actualidad para el estudio de las ciencias ambientales, el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino del Gobierno Español, junto con la Fundación San Millán de la Cogolla de la Rioja y el Departamento de Ingeniería Forestal de la Universidad de Córdoba y la Biblioteca Central del Ministerio, se han interesado en los últimos años por la publicación, ver: GUZMÁN ÁLVAREZ, José Ramón; CAMIO SERRANO, Marta (2008) “El Semanario de Agricultura y Artes dirigido a los Párrocos (1797-1808) doscientos años después”, Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino del Gobierno Español, s./p. Disponible en: http://www.magrama.gob.es/ministerio/pags/Biblioteca/Revistas/pdf_SAP%2Fpresentacion_semanario.htm [última consulta 23/05/2015]

³⁰¹ CALERO PORTOCARRERO, Marcelino (1830) *Empresa del Camino de Hierro desde Jerez de la Frontera al Puerto de Santa María, desde éste a Rota, y desde Rota a San Lúcar de Barrameda. Aprobada por S. M. en real orden de 28 de marzo de 1830 con el nombre el Camino de Hierro de la Reina María Cristina, protector de esta empresa el rey Nuestro Señor*, Imprenta Española de D. M. Calero, Londres, 10 pp. [Referencia extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *Op. cit.*, p. 37]

en la colonia de Cuba en noviembre de 1837, entre La Habana y Güines —bajo iniciativa de los criollos del azúcar y no por iniciativa metropolitana—. Este primer ferrocarril cubano se adelantó casi once años al primero peninsular, el Barcelona-Mataró³⁰².

Para terminar esta serie de fiascos iniciales, mencionaremos el último gran proyecto ferroviario pionero y fallido de Andalucía, el del eje Sevilla-Jerez-Cádiz, liderado por Carlos Drake del Castillo, quién consiguió la concesión de Sevilla a Cádiz por el Puerto de Santa María por Real Orden de 21 de junio de 1846, aunque la empresa tampoco se pudo poner en marcha a pesar del interés de la burguesía³⁰³.

En los inicios de la era industrial, el problema principal de España para su incorporación a ella fue la inexistencia de un sector bancario y financiero autóctono, derivado en gran parte de la expulsión de los judíos (1492) y la Contrarreforma católica (1545-1563) de comienzos de la Edad Moderna. En el resto de Europa, la acumulación de oro en la Edad Media y de capital durante el mercantilismo tras el descubrimiento de América, la red de familias prestamistas y bancarias hebreas y la nueva mentalidad incorporada con la Reforma protestante, habían roturado el camino a las nuevas estructuras de la economía capitalista³⁰⁴. A lo largo de la Edad Moderna, el modelo nobiliario español no evolucionó prácticamente, o muy poco, si se lo compara con los modelos inglés y francés. La débil burguesía española —que pareció haber repuntado levemente durante el reinado de los Reyes Católicos a partir del período del resurgimiento de las ciudades en Europa—, quedó anclada en el anhelo de conseguir cualquier título nobiliario para poder adoptar un modo de vida estimable, casi siempre rentista, y desembarazarse del trabajo manual, socialmente considerado innoble. Esta mentalidad de los comerciantes y artesanos no permitía la continuidad de los éxitos comerciales o manufactureros, y en varias generaciones las familias burguesas quedaban diluidas entre la baja nobleza, adoptando sus costumbres³⁰⁵.

La Ilustración española intentó luchar contra este freno al desarrollo económico del reino, intentando hacer cambiar las mentalidades con toda una serie de textos

³⁰² Para los ferrocarriles en Cuba y América latina, ver: Uno de los primeros investigadores que escribió sobre los ferrocarriles cubanos fue ABAD, LUIS V. de (1940) *Los ferrocarriles de Cuba*, La Habanera, La Habana, ¿? pp. [ha sido posteriormente muy referenciado en esta línea de investigación, por ejemplo, por ZANETTI LECUONA, Óscar; GARCÍA ÁLVAREZ, Alejandro (1987) *Caminos para el azúcar*, Ed. de Ciencias Sociales, 417 pp., de donde extraemos esta referencia, p. 412] VV. AA. (1987) *El camino de hierro La Habana-Güines*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 154 pp.; o AGUIAR CASTRO, Ricardo; GONZÁLEZ GUZMÁN, Indalecio (2009) “El ferrocarril cubano: 172 años de servicio”, en *Mirada Ferroviaria*, n° 7, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), México, pp. 3-8. Disponible en: http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/secciones/cedif/boletines/boletin_7/articulos/mf7_2_estaciones_ferrocarril_cubano.pdf [última consulta 17/05/2015]

³⁰³ CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (2008) *Op. cit.*, [Tomo I], p. 85.

³⁰⁴ Estas ideas aparecen en las obras ya clásicas escritas a principios del siglo XX de: WEBER, Max (2009) *La ética protestante y el espíritu del capitalismo*, Editorial Reus, 288 pp.; y SOMBART, Werner (1972) *El burgués. Introducción a la historia espiritual del hombre económico moderno*, Alianza Editorial, Madrid, 371 págs.

³⁰⁵ El tema del atraso de España y las diferentes vertientes de las burguesías del Antiguo Régimen y del siglo XIX, de líneas liberal o conservadora, han dado lugar a intensos debates entre los historiadores. Sobre este ítem podemos consultar la obra de MARTÍN MARTÍN, Víctor (2007) *La semifeudalidad y el atraso de España. El ejemplo del Sur*, Los Libros de la Catarata, pp. 29 y ss.

legislativos pero también de la publicación de obras literarias, de ensayos y de artículos en la naciente prensa, en los cuáles se desarrollaba la idea de una nobleza útil, de una nobleza que no perdía su estatuto al trabajar, de una nobleza comerciante. La proyección de estas ideas para una nueva mentalidad de la nobleza tradicional se evidencian por ejemplo en la labor de las Sociedades Económicas de Amigos del País y en la publicación con reediciones de obras como *La nobleza comerciante. Traducción del tratado que escribió en francés el Abate Coyer, hecha para la utilidad de la Real Sociedad Económica de los Amigos del País de Mallorca, con un discurso preliminar y varias notas por Don Jacobo María de Sipinosa y Cantabrana*, publicada en Madrid en la imprenta de D. Joaquín Ibarra en 1781³⁰⁶.

Existieron excepciones a la norma general, y parece que algunos sectores minoritarios de la clase burguesa española, compartieron las inquietudes saintsimonianas originarias de Francia, absorbiéndolas sobre todo desde Cádiz, Gibraltar y Barcelona³⁰⁷. De hecho, fue en la primera de estas ciudades, como hemos dicho, donde se proyectaron los primeros ferrocarriles españoles aunque no llegasen a materializarse; y en Barcelona donde finalmente cuajó el primer proyecto ferroviario que pudo ser hecho realidad, el Barcelona-Mataró.

Otro de los obstáculos en España que afectaron negativamente a la pronta realización de las infraestructuras civiles y por ende a las ferroviarias, fue la tardía creación de la Secretaría de Estado y del despacho del Fomento General del Reino en 1832, que daría lugar casi una veintena de años más tarde al Ministerio de Fomento, en 1851. A través de este ministerio se pondría en marcha el impulso reformador y reorganizador del Estado dentro del marco de las concepciones liberales³⁰⁸. Las quiebras del Banco de San Carlos y el de Isabel II durante el primer tercio del siglo XIX habían dado lugar a la liberalización en 1856 para la creación de bancos con capacidad de emisión de papel moneda, prerrogativa que no se centralizaría de nuevo hasta 1874; y esta inestabilidad del sistema financiero y el déficit presupuestario estructural no favorecieron la acumulación del capital necesario para la puesta en marcha de grandes empresas industriales³⁰⁹.

1. 4. 2. Los primeros intentos en México y *El Avisador Malagueño* (1837-1849)

³⁰⁶ COYER, Gabriel François (1781) *La nobleza comerciante. Traducción del tratado que escribió en francés el Abate Coyer, hecha para la utilidad de la Real Sociedad Económica de los Amigos del País de Mallorca, con un discurso preliminar y varias notas por Don Jacobo María de Spinosa y Cantabrana*, D. Joaquín Ibarra Impresor de Cámara de S. M., Madrid, 216 pp. Disponible en: <http://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=ucm.5315909463;view=1up;seq=1> [última consulta 05/08/2015]

³⁰⁷ GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2015) *Op. Cit.*, p. 269.

³⁰⁸ CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2002) “Política de obras públicas y políticas liberales. El Ministerio de Fomento (1851-1874)”, en *TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 2, mayo de 2002, pp. 43-69. Disponible en: http://www.tstrevista.com/sumarios/sum02/sumario_02_001_es.asp [última consulta 05/08/2015]

³⁰⁹ BANCO DE ESPAÑA (s. f.) “Del banco de San Carlos al Banco de España”, en Web oficial. Disponible en: http://www.bde.es/bde/es/secciones/sobreelbanco/historiabanco/Del_Banco_de_San/ [última consulta 05/12/2015] y BRODER, Albert (1998) *Histoire économique de l'Espagne contemporaine, Economica*, Paris, pp. 42-56. Agradecemos de todo corazón el obsequio de este libro por su autor en París en octubre de 2014, y su amabilidad y la de su esposa por recibir a la doctoranda en su casa, el tiempo dedicado a las lecciones, su guía metodológica, ideas y valiosos consejos para esta tesis.

Las recién independizadas colonias españolas trataron de incorporarse pronto a la esperanza de progreso que prometía el ferrocarril en el continente americano. Por ejemplo, en México, la primera concesión ferroviaria —desde Veracruz a la ciudad y el golfo de México—, se otorgó por decreto del Presidente Bustamante en 1837, tan sólo dieciséis años después de su proclamación de independencia. No obstante el ferrocarril no llegó a construirse en aquel momento y el proyecto quedó estancado hasta 1842, fecha en que unos acreedores del Gobierno fueron obligados a retomarlo; pero en 1848 aún sólo se habían construido seis kilómetros³¹⁰. El 27 de agosto de 1849, el consulado mejicano en Málaga insertaba un anuncio de en el periódico *El Avisador Malagueño*, por orden del presidente de los Estados-Unidos mejicanos José Joaquín de Herrera, un anuncio a cuatro columnas con el decreto y el pliego de condiciones de aquel ferrocarril, solicitando inversores extranjeros³¹¹. Seguramente esta inserción se repitiese en otros periódicos locales de ciudades con consulado mejicano en España, y no deja de ser sorprendente la confianza de la joven república en la publicidad en la prensa de la antigua metrópoli, cuando precisamente el problema principal de la puesta en marcha de los ferrocarriles españoles era la carestía de financiación.

1. 4. 3. El informe Subercase en la *Gaceta de Madrid* (1844-1845)

Entre tanto se intentaba resolver el problema de la ausencia de bases financieras españolas. En 1844, previendo una planificación a nivel estatal de la construcción de la red ferroviaria española, los ingenieros civiles Juan y José Subercase y Calixto Santa Cruz, discernieron del ancho de vía europeo con uno más amplio —seis pies castellanos, o sea 1.672 milímetros, frente a los 4 pies y 8,5 pulgadas de la mayor parte de los ferrocarriles construidos hasta ese momento—, con el objetivo de salvar los obstáculos orográficos y de altitudes desiguales de la Península Ibérica; aunque la creencia popular que aún circula al respecto cuenta que la intención de este disenso con el resto de la red ferroviaria europea fue debido a una precaución tomada en recuerdo de la no lejana invasión napoleónica de principios del siglo XIX. A pesar de que los historiadores actuales de ferrocarriles han descartado la creencia popular como fruto de la leyenda, pero si repasando la breve biografía de Juan Subercase Krets, ofrecida por el profesor Manuel Silva Suárez³¹², podemos alcanzar a cuestionarnos de nuevo si no se trata de la razón profunda aunque no explícitamente reconocida de la adopción del ancho de vía español. Juan Subercase (Valencia 1783-Madrid 1856) ingresó en la escuela de Canales del Buen Retiro de Madrid en 1804, siendo recomendado por Betancourt para ser admitido en el Cuerpo de Ingenieros Caminos y Canales de Madrid, y destinado a la carretera de Andalucía. Subercase permaneció en Madrid durante la guerra de Independencia hasta la retirada de los franceses. Si bien no se considera directamente un afrancesado, se trataba de un liberal convencido y autoritario. A partir de la expulsión napoleónica, pasó a la Escuela de Guardias Marinas de San Fernando de Cádiz. Durante el régimen constitucional bajo Fernando VII llegó a ser elegido diputado a Cortes, pero con la represión, fue declarado impurificado, pasando a Valencia, su tierra natal, y dedicándose a la enseñanza como medio de subsistencia. A partir de la Regencia de M^a Cristina, pudo reanudar su carrera

³¹⁰ CHAPMAN, John Gresham (1975) *La construcción del Ferrocarril Mexicano: 1837-1880*, Secretaría de Educación Pública, 197 pp.

³¹¹ *El Avisador Malagueño* (27/08/1849) pp. 2 y 3. Disponible en <http://www.archivodiazescovar.com/prensa.php> [última consulta 18/05/2015]

³¹² SILVA SUÁREZ, Manuel (ed.) (2007) *Op. cit.*, p. 76.

como profesor y ostentar cargos académicos y cátedras, accediendo a la dirección de la Escuela Especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos desde 1837. José Subercase, el segundo ingeniero que firma nuestro informe de 1844 fue su hijo, y Calixto Santa Cruz uno de sus discípulos. Tras el informe para las bases de las líneas férreas, la carrera de Juan Subercase se potencia, siendo un ingeniero destacado en el Plan General de Alumbrado de las costas de la Península como presidente de la Comisión de Faros, y accediendo como miembro electo a la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales en 1847. También formó parte de la Comisión de Pesas y Medidas, consiguiendo que se aceptase la propuesta de implantación en España del sistema métrico decimal en 1849, frente a otros teóricos. Juan Subercase sería nombrado director general de Obras Públicas en 1851, vicepresidente de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos en 1852, y diputado a Cortes por Valencia entre 1851 y 1854. Tras la revolución de Vicálvaro abandona los cargos políticos y en 1855 vuelve a la Escuela de Caminos, la cuál dirigió con férrea disciplina, elevándola a establecimiento docente del máximo prestigio. Parece pues que el perfil de Juan Subercase Krets fue el de un liberal convencido y activo, pero de rasgos patrióticos marcados, o al menos, es posible que tras su mácula como impurificado o colaborador de los franceses, este ingeniero tratase de procurarse una imagen de patriota español que le redimiese de este inconveniente. Tal vez su experiencia vital, habiendo transitado en la capital los años de la invasión napoleónica, ya diplomado como joven ingeniero —y continuando seguramente en el ejercicio de su profesión bajo dominio francés—, pudieron haber condicionado las actitudes de recelo de una nueva posible invasión, aunque ellas fueran veladas. Más adelante en el tiempo, volvería a ponerse en duda el acierto de aquella elección de ancho ibérico, pero el Gobierno perseveraría en dichas medidas.

El informe, conocido como Informe Subercase, salió publicado en tres partes en *La Gaceta de Madrid* los días 28, 29 y 30 de enero de 1845. La primera parte de este informe sigue a la real orden de 20 de enero de 1845, por la que se comunica al público las disposiciones de otra anterior de 31 de diciembre referente a las condiciones generales exigidas para los caminos de hierro. Tras la real orden se publica también el índice de las resoluciones más notables dictadas sobre obras públicas, y tras este índice se inserta el informe³¹³.

1. 4. 4. El fallido ferrocarril de León a Vigo, el Barcelona-Mataró y el Madrid-Aranjuez (1845-1848)

En 1845 se otorgó la concesión al británico Federico Atston del ferrocarril de León a Vigo, que tampoco llegó a prosperar³¹⁴. Tres años más tarde, en 1848, por fin, la

³¹³ SECCIÓN DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA, NEGOCIADO NÚM. 2º (21/01/1845) “Informe dado en 2 de noviembre de 1844 por una Comisión de Ingenieros de Caminos de la Dirección General del ramo, y adaptado por ésta al proponer a la aprobación del Gobierno las condiciones generales bajo las cuales se han de autorizar a las empresas de los ferrocarriles” [Informe Subercase, 1ª parte], en *Gaceta de Madrid*. Disponible en <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1845/3789/A00001-00001.pdf> [última consulta 17/05/2015]. Llama la atención que el texto publicado en *La Gaceta* referencie a los ingenieros de forma que permite una cierta anonimía. Simplemente se presenta a los ingenieros con las palabras “una Comisión”, pero no se resalta la autoridad de la que Juan de Subercase gozaba como ingeniero o como personaje público y político.

³¹⁴ CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2009) “Y Stephenson dijo no: Los capitales británicos en los ferrocarriles españoles”, Working Paper Series, Universidad Autónoma de Madrid, p. 3. Disponible en:

conjunción de un visionario grupo de empresarios, técnicos y trabajadores catalán, consiguió materializar la primera vía férrea en territorio peninsular español, el ferrocarril de Barcelona a Mataró. Las largas incertidumbres, tanto del Gobierno, como de una sociedad más anclada en un pasado glorioso ya esfumado, que comprometida por la búsqueda de un nuevo futuro, fueron superadas gracias a la exitosa gestión de este ferrocarril³¹⁵. Sin óbice a que la empresa que construyese esta primera línea española fuese local—la Gran Compañía Española del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró y viceversa—, estuviese bajo la protección de la Reina Madre María Cristina, y en ella predominase probablemente el capital nacional; la dirección de obra, el material rodante, el equipo y las operaciones financieras estuvieron a cargo de la compañía británica Mackenzie & Brassey, con participación en el ferrocarril. El éxito del ferrocarril de Barcelona a Mataró debió su éxito económico principalmente al transporte de pasajeros durante sus primeros años. Su trazado enlazaba varios pueblecitos costeros y la mayor parte de su negocio tenía lugar en domingos y festivos, pudiendo compararse su mercado a la clientela de viajeros en jornadas de placer, como también había sido el caso del París Saint-Germain en Francia³¹⁶. Dos años más tarde, en 1851, se abriría la vía férrea de Madrid a Aranjuez³¹⁷, dotando a la capital del reino del nuevo invento. Sin embargo, la función principal del pequeño ferrocarril que partía de la capital también fue de tren de recreo para los pasajeros, y no de aprovechamiento industrial, minero, o de necesidades urbanísticas perentorias, a diferencia de los surgidos en otras capitales europeas.

1. 5. Los primeros accidentes ferroviarios (1842...)

Los primeros accidentes ferroviarios de trenes de viajeros con víctimas humanas, —por cierto, bastante frecuentes, a lo largo del siglo XIX, al igual que los accidentes de construcción, de máquinas, trenes de mercancías, talleres y vías de servicio en los que fallecían numerosos empleados ferroviarios—, no se hicieron esperar tras la puesta en explotación de esta clase de líneas. En Francia, en mayo de 1842, a la altura de la comuna de Meudon en la línea París-Versalles, precisamente en un tren de recreo, se incendiaron los coches de viajeros fabricados en madera debido a un descarrilamiento, y 57 pasajeros fallecieron y se contaron más de 100 heridos graves³¹⁸. En España, también se dieron los primeros accidentes mortales en trenes de viajeros en las inmediaciones de Madrid, los cuales han llegado a nosotros recogidos en varios periódicos del momento. El primero de ellos, sucedido en noviembre de 1852, en la línea Madrid-Aranjuez, cayeron por un terraplén la locomotora y el primer coche, resultando finados el fogonero y el interventor del tren, heridos de gravedad otros dos

http://www.uam.es/departamentos/economicas/analecon/especifica/mimeo2/wp_2009_07.pdf [última consulta 18/05/2015]

³¹⁵ GUASCH, Carlos (2014) *El ferrocarril de Mataró: Un escenario experimental*, CEHFE, 300 pp.

³¹⁶ TORTELLA CASARES, Gabriel (1973) *Op. cit.*, p. 163.

³¹⁷ BAS ORDÓÑEZ, Guillermo (2012) *160 años de ferrocarril en Aranjuez*, Ayuntamiento de Aranjuez, 80 pp.

³¹⁸ El trágico accidente ferroviario de Meudon, permanece aún activo en la memoria colectiva de aquella comuna francesa, incluyéndose su mención en ARCHIVES & PATRIMOINE DES HAUTS-DE-SEINE (s. f.) “Industries et Loisirs”, en web oficial: <http://archives.hauts-de-seine.fr/archives/histoire-du-departement/industries-et-loisirs/le-train/> [última consulta 04/12/2015]; así como en diversas obras de interés pedagógico y divulgativo, como ROTH, Catherine; BONNARD, Maurice (2008) “La gare de Villiers-le-Bel-Gonesse-Arnouville et son territoire 1859-1939”, en *Collection Les Publications du Patrimoine en Val de France*, n° 11, p. 19. Disponible en: <http://www.agglomvaldefrance.fr/partager/actions-en-faveur-de-la-memoire/publications/> [última consulta 05/08/2015]

empleados, y de levedad 26 pasajeros³¹⁹. El segundo, ocurrido en septiembre de 1855, en la línea Madrid-Alicante, se contaron cinco ó más víctimas mortales al hundirse un puente sobre el que pasaba el convoy sobre el arroyo del Abroñigal, afluente del Jarama³²⁰. No obstante, a pesar de las espectaculares e inéditas características de estos dramáticos accidentes, y la conmoción inicial que causaban y su alta difusión en la prensa, ni la confianza de la opinión pública ni de las fuerzas inversoras parecían retroceder.

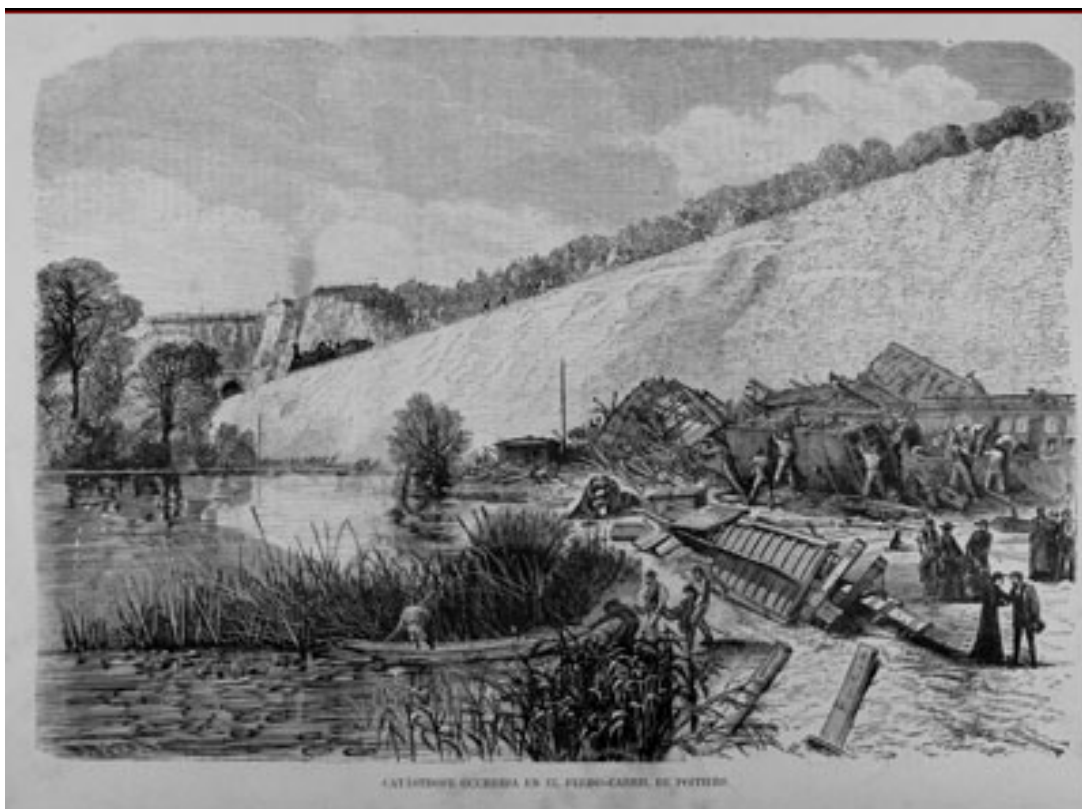
Los accidentes ferroviarios en Europa no fueron, salvo excepciones³²¹, silenciados por la prensa. En *La Ilustración Española y Americana*, encontramos grabados de accidentes que fueron famosos en la época, como el del ferrocarril de Poitiers en Francia en 1870, del que insertamos una imagen a continuación. El autor de este grabado fue J. Ferat.

³¹⁹ MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN (29/11/1852) “Subsecretaría. Parte del Gobernador de la provincia comunicando al Ministerio de la Gobernación el accidente padecido por el tren núm. 4 que salió de esta capital ayer 28, al llegar al punto titulado Cerro negro”, en *Gaceta de Madrid*, núm. 6734, p. 2. Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1852/6734/A00002-00002.pdf> [última consulta 05/08/2015]; REDACCIÓN (30/11/1852) “Sucesos del ferro-carril de Aranjuez”, en Diario *La Época* Año cuarto, núm. 1.135, edición de la tarde, pp. 1-2. [Noticia sobre el accidente en la línea Madrid-Aranjuez] Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000039708&search=&lang=es> [última consulta 05/08/2015]; y REDACCIÓN (05/12/1852) “Sin título” [Noticia sobre el accidente en la línea Madrid-Aranjuez, extraído del relato de D. Antonio Flores (uno de los pasajeros) en el *Diario La Nación*], en Diario *La Época*, Año cuarto, núm. 1.140, edición de la tarde, pp. 3-4. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000039814&search=&lang=es> [última consulta 06/12/2015]

³²⁰ REDACCIÓN (29/09/1855) “Sin título” [Extraída del periódico *Las Novedades*. Información relativa al accidente que tuvo lugar al hundirse un puente en la línea Madrid-Alicante], en Diario *La Época*, Año Sétimo, n° 2007, p. 2. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000073926&search=&lang=es> [última consulta 06/12/2015]; REDACCIÓN (02/10/1855) “Variedades. Crónica de la capital. Más sobre el ferro- carril” [Noticia sobre el accidente que tuvo lugar al hundirse un puente sobre el arroyo del Abroñigal, afluente del Jarama, según el telegrafista Nemesio García Verdugo], en *El clamor público. Periódico del Partido Liberal* n° 3434, p. 3. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0002811057&search=&lang=es> [última consulta 06/12/2015]

³²¹ En otro apartado comentaremos una de estas excepciones, que se dio para el caso del viaje de Isabel II y su familia a Portugal, cuando la locomotora que abría paso al tren real arrolló a varias personas en la estación de Daimiel, en 1866. Este accidente fue ocultado, probablemente de forma deliberada, por la prensa durante varios días, pero incluso la reina no fue informada de lo verdaderamente ocurrido hasta su regreso del país vecino.

Ilustración 3. “Catástrofe ocurrida en el ferro-carril de Poitiers”. La Ilustración Española y Americana. Grabado. Autor: J. Ferat.



Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 13, p. 197, de 28 de junio de 1870.

Debemos anunciar, sobre este aspecto, que aunque la documentación sobre accidentes ferroviarios es abundante en las fuentes documentales y hemerográficas, no existen aún trabajos científicos en este ámbito. Ello no deja de sorprendernos, pues serían muchos y variados los enfoques posibles para el estudio de éstos. Por ejemplo, en el ámbito geográfico podría investigarse si existían puntos negros en las redes ferroviarias, al igual que estas comparaciones podrían hacerse respecto a las diferentes empresas que se encargaron de su explotación; o en el ámbito de la comunicación se podría llegar a analizar la repercusión y la importancia social e incluso política que tuvieron determinados accidentes examinando la prensa contemporánea a ellos, etc. No podemos menos que sospechar, ante este resaltante vacío de investigaciones sobre esta materia, si no estará contagiada la investigación académica en cierta forma del oficio del periodismo, en el hecho de evitar deliberadamente una temática que en el caso de la profesión periodística podría ser acusada de amarillismo o sensacionalismo. Queremos anotar aquí que, de ser este retraimiento producto de tales prejuicios, es nuestra opinión que ello estaría sentado sobre perspicacias del pensamiento totalmente infundadas, y que, por el contrario, sería necesario incorporar el estudio de las nuevas causas de mortalidad de la sociedad contemporánea e industrializada al elenco de investigaciones que han de llevarse a cabo y que constituyen campos yermos hasta la fecha, y abandonados por los historiadores sin una explicación objetiva para esta tara. Asimismo, los accidentes ferroviarios eran objeto de gran expectación, divulgación periodística y debates de la opinión pública, y creemos que las ferroviarias fueron

pronto aprendiendo a incorporarlos a su comunicación externa, y asumir las repercusiones que éstos pudieran tener³²².

1. 6. Recapitulación

A modo de recapitulación para este primer período, podemos concluir que los primeros ferrocarriles se generaron en las Islas Británicas, —primero en Inglaterra y seguidamente en Irlanda—, y pasaron inicial, entusiasta y exitosamente a la América del Norte. Sólo unos años posteriormente se incorporaron los ferrocarriles a Francia, rival secular de Inglaterra y nación con capacidad financiera holgada para emprender la inversión de capital necesaria que necesitaba el nuevo medio de transporte. En el área de Europa central —Bélgica, Baviera, Sajonia, Prusia y el Imperio Austrohúngaro—, la construcción de ferrocarriles comenzó casi simultáneamente y a un ritmo paralelo al francés, pero no sucedió lo mismo en los países del sur del viejo continente. En España, por ejemplo, aunque abundaron los proyectos iniciales, obstáculos políticos, financieros y técnicos se conjugaban para demorar la construcción de ferrocarriles, al igual que sucedió en Portugal y los estados italianos, lugares en los cuales esta primera época de la historia ferroviaria pasó inaprovechada. Paradójicamente, en la aún colonia española de la isla de Cuba, la ejecución del primer ferrocarril fue temprana, aunque se hizo realidad estimulada por la iniciativa privada en torno a la explotación de plantaciones. Por el contrario, en las antiguas colonias ibéricas, en las que tampoco faltaron proyectos, el retardo en el inicio de las primeras construcciones y un posterior estancamiento en la mayoría de los casos, fueron las pautas comunes en estos años de 1830 y 1840.

2. El momento de inflexión de mediados del siglo XIX. Las décadas de 1850 y 1860.

Mientras que la primera parte del siglo XIX se caracterizó por los retrocesos y avances alternantes del Antiguo Régimen y del liberalismo, ya a partir de sus medianerías, las nuevas tendencias del capitalismo y la fuerza pujante de la burguesía habían transformado las estructuras políticas, económicas y sociales en todo el mundo occidental, aunque a ritmos diferentes. Cuando Francia contaba ya con más de 2.000 kilómetros de vías férreas construidas, apenas en España habían comenzado a prestar servicio las primeras líneas desde Barcelona a Mataró y desde Madrid a Aranjuez.

2. 1. El ferrocarril asturiano y la familia Guilhou. El ferrocarril del Levante (1852)

³²² En el AHF se conserva un expediente completo específico sobre interrupciones de servicio de trenes en las líneas de MZA a causa de descarrilamientos de trenes, incendios y accidentes ferroviarios —una parte de ellos sucedidos en la línea de Manzanares a Córdoba— que incluye recortes de prensa del momento. Es de suponer que el Consejo de Administración estudiase las políticas más adecuadas de reacción ante la prensa en estos casos, y aunque aún no estamos en un período donde lo que hoy día llamamos “comunicación de crisis” de la propia empresa, hemos observado que en la mayoría de los casos los accidentes no se ocultaron. AHF, expediente W-0013-005.

Tras la inauguración de aquellos dos cortos trayectos férreos españoles, la siguiente línea nacional sí tuvo una funcionalidad indudablemente práctica, y nació de la iniciativa del grupo Guilhou, familia de origen francés que había pasado a Asturias para dominar la minería y el ferrocarril asturianos, inaugurando el primer tramo de la línea entre Gijón-Langreo en 1852³²³. Al mismo tiempo también se inauguraba el ferrocarril en la costa del Levante, entre el Grao de Valencia y San Felipe de Játiva³²⁴.

2. 2. Los primeros ferrocarriles de las antiguas colonias: Chile, Panamá y México (1851-1855)

En las antiguas colonias españolas latinoamericanas, fue justo a mediados de siglo cuando se abrieron los primeros y aislados ferrocarriles por iniciativa privada. Fue en Chile donde se instaló el primer ferrocarril continental a finales de 1851, desde Caldera, para el transporte de plata de unas minas de la zona cercana a la ciudad de Copiapó, nombre con el que se bautizó a la locomotora de aquel tren. La iniciativa fue de William Wheelwright, empresario ferroviario y naval estadounidense que residía y operaba entre Chile, Perú y Argentina. Sería también en Chile donde se construyese el primer ferrocarril de viajeros entre Santiago y Valparaíso, del que llegó a ponerse en circulación un solo tramo en 1855, pues no completaría sus 187 kilómetros hasta la siguiente década, en 1863³²⁵. También a mediados de la década de los años 1850, se instalaría en Panamá el primer ferrocarril transcontinental americano, exactamente en 1855³²⁶; y otro intento de ferrocarril transcontinental se inició en el istmo de Tehuantepec en México en aquel período, pero no pudo ser concluido hasta 1907³²⁷. Estos ferrocarriles transcontinentales venían a cubrir las necesidades seculares del transporte transoceánico, imitando y completando el impulso de construcción de los grandes canales.

2. 3. Los primeros coches-cama en EE. UU (1850-1859)

En América del Norte, la capacidad de inversión de capital en los negocios ferroviarios se adelantó al resto del mundo en la comercialización del confort para los viajeros en los trenes de largo recorrido, y en Estados Unidos se introdujo el servicio de

³²³ GUERRA, Víctor (2003) “La masonería al socaire del ferrocarril en Asturias. El masón José Victory y el ferrocarril de Langreo”, Centro de Estudios Históricos de la Masonería Española (CEHME), s./p. Disponible en <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Gijon2003/pdf/p7.pdf> [última consulta 17/05/2015]

³²⁴ GARCÍA RAYA, Joaquín (2006) “Cronología básica del ferrocarril español de vía ancha”, en *Actas del IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga, p. 17. Disponible en: <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/VI04.pdf> [última consulta 18/05/2015]

³²⁵ ALLIENDE E., María Piedad (1993) *Historia del Ferrocarril en Chile*, Goethe-Institut y Pehuén Editores, 111 pp.; o PIZZI, Marcela; VALENZUELA, María Paz (2009) “El ferrocarril de Valparaíso y la recuperación del patrimonio portuario industrial en una ciudad patrimonio de la humanidad”, en *Actas del V Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma de Mallorca, 17 pp. Disponible en http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/PalmaMallorca2009/pdf/050201_Pizzi-Valenzuela.pdf [última consulta 18/05/2015]

³²⁶ GARCÍA, Pantaleón (1998) *La Doctrina Monroe, el destino manifiesto, el ferrocarril de Panamá y las rivalidades anglosajonas por el control de la América Central*, Universidad de Panamá, Centro Regional Universitario de Coclé, Círculo de Historiadores de Panamá, 85 pp.

³²⁷ VERA, Antonio E. (1924) *El fracaso del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec: ensayo político-social*, Editorial Cultura, 89 pp.; o BROWN, Charles (1998) *Petróleo y revolución en México*, Editorial Siglo XXI, pp. 62-63.

coches cama en algunas líneas durante la década de 1850. Ya en 1859, fue la empresa de George Pullman la que estrenaría un servicio de coches cama que logró obtener una alta rentabilidad, a diferencia de los que se habían puesto en práctica en los años anteriores. Esta empresa siguió desarrollando su negocio en esta dirección, e incorporó el lujo a los coches con el modelo “Pionner”, en 1865³²⁸.

2. 4. El impulso del Bienio Progresista en España (1854-1856)

En España, las trabas iniciales de los organismos públicos y de las fuerzas vivas del poder, no se resolvieron hasta el Bienio Progresista (1854-1856), cuando al fin se legisló a favor de la construcción ferroviaria, dentro de las arriesgadas medidas reformadoras del gobierno de estos años. En 1855 se aprobó la Ley General de Ferrocarriles, que serviría de plataforma para la expansión del ferrocarril en España, y no se sustituiría hasta 1877, cuando entró en vigor un nuevo reglamento³²⁹.

2. 4. 1. El primer ferrocarril andaluz: Puerto de Santa María-Cádiz (1854); y la llegada de los inversores franceses (1857-1858)

En Andalucía, tras más de una década de los primeros titubeos fallidos de Imbretch, sería su hijo, Luis Díez Fernández de la Somera, quien haría posible en Cádiz la consecución la empresa con la Sociedad del Ferrocarril entre Jerez de la Frontera, Puerto de Santa María y Cádiz (JPC), consiguiendo abrir esta primera línea andaluza en 1854, justo seis años después que la Barcelona-Mataró³³⁰. Las grandes casas banqueras y empresarias francesas Rothschild y Péreire, fueron protagonistas de la creación de las dos mayores redes ferroviarias españolas —tanto en extensión como financieramente hablando—: MZA (1857) y Norte (1858), respectivamente. También intervino en España, acopiando gran parte de las acciones de Ferrocarriles Andaluces el grupo Paribas (Compagnie Financière de Paris et de Pays-Bas).

2. 4. 2. Las dificultades de fabricación en España y La Maquinista Terrestre y Marítima (1863)

Mas, los menores desarrollo y madurez empresarial de las industrias técnicas en España, condujo en los primeros tiempos de vida de los ferrocarriles a la importación de todo el material necesario para la puesta en marcha de los primeros ferrocarriles, tanto para las vías, como para el material móvil. Tal vez fuera éste el motivo principal de las más implacables críticas contemporáneas a la construcción de la red ferroviaria española, y de diversas fases de oposición política por las que atravesaron los primeros

³²⁸ MYERS, Elisabeth P. (1963) *George Pullman; Young sleeping car builder*, Bobbs-Merril, 200 pp.

³²⁹ DÍAZ SAMPEDRO, Braulio (2006) “Derecho e ideología en el bienio progresista”, *Anuario de la Facultad de Derecho*, vol. XXIV, 2006, Universidad Complutense de Madrid, pp. 159-175. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2163745> [última consulta 18/05/2015] ; CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2007) “El ferrocarril en España, siglos XIX y XX: una visión en el largo plazo”, *Working Paper Series*, Universidad Autónoma de Barcelona, 55 pp. Disponible en: http://www.uam.es/departamentos/economicas/analecon/especifica/mimeo2/wp_2007_03.pdf [última consulta 18/05/2015]

³³⁰ CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2008) “El primer impulso ferroviario en Andalucía (1851-1880= y la Compañía de los ferrocarriles Andaluces (1877-1936)”, en CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (2008), *Op. cit.*, Vol 1., p. 85.

proyectos. España, de forma tímida, trataba de emular a las potencias pioneras del crecimiento económico —Gran Bretaña, Bélgica o Francia—, aunque la franquicia arancelaria que recibirían en la década de los años 1850 las primeras compañías ferroviarias para la libre importación de equipos, con el fin de acelerar el ritmo de construcción de la red, eliminó las posibilidades de las pocas factorías existentes para fabricar el *stock* necesario. Entre estas iniciativas emuladoras de la técnica europea, en 1863 estuvo la del íntegro montaje en España de una locomotora por la empresa barcelonesa, fabricante de máquinas de vapor, llamada La Maquinista Terrestre y Marítima. El nacimiento de esta industria fue fruto de la fusión de dos talleres que remontaban sus orígenes a los últimos años de la década de los años 1830, Talleres de Valentí Esparó y Tous, Ascacíbar y Cía., pero a pesar de sus insistentes ofertas comerciales para construir las máquinas para las ferroviarias de la época, las contestaciones de éstas fueron negativas, tal vez por la desconfianza en su capacidad de producción regular y en número suficiente³³¹.

2. 5. Italia y Portugal (1856-1861)

El resto de países del sur de Europa tuvieron una evolución en ciertos aspectos similar a la española, con numerosos intentos tempranos que no pudieron ser realizados o se vieron frustrados según los casos. El caso de Italia es considerado como una anomalía en la historia del ferrocarril europeo. Aunque el primer ferrocarril se estrenó en el reino de Nápoles en 1839, bajo los Borbones, y una miríada de pequeñas líneas se diseminó pronto por todo el territorio, no sería hasta después de la Unificación y la proclamación del Reino de Italia en 1861 cuando el nuevo Estado afrontase la ejecución y terminación de la red a escala nacional y promoviese una verdadera planificación³³². En Portugal, el primer proyecto de construcción de una línea férrea entre Lisboa y Oporto en 1844 resultó también fallido. La incorporación definitiva de Portugal al sistema ferroviario fue algo retardataria, instalándose su primer ferrocarril entre Lisboa y O Carregado en 1856. Y algo más tarde, en 1860, el empresario malagueño Marqués de Salamanca fundará la Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, la cual sería la principal operadora del transporte ferroviario en Portugal³³³.

³³¹ Sobre la construcción de locomotoras en España, ver: MUÑOZ RUBIO, Miguel (2010) “La aportación española de material ferroviario remolcado: una primera aproximación”, en MORILLA, J.; HERNÁNDEZ ANDREU, J.; GARCÍA RUIZ, J. L.; ORTIZ-VILLAJOS, J. M^a (2010) *Homenaje a Gabriel Tortella. Las claves del desarrollo económico y social*, LID Editorial Empresarial, S. L. y Servicio de Publicaciones de la Universidad de Alcalá, pp. 219-239; ó CAYÓN GARCÍA, Francisco; MUÑOZ RUBIO, Miguel (2007) “¿Que fabriquen ellos! La fabricación de locomotoras de vapor en España: ¿una ocasión perdida para la industria?”, en PASCUAL DOMÈNECH, Pere; FERNÁNDEZ PÉREZ, Paloma (eds.) (2007) *Del metal al motor. Innovación y atraso en la historia de la industria metal-mecánica española*, Fundación BBVA, pp. 319 y ss.

³³² Para el caso italiano, ver: GIUNTINI, Andrea (1998) “El ferrocarril italiano, de sus orígenes a hoy”, en *Actas I Congreso de Historia Ferroviaria de Alicante*, 23 pp. Disponible en <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Alicante1998/pdf/6.pdf> [última consulta 16/05/2015]; ó CASTAGNOLI, Adriana (2006) “El Estado y el Ferrocarril: la nacionalización de la red italiana y los modelos europeos (1840-1905), en revista *TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, n° 11, pp. 144-161.

³³³ GOMES, Rosa María; GOMES, Gilberto; COMBOIOS DE PORTUGAL (2006) *Caminhos-de-Ferro Portugueses, 1856-2006*, Comboios de Portugal, 238 pp.

2. 6. El retardo de la región noroeste de España (1858-1883)

En la región del noroeste de España los ferrocarriles también se hicieron esperar. En 1858 un grupo de diputados presentó en el Congreso una proposición de ley para la vía de Palencia-A Coruña, que fue concedida, en la creencia generalizada de que el ferrocarril supondría una época de progreso sin parangón para la región. No obstante, tras una larga fase de maniobras especulativas en la que también participó el Marqués de Salamanca, la línea sólo quedó terminada una veintena de años más tarde, en 1883³³⁴. En este proceso la empresa inicial, Compañía de Palencia a Ponferrada, pasó a llamarse la Compañía de Palencia a La Coruña y de León a Gijón, hasta llegar a constituirse como Compañía del Noroeste de España. Los problemas financieros de esta compañía fueron patentes desde el principio, declarándose en suspensión de pagos en 1870, y en quiebra en 1878, justo tras la finalización del tramo Tui-Vigo.

2. 7. Mejoras en los carriles de acero y primeros ferrocarriles subterráneos (1857-1863)

La Revolución Industrial, los nuevos inventos y la experimentación con nuevas versiones del ferrocarril continuaban su curso en las décadas centrales del siglo XIX, promovidas sobre todo por las potencias europeas con capacidad técnica y financiera, y por los Estados Unidos una vez superada la Guerra de Secesión. Gracias al convertidor metalúrgico de Bessemer, que permitió en 1856 la fabricación industrial masiva y relativamente económica de acero, importantes empresas ferroviarias como el Midland Railway de Inglaterra y el Pennsylvania Railroad de Estados Unidos sustituyeron los viejos carriles de hierro por otros de esta nueva aleación metálica en 1857 y 1862, respectivamente³³⁵. A su vez, nuevas necesidades urbanísticas y sociales derivadas de la industrialización presionaron para la materialización de soluciones por aquellos momentos. Por ejemplo, las zonas industrializadas de Inglaterra arrojaban problemas urbanísticos insostenibles debidos al desarrollo del nuevo sistema productivo fabril. En Londres, el crecimiento de la población y la necesidad de enlazar los suburbios con el centro de la ciudad —a donde se desplazaban los obreros para ocupar sus puestos de trabajo—, pronto dieron lugar a que se trataran los problemas de congestión urbanística mediante soluciones ferroviarias, y en 1863 se inauguró el primer ferrocarril subterráneo que daría lugar al desarrollo posterior del metro de la ciudad³³⁶.

2. 8. Inflexión en España a partir de 1863

³³⁴ VEIGA ALONSO, Xosé R. (1998) “La utopía ferroviaria de la Galicia decimonónica: la línea Palencia-A Coruña (1858-1883)”, en *Actas del I Congreso de Historia Ferroviaria*, Alicante, 12 pp. Disponible en: <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Alicante1998/pdf/27.pdf> [última consulta 18/05/2015]

³³⁵ FERNÁNDEZ LÓPEZ, Javier (2009) “Del hierro al acero: la producción de Duro para la Compañía del Noroeste, los primeros carriles fabricados en España”, en *Actas del V Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma de Mallorca, 12 pp. Disponible en http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/PalmaMallorca2009/pdf/050303_Fernandez.pdf [última consulta 16/05/2015]

³³⁶ PLATT, Geoff (2015) *The London Underground Serial Killer*, Wharnccliffe, 160 pp.; o MATTILA, Matti (2011) “The underground transit system”, in *Wizzit Magazine* 3/2011, p. 10.

En España, en algún momento a partir de finales del año 1863, se observan cambios, tanto en el conjunto social como en las formas de comunicación. La conexión geográfica era ya fluida y el tráfico de mercancías, viajeros e ideas comenzaba a ser frecuente y eficaz en las zonas menos alejadas de la capital. Los valores y conceptos morales de la burguesía van ganando terreno e imponiéndose sobre los antecedentes del Antiguo Régimen en la nueva sociedad que se consolida. Materialización de estos valores es la publicación aquel año de una real orden que ordenaba se reservase en los trenes un compartimento para señoras, que comentaremos más tarde. Más aún, iban imponiéndose valores morales menos inofensivos. Por ejemplo, a finales de 1863, el Consejo de MZA, junto con otros créditos para la adquisición de los materiales habituales necesarios para la explotación de las líneas, abrió uno de 4.500 reales de vellón para comprar revólveres para equipar a algunos de sus pagadores, cargando este importe, mitad al Servicio de Construcción, mitad al de Explotación³³⁷.

La clase obrera, cada vez más numerosa respecto a la agraria, comienza a tener relevancia en el cuerpo social. Aún es demasiado pronto para la organización obrera en España y la reclamación de derechos, pero no obstante, algunos intentos de mejora en sus condiciones de vida comenzaron a surgir desde las mismas patronales y desde el Estado. A finales de 1863, en MZA se da el primer proyecto para crear un montepío de empleados, como forma primitiva de las mutuas y sistemas de pensiones que se irían desarrollando a partir del último tercio del siglo XIX³³⁸. También durante los primeros meses de 1864, el Director General de Obras públicas trasladó una real orden comunicada por el ministro de la Gobernación al de Fomento en que se llamaba la atención de las empresas de ferrocarriles acerca de la necesidad de que estableciesen un servicio sanitario para los trabajadores que empleaban en sus grandes obras. MZA respondió a la autoridad que había tomado ya medidas convenientes acerca del particular³³⁹. Efectivamente, la empresa había empezado a organizar dicho servicio sanitario.

En 1862 MZA había comenzado las obras de un nuevo edificio destinado a la administración central de la Compañía en Madrid, para el que a finales de 1863 se estaban recibiendo proposiciones de postores para adjudicatarios de las obras de su carpintería y entarimado³⁴⁰, en enero de 1864 se compraron los cristales que cerrarían sus vanos³⁴¹; y en el mes de febrero siguiente se determinaron los créditos para la compra de los balaustres y pilas de hierro de su escalera central³⁴². El gas, por ejemplo, que había sido un combustible marginal hasta entonces, se generaliza con el desarrollo de la Compañía del Gas, para el alumbrado público, las estaciones, los trenes y los grandes edificios; y goza de descuentos en los precios de su transporte por ferrocarril³⁴³.

Otro de los cambios de la década de 1860 en las relaciones entre la industria, la sociedad y la comunicación es el inicio de la participación activa de las ferroviarias españolas en las exposiciones universales, regionales, provinciales, etc., con una política de descuentos a mitad de precio en los transportes, como veremos. La oleada de la

³³⁷ Actas MZA, sesión nº 27 de 26 de noviembre de 1863, p. 384, libro 4.

³³⁸ Actas MZA, sesión nº 25 de 2 de noviembre de 1863, p. 376, libro 4.

³³⁹ Actas MZA, sesión nº 7 de 10 de marzo de 1864, p. 465, libro 4.

³⁴⁰ Actas MZA, sesión nº 25 de 2 de noviembre de 1863, p. 378, libro 4.

³⁴¹ Actas MZA, sesión nº 2 de 25 de enero de 1864, p. 436, libro 4.

³⁴² Actas MZA, sesión nº 3 de 1 de febrero de 1864, p. 447, libro 4.

³⁴³ Actas MZA, sesión nº 25 de 2 de noviembre de 1863, p. 378, libro 4.

fiebre de las exposiciones de productos industriales y agrícolas había comenzado en los años cuarenta del siglo XIX, pero a partir de 1863 encontramos rastros de ellas, cada vez con mayor frecuencia, en las actas de MZA, con motivo de su función de transportista de materiales destinados a éstas. También comienzan a darse congresos profesionales de todo tipo, en los que MZA participó también con una política de descuentos para los congresistas. Evidentemente, estas formas de exhibición eran fórmulas de publicitar las nuevas estructuras empresariales de la revolución industrial y, por supuesto, su nueva elite transformadora, la burguesía; que analizaremos en mayor profundidad en la segunda parte de esta tesis.

Efectivamente, la década de 1860 fueron tiempos de crecimiento económico inusitado hasta que eclosionó la crisis financiera de 1866, que diera al traste con las optimistas proyecciones de negocios, cerrándose numerosos bancos y llevando al borde de la quiebra los presupuestos del estado y de las ferroviarias. Debido a esta crisis generalizada, las empresas privadas ferroviarias se unieron en bloque para reclamar auxilios al Estado para su supervivencia, y tras una dilatada discusión con el Gobierno, el nuevo Gobierno Provisional decidió otorgar el auxilio económico a las compañías que éstas reclamaban. De la resolución definitiva sobre este asunto tenemos constancia en las actas de MZA, en enero de 1869³⁴⁴, como sigue:

“Se da lectura del decreto expedido por el Ministerio de Hacienda el 22 del corriente en el cual se determina la distribución y aplicación que deba darse a los auxilios directos acordados a las Compañías de ferro-carriles en la ley de 11 de julio de 1867.

La parte proporcional fijada a la Compañía por este decreto es de 23,32% y un importe ha de aplicarse a la amortización de 2.600 obligaciones por compra en subasta, o por agente de Bolsa en el extranjero, y el resto al pago del cupón vencido de obligaciones.

El Consejo queda enterado con satisfacción, y debiendo según lo establecido en el artículo 9º del Decreto mencionado ponerse las Empresas de acuerdo para la realización de los bonos del Tesoro que se les adjudican, queda aprobado un proyecto de organización para la acción colectiva de las Empresas, y nombrado el Sr. Bauer para que represente a la Compañía en cuanto a este extremo se refiera.”

El conjunto de las ferroviarias españolas quedó satisfecha con este convenio, y ocho de ellas lo firmaron, aceptando la realización de bonos del Tesoro que había concedido el Gobierno³⁴⁵.

2. 9. Otros nuevos inventos: dinamita y frenos de aire comprimido (1866-1869-1876)

En otro orden de cosas, y continuando con la oleada de inventos de la primera revolución industrial, aquella misma década, en 1866, Alfred Nobel inventaría la dinamita, cuya patente de 1867 lo convirtió fulgurantemente en un hombre rico³⁴⁶. Uno de los principales usos de la fuerza devastadora de la dinamita fue su empleo en las obras de ingeniería civil, ya que su utilización facilitaba exponencialmente los trabajos de base sobre todo en los lugares en que se hacía necesaria la perforación o

³⁴⁴ Actas MZA, sesión nº 3 de 28 de enero de 1869, p. 107, libro 6.

³⁴⁵ Actas MZA, sesión nº 4 de 4 de febrero de 1869, p. 110, libro 6.

³⁴⁶ FANT, Kenne (2006) *Alfred Nobel: A Biography*, Arcade Publishing, p. 134.

allanamiento de perfiles geográficos escarpados y duros, disminuyendo ostensiblemente el tiempo de trabajo, la mano de obra y los costes. También en 1869 tendría su primera aplicación el freno de aire comprimido, inventado por el norteamericano George Westinghouse, que se probó en los años posteriores en varios ferrocarriles ingleses y americanos, al tiempo que se estudiaban posibilidades más asequibles y sencillas que permitirían su generalización. Los frenos Westinghouse fueron publicitados en revistas especializadas y anuarios de ferrocarriles en toda Europa, y durante la década siguiente, a partir de 1876, los frenos de vacío del ingeniero Smith serían modificados por Hardy para ensayarse este mecanismo en pendientes acusadas³⁴⁷.

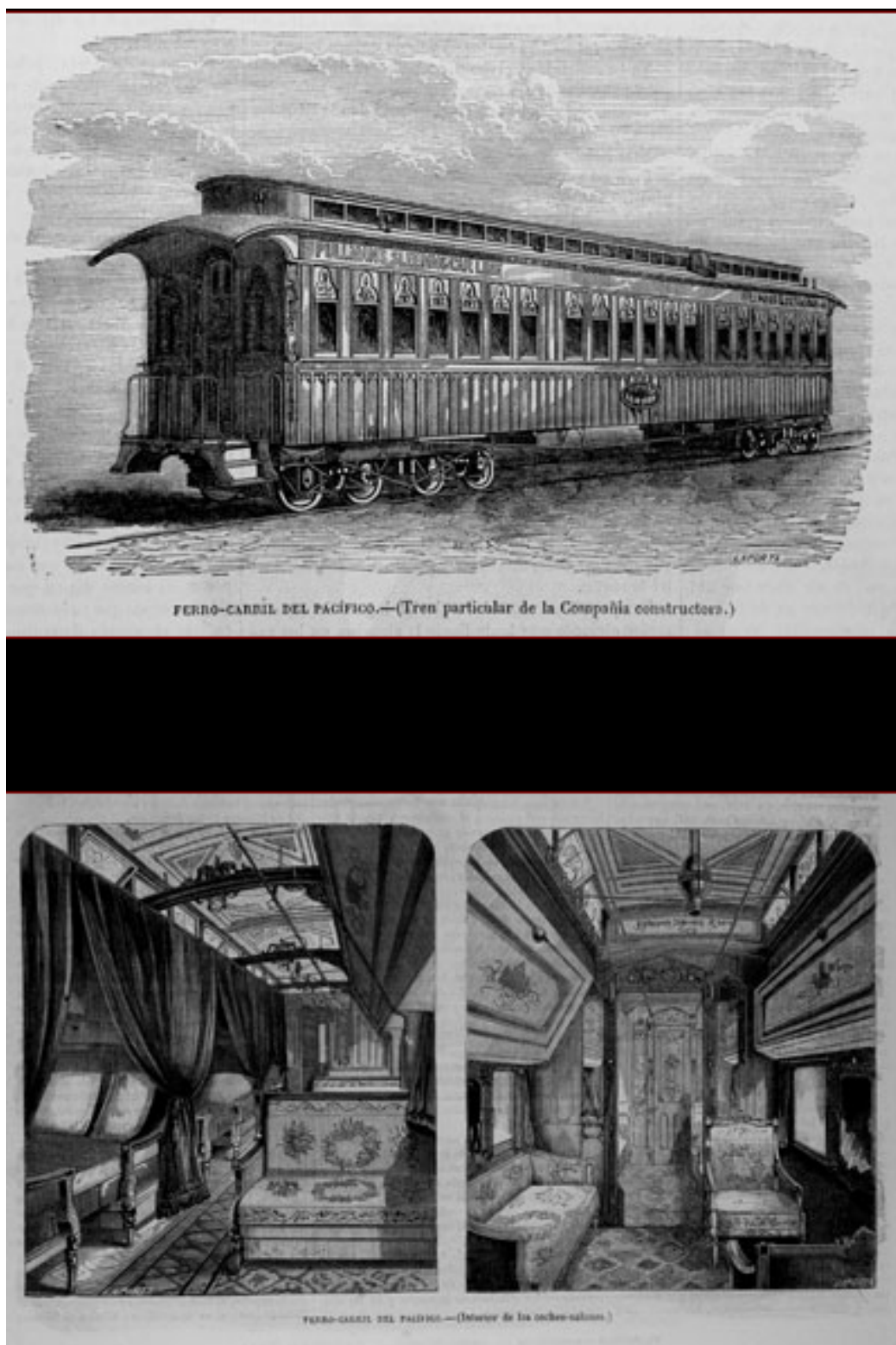
2. 10. La conexión de ambas costas de los EE. UU.

En los Estados Unidos, la necesidad política de poner en conexión ambas costas para la definitiva integración territorial de la nueva nación, sirvió como aliciente para las compañías ferroviarias durante las décadas centrales del siglo XIX. Así, en 1869 se abrió la primera línea con vocación transcontinental norteamericana siguiendo las tradicionales rutas del Oeste atravesadas por las caravanas de colonos. Las obras habían sido emprendidas por dos empresas, la Central Pacific que construyó 1.110 kilómetros desde California, y la Union Pacific, que realizó desde Council Bluffs hasta Utah un total de 1.749 kilómetros. En los primeros momentos de su apertura, esta línea no estuvo conectada con la red del Este, habiéndose de transportar los trenes en transbordadores a través del río Missouri. Por fin, en 1872 se conectaría esta línea con el resto de la red ya construida, elevando un gran puente. El trayecto final entre ambas costas, consumado mediante unas ampliaciones posteriores, sumaría un total de 2.865 kilómetros³⁴⁸.

³⁴⁷ DE LOS COBOS ARTEAGA, Francisco; MARTÍNEZ VARA, Tomás (2006) “Gran clase, tercera y trabajadores. Seguridad y clases en el ferrocarril español del siglo XIX”, en *Actas del IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga, 25 pp. Disponible en <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/III07.pdf> [última consulta 18/05/2015]

³⁴⁸ COOPER, Bruce C. (2004) *Riding the Transcontinental Rails: Overland Travel on the Pacific Railroad, 1865-1881*, Polyglot Press, 445 pp.

Ilustración 4. "Wagones especiales del Ferro-carril del Pacífico". Grabado. Autor: Laporta.



Grabados sobre vagones especiales y tipos de coches-salones de lujo para viajeros del ferro-carril del Pacífico (Tren particular de la Compañía constructora), publicados en *La Ilustración Española y Americana*, n° 30, p. 468, de 25 de diciembre de 1870.

2. 11. Recapitulación

Durante las décadas centrales del siglo XIX el ferrocarril fue adquiriendo un sentido de necesidad acuciante para los mecanismos de las inversiones de capital y la consolidación definitiva de los estados modernos en Estados-nación. Los dispositivos de centralización y homogenización sistemática de la sociedad, los territorios, las legislaciones y mercados de los nuevos Estados-nación, irían dando lugar progresivamente a los estratos embrionarios de la cultura de masas. El transporte maquinizado del ferrocarril se adaptaba muy satisfactoriamente al tiempo de la producción, a la par que el tiempo del trabajo bajo concepciones capitalistas, iba transformándose en un valor exactamente mensurable. Frente a estos cambios, a partir de estos momentos, la cultura popular iba siendo desplazada y las clases campesinas proletarizadas, desplazándose con ellas los ancestrales modos de transmisión del saber y el tiempo cíclico de vivencia colectiva basado en las fiestas agrarias y religiosas. El maquinismo y la máquina de vapor también fueron impusieron nuevas tendencias en la prensa y la literatura, ya que la adopción de la rotativa permitió a los periódicos transformarse en empresas comerciales y reorientarse hacia el gran público, habiéndose manifestado como precursores de este movimiento *La Presse* y *Le Siècle* de París ya en 1836³⁴⁹. Las aperturas de rutas del ferrocarril en los territorios rurales y más alejados de las urbes, y las nuevas y mejoradas posibilidades de distribución regular que ofrecía para todo tipo de mercancías, incluidas la prensa, los productos de imprenta y hasta el correo, no pasaron desapercibidas para los Estados liberales, cuyo afán de propaganda debía equipararse o superar al de los antiguos estados absolutistas, precisamente por sus aspiraciones hegemónicas y necesidades de afianzamiento.

Para el caso de España, podríamos decir que el ferrocarril sería la espina dorsal de la introducción de la modernidad que acompañó a la era industrial, ya que los demás sectores productivos no estaban desarrollados *a priori*, al contrario que en Gran Bretaña o Francia. Además de su faceta visible de activador económico y la esperanza de que el ferrocarril ejerciese el efecto necesario para el desarrollo de los demás sectores, éste funcionó como un gran canal espacio-temporal al activar, con el transcurrir del tiempo, nuevas formas de comunicación social, como la fotografía documental y artística o la prensa; y pronto abrió la posibilidad de una publicidad internacional con plataformas de negocio muy diversificadas. De hecho, desde mediados del siglo XIX, otros medios de comunicación tecnológicos, como el telégrafo, fueron aportaciones a cargo de las compañías ferroviarias, aunque en ocasiones entraron en competencia con las propias empresas públicas del Estado, como veremos en otro capítulo.

La influencia cultural y el capital franceses, además de actuar en el plano de generación de las infraestructuras civiles de ingeniería y su concepción de conjunto, tuvieron un peso crítico en la conformación de la cultura de masas en nuestro país. Mientras Francia aportaba flujos de capital y personal cualificado para la construcción y explotación de los primeros ferrocarriles españoles, otros flujos atravesaron los Pirineos insuflados por la modernidad triunfante y guiados por intereses lucrativos. Estos flujos llegaron en forma de empresas editoras, impresoras, distribuidoras y publicitarias que aprovecharon la nueva vía de comunicación como estructura para su crecimiento, la

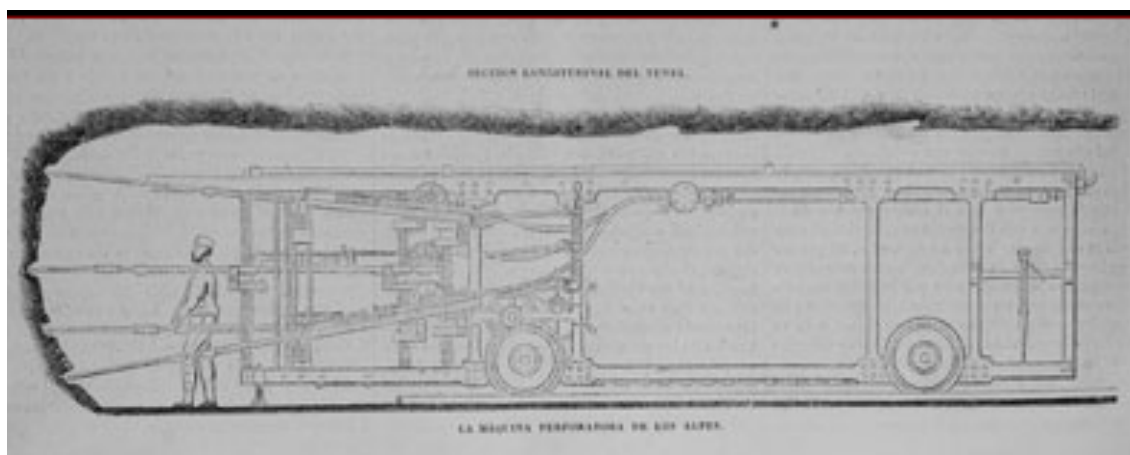
³⁴⁹ MARTÍN BARBERO, Jesús (2010) *Op. cit.*, pp. 97-102 y 141.

cual regulaba enormemente los tiempos de los transportes en comparación con épocas anteriores.

3. El último tercio del siglo XIX o la consolidación del ferrocarril como red de transporte internacional

En Europa, el último tercio del siglo XIX significó la conclusión de las arterias principales de las redes nacionales y la conexión internacional de estas redes entre sí, potenciándose exponencialmente los inicios de la globalización de los mercados internacionales y de los modos de vida de la modernidad. En 1871 se culminaría la gran obra de ingeniería del túnel de Mont Cenis entre la Saboya francesa e Italia, el cual, con 13,63 kilómetros de longitud, se convirtió en el más largo del mundo en aquellos momentos³⁵⁰.

Ilustración 5. "Sección longitudinal del túnel. La máquina perforadora de los Alpes". Autor: anónimo



Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 29, de 15 de octubre de 1871, p. 508.

3. 1. Contradicción en las esperanzas de “progreso” en España gracias al ferrocarril (1872-1875)

En España las posibilidades del uso de la dinamita para la construcción ferroviaria, especialmente complicada por la compleja orografía del país, fueron detenidamente estudiadas por los inversores franceses desde aquel año, previendo un gran ahorro en los costes de los desmontes y túneles en las duras rocas de la geografía de la Península Ibérica³⁵¹.

Las esperanzas iniciales de que los ferrocarriles españoles ejerciesen el papel de motor de arrastre al desarrollo del resto de sectores industriales permanecieron en una

³⁵⁰ DUMOULIN, Émile Cotete (2012) “Les liaisons ferroviaires transfrontalières de part et d’autre de la Savoie: des enjeux d’envergure européenne, *Actas del VI Congreso de Historia Ferroviaria*, 17 pp. Disponible en: <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Vitoria2012/pdf/4007.pdf> [última consulta 18/05/2015]

³⁵¹ SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS (1873) *Mémoires et compte rendu des travaux de la Société des Ingénieurs Civils fondée le 4 mars 1848. Reconnue d'utilité publique par décret impérial du 22 décembre 1860*, Eugène Lacroix Éditeur, pp. 190-192.

permanente contradicción durante el último tercio del siglo XIX. En nuestro país, las necesidades de las empresas ferroviarias de seguir el ritmo de eficacia y modernidad europeas conllevaron que se prolongase más allá del período de construcción, la dinámica de importaciones para el mantenimiento y puesta al día de las redes que iban construyéndose y ampliándose, quedando estranguladas las apuestas por poner en marcha una industria siderúrgica nacional fuerte. Por poner un ejemplo, a comienzos de la década de los años 1870, cuando en Europa se estaba imponiendo ya el paso a los carriles de acero, la empresa siderúrgica asturiana de Pedro Duro, realizó un esfuerzo nacional pionero para alcanzar a producir los carriles de hierro que las líneas férreas de la región necesitaban. El acontecimiento tuvo gran reflejo en la prensa local de la época, que se ufanaba de ser el momento de sacudirse del yugo de la importación desde países extranjeros del material ferroviario imprescindible. Pero lo paradójico del caso es que esto ocurrió cuando en Europa se estaba imponiendo ya el paso a los carriles de acero. En España, el patinaje y el uso constante de los frenos eran habituales por los perfiles duros del terreno que abundan en el país, y el desgaste de los carriles de hierro era mucho mayor que en otras zonas del continente. En la lógica capitalista de ahorro de costes y optimización de beneficios, las principales ferroviarias realizaron la renovación de sus carriles pasando al acero directamente con encargos al extranjero. MZA incorporó el carril de acero importado en 1872, y la Compañía del Norte en 1875, para los tramos más pendientes, y los productores principales que abastecieron esta fase de renovaciones fueron Bessemer y Martin Siemens³⁵².

3. 2. Los Wagon-Lits en Europa (1870-1896)

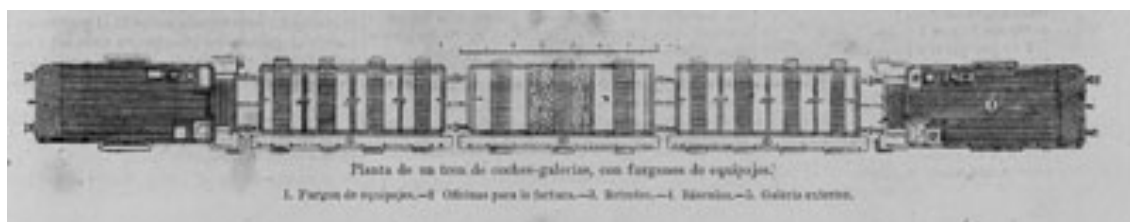
Mientras el desarrollo de la industria pesada quedaba ampliamente rezagado en nuestro país, los hitos más importantes en comercialización de servicios no sufrieron un retraso tan significativo. La comercialización de los coches cama y los trenes de lujo para viajeros, que ampliaban las posibilidades del turismo de alto nivel, cuyo éxito se había consagrado ya hacía dos décadas en los Estados Unidos de la mano de George Pullman, llegó a Europa a comienzos de la década de los años 1870, cuando el ingeniero belga Georges Nagelmackers —miembro de una acaudalada familia— fundó en Bruselas la Compañía Internacional de Wagon-Lits en 1873. Nagelmackers emprendió la fabricación de lujosos coches de librea marrón en madera de teca, que comenzarían a unirse a los más importantes trenes de las diferentes compañías europeas mediante acuerdos comerciales³⁵³. El servicio de coches cama se inauguró en España en el expreso Madrid-Hendaya en 1880, poniéndose en marcha este servicio entre Madrid y Sevilla en 1883, y algo posteriormente entre Madrid y Barcelona y Madrid-Lisboa³⁵⁴.

³⁵² FERNÁNDEZ LÓPEZ, Javier (2009), *Op. cit.*, pp. 6-8.

³⁵³ MÜHL, Albert; KLEIN, Jürgen (1998) *125 ans Compagnie internationale des wagons-lits*, EK-Verlag, Bruxelles, 296 pp.; o ZIMMERMANN, Karl (2007) *The GrandLuxe Express: Traveling in High Style*, Indiana University Press, pp. 17-19.

³⁵⁴ CABANES MARTÍN, Ana; GONZÁLEZ SANZ, Raúl (2009) “El ferrocarril como pieza clave en los inicios del turismo en España (1905-1960): Fuentes documentales para su estudio”, en *Actas del V Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma de Mallorca, p. 16. Disponible en: http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/PalmaMallorca2009/pdf/050114_Cabanes-Gonzalez.pdf [última consulta 18/05/2015]

Ilustración 6. Dibujo de la planta de un tren de coches-galerías con furgones de equipajes, relativo a la introducción del nuevo sistema en Europa continental. Autor: anónimo.



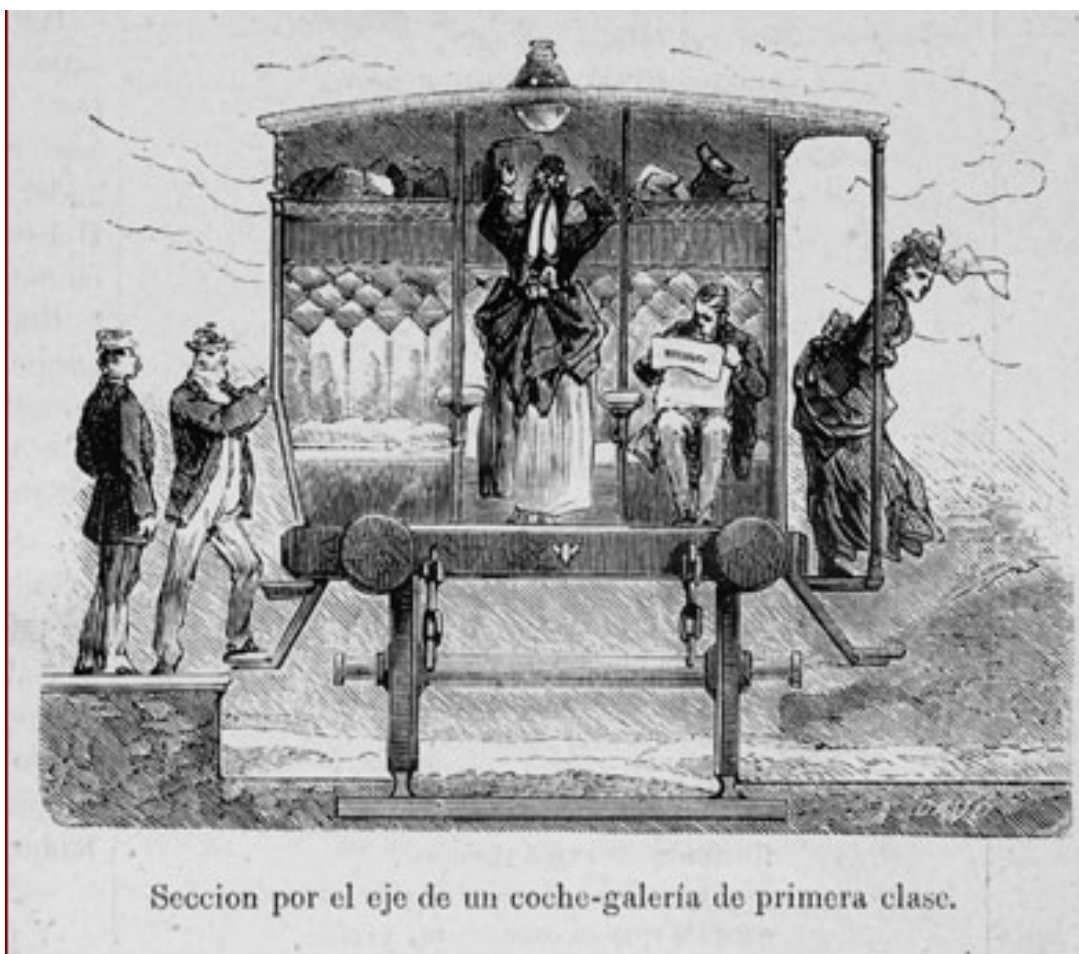
Dibujo publicado en *La Ilustración Española y Americana*, año 16, nº 23, p. 365, de 16 de junio de 1872.

Ilustración 7. Grabado relativo al nuevo sistema de coches-galerías. Grabado. Autor: A. Daud?



Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, año 16, nº 23, de 16 de junio de 1872, p. 365.

Ilustración 8. Sección por el eje de un coche-galería de primera clase



Grabado anónimo publicado en *La Ilustración Española y Americana*, año 16, nº 23, de 16 de junio de 1872, p. 365.

Ilustración 9. Nuevo sistema de coches-galerías en los trenes de viajeros en Francia. Grabado. Autor: anónimo.



Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, año 16, nº 23, cd 16 de junio de 1872, p. 365.

En 1883 la empresa de Georges Nagelmackers pasaba a denominarse Compañía Internacional de Coches Camas y de los Grandes Expresos Europeos (en siglas internacionales, CIWL). La imagen comercial de esta compañía fue cuidada con esmero, y aún se halla el logotipo de la marca en coches conservados en el Museo del Ferrocarril de la Fundación de Ferrocarriles Españoles en Madrid³⁵⁵. El 4 de octubre de aquel mismo año la compañía realizaría el primer servicio del emblemático Orient Express, entre París y Estambul, que más adelante se conectaría con Londres vía Calais. Durante los primeros años los viajeros tenían que realizar un transbordo y alcanzar Estambul en barco³⁵⁶. La Compañía de Wagon-Lits trabajó intensivamente las relaciones comerciales con las principales compañías ferroviarias europeas en la explotación de rutas turísticas, viajes circulares, etc., e inauguró el servicio del Sud-Express en 1887, pasando también por España. Este tren turístico, salía de la estación París-Austerlitz con destino a la Península Ibérica, y en Hendaya —donde se efectuaba el cambio de ancho de las vías—, los viajeros hacían transbordo a los trenes con coches cama y restaurante del lado español, previo paso por las aduanas³⁵⁷. Con motivo de la inauguración del recorrido del primer tren de convidados, las compañías MZA, Norte y Andaluces facturaron a la Compañía Internacional el precio especial de 2 pesetas por kilómetro³⁵⁸. Casi una década más tarde, en 1896, la Wagon-Lits pondría en marcha otro gran negocio internacional, el Nord Express, entre París y San Petersburgo, un lujoso tren compuesto por furgón de equipajes, coches cama, coche restaurante y coche salón, que pasaba por las ciudades de Bruselas, Colonia, Berlín, Warsaw y Riga, y debía realizar otro transbordo en la frontera rusa a causa del cambio de ancho de aquel país, con un entramado férreo de 1.520 mm. de anchura³⁵⁹.

3. 3. El viaducto sobre el Duero en Portugal y el túnel Gotardo en Suiza (1877-1882)

En Portugal, en 1877 se inauguró el viaducto sobre el Duero del ferrocarril entre Lisboa y Porto que permitiría el enlace de ambas ciudades por tren. Los problemas de Portugal respecto a la imposibilidad de fabricación propia de infraestructuras eran tan eminentes o más que los españoles, y similares sus necesidades de conclusión de una red ferroviaria densa para llegar a conseguir la integración del transporte terrestre con el resto de las redes europeas. La obra del viaducto fue encomendada a la empresa de Gustave Eiffel que había construido el viaducto de Garabit, durante un tiempo la

³⁵⁵ En los documentos anejos de esta tesis hemos añadido la fotografía del logotipo de esta empresa, añadido en el lateral de uno de los coches que se conservan en el AHF. Para dar una idea del tamaño de este logo añadimos otra fotografía en la que se aprecia su enmarque y posición en el lateral del coche-cama.

³⁵⁶ COOKRIDGE, E. H. (1978) *Orient Express, the life and times of the world's most famous train*, Random House, 288 pp.; o BEHREND, George; LEPICARD, Jacques (1984) *Histoire des trains de luxe: de l'Orient-express au TEE*, Medea diffusion, 216 pp.

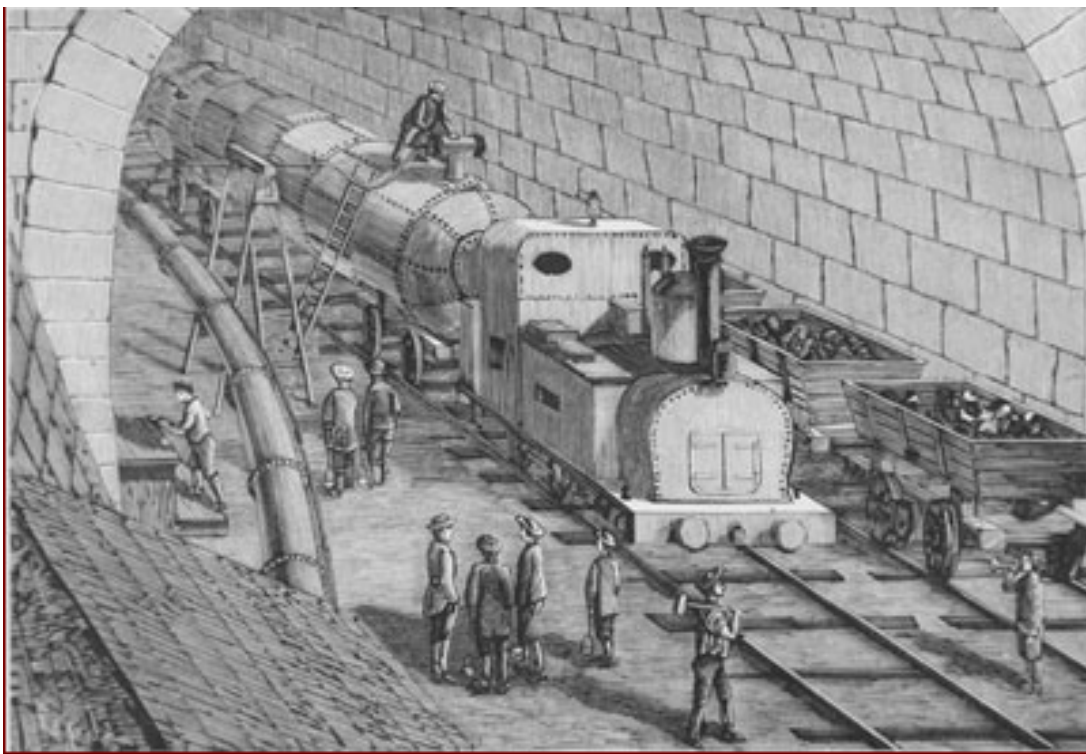
³⁵⁷ DE LOS COBOS ARTEAGA, Francisco; MARTÍNEZ VARA, Tomás (2006) “Technological modernization in networks with weak traffic flows: Safety in Iberian Peninsula railways during de XXth century”, en *II IRHA International Conference. Railway modernization: an historical perspective*, Lisboa, 7 pp. Disponible en: <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Lisboa2006/pdf/21.pdf> [última consulta 18/05/2015]

³⁵⁸ Actas MZA, Sesión del Consejo de Administración de Madrid nº 19, de 6 de diciembre de 1887, p. 93, libro 13.

³⁵⁹ LAMBERT, Anthony (2010) *Lambert's Railway Miscellany*, Random House, pp. 128-129.

estructura metálica más grande del mundo³⁶⁰; pero finalmente el proyecto de Eiffel se descartó y el puente metálico sobre el Duero se encargó a una compañía belga. En toda Europa, también las técnicas para horadar montañas continuaron perfeccionándose, y en 1882 se inauguró en Suiza el túnel más largo del mundo, llamado túnel Gotardo o Gotthardbahn, con 57 kilómetros, que había comenzado a excavarse diez años antes por el método belga. Este túnel tuvo una enorme influencia en la mejora de las posibilidades de transporte de viajeros y mercancías en el corazón del viejo continente³⁶¹.

Ilustración 10. "Revista Extranjera Ilustrada. Suiza. Perforación del Saint-Gothard: locomotora para el trabajo, impulsada por aire comprimido". Grabado. Autor: Capuz



Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 40, año 19, de 30 de octubre de 1875, p. 277.

3. 4. Terminación de las arterias principales de la red peninsular (1880-1886)

La década de los años 1880 fue trascendental para la red ferroviaria española, ya que se terminaron de construir las vías principales que darían organicidad a las conexiones del territorio. En 1880 se constituyó la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal (MCP) por la fusión de otras compañías menores y, dado que esta empresa necesitaba una estación en Madrid y una entrada directa para sus líneas, compró la Estación de Madrid-Delicias a MZA. En octubre de 1881 MCP inauguraría un servicio directo desde Madrid a la frontera portuguesa, y en 1882 ya

³⁶⁰ PLU, Bernard; SCHOEN, Olivier; LE MOINE, Manuel (2012) "La vie fragile des grands ouvrages métalliques anciens: le cas du viaduc de Garabit", *Revue Générale des Chemins de fer*, nº 217, juillet-aout 2012, pp. 6-20.

³⁶¹ SIMONI, R. (2007) "Die neue Gotthardbahn-Überblick 2007", *ETR: Eisenbahntechnische Rundschau*, nº 9, september 2007, Darmstadt, seiten 514-523.

quedaron enlazadas directamente Madrid con Lisboa³⁶². También en 1881 fue inaugurada la línea de Vigo a Orense, y es sabido que satisfizo deficientemente las necesidades de transporte de los activos balnearios de aguas minerales de interior de la región, los cuáles perdieron visitantes a pesar del nuevo ferrocarril³⁶³. La Estación del Norte o del Príncipe Pío en Madrid, sería inaugurada en 1882, convirtiéndose en el punto de destino de los trenes gallegos durante los ciento diez años siguientes³⁶⁴. Además, también en los inicios de aquella década, en el año de 1883, la Compañía del Norte constituiría la nueva Compañía de Asturias, Galicia y León (AGL) con el objetivo de explotar las líneas abandonadas tras la quiebra de la Compañía del Noroeste, fusionándola definitivamente en 1885³⁶⁵. Otro obstáculo geográfico de la Península Ibérica, que suponía una dificultad para la conexión de las redes española y portuguesa, quedó solventado en 1886, cuando se inauguró el puente internacional de Tui, que permitió a los trenes cruzar el Miño. Esta iniciativa de construcción pudo realizarse gracias al ingeniero jefe de los ferrocarriles internacionales, el gaditano Eusebio Page, encargado de estudiar la conexión de España con Portugal ya desde 1864; aunque sería un inglés avecindado en Madrid, Luis Page Blake, quien llevase a cabo las obras³⁶⁶.

3. 5. Demora en el sureste andaluz y en la red gallega (1890-1899)

Para concluir con el último período de construcción de la red ferroviaria española, comentaremos que sus regiones costeras extremas sufrieron una demora de varias décadas en la consecución de sus redes interiores, siendo remarcables los casos del sureste andaluz y la red gallega. El territorio del sureste andaluz fue uno de los últimos en incorporarse en España a la construcción de la red ferroviaria. Al comenzar la última década del siglo XIX, y con casi medio siglo de retardo, la esquina suroccidental

³⁶² TORRES BALLESTEROS, Nuria (2012) “Arquitectura y Arqueología Industrial de la Estación de Madrid-Delicias”, en *Actas VI Congreso de Historia Ferroviaria*, Vitoria, 31 pp. Disponible en: <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Vitoria2012/pdf/6037.pdf> [última consulta 18/05/2015]

³⁶³ BARQUÍN, Rafael (2013) “El Turismo y los primeros ferrocarriles españoles (1855-1900)”, *Revista TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, junio 2013, n1 24, pp. 110-116. Disponible en: http://portal.uned.es/pls/portal/docs/PAGE/UNED_MAIN/LAUNIVERSIDAD/UBICACIONES/05/DOCENTE/RAFAEL_BARQUIN_GIL/BARQUIN_TST24.PDF [última consulta 18/05/2015]

³⁶⁴ FERNÁNDEZ GIL, Antonio (2012) “Influencia de las infraestructuras ferroviarias en el urbanismo madrileño de la segunda mitad del siglo XIX”, en *Actas VI Congreso de Historia Ferroviaria*, 32 pp. Disponible en: <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Vitoria2012/pdf/2033.pdf> [última consulta 18/05/2015]; o GONZÁLEZ YANCI, M^a Pilar (2006) “La incidencia del ferrocarril en la evolución urbana de Madrid. Historia y presente. La Creación de nuevo tejido urbano y espacios de relación. Paralelismo con las ciudades de la primera línea de alta velocidad”, en *Actas del IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga, 24 pp. Disponible en: <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/V11.pdf> [última consulta 18/05/2015]

³⁶⁵ MONTOYA CHINCHILLA, José Luis (2010) “El Ferrocarril de Asturias, Galicia y León (A. G. L.): un estudio de rentabilidad comparado (1900-1925)”, en *Actas VII Encuentro de Trabajo sobre Historia de la Contabilidad*, León, 24 pp. Disponible en: http://www.aeca.es/vii_encuentro_trabajo_historia_contabilidad/pdf/03_Montoya_y_Guzman.pdf [última consulta 18/05/2015]

³⁶⁶ Sobre las dificultades del transporte en Galicia y el puente internacional de Tuy sobre el río Miño existe abundantísima bibliografía, de la que ofrecemos algunos ejemplos, como: LINDOSO TATO, Elvira; VILAR RODRÍGUEZ, Margarita (2009) “Infraestructuras y transportes en Galicia antes del ferrocarril”, en *Actas del V Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma de Mallorca, 30 pp. Disponible en: http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/PalmaMallorca2009/pdf/050107_Lindoso.pdf [última consulta 18/05/2015]; o FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, Xosé (1994) “Historia del puente internacional de Tuy sobre el Miño”, *Boletín Académico. Escola Técnica Superior de Arquitectura*, La Coruña, pp. 62-68. Disponible en: http://ruc.udc.es/bitstream/2183/5255/1/ETSA_18-9.pdf [última consulta 18/05/2015]

de la Península —concretamente la provincia de Almería—, permanecía aún exenta de ferrocarriles. Hasta la década de los años 1890 no se iniciaría la construcción del trazado ferroviario de aquella zona. Tres líneas principales atravesarían el territorio: la de Linares-Almería y su conexión de Moreda-Granada, a cargo de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España; la de Lorca-Baza-Águilas, promovida por The Great Southern of Spain Railway Company Limited; y la de Guadix-Baza, llevada a cabo por The Granada Railway Company Limited. En la actualidad, sólo el antiguo trazado de Sur de España se mantiene operativo, mientras que las otras dos líneas, que servían de conexión transversal de Andalucía con Levante, fueron cerradas a mediados de los años ochenta del siglo XX. Las dos compañías inglesas que operaban en este circuito fueron una de las raras excepciones de inversión británica en los ferrocarriles españoles³⁶⁷. En cuanto a la red gallega, sería ya a término de siglo, en 1899, cuando se daría por finita, con la puesta en circulación de trenes en el tramo Pontevedra-Carril. Esta circunstancia permitía la conexión entre las ciudades Vigo y Santiago de Compostela y ahora sí se revitalizaría el turismo de baños termales de la zona, adviniendo el auge de los balnearios de Mondariz y La Toja³⁶⁸.

3. 6. La aplicación de la electricidad a los ferrocarriles (1879-1897)

Desde el último tercio del siglo XIX en adelante, el desarrollo de las aplicaciones prácticas de la electricidad marcó una nueva fase en la actividad industrial. Los experimentos sobre la inducción electromagnética sentaron la base para el perfeccionamiento práctico de los generadores, motores y sistemas de producción y distribución de movimiento a partir de los años 1880, cuando la fuente de energía generada por el vapor estaba en su máximo apogeo. En el caso del ferrocarril, la aplicación de la electricidad tendría en adelante un impacto contundente, tanto para la iluminación, como para la tracción y los trabajos de talleres³⁶⁹. En 1879, en el recinto de la Exposición Industrial de Berlín, Werner von Siemens mostró una pequeña locomotora construida por su empresa, que arrastró varios pequeños vagones a modo de bancos con ruedas a lo largo de 300 metros. La prueba de Berlín se repitió en París en el año 1881, en un tranvía eléctrico que recorrió 500 metros desde la plaza de la Concordia al palacio de la Industria; y otras análogas se realizaron el mismo año en las exposiciones de Bruselas, Düsseldorf y Frankfurt. Tras una etapa de sucesivos experimentos se hizo posible la aplicación de la energía de altas tensiones al transporte, generalizándose el empleo de la electricidad al ferrocarril³⁷⁰. Ya en 1890 el metro de

³⁶⁷ CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2003) *Los Transportes en el Sureste Andaluz (1850-1950):*

Economía, Empresas y Territorio, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, pp. 183-187.

³⁶⁸ BARRAL MARTÍNEZ, Margarita (2015) “El Tándem Vigo-Mondariz en los inicios del turismo moderno en Galicia”, en *Historia Contemporánea*, nº 50, pp. 105-132. Disponible en: <http://www.ehu.eus/ojs/index.php/HC/article/viewFile/14143/12535> [última consulta 18/05/2015]

³⁶⁹ LALANA SOTO, José Luis; SANTOS Y GANGES, Luis (2012) “Electricidad y cambio tecnológico. La implantación de la electricidad en las instalaciones técnicas ferroviarias”, en *Actas del Simposio Internacional Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930*, Universidad de Barcelona, 18 pp. Disponible en: http://www.ub.edu/geocrit/Simposio/cLalana-Santos_Electricidad.pdf [última consulta 30 de mayo de 2015]

³⁷⁰ ANÓNIMO (1979) “La tracción eléctrica cruzó la barrera de los cien años”, en revista *Vía Libre*, julio 1979, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 15-16. [Artículo de prensa conmemorativo del centenario de la aplicación de la electricidad a los ferrocarriles por primera vez en Berlín en 1879, aunque en España la electrificación no llegase hasta 1911 a la primera línea electrificada, Gergal-Santa

Londres incorporaría la electricidad prácticamente en toda su red, lo que permitió la construcción de líneas subterráneas más largas³⁷¹. En España, el primer tranvía de recorrido eléctrico completo sería inaugurado en San Sebastián en 1897, desde Ategorrieta a Rentería y Venta Berri. Aunque la ciudad pionera en electrificación tranviaria de las máquinas a vapor había sido Bilbao —bien inmersa en la Revolución Industrial de ritmo europeo—, los tranvías bilbaínos aún en 1897 presentaban algunos tramos tirados por tracción a sangre³⁷².

3. 7. Rusia y los ferrocarriles Transcaucásico y Transiberiano (1891-1904)

Al igual que Italia y otros países de la periferia de Europa, la Rusia de los últimos zares intentó seguir las pautas de los países industrializados, pero sólo lo consiguió tarde y con resultados deficientes. Mientras en los países mediterráneos un problema de base era la escasez o falta de carbón, en Rusia el principal obstáculo era la falta de mercado. Durante el siglo XVIII el expansionismo militar ruso alcanzó Polonia, el Imperio turco, Asia central y Siberia; pero a mediados del siglo XIX, debido a un Estado y una economía anclados en un sistema autocrático feudal, más la baja productividad de su agricultura, el gigante ruso comenzó a dar muestras de una debilidad que se hizo patente por su derrota en la Guerra de Crimea (1854-1856) frente a la alianza del Reino Unido, Francia, el Imperio Otomano, Cerdeña y el Piamonte. La dinastía de los Románov, para evitar que la debilidad económica comprometiese aún más la potencia militar del país, e intentar compatibilizar su modernización con el mantenimiento del poder absoluto y los estamentos sociales tradicionales, inició una serie de reformas sociales, agrarias y de la industria, prestando un especial interés a la construcción de la red ferroviaria. La práctica inexistencia de la clase burguesa en el país, y el sistema de *kulaks* campesinos, conllevó que el estímulo y financiación de la industria y el ferrocarril hubiesen de depender de las subvenciones del Estado. Las primeras líneas ferroviarias rusas fueron construidas por compañías privadas a las que se otorgó suculentas garantías para sus dividendos y exención de aranceles de importación. Pero a partir de la crisis financiera de los años 1870 la situación dio un giro abrupto, y se decidió que los materiales para la construcción de la red ferroviaria se extrajeran de los recursos propios del país. Así, Ucrania se convirtió en la nueva región industrial rusa³⁷³. En este contexto, en 1891, se emprendieron los trabajos de construcción de las dos grandes líneas ferroviarias del Transcaucásico y el Transiberiano, con los objetivos de articular militarmente las más alejadas regiones rusas, lograr el fin de la interrupción de las comunicaciones durante el invierno y estimular el sector textil. El Transiberiano conectó Moscú con las lejanas ciudades de Siberia, hasta llegar a Wladivostok en 1904, y aún en la actualidad continúa siendo la línea férrea más larga del mundo, con 9.313 kilómetros³⁷⁴.

Fe, según este artículo]. Disponible en: http://www.vialibre.org/pdf/10624_pdf_01.pdf [última consulta 05/12/2015]

³⁷¹ FOGELSON, Robert M. (2003) *Downtown: Its Rise and Fall, 1880-1950*, Yale University Press, pp. 58-59.

³⁷² OLAIZOLA ELORDI, Juan José (2012) “Breve historia del tranvía en el País Vasco”, *Actas del VI Congreso de Historia Ferroviaria*, Vitoria, 24 pp. Disponible en: <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Vitoria2012/pdf/2023.pdf> [última consulta 18/05/2015]

³⁷³ FELIU I MONTFORT, Gaspar; SUDRIÀ, Carles (2007) *Introducción a la historia económica mundial*, Universitat de València, pp. 197-200.

³⁷⁴ MORTE USTARROZ, Marc Aitor; MORTE, Marc (2010) *Guía del Transiberiano*, Anaya Touring, 288 pp.

4. Apuntes sobre la red tranviaria española y su historiografía (1880-2012)

Para los tranvías —también llamados ferrocarriles de vía estrecha o económicos—, que se desarrollaron en nuestro país en las ciudades medias a partir del último tercio o finales del siglo XIX y principios del XX, el capital inversor sería mayoritariamente belga, aunque también se contó con capital inversor francés. En nuestra investigación nos hemos centrado en la red ferroviaria de vía ancha en el dominio de la comunicación, tanto empresarial, como con respecto a su influencia en las industrias de la información del momento, dejando a un lado el caso de los tranvías y ferrocarriles urbanos o de corto recorrido. No obstante, adelantamos que cabe la posibilidad de realizar estudios de este tipo con carácter local, provincial e incluso regional, en torno a este medio de locomoción, puesto que la instalación de tranvías también introdujo cambios e innovaciones de orden urbanístico y social que afectaron a las formas de comunicación desarrolladas en las ciudades y sus *interlands*. Si bien la red tranviaria en España se puso en marcha con una diferencia de cuatro décadas respecto a la red ferroviaria de vía ancha, el estudio de las interconexiones de las que hablamos, al abarcar el espectro de los años finales de la Primera Revolución Industrial y los iniciales de la Segunda, podría ampliar nuestra visión y servir como complemento cronológico a nuestra aportación en esta investigación. En este tipo de estudios cabría incluirse, además, un punto de vista que abarcara la percepción del espacio urbano, para los habitantes de las ciudades y sus formas de utilización de los espacios públicos. Sin lugar a dudas, el paso de los recorridos a pie o a caballo en las ciudades, a recorridos en transportes públicos a vapor como fue el caso del tranvía, hubo de alterar los hábitos de consumo y vida de las áreas urbanas. Este tipo de estudios ofrecerían un enfoque de las transformaciones de los puntos de encuentro, los reclamos comerciales y escaparates, las zonas de ocio y de vida privada en las ciudades, etcétera.

Sin óbice a una futura exploración más exhaustiva en esta dirección sobre las relaciones entre los medios de transporte y las comunicaciones de ideas, conceptos, noticias y publicidad, la cuál creemos necesaria para alcanzar una visión más exacta de la interconexión profunda de estos dos grandes dominios de la comunicación, tal vez separados entre sí de modo convencional, los transportes y la comunicación propiamente dicha, aportamos alguna bibliografía básica sobre las redes tranviarias y de vía estrecha en España. Aunque con algunas excepciones de estudios muy puntuales de mediados de los años 1970³⁷⁵, el desarrollo de la historiografía sobre tranvías españoles coincide aproximadamente con el de la historiografía ferroviaria general. Esta historiografía arranca a mediados de los años 1980, en el momento álgido de estudios sobre historia económica en España y se solapa con los años en que se pone en marcha la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Esta década de surgimiento de estudios sobre tranvías destaca por la abundancia de trabajos dedicados a casos de ciudades

³⁷⁵ COGOLLOR HERNANDO, Jorge (1973) “El Nuevo ferrocarril Málaga-Fuengirola”, en *Jábega* nº 3, Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga, pp. 15-16; o BURGOS MADROÑERO, Manuel (1976) “Los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga”, en *Jábega* nº 13, Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga, pp. 6-11.

concretas, muy locales³⁷⁶. En la siguiente década, la de los años 1990, observamos un vacío relativo de estudios locales respecto a la década anterior, aunque a finales del período aparece algún monográfico³⁷⁷, y algún trabajo de interés por constituir un intento de exégesis general sobre el tranvía³⁷⁸. Será ya a partir del siglo XXI cuando los estudios sobre las redes tranviarias españolas se multiplican y diversifican sus temáticas y puntos de vista, incluyéndose este tipo de estudios en aportaciones a congresos, realizándose las primeras tesis doctorales dedicadas a ello, y surgiendo obras de gran calado en este campo³⁷⁹.

³⁷⁶ LÓPEZ BUSTOS, Carlos (1984) *Historia de los tranvías de Madrid*, Ayuntamiento de Madrid, Delegación de Cultura, Instituto de Estudios Madrileños, Madrid, 29 pp.; IDOATE EZQUIETA, Carlos (1984) “El proyecto de la Compañía General de Tranvías de Navarra”, en *Vasconia: Cuadernos de historia-geografía*, nº 4, pp. 147-236; ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Ramón María (1985) “Tranvías y espacio urbano en Gijón (1889-1963)”, en *Ería: Revista cuatrimestral de geografía*, nº 9, pp. 131-187; GALVÁN FERNÁNDEZ, Francisco (1986) “Burgueses, ferrocarril y tranvía en Tenerife a principios de siglo”, en *Anuario de estudios atlánticos*, nº 3, pp. 355-376; CAVA MESA, Begoña (1988) “Los orígenes del tranvía de Bilbao a Las Arenas”, en *Euskal herriaren historiari buruzko biltzarra=Congreso de Historia de Euskal Herria=Congres d’Historire d’Euskal Herria=Conference on History of the Basque Country*, Vol. 5 –Economía y conflictividad social (siglos XIX-XX)–, pp. 69-84.

³⁷⁷ GIMÉNEZ CHORNET, Vicent (1999) *El inicio de los ferrocarriles y tranvías de vía estrecha en Valencia*, Institució Alfons el Magnànim, 210 pp.

³⁷⁸ DÓMINE I REDONDO, Vicent (1999) “El tranvía”, en VIDAL OLIVARES, Francisco Javier; MUÑOZ RUBIO, Miguel; SANZ FERNÁNDEZ, Jesús; (eds. lits.) (1999) *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998: economía, industria y sociedad*, Instituto Alicantino Juan Gil-Albert, pp. 1191-1196.

³⁷⁹ Destacan en las últimas décadas las publicaciones de MARTÍNEZ LÓPEZ, Alberte (2002) “Las empresas de tranvías en Madrid, el control extranjero a la municipalización, 1871-1948”, en MATILLA QUIZA, María Jesús; POLO MURIEL, Francisco; BENEGAS CAPOTE, Manuel (coords.) (2002) *Ferrocarril y Madrid: historia de un progreso*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, pp. 149-179; PEÑA LIGERO, Ángel (2003) *Historia del tranvía entre Alicante y San Vicente del Raspeig (1899-1966)*, Editorial Club Universitario, 172 pp.; AGUILAR CIVERA, Inmaculada (2004) *Valencia tranvía: 1874-2004*, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, Valencia, 184 pp.; RODRÍGUEZ, Ángel Luis (2004) “El invento del ómnibus-tranvía: ideado por el militar Canterac en 1881”, en *Vía Libre*, nº 478, pp. 88 y ss.; ROYO NARANJO, Lourdes (2004) “El Ferrocarril Suburbano de Málaga. Estudio de la línea Málaga-Ventas de Zafarraya (I)”, en *Isla de Arriarán*, XXIII-XXIV, 2004, pp. 333-356, y de la misma autora (2005) “El ferrocarril suburbano de Málaga. Estudio de la línea Málaga-Ventas de Zafarraya (II)”, en *Isla de Arriarán* XXV, junio 2005, pp. 163-187; RAMOS FRENDÓ, Eva M^a (2005) “Los orígenes del tranvía en Málaga”, en *Isla de Arriarán*, XXV, junio 2005, pp. 217-238; VALERO SUÁREZ, José María (2006) “La línea de tranvías entre Cádiz y San Fernando”, *Actas del IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga, 19 pp.; MARTÍNEZ LÓPEZ, Alberte; VELASCO SOUTO, Carlos F.; PIÑEIRO SÁNCHEZ, Carlos (coords.) (2006) *Compañía de Tranvías de La Coruña (1876-2005): redes de transporte local*, LID Editorial Empresarial, 370 pp.; CORONAS VIDA, Luis Javier (2007) “Los proyectos de tranvías urbanos en Burgos, 1892-1926: un adelanto que ya poseían capitales de menor importancia”, en *TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 12, pp. 122-145; GARRUÉS IRURZUN, Josean (2008) *El IRATI, compañía general de maderas, fuerzas hidráulicas y tranvía eléctrico de Navarra: una empresa autoprodutora comercial de electricidad, 1904-1961*, Documentos de trabajo de Historia Económica, Fundación SEPI, nº 1, 144 pp.; LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos (2008) “Raíles en San Sebastián: Trenes y tranvías en una ciudad media del siglo XIX”, en revista *TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 15, pp. 76-110; GARCÍA SOLÉ, Antonio (2009) “Tranvía de caballos de Barcelona”, en *Vía Libre*, nº 535, pp. 79-80; MARTÍNEZ LÓPEZ, Alberte (2010) “Energía, innovación y transporte: la electrificación de los tranvías en España, 1896-1935”, *Documentos de Trabajo FUNCAS*, nº 535, 59 pp.; OLAIZOLA ELORDI, Juan José (2011) *La compañía del tranvía de San Sebastián (1887-2012): 125 años de transporte público en la capital de Guipúzcoa*, Tesis doctoral dirigida por María Soledad Gómez de las Heras Hernández, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 687 pp. Para estudios en los ámbitos global e internacional, destacamos los trabajos de LEWIS, Colin M. (2008) “Capital, tecnología y nacionalismo: economía política de los tranvías urbanos en América Latina, 1850-1940”, en *TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 14, pp. 90-119; y PASSALACQUA, Arnaud (2012) “L’impeériale ou la plate-forme arrière: deux

trayectorias d'innovation divergentes pour les autobus dans les métropoles de Paris et de Londres (XIXe-XXe siècles)”, en *TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 23, pp. 34-47.

Capítulo VII. El eje ferroviario Madrid-Córdoba-Málaga

En España, la historia del ferrocarril comenzó a estudiarse en los años 1970 por Francisco Wais Sanmartín, pero sus estudios se centraron en las dos mayores redes, MZA y Norte³⁸⁰. Mucho más tarde, en la primera década del siglo XXI, el estudio global de la red ferroviaria andaluza fue realizado por el equipo de investigación de la Fundación de Ferrocarriles Españoles, disuelto poco tiempo después debido a los recortes presupuestarios impuestos por la crisis económica y financiera de finales de aquellos años³⁸¹. La red interior de ferrocarriles de la provincia de Málaga sigue sin estar estudiada en detalle, salvo excepciones como el ferrocarril de Ronda y parte de la línea Bobadilla-Algeciras. Existen varios trabajos parciales para determinadas líneas y zonas de la provincia, como los de los investigadores Abellán García³⁸², Cuéllar Villar³⁸³, Morilla Critz³⁸⁴ y Sierra de Cózar³⁸⁵.

En la línea que estudiamos estuvieron involucradas dos empresas: la gigante MZA y la entonces pequeña Compañía del Ferro-carril de Córdoba a Málaga. Para el tramo de Madrid hasta Córdoba, fue protagonista MZA, la mayor y mejor capitalizada empresa ferroviaria de España, cuyas acciones pertenecían mayoritariamente al grupo financiero francés de la familia Rothschild. En un principio la red en torno a Madrid se había ido conformando a base de pequeñas líneas promocionadas por el Marqués de Salamanca. La primera de ellas fue la de Madrid a Aranjuez, que se prolongó más tarde hasta Almansa, y de allí a Alicante, que se inauguró estando ya operativo el conglomerado MZA. El Consejo de Administración comenzó a reunirse el 16 de enero de 1857, presidiéndolo don Alejandro Mon, ilustre político y jurista, ministro de

³⁸⁰ WAIS, Francisco (1974) *Historia de los ferrocarriles españoles*, Editora Nacional, Madrid, 730 pp.

³⁸¹ CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (dirs.) (2008), *Op. cit.* Vols. I y II, 1.177 pp.

³⁸² ABELLÁN GARCÍA, Antonio (1979) *Los ferrocarriles del sureste*, Instituto Juan Sebastián Elcano, CSIC, Madrid, 229 pp.

³⁸³ CUÉLLAR VILLAR (2003) *Op. cit.*

³⁸⁴ MORILLA CRITZ, José (1975) *Acumulación de capital, banca y ferrocarriles en Málaga: siglos XVIII y XIX*, Universidad de Málaga, Málaga, 32 pp.; y del mismo autor (1978) *Gran capital y estancamiento económico en Andalucía: banca y ferrocarriles en Málaga en el siglo XIX*, Universidad de Córdoba, Instituto de Hª de Andalucía, 182 pp.

³⁸⁵ SIERRA DE CÓZAR, Pedro (2002) *Ronda por su ferrocarril: la construcción de la línea de Bobadilla-Algeciras*, CEDER, Serranía de Ronda, 242 pp.

Hacienda en varias ocasiones durante la regencia de M^a Cristina de Borbón, y Presidente del Consejo de Ministros pocos años después, en 1864. El resto de administradores que aparece en el margen de aquel primer acta fueron el general Ros de Olano, el Marqués de Salamanca, Bermúdez de Castro, Guillermo Moreno, Udaeta, Zaragoza, de la Gándara, Mollinedo, Chatelus, Weisweller y Bauer. José de Salamanca es al mismo tiempo vicepresidente. Con residencia en París, se nombraría también un comité central, mentado en las actas como Comité de París, que mantendrá el dominio total sobre la compañía, al menos en los primeros tiempos, hasta mediados de la década de 1870³⁸⁶.

La conservación de la documentación sobre la construcción de esta línea es bastante desigual. Mientras tenemos las actas completas del Consejo de Administración de Madrid de MZA, conservadas íntegramente en el AHF, las actas de las empresas promotoras de la línea desde Córdoba a Málaga, tanto las de la Sociedad del Ferrocarril de Córdoba a Málaga como las de los Ferrocarriles Andaluces desaparecieron en el incendio del Palacio de la Tinta de 1986 en Málaga, donde se pretendía conservar el archivo de esta compañía andaluza, así como toda la documentación de su Servicio Comercial. Sólo se han conservado de esta empresa la serie documental completa del Servicio de Vía y Obras, que había ingresado en el AHF, las memorias y los estatutos. Pero en el Archivo Provincial de Málaga existe documentación judicial sobre accidentes —en muchos casos debidos a imprudencia—, infracciones o delitos, que aportan información variada sobre la incidencia de la línea férrea en la localidad y en la comarca. Aunque no hemos podido consultar estas fuentes de forma directa, sabemos que estos expedientes incluyen documentación de la Audiencia Provincial de los años 1895-1982, y de los partidos judiciales de Málaga, Antequera, Archidona, Campillos, Colmenar, Coín, Fuengirola, Gaucín, Marbella, Ronda y Vélez-Málaga de los años 1832-1980. También en la sección de Protocolos Notariales de este archivo, conservados hasta 1905, hay varios tipos de actas, testimonio de la actividad comercial y mercantil de empresas y de personajes destacados de la oligarquía malagueña relacionados con el ferrocarril. Otros expedientes se encuentran entre la documentación de la Comisión Provincial de Patrimonio, sobre todo cuando se habían de realizar intervenciones en las estaciones con algún tipo de protección referente a inmuebles o a patrimonio arqueológico. En la sección de la Delegación Provincial del Ministerio de Economía y Hacienda destaca la documentación económica que controla y fiscaliza las inversiones, los expedientes generados por Patrimonio del Estado (desafectación, expropiaciones y reversión de estaciones y otros edificios ferroviarios o vías férreas), y algunos expedientes sobre Aduanas. También la Gerencia del Catastro contiene planimetrías detalladas de los municipios por los que atravesaba el ferrocarril. Otros expedientes proceden del Gobierno Civil —desde 1883—, la Jefatura Provincial de Obras Públicas —con proyectos desde 1861 que incluyen los nombres de sus ingenieros—, de la Delegación Provincial del Ministerio de Industria —información sobre minas desde 1861—, etc³⁸⁷.

Para reconstruir un relato de los avatares de la construcción de la línea completa, especialmente compleja por la orografía del terreno y sus condiciones climáticas, hemos optado por recurrir a las fuentes directas de las actas de MZA para el tramo

³⁸⁶ WAIS, Francisco (1974), *Op. cit.*, pp. 175-180.

³⁸⁷ CRUCES BLANCO, Esther (2006) “La documentación para la historia del ferrocarril conservada en el Archivo Histórico Provincial de Málaga (1861-1998)”, en revista *TST, Transportes, Servicios, Telecomunicaciones*, n° 11, diciembre 2006, pp. 173-176.

comprendido entre Madrid y Córdoba, así como a expedientes originales para ambas empresas conservados en el AHF. También hemos consultado el pequeño acervo de documentación de Ferrocarriles Andaluces que se conserva en el Archivo Municipal de Málaga. Y para completar una visión general sobre la línea, hemos utilizado también la bibliografía disponible. Sobre el Ferrocarril de Córdoba a Málaga, en el capítulo de las élites, ya hemos ofrecido un adelanto de parte del organigrama directivo con los personajes que compusieron el de la compañía andaluza, pero aquí nos detendremos un instante en los organigramas de MZA y Ferrocarriles Andaluces en 1894, prestando atención a los cargos y no a los personajes que los ostentaron, en un acercamiento a la estructura empresarial de estas dos empresas. Hemos utilizado el Anuario De La Torre de ese año, donde se detalla las secciones de todas las compañías españolas³⁸⁸.

1. Organigrama empresarial de MZA

MZA tenía su domicilio social en la estación de Atocha, Calle del Pacífico, Madrid. El organigrama de esta empresa se ordenaba como sigue:

- a) Consejo de Administración. Era el órgano directivo más elevado de la compañía, y se componía de un Presidente del Consejo, un Administrador Delegado, 8 Administradores, y un Secretario del Consejo.
- b) Dirección General. Compuesta de un Director General, un Ingeniero Consultor, un Secretario de la Dirección, 3 Agentes Administrativos, un Jefe de la Contabilidad General, un Jefe de oficinas de la Contabilidad General, un cajero central, un Subcajero central, un Jefe de los Contencioso, un letrado, un Médico principal, y un Encargado de la Sección de Deslindes.
- c) Subdirección. Se trataba éste de un gran departamento a cuyo cargo estaba el Subdirector. Al lado de este cargo se hallaban un Ingeniero Jefe de la Subdirección, un Secretario, y dos Agregados a la Subdirección. Los servicios dependientes de la Subdirección centralizaban la contabilidad con un Jefe de Contabilidad y Estadística y un Subjefe del mismo departamento. Las Secciones dependientes de esta Subdirección eran:
 - Explotación, con un Secretario y tres Agregados.
 - Movimiento, con un Jefe, un Subjefe, un Agregado Técnico, un Jefe del Negociado de Repartición, Cambio y Estadística, un Inspector de la Intervención de trenes, un inspector y un subinspector del Servicio Telegráfico, y un Inspector y otro Subinspector del Pequeño Material.
 - Tráfico. Con un Jefe y un Agente comercial principal.
 - Reclamaciones. Con un Jefe.
 - Material y Tracción. Compuesta esta sección por un Ingeniero Jefe, un Secretario, Un Jefe de la oficina de Estudios, un Jefe de Tracción, un Inspector de Tracción, un agregado a Tracción, un Inspector encargado de aguas y un Inspector encargado del combustible.

³⁸⁸ DE LA TORRE, Enrique (1894) *Op. cit.*

- Talleres generales. Los cargos de este departamento eran: un Jefe, un Subjefe y un Inspector del Material.
- Almacenes. Los cargos de esta Sección eran un Jefe, un Subjefe, un Inspector y un Secretario.
- Vía y Obras. Este gran departamento agrupaba como directivos a un Ingeniero Jefe, un Secretario, un Jefe de la Oficina de Estudios, un Agregado al servicio de Vía y Obras, y tres Ingenieros, uno por cada División estatal de ferrocarriles respectivas que correspondían al entramado de redes de la empresa, es decir, ingenieros de las 1ª, 2ª, y 3ª Divisiones.

2. Organigrama empresarial de Ferrocarriles Andaluces

Ferrocarriles Andaluces tenía en Madrid el domicilio de su Consejo de Administración en calle Recoletos, en Málaga las oficinas centrales de la empresa, y en la capital francesa su Comité de París. Los departamentos principales de la empresa en 1894 eran:

- a) Consejo de Administración. Constaba de un Presidente, un Vicepresidente, tres Consejeros, un Abogado consultor, un Secretario del Consejo y un Agente de la Compañía.
- b) Dirección de la Compañía. La formaban un Director General, un Subdirector, un Secretario, un Jefe de oficina, un Delegado de la Dirección en Alicante, y un Jefe del Servicio Contencioso.
- c) Servicio de Contabilidad General. Compuesto por un Jefe, un Subjefe, un Tenedor de libros, y un Cajero.
- d) Servicio Comercial. Un Jefe. Y adscritos al este servicio:
 - Sección de Intervención y Estadística. Disponía de dos Jefes de Oficina, un Jefe del despacho de Reembolsos, dos Inspectores principales de Contabilidad, y un Jefe de Estadística.
 - Sección del Tráfico. Se componía de un Agente principal y cuatro Agentes Comerciales.
 - Sección de Reclamaciones.
- e) Servicio del Movimiento. Formaban parte de él un Jefe interino, un Jefe de Oficina y 6 inspectores distribuidos en las provincias de Sevilla, Málaga, Córdoba, Granada, Alicante y Jaén. También estaban adscritos al servicio el movimiento cuatro jefes de Estación de Primera clase en Málaga, Sevilla, Cádiz y Granada.
 - Sección de Telégrafos, con un Inspector al cargo.
- f) Servicio de Material y Tracción. Lo componían un Subdirector e Ingeniero Jefe, un Jefe de Tracción, un Jefe de la oficina de Estudios, y tres Jefes de Depósito.
- g) Talleres de reparación en Málaga. Este servicio se organizaba con una plaza de jefe, tres Contramaestres y un Contador.
- h) Servicio de Vía y Obras. Compuesto de un Ingeniero Jefe, un Inspector, un Jefe de oficina y 9 jefes de Sección en Málaga, Martos,

Cabra, Córdoba, Granada, Marchena, Écija, Sevilla y Jaén, más un Inspector de los servicios técnicos en Alicante.

- i) Obras Nuevas. Esta sección se componía de un Ingeniero Jefe, un Contador, un Subjefe de Sección y un Secretario.
- j) Servicio de Almacenes. Integrado por un Contador y un Agente de Aduana.

3. Estructura y evolución empresariales

Observamos acusadas similitudes en los aspectos generales como pequeñas diferencias en la jerarquización de los servicios de ambas compañías y su dependencia de los organismos de dirección. Por ejemplo, mientras en MZA, los servicios principales dependían de una Subdirección, en Ferrocarriles Andaluces no existía este jalón intermedio entre la dirección y los diferentes servicios. A su vez, Ferrocarriles Andaluces disponía de una sección dedicada íntegramente a Obras Nuevas, mientras que MZA no diferencia las obras nuevas en un departamento diferenciado de Vía y Obras. También el Servicio de la Contabilidad se hallaba centralizado en MZA, dependiente directamente de la Subdirección; mientras que en Ferrocarriles Andaluces, la Contabilidad se divide entre el Servicio General de Contabilidad y una sección de Intervención y Estadística, que también llevaba a cabo funciones contables pero que dependía del Servicio Comercial. Este rasgo de la centralización de la Contabilidad, puede ser significativo de una gestión modernizada respecto a Andaluces; pero sin embargo, en MZA no encontramos aún en la última década del siglo XIX un Servicio Comercial diferenciado del resto. En este aspecto, los Ferrocarriles Andaluces, al organizar un Servicio Comercial de forma temprana, se adelantaron a la tendencia general de principios del siglo XX, que después también adoptaría MZA. Mientras durante el siglo XIX las secciones de Vía y Obras y Movimiento tuvieron mayor peso en las consultas y toma de decisiones de las respectivas direcciones de las compañías — seguramente debido a la lógica de un período de construcciones y puesta en marcha de las líneas—, durante las primeras décadas de la siguiente centuria, ya terminadas las redes y cuando la intensificación de la explotación comercial de las líneas construidas pasó a ser determinante, los Servicios Comerciales de las compañías se erigieron en departamentos esenciales que coordinarían las actuaciones de las diferentes secciones; algo así a lo que hoy asimilaríamos como los actuales departamentos de marketing.

No obstante, la reestructuración de las empresas ferroviarias como organizaciones fundadas en los conceptos empresariales del Antiguo Régimen hacia la organización empresarial moderna, fue cuestión de varias décadas. En las Actas de MZA tenemos testimonio de cómo se fueron tomando las decisiones preeminentes para dicha reorganización, según las necesidades del rodaje del trabajo diario se iban haciendo patentes. 1867 había sido un año clave para MZA en este sentido, ya que a finales de mayo, el Consejo de Administración tomó varias decisiones importantes de organización en base a obtener facilidades de gestión y eficacia. Para aliviar los trámites de cuestiones que ya comenzaban a ser de oficio y repetitivas —asuntos de tarifas, examen de cuentas y negocios urgentes e importantes—, que podían verse demorados si seguían siendo sometidos a las reuniones habituales del Consejo, se creó una Comisión Delegada compuesta de los señores Llorente, Salaverría y Udaeta, en la que cooperaría el Administrador delegado en los casos que fuese conveniente. Esta Comisión se reuniría en días fijos, permitiéndose a todos los miembros del Consejo y el Comité

concurrir a sus sesiones³⁸⁹. La creación de esta comisión agilizaba y ponía al día el trabajo pendiente del Consejo, y es una muestra de la reorganización empresarial al uso.

A partir del último tercio del siglo XIX, la tendencia sería ir entrando en una fase más profesionalizada y de división y sistematización de la cadena de trabajo, también en los órganos de alta gestión de las empresas capitalistas, que iban abandonando paulatinamente las formas primitivas de gestión de las sociedades mercantilistas precedentes. La gestión familiar de los propietarios y accionistas de las empresas y sociedades va dando paso a la de los profesionales de la gestión, que en numerosos casos no ostentan ningún tipo de propiedad. Se comienza a crear la categoría del trabajador de cuello blanco, desligado tanto de la burguesía poseedora del capital, como de la clase trabajadora de base, y que constituirá paulatinamente un tipo de la élite social de las consolidadas en el siglo XX, dentro de las clases medias³⁹⁰. La administración científica de las empresas comenzó a abrirse camino a partir de la segunda mitad del siglo XIX en Europa, pero no sería hasta el siglo XX cuando se comenzara a teorizar de manera sistemática sobre este aspecto, ajustándose la productividad al aprovechamiento máximo del tiempo de trabajo y la reducción de movimientos de los empleados³⁹¹. No obstante, en España y otros países mediterráneos siguió predominando el modelo de pequeña empresa, cuya historia salvo excepciones como en algunos casos de empresas textiles catalanas o del calzado levantinas aún está sin investigar, ya que la historiografía se ha dedicado a estudiar sólo las mayores sociedades anónimas como las bancarias, ferroviarias, eléctricas, mineras y siderúrgicas; es decir, las grandes empresas en las que predominaba el capital exterior o público regulado por el Estado³⁹².

Pero a partir de la creación de la Comisión Delegada en MZA, se nos niega el conocimiento de los detalles de ciertas decisiones, ya que en las actas del Consejo de Administración, sólo tendremos ya constancia de la aprobación general de decisiones que tomaría a partir de entonces dicha comisión. Los asuntos considerados menores, como los corrientes con la prensa o para la publicidad, que anteriormente eran tratados directamente por el Consejo, pasaron a ser despachados por la Comisión Delegada. Aquella sesión de finales de mayo de 1867 fue importante para la nueva organización

³⁸⁹ Actas MZA, sesión nº 12 de 25 de mayo de 1867, p. 411, libro 5.

³⁹⁰ Sobre el surgimiento de la clase social de los trabajadores de cuello blanco y su afirmación identitaria a partir de las crisis alimenticias de finales del siglo XIX y la estratificación social capitalista del siglo XX, aunque estas obras se adentren tras una visión general en los casos latinoamericanos, pueden seguirse los trabajos de SÉMBLER R., Camilo (2006) *Estratificación social y clases sociales. Una revisión analítica de los sectores medios*, Serie Políticas Sociales, nº 125, División de Desarrollo Social de las Naciones Unidas, 76 pp. Disponible en: <http://archivo.cepal.org/pdfs/2006/S0600897.pdf> [última consulta 14/06/2015]; o COFRÉ ARREDONDO, Aldo (2011) *Trabajadores de cuello y corbata: Identidad, asociatividad y acción colectiva en el movimiento de empleados particulares. Chile, 1918-1925*, Informe final para optar al grado de Licenciado en Historia. Seminario de grado “El aporte de la teoría de los movimientos sociales al estudio de la Historia social”, dirigido por el profesor Pablo Artaza Barrios, Facultad de Filosofía y Humanidades Universidad de Chile, pp. 10-35. Disponible en: http://www.tesis.uchile.cl/tesis/uchile/2011/fi-cofre_a/pdfAmont/fi-cofre_a.pdf [última consulta 14/06/2015]

³⁹¹ HERNÁNDEZ PALMA, Hugo Gaspar (2011) “La gestión empresarial, un enfoque del siglo XX, desde las teorías administrativas científica, funcional, burocrática y de relaciones humanas”, en *Escenarios*, Vol. 9, Nº 1, Enero-Junio 2011, pp. 38-51. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3875234> [última consulta 14/06/2015]

³⁹² COMÍN COMÍN, Francisco; MARTÍN ACEÑA, Pablo (1996) “Rasgos históricos de las empresas en España. Un panorama”, *Revista de Economía Aplicada*, nº 12 (vol. IV), pp. 75-123. Disponible en: http://www.revecap.com/revista/numeros/12/pdf/comin_martin.pdf [última consulta 15/06/2015]

de MZA, ya que además de la creación de la Comisión Delegada se tomó la decisión de centralizar la Contabilidad General de la empresa para todos los ramos, pasando a depender ésta directamente del Director General. El objetivo de esta centralización fue evitar gastos y dilaciones que ocasionaban los asientos que eran llevados por duplicado. Ahora los jefes de cada servicio o sección despacharían directamente con el Director de la Explotación, y la aprobación de estos despachos sería sometida a la Comisión. Los documentos que debieran pasar a la caja central para su pago, tras el visto bueno de la Comisión Delegada, serían firmados por el Director.

4. Descripción y desarrollo técnico del eje ferroviario Madrid-Córdoba-Málaga: líneas y estaciones

El trayecto férreo Málaga-Madrid atraviesa siete provincias, tres andaluzas (Málaga, Sevilla, Córdoba y Jaén) y tres manchegas (Ciudad-Real, Toledo y Madrid), y sólo tiene estación en tres de las capitales de esas seis provincias, Málaga-Córdoba-Madrid. Tanto en las provincias de Jaén, como en la Ciudad Real y Toledo, las paradas del tren se efectúan en estaciones secundarias (de 2ª, 3ª, 4ª clase, apeaderos y apartaderos). A lo largo de esta línea, para la parte de Andalucía, se encuentran los grandes municipios de Linares, Andújar y Montoro.

En el AHF de Madrid se conservan algunos de los llamados perfiles longitudinales de la línea de Madrid a Málaga. Para la reconstrucción del recorrido hemos debido utilizar perfiles de años diferentes; cuestión que no revierte mayores problemas para nuestro objetivo aquí, ya que las estaciones han permanecido prácticamente invariables geográficamente hablando con la salvedad de que para las exposiciones de Barcelona y Sevilla en 1929 se cambió los nombres de algunas, como medida de orden estético de cara a los visitantes extranjeros.

La línea de Madrid a Málaga se dividió en un principio en cuatro grandes tramos, que se subdividieron en distintas secciones y se realizaron en diferentes etapas. Los tres tramos desde Madrid a Córdoba estuvieron a cargo de MZA, y fueron: de Madrid a Alcázar de San Juan³⁹³, de Alcázar a Ciudad-Real (utilizada en su tramo hasta Manzanares para el recorrido de los trenes hacia Andalucía)³⁹⁴, y de Manzanares a Córdoba³⁹⁵. La parte de la línea que uniría Córdoba con Málaga³⁹⁶ estuvo a cargo del lobby industrial Loring-Larios Heredia, y fue inaugurada en 1865. El último tramo que uniría Manzanares con Córdoba sufrió varios retrasos debido a dificultades técnicas en el terreno, en muchos casos no previstas, y su puesta en explotación completa se demoró hasta 1868.

A continuación pasamos a hacer una relación de estaciones y apartaderos principales, excluyendo solamente los ramales que iban a dar a factorías o haciendas, y los apartaderos menores. De algunas de las estaciones del tramo construido por MZA se conservan expedientes específicos en el AHF, con planos de sus diseños iniciales,

³⁹³ Madrid a Alcázar de San Juan. Perfiles esquemáticos, libro 4, Servicio de Itinerarios de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, Estudios de Explotación, 1947, AHF Madrid.

³⁹⁴ Línea de Alcázar a Ciudad-Real. Perfil General, MZA, 1916, AHF Madrid.

³⁹⁵ Línea de Manzanares a Córdoba y Ramal de Vadollano a Linares y a Los Salidos. Perfil General, MZA, 1906, AHF Madrid.

³⁹⁶ Línea de Córdoba a Málaga. Perfil Longitudinal, Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, 1928, AHF Madrid.

minutas y cartas sobre su proyecto y construcción, que referenciaremos en las notas al pie de texto:

a) Madrid-Alcázar

Madrid-Atocha
Sta. Catalina (apartadero)
Villaverde Bajo
S. Cristóbal de los Ángeles (apartadero)
Getafe
Pinto
Ciempozuelos
Seseña
Aranjuez
Las Infantas
Castillejo-Añover
Villasequilla
Huerta de Valdecarábanos
El Casar de la Guardia
La Mesa (apartadero)
Tembleque
El Romeral
Lillo (apartadero)
Villacañas-Principal
Los Batanejos (apartadero)
Quero
Alcázar de San Juan

b) Alcázar-Manzanares

Alcázar
Los Parrales (apartadero)
Marañón (apartadero)
Cinco Casas
Herrera
Manzanares

c) Manzanares-Córdoba

Manzanares
Consolación (apartadero)
Valdepeñas
Sta. Cruz de Mudela
Viso del Marqués (apartadero)
Almuradiel

Venta de Cárdenas
 Las Correderas (apartadero)
 Sta. Elena
 Calancha (apartadero)
 Vilches
 Vadollano
 Baeza-Empalme
 Jabalquinto
 Mengíbar-Las Palomeras
 Espeluy³⁹⁷
 Villanueva de la Reina
 Andújar³⁹⁸
 Arjonilla
 Marmolejo
 Los Siles (apartadero, pero no sabemos cuándo se abrió al tráfico).
 Villa del Río³⁹⁹
 Montoro
 Pedro Abad
 El Carpio
 Villafranca de Córdoba
 Alcolea
 Córdoba⁴⁰⁰

d) Córdoba-Málaga

Córdoba
 Cercadilla
 Valchillón
 El Chaparral
 Torres-Cabrera
 Fernán-Núñez
 Montemayor
 Montilla
 Carbonell (apartadero)
 Aguilar
 S. Rafael (apartadero)
 Campo-Real
 Puente Genil
 La Holandesa (apartadero)
 San Luis (apartadero)
 Casariche
 La Pasadilla (apartadero)
 La Roda
 Fuente-Piedra
 Bobadilla

³⁹⁷ AHF, expediente B-0030-010.

³⁹⁸ AHF, expediente B-0030-012.

³⁹⁹ AHF, expediente B-0030-015.

⁴⁰⁰ AHF, expediente B-0031-003.

Gobantes
El Coscojal (apartadero)
El Chorro
Las Mellizas (apartadero)
Álora
Pizarra
Aljaima
Cártama
Los Remedios (apartadero)
Campanillas
El Tarajal (apartadero)
Los Prados
Málaga

5. Etapas de la construcción, evolución de las empresas, incidencias en el espacio, el tiempo, la historia y la sociedad

Habitualmente, en las obras de historia ferroviaria, la construcción de líneas se narra de forma diferenciada por empresas. A nosotros nos interesa poner en antecedentes al lector de las dificultades que supuso la construcción de la línea objeto de nuestro estudio como consecución del eje completo. Como objetivo principal, intentamos dar una idea al lector de los obstáculos orográficos que suponía en la etapa pre-ferroviaria el paso hacia Andalucía y hacia Málaga en concreto; siendo éste, a nuestro entender, el mayor condicionante para la distribución de información por vía terrestre hacia este punto de la periferia de la Península hasta que el eje estuvo abierto. Por este motivo, hemos optado por un orden cronológico, intercalando los trabajos que realizaron una y otra empresa. Se tendrán en cuenta otros problemas que superó la construcción de esta línea, como la obstaculización institucional a subvenciones, etc.

5. 1. Desde el momento de la concesión hasta la destrucción de las obras de MZA por las lluvias torrenciales e inundaciones de 1865 (1860-1865)

En sesión del 30 de mayo de 1860⁴⁰¹ el Consejo de MZA se ocupó de la cuestión de los caminos de Andalucía. Según la ley de 30 de mayo de 1859, la parte de estos caminos se subdividía en dos trozos, el de Manzanares a Andújar y el de Andújar a Córdoba, que habrían de sacarse separadamente a subasta pública. El Consejo opinaba que tal prescripción entorpecería la terminación de toda la línea, pues una vez adjudicada la sección de Andújar a Córdoba, que era la que ofrecía menores dificultades, sería más difícil encontrar postores para la línea de Manzanares a Andújar, que tenía una longitud casi tres veces mayor que la anterior, pero sin embargo atravesaría una región despoblada y pobre; y presentando graves obstáculos para su construcción, *“por una anomalía inexplicable está dotada de una subvención inferior á la de la otra sección”*. El Consejo manifestó su parecer de que ambas secciones deberían sacarse al mismo tiempo a pública subasta, ofreciéndose por los dos trozos las dos subvenciones en un importe total. Además, se debatía el posible cambio de trazado por Barrameda hondo [¿?], creyéndose que un acortamiento de la longitud de las vías

⁴⁰¹ Actas MZA, sesión nº 23 de 30 de mayo de 1860, p. 390.

aumentaría los gastos y disminuiría los productos del tráfico. A continuación, las actas ofrecen una estimación de tarifas que deberían regir para viajeros y mercancías en 1ª, 2ª y 3ª clase, ofreciéndose también una 4ª clase para granos cuando recorriesen más de 100 kilómetros.

El Consejo acordó que se expusieran al Gobierno las consideraciones precedentes, y que se le manifestase que MZA concurriría a la subasta bajo estas condiciones, que acompañarían un depósito de 3.000.000 de reales, importe que significaba el 1% del coste total del camino exigido por la ley como garantía. Dentro del pliego de condiciones que se transmitirían al Ministro de Fomento, se incluía también la de que si transcurridos seis meses desde el depósito de la suma, el Gobierno no hubiere sacado a subasta la concesión de la línea entera de Manzanares a Córdoba, la cantidad de la garantía sería retirada y la Compañía quedaría libre de todo compromiso.

Las deliberaciones del Gobierno acerca de los motivos de aceptación de las consideraciones elevadas por MZA se encuentran en el Diario de las Sesiones de Cortes del Congreso de los Diputados, apéndice séptimo al nº 7, de 4 de junio de 1860⁴⁰². Así, la reforma del pliego de condiciones para las obras de Manzanares a Córdoba estuvo lista el 1 de septiembre de 1860⁴⁰³, y de acuerdo con el Comité de París, se remitió al Ministro de Fomento; y el 6 de septiembre⁴⁰⁴ quedó enterado el Consejo de que el Gobierno había dado publicidad al pliego de concesiones de aquel tramo, tomando en consideración las modificaciones que había expuesto la Compañía.

La cuestión de la prolongación de la red ferroviaria hasta Andalucía se había convertido en crucial aquel año de 1860. El grupo industrial malagueño compuesto por las familias burguesas Loring-Heredia-Larios, había ganado la partida a MZA en la concesión del trayecto desde Córdoba a Málaga, por Real orden de 19 de diciembre de 1859 y otorgada por el Estado al grupo andaluz en marzo de 1860⁴⁰⁵. MZA había postulado también a esta concesión, no sólo porque suponía una salida al mar desde el puerto de Málaga, sino porque el capital francés de los Rothschild había pretendido unos años antes afrontar el gran proyecto ferroviario del Gran Central, tendiendo una línea férrea de recorrido ininterrumpido desde París al sur de España, aunque este proyecto finalmente no pudo ser llevado a cabo. Es posible que tal vez aquí se halle también la respuesta al interés de MZA por hacerse cargo del trayecto completo entre Manzanares a Córdoba, con el cuál dominaría, al menos, la zona central sur de la meseta, impidiendo la incursión del grupo malagueño en aquellos lares. El grupo malagueño había ejercido oposición directa al grupo Rothschild y sus socios, y mostraba evidentes paralelismos en sus actuaciones y forma de afrontar los negocios, en una suerte de diversificación regional completa, con las de sus directos competidores franceses, los saint-simonianos hermanos Péreire, que operaban en el Hexágono desde su base en Burdeos y habían sido los pioneros del ferrocarril en Francia, adelantándose unos años al gran grupo capitalista⁴⁰⁶.

El camino de Manzanares a Córdoba fue dividido en cinco secciones para la subasta de construcción, publicándose los detalles de esta división en la *Gaceta de*

⁴⁰² AHF, expediente W-0003-006.

⁴⁰³ Actas MZA, sesión nº 38 de 1º de septiembre de 1860, p. 68, libro 3.

⁴⁰⁴ Actas MZA, sesión nº 39 de 6 de septiembre de 1860, p. 78, libro 3.

⁴⁰⁵ *El Correo de Andalucía* nº 2580 (15/03/1860), Imprenta de Ramón Franquelo.

⁴⁰⁶ GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2015) *Op. cit.*

Madrid de 25 de mayo de 1862, con el compromiso del Director general de la Compañía, A. Prompt de Madiedo, de realizar las obras con sujeción a los planos, perfiles y pliego de condiciones acordados⁴⁰⁷. Las secciones de MZA hacia Córdoba también se fueron inaugurando a la par, y en las actas del mismo día 24 de abril de 1862⁴⁰⁸, se anota que el Gobierno había autorizado el establecimiento de un tren de ida y otro de vuelta para viajeros en la sección del ferrocarril de Córdoba comprendida entre Manzanares y Santa Cruz de Mudela, y que el día 20 del mes corriente había comenzado dicho servicio. En aquella misma sesión, además, se da constancia de las variaciones del trazado hacia Córdoba *a posteriori* de la adjudicación de la línea desde Manzanares a MZA, y de las observaciones o restricciones del Gobierno acerca de estas variaciones:

“Por Real orden de 11 del actual, accediendo a lo solicitado por la Compañía, se aprueba la variación del trazado de la parte del camino de Córdoba comprendida entre la Venta del Judío y la expresada ciudad. El Sr. Director ha juzgado oportuno pedir algunas aclaraciones acerca de varias prescripciones contenidas en dicha Real orden y todo hace esperar que las dudas a que estas han dado lugar sean resueltas por lo mejor de los intereses de la Compañía.”

Las dudas que había suscitado a la Compañía las prescripciones del Gobierno contenidas en la real orden de 11 de abril para el tramo entre la Venta del Judío y Córdoba, quedaron finalmente resueltas satisfactoriamente a favor de la Compañía, pasando ésta a autorizar la subasta de las obras de las líneas comprendidas en aquel tramo, lo que quedó consignado en las actas de MZA de 1 de mayo⁴⁰⁹. El pliego de condiciones de aquellas obras quedaba sobre la mesa del Consejo por el plazo de dos semanas, mientras se concluían los presupuestos de las varias secciones que componían el trayecto, antes de poder ser anunciada la llamada a subasta.

El día 26 de junio de 1862⁴¹⁰, el Consejo de MZA deliberó sobre las proposiciones para la contrata de las obras de las últimas cinco secciones del camino de Córdoba, presentadas en la subasta celebrada el día anterior, 25 de junio. De entre ellas, una sola reunía las condiciones establecidas para la licitación, la del Sr. Errasti para la 1ª sección. Las demás proposiciones fueron evaluadas y se propuso la aceptación de la de los Sres. Le Borgue y Compañía, al precio del presupuesto, con obligación de depósitos de garantía, para la 2ª sección; la del Sr. Pelardy, con rebaja del 1% sobre el presupuesto, también con la condición de presentar ciertas garantías en depósito, para la 3ª; la del Sr. Errasti, con un aumento en el 11% sobre el presupuesto, habiendo hecho ya este constructor el depósito de garantía, para la 4ª sección; y la de los Sres. Bernard y Papon, con aumento de 10% sobre el presupuesto y con compromiso también de depósito de garantía, para la 5ª sección.

Parece ser que Le Borgue y Compañía, adjudicatarios de las obras de la 2ª sección del camino de Córdoba, no pudieron cumplir las condiciones que habían

⁴⁰⁷ COMPAÑÍA DE LOS FERRO-CARRILES DE MADRID Á ZARAGOZA Y Á ALICANTE (26/05/1862), “División del trozo de la línea de Madrid á Córdoba, comprendido entre Santa Cruz de Mudela y Córdoba en cinco secciones”, en *Gaceta de Madrid*. Disponible en: <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1862/146/A00004-00004.pdf> [última consulta 24/05/2015]

⁴⁰⁸ Actas MZA, sesión nº 14 de 24 de abril de 1862, p. 58, libro 3.

⁴⁰⁹ Actas MZA, sesión nº 15 de 1 de mayo de 1862, p. 64, libro 4.

⁴¹⁰ Actas MZA, sesión nº 22 de 13 de junio de 1862, pp. 96, 97 y 98, libro 4.

propuesto, y se acordó que estas obras se sacasen nuevamente a subasta pública, pero dividiendo en tres trozos la sección. Al mismo tiempo se sacarían también a subasta las obras del túnel de Andújar⁴¹¹. A principios de septiembre de aquel mismo año de 1862, aprobó el Consejo el pliego de condiciones para el suministro de los puentes de hierro que se necesitaban para la parte de la línea de Córdoba comprendida entre Santa Cruz y la capital andaluza. La adquisición de los puentes para la 1ª sección de dicho trayecto, por la urgencia de abrirla cuanto antes al servicio público, sería contratada directamente por el Comité de París, y el resto de puentes necesarios para completar la línea, serían sacados a subasta, publicándose los planos y pliegos de condiciones en Francia, Inglaterra y Bélgica, para que el Consejo decidiese qué opción era preferible. En la misma sesión, también se otorgó el precio de tarifa de servicio al material importado desde el extranjero con destino a la construcción de estas líneas, desde Alicante hasta Santa Cruz, a instancias de los contratistas Errasti y Pelardy, quienes se basaban en el hecho de estar obligados por contrato a introducir estos materiales por el puerto de Alicante⁴¹², monopolizado por MZA y sensiblemente menos económico que otros puertos de la Península.

El túnel de Andújar tuvo un contratista de obras decidido de antemano, que ya trabajaba simultáneamente con MZA en varios túneles de la 6ª sección de la línea de Zaragoza, el señor Douderny. Nada más terminar sus trabajos en la región maña, se había ofrecido a presentarse a la subasta del túnel de Andújar, para la que se exigían 200.000 reales de vellón en depósito. Este contratista tenía ya depositados en la caja de MZA 474.000 reales de vellón, que eran el importe del 10% que le había sido retenido por las obras que recién había acabado de entregar. La propuesta de Douderny al Consejo era que se le retuviese la cantidad exigida para el túnel de Andújar y se le devolviese la diferencia del resto de su depósito⁴¹³.

En cuanto a las obras de la 2ª sección de la línea de Córdoba, recordemos que habían sido inicialmente adjudicadas a Le Borgue y Compañía, quienes no habían podido acometer sus compromisos. Tenemos constancia de que habían sido vueltas a sacar a subasta en tres trozos el 10 de septiembre de 1862⁴¹⁴, y que finalmente el Sr. Douderny ejecutaría las del túnel de Andújar y sus inmediaciones. Otros dos tramos habían sido adjudicados a don Mariano de Mas y el Sr. Domergue, quien también se ocuparía del túnel de los Azagaderos y sus inmediaciones, pero quedaba un tramo vacante de licitadores, y se encargaba al jefe de la Construcción que recibiese las propuestas que se le presentasen para que el Consejo pudiese resolver acerca de ellas. El mismo día de estas propuestas, se abrió un crédito de 79.936 reales de vellón para los gastos de adorno que se hubiesen de dispensar en las estaciones con motivo del viaje de SS. MM. a Andalucía.

A finales de octubre de aquel mismo año se resolvió por fin la adjudicación de las obras del primer trozo de la sección 2ª del camino de Córdoba, a su vez divididas entre dos constructores, el Sr. Richard y Mariano Mas junto con Guillermo Bignell. Parece ser que este trozo presentaba mayores dificultades que el resto, puesto que mientras en los anteriores trozos —que ya de por sí tuvieron que ser adjudicados en segunda convocatoria de subasta— los constructores ofrecieron algunas rebajas a la

⁴¹¹ Actas MZA, sesión nº 27 de 21 de agosto de 1862, p. 131, libro 4.

⁴¹² Actas MZA, sesión nº 28 de 4 de septiembre de 1862, pp. 134-135, libro 4.

⁴¹³ Actas MZA, sesión nº 28 de 4 de septiembre de 1862, p. 141, libro 4.

⁴¹⁴ Actas MZA, sesión nº 29 de 13 de septiembre de 1862, p. 142, libro 4.

Compañía sobre los presupuestos lanzados por ésta, para este tramo, el Sr. Richard aceptó hacerse cargo de su parte al precio del presupuesto y sin depositar garantía, y Mas y Bignell aumentaron un 10% el precio presupuestado, achacando este incremento a la perforación de tres túneles.

En noviembre se resolvió la adjudicación del suministro de puentes para la línea de Córdoba, dividiéndose la contrata para éstos entre los señores Parent y Schakent y el señor Ormerond, según las ventajas económicas para la Compañía en unos trozos u otros⁴¹⁵. Pero al mes siguiente, en diciembre⁴¹⁶, el Consejo decidió que todo el suministro de puentes recayese en los señores Parent y Schakent, en vista de varios informes remitidos por el Comité de París, en los que se exponía que la casa Ormerond y Compañía no contaba con los medios suficientes para llevar a cabo un pedido tan importante.

Un nuevo contratiempo sobrevino en la línea hacia Andalucía a mediados de marzo de 1863, cuando se expuso en el Consejo de MZA la noticia de que uno de los constructores más solventes con los que había contado la ferroviaria hasta aquel momento, el Sr. Pelardy, había dado informe de abandonar de manera incompleta las obras a las que se había comprometido, ya que el tramo de la sección 3ª hasta Córdoba entrañaba tan fuertes inconvenientes que se había visto imposibilitado a su conclusión dentro del plazo exigido, y había pedido una rescisión de su contrato con la ferroviaria. El Director manifestó ante el Consejo que semejante pretensión era inadmisibile, pero que sería necesario tomar las medidas oportunas para que dichas obras no quedasen paralizadas, y que ya había pedido proposiciones para la ejecución de aquel trozo. Por lo visto la mayor dificultad de aquella sección eran sus primeros nueve kilómetros, que se concedieron a un tal Sr. Freyler, quien se comprometía a entregar las obras en plazo, con un aumento de 1.000.000 de reales sobre el precio inicial de 3.739.000 reales de vellón iniciales que hubiera cobrado Peraldy, después de ser rescindido el contrato con este primer constructor.

A principios de la primavera de 1863⁴¹⁷ continuaron con gran actividad las obras de construcción en el camino hacia Córdoba, y se aprobó el contrato con el Sr. Dumas, destajista, y un anticipo al Sr. Verdejo, contratista de su 5ª sección. Para el resto de las pequeñas obras o las que habían quedado sin adjudicar, se autorizó al Ingeniero Jefe de la Construcción para que las adjudicase según su propio criterio⁴¹⁸.

Nuevamente, a finales de mayo, la línea de Córdoba arrojaba otro pequeño inconveniente que parece no tuvo mayores consecuencias⁴¹⁹. Los contratistas del 2º tramo, Mas y Bignell, formalizaron una petición para que se les permitiese traspasar su contrato al Sr. Tussen. Esta propuesta tuvo una aceptación positiva en el Consejo, que consideró que este reemplazo de contratistas no oponía perjuicios a la Compañía, ya que Tussen era conocido por ésta por su responsabilidad, al haber realizado otros trabajos a término satisfactorio en la línea de Zaragoza. No obstante, en esta actitud benevolente del Consejo, se oculta la prisa de la directiva de MZA por concluir el camino hasta

⁴¹⁵ Actas MZA, sesión nº 36 de 21 de noviembre de 1862, pp. 178-179, libro 4.

⁴¹⁶ Actas MZA, sesión nº 38 del 11 de diciembre de 1862, p. 191, libro 4.

⁴¹⁷ Actas MZA, sesión nº 9 de 13 de abril de 1863, p. 270, libro 4.

⁴¹⁸ Actas MZA, sesión nº 10 de 24 de abril de 1863, p. 285, libro 4.

⁴¹⁹ Actas MZA, sesión nº 14 de 27 de mayo de 1863, p. 307, libro 4.

Córdoba, ya que en casos análogos solían sacarse a subasta nuevamente las obras de construcción.

Mas no acabaron aquí las dificultades de la construcción del camino de Córdoba debido a una decisión de última hora. A principios de junio de aquel año de 1863⁴²⁰, se reconoció la conveniencia de sustituir una trinchera con un túnel en un cierto tramo del perfil de la sección 5ª, y el Sr. Verdejo, contratista de la misma se declaró en la imposibilidad de encargarse de aquella nueva obra no prevista en su contrato. El contratista no fue tratado muy duramente, y sólo se rescindió la parte del contrato con éste relativo al trozo indicado, con la conformidad del constructor; y se encargó al Sr. Dauderny la ejecución del nuevo túnel, tomándose por bases los precios fijados para el de Andújar.

La ejecución del camino de Córdoba era complicada, y continuaron los abandonos de los contratistas durante aquel verano. En julio fue el señor Pelardy quien claudicó definitivamente⁴²¹:

“Habiendo declarado el Sr. Pelardy que le era imposible continuar la egecución [sic] de las obras de la sección 3ª del camino de Córdoba, estas, en virtud de varios acuerdos del Consejo han sido adjudicadas a otros individuos. Ha llegado, pues, el caso de recisión del contrato del Sr. Pelardy, el cual según el artículo 45 del mismo no tendría derecho á la devolución de la suma depositada como fianza y debería abonar el mayor coste que tuviesen las obras. El director hace presente que el Sr. Pelardy tomó a su cargo las obras de que se trata al precio que sirvió de base para la subasta, después que quedaba demostrado que este era demasiado bajo, como lo prueba el hecho de que mientras hubo varios postores para las demás secciones, ninguno se presentó para la 3ª. Que en realidad el Sr. Pelardy no ha causado perjuicios á la Compañía puesto que no era de esperar que las obras mencionadas hubieran podido contratarse al precio del pliego de condiciones y que por el contrario la ha prestado un servicio, organizando convenientemente los trabajos y dejando un suficiente acopio de materiales. Por lo tanto el Director, de conformidad con el parecer del Sr. Yngeniero Geffe [sic] de la construcción, cree que no sería equitativo aplicar al Sr. Pelardy las penalidades de que queda hecho mérito y que debería procederse pura y simplemente á la recisión de su contrato como se ha practicado con otros contratistas en circunstancias análogas. El Consejo antes de tomar acuerdo acerca de este asunto, desea conocer la opinión del Comité.”

A término de 1863, se seguían resolviendo problemas para la construcción de las secciones del camino de Córdoba. Como veíamos, varios contratistas habían abandonado una vez comenzadas las obras, en la imposibilidad de terminarlas en el plazo contratado, por las dificultades que ofrecían los diversos tramos. Parece que esas pequeñas obras de terminación del camino de Córdoba, que fueron abandonadas por los grandes contratistas, hubieron de ser menudeadas y llevadas a cabo por contratistas locales, aunque el coste final se elevó un tanto respecto a la previsión inicial de la Compañía.

⁴²⁰ Actas MZA, sesión nº 15 de 5 de junio de 1863, p. 311, libro 4.

⁴²¹ Actas MZA, sesión nº 19 de 15 de julio de 1863, pp. 342-343, libro 4.

El 31 de diciembre de aquel año, se aprobaban por el Consejo de MZA dos nuevos proyectos de contrato con los señores Mino y Recacho, para la ejecución de las obras que quedaban por hacer en el primer trozo de la sección 2ª del camino de Córdoba. Los precios fijados en estos contratos serían iguales a los estipulados con los anteriores contratistas, Bougeau y Croce, a excepción de los del sillarejo y la sillería, que se elevarían, de 270 a 420 reales por metro cúbico para el primero de los materiales, y de 450 a 600 reales el segundo. El motivo de este incremento de precio fue que en lugar del empleo de piedra arenisca, que no satisfacía a la Compañía, se utilizaría granito y piedra calcárea⁴²²; modificación exigida por el Gobierno y que reportó un gasto total extra de 314.393 reales de vellón⁴²³. Otras pequeñas obras –un terraplén– que faltaban en el primer trozo de la sección 2ª del camino de Córdoba de las que habían dejado Bougeau y Croce, fueron adjudicadas al Sr. Maqueda al precio de 6'50 reales por metro cúbico, es decir, con un aumento de 2'50 reales por metro cúbico.

El 1 de febrero de 1864⁴²⁴, ya se habían sometido al Gobierno los cuadros de marcha de trenes y tarifas de gran y pequeña velocidad para el trozo de la línea de Córdoba comprendido entre Santa Cruz y la Venta de Cárdenas, y se solicitaba la autorización a la superioridad para abrir dicho trayecto al servicio público inmediatamente después de haber sido aprobados los trámites mencionados. La aprobación de los cuadros de marcha de trenes propuestos por la Compañía en aquel trayecto de Santa Cruz a Venta de Cárdenas se aprobó por la Dirección General de obras públicas por orden del 28 del mes de marzo siguiente⁴²⁵.

Pero para concluir la línea de Córdoba aún hubieron de hacerse numerosas modificaciones en los meses iniciales de 1864, como el aumento de longitud del túnel de los Azagadores, la modificación del trazado del muro de sostenimiento de Despeñaperros, otras modificaciones de detalles en varios trabajos, el aumento de longitud del túnel de Andújar, y el encargo de un viaducto de palastro que hubo de reemplazar una parte del muro de sostenimiento de Despeñaperros; además de otro viaducto para el túnel de Azagadores y dos puentes pequeños de 10 metros, para la sección 5ª⁴²⁶.

La solución de menudear las pequeñas obras que faltaban para la terminación del camino de Córdoba y otorgárselas a pequeños contratistas no ofreció la efectividad deseada por MZA. A principios de marzo de 1864 el contratista Verdejo, de la 5ª sección, abandonó también la que tenía asignada, y esta vez el Consejo aplicó con todo rigor las cláusulas de su contrato, obligándole continuar las obras en curso por su cuenta, tras lo que se anunciaría la subasta de las que quedaban por hacer dividiéndolas en trozos de 4 kilómetros cada una⁴²⁷.

También en marzo de 1864 quedaban aprobados ocho contratos suplementarios para la ejecución de la sección 3ª del camino de Córdoba que dejó por hacer el contratista Sr. Pelardy, que se repartieron entre Jacobo Freyler, Juan Dumas, Juan

⁴²² Actas MZA, sesión nº 33 de 31 de diciembre de 1863, p. 410, libro 4.

⁴²³ Actas MZA, sesión nº 6 de 29 de febrero de 1864, p. 461, libro 4.

⁴²⁴ Actas MZA, sesión nº 3 de 1 de febrero de 1864, p. 441, libro 4.

⁴²⁵ Actas MZA, sesión nº 10 de 5 de abril de 1864, p. 479, libro 4.

⁴²⁶ Actas MZA, sesión nº 6 de 29 de febrero de 1864, p. 462, libro 4.

⁴²⁷ Actas MZA, sesión nº 7 de 10 de marzo de 1864, p. 467, libro 4; Actas MZA, sesión nº 11 de 11 de abril de 1864, p. 482, libro 4.

Bautista Romenf, Federico Naent y Agüiles Aubé, Francisco Caronne y Francisco Paquin, Francisco Delord, y Rouzier y Compañía. De estos contratos resultó un aumento en los precios respecto a los estipendios acordados inicialmente con el Sr. Pelardy de 217.000 reales de vellón, que se cargarían a la cantidad asignada para gastos imprevistos del presupuesto general de la sección⁴²⁸. Algunos de ellos también plantearon problemas de última hora por el acabado de los trozos que se les asignaban, puesto que la naturaleza de la orografía andaluza se resistía a ser atravesada por el ferrocarril. Por ejemplo, el señor Dumas hubo de ser indemnizado en agosto de 1865 con 14.788 reales de vellón por haber tenido que efectuar los desmontes contratados en roca “poudingue”⁴²⁹ en lugar de en tierra ordinaria, como estaba inicialmente proyectado⁴³⁰.

En el verano de 1864 continuaban las gestiones con los constructores de los restos de las obras del camino de Córdoba. El constructor Recacho había fallecido y un nuevo contrato fue firmado con sus herederos. El señor Errasti fue indemnizado con 245.000 reales de vellón por unos imprevistos, y su contrato rescindido para la sección 1ª. Además un nuevo convenio fue firmado para terminar esta sección con otro contratista, el señor Rouzier, etc⁴³¹. Otro constructor se retiraba en el mes de julio, el señor Mariano de Mas, dejando sin hacer algunas explanaciones y acabados del tercer trozo de la sección 2ª del camino de Córdoba, para lo que se prepararon otros proyectos de contratos al menudeo, con los señores Bareras, Ninbert, Serra, Dumas, Montinege, Brochet y Gastañaga⁴³².

Los problemas del remate de la construcción de la línea de Córdoba, lejos de solucionarse, se incrementaban, y a mediados de octubre de 1864, los contratistas de la 1ª sección, Errasti y Uribe, a los que se había indemnizado con 245.000 reales a la recesión de su contrato, dirigieron una instancia declarando insuficiente dicha cantidad para resarcirles de los perjuicios que habían sufrido, considerando onerosas las condiciones de la recisión, y evaluaban en 1.040.429 reales y 13 céntimos, la cantidad que debía abonarles la Compañía. El Consejo no admitió esta nueva pretensión de los contratistas. Sin embargo, para la 4ª sección, de la que también se encargaban, se aprobó un aumento de presupuesto para varias modificaciones de obras de 150.748'92 reales de vellón. Otros contratistas de la línea de Córdoba, como el señor Pera, los señores Douderny y Rochet, y el señor Donergue, todos de distintos trozos de la 2ª sección, pedían la devolución de parte del dinero depositado como garantía, aumentos de presupuesto o la recisión de sus contratos⁴³³. El asunto con los constructores Errasti y Uribe no quedaría zanjado hasta el año siguiente, en agosto de 1865, cuando se accedió a devolverles sus fianzas de 356.000 y 409.000 reales de vellón⁴³⁴.

⁴²⁸ Actas MZA, sesión nº 9 de 23 de marzo de 1864, p. 474, libro 4.

⁴²⁹ “Poudingue” es el término francés para un tipo de roca sedimentaria detrítica consolidada, formada por fragmentos redondeados, que son antiguos rodillos que han sufrido algún transporte a distancia en los ríos o en la costa, formando parte de los conglomerados. En español es conocida como “conglomerado” o “pudinga”, compuesta por cantos redondeados de tamaño superior a 2 milímetros llamados rudita; si los cantos son angulosos se denominan “brecha”. Este tipo de rocas aparecen distribuidas por toda la región murciana, por ejemplo.

⁴³⁰ Actas MZA, sesión nº 19 de 2 de agosto de 1865, p. 169, libro 5.

⁴³¹ Actas MZA, sesión nº 22 de 2 de julio de 1864, p. 543, libro 4.

⁴³² Actas MZA, sesión nº 23 de 13 de julio de 1864, p. 551, libro 4.

⁴³³ Actas MZA, sesión nº 30 de 12 de octubre de 1864, pp. 14-16, libro 5.

⁴³⁴ Actas MZA, sesión nº 19 de 2 de agosto de 1865, p. 169, libro 5.

Paralelamente, continuaba adelante la organización para la puesta en explotación de la línea de Andalucía, y ello conllevaba el acuerdo con otras compañías de transportes que habrían de operar conjuntamente con las ferroviarias. En una sesión del Consejo de noviembre de 1864 se presentaba el proyecto de marcha de trenes en la línea de Andalucía, y en ella tenemos al mismo tiempo un ejemplo de las necesarias combinaciones entre transportes que fueron precisas inicialmente para poner en marcha las arterias ferroviarias principales. La extensión de la región era vasta y difícil su orografía para las comunicaciones, lo que hizo que los medios de transporte tradicionales, como las diligencias, lejos de tender a desaparecer por la competencia del ferrocarril en estos primeros momentos, se simultanearon con él para ir estructurando un tejido de conexiones combinadas⁴³⁵:

“El Director presenta los proyectos de marcha de trenes de la línea de Andalucía, para el servicio de Madrid a Cádiz y vice-versa combinados con las Compañías de Cádiz y Sevilla y con las Empresas de diligencias. El Consejo aprueba dichos proyectos y acuerda se sometan a la Superioridad en tiempo oportuno y cuando los mismos hayan sido aceptados por las mencionadas Empresas.”

Los inversores franceses enviaron a principios del año siguiente, 1865, a uno de los miembros del Comité de París a supervisar el estado de las obras de la línea de Córdoba, que tantas vicisitudes estaba causando. El encargado de dicha tarea fue el Sr. Poisat, quien recorrió el trayecto hasta las minas de Belmez y asistió a una de las sesiones del Consejo de Madrid antes de regresar de nuevo a Francia. En acta del 23 de enero tenemos referencia de que dicha supervisión fue superada con éxito, pese a las inundaciones que aquel invierno sufrieron las comarcas que atravesaba la línea férrea⁴³⁶. La anotación lleva el título “Viaje del Sr. Poisat a Córdoba y Belmez, y sigue así:

“El Sr Poisat hace una larga y circunstanciada relación de su viaje por la línea de Andalucía y a las cuencas carboníferas de Belmez. Según el mismo las obras de dicha línea no dejan nada que desear bajo el punto de vista facultativo, y a no ser que la continuación de las lluvias que han inundado aquellas comarcas u otras causas de fuerza mayor lo impidan, la locomotora recorrerá sin interrupción el trayecto de Manzanares a Córdoba antes o poco después de la celebración de la Junta general que ha de tener lugar a fines de Mayo. No menos lisonjeros son los datos que ha adquirido el Señor Poisat en su exploración en las cuencas mencionadas, las cuales a su juicio ofrecen el más halagüeño porvenir así por la calidad como por la cantidad de sus carbones.

El Consejo que ha oído con el más vivo interés todo cuanto ha manifestado el Sr. Poisat, le expresa su sentido agradecimiento por el inteligente celo que le anima a favor de la Compañía, de lo que son pruebas, la penosa excursión que acaba de hacer, y el acierto con que ha contribuido a resolver algunas cuestiones de grande importancia, referentes a varios ramos de la Administración.”

Entre tanto continuaban los últimos preparativos para la puesta en explotación de la línea, como la adquisición de muebles y otros efectos para las estaciones de la

⁴³⁵ Actas MZA, sesión nº 32 de 7 de noviembre de 1864, p. 28, libro 5.

⁴³⁶ Actas MZA, sesión nº 2 de 23 de enero de 1865, pp. 80-81, libro 5.

línea de Córdoba comprendidas entre dicha capital y Elena. Para este apartado se abrió un crédito de 302.310 reales de vellón el 13 de febrero de 1865⁴³⁷.

Pero en contra de la premura de la empresa por la apertura de la línea de Córdoba, el Ingeniero Jefe de la División de ferrocarriles de Sevilla, ordenó en mayo que se suspendieran algunas de las obras cuyos proyectos no habían sido aún aprobados. En un intento de salir de aquel mal paso, el Consejo acordó una solución diplomática: invitar a aquel ingeniero del Estado a visitar las obras a las que se refería en unión con los ingenieros de la Compañía para discutir sobre el terreno lo que más conviniese respecto a cada una de ellas⁴³⁸.

En medio de este marasmo de trabas para la apertura del camino de Córdoba, siguieron adelante los preparativos de pequeños detalles para su puesta en explotación. Por ejemplo, en sesión de 31 de mayo de aquel complicado 1865 se autorizó el pedido por conducto del Comité de París de 500.000 billetes color blanco y 3.800.000 billetes color rosa para los viajeros de la línea de Andalucía⁴³⁹; que ya acumulaba un retraso de un mes respecto a las previsiones de inauguración esperadas a principios de año. Cuando hablemos más adelante de los billetes para viajeros, veremos que en una de las sesiones de 1858, ya se habían establecido los colores blanco para los billetes de 1ª clase, rosa para los de 2ª y azul para los de 3ª⁴⁴⁰. En esta ocasión, referida a la futura línea de Andalucía, no se especifica nada acerca de billetes para la tercera clase, lo que nos permite hacernos una idea de las expectativas de la dirección de MZA del tráfico inicial de viajeros que fluiría por la línea de Córdoba.

En junio de aquel año de 1865 ya se empezó a autorizar el desembolso de algunas primas a los contratistas que hubiesen terminado sus obras del camino de Córdoba⁴⁴¹; y al mes siguiente se organizó la distribución del personal de capataces y asentadores para el susodicho camino⁴⁴².

Las demoras en la finalización de la línea de Córdoba llegaban a resultar desesperantes. Tenemos constancia en sesión de 18 del verano de 1865, incluso se emplearon soldados en las obras para coadyuvar a su terminación, en condiciones algo mejores que las que sufrían los obreros de las contratas, pero no del todo regaladas⁴⁴³:

“El Director hace presente que el Sr. Capitán general de Madrid ha puesto a disposición de la Compañía 200 soldados que se emplearán en las obras de la línea de Córdoba.

Según lo convenido con la autoridad militar, estos individuos disfrutarán un jornal de 12 reales, y deberán ser transportados en los trenes desde el punto en donde trabajen a las Estaciones más próximas a los pueblos en donde deban pernoctar.

Además la Compañía suministrará a cada uno de estos obreros una manta de abrigo que será costeada por mitad entre ellos y la Compañía.”

⁴³⁷ Actas MZA, sesión nº 4 de 13 de febrero 1865, p. 94, libro 5.

⁴³⁸ Actas MZA, sesión nº 11 de 11 de mayo de 1865, pp. 134-135, libro 5.

⁴³⁹ Actas MZA, sesión nº 13 de 31 de mayo de 1865, p. 143, libro 5.

⁴⁴⁰ Actas MZA, sesión nº 16 de 12 de marzo de 1858, p. 258, libro 1.

⁴⁴¹ Actas MZA, sesión nº 15 de 19 de junio de 1865, p. 151, libro 5.

⁴⁴² Actas MZA, sesión nº 17 de 12 de julio de 1865, p. 163, libro 5.

⁴⁴³ Actas MZA, sesión nº 18 de 18 de julio de 1865, p. 166, libro 5.

En la misma sesión el Consejo autorizaba el paso por la parte de la línea de Andalucía aún en construcción al Excelentísimo Sr. Marqués del Duero, previniendo que en lo sucesivo no se permitiera el paso en dicho camino a ninguna persona que no tuviese relación con las obras, o que no fuese empleado de la Compañía, sin permiso escrito del Ministro de Fomento o del Director General de Obras Públicas⁴⁴⁴.

El Marqués del Duero al que se refiere el acta era la misma persona que encarnaba a un tiempo la Capitanía General de Madrid, o sea, Manuel Gutiérrez de la Concha e Irigoyen. Este Marquesado del Duero era un nuevo título nobiliario con Grandeza de España, de los que se crearon en época de Isabel II. El aventurero Capitán General que se atrevía a transitar la peligrosa línea aún en construcción, era natural de la americana ciudad de Córdoba del Tucumán, e hijo del gobernador de aquella provincia, Juan Antonio Gutiérrez de la Concha y Mazón de Güemes. Manuel Gutiérrez de la Concha e Irigoyen había luchado en las guerras civiles siempre en contra de los carlistas y a favor de los liberales que apoyaban a la reina. También uno de sus hermanos, José Gutiérrez de la Concha, fue varias veces Ministro y Presidente del Senado en España, así como gobernador de Cuba, y recibió otros importantes títulos nobiliarios, como Marqués de La Habana y Vizconde de Cuba. Nuestro intrépido Capitán General había publicado justo un año antes, es decir, en 1864, un libro sobre tácticas militares en relación al perfeccionamiento de las armas de fuego en la esfera de acción de las batallas, patrocinado por el Depósito de la Guerra y avalado por real orden. Aquel libro se confeccionó en la imprenta de Rivadeneyra⁴⁴⁵, la imprenta que se había encargado del suministro de los impresos para las oficinas y servicios de MZA hasta 1862, cuando los franceses Chaix les arrebataron esta función⁴⁴⁶. No sabemos qué interés particular tendría dicho distinguido personaje por la terminación de la línea hacia Andalucía, pero debía estar bien justificado cuando la directiva de MZA asintió a tal transgresión de las normativas al uso para las líneas en obras. Desafortunadamente, el silencio que nos impone el escribano de las actas, siquiera nos deja sospechar cuáles serían los móviles para el ilustre y para el consentimiento del Consejo a sus deseos.

Aún ya avanzado el verano de 1865, lejos de terminarse las obras del camino de Córdoba, se seguían firmando nuevos contratos con nuevos constructores⁴⁴⁷. Para colmo de males, en octubre, para completar las desgracias sobrevenidas con la epidemia de cólera morbo (1864-1865), volvieron a producirse unas tremendas inundaciones en la línea de Córdoba aún más dañinas que las acaecidas a comienzos del año. Parece que los destrozos a consecuencia de aquellas inundaciones fueron bastante graves, y el Consejo decidió elaborar varios informes con el fin de elevar una exposición al respecto al Ministro de Fomento⁴⁴⁸. Así, en octubre de 1865, los efectos del cólera morbo y las grandes inundaciones se conjugaron para que la línea de Andalucía siguiese sin poder

⁴⁴⁴ Actas MZA, sesión nº 18 de 18 de julio de 1865, p. 167, libro 5.

⁴⁴⁵ MARQUÉS DEL DUERO (1864) *Táctica de Infantería por el Capitán General Marqués del Duero. Instrucción de Brigada o Regimiento. Publicada por el Depósito de la Guerra*, Imprenta y Esterotipia de M. Rivadeneyra, Madrid, 295 pp. Disponible en: <https://books.google.es/books?id=sDFFAAAAYAAJ&printsec=frontcover&dq=marqu%C3%A9s+del+duero&hl=es&sa=X&ei=oaRDVaOJOqPa7gbmh4Ew&ved=0CCkQ6AEwAA#v=onepage&q=marqu%C3%A9s%20del%20duero&f=false> [última consulta 01/05/2015].

⁴⁴⁶ Actas MZA, sesiones nº 28 de 4 de septiembre de 1862, p. 137; nº 33 de 6 de noviembre de 1862, p. 166; y nº 37 de 4 de diciembre de 1862, p. 186; todas del libro 4.

⁴⁴⁷ Actas MZA, sesión nº 19 de 2 de agosto de 1865, p. 169, libro 5.

⁴⁴⁸ Actas MZA, sesión nº 21 de 24 de noviembre de 1865, p. 181, libro 5.

ser inaugurada ni puesta en explotación durante algún tiempo más. Seguramente ambas causas tuvieron como consecuencia que MZA hubiera de abrir otro crédito suplementario para el servicio sanitario de la línea de Córdoba, mucho más elevado de los que se habían ido abriendo hasta entonces, e incluso superior al estipulado inicialmente para el establecimiento inicial de dicho servicio. Este enorme crédito, cargado a la construcción igual que los anteriores, se libró por 90.464,44 reales de vellón para atender al pago de los gastos ya ocasionados y los que se ocasionarían hasta final de año corriente, previéndose que en esa fecha quedaría suprimido⁴⁴⁹.

El año de 1865 estuvo, pues, lleno de dificultades para MZA. Los retrasos e imprevistos en la terminación de la línea de Córdoba ocasionaron un estrangulamiento financiero que llevó incluso a que en noviembre dimitiese el Director General de la Compañía, que había sido hasta entonces el francés Prompt. Su dimisión fue aceptada por el Consejo el 4 de diciembre y por el Comité de París el día 7 del mismo mes. A su vez, se nombraba al señor Bauer para el cargo de Administrador delegado y Director interino, y debido a estos problemas de financiación, los Administradores del Consejo renunciaron a la mitad de su retribución⁴⁵⁰. El señor Prompt debió regresar a Francia, puesto que ya no aparece en las sesiones posteriores del Consejo, ni figura en las listas de miembros del Comité de París, pero sí ha quedado constancia en las actas de una carta con fecha de 12 de diciembre que envió expresando su gratitud por las pruebas de benevolencia que durante su gestión había merecido del Consejo⁴⁵¹. En la última sesión de aquel año se leyó ante el Consejo un proyecto de comunicación que habría de enviarse al Ministro de Fomento, en contestación a una real orden de 8 de noviembre en el que se pedían datos referentes a la situación de la Compañía y a los recursos que necesitaría para terminar su objeto social. El proyecto fue aprobado y remitido al Gobierno⁴⁵².

En reemplazo de los destruidos en octubre por las inundaciones, hubieron que pedirse ocho nuevos puentes de hierro al extranjero. Para realizar dicho encargo y acelerar todo lo posible su entrega fueron nombrados el Administrador delegado, Poisat, y el Director interino, Bauer⁴⁵³. Otros contratos fueron firmados a principios de 1866 con los constructores más solventes para la reparación de los daños causados por los temporales en la línea de Córdoba, por ejemplo el celebrado con el señor Rouzier para la parte comprendida entre Almuradiel y Venta de Cárdenas⁴⁵⁴. Y aún algunos más con otros constructores para la sección 2ª de la línea, como los señores Pérez y Serrano, los señores Soulerat y Roësset, don Pedro Bellet, y don Luis y don Pedro Martín; al tiempo que el señor Mas, contratista de la misma sección, reclamaba los importes excepcionales que los trabajos de las obras le habían supuesto⁴⁵⁵.

5. 2. El bloqueo de la libranza de la subvención del Estado a MZA (1866-1868)

⁴⁴⁹ Actas MZA, sesión nº 21 de 24 de noviembre de 1865, p. 190, libro 5.

⁴⁵⁰ Actas MZA, sesión nº 23 de 11 de diciembre de 1865, p. 194, libro 5.

⁴⁵¹ Actas MZA, sesión nº 25 de 30 de diciembre de 1865, p. 203, libro 5.

⁴⁵² Actas MZA, sesión nº 25 de 30 de diciembre de 1865, p. 203, libro 5.

⁴⁵³ Actas MZA, sesión nº 25 de 30 de diciembre de 1865, p. 205, libro 5.

⁴⁵⁴ Actas MZA, sesión nº 2 de 17 de enero de 1866, p. 215, libro 5.

⁴⁵⁵ Actas MZA, sesión nº 4 de 9 de febrero de 1866, p. 224, libro 5.

En tanto se resolvían los problemas en la construcción del camino de Córdoba, durante el mes de agosto de 1863⁴⁵⁶, el Ingeniero Jefe de la División de ferrocarriles de Sevilla remitió un certificado informando de que la Compañía tenía derecho a percibir por la subvención correspondiente a los diez primeros trozos de a cuatro kilómetros cada uno, comprendidos entre Manzanares y Santa Cruz; un total de 4.580.819,60 reales de vellón.

Pero a lo largo de 1864, encontramos que el abono de una parte de la subvención estatal que tenía derecho a percibir la Compañía, de 2.448,120'53 reales de vellón por la línea de Córdoba, seguía paralizado en un sin fin de laberintos burocráticos; y MZA presionaba con todos los recursos administrativos que estaban a su alcance para que el sufragio se hiciese efectivo.

A primeros de noviembre de 1864, mientras la ferroviaria hacía frente a la rebelión de los contratistas del camino de Córdoba, el Ingeniero Jefe de la División de ferrocarriles, perteneciente al funcionariado del Estado, remitía al Consejo de MZA copia de un certificado que había dirigido al Director General de Obras Públicas, reconociendo el derecho de la compañía a recibir la cantidad aproximada de los dos millones y medio de reales de vellón⁴⁵⁷.

Pero aún la subvención que debía aportar el Estado a MZA por las obras de la línea hacia Andalucía continuaba bloqueada por la Administración en 1865. En sesión del 20 de marzo de aquel año se expuso en el Consejo la negativa del Ingeniero Jefe de la División de ferrocarriles de Sevilla, que tantos inconvenientes estaba interponiendo. Esta autoridad rehusaba verificar el abono de la subvención alegando que una gran parte de los trabajos no estaban completamente terminados. En vista de esta paralización de la subvención, se acordó reclamar directamente al Ministro de Fomento la parte proporcional de las obras terminadas correspondiente al pliego de condiciones de la subasta de la adjudicación⁴⁵⁸.

En el mes de marzo de 1866, varios diputados de las Cortes, interesados particularmente en los asuntos de los ferrocarriles que iban a ser tratados por el Gobierno, manifestaron a la Compañía su deseo de tener una entrevista con algún administrador con el objeto de esclarecer ciertas cuestiones. En preparación de esta importante reunión se solicitó al Sr. Udaeta tributase expresivas gracias a aquellos diputados y les informase que el señor Bauer había sido encargado de ponerse a su disposición para darles todas las explicaciones que necesitasen⁴⁵⁹. Por fin el Gobierno desbloquearía la subvención para la línea de Córdoba a finales de 1866. En acta de 29 de diciembre se consignaba la recepción de un oficio del Ingeniero Jefe de la División de Madrid, acompañado de la copia de una certificación que había remitido al Director General de Obras Públicas, reconociendo que la Compañía tenía derecho a percibir 5.280.250 reales de vellón, quedando retenidos tan solo 344.266 reales hasta que se efectuase la medición definitiva del camino⁴⁶⁰.

⁴⁵⁶ Actas MZA, sesión nº 20 de 7 de agosto de 1863, p. 349, libro 4.

⁴⁵⁷ Actas MZA, sesión nº 32 de 7 de noviembre de 1864, p. 27, libro 5.

⁴⁵⁸ Actas MZA, sesión de 20 de marzo de 1865, pp. 105-106, libro 5.

⁴⁵⁹ Actas MZA, sesión nº 9 de 24 de marzo de 1866, p. 253, libro 5.

⁴⁶⁰ Actas MZA, sesión nº 32 de 29 de diciembre de 1866, p. 346, libro 5.

Al fin, en enero del año 1868, el Gobierno satisfaría el resto del saldo restante de la subvención del camino de Manzanares a Córdoba, por un montante de 391.545,51 reales de vellón⁴⁶¹.

5. 3. La construcción de la línea de Málaga a Córdoba (1860-1865) y las grandes inundaciones del río Guadalhorce (1861)

De la parte del trayecto desde Córdoba a Málaga, propiedad de Andaluces en el momento de nacionalización de la red española, no se conservan las series completas de sus documentos.

5. 3. 1. La escasez de fuentes y la historiografía del ferrocarril de Córdoba a Málaga

Es probable que a causa de esta escasez documental, otros estudios importantes sobre ferrocarriles de finales del siglo XX en nuestro país como los de Comín Comín, posteriores a los del iniciador de esta temática, el historiador Wais Sanmartín, continuaron sin profundizar exhaustivamente sobre la empresa andaluza, la tercera en envergadura de las antiguas compañías ferroviarias⁴⁶². Ese lugar lo ocupaba tras M.Z.A. y la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (conocida como Norte), las más estudiadas. A principios del siglo XXI, el equipo de investigación de la Fundación de Ferrocarriles Españoles realizó exhaustivos y novedosos trabajos indagando en la documentación disponible en España sobre la red andaluza, que permanecía prácticamente sin escrutar, pudiendo contarse desde entonces con una base sólida proporcionada por la historia ferroviaria más reciente⁴⁶³.

5. 3. 2. La historiografía del ferrocarril de Córdoba a Málaga y la aportación de Jordi Nadal al descubrimiento de la fallida Revolución Industrial andaluza

Anteriormente, el *lobby* financiero e industrial malagueño —Loring, Heredia, Larios— que poseyó la primitiva Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, origen de Andaluces, sí ha sido profusamente investigado desde el último tercio del siglo XX por historiadores locales⁴⁶⁴. El punto de partida de estas investigaciones, vino de la

⁴⁶¹ Actas MZA, sesiones nº 24 de 26 de noviembre, p. 476, y nº 25 de 30 de noviembre, p. 478; ambas de 1867, libro 5.

⁴⁶² COMÍN COMÍN, Francisco (et. al.) (1998) *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles* Volumen I, Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Grupo Anaya, S.A., Madrid, 403 pp.

⁴⁶³ CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (dirs.) (2008) *Op. cit.*, [Tomo I], 537 págs.; y CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (dirs.) (2008) *Op. cit.* [Tomo II], pp. 541 a 1177.

⁴⁶⁴ Destacan sobre este lobby los trabajos de MORILLA CRITZ, José (1978) *Gran capital y estancamiento económico en Andalucía. Banca y Ferrocarriles en Málaga en el Siglo XIX*, Universidad de Córdoba, Córdoba, 182 pp.; GARCÍA MONTORO, Cristóbal (1978) *Málaga en los comienzos de la industrialización: Manuel Agustín Heredia (1786-1846)*, Universidad de Córdoba/Instituto de Historia de Andalucía, 200 pp.; LACOMBA ABELLÁN, Juan Antonio (1987) *Crecimiento y crisis de la economía malagueña. Siglo XIX*, Diputación Provincial de Málaga, Málaga, 160 pp.; PAREJO BARRANCO,

mano del historiador catalán Jordi Nadal, verdadero descubridor de la precoz y fallida revolución industrial malagueña, que había caído en el olvido desvinculada del curso general de los estudios sobre el proceso económico español de los siglos XIX y XX a pesar de que en la ciudad y la provincia hubiesen perdurado numerosísimos restos arqueológicos y documentales, y fue capaz de encontrar una explicación y una incardinación de los fenómenos desarrollados en el sur de España, ampliando la visión general con la que se contaba hasta el momento sobre la desigual industrialización de la Península.

Jordi Nadal fue un historiador contemporáneo nacido en 1929, que aplicó en sus investigaciones las nuevas técnicas que había aportado la recién creada historia económica. Una de sus obras clave, *El fracaso de la revolución industrial en España*⁴⁶⁵, fue publicada justo en el año de la muerte de Francisco Franco Bahamonde, en 1975, en unos tiempos en los que se enardecía el debate político y económico en España: ¿Qué hacer tras la muerte del dictador?, ¿qué caminos seguir?, ¿cómo afrontar el atraso español respecto al resto de vecinos europeos?, ¿cómo incorporar a España a una Comunidad Económica Europea que marchaba a toda boga?, ¿qué recursos financieros, industriales, económicos y humanos harían falta para salvar el abismo que había abierto la imposición del ostracismo de la España dictatorial?, ¿venían todos los problemas de los efectos de la dictadura o había causas anteriores para que explicasen el atraso? Aunque algunos puntos de la visión de este autor han sido revisados posteriormente, las líneas maestras de su clásica obra influyeron de forma indeleble sobre la posterior producción historiográfica en esta materia, por ello, creemos pertinente introducir aquí un extracto de las características generales y propias decisivas para el caso andaluz.

Según Nadal, el incremento demográfico español de finales del XVIII y comienzos del XIX, no fue paralelo al auge poblacional o revolución demográfica experimentado por otras naciones de Europa, como Inglaterra o Francia. Para este autor “*el caso español es un caso anómalo, cuya adecuada comprensión exige remontarse mucho más atrás*”. Mientras desde el comienzo de la era cristiana hasta el año 1700, el número de franceses e ingleses se había multiplicado por cuatro como mínimo, los hispanos lo hicieron sólo por 1,34. Nadal afirma que las guerras de la Reconquista en la Edad Media, las cargas del Imperio bajo los Austrias y la expansión de España al otro lado del Océano durante la Edad Moderna, fueron válvulas de escape a una población que en España no aceleró su crecimiento en la etapa previa a la industrialización. Las colonias americanas habían constituido uno de los pilares más sólidos del Tesoro metropolitano, y después de esta etapa, el Erario quedó sumido en gravísimas dificultades. A ello se sumaron las políticas conservadoras del Banco de España y de las financieras españolas, que sólo comenzarán a mirar hacia la inversión en empresas mercantiles, industriales y agrícolas, y en operaciones financieras internacionales a partir de 1902. Por ello, en un momento en que era necesario activar el ferrocarril como motor de la industrialización, España contrajo una nueva y gravosa deuda exterior importando tanto el hierro necesario, como la maquinaria especializada, llevando a un empeoramiento de la deuda a lo largo de todo el siglo XIX y a la ruina de la imagen internacional de España, que quedó desprestigiada como estado insolvente. A partir de

Antonio (1991) *Málaga y los Larios*, Editorial Arguval, Málaga, 208 pp.; MORALES MUÑOZ, Manuel (1999) “El papel de las élites en la industrialización andaluza”, en *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, nº 21, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Málaga, pp. 431-449.

⁴⁶⁵ NADAL I OLLER, Jordi (1979) *El fracaso de la revolución industrial en España 1814-1915*, Editorial Ariel, Barcelona, 314 pp.

mediados del siglo XIX, España adopta salidas financieras pioneras como el papel moneda, y se movilizan capitales debido a la nueva dirección liberal del gobierno bajo Isabel II, sobre todo en el Bienio Progresista (1854-1856), así como tras el derrocamiento y expulsión de esta reina en 1868. No obstante, los ferrocarriles españoles supusieron un descalabro tanto para los inversores privados como para el mismo Estado, ya que el colapso de su financiación y montaje provocaría la crisis de 1866. La minería española también caería en manos extranjeras a partir de mediados de siglo, así que no se obtuvieron beneficios tampoco de estas explotaciones. Nadal continúa con la desamortización del suelo en varias fases y la paralización de los planes de reforma agraria, para cuya consecución se había llevado a cabo en principio dicha desamortización. Este autor trata también del repunte de la industria vinatera en España a partir de la plaga de filoxera que destruyó los viñedos franceses, despegue acogido en nuestro país con una euforia que aprovechará poco y pronto se tornará en decepción cuando la plaga de parásitos llegue a la Península. A partir del último tercio del siglo XIX, a la crisis económica e industrial se unirán varias crisis agropecuarias que desembocarán más tarde en fuertes crisis de subsistencia a comienzos del siglo XX. Según Nadal, los beneficiarios de las reformas liberales de Mendizábal y Madoz fueron los que debieran haber sido sus víctimas, lo que implica que de hecho salió fortalecido el nefasto sistema tradicional. La proletarianización del campesinado vendría unida a la emigración de amplios contingentes de población, lo que provocaría serios cambios en el urbanismo rural de interior, quedando abandonados pueblos enteros. En esta obra estudia meticulosamente las consecuencias que tuvieron los procesos liberalizadores sobre las explotaciones de mineral y metal españoles, la mayoría de ellas concedidas a extranjeros o compradas por ellos en los procesos desamortizadores del subsuelo que realizó el Estado español después de La Gloriosa (1868). Aunque algunas extracciones de minerales como el plomo en Granada, Almería y Murcia dieron buenas producciones desde los años 1820, la especulación, el subarriendo y otras desviaciones empresariales hicieron imposible que se dieran efectos multiplicadores de estos beneficios en otros sectores económicos, al contrario de lo que había pasado en Gran Bretaña. A partir de mediados de aquel siglo, la competencia se acrecienta y la minería española se descuelga de la evolución de las potencias industriales. Nadal trata el caso de la industria andaluza, y en especial la malagueña, con empresarios de gran empuje como los famosos Heredia o Huelin, que fueron relegados a segundo plano por el ministro Figuerola y los gobiernos conservadores como el de Cánovas que vuelven a girar hacia el proteccionismo desde mediados de la XIX centuria, dando ventaja a Cataluña, País Vasco y Madrid frente a la zona de industrialización litoral del Sur. El problema carbonífero fue la gran rémora a la que hicieron frente los empresarios liberales malagueños, que no lograron a tiempo la construcción del tramo de ferrocarril que los enlazaría con la preciada fuente de energía, abundante en el norte de la Península y en las Islas Británicas. Heredia trataría por todos los medios de conseguir carbón de hulla a buen precio para afinar el hierro en sus establecimientos en Marbella, pero la falta de apoyo del gobierno dentro y los aranceles interiores estrangulaban poco a poco el pionero foco industrial malagueño.

5. 3. 3. Primeros proyectos y puesta en marcha del ferrocarril de Córdoba a Málaga

El *lobby* malagueño Loring-Heredia-Larios, promovió gestiones que influyeron tanto en la política nacional como en las finanzas internacionales para lograr la

realización de su línea ferroviaria. El proyecto de estos industriales tenía como principal objetivo la búsqueda de mercados para su producción y el acceso a los carbones minerales de Sierra Morena, además del logro simbólico de formar parte de la élite inversora del pujante negocio del ferrocarril⁴⁶⁶. Para fomentar el ferrocarril hasta Málaga se buscó atraer el favor de la opinión pública, y en 1851 se abrió un nuevo periódico en esta ciudad, *El Correo de Andalucía* —parece ser, muy probablemente, que con contribución directa del trío de industriales⁴⁶⁷—, el cual se editó durante más de cuarenta años, siendo su director Ramón Franquelo, episodio en el que profundizaremos después.

Las condiciones para la concesión de la línea de Córdoba a Málaga fueron publicadas en la *Gaceta de Madrid* de 23 de junio de 1859. En una tabla se establecían las tarifas que deberían regir para esta concesión por cabeza y kilómetro para viajeros y ganado, por tonelada y kilómetro —fijándose por ejemplo el transporte de ostras y pescado fresco con la velocidad de los viajeros—, las tarifas para mercaderías de 1ª, 2ª y 3ª clase y las de objetos diversos. Otras prescripciones versaban sobre el material móvil del que debía disponer la instalación, la subvención con la que el Estado la dotaba, y las obligaciones que debería cumplir esta línea de ferrocarril, como por ejemplo la conducción gratuita del correo, etcétera⁴⁶⁸.

Manuel Agustín Heredia se había propuesto desde hacía varios años antes la realización de una línea férrea de Málaga hasta las minas cordobesas con la intención de poder competir en los mercados nacionales e internacionales con su industria de fundición. Heredia había sido el pionero de la industria privada del hierro en España, montando una factoría llamada “La Concepción” en Marbella en la década de 1830. Esta fundición había comenzado a marchar con carbón vegetal y no podía dar el salto tecnológico al hierro colado donde se situaron en los años 1840 y 1850 las fundiciones que empezaban a utilizar el carbón mineral, de mucho más elevado poder calorífico. En un intento de salvar el negocio, Heredia instaló otra fundición a carbón mineral a pie de playa en la misma capital de Málaga llamada “La Constancia”, pero los costes de la importación del mineral seguían siendo elevados y encarecían sus productos. Otro de los ferreteros malagueños interesados en el ferrocarril era Gross, de la fábrica “El Ángel”, que también veía su salvación en los carbones de las minas de Espiel. En realidad, el precio del carbón cordobés en Málaga, una vez se puso en contacto a las minas con el litoral por medio del ferrocarril, no podía competir con el del combustible británico o asturiano, pero hasta comprobar esto, los empresarios malagueños mantuvieron esta obsesiva ilusión⁴⁶⁹. En 1844 el 72% de toda la fundición siderúrgica

⁴⁶⁶ JIMÉNEZ QUINTERO, José Antonio (1979) “Mentalidad empresarial y acumulación de capital en la casa Larios en Málaga”, en *Cuadernos de Ciencias Económicas y Empresariales*, nº 4, 1979, pp. 215-246. Disponible en <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2290324> [última consulta 16/05/2015]

⁴⁶⁷ GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2015) *Op. cit.*

⁴⁶⁸ MINISTERIO DE FOMENTO (23/06/1859) “Real orden aprobando el pliego de condiciones particulares para la concesión del ferro-carril de Córdoba á Málaga”, en *Gaceta de Madrid*, nº 174, portada. Disponible en: <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1859/174/A00001-00002.pdf> [última consulta 06/12/2015]

⁴⁶⁹ NADAL I OLLER, Jordi (1970) “Los comienzos de la industrialización española (1832-1868): la industria siderúrgica”, en *Ensayos sobre la economía española del siglo XIX*, Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid, 1970, p. 227; y del mismo autor (1972) “Industrialización y desindustrialización del sureste español, 1817-1913” (1972) *Moneda y Crédito*, núm. 120, pp. 3-80.

española se producía en Málaga, pero aquellos tiempos de esplendor se habían tornado en decadencia a partir del salto tecnológico al hierro fundido que fue posible gracias al uso de carbón mineral. El puerto de Málaga fue otro de los motores económicos de la ciudad durante centurias, y durante el primer tercio del siglo XIX se efectuaron obras importantes de mejora acometidas por la Junta de Comercio de la ciudad. El primer intento de construcción de una línea férrea para la ciudad de Málaga fue un proyecto municipal entre 1855 y 1859 que se llamó Ferrocarril de María Cristina, del cual también se conservan testimonios en las actas de la Junta de Comercio. Desde el puerto también se abastecía a otras ciudades del interior como Granada, y los aceites de Córdoba eran otro atractivo para la empresa del ferrocarril. En Málaga existía mano de obra autóctona suficiente para acometer las grandes obras del ferrocarril⁴⁷⁰.

Esta línea había interesado desde un principio a los Rothschild y sus asociados, el conde de Morny —presidente del Grand Central francés— y sus socios en la constitución de MZA, Chatelus, Delahante y Le Hon. Pero este proyecto no pasó de bosquejo, puesto que se desmoronó la iniciativa en Francia, y los concesionarios franceses abandonaron la línea Córdoba-Málaga.

La construcción del camino de hierro que uniría la capital litoral andaluza con Córdoba, conectándola así con la red de MZA, comenzó desde el sur. El tramo de la línea entre Córdoba y Málaga fue concedido a Jorge Loring Oyárzabal, como hemos comentado, por Real Orden de 19 de diciembre de 1859. Loring presidió asimismo la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, como titular de la línea. El primer tramo construido, desde Málaga a Álora se terminó el 16 de septiembre de 1864, suponiendo un potente obstáculo en la construcción el paso a través de los tajos del Gaitán. El marqués de Salamanca, tío político de Loring y concesionario de la línea de Campillos a Granada, había intentado desviar el trazado de esta línea para que pasase por Vélez-Málaga, población litoral a treinta kilómetros de la capital, rica en viñedos y cultivos de huerta que podrían representar un tráfico interesante para las ferroviarias. En un principio el enlace de varias líneas regionales estaba proyectado en Campillos, pero finalmente fue sustituido por Bobadilla. Esta maniobra de Salamanca hizo temer a los propietarios del Córdoba-Málaga la desviación de sus tráficos hacia MZA, puesto que Salamanca era un notable en su Consejo de Administración. Para evitar todo riesgo, los Loring-Heredia-Larios negociaron con Salamanca y adquirieron su concesión de Campillos a Granada en 1863⁴⁷¹.

El proyecto primitivo del trazado de la línea de Córdoba a Málaga fue realizado por el ingeniero Máximo Perea en 1860⁴⁷², pero quedó modificado posteriormente. Para el paso del ferrocarril se construyó un puente sobre el río Campanillas entre 1860 y 1861⁴⁷³, y hubieron de realizarse obras especiales en la sección del paso del desfiladero de los Gaitanes, cuyo proyecto definitivo se data en 1862⁴⁷⁴. Entre 1863 y 1865 se consolidaron las pilas del viaducto de El Chorro⁴⁷⁵. Las obras del Ferrocarril de Córdoba fueron encargadas a la constructora Vitali, Picard y Compañía, quienes también poseían

⁴⁷⁰ CRUCES BLANCO, Esther (2006) *Op. cit.*, p. 175.

⁴⁷¹ TEDDE DE LORCA, (1978b) “El proceso de formación de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces”, en *Hacienda pública española*, nº 55, pp. 380-385.

⁴⁷² AHF, expediente A-0012-001.

⁴⁷³ AHF, expediente A-0012-003.

⁴⁷⁴ AHF, expediente A-0012-004.

⁴⁷⁵ AHF, expediente A-0012-005.

parte de sus acciones. Las secciones de la línea fueron abiertas a la explotación del siguiente modo:

- Málaga a Córdoba en 1865.
- Córdoba a Belmez en 1873.
- Y la conexión desde Granada a Bobadilla en 1875⁴⁷⁶.

Un estudio bastante optimista sobre las posibilidades de explotación de la línea, con el primer trazado previsto, que pasaba por Antequera, se conserva en el AHF de Madrid manuscrito y en francés, ensalzando las características del puerto de primer orden de Málaga —con rutas marítimas europeas, africanas y hacia algunos puntos de América. A pesar de la falta de estadísticas, el servicio constante de dos empresas de diligencias hacía prever un tráfico intenso de viajeros y mercancías, además de acrecentar el optimismo inicial las conexiones proyectadas entre municipios de la costa, desde Granada a Cádiz con Málaga, que estarían listas por medio de la nueva carretera que se estaba construyendo, etc. También unos *Statuts* fueron publicados en francés en la Imprimerie Centrale des Chemins de Fer de Napoléon Chaix et Cie. de París en 1861⁴⁷⁷.

5. 3. 4. Las inundaciones del Guadalhorce (1861)

En marzo de 1861, recién comenzadas las obras del nuevo ferrocarril de Málaga, tenemos cuenta del primer problema al que tuvo que enfrentarse la Compañía de este ferrocarril por problemas meteorológicos⁴⁷⁸. Dicho problema resultó de una crecida de aguas que se consideró la mayor conocida hasta el momento, entre el Cortijo de Bogantes y el Chorro, y que fluyó hacia la desembocadura de los ríos Turón y Guadalteba. La ferroviaria envió un oficio al gobernador civil de la provincia con fecha 13 de marzo con el motivo de realizar averiguaciones para conocer con la mayor exactitud la altura máxima que habían tenido las aguas de la crecida. Para efectuar estas pesquisas se solicitaba al gobernador invitar a los alcaldes de los pueblos limítrofes de Álora, Ardales, el Valle de Abdalajís y Peña Rubia a hacer indagaciones entre los antiguos colonos, pastores, arrendatarios y otros habitantes de la zona, citándolos en una reunión el siguiente domingo a las ocho de la mañana en el Cortijo de Bogantes.

Con membrete impreso de la Sección de Fomento y sello del gobierno de la provincia de Málaga tenemos las contestaciones a la solicitud de la compañía ferroviaria, citando a los alcaldes de los pueblos y testigos de la inundación. La reunión se efectuó el 17 de marzo de aquel año, 1861, en un lugar llamado Los Canutos, en los márgenes del río Guadalhorce, entre los tajos del Gaitán y las desembocaduras del Turón y el Guadalete. Estuvieron presentes el gobernador, don Antonio Guerola, los ingenieros de Caminos, Canales y Puertos don Antonio M^a Taudenes [¿?] —jefe interino de la provincia e inspector facultativo del ferrocarril de Córdoba a Málaga—, don Pedro Antonio Mesa —director facultativo de las obras de la línea—, don Luis

⁴⁷⁶ CUÉLLAR VILLAR (2008) *Op. cit.*, pp. 103-107.

⁴⁷⁷ AHF, expediente W-0003-011. Contiene perfiles longitudinales, el informe sobre la previsión para la explotación de la línea que comentamos en el texto, junto a otros documentos, como las gestiones de petición de material rodante al Comité de París de MZA por Vitali, Picard y C^{ie}., y los Estatutos en francés, con la siguiente referencia: CHEMIN DE FER DE CORDUE A MALAGA (1861) *Statuts*, Imprimerie Centrale des Chemins de fer de Napoléon Chaix et Cie., París, ¿? pp.

⁴⁷⁸ AHF, expediente A-0037-015.

Gracián —concesionario destinado a la provincia—, don Jorge Loring —concesionario de la línea—. Al lado de éstos, también se personaron los ingenieros franceses Monsieur F. Dupuy, Monsieur E. Febrel y Monsieur A. O. Stevens —como contratistas de la construcción—, los ayudantes terceros de Obras Públicas don José Ricord —de la inspección facultativa—, y don Pablo Espina — al servicio del concesionario—. Por último el documento menciona a los prácticos José Domínguez, Antonio Giménez Pérez, Juan Muñoz Romero —segundo teniente alcalde del pueblo de Ardales—, y a Francisco Anaya Parada, Critóbal Durán Ruiz, Miguel Trujillo Sánchez, personajes populares que los ayuntamientos de Álora, el Valle, Ardales y Peñarrubia presentaban como conocedores de la zona inundada por el río Guadalhorce durante las avenidas. Las declaraciones de estos vecinos coincidían en que la altura máxima recordada que había alcanzado el río Guadalhorce fue en la avenida del 15 de octubre de 1840, la cuál estaba perfectamente marcada por la línea que separaba la parte del monte bajo pues éste había sido arrasado y la marca podía comprobarse por los depósitos de arena que se encontraban en la cavidad de la roca, que fueron reconocidos por la comisión. Otro vecino del Cortijo de Bogantes había informado que en las inundaciones de 1840 el agua había llegado a la puerta de la casa del Cortijo, derribando una porqueriza contigua e inundando la parte de la vega en la que estaba la era, y que aún quedaban sedimentos. Con estas informaciones se dispuso que los ayudantes de Obras Públicas procediesen a tomar los perfiles transversales y las nivelaciones de la zona inundada, obteniendo un perfil longitudinal que acompañó estos documentos, pero que no se conserva.

5.3.5. La puesta en servicio de los primeros tramos (1862) y ¿ludismo en Málaga?

Algunos tramos de la línea fueron puestos en servicio a medida que se iban construyendo. En el acta de MZA de 24 de abril de 1862⁴⁷⁹ tenemos un testimonio de los comienzos de explotación de la línea que llegaría a conectar por ferrocarril la ciudad de Málaga con el resto de la Península vía terrestre, que nos da una idea de la provisionalidad con que se llevaron a cabo los primeros transportes de viajeros:

“El Comité remite, recomendándola al Consejo, una solicitud de la Sociedad del ferro-carril de Córdoba a Málaga, la que careciendo del material necesario para entregar a la explotación una de las secciones de su línea próxima a concluirse, solicita se la cedan al efecto:

1 máquina con seis ruedas acopladas

2 coches de 1ª clase

3 id. de 2ª id.

5 id. de 3ª id.

2 furgones para equipajes

2 wagones cerrados para mercancías.

El Director es de parecer que no hay inconveniente en acceder a esta petición, puesto que el material precitado podría tomarse del que la Compañía tiene pedido y que no la [sic] es de una necesidad inmediata. El Consejo en su vista autoriza la cesión de la máquina y de los coches y wagones indicados a la Sociedad de Córdoba a Málaga pero a título de venta definitiva, de la cual no resulte pérdida alguna para la Compañía, debiendo por lo tanto satisfacer aquella Sociedad, además del importe de coste material, todos los gastos accesorios ocasionados para su transporte,

⁴⁷⁹ Actas MZA, sesión nº 14 de 24 de abril de 1862, p. 57, libro 4.

desembarque en los puntos en que se entregue, etc., y la parte de interés que corresponda de las sumas que se hubiesen anticipado a los fabricantes.”

Esta petición de material rodante, fue dirigida al Comité de París de MZA por medio de la constructora de la línea, Vitali, Picard y Compañía. Es posible que las influencias de Loring fuesen más poderosas en París que en Madrid, y puede ser también comprar subordinadamente este material a la otra compañía, resultase más económico que hacerlo directamente a las casas francesas suministradoras.

Tenemos constancia de la temprana apertura a la explotación de aquella primera sección que se pondría en funcionamiento entre finales de abril de 1862 —según nos explica el documento anterior— y el 1º de mayo de 1862, fecha del bando de aviso al público del gobernador civil de Málaga, impreso en una cara en papel blanco de tamaño aproximado a un folio, que se conserva en el Archivo Municipal de Málaga⁴⁸⁰, y que transcribimos íntegro a continuación:

*“DON ANTONIO GUEROLA,
GOBERNADOR CIVIL DE ESTA PROVINCIA, ETC.*

Hago saber: Que habiendo empezado á funcionar las locomotoras en la parte concluida del Ferro-carril de Màlaga á Córdoba, se prohíbe terminante y absolutamente transitar ó estacionarse en la linea misma del camino, cruzarla por distintos puntos que los destinados al efecto, y aun atravesar por estos en los momentos de estar los trenes á la vista. Los contraventores à esta disposicion, además de esponerse[sic] á los graves accidentes que su temeridad ó descuido les pueda proporcionar, incurrirán en la multa de tres á treinta duros, segun la gravedad y circunstancias del hecho, con arreglo al artículo 23 de la Ley de 14 de Noviembre de 1855 sobre policía de los Ferro-carriles.

Según el artículo 22 de la misma Ley, los que resistan á los empleados del camino de hierro en el egercicio [sic] de sus funciones, serán castigados con las penas que el Código Penal impone á los que resisten á los agentes de la Autoridad.

Finalmente, los que causen daños en las obras del ferro-carril, destruyan la via ó pongan obstáculos que impidan el libre tránsito, serán entregados á los Tribunales de Justicia para que se les apliquen las severas penas que la ley citada prescribe para todos estos casos, cuyas penas llegan en algunos hasta la de presidio mayor.

Lo que se hace saber al público para su conocimiento, á cuyo fin se fijará este bando en todos los puntos convenientes, sin perjuicio de reproducir en el boletín Oficial todo el contenido de la Ley antes mencionada, como recuerdo de su puntual observancia.

Málaga 1.º de Mayo de 1862.

ANTONIO GUEROLA.”

A pesar de que los ferrocarriles traían consigo la esperanza del progreso, fueron muchos los atentados y destrozos que sufrían las instalaciones durante los primeros años

⁴⁸⁰ Archivo Municipal de Málaga. Signatura: legajo nº 383, nº 12, nuevo 1902. Edicto del gobernador civil de Málaga D. Antonio Guerola.

de su puesta en marcha por parte de anónimos, como hemos apuntado en el epígrafe sobre ludismo. El caso del ferrocarril de Málaga no debió ser una excepción, puesto que en la misma carpeta del Archivo Municipal donde se encuentra el bando anterior, también tenemos la copia de una carta manuscrita, firmada por el escribano José María López, y con fechas del 28 y 29 de septiembre de 1863, con la anotación de “*Enterado el Sr. Alcalde ha dispuesto se den las órdenes oportunas á la Guardia rural*”. Se trata del texto para una inserción en el Boletín Oficial de la Provincia, que también transcribimos⁴⁸¹:

“Del Boletín Oficial de 29 de Setiembre de 1863. Gobierno de la Provincia= El Escelentísimo Señor Ministro de la Gobernación del Reino, con fecha [...] de Agosto último me comunica la Real orden que sigue= La Reina Q. D. G. [Que Dios Guarde] se ha servido mandar, encargue á Vd. como de su real orden lo ejecuto que ecsite [sic] el celo de los Alcaldes de esta Provincia, para que procuren ejercer una esquisita [sic] vigilancia en los trayectos de vía-férrea que haya en los términos de su respectiva jurisdiccion á fin de evitar los desperfectos y otros tan punibles cuan desastrosos atentados que suelen intentarse ó cometerse por sujetos de deprabada [sic] índole y siniestros propósitos= Lo que he dispuesto se incerte [sic] en este periodico oficial encargando muy particularmente à los Sres. Alcaldes de los pueblos de esta provincia procsimos à la linea férrea, la mas esquisita [sic] vigilancia para evitar que persona de mala índole pueda entorpecer la vía ocasionando desgracias que se está en el caso de evitar. Malaga 28 de Setiembre de 1863= Celestino Abad y Abad.”

5. 3. 6. Los planos de la primera estación de Málaga (1863)

Respecto a la primera estación de Málaga, los planos definitivos datan de 1863 y se conservan en el AHF. Los dibujos de este expediente son de buena calidad y nos permiten hacernos una idea clara sobre aquella primera estación. El expediente consta de varias láminas de papel vegetal para dibujo en tamaño A3 trazadas a tiralíneas y coloreadas en varios tonos. Una de las láminas muestra la elevación y plano de la cochera de locomotoras, otra su elevación y secciones, otra es una representación de la planta de los talleres de montaje para vagones y coches, otra muestra la elevación y sección transversal de estos mismos talleres, otra lámina representa la elevación longitudinal y lateral, plano y sección del Taller de Ajuste, otra lámina contiene el dibujo de la elevación y sección transversal de los talleres de montaje para locomotoras, otra el plano, elevación y secciones del Almacén del servicio de Tracción, otra la elevación y sección transversal del Depósito de coches, y otra más representa un plano general de la estación a menor escala donde podemos ver la isla de vías a ambos lados de los edificios de la estación⁴⁸². Los dos edificios para la entrada y salida de pasajeros se enmarcaban en una estructura de hierro construida en 1863 en la fundición de Ferdinand de la Rochette, en Givors, Rhone, Francia.

⁴⁸¹ Archivo Municipal de Málaga. Signatura: legajo nº 383, nº 12, nuevo 1902. Órdenes del Alcalde a la guardia rural.

⁴⁸² AHF, expediente A-0006-003. Se reproducen estos planos de la estación de Málaga en “Documentos Anejos”.

5.3.7. El Álbum a la reina de las obras de fábrica del ferrocarril de Córdoba a Málaga y el fotógrafo Spreáfico (1867)

Una anotación del equipo de documentalistas del AHF, en la ficha del expediente que conserva estos planos, nos indica que en el AGP (Archivo General de Palacio) existe un álbum (nº de inventario 10164197) en el que se incluye una fotografía de J. Spreáfico titulada “Obras de fábrica del ferrocarril de Córdoba a Málaga dedicado a S. M. la reina doña Isabel II”, tomada en Málaga en 1867. Aunque no hemos podido consultar este archivo, en este punto nos parece adecuado insertar un breve excursus sobre la obra fotográfica de José Spreáfico (1831-1878), artista que contrajo matrimonio y se asentó en Málaga a la edad de 25 años. La importancia de Spreáfico como fotógrafo en Málaga no ha sido descubierta hasta recientes estudios de inicios de la década de 2010. Anteriormente, este fotógrafo sólo era reconocido entre el elenco de los que trabajaron en Málaga a mediados del siglo XIX como autor de *cartes de visite*, aunque es posible que varias de las fotografías anónimas que se incluyen en los estudios de la fotografía malagueña producidos a finales del siglo XX fueran obra de él⁴⁸³. Pero recientemente la carrera profesional de este fotógrafo ha sido más estudiada. Se sabe que obtuvo la distinción de fotógrafo de SS. MM. con este álbum sobre el ferrocarril de Córdoba a Málaga, que regaló a la reina Isabel II, así como también el título de fotógrafo del cuerpo de ingenieros de la provincia de Málaga. Además de otros importantes trabajos conservados en diferentes archivos y colecciones, como el reportaje oficial del monasterio de la Rábida que se exhibió en la Exposición Universal de Philadelphia —certamen que estudiaremos en la segunda parte de esta tesis—, la traída de aguas de Torremolinos a Málaga, el banquete en casa del pintor Ferrándiz, la inauguración de la plaza de toros, y algunos trabajos en Francia, algunas de sus fotografías de tipos y paisajes para “cartes de visite”, y otras de conjuntos populares al natural, inusuales para la época, lo ensalzan en originalidad al propio Laurent. Además sus trabajos de fotografías estereoscópicas de Málaga y Granada evidencian sus relaciones personales con el famoso Lamy. Este fotógrafo fallecido precozmente —que además fue comerciante, maestro de estampas, dorador, y cuadrero—, fue famoso en su época, pero olvidado posteriormente tal vez por haber trabajado la mayor parte de su vida en una ciudad periférica y no haber tenido estudio en Madrid. Aparecen de él y su actividad numerosas menciones y alguna publicidad en la prensa malagueña y cordobesa, como *El Folletín*, *El Correo de Andalucía*, *El Avisador Malagueño*, *El Diario de Córdoba*, y tras su redescubrimiento como autor de imágenes se le ha reconocido el mérito de cautivar a los investigadores de la historia fotográfica española, por lo completo de su obra, su sentido de la innovación, calidad y capacidad técnica y sus osadas incorporaciones del elemento humano⁴⁸⁴.

5.3.8. El proyecto definitivo y las estaciones de 2ª y 3ª clase

Volviendo al curso de las obras del ferrocarril de Córdoba a Málaga, aquel proyecto de 1863 no sería el definitivo, el cuál sería realizado finalmente por el ingeniero jefe Antonio Arriete, y aprobado con prescripciones un tiempo más tarde, por

⁴⁸³ FERNÁNDEZ RIVERO, Juan Antonio (1994) *Historia de la fotografía en Málaga durante el siglo XIX*, Editorial Miramar, Málaga, 206 pp.

⁴⁸⁴ FERNÁNDEZ RIVERO, Juan Antonio (2012) “La obra fotográfica de José Spreáfico”, en *Jornades Antoni Varés*, diciembre 2012, Girona, 18 pp. Disponible en: http://eprints.rclis.org/18063/1/Spreafico_Fernandez%20Rivero.pdf [última consulta 09/08/2015]

real orden de 20 de abril de 1865. Este proyecto definitivo se conserva también en el AHF, aunque los planos, la memoria y los presupuestos están datados en mayo de 1863, y los dibujos están efectuados sobre papel tipo cartulina, en lugar del anterior, realizado sobre papel vegetal. El expediente contiene varios folios con membrete impreso de la Sección Facultativa del Ferro-carril de Córdoba a Málaga con una descripción general pormenorizada con todos los detalles de la ejecución de las obras y las utilidades previstas de todas las partes de las instalaciones. Mediante el presupuesto de las diversas dependencias podemos obtener información hasta de los mínimos detalles de todos los elementos constructivos, e incluso del tipo de pintura al óleo con la que se dio imprimación a los elementos de hierro⁴⁸⁵.

En junio de 1864 la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga también presentaría a la autoridad, manuscritos, los proyectos de vías y edificios para las estaciones de 2ª, 3ª y 4ª clase comprendidas desde Córdoba a Málaga⁴⁸⁶. Las estaciones que se proponían y sus clases eran:

-Bogantes, 3ª clase, puesto que no se la consideraba de importancia por las condiciones del país, salvo por el proyecto de la carretera en construcción de Ronda por Ardales, que pasaría por este lugar.

-Bobadilla, 2ª clase. Esta estación se consideraba en una situación especial ya que quedaba colocada entre la bifurcación de la línea principal con la de Granada, y podrían encontrarse al mismo tiempo trenes viniendo de Málaga, de Córdoba y de Antequera y trenes de mercadería estacionados. Para el servicio de los trenes de viajeros se instalarían tres vías a todo lo largo de la estación. Se situaría en esta estación una locomotora de reserva para socorrer los trenes, instalándose una cochera para abrigar esta máquina y otra para 4 coches que pudieran servir en la formación de los trenes. El edificio de las cocheras formaría un arco de círculo con centro en una placa giratoria de 12 metros que permitiera volver las máquinas con sus tenders, y un depósito de agua y agujas de bifurcación.

-Fuente de Piedra, La Roda y Casariche, 3ª clase. Estas tres dependencias se consideraban como las de Cártama y Pízarros, y se proponía la correspondencia a la Roda en lugar a la de Fuente de Piedra, aunque ello no estaba en los proyectos aprobados, siendo más importante la importancia del pueblo de La Roda.

-Puente-Genil, Aguilar y Montilla, 2ª clase. La disposición de las vías de Puente-Genil sería la misma que en Álora, con la salvedad de que esta estación tendría más importancia por ser necesario tener una máquina y algunos coches de reserva. También las vías para las mercaderías serían más largas que en Álora, y se proponía un edificio en arco, una placa giratoria de 6 metros con capacidad para dos coches. No se consideraba necesaria la vía de apartadero de los trenes ni un depósito de agua en Aguilar por su cercanía a Puente-Genil y Montilla, que sí contarían con ellos. Montilla también tendría, pues, una vía para estacionar los trenes, un depósito de agua y una cochera para dos coches.

⁴⁸⁵ AHF, expediente A-0012-006; y otro expediente sobre la construcción de la Estación de Málaga en el AHF, expediente A-0115-004.

⁴⁸⁶ AHF, expediente A-0150, 005.

-Montemayor y Fernán Núñez, 3ª clase. En el proyecto aprobado se había fijado una sola estación para el servicio de estos dos pueblos y el de Espejo, más por la real orden de 29 de marzo anterior, se había dispuesto que habría de establecerse una especial para Montemayor. En su cumplimiento se había estudiado el emplazamiento más conveniente y situado a la menor distancia posible de la población, colocándose en el kilómetro 150,800. Para adoptarse este punto para la estación de Montemayor sería indispensable trasladar la de Fernán Núñez al kilómetro 158,400 en vez de el 158,600 que se había propuesto en el proyecto inicial. También se suprimiría la vía de desvío en Monte Mayor para apartar los carruajes, estableciendo para ello, además de la vía directa y la del apartadero con entrada y salida, la otra vía para el muelle de mercancías.

-Cortijo de Torres-Cabrera, 4ª clase. El recorrido entre Fernán Núñez y Córdoba resultaba distante, por lo que para atender las propiedades de la vega del Guadajocillo se convino con los propietarios gestionar una estación en aquella parte del trayecto, decidiéndose la ubicación en el Cortijo de Torres Cabrera.

-Estación de Córdoba. El servicio de viajeros y mercaderías se haría en la estación del ferrocarril de Córdoba a Sevilla. Sin modificar las instalaciones que ya existían, se proponían unos añadidos. Se proponía una vía partiendo desde la principal a la cochera de máquinas, proyectada para 6 locomotoras, con su edificio en arco de círculo con una placa giratoria en el centro de 12 metros. Otro edificio contendría el pequeño taller necesario para el depósito, un dormitorio para los maquinistas, un almacén para el material y el aposento del jefe de depósito. Se disponía también que todas las reparaciones de alguna importancia se harían en Málaga, donde se había proyectado un gran taller, y que no se harían en Córdoba más que las pequeñas reparaciones. Así, el depósito de Córdoba no tendría más que dos o tres máquinas en buen estado para reemplazar si fuere necesario a las de los trenes. En Córdoba también se instalaría por parte de la compañía malagueña un depósito de agua de 50 metros cúbicos de capacidad. Se proyectaba también una cochera para contener 18 coches servida por un puente movable que comunicase con las vías principales por medio de una placa giratoria.

Este proyecto de estaciones fue remitido al ingeniero jefe de la División de los ferrocarriles de Sevilla con una nota firmada por Jorge Loring. Aunque no tenemos constancia del expediente que contendría las estaciones de 1ª clase, podemos deducir que al menos las estaciones de Álora y Cártama serían de este tipo, con instalaciones más amplias que las de 2ª, 3ª y 4ª clase.

5. 3. 9. La planificación urbana, el alumbrado y la conexión con el puerto del nuevo ferrocarril en Málaga

Pasando al tema de la planificación del nuevo ferrocarril en la ciudad de Málaga, diremos que uno de los debates iniciales entre la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga y las autoridades de la División de Ferrocarriles del Cuerpo Nacional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Estado, giró en torno a la distancia que se imponía desde el emplazamiento de la primera estación de Málaga, su puerto, y los principales emplazamientos industriales de la época. Las autoridades no consintieron en que las vías atravesasen ninguna de las calles principales de mayor tránsito de la población, y se daba la circunstancia de que el puerto se encontraba desmantelado en

unas grandes obras de drenaje y nuevos muelles que impidieron desde un principio construir ramales férreos paralelos a la línea de costa. Estas dificultades dilataron excesivamente en el tiempo la articulación de un espacio ferroviario integrado que favoreciese la industria, y durante unas dos décadas, la carga y descarga de mercancías sufrió una coyuntura muy desfavorable que hacía perder competitividad tanto a la industria como al transporte marítimo y ferroviario. Al cabo de este tiempo se comenzaron a construir los ramales necesarios para el trasbordo de las mercancías y las materias primas en circulación, y fue a finales de siglo cuando las instalaciones estuvieron terminadas, desafortunadamente, en el momento en que la decadencia de la industria y el comercio de la ciudad costera fueron ya inevitables⁴⁸⁷.

La línea de Málaga a Córdoba se inauguró en agosto de 1865, y en septiembre de 1866 tenemos un documento relativo al alumbrado de gas de la zona más próxima a la estación que gozaba de este servicio, la calle Cuarteles, distante de la estación más de trescientos metros. Se trata de una carta con fecha de 16 de septiembre de 1866, conservada en el Archivo Municipal de Málaga, dirigida por el teniente alcalde 6º, presidente de la Comisión de Alumbrado, y dirigida al director de la empresa del gas de dicha ciudad⁴⁸⁸. En la carta se anuncia la llegada “el lunes próximo” de los ministros de la Gobernación y de Fomento, y se ordena que al día siguiente antes del anochecer estuviese perfectamente encendido el alumbrado de la estación del ferrocarril y los candelabros de la calle de Cuarteles, avenida del barrio popular del Perchel, próxima a la estación, que aún hoy mantiene el mismo nombre, y que debía ser una de las pocas calles urbanizadas que gozaba de alumbrado público fuera de la antigua muralla.

Otros documentos, también conservados en el mismo expediente del Archivo Municipal de Málaga, nos dan cuenta de que transcurridos varios meses desde la inauguración de la línea completa de Córdoba a Málaga, la ausencia de alumbrado en la zona de la nueva estación del ferrocarril, estaba propiciando que los viajeros que se dirigían a tomar el tren fueran asaltados en la plaza de la estación. Esta circunstancia fue expuesta por la gerencia de la Compañía a la municipalidad, la cual, sin dejarse de hacer cargo del asunto, reaccionó con un interés tibio respecto al asunto. Jorge Loring, firmando como Director Gerente de la Compañía de este ferrocarril, con fecha del 18 de enero de 1867, envió una carta —manuscrita y con membrete impreso de la empresa— al Ayuntamiento de la ciudad, acompañada de un plano. En ella exponía que la falta de alumbrado en el trayecto de 300 metros comprendido entre la calle Cuarteles y la estación, frecuentado de noche y de madrugada por viajeros, había dado lugar a quejas y temores que la Compañía reconocía fundados. Según la carta de Loring, la plaza de la estación también debía ser atravesada a oscuras y esta circunstancia era aprovechada por malhechores para preparaban desagradables sorpresas a los viajeros que entraban y salían de la ciudad por ferrocarril. Loring suplicaba la extensión del alumbrado público desde calle Cuarteles hasta la plaza de la estación y, para terminar, solicitaba permiso para mejorar el piso de aquel trayecto depositando a su propia costa varios metros cúbicos de grava. El Ayuntamiento contestaba al día siguiente, 19 de enero —también en carta manuscrita—, positivamente a la propuesta de mejora del piso, pero informaba a Loring de que para la prolongación del alumbrado era necesario oír el parecer de la Comisión encargada antes de someter la decisión a la aprobación del Ayuntamiento, puesto que se trataba de un aumento de gasto con cargo a un capítulo del presupuesto ya

⁴⁸⁷ AHF, expediente A-0103-012.

⁴⁸⁸ Archivo Municipal de Málaga. Signatura: legajo nº 491, nº 44, nuevo 857. Carta del teniente alcalde 6º al director de la empresa del gas.

aprobado⁴⁸⁹. Estos documentos sobre el alumbrado público para la estación manifiestan una clara falta de coordinación de entrada entre los organismos municipales y la nueva empresa del ferrocarril, ya que no se había previsto ni en los presupuestos, ni en la planificación de las infraestructuras el alumbrado urbano en torno a la estación de la ciudad.

De 1867 tenemos también los planos del primer proyecto conectando mediante un ramal férreo el puerto de Málaga con la batería de San Rafael, donde se encontraba la ferrería de Heredia. Los planos del proyecto se encuentran en escala de 2/1000, y están firmados por el Director Gerente Administrador de la Compañía de Córdoba a Málaga, Tomás Heredia y por Cartier, el Jefe de la Vía y Obras. También hay firmas constatando que el proyecto fue examinado por el Ingeniero Jefe de accionistas de la Dirección de la Compañía y aprobado, con prescripciones por Real orden de 25 de octubre de 1867, por el Director general Perales. Según estos planos, conservados en el AHF, la fábrica de Heredia estaba situada más o menos a 1 kilómetro desde la vía principal y a 200 metros de frente al mar, en la zona que hoy llamamos Playa de la Misericordia, en perpendicular a la zona llamada del camino de San Rafael. Para llegar a la fábrica la línea tenía que atravesar la carretera de Málaga a Churriana, el camino a la fábrica de algodón de Martín Larios, y el llamado camino de la ferrería, y seguía después de la fábrica hasta 30 metros después de un depósito de escorias. Los pasos a través de los caminos serían mediante pasos a nivel. En el plano hay una anotación sobre el lado este de la carretera de Málaga a Churriana que indica que en ese sector había una parcela en la cual no se podía pasar por oposición de su dueño, Rafael Jaúregui. Algo distante en paralelo hacia el norte a la vía del apartadero de Heredia, el dibujo del plano nos muestra una vía de 0,85 metros para el transporte de carbón a la fábrica de algodón. Los planos muestran la planta sin detallar de la fábrica de hierros, un gran edificio en dos bloques rectangulares corridos con dos pequeños edificios aledaños, situados uno en el este y otro entre la fachada principal y la línea de costa, al sur⁴⁹⁰. Este primer proyecto conectando mediante un ramal férreo el puerto de Málaga con la batería de San Rafael, donde se encontraba la ferrería de Heredia no debió ser aprobado, puesto que no constan documentos ni contestación de las autoridades competentes para ello.

5. 4. Apertura del eje completo Madrid-Córdoba-Málaga (1868): ¿desencadenante de La Gloriosa? El radicalismo en Málaga y la promulgación de la Constitución de 1869

Leyendo las observaciones de Nadal sobre las obstaculizaciones políticas que sufrió el ferrocarril de Córdoba a Málaga, aunque sólo sea a título de hipótesis meramente especulativa, podríamos preguntarnos si tales obstaculizaciones no hubieron de ocultar razones de temor político, ya que estando en el sur el foco del liberalismo radical español, previese el Gobierno algún tipo de manifestación o revolución contra la Corona; como realmente sucedió en el mismo momento en el que la supervisión del Ministerio de Obras Públicas levantó los obstáculos para la puesta en explotación de la línea ferroviaria completa Málaga-Córdoba-Madrid en 1868, estallando La Gloriosa

⁴⁸⁹ El conjunto de estos documentos, la carta y el mapa dirigidos por Loring al Ayuntamiento, y la contestación de éste, se conserva en el Archivo Municipal de Málaga, con la signatura: legajo nº 491, nº 13, nuevo 857.

⁴⁹⁰ AHF, expediente A-0010-009.

justo en aquel año. Aunque el trayecto Málaga-Córdoba se había inaugurado oficialmente en 1865 y pronto pudo ponerse en explotación; y el trayecto Madrid-Córdoba fue oficialmente inaugurado en 1866, realmente el permiso de puesta en explotación sin cortapisas no llegaría hasta 1868.

5. 4. 1. Posibles vinculaciones entre el ferrocarril de Córdoba a Málaga y La Gloriosa

Entendemos que las razones profundas sobre el estallido de esta revolución han sido suficientemente estudiadas por los historiadores, pero éstos han pasado por alto el momento clave de la puesta en funcionamiento de la línea que estudiamos aquí. Si bien el ferrocarril ya conectaba anteriormente Cádiz —donde tuvo lugar el primer movimiento contra la reina— con la capital a través de Sevilla, a favor de esta hipótesis podemos observar que el núcleo económico y político conformado entre Cádiz, el Campo de Gibraltar y Málaga, siguió estando comunicado solamente vía marítima hasta la apertura del ferrocarril de Málaga a Córdoba. Una de las peculiaridades del eje ferroviario que unió Málaga con Madrid fue la estación común de la ciudad de los califas medievales, algo que lo configuraba como un verdadero eje continuo sin parangón con el resto de las uniones férreas de la época. Lo normal en aquellos momentos era que cada compañía que arribaba a una ciudad tuviera estaciones diferentes, y la ruptura de carga y el trasbordo de viajeros suponían un elemento de discontinuidad que no existía en el eje Málaga-Córdoba-Madrid. Ello, más la anterior observación sobre la conexión entre Cádiz y Málaga a través de Córdoba, pudo haber generado unas sinergias liberales que confluyeron en esta provincia, lugar donde tuvo lugar la batalla de Alcolea, decisiva para la victoria final.

Hemos de admitir que no hemos hallado fuentes concluyentes sobre la posible vinculación de los liberales sublevados a través de las oligarquías de las empresas ferroviarias gaditanas y malagueñas. Sobre el pronunciamiento de La Gloriosa en Málaga hemos consultado fuentes hemerográficas que contienen los nombres de los liberales que constituyeron la Junta Revolucionaria en la ciudad, y extrañamente, no constan en ellas ningún rastro de los apellidos más relevantes de las casas malacitanas impulsoras del ferrocarril. No obstante, creemos que este silencio documental estaría plenamente justificado si es que el *lobby* tuvo algo que ver en la planificación del golpe militar, y no disonaría de las opacas estrategias políticas que llevó a cabo ni de su maestría para manejar la información que recibía la opinión pública.

Según el relato de la penetración de la noticia del pronunciamiento de Cádiz contra Isabel II de el periódico local *El Correo de Andalucía* de 22 de septiembre de 1868, parece que el levantamiento había tomado a los malagueños un poco por sorpresa. Según este periódico —que parece que tuvo que bastante que ver con Loring y el ferrocarril de Málaga, como profundizaremos en otro apartado—, Málaga se unió a la revolución y creó la Junta Revolucionaria que se haría cargo de la municipalidad cuando ya Cádiz, Antequera, las Islas Canarias y Córdoba se habían alzado⁴⁹¹.

⁴⁹¹ *El Correo de Andalucía*, de martes 22 de septiembre de 1868, año XVIII, p. 1., Hemeroteca del Archivo Municipal de Málaga. Disponible en <http://archivomunicipal.malaga.eu/es/biblioteca-hemeroteca/hemeroteca/#.VUcb6mY2s-8> [última consulta 04/05/2015]

Algún autor ha pesquisado en profundidad los acontecimientos que siguieron, y cómo aquella Junta se escindió en dos facciones, de las cuales, la más radical tomó preponderancia. El problema de la radicalización de diciembre del movimiento revolucionario en Málaga fue la negativa de la Junta malagueña a desarmar la milicia ciudadana que había ordenado el nuevo Gobierno Provisional⁴⁹², pero no tenemos noticia de estudios sobre la participación de las élites burguesas en aquella radicalización, bien hubiera sido para estimularla o bien para sofocarla. En la *Gaceta de Madrid* de 15 de diciembre de 1868, tenemos la alocución del Gobernador de Málaga, Joaquín Álvarez de Sotomayor del día 10 anterior, a la población, oponiéndose a las órdenes del Gobierno Central⁴⁹³. El día de Año Nuevo de 1 de enero de 1869 comenzaron los enfrentamientos armados entre las milicias y las tropas del Estado, que resultó en una gran batalla de varios días dentro del casco urbano.

Dejamos, pues, en el aire la hipótesis de la posibilidad de fratría de las élites económicas malagueñas en La Gloriosa, para pasar a analizar los documentos de MZA respecto al derrocamiento de Isabel II, quien tantas inauguraciones de líneas férreas de esta empresa había protagonizado, como veremos más adelante.

5.4.2. Consecuencias de La Gloriosa para MZA

La Gloriosa revolución no afectó demasiado negativamente a MZA, ya que el nuevo Gobernador de Madrid del Gobierno Provisional, en oficio del 17 de noviembre de aquel año manifestó al Consejo que en consideración a las circunstancias anormales por las que había pasado el país, había dejado de pedir informes y de imponer multas por retrasos de los trenes. No obstante advertía que habiendo entrado ya el servicio con las condiciones ordinarias, aplicaría la ley por cada falta que se cometiese⁴⁹⁴. Podía darse, pues, por bien parada la empresa en este caso, ya que el problema de las multas era el principal que tuvo la corporación con la Gobernación de Madrid a lo largo de muchos años, como veremos más adelante. Al menos, ahora, las multas de aquellos meses le serían condonadas, ya fueran debidas a las circunstancias extraordinarias del derrocamiento, o no.

Y aún nuevamente, en contra de la advertencia final del nuevo Gobernador en su anterior comunicado, el 30 de noviembre siguiente, el Consejo recibió otro oficio accediendo a una solicitud de la Compañía mediante el cual se condonaban todas las multas por retrasos de trenes que le habían sido impuestas por la anterior administración, dejando subsistentes solamente las referentes a choques y descarrilamientos, cuyo importe se elevaba en total solamente a 7.000 reales⁴⁹⁵. Aunque vemos que en las actas de MZA se sigue consignando el cargo de Gobernador con la

⁴⁹² MORALES MUÑOZ, Manuel (1994) “La Gloriosa en Málaga: del clamor revolucionario al fracaso de las expectativas populares” *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, 16, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Málaga, p. 395-413. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=95312> [última consulta 04/05/2015]

⁴⁹³ JOAQUÍN ÁLVAREZ DE SOTOMAYOR (martes 15/12/1868) “Málaga 13 de Diciembre.- Hé aquí una alocución publicada por el Gobernador de esta provincia” [Transcripción del discurso del Gobernador de Málaga, Joaquín Álvarez de Sotomayor exponiendo las razones de la negativa del desarme de la milicia urbana de la ciudad tras La Gloriosa], en *Gaceta de Madrid*, p. 15. Disponible en: <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1868/350/A00015-00015.pdf> [última consulta 06/12/2015]

⁴⁹⁴ Actas MZA, sesión nº 35 de 26 de noviembre de 1868, p. 77, libro 6.

⁴⁹⁵ Actas MZA, sesión nº 37 de 17 de diciembre de 1868, p. 83, libro 6.

misma denominación que antaño, en realidad, con el Gobierno Provisional instaurado tras la Gloriosa, este cargo pasó a llamarse Alcalde Primero Popular de Madrid, que en el momento de la condonación de multas era Nicolás María Rivero, según las firmas de los partes en la *Gaceta de Madrid*⁴⁹⁶.

En las actas de MZA también tenemos testimonio de la intervención de la empresa en las consecuencias postreras de la radicalización de aquel movimiento revolucionario en Málaga a comienzos del mes de febrero siguiente, con el título “Transporte gratuito de los heridos de Málaga”⁴⁹⁷, que transcribimos:

“Según los deseos del Sr. Ministro de Fomento, comunicados por la Inspección administrativa en oficio del 25 de enero el Consejo autoriza el transporte gratuito en las líneas de la Compañía de los heridos en los sucesos de Málaga, que marchen con licencia o a incorporarse a sus Regimientos. El Sr. Director de la Explotación cuidará de tomar las medidas que juzgue oportunas para precaver cualquier abuso que a la contra de esta concesión pudiera cometerse.”

El primer gran evento público en el que participó MZA a partir del derrocamiento de la reina Isabel II, fue la promulgación de la Constitución de 1869. En actas de 4 de junio de 1869⁴⁹⁸, encontramos este testimonio de “Rebaja en el transporte de viajeros con motivo de la promulgación de la Constitución”:

“El Sr. Ministro de Fomento con motivo de la promulgación de la Constitución, invita a la Compañía a hacer una rebaja en el transporte de los viajeros que concurran a aquella solemnidad. El Consejo aprueba que se expendan billetes de ida y vuelta entre las Estaciones de la red y Madrid con rebaja de 40% de los precios ordinarios. Con estos billetes saldrán los viajeros en trenes especiales el 4 del actual pudiendo regresar en los ordinarios desde el 7 al 12 inclusive.”

5. 5. La estación común de Córdoba (1865-1875)

Una de las cuestiones más controvertidas de las consecuencias para el urbanismo que tuvo la implantación de los ferrocarriles en el siglo XIX y que han perdurado y siguen arrojando efectos negativos en la actualidad sobre algunas capitales, fue el empalme de líneas entre distintas empresas. El hecho de que la construcción de las primeras líneas férreas fuese de iniciativa privada con insuficiente regulación y planificación de los aparatos de Estado, tanto en Francia como en España dio lugar a justificadas controversias ya a mediados de la decimonovena centuria.

Cada compañía instalaba una estación al término de su línea, compitiendo cada una en grandiosidad y ostentación. Por ejemplo, en París, la compañía de los Rosthschild construyó la Gare de l’Est a pocos metros de la Gare du Nord, de los hermanos Pereire, y ello provocó que la complejidad del entramado de las líneas férreas

⁴⁹⁶ *Gaceta de Madrid* (martes 15/12/1868). Disponible en:

<http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1868/350/A00016-00016.pdf> [última consulta 03/05/2015]

⁴⁹⁷ Actas MZA, sesión nº 4 de 4 de febrero de 1869, p. 110, libro 5.

⁴⁹⁸ Actas MZA, sesión nº 18 de 4 de junio de 1869, pp. 181-182, libro 6.

tuviese como resultado el desarrollo en el norte de la ciudad de unas barreras urbanas que determinaron la configuración de esa parte de la urbe en un entramado de barrios aislados entre las vías férreas y de difícil conexión entre ellos y el resto del complejo urbano. Otro de los resultados de aquella multiplicación inútil de vías de entrada y salida de París fue la desaparición del pequeño bosque milenario del este de la ciudad. Con el tiempo, se han salvado parcialmente algunos de estos obstáculos artificiales para el tránsito y la habitabilidad de la zona, remediando algunos de ellos con tránsitos aéreos de líneas y otras obras de ajuste, pero el área sigue siendo una de las más devaluadas de la capital gala.

Las consecuencias de la libre competencia entre las capitalistas empresas ferroviarias españolas del XIX ya fueron bien patentes en la época de la construcción de las vías, y en el caso del empalme que debía tener lugar en Córdoba entre la gigante MZA y las compañías andaluzas, que aún no habían configurado la red común que en los años 1870 conformarían Ferrocarriles Andaluces, fue estrictamente prevenido por el Estado español. En Madrid, por el contrario, se habían dado intentos tempranos de planificación de una estación central para todas las líneas que llegasen a la capital desde mediados de la década de 1850, previéndose las planicies de Atocha como el lugar ideal para su establecimiento. De ello es testimonio la *Memoria para el establecimiento de una estación central (...)*, obra que fue producto de un estudio encargado a José Almazán en 1854, cuyo autor presentó al Gobierno en abril de 1855 y fue aprobada por real orden de 14 de marzo de 1856⁴⁹⁹. Pero en la práctica no pudo evitarse la construcción de otras estaciones en Madrid, como las de Delicias, Chamartín y Norte.

5.5.1. La estación común de Córdoba, el ingeniero del Estado Agustín de Elcoro y Berecibar y los desacuerdos iniciales de las ferroviarias (1865)

Uno de los expedientes de documentos del AHF⁵⁰⁰ conserva algunas de las cartas de las compañías ferroviarias contestando a los oficios iniciales que había remitido el Estado en este sentido. La compañía de Córdoba a Sevilla había ya comenzado las obras de su estación en Córdoba y ante el requerimiento de la Dirección General de Obras Públicas, optó por paralizar las obras en espera de un proyecto definitivo en el que se incluyesen las vías, el depósito de locomotoras, la cochera de carruajes, el edificio de viajeros y otras instalaciones. Desde la Dirección General de Obras Públicas, se designó al Inspector General de este organismo, el ingeniero Agustín de Elcoro y Berecibar — conocido en el mundo ferroviario de la época, por su segundo apellido, como Sr. Berecibar —, a presidir una reunión que deberían celebrar en Córdoba los representantes de los ferrocarriles que enlazarían en dicha ciudad. El objeto de aquella importante reunión sería discutir y acordar los principios generales a los que habría de subordinarse el proyecto de una estación común en Córdoba, donde desembocasen todos los caminos de hierro. La designación de Berecibar para dicho cometido fue transmitida al Consejo de MZA en comunicación oficial del 22 de febrero de 1865⁵⁰¹. Las injerencias del Estado no eran del gusto de la directiva de MZA, que nombró a un hombre de su

⁴⁹⁹ ALMAZÁN, José (1857) *Memoria sobre el establecimiento de una estación central, donde se unan los principales ferro-carriles que han de ejecutarse en España*, Imprenta de D. José de la Peña, Madrid, 51 pp. [cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *Op. cit.*, pp. 95-96.] Un ejemplar de esta Memoria se encuentra en la Biblioteca Nacional, encuadernado junto con otros documentos.

⁵⁰⁰ AHF, expediente A-0083-017.

⁵⁰¹ Actas MZA, sesión nº 6 de 6 de marzo de 1865, p. 101, libro 5.

confianza, el francés Le Masson, recién nombrado Sub-director de la Compañía para representar los intereses de la empresa en estas reuniones. Le Masson recibió el encargo preciso de no apartarse de lo establecido en el proyecto de contrato celebrado con la Compañía del ferrocarril de Córdoba a Sevilla, que ya había sido aprobado por el Comité y por el Consejo.

El señor Berecibar era un ingeniero experimentado del Estado, que ya había protagonizado la organización de otras partes de la red ferroviaria de MZA, como el ferrocarril de Almansa a Alicante, y trabajado con Diputaciones y organismos públicos, así como para las mismas empresas constructoras⁵⁰². De aquel primer encuentro en Córdoba entre el representante del Estado y los de las tres compañías ferroviarias que confluirían en la ciudad —a saber: Sevilla-Córdoba, Málaga-Córdoba y Madrid-Córdoba—, se levantó un acta de la que tenemos un extracto en las de MZA de la sesión de 17 de abril de 1865⁵⁰³:

“El Consejo toma conocimiento del acta de la sesión que en virtud de lo dispuesto por la Dirección general de Obras públicas tuvo lugar en Córdoba el 27 de marzo último para discutir y aprobar las bases y condiciones del servicio de una estación en Córdoba para las líneas férreas que se enlazan en dicha Ciudad. En esta reunión quedó convenido el establecimiento en común de la Estación de viajeros, adoptándose para el edificio las disposiciones del proyecto aprobado por Real orden del 10 de marzo de 1862 para la Estación de Córdoba a Sevilla, Sin embargo la Junta no cree necesario se lleve desde luego a cabo la construcción completa de dicho edificio, aplazando su ejecución para cuando el Gobierno lo estime conveniente.

Respecto a la cuestión de emplazamiento de la Estación de viajeros, no habiendo conformidad entre el representante de la Compañía, y el de los ferro-carriles de Córdoba a Sevilla y de Córdoba a Málaga pues mientras el primero opinaba que el terreno más a propósito para el establecimiento de la Estación es el que posee la Compañía de Manzanares a Córdoba, el segundo juzgaba al efecto preferible el en que se encuentra hoy la Estación de viajeros de la línea de Córdoba a Sevilla. En cuanto a la comunidad de los demás servicios el Representante de la Compañía reservó a la misma en libertad de acción puesto que a su juicio no había inconveniente alguno para el público en que se efectuasen con separación los servicios de mercancías y de máquinas.

Por último, invitados los representantes de las Empresas a que determinasen el plazo en que podían presentar los proyectos de Estación para el servicio común de viajeros y de las diferentes dependencias para mercancías y máquinas en la hipótesis de servicio común y servicio combinado el representante de las Compañías de Sevilla y Málaga ofreció presentar el primero de los proyectos mencionados dentro de un mes, y el representante el segundo dentro de dos meses.”

⁵⁰² GÓMEZ CRESPO, José Carlos (2010) “La construcción del ferrocarril de Almansa a Alicante”, en *Cimbra*, abril-mayo-junio 2010, pp. 14-25. Disponible en http://www.citop.es/publicaciones/documentos/Cimbra391_04.pdf [última consulta 01/05/2015]

⁵⁰³ Actas MZA, sesión de 17 de abril de 1865, pp. 112-113, libro 5.

Es decir, no se llegaron a aclarar las cuestiones principales, y sólo se constataron las disparidades de criterios de las tres compañías. Así hubieron de celebrarse varias reuniones posteriores.

Otras fricciones surgieron entre las compañías que confluirían en Córdoba en vísperas de su inauguración. Por ejemplo, en sesión de 27 de abril de 1865, se anuló un contrato ya firmado con la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Sevilla para el servicio de trenes y de material para la sección de Andújar a Córdoba⁵⁰⁴.

En la última sesión del Consejo del complicado año de 1865⁵⁰⁵ se tomó acuerdo acerca de una nueva convocatoria organizada por el Ingeniero Jefe de la División de Sevilla —recordemos: funcionario del Estado que se ocupaba de los asuntos de la incipiente red ferroviaria andaluza—. Los representantes de las tres compañías que llegarían a Córdoba (MZA, la de Córdoba a Sevilla y la de Córdoba a Málaga), deberían reunirse en Sevilla para ponerse de acuerdo acerca de la futura estación común de Córdoba. El funcionario solicitaba que se diesen atribuciones y poderes a los representantes para tomar las decisiones necesarias, seguramente con la motivación de agilizar los trámites y reducir las discusiones y las demoras que ellas acarrearían. Transcribimos el texto completo de la anotación del acta, aun cuando contiene varias erratas del escribano:

“El Sr. Ingeniero Gefe de la División de Sevilla en virtud de lo dispuesto por la Dirección de Obras Públicas relativamente a la Estación común de Córdoba, convoca para una reunión que deberán celebrar en Sevilla el 4 del actual [sic] el citado Sr. Ingeniero y los representantes de esta Compañía y de las de Córdoba a Sevilla y de Sevilla a Málaga [sic] para tratar y acordar la disposición general de dicha Estación, advirtiéndolo al propio tiempo que las personas que representen a las citadas Empresas deberán tener las atribuciones y poderes necesarios para decidir por sí las cuestiones que se discutan en esta Junta, y que si a ella dejase de concurrir alguna de las Compañías, se entenderá que renuncia a toda reclamación y que se conforma con lo que en definitiva se resuelva.

El Consejo nombra al Sr. Le Masson para que represente a la Compañía en la reunión mencionada, pero acuerda además se exponga a la Dirección de Obras públicas que no pueden darse a dicho Señor poderes tan latos como los que se exigen en la expresada comunicación, debiendo aquel limitarse a emitir su parecer y dar cuenta al Consejo del resultado de la Junta.”

5. 5. 2. La aprobación final del proyecto de estación común (1866)

El 20 de octubre de 1866, en la sesión del Consejo de MZA correspondiente, se dio lectura de una real orden de 14 del corriente aprobando el proyecto de la estación común de Córdoba para las líneas de Manzanares, Málaga y Sevilla. Las copias del informe y el proyecto de convenio entre las compañías involucradas se remitieron al Comité de París, y se quedó a la espera de su parecer para resolver por fin sobre dicho asunto.

⁵⁰⁴ Actas MZA, sesión nº 9 de 27 de abril de 1865, p. 120, libro 5.

⁵⁰⁵ Actas MZA, sesión nº 25 de 30 de diciembre de 1865, p. 203, libro 5.

En principio, el asunto de la estación común de Córdoba parecía arreglado a mediados de diciembre de 1866, quedando la ubicación de la estación común en la estación originaria que tenía ya instalada la Compañía de Sevilla a Córdoba. Para el derecho de uso de la estación ya construida, MZA se avino a abonar un alquiler mensual a la compañía propietaria, autorizando el Consejo a los señores Bauer y Gándara a terminar este asunto, no excediendo el alquiler de 25.000 francos anuales⁵⁰⁶.

5. 5. 3. Nuevos problemas entre las ferroviarias por el precio de arrendamiento de la estación (1867-1870)

Pero los problemas derivados de la estación común de Córdoba estaban lejos de solucionarse, ya que MZA seguía sin estar de acuerdo con los precios de arrendamientos que se habían acordado con la Compañía de Sevilla a Cádiz el año anterior. La pequeña compañía ferroviaria de Sevilla a Córdoba no se dejó amilanar por la prepotencia de MZA, máxime cuando los acuerdos sobre el servicio común de la estación de Córdoba habían sido refrendados por el Gobierno. En la primera sesión del Consejo de enero de 1867⁵⁰⁷ se expuso el nuevo inconveniente en los siguientes términos:

“El Sr. Administrador delegado manifiesta, que las negociaciones seguidas entre él y el Sr. Gándara y los representantes de la Compañía de Sevilla a Córdoba, con el fin de llegar a un arreglo definitivo, relativamente al uso común de la Estación de este último punto, no han dado el resultado apetecido, manteniendo dicha Empresa en 40.000 francos anuales el precio de alquiler de la expresada Estación.

Acordado ya por el Consejo que para este caso la Compañía construiría para su uso particular una Estación provincial en Córdoba y partiendo de este principio, se han convenido con aquella Empresa las bases siguientes:

1ª Hasta el día de la apertura de al línea entera de Manzanares a Córdoba pagará la compañía el alquiler de la Estación a razón de 20.000 francos anuales.

2ª Desde aquel día hasta el en que la Compañía deje devengada la Estación común, el alquiler se contará a razón de 40.000 francos al año por mensualidades vencidas.

3ª La Compañía avisará a la de Córdoba a Sevilla con dos meses de anticipación la fecha en que haya de cesar el servicio común.

El Consejo aprueba estas bases, y acuerda se le someta cuanto antes, para elevarlo al Gobierno, el correspondiente proyecto.”

El tema del precio del alquiler se reabriría en marzo de 1869⁵⁰⁸, una vez ya puesta en explotación toda la línea, cuando se vieron frustradas las expectativas de MZA de que el Estado asumiese la construcción de una estación provincial:

“En carta del 6 corriente, el Sr. Director de la Explotación llama la atención del Consejo sobre la importante cuestión de la Estación de Córdoba. A su juicio debería obtenerse de la Empresa de Sevilla la

⁵⁰⁶ Actas MZA, sesión nº 30 de 12 de diciembre de 1864, p. 338, libro 5.

⁵⁰⁷ Actas MZA, sesión nº 1 de 19 de enero de 1867, p. 354, libro 5.

⁵⁰⁸ Actas MZA, sesión nº 9 de 24 de marzo de 1869, pp. 133-134, libro 6.

reducción a la mitad del alquiler que le abona la Compañía, que el servicio común se hiciese por un precio alzado sea por aquella Empresa sea por la nuestra. En cuanto a la construcción de una nueva Estación el Sr. Administrador delegado es de parecer que las condiciones económicas de la Compañía, no le permiten hacer por ahora el gasto que esto ocasionaría.

El Consejo discute detenidamente los varios puntos que abraza el informe del Sr. Director y de acuerdo con las apreciaciones del Sr. Administrador delegado, se reserva tomar una resolución definitiva después que conozca la opinión del Comité. Entretanto el Administrador delegado gestionará nuevamente acerca de la Compañía de Córdoba a Sevilla con el fin de obtener la rebaja de que queda hecho mérito y establecer las bases de un servicio a precio alzado.”

Para obtener la reducción de alquiler deseada, MZA inició varias negociaciones en el mes de abril siguiente⁵⁰⁹.

A vueltas con el precio del alquiler de la estación común de Córdoba, y en los parámetros de economía que dispuso el nuevo Director de MZA, Cipriano Segundo Montesinos, desde finales de 1869, en junio de 1870⁵¹⁰ se preparaban nuevas estrategias para, bien conseguir una rebaja sustanciosa en el arrendamiento, bien para conseguir la venia del Estado para construir una nueva estación:

“Se da lectura de un extenso y razonado informe en el cual el Señor Director después de reunir cuanto ha mediado relativamente al alquiler y servicio en común de la Estación de Córdoba llama la atención del Consejo acerca de lo gravoso que es para la Compañía el pago anual por ambos conceptos de reales de vellón 425.000.

A juicio del Sr. Director deberían ofrecerse a la Compañía de Córdoba a Sevilla reales de vellón 300.000 al año por el alquiler de la Estación y los servicios todos de la misma, y en caso de negativa por parte de dicha Sociedad llevarse a cabo lo acordado acerca del particular en sesión del 19 de enero 1867 pidiendo al Gobierno la competente autorización para establecer una Estación propia en aquel punto, bien sea para el servicio de viajeros y mercancías a la vez, o solamente para este último si se considerase más ventajoso continuar el primero en la Estación actual y se pudiese para ello llegar a un acuerdo conveniente con la Compañía de Córdoba a Sevilla.

El Consejo acuerda se remita al Comité copia del precitado informe y que desde luego se entre en negociaciones con la Compañía de Córdoba a Sevilla para obtener la rebaja en el alquiler de la Estación, que propone el Sr. Director.”

5. 5. 4. La compra y fusión de la Compañía de Córdoba a Sevilla por MZA, ¿a causa de los problemas con la estación común? (1875)

En contra de las expectativas de MZA, la Compañía de Córdoba a Sevilla no cedía en sus pretensiones de rebaja del alquiler para el uso de la estación común de Córdoba, y todas las negociaciones emprendidas fueron en balde. Los arrendadores no

⁵⁰⁹ Actas MZA, sesión nº 12 de 15 de abril de 1869, p. 151, libro 6.

⁵¹⁰ Actas MZA, sesión nº 14 de 10 de junio de 1870, p. 325, libro 6.

accedían a hacer ningún tipo de reducción en el alquiler, ni se reconocía derecho por parte del Estado a MZA a construir una estación propia en Córdoba. En vista del bloqueo, y antes de llegar a un rompimiento total de las negociaciones, la cuestión se pasó al Comité de París para que intentase llegar a algún acuerdo satisfactorio para ambas partes⁵¹¹. Es muy posible que la dureza de estas negociaciones acerca de la estación común de Córdoba fuese uno de los motivos principales para que en octubre de 1875 MZA comprase y fusionase a su red la Compañía de Córdoba a Sevilla. La venta de la pequeña empresa ferroviaria andaluza se realizó por medio de una instancia al Ministro de Fomento, siendo representantes de ella sus administradores don E. Polack y don J. García de Torres, y en representación de MZA figuraron el señor Bauer y don Cipriano Segundo Montesinos, y la copia de esta instancia se conserva en el AHF en el mismo expediente que los documentos sobre la estación común de Córdoba⁵¹².

5. 6. Terminación y apertura de la línea completa entre Madrid y Córdoba. Expectativas y últimos problemas (1866-1873)

Para mejor comprensibilidad de la importancia que detentaba la apertura al acceso a la mayor región española en extensión geográfica y población para MZA, aportaremos el dato de que la directiva de dicha sociedad estimaba que el precio de los transportes por tonelada y kilómetro que hasta la fecha regían, podrían ser reducidos de 0, 228 reales de vellón a 0,12 —es decir, prácticamente a la mitad—, en cuanto la línea de Córdoba estuviese abierta⁵¹³. Ello suponía salvar obstáculos de competitividad con otros medios de transporte y otras compañías férreas con las que hasta entonces lidiaba. De ahí la urgencia por concluir las obras y por poner en explotación este camino, pues en términos globales, las demoras derivaban en pérdidas sustanciosas de negocio.

Una nueva maniobra fue puesta en marcha por MZA para salir del trance de las pérdidas y perjuicios que estaba sufriendo en el camino de Córdoba, y el 9 de febrero de 1866 se acordó reclamar al Gobierno una indemnización por los destrozos causados por las inundaciones en gran parte de la línea, aprovechando el momento en el que se abrían las Cortes⁵¹⁴.

A finales de febrero⁵¹⁵, fue de nuevo el señor Poisat quien se encargó de recorrer la línea de Córdoba para verificar los trabajos que se ejecutaban en la misma antes de regresar a París. La anotación del acta referida a la última función del socio de James Rothschild en esta visita dice:

“El Sr. Administrador delegado, que acaba de pasar algunos días recorriendo la línea de Córdoba, da varios pormenores muy satisfactorios acerca del estado de las obras de reparación que se ejecutan en la misma.

Al Propio tiempo el Sr. Poisat manifiesta que se propone salir para París el lunes próximo.

El Consejo queda enterado y expresa su gratitud al Sr. Poisat por el constante e inteligente celo que le anima a favor de los intereses de la Compañía.”

⁵¹¹ Actas MZA, sesión nº 20 de 25 de noviembre de 1871, p. 130, libro 7.

⁵¹² AHF, expediente A-0083-017.

⁵¹³ Actas MZA, sesión nº 15 de 19 de junio de 1865, p. 150, libro 5.

⁵¹⁴ Actas MZA, sesión nº 4 de 9 de febrero de 1866, p. 229, libro 5.

⁵¹⁵ Actas MZA, sesión nº 6 de 24 de febrero de 1866, p. 232, libro 5.

Nuevos temporales en la primavera de 1866 causaron daños en la parte de la línea de Andalucía comprendida entre Vilches y Córdoba, habiendo de ser suspendido el servicio de trenes entre Vilches y Andújar que estaba en funcionamiento. La operativa de MZA procedió a poner en marcha la mayor actividad en la reparación de la vía, esperando tenerla rehabilitada para la circulación en el plazo de breves días⁵¹⁶. Efectivamente, esta rehabilitación se llevó a cabo con celeridad, y el 6 de abril siguiente, se restableció el servicio de trenes de mercancías en toda la sección de Vilches a Córdoba; abriéndose, además el de trenes de viajeros entre Córdoba y Andújar desde el día 1º de dicho mes de abril⁵¹⁷.

La puesta en explotación de la línea férrea de Córdoba, conllevaba que el telégrafo de la Compañía también estuviese listo simultáneamente. Los esfuerzos en la reparación de los daños causados por las inundaciones de 1865, la habían dejado exhausta económicamente. Así, para poner en marcha el servicio telegráfico hubo que hacer reajustes en los presupuestos, y el 14 de abril de 1866⁵¹⁸ se resolvió el problema de la siguiente manera:

“A consecuencia de los grandes destrozos causados en 1865, por los temporales en la línea telegráfica de venta de Cárdenas a Córdoba, no solamente se agotó el crédito concedido para el establecimiento de la misma, sino que lo gastado por este concepto hasta fin de Diciembre último excedió del importe de dicho crédito en la suma de reales de vellón 54.505,67. Esta cantidad se cubrirá con excedentes de créditos abiertos al servicio del Movimiento a saber:

Del crédito 354 reales vellón 47.000

Del “ 433 “ “ 7.505,67

En junto Reales vellón 54.505,67

El Consejo aprueba esta medida.”

Además, se aprobó otro crédito de 24.620 reales de vellón para la reparación de los daños ocasionados por los temporales de aquella primavera entre la Venta de Cárdenas y Vilches⁵¹⁹.

En momentos de estrés como el que atravesaba el Consejo no es de extrañar que se diese la situación de intentar trasladar la presión a los subordinados, tal reacción resulta tan ilógica como humana, y de ello tenemos testimonio en una anotación que se refiere a “Retraso del tren 68 de la línea de Córdoba” de 14 de abril de 1866⁵²⁰, que dice:

“Con motivo del retraso y otros incidentes que sufrió en su marcha el tren 68 que salió de Menjíbar para Córdoba el 18 de Marzo y de las molestias que experimentaron los viajeros del mismo, el Director dispuso se procediese á una rigurosa y circunstanciada información de lo ocurrido.

⁵¹⁶ Actas MZA, sesión nº 10 de 31 de marzo de 1866, p. 257, libro 5.

⁵¹⁷ Actas MZA, sesión nº 11 de 14 de abril de 1866, p. 258, libro 5.

⁵¹⁸ Actas MZA, sesión nº 11 de 14 de abril de 1866, p. 258, libro 5.

⁵¹⁹ Actas MZA, sesión nº 11 de 14 de abril de 1866, p. 259, libro 5.

⁵²⁰ Actas MZA, sesión nº 11 de 14 de abril de 1866, p. 259, libro 5.

De ella resulta, que los hechos arriba indicados fueron exclusivamente [sic] debidos al fuerte temporal que reinó durante la marcha del tren, y que los empleados de la Compañía, lejos de haber incurrido en falta, procuraron en su mayor parte y en cuanto les fué dable hacer menos dura la situación de los viajeros. El Consejo queda enterado.”

Afortunadamente esta reacción del Consejo y las averiguaciones realizadas en busca de responsabilidades no tuvieron consecuencias negativas para los empleados de cargo inferior, que en otros muchos casos sí eran amonestados contundentemente, acusados por faltas o descuidos en el trabajo.

No obstante la premura que acuciaba a la ferroviaria la apertura de la línea de Córdoba, al menos parcial —como comprobamos que se llevaba a efecto en la práctica—, el Estado decretó aquella primavera de 1866 la suspensión de la explotación entre Vilches y Andújar por motivos de seguridad. El 3 de mayo de 1866⁵²¹ se consignó esta decisión gubernamental en las actas del Consejo de esta forma:

“Por Real orden de 11 de Abril último, con el fin de que los trabajos de reparación de la línea de Córdoba se lleven a efecto con buenas condiciones, y para garantir al propio tiempo la seguridad de los trenes, se dispone quede en suspenso la explotación en el trayecto de dicha línea; comprendido entre Vilches y Andujar.”

Y en aquella misma sesión, el Consejo aprobó varias modificaciones en la marcha que habían llevado hasta entonces los trenes entre Vilches y Córdoba para ponerla en armonía con el servicio de trenes de verano de las compañías de Córdoba a Sevilla y de Sevilla a Cádiz.

El delegado francés del Comité, Monsieur Poisat, regresó a Madrid en breve espacio de tiempo después de su última inspección a la línea de Córdoba efectuada a finales del mes de febrero anterior, y lo encontramos de nuevo formando parte de las reuniones del Consejo a partir de la sesión del 3 de mayo de 1866⁵²². En sesión de 21 de agosto de 1866, con la anotación “Apertura de la línea entera de Andalucía”, Poisat se nos muestra de nuevo como activo responsable de estimular la apertura de la línea de Córdoba, apremiando al Consejo para solicitar la autorización requerida para su puesta en explotación al Gobierno. La anotación del acta reza:

“El Sr. Administrador delegado expone que el estado de adelanto en que se hallan las obras de la sección de la línea de Andalucía comprendida entre Venta de Cárdenas y Vilches permitirá muy en breve la entrega a la explotación de esta parte del camino y que las tarifas que han de regir en el mismo así como la marcha de trenes propuesta por la Compañía con el carácter de provisional han sido aprobadas. El Consejo en su vista acuerda se solicite del Gobierno la autorización necesaria para la apertura de la línea entera al servicio público.”

En contradicción con el sempiterno optimismo de Poisat, muy pronto resultó patente que la línea de Córdoba no estaba en condiciones de ser abierta a la explotación

⁵²¹ Actas MZA, sesión nº 12 de 3 de mayo de 1866, p. 266, libro 5.

⁵²² Actas MZA, sesión nº 12 de 3 de mayo de 1866, p. 266, libro 5.

oficialmente. En sesión del 20 de octubre de 1866⁵²³ se ocupó el Consejo del reciente descarrilamiento de un tren en el puente Cañero, que afortunadamente era de mercancías; aunque el accidente causó nuevos desperfectos y perjuicios en la normalidad de la marcha sobre el trayecto. La anotación que se conserva dice:

“El Sr. Administrador delegado informa al Consejo de los daños ocasionados en el puente de Cañero, línea de Córdoba por el descarrilamiento de un tren de mercancías manifestando que se trabaja con la mayor actividad en la reparación de los mismos. El Señor Administrador añade que muy en breve quedará habilitado el paso de los trenes por medio de un puente provisional de maderas, que en el ínterin el servicio de viajeros y de mercancías, se hace con regularidad por trasbordo, y por último que las indemnizaciones por mercancías averiadas se están arreglando por lo mejor de los intereses de la Compañía.”

Con tan mala fortuna, el Consejo tuvo además que ocuparse, en la misma sesión, de la preparación de una visita de inspección a la línea de Córdoba decretada por real orden de 8 de aquel mismo mes de octubre. El Gobierno había dispuesto que el Inspector General de 2ª clase del cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, don Luis Vildorola, auxiliado del ingeniero industrial don Carlos Castro, practicara una visita extraordinaria de inspección en la parte del ferrocarril de Manzanares a Córdoba comprendida entre Venta de Cárdenas y Andújar. Paralelamente, en estos momentos, se acrecentaba la tensión con la Compañía de Córdoba a Sevilla por el tema del precio del alquiler, que hemos tratado en el epígrafe anterior, cuestión ésta que supuso una cuestión espinosa para MZA, puesto que no se llegaba a un acuerdo satisfactorio para la gran ferroviaria.

Entre 1866 y 1867, algunos contratistas de la línea de Córdoba iban recibiendo la devolución de sus fianzas a medida que iban concluyendo los últimos detalles de sus obras. Sin embargo, otros seguían reclamando perjuicios que habían sufrido en los últimos momentos de las faenas. Transcribimos aquí la “Reclamación del Contratista señor Umbert”, registrada en el acta del 4 de marzo de 1867⁵²⁴, pues significa una síntesis de las consecuencias que las inundaciones y la epidemia de cólera que asolaba la región en aquellos años tuvo para los constructores:

“D. Manuel Umbert contratista del 3er trozo, sección 2ª del camino de Córdoba, solicita un aumento de los precios fijados en su contrato que compense en parte las pérdidas que afirma haber sufrido a consecuencia de que, paralizados los trabajos durante algún tiempo a causa de fuertes y continuas lluvias hubieron aquellos de ejecutarse en la época de las fiebres en que los precios de los jornales tuvieron una subida considerable. El Consejo después de haberse enterado de un informe emitido acerca del particular por el Sr. Director de la Explotación y de conformidad con el parecer del Señor Administrador delegado no puede acceder a la pretensión del Sr. Umbert, con tanto más motivo, como que en sesión del 19 de Junio de 1865, ya se concedió a este contratista una prima de 50.000 reales de vellón”.

Otros contratistas, no satisfechos con los resultados de sus gestiones con MZA entablaron pleitos judiciales con la Compañía. Las dificultades de las obras del camino

⁵²³ Actas MZA, sesión nº 26 de 20 de octubre de 1866, p. 311, libro 5.

⁵²⁴ Actas MZA, sesión nº 5 de 4 de marzo de 1867, p. 372, libro 5.

de Córdoba habían ocasionado perjuicios económicos a los constructores, y algunas de las reclamaciones a la ferroviaria, sobre todo las que se habían hecho al final de 1866, en el momento de mayor estrangulamiento económico de ésta, habían intentado ser, al menos, parcialmente esquivadas por el Consejo. Por ejemplo, el señor Roura había interpuesto un pleito ante la Justicia, y obtuvo la razón en las cantidades que reclamaba y en el derecho de devolución de su fianza, que le había sido negada. No obstante la decisión judicial, el Consejo decidió en abril de 1867 seguir maniobrando para librarse del abono de una parte de las cantidades que se le exigía, lo que acarreó no pocos quebraderos de cabeza al constructor⁵²⁵.

Un nuevo crédito se abrió para la terminación de la línea de Córdoba el 25 de mayo de 1867 de 1.000.000 de reales de vellón para las obras⁵²⁶.

Las obras que daba por terminadas la Compañía para la línea de Córdoba, no satisficieron aún al Gobierno, a pesar de haberse librado ya casi la totalidad de la subvención. La División de Madrid exigía varias obras adicionales en el ferrocarril de Andalucía. El Administrador Delegado de MZA se encargó de dirigir en noviembre de 1867, dos instancias al Ministro de Fomento en las que se exponía que, atendida la situación económica de la Compañía, no se la obligase a llevar a cabo más obras que aquellas que se considerasen absolutamente indispensables para la seguridad de la circulación⁵²⁷.

Presumimos que en esta ocasión MZA no se salió con la suya, y a finales de noviembre de 1867, se vio obligada a abrir algunos créditos cuantiosos para la terminación de las obras de Córdoba. Uno de 1.954.210,66 reales de vellón para obras que debían ser ejecutadas con premura durante lo que quedaba de año, con calidad de suplementario y con cargo a la Construcción. Otro de 11.300 reales para desecar los terrenos de las inundaciones de la Estación de Villa del Río, y otro de 12.100 reales para el suministro de balasto en la primera sección de la línea⁵²⁸.

A comienzos de 1868 se iban librando los pagos, perjuicios y obras a los últimos pequeños contratistas de la línea de Córdoba, como los señores Martín, Fernández Tolón, Francisca de Lara y Ruedas, y Chabert⁵²⁹. Como excepcionalidad encontramos a esta mujer constructora, Francisca de Lara y Ruedas para estas obras finales de remate de la línea de Andalucía, seguramente la viuda de un constructor que continuaba con el negocio del cónyuge fallecido, aunque lo frecuente en estos casos era que la señora utilizase el apelativo de “Viuda de”, y el nombre del marido, y aquí no se da este caso.

Cuando el camino de Manzanares a Córdoba se abrió a la explotación para el transporte de mercancías y viajeros, las rebajas en el recorrido hasta la ciudad andaluza desde varios puntos del centro de la Península con motivo de eventos especiales fueron suculentas. En mayo de 1868 tenemos noticia en las actas de MZA de los primeros billetes de ida y vuelta a Córdoba a precios reducidos con motivo de las ferias y las corridas de toros que se organizaban en dicha ciudad. El acta dice:

⁵²⁵ Actas MZA, sesión nº 7 de 27 de marzo 1867, p. 384, libro 5.

⁵²⁶ Actas MZA, sesión nº 12 de 25 de mayo de 1867, p. 415, libro 5.

⁵²⁷ Actas MZA, sesión nº 20 de 6 de noviembre de 1867, p. 460, libro 5.

⁵²⁸ Actas MZA, sesiones nº 24 de 26 de noviembre, p. 476, y nº 25 de 30 de noviembre, p. 478; ambas de 1867, libro 5.

⁵²⁹ Actas MZA, sesión nº 4 de 21 de enero de 1868, p. 511, libro 5.

“Con motivo de las ferias y de las corridas de toros que han de celebrarse en Córdoba, el Consejo autoriza la expendición de billetes de ida y vuelta a dicha Ciudad, desde varias estaciones y con rebajas sobre los precios ordinarios que varían de 20 a 70 por ciento en razón directa de la distancia.

Estos billetes serán valederos solamente del 31 de mayo al 2 de junio.”

A partir del primer tercio de 1868 quedó en uso para el tráfico normal del público y las mercancías la línea ferroviaria completa entre Madrid y Málaga, una de las capitales costeras de mayor actividad industrial de la Península, y que tradicionalmente había estado en aislamiento terrestre con el resto del territorio español. Desde marzo de aquel año se ultimaron los detalles relativos a tarifas combinadas con la línea de Andalucía para todos los puntos de la red de MZA⁵³⁰, y comenzaron en mayo a lanzarse ofertas de recreo a precio reducido a las fiestas de Córdoba de mayo, lo cual debió suponer un impulso al turismo de esta ciudad⁵³¹.

En este momento de la historia de la red ferroviaria española, comienza otro período para la percepción de público sobre sus facilidades para transporte y la movilidad, al menos en principio. A partir de ahora no continuaremos detallando las vicisitudes de obras o constructores de esta línea, por no ser el objeto principal de nuestro estudio. Hemos querido, sin embargo, reflejar aquí los avatares de la difícil construcción del acceso terrestre hacia Andalucía, para más clara comprensión de los inconvenientes para el tráfico de mercancías, personas e ideas que regía para la región andaluza en la etapa histórica pre-ferroviaria.

5.7. La disolución del Ferro-carril de Córdoba a Málaga, la constitución de Ferrocarriles Andaluces (1877) y nuevos problemas con el puerto de Málaga

En 1877 se disolvería la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga y se constituiría la Sociedad de los Ferrocarriles Andaluces, sobre la misma base empresarial y los mismos propietarios, que absorbería y construiría otras líneas de la región. La nueva Compañía de Andaluces, en febrero de 1881, insistió con otro proyecto para el establecimiento de una vía férrea partiendo de la estación de Málaga término hacia el oeste del puerto. Este proyecto sí sería por fin aprobado por real orden de 18 de febrero de 1886⁵³². Según los documentos, las obras del puerto habían obligado a una penosa provisionalidad la carga y descarga de las mercancías que se venían efectuando en el muelle de la Pescadería, que más tarde vendría a llamarse muelle de Heredia. El origen del ramal estaría en el kilómetro 1 y 375 metros del ferrocarril principal. Constaría de dos vías, una para carga y otra para descarga, que enlazarían con la principal por medio de placas giratorias. La vía atravesaría algunos tramos de playa pertenecientes a la Junta del Puerto. Una parte de aquellos terrenos se encontraba cercada y ocupada con las instalaciones de la Sociedad de Batignolles⁵³³. La medida de la vía se proponía con el

⁵³⁰ Actas MZA, sesión nº 11 de 3 de marzo de 1868, p. 540, libro 5.

⁵³¹ Actas MZA, sesión nº 21 de 19 de mayo de 1868, p. 7, libro 6.

⁵³² AHF, expediente A-0044-009.

⁵³³ Según la documentación del Puerto de Málaga, la Sociedad Batignolles había interpuesto anteriormente un pleito a causa de la pretensión de instalar el ferrocarril. Para una aproximación a la documentación conservada en el Archivo del Puerto de Málaga y este pleito incoado por Batignolles, ver:

ancho español, de 1 metro y 662 milímetros. Se incluye en el proyecto también una propuesta de tarifas especiales, y una estimación del costo del ferrocarril inferior al del arrastre de las mercancías que se hacía hasta el momento, realzando las ventajas de la construcción del ramal. Además el proyecto expone otras ventajas, como la instalación de grúas que trasladarían directamente las mercancías de los vagones a los barcos.

En 1889 se presentó otro proyecto más para otro ramal de vía para enlazar la fábrica de aceite de oliva y los grandes almacenes de vinos y cereales de los Sres. Gross y Compañía, con el fin de poder conducir a la fábrica los vagones cargados procedentes del interior, y volver a reexpedirlos por la vía del puerto para su exportación. Pero parece que este proyecto tampoco obtuvo la autorización deseada de las autoridades. El ramal tendría una longitud de 340 metros, estableciéndose en horizontal y ocupando en toda su extensión terrenos de la propiedad de los interesados. El arrastre de los vagones por estos carriles desde el empalme hasta la fábrica se haría por caballerizas. A la memoria del proyecto acompañaba de un plano explicativo coloreado en carmín para el ramal⁵³⁴.

De los años 1895 y 1896 tenemos otro proyecto más para la instalación de nuevas vías en el muelle de Heredia del Puerto de Málaga hasta la batería de San Rafael —en una zona a la que llamaban “Muelle Nuevo”—, solicitado por los Ferrocarriles Andaluces a la Dirección general de Obras públicas⁵³⁵. En este proyecto la Compañía de Andaluces hace algunas aclaraciones requeridas por el organismo estatal en cuanto a los planos, las ventajas que se ofrecerían al servicio público y si las nuevas instalaciones habrían de sustituir a las anteriores establecidas en 1886 o si ambas coexistirían. El puente sobre el río Guadalmedina constituía un pequeño obstáculo para la reforma del ramal del puerto, y el enlace de las nuevas vías se realizaría en el estribo izquierdo de dicho puente.

Según los documentos conservados, la necesidad de establecer nuevas vías férreas había sido reconocida de antemano en el proyecto aprobado de ampliación y mejora del Puerto, considerándose por la Compañía de Andaluces una necesidad imprescindible y perentoria para el servicio del público y los intereses del Comercio de la ciudad. Pero por lo visto, el terraplenado de los terrenos ganados al mar en la antigua playa de Pescadería, que pasó a tomar el nombre de muelle de Heredia, la marcha de los trabajos del puerto obligó a rellenar la parte del llamado “Muelle Nuevo”, en el que antes se practicaban todas las operaciones de carga y descarga. Por esta causa el tráfico tuvo que trasladarse forzosamente al muelle de Heredia, pero como éste no tenía instaladas sus vías, el Comercio se vio obligado a utilizar las de la Estación marítima, para lo cual era preciso transportar en carros desde allí al muelle de Heredia y viceversa todas las mercancías que llegaban del interior hasta el puerto para ser exportadas, y las que llegaban a él para tomar el ferrocarril. La Compañía de Andaluces explicaba que los costes de este transporte por carros y los de carga y descarga representaban un gravamen que el Comercio sobrellevaba en consideración a la provisionalidad que imponían las obras del puerto, pero que resultaban en todo punto insoportables para el

PÉREZ DE COLOSÍA, M^a Isabel; CAMPOS RODRÍGUEZ, Antonio J. (2001) “Documentación conservada en el archivo histórico de la autoridad portuaria de Málaga (1717-1850)”, en *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, n^o 23, Universidad de Málaga, p. 536. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=226547> [última consulta 19/05/2015]

⁵³⁴ AHF, expediente A-0044-006.

⁵³⁵ AHF, expediente A-0013-005.

carbón y la madera que se importaba y tenía que ir al interior, y para los plomos y el mineral de hierro que se exportaba por el puerto en crecidas toneladas. Firmaban esta exposición el director general de la Compañía de Andaluces —Manglery—, el ingeniero jefe de caminos —L. Vasconi—, y el ingeniero director —V. Olenace [¿?], en Málaga a 7 de agosto de 1895. A continuación de esta carta expositiva de la problemática del trasvase de las mercancías y los minerales entre el transporte marítimo y el terrestre en el puerto de Málaga, encontramos una media cuartilla vertical con membrete impreso del Ministerio de Fomento, Dirección general de Obras Públicas dirigida a don Francisco Contreras, ingeniero jefe de la División de los ferrocarriles de Sevilla, y firmada por Eduardo Caballero, el oficial encargado, trasladando a su superior la memoria y los planos; pero tampoco tenemos constancia de que el problema fuese solucionado.

En noviembre de 1905 comenzaron las obras de un nuevo edificio en el Paseo de Reding en Málaga para las oficinas de la Compañía de Ferrocarriles Andaluces. La actividad administrativa y de gestión de estas oficinas, haría que pronto, el edificio fuese llamado popularmente el Palacio de la Tinta, nombre con el que el inmueble es denominado en la actualidad por el Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico⁵³⁶. La fachada del edificio daba al Paseo de Reding, y dos de sus laterales lindaban con las calles Fernando Camino y Tetuán. Durante las obras de construcción el Ayuntamiento de la ciudad recalificó el Paseo de Reding de segunda a primera categoría, lo que tuvo como consecuencia que el administrador por entonces de los Ferrocarriles Andaluces, Leopoldo Keromnés, tramitara una reclamación relativa a la empresa de arbitrios. En materia de Hacienda, la acepción de arbitrios municipales o fielatos se refiere a los recursos o medios extraordinarios con los que se procuraba cubrir el déficit de las contribuciones y rentas ordinarias para el cumplimiento de las obligaciones y gastos del Estado. Los hacendistas españoles aplicaban este término para calificar cuantas nuevas contribuciones, impuestos, préstamos, exacciones, ventas, negociaciones, recargos, rebajas e invenciones de impuestos de todas clases, pero a partir de la reforma tributaria de 1845 se empleó solamente para determinados impuestos, estando hoy completamente fuera de uso⁵³⁷. Debido a la recalificación a primera categoría de la calle principal que daba acceso a la fachada, y a la modificación de los planos del conjunto de las obras, se amplió el espacio circundante alrededor del edificio, dio lugar a un incremento considerable de las tasas que la Compañía tenía que desembolsar a la municipalidad. La empresa arrendataria de los arbitrios municipales presentaba al cobro a la ferroviaria dos facturas de 1.146 y 2.184 pesetas. La Compañía exponía que consideraba ilegal la pretensión de la recaudación extra que se pretendía por una recalificación que se había efectuado posteriormente al comienzo de las obras, y el cobro de 285 metros lineales que ocupaba la valla que circundaba al inmueble, en lugar de los 114 metros que correspondían a la fachada. En su respuesta el Ayuntamiento no desistió del aumento por la recalificación, basándose en que la anterior calificación del Paseo de Reding se debía a un error y que no podía convalidarse ningún derecho al amparo de ello, y se mantenía en su postura de considerar ocupación de la ferroviaria el perímetro total de la valla del lugar donde se emplazaba el edificio, y no solo de la fachada de éste⁵³⁸. No

⁵³⁶ Palacio de la Tinta, Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Disponible en:

<http://www.iaph.es/patrimonio-inmueble-andalucia/resumen.do?id=i18211> [última consulta 12/06/2015]

⁵³⁷ BELDA GONZÁLEZ, Rafael (2008) “Los arbitrios municipales en la Cartagena de mediados del siglo XX”, en *Revista Murciana de Antropología*, nº 15, pp. 533-539. Disponible en:

<https://digitum.um.es/jspui/bitstream/10201/4120/1/2559367.pdf> [última consulta 12/06/2015]

⁵³⁸ Archivo Municipal de Málaga. Signatura: legajo nº 411, nº 32, nuevo 978.

tenemos por el momento documentos sobre si finalmente la Compañía efectuó el pago que le exigía la municipalidad, puesto, como hemos dicho en repetidas ocasiones, su archivo de empresa no ha llegado a nosotros, pero creemos que es probable que así sucediera, ya que en este legajo conservado en el Archivo Municipal de la ciudad, no hay más documentación relativa a esta incidencia.

Como hemos dicho, las líneas interiores de la provincia de Málaga no están completamente investigadas. Algunas de las líneas de construcción posterior a la red principal deben su desarrollo a otro personaje vinculado a la oligarquía malagueña, Rafael Benjumea y Burín, Conde de Guadalhorce, en la época en que ostentaba el cargo de ministro de Fomento (1926-1930).

6. Mapas de la construcción de la red ferroviaria española desde 1860 hasta 1880

Ilustración 11. Mapa de la red ferroviaria española 1860. Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

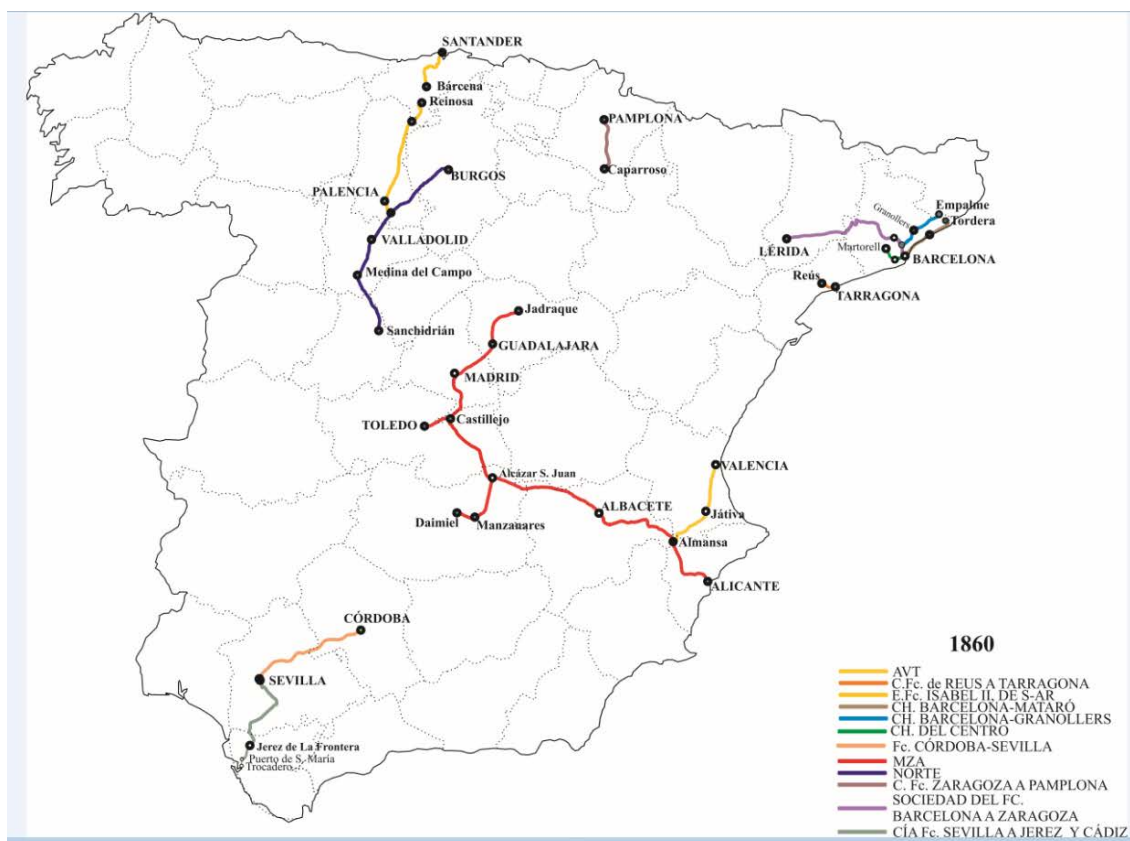


Ilustración 12. Mapa de la red ferroviaria española en 1865. Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

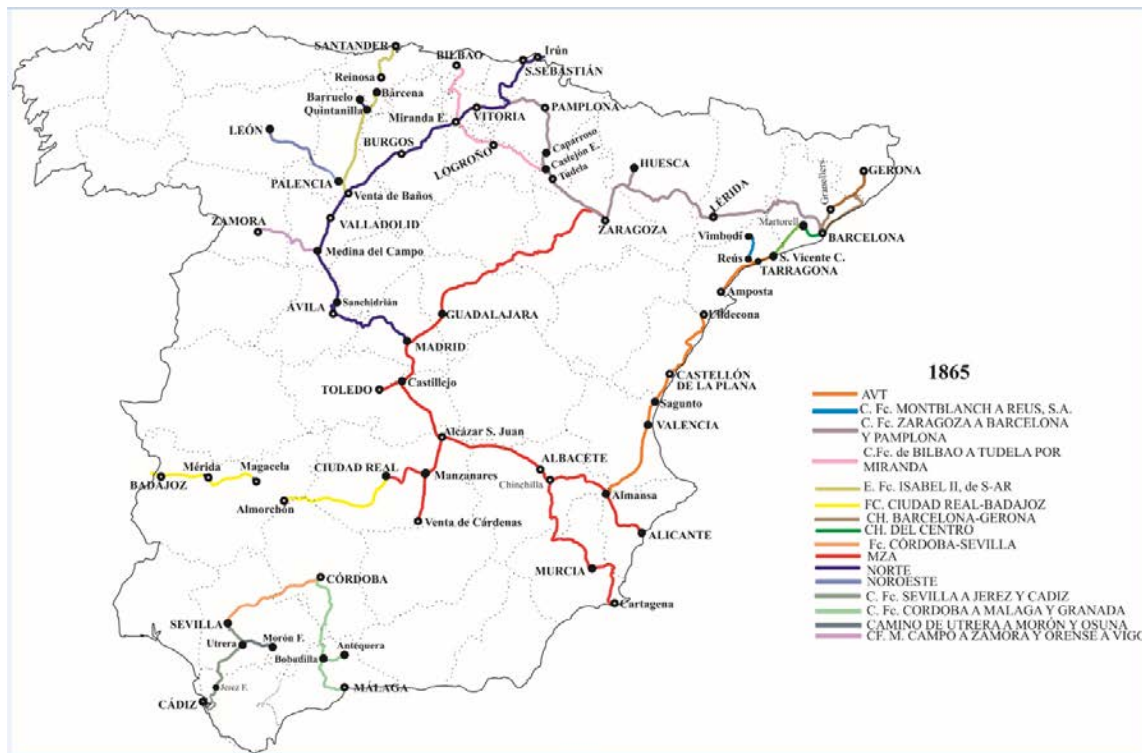


Ilustración 13. Mapa de la red ferroviaria española 1870. Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

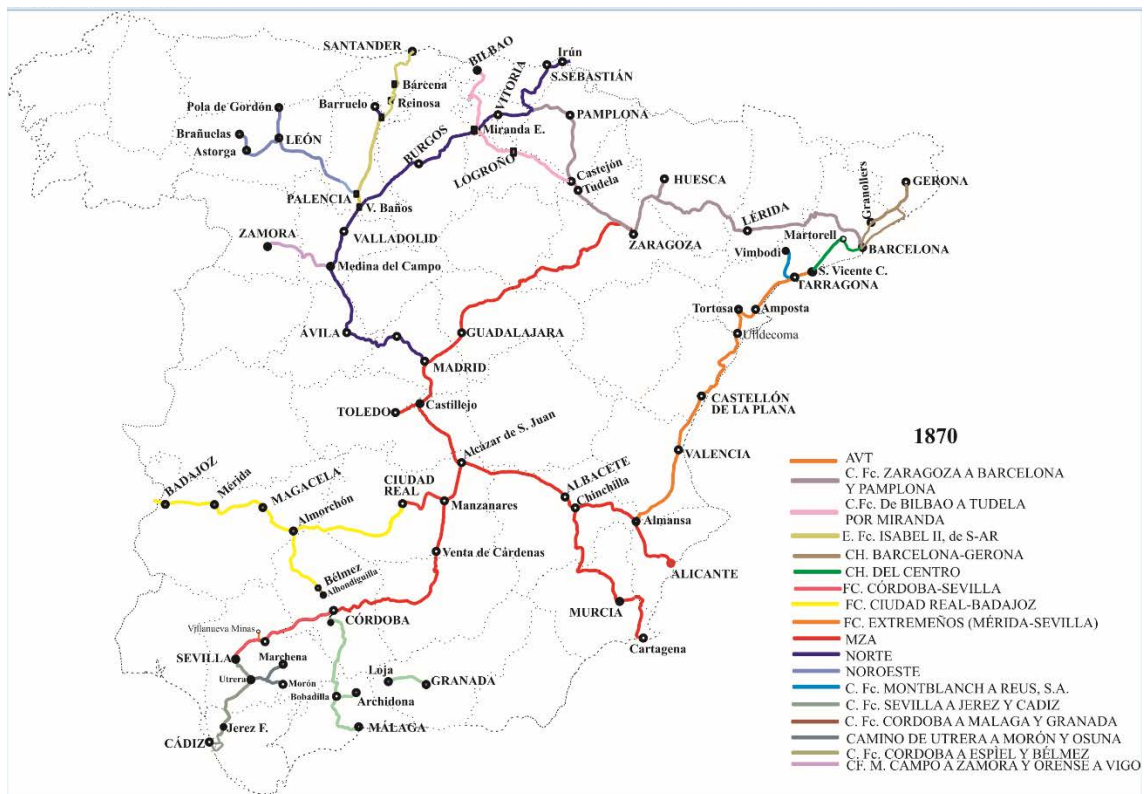


Ilustración 14. Mapa de la red ferroviaria española 1875. Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

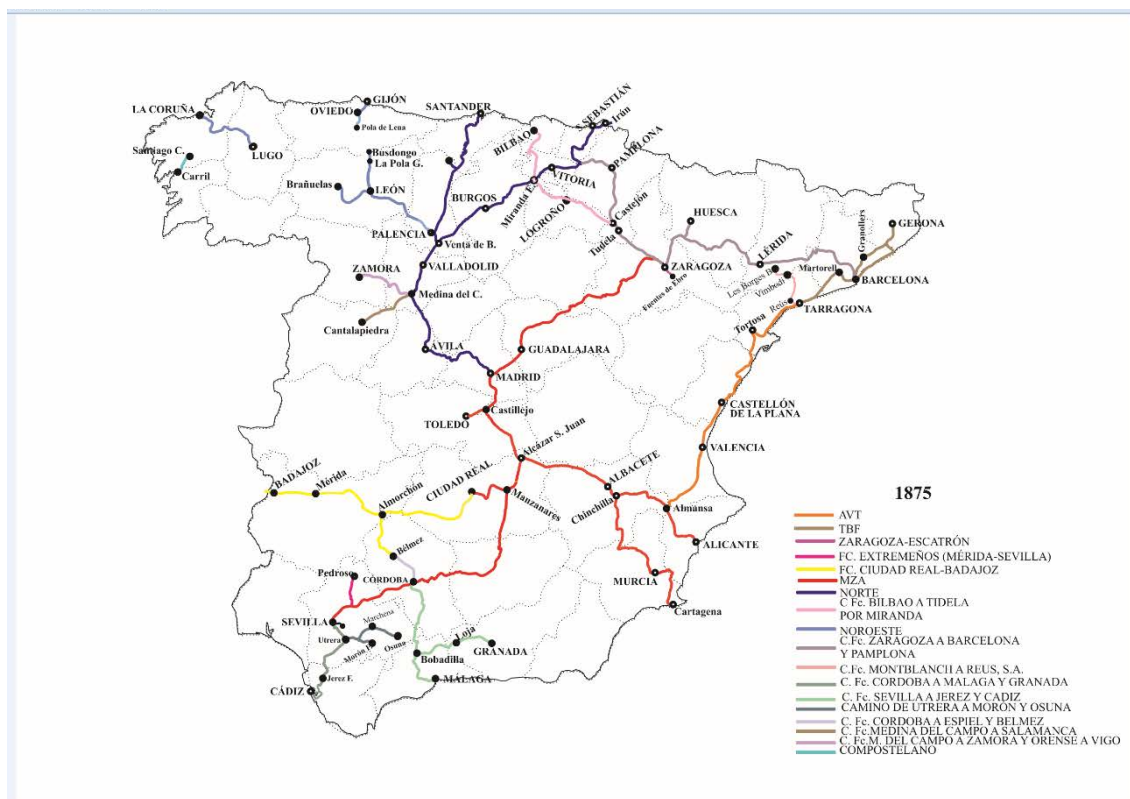
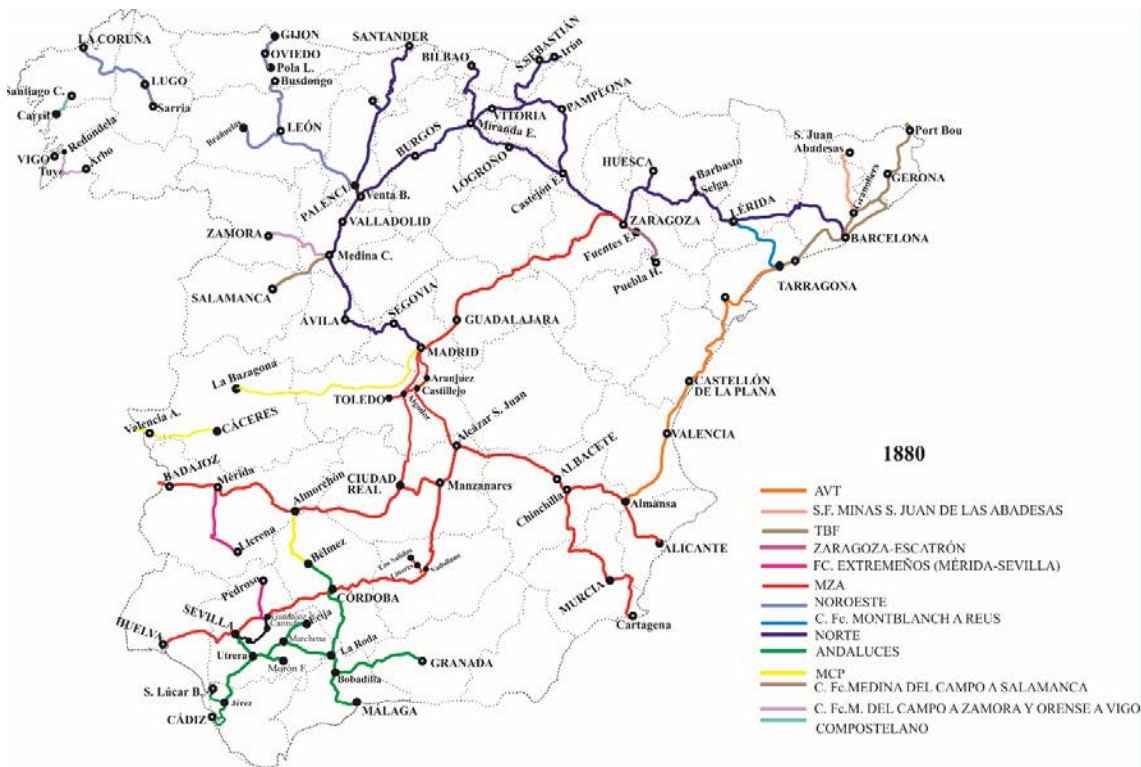


Ilustración 15. Mapa de la red ferroviaria española 1880. Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles



Capítulo VIII. Las ferroviarias y los asuntos de comunicación del Estado

Con una diferencia de casi veinte años respecto al movimiento industrial y mercantil de las demás naciones —en gran parte causa de las continuas revueltas políticas intestinas—, el Informe Subercase, del que ya hemos hablado, supuso a finales de 1844 la piedra angular de la legislación española de ferrocarriles, promulgándose el primer plan general en 1855. Esta primera ley de ferrocarriles sería reformada y modificada con posterioridad en la ley general de obras públicas de 1877, que contenía las bases fundamentales del concepto jurídico de servicio público de inspiración francesa, y que se encuentra aún parcialmente en vigencia⁵³⁹. Las primeras concesiones en España fueron hechas a perpetuidad, pero después fueron revocadas, haciéndose concesiones temporales por determinado número de años al cabo de los cuales la propiedad pasaba a ser exclusiva del Estado.

Sobre vía ancha, Cuéllar Villar y Sánchez Picón, distinguen dos etapas del desarrollo del ferrocarril en Andalucía durante la era de las compañías privadas que, a rasgos generales, pueden ser aplicadas al resto de España. Sendas etapas son llamadas por Cuéllar, “primer impulso ferroviario” y “segundo impulso ferroviario”. En la primera etapa el autor analiza la presencia de iniciativas e inversiones locales que dieron paso a la constitución de las primeras compañías ferroviarias en suelo andaluz, donde ya encontramos a poderosos grupos financieros extranjeros, en su mayoría franceses, que emprenderán la financiación y construcción de ferrocarriles en España. El tercer cuarto del siglo XIX será un momento clave de la expansión ferroviaria, en progresiva concentración empresarial, que en el caso andaluz se materializó en dos compañías principales: MZA (Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante), y Andaluces (Compañía de los Ferrocarriles Andaluces). Esta última, caracterizada por gran participación de empresarios de la región y con una clara vocación territorial, se fundará en 1877, y funcionará como empresa privada hasta su incautación por el Estado en 1936. A partir de 1880 se desarrollaría el segundo impulso ferroviario en Andalucía, que se concentró en la periferia —Huelva y Sureste— en base a la actividad minera, completándose la red de Andaluces en algunos tramos⁵⁴⁰.

⁵³⁹ ROSADO PACHECO, Santiago (2014) “La ley general de obras públicas de 13 de abril de 1877. (Una reflexión sobre el Concepto de Obra Pública)” en FERNÁNDEZ DE GATTA SÁNCHEZ (2014) *Expropiación forzosa y obras públicas (1812-2010): En Historia de la Propiedad*, pp. 211-279. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=579582> [última consulta 13/06/2015]

⁵⁴⁰ CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (2008) “Introducción”, en CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (2008) *Op. cit. [Tomo I]*, p. 21.

En los primeros tiempos de la puesta en marcha de los ferrocarriles se dieron repetidas e intensas presiones del Gobierno y de las autoridades de la administración a las compañías de caminos de hierro, en las que fueron frecuentes las disputas entre estas autoridades oficiales y las empresas de ferrocarriles, según el signo de los partidos políticos en el poder y de las filiaciones de los prohombres de negocios de las ferroviarias con estos partidos en unos casos o, simplemente, de sus relaciones clientelares expandidas a toda la nación. De estos enfrentamientos queda constancia expresa en la prensa de la época, pues normalmente estas presiones estatales eran avaladas por Reales órdenes que a veces llegaron a ser derogadas y modificadas por la enérgica oposición de las empresas de ferrocarriles. Estas derogaciones y modificaciones fueron llevadas a cabo por las compañías ferroviarias a veces individualmente, pero pronto se crearon asociaciones y sindicatos de empresa con el fin de negociar con el Estado.

Los elementos fundamentales de las controversias que tuvieron lugar y que nosotros vamos a remarcar aquí se dieron principalmente respecto a la introducción de elementos de modernidad, como *La Gaceta de Madrid* y el *Diario Oficial de Avisos* como órganos oficiales de comunicación del Estado, las multas por diversos motivos, el Telégrafo del Gobierno, con el cual entraba en competencia el Servicio Telegráfico de la propia compañía, o sobre los transportes militares, tanto de soldados como de material. También fueron frecuentes y controvertidas las relaciones con el Correo, las imposiciones del Estado en cuanto al papel timbrado que debían usar las compañías, otros impuestos y obligaciones de transporte gratuito de funcionarios. En estas páginas sólo trataremos, entre éstas, las cuestiones más íntimamente relacionadas con la comunicación; es decir, las que atañen a las publicaciones oficiales, las multas por retrasos y cuestiones del tiempo relacionadas con los cacicatos de la época. También hablaremos en este apartado sobre los problemas iniciales con Correos, la competencia entre el Estado y las ferroviarias por las distintas redes telegráficas, y daremos algunas pinceladas sobre los primeros intentos privados de estructurar tendidos telefónicos, que chocaron, tanto en normativa como en infraestructuras, con las ya establecidas y en funcionamiento de las vías férreas.

Hemos de decir que en cuanto a estos temas, nos hemos encontrado con un abundante número de documentos primarios en el Archivo Ferroviario de Madrid, a la par que con una significativa escasez, por no decir nula, de estudios disponible sobre ellos. Estas tres nuevas formas de comunicación que se debieron a los avances de la técnica, revolucionándose los usos del correo y la comunicación telegráfica con la puesta en funcionamiento de los ferrocarriles a mediados del siglo XIX —y ya en el último tercio de la centuria la aparición de la telefonía—, no suelen ser tratadas de forma conjunta con un enfoque de estudio de la historia de las comunicaciones. En este plano sólo hemos encontrado una primera síntesis de acercamiento dirigida por el profesor Ángel Bahamonde Magro y publicada en 1993 por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente⁵⁴¹. Así pues, este epígrafe estará construido mayoritariamente con la información de las fuentes primarias del Archivo Histórico Ferroviario, con las que esperamos contribuir a investigaciones venideras sobre esta

⁵⁴¹ BAHAMONDE MAGRO, Ángel (dir.); MARTÍNEZ LORENTE, Gaspar; OTERO CARVAJAR, Luis Enrique (1993) *Las comunicaciones en la construcción del Estado contemporáneo en España_ 1700-1936. El Correo, el telégrafo y el teléfono*, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Secretaría General de Comunicaciones, Madrid, 343 pp.

materia al menos dejándolas apuntadas, ya que no hemos considerado pertinente extralimitarnos en el objetivo de este trabajo para una profundización, que debe realizarse contrastando estas fuentes primarias ferroviarias con otras que puedan hallarse en diferentes archivos específicos. Para vislumbrar los orígenes de los problemas, debemos empezar por las primeras líneas de MZA en los años de la década de 1850, anteriores a la instalación de la línea que unió la capital del reino con la ciudad industrial costera que nos ocupa, aunque tengamos que salirnos de la línea de estudio principal de esta tesis, la Madrid-Córdoba-Málaga, centrándonos en ella cuando los documentos lo permitan.

1. Los ferrocarriles como servicio público. Sistemas de control del Estado y resistencia de las compañías ferroviarias

Básicamente, durante el siglo XIX se dieron cuatro formas de control del Estado sobre las compañías privadas de ferrocarriles para garantizar el servicio ferroviario dentro de los marcos del servicio público, a saber: control ejecutivo del Estado por medio de un cuerpo funcional regentado principalmente por ingenieros, comunicaciones a través de la prensa oficial, imposición de multas por los Gobernadores civiles en caso de irregularidades e intentos de obligar a las compañías a indicar sus derechos por medio de señalética en los trenes, sin obtener mucho éxito esta última modalidad de control.

Veremos también cómo las compañías ferroviarias opusieron resistencia en la medida que fue posible a estos controles del Estado mediante diversas fórmulas, optando finalmente por sindicarse para ejercer como grupo de presión sobre el Gobierno.

1. 1. Control ejecutivo del Ministerio de Fomento

La información sobre las jerarquías institucionales de las cuales nos ocupamos en este apartado, la hemos obtenido del *Anuario De La Torre* más antiguo publicado, el de 1893⁵⁴².

Las compañías de ferrocarriles dependían en última instancia del Ministerio de Fomento, y directamente de la Dirección General de Obras Públicas. La Sección Tercera de la Dirección General de Obras Públicas se dedicaba exclusivamente a ferrocarriles. Esta Sección Tercera se componía de un Presidente, varios Vocales (Inspectores del Estado de 1ª y 2ª clase), un Secretario (Ingeniero de 1ª clase) y dos Oficiales (también generalmente ingenieros). Dependientes de esta Sección Tercera existían en 1893 seis Divisiones estatales dedicadas a ferrocarriles. Invariablemente, estas divisiones se jerarquizaban en un equipo de dirección, un equipo de personal facultativo y otro de personal administrativo y mercantil. Describimos a continuación las composiciones generales de las distintas divisiones en el año de 1893:

⁵⁴² DE LA TORRE, Enrique (1893) *Anuario de Ferrocarriles Españoles*, Imp. del Indicador Oficial de los Caminos de Hierro, Madrid, 241 pp.

-División de Madrid, en Paseo de Recoletos, nº 14. Se componía de un Jefe de División, y cinco ingenieros. Tenía a su cargo 3.005 kilómetros en explotación, 669 en construcción y 147 en estudio y comprobación. Como personal facultativo soportaba esta oficina 5 ingenieros de caminos, 3 ingenieros mecánicos, 14 ayudantes de obras públicas, 1 delineante, 5 escribientes, 64 vigilantes y 2 ordenanzas. Otro departamento de esta División era llamado del personal de la inspección administrativa y mercantil, con un inspector Jefe, 5 inspectores especiales, 41 comisarios, 3 escribientes y 3 ordenanzas.

En Madrid se ubicaban otras tres Divisiones que se ocupaban de las líneas férreas y las empresas de distintas regiones españolas: la División del Norte, en calle Serrano nº 28, 2º; la División del Noroeste, en calle Serrano, nº 50; y la División del Oeste, en el Paseo de la Castellana, nº 14.

-División del Norte en Madrid. Se dirigía por un Jefe y 4 ingenieros. Tenía asignados 2.370 kilómetros en explotación y 692 en construcción. Como personal facultativo la componían 5 ingenieros de caminos, 3 ingenieros mecánicos, 11 ayudantes de obras públicas, 1 delineante, 3 escribientes, 52 vigilantes y 2 ordenanzas; y como personal administrativo y mercantil trabajaban en ella un inspector Jefe, 5 inspectores especiales, 43 comisarios, 2 escribientes y 3 ordenanzas.

-División del Noroeste en Madrid. Constaba de un Jefe y 3 ingenieros en la dirección; tenía asignados 1.163 kilómetros en explotación y 128 en construcción. Como personal facultativo se componía de 4 ingenieros de caminos, 2 ingenieros mecánicos, 10 ayudantes de obras públicas, 1 delineante, 3 escribientes, 28 vigilantes y 2 ordenanzas; y como personal administrativo y mercantil figuraban un Inspector Jefe, 2 inspectores especiales, 19 comisarios, 2 escribientes y 1 ordenanza.

-División del Oeste en Madrid. Como directivos tenemos en esta División a un Jefe y dos ingenieros. Los kilómetros asignados a este departamento eran 707 en explotación y 487 en construcción. Como personal facultativo formaban parte de ella 3 ingenieros de caminos, 2 ingenieros mecánicos, 7 ayudantes de obras públicas, 2 delineantes, 2 escribientes, 17 vigilantes y 2 ordenanzas; y como personal administrativo y mercantil había un Inspector Jefe, un inspector especial, 12 comisarios, 2 escribientes y 2 ordenanzas.

En otras ciudades distintas de Madrid estaban la División del Este, en Barcelona, y la División de Sevilla. Esta diversificación de las Divisiones estatales de ferrocarriles debía tratarse, sin duda, de una descentralización a efectos prácticos condicionada por la situación geográfica, aunque esta descentralización sólo existía para las regiones catalana y andaluza.

-División del Este en Barcelona, en Ronda de San Pedro 5. Era dirigida por un Jefe y tres ingenieros. A su cargo se asignaban 1.409 kilómetros en explotación, 1.350 en construcción y 429 en estudio y comprobación. El equipo de personal facultativo en Barcelona se formaba por 4 ingenieros de caminos, 2 ingenieros mecánicos, 7 ayudantes de obras públicas, 1 delineante, 3 escribientes, 25 vigilantes y 2 ordenanzas. Y el equipo administrativo y mercantil lo integraban un Inspector Jefe, 2 inspectores especiales, 16 comisarios, 1 escribiente y 1 ordenanza.

-División de Sevilla (no consta la dirección en el anuario de 1893). El equipo de dirección de esta División se componía de un Jefe y 3 ingenieros. Tenía asignada esta División 1.104 kilómetros en explotación, 453 en construcción y 333 en estudio o comprobación. Como personal facultativo había en Sevilla 4 ingenieros de caminos, 2 ingenieros mecánicos, 9 ayudantes de obras públicas, 1 delineante, 2 escribientes, 34 vigilantes y 2 ordenanzas; y como personal administrativo y mercantil trabajaban un Inspector Jefe, 2 inspectores especiales, 19 comisarios, 2 escribientes y 2 ordenanzas.

Además de las Divisiones existían un Negociado de concesión y construcción de ferrocarriles, otro de explotación, y una comisión de estudios y construcciones de los ferrocarriles del Pirineo Central, dependientes también directamente del Ministerio de Fomento.

Ya en el *Anuario De La Torre* de 1894 se incluye también las listas de sobrestantes, es decir, los capataces a cargo de los técnicos de las Divisiones que se distribuían en cada una de las líneas.

1. 2. Comunicaciones en prensa oficial: la *Gaceta de Madrid*, el *Diario Oficial de Avisos*

En este epígrafe daremos algunos ejemplos de las intensas relaciones que las ferroviarias mantuvieron con la prensa oficial y gubernamental del momento, pues las características de servicio público que prestaban las compañías las ligaban estrechamente con decisiones gubernamentales, leyes y Reales órdenes. Traemos la *Gaceta de Madrid* y el *Diario Oficial de Avisos* a este apartado, ya que los anuncios que publicaban tenían carácter de información pública, oficial y obligatoria. Las ferroviarias estaban obligadas por ley a publicar aquí anuncios de subastas de fondos, por ejemplo, y otros relativos a sus estatutos o reglamentos, lo cuál se incluía también en sus propios estatutos en base a la legislación ferroviaria de 1855.

La necesidad de las ferroviarias de disponer de una información exhaustiva sobre las normativas y la legislación estatales no acababa en la prensa periódica, sino que las secciones facultativas de dichas ferroviarias dispusieron de otros compendios de publicaciones oficiales, que formaron su elenco de bibliografía para consultas. Por ejemplo, ya el 28 de marzo de 1857, el Consejo de MZA aprobó la compra de la colección de Reales decretos desde el año 1836⁵⁴³.

1. 2. 1. Las comunicaciones de las ferroviarias en la prensa oficial

En la *Gaceta de Madrid*, como hemos dicho, las compañías también anunciaban sus propias subastas públicas con antelación a su celebración —emisión, amortización y reparto de dividendos de acciones y obligaciones—; así como otras subastas para el suministro de diferentes abastecimientos que necesitaba la ferroviaria, desde la construcción de las diferentes secciones de las vías —que abarcaban desde los contratos con empresas de obra para los destajos de montes y construcción de túneles hasta la construcción de puentes de hierro para el paso de los trenes, y otros materiales—, subastas de abastecimientos, como compras de traviesas, grasa lubricante para las

⁵⁴³ Actas MZA, sesión nº 24 de 28 de marzo de 1857, p. 43.

máquinas, esparto, etc—. No vamos a entrar aquí en los detalles de estos anuncios, aunque mencionaremos de tanto en tanto las más importantes, en especial las relativas a nuestra línea de estudio, la que conducía desde Madrid a Andalucía.

En la sesión nº 13 de 26 de febrero de 1857⁵⁴⁴, el Comité de París remitió el modelo de anuncio relativo al llamamiento (se entiende de compra de acciones) que el comité propone al Consejo de publicación. Según la anotación del acta el anuncio fue leído y adoptado, y el Consejo decidió que fuese publicado en la Gaceta oficial y otros periódicos nacionales y extranjeros, según lo dispuesto en el artículo trece de los estatutos. Vemos como, al menos durante los primeros años de la constitución de la Compañía, son examinados con esmerada atención los modelos de anuncios que han de salir en prensa, tanto por el Consejo de Madrid, como por el Comité de París.

En la *Gaceta de Madrid* se insertaban los avisos y anuncios más importantes para la compañía, como la subasta de acciones. En un principio, será el Comité de París quien se encargue de proponer los modelos de anuncios relativos a los llamamientos de fondos, es decir, a los llamamientos para la subasta de acciones. El primer testimonio de anuncio de llamamiento de fondos del que tenemos constancia está en el acta de 26 de febrero de 1857. El Comité, una vez redactado el modelo de anuncio —se especifica por el Sr. Lemoine, secretario del Comité—, lo traslada al “Consejo de publicación”, según las actas⁵⁴⁵, aunque pensamos que en esta expresión debe haber un error del escribano, y debe referirse a la Comisión de Publicación o al Consejo de Administración. El resumen reza “*Anuncios para el llamamiento de fondos*”, y el texto dice:

“Habiendo el comité de París fijado la época del llamamiento de fondos de trescientos ochenta reales de vellón por acción, el Sr. Lemoine, secretario del comité remite al Director el modelo de anuncio relativo al llamamiento que el comité propone al Consejo de publicación. Este anuncio es leído y adoptado y el Consejo decide que será publicado en la Gaceta oficial y otros periódicos nacionales y extranjeros, según lo dispuesto en el artículo trece de los estatutos”.

Si tomamos como válido el caso de que existiese ya una comisión especial encargada de los asuntos de publicación, ello demostraría el interés y la atención de la compañía por la comunicación y los asuntos relativos a publicación de anuncios, ya que esta comisión habría sido creada desde el principio de la vida de MZA. Más adelante las actas declaran el nombramiento por parte del Consejo de Administración español de una “Comisión de Publicidad”.

El día 29 de mayo de 1858⁵⁴⁶, el Consejo aprobó el primer anuncio de pago de los dividendos pasivos, de 100 francos por acción; es decir, los accionistas podrían acudir a cobrar una parte del beneficio de sus acciones. El anuncio se hizo insertar en la *Gaceta* y el *Diario Oficial de Avisos*, “*por tres días consecutivos a contar desde el de mañana*”. Sería el Secretario del Consejo quien quedaría encargado de acudir a dichos periódicos a dar de alta las inserciones. Podríamos añadir aquí un breve comentario sobre la agilidad de publicación de los periódicos del momento, pues la inserción tiene

⁵⁴⁴ Actas MZA, sesión nº 13 de 26 de febrero de 1857, p. 23.

⁵⁴⁵ Actas MZA, sesión nº 13 de 26 de febrero de 1857, p. 23.

⁵⁴⁶ Actas MZA, sesión nº 42 de 29 de mayo de 1857.

lugar de un día para otro desde la toma de la decisión de publicar hasta que, efectivamente, sale el anuncio, justo al día siguiente.

El *Diario Oficial de Avisos* es la última etapa de la cabecera del considerado primer diario español, fundado en 1758, Francisco Manuel Mariano Nipho y Cajigal, con el título de *Diario Noticioso, Curioso-Erudito, Comercial, Público y Económico*. Como hemos indicado en otro lugar⁵⁴⁷, este periódico mantiene una especial significación en relación con la historia de la publicidad, pues en torno a él las últimas tendencias de la historiografía nacional sobre esta materia coinciden en retrotraer los estudios de la publicidad contemporánea en prensa a mediados del siglo XVIII, con la aparición de este periódico⁵⁴⁸. Por su longevidad, sólo superada por la *Gaceta de Madrid*, y su carácter semi-oficial, fue uno de los más prestigiosos publicados en la capital del reino hasta su desaparición en 1918⁵⁴⁹.

Así pues, deducimos que desde los primeros años de existencia de MZA, la *Gaceta de Madrid*, pero también el *Diario Oficial de Avisos*, fueron los dos prestigiosos diarios de los que se sirvió la Compañía para la inserción de sus anuncios más importantes, y a su vez una fuente imprescindible de información.

1. 2. 2. Las comunicaciones del Estado a las ferroviarias en la prensa oficial (1858-1868). La reorganización de la inspección del Gobierno por el aumento del contrabando a partir de la puesta en explotación de los ferrocarriles (1868)

Las Reales órdenes de Estado fueron publicadas siempre en la *Gaceta de Madrid*, obra a la que el Consejo de Administración de esta compañía prestaba especial atención. Aunque las Reales órdenes eran en último término publicadas por el Gobierno, era tal la influencia de las ferroviarias sobre aquél que la mayor parte de estas órdenes, antes de salir, ya habían sido consensuadas con las compañías. En el peor de los casos, sobre todo cuando se trataba de órdenes que se referían a impuestos, si las compañías se oponían a tales decretos, incumplían directamente dichas leyes e iniciaban negociaciones con el Gobierno para su derogación.

Toribio González también recoge la publicación de 1858 de la Real orden con las condiciones de los caminos de hierro para España, que incluye obligatoriamente, entre otros documentos exigidos por el Gobierno, como planos y perfiles, presupuestos de construcción, conservación y explotación, tarifas, y una “*memoria descriptiva, demostrando la ventaja sobre posibles trazados y con información relativa a circunstancias topográficas y obras*”⁵⁵⁰, salida directamente de la Imprenta Nacional.

⁵⁴⁷ GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2014) *Op. cit.*

⁵⁴⁸ FERNÁNDEZ POYATOS, M^a Dolores; FELIU GARCÍA, Emilio (2012), “Avisos, anuncios, reclamos y publicidad en España. Siglos XVIII y XIX”, en *Ámbitos*, n^o 21-A, Año 2012, pp. 315-332. Disponible en: http://grupo.us.es/grehcco/ambitos21definitivo/ambitos21_fernandez.pdf [04/08/2014]

⁵⁴⁹ Más datos sobre la evolución de este título en el resumen de los documentalistas de la Hemeroteca Nacional. Disponible en <http://hemerotecadigital.bne.es/details.vm?q=id:0000192519&lang=es>

⁵⁵⁰ ESPAÑA. DIRECCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS (1858) *Formularios para la redacción de los proyectos de caminos de hierro, aprobados por Real Orden de 17 de diciembre de 1858*. Madrid: Imprenta Nacional, 1858, 3, 39 p.+ 3 láminas en color, Signatura FFE IIIB 0533 [cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *España y el ferrocarril: fuentes de información*, tesis doctoral, dirigida por Gloria Carrizo Sainero, Departamento de Filología IV, Universidad Complutense de Madrid, 2 tomos referencia n^o 158, p. 108.]

Algunas publicaciones del Estado en la *Gaceta de Madrid* en ocasiones repercutían de forma directa y contundente en las ferroviarias, y llegaban a sobresaltar a los miembros de los órganos directivos de las compañías. Tal fue el caso de un real decreto expedido por el ministerio de Hacienda el 24 de abril anterior, y publicado en la *Gaceta* del 20 de mayo de 1868⁵⁵¹, que provocó la reunión extraordinaria del Consejo de Administración de MZA dos días después para su examen, el 22 de mayo de 1868⁵⁵².

Se trataba de la reorganización del funcionamiento de todo el sistema de inspección de aduanas interiores que regía hasta el momento por parte del Ministro de Hacienda, Manuel de Orovio. Esta reorganización de las inspecciones estatales se debió al hecho de que la integración geográfica del territorio español que supusieron los ferrocarriles, no solamente conllevó aspectos positivos para el Gobierno de aproximación y unificación geográfica de las poblaciones y los lugares que posibilitaba un mejor control del tiempo y el espacio —lo cual facilitaba sin duda el ejercicio del poder político y el control social—, sino que también favoreció el incremento a escala geométrica de las actividades ilícitas de contrabando.

El decreto sobre contrabando y reorganización de la inspección del Gobierno en la red ferroviaria publicado el 20 de mayo de 1868, citado unos párrafos más arriba, gozó de gran resalte, abriendo la portada de la *Gaceta*, tras dos pequeños decretos informando del movimiento habitual de funcionarios. La nueva ley y las disposiciones que se adoptaron ocupa toda la primera plana, la segunda y parte de la tercera del número. Las disposiciones de reforma de la legislación anterior y el mismo decreto van precedidas de una larga exposición a la reina firmada por el Ministro que comienza así:

“Señora:

El escandaloso contrabando que desde hace algunos años viene efectuándose á consecuencia de la unión de la capital de la Monarquía con los puntos más importantes del litoral y de las fronteras por medio de los ferro-carriles, esta demostrando la insuficiencia de los medios de que dispone el fisco para reprimir un tráfico tan perjudicial, y la consiguiente necesidad de extender los ya estrechos límites de la acción administrativa. (...)”

Para poner remedio a la situación, ahora se establecían dos servicios de inspectores, uno fijo, en las estaciones más importantes, y otro móvil, con derecho a inspeccionar todas las mercancías trasladadas por ferrocarril e incluso a precintarlas y acompañarlas en el caso de que detectar mercancías sospechosas. La única limitación de los inspectores era no alterar la marcha normal de los trenes. También tenían derecho los inspectores de ambos servicios a utilizar gratuitamente el telégrafo de las líneas y todos los medios de traslación que en ellas hubiere disponibles, así como a reconocer los coches correos en los puntos fijos y en los convoyes en marcha. Se preveía también la coordinación de las distintas administraciones del Estado, como Aduanas, Hacienda y Jefes del Resguardo, etc.

⁵⁵¹ MINISTERIO DE HACIENDA (1868) “Exposición á S. M.”, en *Gaceta de Madrid*, año CCVII, número 141 de miércoles, 20 de mayo de 1868, pp. 1-3. Disponible en: <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1868/141/A00001-00002.pdf> [última consulta 03/05/2015]

⁵⁵² Actas MZA, sesión nº 22 de 22 de mayo de 1868, p. 9, libro 6.

1. 3. Las multas de los gobernadores civiles por penalización de los retrasos de trenes y obras en la *Gaceta de Madrid*. El funcionamiento de los cacicatos geográficos y políticos

En el régimen democrático imperfecto que se acababa de instaurar en la España de Isabel II, el poder poliédrico de los personajes y grupos de se extendía por las distintas escalas del Gobierno y la Administración, y las redes de influencia extendían estos poderes a todas las áreas, resultando casi imposible que unos problemas quedasen aislados de otros, y haciendo posible ataques al enemigo político desde todos los flancos. Los caciques podían competir en la puesta en marcha de resortes de cualquier tipo, que no se limitarían a un problema determinado, sino que incluirían ataques en todos los flancos posibles para debilitar al contrincante.

Hemos incluido en este apartado dos ejemplos relevantes de cómo funcionaba el sistema de cacicato como correa de transmisión de favores y aversiones, en el cuál los resortes del poder funcionaban como reguladores de presión. Bastaba aplicar duramente los reglamentos y legislaciones en vigor a través de las “familias de amigos”, o adoptar una actitud laxa sobre el cumplimiento de los compromisos con la Administración. Ambos casos presentan la coincidencia de que se nos ponen de manifiesto a través de las multas por retrasos que recayeron en MZA cuando sus intereses colisionaron con los de grupos de presión asentados en los órganos de gestión de la Administración del Estado, que no eran más que cacicatos territoriales o políticos. Ambos ejemplos son ilustrativos, simultáneamente, de los movimientos de fuerzas del Nuevo Régimen de mediados del siglo XIX basadas en los grupos de influencia que se extendían a todas las regiones del país y se apoyaban en sólidos grupos de poder del Gobierno en Madrid, y de la utilización del recurso del tiempo contra las compañías ferroviarias.

El primero de ellos es el caso de las multas y la difusión de una imagen negativa de la ferroviaria en la prensa oficial, promovida por el Marqués de Corvera, personaje influyente que mantenía intereses y fieles redes clientelares en la región de Murcia. Este caso mantiene una doble vertiente de obstaculización mediante el tiempo, la de las multas por retrasos en las líneas ya en explotación de MZA y la provocación deliberada de retrasos en las obras de la línea en construcción de Albacete a Cartagena, mediante agitación popular y acoso legal mediante presión por retraso en dichas obras.

El segundo caso trata de las obstaculizaciones del Duque de Sesto, en las que tuvo su origen el primer sindicato capitalista de las compañías ferroviarias españolas, a cuyo frente estuvo MZA.

1. 3. 1. Las obstaculizaciones a MZA del Marqués de Corvera (1857-1861)

Los retrasos de trenes se producían por averías en las maquinarias o necesidades del servicio, como la posibilidad de que algún tren especial de mercancías o viajeros obligase a posponer cierto tiempo la salida o la llegada de otro. Las multas de las autoridades locales por estos motivos dieron origen a fricciones entre las distintas administraciones y las empresas ferroviarias, que aparecen reflejadas en la *Gaceta de Madrid*, y pueden ser seguidas también en las actas de MZA. A principios de 1858, con el título “Publicaciones en la *Gaceta* y multas impuestas á la Compañía por el

Gobernador civil”⁵⁵³, aparece un texto en las actas del Consejo, referente a un asunto publicado en este periódico oficial que incumbía a la empresa ferroviaria en cuanto a imagen pública, y dice:

“El director llama la atención del Consejo sobre las publicaciones hechas en la Gaceta de Madrid del 31 de Diciembre último y 22 del corriente de orden del Sr. Marqués de Corvera, Gobernador civil que fue de esta provincia, y hace observar lo que estas medidas y las dos multas impuestas á la empresa de que se habla en dicha publicación, tienen de ilegal y de contrario a los intereses de la Compañía. Un vocal manifiesta que el Gobernador actual ha suspendido el pago de dichas multas y la publicación en lo sucesivo acordada por su antecesor, y que hará insertar en la Gaceta las observaciones que en su defensa le dirijiese [sic] la Compañía sobre estos asuntos. El Consejo queda enterado, y acuerda se presente á dicho Sr. Gobernador una memoria referente á los hechos origen de esta cuestión, y que se consulte al letrado Sr. Cortina si hay lugar para insertar una demanda por abuso de autoridad contra el Sr. Marqués de Corvera, en lo relativo á las disposiciones de que queda hecho mérito.”

Efectivamente, el Consejo de Administración de MZA había montado en cólera a consecuencia de las multas impuestas por el Gobernador de Madrid, ya cesado en este cargo. Pero no era la actitud acostumbrada por el Consejo llegar al extremo de plantear un pleito jurídico con una autoridad solamente por unas multas por retrasos, aunque las considerase ilegales. En casos similares e incluso por normativas de mayor peso legal, la ferroviaria optaba invariablemente por la vía del recurso administrativo, quedando el recurso contencioso solamente para casos en los que el bloqueo era total y definitivo, y aún así, en ocasiones se desistía también de emplear los tribunales para estos fines. Incluso el texto nos informa que el actual Gobernador había suspendido el pago de aquellas multas, pero el Consejo se empeña en presentar una memoria sobre el asunto a la autoridad e incluso a demandar personalmente al marqués por abuso de autoridad.

La siguiente posibilidad en la que pensamos para aclarar la reacción extrema del Consejo de Administración con motivo de estas multas es una extrema cuita respecto a su imagen pública, y esto nos ha llevado a analizar los textos publicados en la *Gaceta de Madrid*, que avalaron las multas. Transcribimos a continuación las partes sustanciales de los artículos firmados por el Marqués de Corvera, y comprobamos que ambos dan lugar a interpretar el funcionamiento de la empresa en una guisa de descuidos y hasta negligencias imperdonables y digno de repulsa y desconfianza de los usuarios y los inversores.

El artículo del día 31 de diciembre de 1857 al que se refiere el acta, salió publicado en la página 3 de la *Gaceta de Madrid*, en la “Quinta Sección”, dedicada a “Gobernadores, Diputaciones Provinciales, Ayuntamientos, Juntas, Dependencias Varias”⁵⁵⁴. Lleva por título “Gobierno Superior de la Provincia de Madrid. Sección de Fomento – Negociado 2º - Obras públicas”. Sigue su texto:

⁵⁵³ Actas MZA, sesión nº 4 de 26 de enero 1858, p. 206.

⁵⁵⁴ MARQUÉS DE CORVERA (31/12/1857) “Gobierno Superior de la Provincia de Madrid. Quinta Sección”, dedicada a “Gobernadores, Diputaciones Provinciales, Ayuntamientos, Juntas, Dependencias Varias”, en *Gaceta de Madrid*, p. 3. Disponible en: <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1857/1822/A00003-00003.pdf> [última consulta 04/12/2015]

“Según comunicación que obra en este Gobierno de provincia del Ingeniero o Jefe de la división de ferro-carriles de Almansa, al entrar en el apartadero de la estación de Tembleque el tren-correo núm. 7 del día 26 de este mes se hallaba cambiada contra la dirección que debía la plataforma. Esto produjo el sacudimiento que es consiguiente en los carruajes con el peligro inminente de que ocurriese un descarrilamiento. La causa ha sido el descuido del cabo de mozos de la estación y el poco celo con que en lo general se hace el servicio de explotación.

No pudiendo dejar impune este abandono del cabo de mozos mencionado, y menos la falta de esmero que se observa en la empresa en la vigilancia de los empleados, y en uso de las facultades que me concede la ley de 14 de Noviembre de 1855, oído el dictamen del Consejo provincial, y de conformidad con el mismo, he acordado, entre otras cosas, lo siguiente:

1.º Imponer, como desde luego he impuesto a la empresa explotadora, la multa de 2.000 reales de vellón.

2.º Mandar a la misma empresa que separe de su destino al mencionado cabo de mozos de la estación de Tembleque.

Y 3.º Que estas resoluciones se publiquen en los periódicos oficiales.

Y para que llegue á noticia del público se insertan en la Gaceta del Gobierno.

Madrid 29 de Diciembre de 1857.=El Marqués de Corvera.”

En el segundo artículo del que nos hablan las actas de MZA, del día 22 de enero de 1858, publicado en la *Gaceta de Madrid*, el Marqués de Corvera llegó aún más lejos en el envite que asestó a la Compañía. Salió publicado en la página 2⁵⁵⁵. Lleva por titular “Gobierno de la Provincia de Madrid. Sección de Fomento – Negociado 2º - Obras públicas”, y su texto expone que

“Deseando vivamente que el servicio del ferro-carril de Madrid á Alicante se haga con la mayor regularidad y exactitud por los empleados que de él están encargados; y considerando que el medio más eficaz para estimular a la empresa explotadora á que ejerza sobre ellos la vigilancia más esquisita [sic], y á los mismos a fin de que llenen cumplidamente sus deberes, es publicar todos los accidentes y retrasos que en la vía férrea ocurran y los castigos que con arreglo á la ley se impongan á los culpables, he resuelto mandar se inserten mensualmente en la Gaceta del Gobierno, expresando las causas que los motivaren. Al efecto se publican á continuación los referentes á los dos meses últimos del año finado”.

Está firmado también por el Marqués de Corvera en Madrid, 20 de enero de 1858. Bajo este texto, se presenta una tabla con los meses, días, números de trenes y si se trata de un tren correo, retrasos, accidentes y causas. Para noviembre aparecen 16 trenes con problemas —de entre ellos, tres trenes correo—, y para diciembre, 25 —7 trenes correo—. La descripción de los accidentes va desde operarios de la empresa destrozados, descarrilamiento de un furgón, choque del tren contra el andén de la estación de Aranjuez, hallarse la vía interceptada con siniestra intención con carriles y

⁵⁵⁵ MARQUÉS DE CORVERA (22/01/1858) “Gobierno de la Provincia de Madrid. Sección de Fomento.- Negociado 2.º-Obras públicas” en *Gaceta de Madrid*, p. 2. [Artículo donde se expone la intención de publicar todos los accidentes y retraso que ocurran en la vía férrea de MZA y los castigos que con arreglo a la ley se impongan]. Disponible en <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1858/022/A00002-00003.pdf> [última consulta 04/12/2015]

traviesas, enganche y arrastre del Jefe de la Estación de Chinchilla tomado por el estribo y enganchado a una anilla, pasar el convoy por encima de la plataforma saltando sobre carriles sin llegar a descarrilarse pero deteriorando la máquina y varios coches.

La columna más significativa es la de detalla las causas de los accidentes— y, por tanto, de los retrasos de los trenes—, y la que quizás zahiriese a la imagen pública de MZA hasta el punto de llevar al Consejo de administración a querellarse en los tribunales con el gobernador cesado, el Marqués de Corvera. La columna de causas incluye:

- Haberse roto un tubo de la máquina.
- Falta de presión en la máquina.
- Falta de presión en la máquina y lentitud en la marcha.
- Haberse roto varios tubos de la caldera.
- Por cruzar con otros trenes y llegar descompuesta una máquina de auxilio.
- Debió arrojar sobre un montón de arena, resbalando al caer hacia la vía (el operario destrozado que aparece en la columna de accidentes).
- Esperar a un tren de mercancías.
- Haber salido con bastante retraso, y rotura de varios tubos de la caldera.
- Falta de presión en la máquina y haberse detenido para auxiliar al tren núm. 2.
- Hallarse en la vía el tren núm. 8, y descomponerse las locomotoras (refiriéndose al choque del tren contra el andén en la estación de Aranjuez).
- Rotura de la máquina e impotencia.
- Nada han arrojado las diligencias practicadas para descubrirlo (respecto a la vía interceptada por carriles y traviesas con siniestra intención).
- Mal estado de la locomotora.
- Salir con retraso por no estar dispuesta la máquina; haberse roto los enganches de ésta y el ténder, y esperar para cruzar con otro tren.
- Intimidar á los empleados de la Inspección para que no den cuenta de las faltas de los de la empresa (respecto al accidente de Chinchilla, donde salió arrastrado el Jefe de la estación).
- Rotura de las máquinas, falta de presión, etc.
- Falta de disposición de los trenes que no pueden salir a las horas previstas.
- Rotura de tubos de caldera y quema de la caja del cenicero.
- Salir después de la hora fijada por aviso del Administrador de Correos para que esperase la correspondencia o por otros motivos.
- Torcerse las barras de una biela de máquina y deber agregar al tren una máquina piloto.
- Esperar a la llegada de otros trenes antes de salir.
- Hallarse la plataforma cambiada en contra de la dirección que debía tener.

Debajo de la tabla, el artículo termina con dos notas:

“NOTA. Por los accidentes ocurridos en los días 13 y 26 de Diciembre en las estaciones de Chinchilla y Tembleque se han impuesto á la empresa las multas de 3 y 2.000 reales respectivamente, y se ha dado conocimiento a los Tribunales de justicia.

OTRA. Se advierte que es de esperar se mejorará de día en día el servicio, porque la empresa tendrá más facilidad para proveerse de todo lo necesario desde el momento en que la línea llegue en explotación hasta Alicante; bien que entonces sus faltas serán menos disculpables”.

Efectivamente, ambos artículos publicados por el Marqués de Corvera en la Gaceta de Madrid contra MZA poco antes de salir de su puesto de Gobernador de Madrid, traslucen la intención de dañar la imagen pública de la ferroviaria, y tal vez, también provocar el efecto que provocaron de indignación de su directiva. Pero tras estas invectivas del marqués como Gobernador contra MZA en las que se utiliza el medio de expresión oficial del Estado como arma arrojada en un claro afán de desacreditar a la empresa punida, se halla, el entramado de los cacicatos españoles de la época, y el análisis de este incidente nos ayuda a comprender cómo era el funcionamiento de los juegos de poder del momento. La motivación oculta de las multas impuestas a MZA y las invectivas soslayadas que aprovechando la publicación oficial lanzaba el marqués contra la ferroviaria estaba en la línea de Alicante.

El granadino Marqués de Corvera, llamado Rafael de Bustos y Castilla-Portugal, ostentador de dicho título desde 1848 hasta 1894, había ascendido en la escala política en aquellos cuantos años, pasando por el cargo de Gobernador de Madrid hasta el de Ministro de Fomento, al que accedió en junio de 1858 y del que cesó en noviembre de 1861. El marqués de Corvera era el cacique de la región de Murcia, y actuaba allí apoyándose en una red de amigos que actuaban como grupo de presión para favorecer que los recursos desarrollistas recayesen en ciertas comarcas donde tenían sus intereses. El tramo de la sección de Albacete a Cartagena comprendido en la línea de Alicante, contenía importantes intereses también para la compañía ferroviaria, ya que se trataba de obtener otra salida al mar Mediterráneo para las vías férreas con el fin de poder transportar pasajeros y mercancías, e integrarse en los flujos internacionales del transporte. La subasta de obras para la 4ª sección de la línea de Cartagena, que venía desde Albacete, se efectuó al mismo tiempo que la de la 1ª sección del ferrocarril de Manzanares a Córdoba —Manzanares a Torrenueva, adjudicada al constructor Francisco Roura, a principios de noviembre del año 1860⁵⁵⁶.

Sobre la puesta en marcha la línea de Cartagena ya había habido previos debates en los años anteriores pues se trataba de un trayecto controvertido. En 1857 la Imprenta, fundición y librería de D. Eusebio Aguado, de la calle Pontejos nº 8 de Madrid, ya había publicado una *Memoria sobre el proyecto del ferro-carril de Albacete á Cartagena*, cuyo autor fue don José Almazán, ingeniero jefe de 2ª clase del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, y Profesor de la Escuela superior del mismo, técnico partidario de la estatalización de la construcción de las líneas férreas en lugar del sistema de subastas a empresas privadas, disponible hoy día en facsímil con un estudio de síntesis sobre dicha línea⁵⁵⁷. El trazado inicial propuesto por decreto gubernamental anteriormente a la concesión de la línea a MZA pasaba entre Hellín y Tovar, y esta era la opción que deseaba el Marqués de Corvera y su red clientelar y de influencia.

⁵⁵⁶ Actas MZA, sesión nº 51 de 29 de noviembre de 1860, p. 146, libro 3.

⁵⁵⁷ ALMAZÁN, José (1857) *Memoria sobre el proyecto del ferro-carril de Albacete á Cartagena*, Imprenta, fundición y librería de D. Eusebio Aguado, Madrid [Edición en facsímil por la Secretaría General de Publicaciones y Estadística de la Editora Regional de Murcia, con introducción de MULA GÓMEZ, Antonio José], 253 pp. Disponible en: <https://books.google.es/books?id=j8PA84Mgdp4C&pg=PR16&lpg=PR16&dq=novelda+cartagena+1861&source=bl&ots=eOCqwEKcdW&sig=6t-Wpew57AWL37CGgbwGSVUcelQ&hl=es&sa=X&ei=DN4vVZHTFY3jO-XLgLAO&ved=0CC0Q6AEwAg#v=onepage&q=novelda%20cartagena%201861&f=false> [última consulta 16/04/2015]

Aunque MZA disponía ya de una salida al Mediterráneo desde Alicante, los gastos de aduana de este puerto eran excesivamente elevados, y para la Compañía se hacía imprescindible obtener otra salida al mar cuyos impuestos no supusiesen tal gravamen para las mercancías y los clientes de transportes internacionales.

El problema con las fuerzas vivas caciquiles en la región de Murcia y Cartagena sobrevino a raíz de que, al concedérsele la concesión de la línea a MZA, la Compañía había rehusado la construcción del ferrocarril por las localidades propuestas inicialmente entre Hellín y Tovar, y propuesto una variación del trazado de la línea para que ésta pasase en su lugar por Novelda hasta llegar por esa ruta a Cartagena. Las razones que aducía la ferroviaria eran que el trazado previsto inicialmente atravesaba una zona inhóspita en explotaciones agrarias e industriales y una debilísima población. En un principio, el Consejo de Ministros se negó a autorizar las modificaciones del trazado del ferrocarril entre Albacete y Murcia que propuso la Compañía, la que emitió una contestación a esta institución y la real orden de 8 de julio de 1861 dictada en consecuencia, en defensa de su posición, rebatiendo el informe elaborado por la Dirección General de Obras Públicas, que fue publicado en la Imprenta de M. Rivadeneyra de Madrid, aquel mismo año de 1861⁵⁵⁸.

Esta controversia por el trazado de la línea de Cartagena supuso todo un escándalo nacional que duró más de tres años y generó intensos debates en el Congreso de los Diputados, la alineación de la prensa en dos bloques que trataban de atraer a la opinión pública hacia uno u otro bando, el levantamiento de los trabajadores empleados en la construcción de la línea —seguramente también instigados por mecanismos de cacicato—. Todos estos incidentes provocaron retrasos de todo tipo en las obras de la línea, y ello fue oportunamente utilizado por la red caciquil murciana encabezada por el Marqués de Corvera, quien manejaría los resortes de poder convenientes en Madrid para ejercer un doble acoso a MZA, ya que por medio de dos Reales órdenes aparecidas en la *Gaceta de Madrid* del 22 de mayo de 1861, se la instigaba con nuevas máculas en su imagen pública. En una de ellas inculpándola de “*reprensible abandono perjudicial á los intereses públicos*” y falta de actividad para acabar las obras en el plazo indicado en el camino de Zaragoza que también estaba en obras; y en otra amenazando el Gobierno con la caducidad de la concesión de la línea de Albacete a Cartagena, también por retrasos de las obras en la 1ª sección de dicho camino⁵⁵⁹. El Consejo de Administración de MZA creó una comisión con los administradores más destacados e influyentes (Chatelus, Bermúdez de Castro, Bauer, Llorente, Gándara, Moreno y Udaeta) para defenderse del órdago, los cuáles tendrían que acudir directamente al Presidente del Consejo de Ministros —quien en aquellos momentos era Leopoldo O'Donnell— y tomar las medidas convenientes para ilustrar a la opinión pública sobre su postura sobre el camino de Cartagena. A partir de principios de junio de 1861, comenzaba una auténtica batalla de grupos de periódicos a favor de la ferroviaria, o a favor del Marqués de Corvera, que trataban de decantar a la opinión pública acerca del trazado de la línea de Albacete a Cartagena. Aunque el debate público duró aún un tiempo, la estrategia de influencia en la prensa de MZA dio los resultados oportunos, y finalmente el trazado se ejecutó según los intereses de la Compañía, de Novelda a Alicante.

⁵⁵⁸ COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (1861) *Contestación a la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante a la Real Orden Fecha 8 de julio de 1861 relativa al trazado del camino de Albacete a Cartagena*, Imprenta de M. Rivadeneyra, Madrid, 20 pp. [Cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *Op. cit.*, p. 128].

⁵⁵⁹ Actas MZA, sesión nº 22 de 24 de mayo de 1861, p. 288, libro 3.

Hemos visto cómo el tiempo se volvió en contra de MZA, utilizado por el Marqués de Corvera y sus aliados, tanto desde la imposición de multas por retrasos de trenes hasta las conminaciones mediante Reales órdenes por retrasos de obras aplicando los plazos legales a rajatabla. Generalmente los plazos de obras gozaban de un período de gracia y cuya terminación no solía dar lugar en realidad a la rescisión de las contratas a menos que el abandono de las mismas fuese flagrante y se prolongase en un muy largo plazo; por tanto, comprobamos cómo la aplicación estricta de la ley se convertía en un arma en manos de enemigos políticos.

1. 3. 2. Obstaculizaciones del Duque de Sesto (1862-1863) y el origen de la sindicación de las compañías ferroviarias españolas

Este Duque de Sesto del que nos hablan las actas, fue José Isidro Osorio y Silva-Bazán, famoso aristócrata de la época por haber jugado años más tarde un papel activo en la Restauración borbónica española, instando a Isabel II a la abdicación en su hijo Alfonso XII. El Duque organizó una campaña social de apoyo a favor de su reinado, desarrollada a la par que su amigo Antonio Cánovas del Castillo promovía otra campaña política correlativa a favor de aquel rey. El Duque de Sesto fue amigo allegado del Marqués de Loring, propietario del Ferro-carril de Córdoba a Málaga, como sabemos. El Duque de Sesto formaba unión cerrada y se relacionaba en el Casino de Madrid con las tres familias de propietarios de la línea del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, los Loring, los Heredia y los Larios. Con asiduidad, él y su esposa, la aristócrata rusa Sofía Troubetzkoy, eran asiduos a las tertulias que organizaba Amalia Heredia Livermore, esposa de Jorge Loring; tanto en la finca malagueña de “La Concepción” como en su residencia madrileña de calle Alcalá. Estos círculos de sociabilidad y el mismo Casino de Madrid eran hervideros políticos de las distintas tendencias liberales, y parece que ambos matrimonios consagraron sus esfuerzos sociales tanto en la organización del derrocamiento de Isabel II en 1868, como en la restauración monárquica de Alfonso XII en 1874.

MZA tomó algunas medidas en el intento de evitar multas por retrasos, pero en diciembre de 1862⁵⁶⁰ volvemos a encontrar en sus actas la noticia de una nueva amonestación en contra de aquellas medidas. El ingeniero jefe de la División de ferrocarriles de Madrid y Almansa, en oficio del día 4 de aquel mismo mes había llamado la atención con ocasión de haberse detenido un tren en la estación de Almansa tan solo 15 minutos en lugar de los 20 que marcaba el cuadro del servicio, observando que bajo ningún pretexto debía detenerse en una estación un tren menos tiempo que el determinado. El Consejo decidió contestar al ingeniero del Estado que:

“Siendo muy pocos los puntos de las líneas de la Compañía en que los trenes pueden andar con una velocidad de 60 kilómetros para ganar el tiempo que hubiesen perdido en su marcha, el único medio que hay para conseguir este resultado es el de disminuir el tiempo de parada en las Estaciones; que esta medida está adoptada en todos los Caminos extranjeros, que ningún inconveniente puede resultar de ella para los viajeros, cuando se les previene oportunamente; y que si su aplicación

⁵⁶⁰ Actas MZA, sesión nº 38 de 11 de diciembre de 1862, pp. 189-190, libro 4.

fuese vedada a la Compañía no podría exigírsela responsabilidad alguna por la mayor parte de los retrasos que ocurriesen en sus líneas.”

En la última sesión del Consejo de aquel mismo año, celebrada el 31 de diciembre⁵⁶¹, se leyó un proyecto de exposición que habría de dirigirse al Ministro de Fomento reclamando contra los “*erróneos principios*” en que generalmente fundaban las autoridades administrativas la imposición de multas por accidentes o retrasos a las compañías de ferrocarriles. Dicho proyecto fue remitido a todas las empresas de caminos de hierro de España, con el fin de invitarlas a apoyar las reclamaciones que contenía, por considerar esta cuestión de interés común para todas ellas.

Esta primera iniciativa de MZA de sindicación de todas las compañías ferroviarias para una defensa más efectiva de sus intereses frente al Estado debió de acogida con éxito, pues en la primera sesión del año siguiente celebrada por el Consejo el 12 de enero⁵⁶² se informó de la propuesta recibida por otras varias compañías para la formación de un comité compuesto por delegados de todas las Empresas de ferrocarriles de España. Dichos delegados se encargarían de discutir los asuntos de interés común con el fin de acordar colectivamente los medios más oportunos y eficaces de defender sus derechos e intereses. El Consejo, adhiriéndose a la propuesta, nombró a los señores Weisweiller, Zaragoza y Mollinedo y al Director general para que representasen a MZA en dicho comité.

Así, al tiempo que se legislaba contra los gremios tradicionales y la legislación sobre las asociaciones obreras estaba en un estado embrionario, surgía otro tipo de sindicaciones capitalistas que llegó a tener más poder del que nunca habían tenido los antiguos gremios. La presión del Estado hacia las compañías con multas, nuevos impuestos y reglamentaciones de todo tipo, fue combatida por las empresas con la formación de un comité compuesto por delegados de todas las ferroviarias españolas desde comienzos del año 1863⁵⁶³.

Estos nuevos “gremios” capitalistas, con un poder de influencia en la política mucho más dilatado y efectivo que los antiguos, se conformó en el ámbito ferroviario en la Comisión Permanente de las Compañías de ferrocarriles de España, que contaba con un contrato al que las empresas podían adscribirse o sustraerse libremente y podía ser en ocasiones modificado en sus bases y unas aportaciones comunes en forma de cuotas para el mantenimiento de los gastos básicos⁵⁶⁴, y que trabajó en objetivos comunes como la oposición a la obligación impuesta por el Gobierno de dispensar pases de libre circulación en los ferrocarriles a los agentes de éste⁵⁶⁵, o la presión al Gobierno para auxiliar a las ferroviarias en el momento crítico que atravesaron tras la crisis de 1866⁵⁶⁶, que ya hemos comentado más arriba. Aunque el desacuerdo entre las directivas de las compañías ferroviarias no tardase en instalarse entre la federación, tampoco se hacían esperar las reconciliaciones entre sí dado el interés en mantenerse como grupo de presión común frente al Estado⁵⁶⁷.

⁵⁶¹ Actas MZA, sesión nº 41 de 31 de diciembre de 1862, pp. 200-201, libro 4.

⁵⁶² Actas MZA, sesión nº 1 de 12 de enero de 1863, p. 207, libro 4.

⁵⁶³ Actas MZA, sesión nº 1 de 12 de enero de 1863, p. 207, libro 4.

⁵⁶⁴ Actas MZA, sesión nº 8 de 10 de abril 1867, p. 390, libro 5.

⁵⁶⁵ Actas de MZA, sesión nº 33 de 31 de diciembre de 1863, p. 410, libro 4.

⁵⁶⁶ Actas MZA, sesión nº 3 de 28 de enero de 1869, p. 107, libro 6; Actas MZA, sesión nº 4 de 4 de febrero de 1869, p. 110, libro 6.

⁵⁶⁷ Actas MZA, sesión nº 6 de 24 de febrero de 1866, p. 234, libro 5.

Pero mientras las compañías ferroviarias se organizaban de esta guisa, seguían lloviendo las multas por retrasos de trenes. En providencia del 17 de enero de 1863⁵⁶⁸, el Gobernador de Madrid impuso a MZA otras dos amonestaciones de 1.000 reales cada una por sendos retrasos, las cuales juzgó el Consejo improcedentes, decidiendo reclamarlas a la autoridad. El anterior gobernador civil de Madrid, el Marqués de Corvera, Rafael de Bustos, ya no ocupaba dicho cargo, sino que había pasado a ser Ministro de Fomento. El Gobierno de Madrid en aquel mes de enero de 1863 lo regía ahora el Duque de Sesto, quien firmaba los despachos de aquella institución⁵⁶⁹. Antes de terminar el mes de enero de 1863⁵⁷⁰, tenemos otras dos providencias del Gobernador de Madrid de los días 22 y 26 de enero de aquel mismo año, imponiendo de nuevo multas de 1.500 y 1.000 reales respectivamente a consecuencia de los retrasos de trenes. Estas multas fueron también reclamadas, junto a otras de igual naturaleza, en una instancia dirigida por la Compañía al Ministro de Fomento. La cuadratura del círculo parece completa y difícil de salvar por MZA en estas circunstancias, pues, como hemos dicho, Marqués de Corvera, no muy displicente con la empresa, como hemos venido constatando, era quien recientemente había ocupado aquella cartera ministerial.

Los resultados de este conflicto con las multas por retrasos entre MZA y el Estado fueron apoteósicos, y muy desagradables para la ferroviaria. En el mes de marzo posterior a la instancia que debió presentar la Compañía al Ministro de Fomento, el Director expuso ante el Consejo el asunto de categórica importancia, puesto que la Compañía había sido víctima de una acción tan contundente como insólita de parte de la autoridad pública de la provincia⁵⁷¹, encarnada como hemos dicho en el Duque de Sesto. Se trataba de la noticia de una intervención directa de las cajas de recaudación de la Compañía en la Estación de Madrid para el pago de las multas, algo que no había ocurrido nunca antes con anterioridad, puesto que la Compañía se tomaba un tiempo para reclamar las multas administrativamente, obteniendo a veces su condonación o una rebaja en el montante total de éstas, y en su caso, efectuaba *motu proprio* los ingresos de las cantidades adeudadas por las multas en las cajas correspondientes del Estado. Podemos interpretar esta acción de la autoridad como un abuso de poder en toda regla, y da la sensación de que la empresa queda en los primeros momentos tan atónita como en estado inerme, sin capacidad inicial para defenderse. Transcribimos literalmente la anotación del acta de aquella sesión del Consejo :

“El Director expone que en virtud de orden del Excmo. Sr. Gobernador de esta provincia, el Inspector especial de vigilancia de la Estación de Madrid, ha intervenido la recaudación de los despachos de billetes de la misma los días 7 y 8 del actual y retirado de los productos obtenidos, reales de vellón 23.500 importe de multas impuestas a la Compañía por accidentes y retrasos de trenes ocurridos en sus caminos, y contra las cuales se había reclamado en exposiciones dirigidas al Excmo. Sr. Ministro de Fomento el 6 de enero y 7 de febrero últimos. El Director añade que la medida tomada por el Sr. Gobernador es tanto más improcedente cuanto a que se habían puesto en su conocimiento los

⁵⁶⁸ Actas MZA, sesión nº 3 de 4 de febrero de 1863, p. 226, libro 4.

⁵⁶⁹ DUQUE DE SESTO (17/01/1863) “Gobierno de la provincia de Madrid”, en *Gaceta de Madrid*, p. 2. Disponible en <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1863/017/A00002-00002.pdf> [última consulta 18/04/2015].

⁵⁷⁰ Actas MZA, sesión nº 4 de 12 de febrero de 1863, p. 232, libro 4.

⁵⁷¹ Actas MZA, sesión nº 7 de 16 de marzo de 1863, p. 252, libro 4.

pasos dados cerca de la Superioridad, rogándole tuviese a bien dejar en suspenso las providencias en virtud de las cuales se exigían las multas practicadas, hasta tanto recayese la resolución del Sr. Ministro, por lo que el Director propone se acceda nuevamente al Gobierno protestando contra semejante proceder. El Consejo aprueba esta propuesta.”

El Director transmite la noticia al resto de los Administradores ya avanzada la sesión, cuando la costumbre era comenzar las reuniones de administradores con los temas fuertes y las noticias más impactantes, como fallecimientos de miembros, accidentes de trenes, o decisiones gubernamentales importantes que afectasen a la empresa, etc. Puede ser que no abrir la sesión con la noticia de este desacostumbrado proceder por parte de la autoridad fuese una forma de suavizar el incidente y la impresión que éste pudiera causar entre los miembros del Consejo. Efectivamente, el Duque de Sesto había asestado un golpe directo a las cajas de la Compañía, haciendo que uno de sus funcionarios levantara la recaudación de las cajas sin más, suculenta por cierto. Evidentemente, esta actuación debía saltarse las disposiciones administrativas y legales para cobro de multas por parte del Estado, y pudiera ser que el duque no aceptase las tácticas de demora en el asunto de pago de las multas con las que jugaba la Compañía; pero lo más probable es que se tratase también de una forma de actuar ligada a los consabidos mecanismos de enfrentamientos latentes de los distintos *lobbies* de poder que actuaban simultáneamente en negocios y política. Las motivaciones profundas de aquella desmedida acción del duque como autoridad civil de Madrid se nos escapan de momento, pero no cabe duda de que su actuación debió estar guiada y respaldada por alguna trama oculta de ligazones caciquiles. De momento, no podemos confirmar con total seguridad que el duque trabajase desde su cargo de gobernador civil de Madrid en contra de MZA por afinidad de intereses con Loring, ni entrever los motivos concretos de estas operaciones; pero es muy probable que algún día podamos averiguarlo. Lo que se hace bien palpable en el examen de los documentos es que, desde unos primeros momentos de obstaculización por multas, el Duque había pasado a un declarado y poco justificable ataque por abuso de autoridad.

La única defensa posible de la ferroviaria para conseguir un equilibrio de fuerzas que la pusiera a salvo de aquellos tejemanejes de los diversos notables en sus cargos políticos era el corporativismo. En la primavera de 1863, cuando MZA se disponía a inaugurar la línea de Madrid a Zaragoza, la iniciativa de constitución de una comisión de representación de todas las compañías ferroviarias españolas ya había sido suficientemente madurada. El sostenimiento de dicha comisión reportaría unos costos a las empresas sindicadas, que ya se habían puesto de acuerdo también en esto. El Consejo de MZA, en sesión del 6 de mayo de aquel año autorizó el pago de 1.000 reales con el que esta empresa debía de contribuir durante aquella anualidad a los gastos que generase la comisión de sindicación⁵⁷².

Las multas por retrasos de trenes continuaron por parte del Gobernador de Madrid. El 2 de diciembre de 1863 se ocupó el Consejo de una providencia del 9 de noviembre anterior que imponía la Compañía dos multas, una de 2.000 reales y otra de 1.000, a consecuencia de retrasos, que el Consejo de MZA decidió reclamar por considerarlas improcedentes⁵⁷³. Y de nuevo encontramos otro apunte sobre varias

⁵⁷² Actas de MZA, sesión nº 11 de 6 de mayo de 1863, p. 289, libro 4.

⁵⁷³ Actas MZA, sesión nº 28 de 2 de diciembre 1863, p. 388, libro 4.

multas impuestas por el Gobernador de la provincia a la Compañía por retrasos y accidentes de los trenes, que también fueron reclamadas a mediados de abril de 1864⁵⁷⁴.

En octubre de aquel mismo año se publicó en la *Gaceta de Madrid* del día 22, una real orden en la cual se recomendaba a las Inspecciones facultativa y mercantil, con el fin de evitar accidentes en los ferrocarriles, la mayor vigilancia, y a las empresas el estricto cumplimiento de las prescripciones reglamentarias relativamente al servicio de explotación de las líneas férreas⁵⁷⁵. Efectivamente, los accidentes de ferrocarril eran frecuentes.

La cuestión de las multas fue suavizándose a medida que pasaba el tiempo. El Gobernador de Madrid comunicó al Director en carta confidencial, que había condonado algunas multas y reducido otras impuestas a la Compañía por accidentes y retrasos de trenes ocurridos en las líneas de la misma. Este comunicado fue leído en sesión del Consejo de 14 de abril de 1866⁵⁷⁶. Dicho Gobernador de Madrid seguía siendo el mismo Duque de Sesto que había golpeado con saña a la compañía, según la firma con su nombre nobiliario de los comunicados del Gobierno de la provincia de Madrid con fechas extremas de abril de 1866⁵⁷⁷.

Transcurrido algo menos de un año, en marzo de 1867⁵⁷⁸, el gobernador de Madrid continuaba en la línea de condescendencia con la Compañía, y volvió a reducir las diecisiete multas que en aquel momento estaban en su haber, de 25.000 a 15.000 reales de vellón. Y en enero de 1868, el importe de otras multas por retrasos y accidentes de trenes fue reducido como resultado de gestiones personales llevadas a cabo directamente con el Gobernador de la Provincia. De un total de 32.000 reales de vellón, estas últimas multas quedaron en 14.000 reales⁵⁷⁹.

Del cambio de actitud del Duque de Sesto con MZA podemos deducir que estos asuntos se habían ido arreglado, bien debido a cambios de aire en las influencias, bien gracias a beneficios otorgados a título personal con la autoridad, o ¿bien se trataba de reducciones de la presión administrativa contra MZA resultado de oscilaciones políticas? ¿Tendría algo que ver en todo ello la gestación de la próxima Revolución Gloriosa?

1. 4. Los primeros ensayos de señalética para el público

En esta tesis no abarcamos el conjunto de señales ferroviarias que fue necesario establecer desde el inicio del nuevo medio de transporte a lo largo de las vías, en los cruces y en las estaciones. Este conjunto de señales para la circulación de los trenes estuvo regulado por las diversas leyes de ferrocarriles y observado su cumplimiento por la policía de ferrocarriles.

⁵⁷⁴ Actas MZA, sesión nº 12 de 18 de abril de 1864, p. 487, libro 4.

⁵⁷⁵ Actas MZA, sesión nº 31 de 24 de octubre 1864, p. 21, libro 5.

⁵⁷⁶ Actas MZA, sesión nº 11 de 14 de abril de 1866, p. 262, libro 5.

⁵⁷⁷ *Gaceta de Madrid* de 2 de abril de 1866, p. 4. Disponible en: <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1866/092/A00003-00004.pdf>; y *Gaceta de Madrid* de 29 de abril, p. 2. Disponible en: <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1866/119/A00002-00002.pdf>; y

⁵⁷⁸ Actas MZA, sesión nº 5 de 4 de marzo de 1867, p. 378, libro 5.

⁵⁷⁹ Actas MZA, sesión nº 4 de 21 de enero de 1868, p. 518, libro 5.

En este apartado solamente vamos a tomar en cuenta dos ejemplos de señales para viajeros que constituyeron sendos intentos del Gobierno de informar los usuarios de sus derechos acerca del servicio público que utilizaban. Este tipo de información a los pasajeros en el mismo lugar de utilización del servicio son testimonio de la consolidación de una nueva sociedad en la que el lenguaje escrito iba tomando preponderancia sobre la transmisión oral de las informaciones.

Ofrecemos también aquí un tercer ejemplo que en principio no se dirigía directamente al público, sino que parece estar dirigido a facilitar la información interna a la empresa acerca de la pertenencia del material móvil a una u otra línea. Este origen práctico puede constituir la raíz de la práctica actual que adoptan la mayor parte de la compañía, de recordar al público su imagen corporativa con logotipos o anagramas en todas sus instalaciones; algo que no se daba aún en el siglo XIX. No hemos averiguado, no obstante, si la decisión de colocar estas identificaciones sobre el material móvil tuvo un origen interno de la propia compañía o fue impuesta por normativa estatal.

1. 4. 1. Tarjetón de “Reservado para señoras” (1864-1865)

Tenemos aquí un ejemplo que podríamos analizar en una doble vertiente: la ya expuesta de intento de control del Estado del servicio que dispensaban los ferrocarriles al público y de materialización de los nuevos valores de la burguesía.

En 1863 se había publicado una real orden que mandaba se reservase en los trenes un compartimento para señoras. Si la división inicial que contemplaban los trenes de viajeros había sido por clases (1ª, 2ª y 3ª), aunque ésta se perpetúe, ahora comienza una nueva separación entre sexos. En la práctica, parece que las ferroviarias solaparon estas dos clasificaciones, por clase económica y por sexo. Al menos, MZA aplicó la ley creando un compartimento de 1ª clase para señoras que viajasen solas en sus trenes de viajeros⁵⁸⁰. Mediante este solapamiento entre clase social y sexo de los viajeros, se desprende que la Compañía interpretaba la ley en el sentido de que solamente tendrían derecho de disfrutar del privilegio de ocupar coches en reservados únicamente para el sexo femenino, las señoras que pudiesen pagar asientos de 1ª clase, y no las que viajasen en 2ª ó 3ª clases.

Pero las normativas impuestas por el Gobierno a favor del público no eran siempre fáciles de cumplir para las compañías. En el caso de aquellos compartimentos reservados para señoras se dieron nuevas fricciones con las autoridades. En febrero de 1864, el Gobernador de la provincia de Madrid remitía a informe del Consejo de MZA varias comunicaciones que le había dirigido el Inspector administrativo y mercantil, denunciando el hecho de haber circulado en las líneas de la Compañía algunos trenes sin el compartimento reservado prescrito para las señoras que viajasen solas. El Director manifestó que estos compartimentos solían ser invadidos por el público sin que fuese posible a los empleados de la empresa impedirlo. El Consejo acordó que se hiciera dicha razón presente al Gobernador, y encargaba al Director tomase las medidas oportunas para que a la salida de los trenes de las respectivas cabezas de líneas, se señalizasen aquellos compartimentos con un tarjetón en que se leyese “Reservado para

⁵⁸⁰ Actas MZA, sesión nº 25 de 2 de noviembre de 1863, p. 374, libro 4; Actas MZA, sesión nº 5 de 22 de febrero de 1864; Actas MZA, sesión nº 5 de 22 de febrero de 1865, p. 97, libro 5.

Señoras”⁵⁸¹. Éste puede ser un ejemplo de las configuraciones mentales que se van abriendo paso con la difusión de una sociedad donde lo escrito pasaba poco a poco a tener mayor relevancia que lo dicho. El hecho de la señalización de estos compartimentos, al igual que otras señalizaciones escritas que fueron invadiendo los espacios públicos, puede significar que los carteles llegasen a tener más valor que las indicaciones orales del personal empleado, como así parece transferirlo el texto del acta y el pensamiento de los administradores de la empresa.

Parece que los carteles tuvieron el efecto deseado, pero lo curioso es que una vez más, los conceptos de lo moralmente correcto no se ajustaban a la realidad del uso cotidiano, y la falta de éxito de consumo del compartimento para señoras que viajasen solas prescrito por normativa gubernamental quedó patente justo un año después de haber sido puesto en práctica. A comienzos del año siguiente, 1865, la Compañía debe volver a regular este asunto sin contravenir la legislación, debiendo negociar de nuevo con la Administración pública una solución de consenso⁵⁸². Transcribimos literalmente la anotación del acta, que lleva el título de “Compartimentos reservados para las Señoras que viajen solas”:

“El director hace presente que desde que se estableció en los trenes de viajeros el compartimento reservado para Señoras que viajen solas, se viene observando que generalmente queda el mismo desocupado, y que muchas veces, hay necesidad de añadir un coche más a los trenes lo que sería inútil, si aquel pudiera aprovecharse. Para evitar los perjuicios que con tal motivo se siguen a la Compañía sin privar a las Señoras que quieran viajar solas del derecho que les está concedido el Director cree que debería acudir al Gobierno en solicitud de que se regulase este derecho del modo siguiente.

En cada tren de viajeros que se forme se dejará un compartimento reservado para Señoras que estará a disposición de las mismas hasta 5 minutos antes de la salida del tren, es decir, hasta el momento en que se cierre el despacho de billetes, y en el caso de que no se hubiese presentado ninguna Señora a ocupar el compartimiento, quedará la Empresa en libertad de utilizarlo. La Compañía sin embargo, estará obligada a facilitar en cada Estación de empalme con otras líneas férreas un compartimiento reservado si alguna señora lo pidiese.

El Consejo aprueba esta propuesta del Director, y acuerda se dirija al Gobierno, de acuerdo con el Comité Central de ferro-carriles una exposición en el sentido indicado.”

1. 4. 2. Tablilla reglamentaria en coches de viajeros para reclamación de daños y perjuicios (1866)

En el transcurso de la década de 1860 aparecieron diversas normativas acerca de los detalles en relación con la comunicación de la empresa con el público, en defensa de los derechos de éste. Estas injerencias del Estado en la relación de las compañías ferroviarias con sus clientes, no eran del agrado de MZA. A principios de diciembre de 1866⁵⁸³ el Consejo se ocupó de uno de estos asuntos, que reza en el acta con el título

⁵⁸¹ Actas MZA, sesión nº 5 de 23 de febrero de 1864, p. 453, libro 4.

⁵⁸² Actas MZA, sesión nº 5 de 22 de febrero de 1865, p. 97, libro 5.

⁵⁸³ Actas MZA, sesión nº 29 de 6 de diciembre de 1866, p. 328, libro 5.

“Colocación de una tablilla reglamentaria en los coches de viajeros”, y que transcribimos completo:

“El Sr. Ingeniero Gefe de la División de ferro-carriles de Madrid en oficio del 21 de noviembre, fija un plazo que terminará en 15 del actual para que la Compañía lleve a efecto lo mandado en la prescripción 3ª de la Real orden del 23 de julio último según la cual los carruajes deberán llevar una tablilla en que se imponga al público el derecho que tiene a reclamar daños y perjuicios de la Empresas por la falta de exactitud en el servicio.

El Sr. Administrador delegado manifiesta que el cumplimiento de dicha disposición ofrecería graves inconvenientes que han sido oportunamente expuestos al Sr. Ministro de Fomento del cual se halla aún pendiente la resolución de este asunto. Por lo tanto el Sr. Bauer cree que debería contestarse al Sr. Ingeniero de la División pidiendo quedase en suspenso el cumplimiento de la prescripción de que se trata, interin la cuestión sea resuelta por la Superioridad. El Consejo así lo acuerda.”

No tenemos constancia en las Actas de MZA de que finalmente estas tablillas se instalasen en los coches de viajeros, aunque es muy probable que la obstaculización de la Compañía a esta normativa diera frutos y la iniciativa de la División de Ferrocarriles no se llegase a llevar a efecto.

1. 4. 3. Chapas para el material móvil

Son escasísimas las referencias a la señalización del material móvil de la Compañía MZA, o sea, máquinas locomotoras y vagones de mercancías y coches de viajeros. Es posible que las siglas de la empresa luciesen en al menos varios de los efectos de este material móvil, pero no podemos asegurar que esto fuese una constante, puesto que en ese caso, la preocupación por identificar dicho material hubiera dejado más huellas documentales.

De 1861 encontramos una anotación en las actas del Consejo de Administración cuyo texto nos indica que el Ingeniero Industrial —creemos que es posible que este ingeniero industrial fuese empleado de la empresa, aunque también que formase parte del cuerpo de inspectores del Estado—había exigido se colocasen en las locomotoras, coches y vagones, unas chapas en las cuales estuviesen grabadas las iniciales de las varias líneas a las que pertenecía el material. El Consejo abrió para cubrir este propósito un crédito de 8.000 reales de vellón⁵⁸⁴.

Seguramente estas señalizaciones sobre el material móvil tuviesen como objetivo más la distinción interna de los empleados que el reconocimiento por parte del público del material de la empresa, en el sentido en el que es utilizada esta semiótica por las marcas comerciales hoy en día. De hecho, las chapas en cuestión debían llevar las iniciales de las líneas, no el anagrama corporativo de MZA. Por tanto, el objetivo de dicha operación no debió tratarse de promocionar entre el público el nombre de la Compañía. Más bien creemos era éste un tipo de señalización dirigida a los operarios para evitar el trasvase accidental o no autorizado de elementos del material móvil de unas líneas a otras; o en el caso de que el trasvase fuese reglamentariamente ordenado,

⁵⁸⁴ Actas MZA, sesión nº 15 de 18 de abril de 1861, p.

podieran identificarse posteriormente con facilidad las piezas que eran originarias de las distintas líneas.

2. Las ferroviarias y las guerras como vehículo de promoción y relaciones con el Estado

El siglo XIX fue una época especialmente belicista donde la dominación de pueblos y naciones por la superioridad técnica sirvió como justificación al nuevo imperialismo del siglo XIX. Las guerras que libraba el país eran vistas como una cuestión patriótica bajo aquella mentalidad. El apoyo de las ferroviarias al Gobierno en las que éste se inmiscuía, también fueron un acicate de popularidad en aquellos tiempos, no sólo en España, sino en toda Europa.

Ilustración 16. "La guerra. Salida del nuevo contingente de tropas alemanas para formar el 4º ejército que manda el príncipe de Sajonia". Grabado. Autor: anónimo.

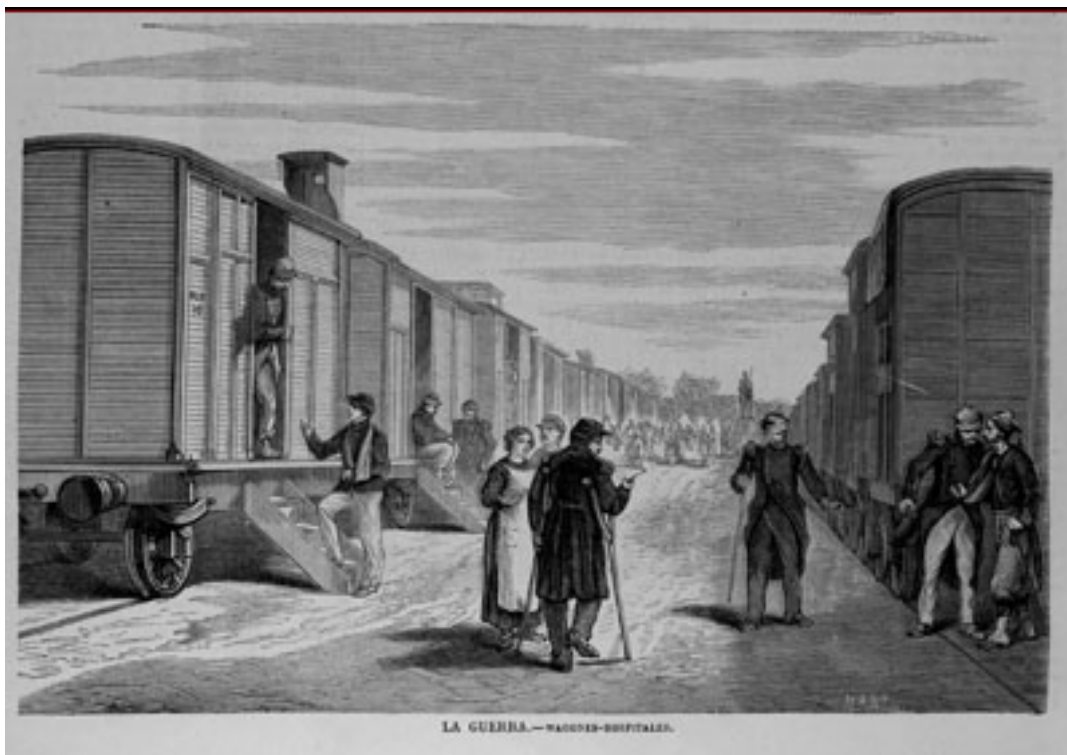


Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº19 de 5 de septiembre de 1870. Desde la puesta en marcha de las redes ferroviarias, sobre todo desde que estuvieron listas las conexiones internacionales, el ferrocarril quedó vinculado al transporte de tropas y logística militar. En este grabado el autor otorga un tratamiento propagandístico a su contenido, puesto que la despedida de las tropas tiene lugar en una atmósfera de júbilo y entusiasmo. El enconado enfrentamiento entre franceses y prusianos a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX estableció dos bloques ideológicos en Europa que mantuvo divididas a las potencias del Viejo Continente en un complejo entramado diplomático que afectaba también a potencias periféricas como era el caso de la España de la época. El mismo rey Alfonso XII sufrió escarnio en París con motivo de su visita a los países sajones en 1877, al poco tiempo de su subida al trono, como veremos en el apartado de los viajes reales.

Las empresas ferroviarias mantuvieron tratos continuos con el Gobierno y el Ministerio de la Guerra, con los que se establecieron acuerdos especiales para el

traslado de tropas y efectos militares y se dispusieron instalaciones especiales en tiempos de guerra; por ejemplo con la introducción de vagones hospitales acomodados para transportar a los heridos de los conflictos. En este trabajo no hemos entrado en profundidad en esta materia por no ser objeto principal del mismo, pero trataremos este tema de forma sucinta a medida que analicemos los documentos. Como adelanto, diremos que las cuestiones derivadas de la guerra ocasionaban no pocos quebraderos de cabeza a los directivos de las ferroviarias; fundamentalmente porque el Ministerio de la Guerra solía dejar impagadas sus cuentas o las abonaba con prolongada morosidad, a pesar de que las tarifas que se aplicaban a los transportes militares eran unas de las más favorables de las que gozaba el Estado. En los párrafos sucesivos estudiaremos las guerras en el extranjero o en suelo nacional en las que se vio inmiscuida MZA, sobre todo desde el enfoque de la comunicación y la opinión pública.

Ilustración 17. "La guerra. Wagoner hospitales". La Ilustración Española y Americana. Grabado. Autor: Manchón



Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 28, de 05 de diciembre de 1870, p. 436.

2. 1. La Guerra de África o Primera Guerra de Marruecos (1860). Actuación de MZA, *El Correo de Andalucía*, y el *Diario de un testigo* de Pedro Antonio de Alarcón

Recordemos que la guerra contra el sultanato de Marruecos, también llamada Guerra de África, se dio desde 1859 a 1860, bajo los gobiernos del partido de la Unión Liberal. Al final de la guerra de África, que había sido una campaña bélica instigada con el objetivo de distraer a los nutridos ejércitos en un objetivo exterior para evitar pronunciamientos militares y la disensión política en el interior, MZA participó de la euforia patriótica por la victoria y se intercambiaron elogios cruzados entre la

ferroviaria y los más altos cargos políticos del Estado, los cuales agradecieron a la directiva de la empresa por los servicios prestados durante el conflicto.

En el Acta del Consejo de Administración de 1 de febrero de 1860⁵⁸⁵ se acordó:

“(…) se den á conocer por medio de la prensa los sentimientos de simpatía espresados [sic] por el comité hacia la Nación española, y los votos que forma por el triunfo de sus armas”.

Esta era una forma en que la empresa otorgaba felicitaciones de extensión internacional al Gobierno, erigiéndose en portavoz de su Comité de París, y esto se hizo a través de la prensa.

En la sesión siguiente, de 10 de febrero del mismo mes⁵⁸⁶, varias autoridades respondieron a la Compañía en correspondencia a los servicios prestados. En dicha sesión se leyó un oficio en el cual el señor Gobernador civil de la provincia de Cádiz, llamado de Gálvez, trasladaba una comunicación del Excelentísimo señor General en Jefe del Ejército de África —O'Donnell— dando las gracias a la Compañía por su ofrecimiento de suministrar el material necesario para la vía férrea que se construía en las inmediaciones de Tetuán. El Consejo acuerdo se contestaría al Gobernador expresándole lo grato que le había sido recibir el contenido de aquella comunicación.

Pedro Antonio de Alarcón⁵⁸⁷, novelista y periodista andaluz, muy conocido y popular en su época, y cronista excepcional de la época del cuál obtenemos abundante información, escribió un libro titulado *Diario de un testigo de la guerra de África*, cuyo contenido está disponible en línea y relata desde el embarco del escritor en Málaga con el Tercer Cuerpo del Ejército de África hasta la derrota de los marroquíes el 31 de enero de 1860⁵⁸⁸, que había saltado a la prensa de la Península varios días después. Según

⁵⁸⁵ Actas de MZA, sesión nº 5 de 1 de febrero de 1860, p. 282, libro 2; y Actas de MZA, sesión nº 7 de 16 de febrero de 1860, p. 296, libro 2.

⁵⁸⁶ Actas MZA, sesión nº 6 de 10 de febrero de 1860, p. 289.

⁵⁸⁷ Pedro Antonio Joaquín Melitón de Alarcón y Ariza nació en Guadix (Granada) el 10 de marzo de 1833 y falleció en Madrid el 19 de julio de 1891. Fue un escritor de novelas muy conocido en la época, y comenzó a publicar sus obras de mayor éxito en 1855 —*El final de Norma*, 2 volúmenes, Imprenta Fortanet, Madrid—, y estuvo en activo hasta el año de su muerte, 1891 —*Últimos escritos*, Madrid—, publicándose también de él dos obras póstumas —entre 1881 y 1928 *Obras Completas*, Sucesores de Rivadeneyra, Madrid; y en 1924 *Dos ángeles caídos y otros escritos olvidados*, Edit. Renacimiento, Madrid—, según la información que nos ofrece FERRERAS, Juan Ignacio (1979) *Op. cit.*, pp. 32-33. Ya había sido recogido en 1904 por Manuel Ossorio y Bernard en su Catálogo de Periodistas, ver OSSORIO Y BERNARD, Manuel (2004) *Op. cit.*, p. 5. Este catálogo, Ossorio y Bernard comenta algunas de sus novelas más famosas, las cuales le llevaron a ocupar un sillón en la Real Academia Española, y además nos da abundantes datos sobre sus colaboraciones en prensa, como redactor de *El Eco de Occidente* en Cádiz en 1852. En Madrid debutó en *El Látigo*, periódico editado en el bienio de 1854 a 1856, que fue objeto de persecuciones judiciales y numerosas querellas. El escritor también tomó parte en *La Redención*, periódico político y religioso de ideas muy avanzadas; en *La Política*, *El Occidente*, *La Discusión*, *El Criterio* y *La Época*, publicando también numerosos trabajos en *El Museo Universal*, *La Ilustración Española*, *Blanco y Negro*, *Los Niños*, *La Niñez* y otros periódicos literarios. También de Pedro Antonio de Alarcón tenemos algunas observaciones de la Exposición Universal de París de 1855 en su novela *De Madrid a Nápoles* que comentaremos en el apartado dedicado a las exposiciones universales y regionales. Según Ossorio y Bernard, este autor murió en Madrid lleno de honores y distinciones, habiendo obtenido elevados cargos administrativos.

⁵⁸⁸ DE ALARCÓN, Pedro Antonio (1859) *Diario de un testigo de la Guerra de África*, D. Pedro Antonio de Alarcón, *Ilustrado con vistas de batallas, de ciudades y paisajes, tipos, trajes y monumentos, con el retrato del autor y de los principales personajes, copiados de fotografías y croquis ejecutados en el*

Pedro Antonio de Alarcón, *“los españoles hemos traído a este caduco y estacionario imperio los más opimos frutos de la civilización”*. Un barco de vapor había penetrado por el río Guad-el-Jelú —llamado también río Martín—, ondeando la bandera española, y a los pocos días si quedó establecido un telégrafo eléctrico sobre el llano ocupado por los españoles, y se iba a establecer también un camino de hierro para satisfacer urgentes necesidades de la guerra. Parece ser que algunos periódicos de Madrid habían hecho críticas por el gasto ocasionado por las grandes y costosas obras, y el escritor aduce en excusa que el ferrocarril que iba a construirse no pasaría de un par de kilómetros y sería *“un medio cómodo y decente de trasladar nuestro inmenso material de guerra a través de esa pantanosa llanura...”*. Según el escritor, el telégrafo era también estrictamente necesario para mantener una rápida inteligencia entre el cuartel general y la escuadra el día que se marchase sobre Tetuán.

El número 2.547 del periódico malagueño *El Correo de Andalucía*, del martes 7 de febrero de 1860, conservado en el Archivo Municipal de Málaga⁵⁸⁹, publicó un segundo suplemento de la tarde dedicado en exclusiva a la victoria del ejército español en esta guerra. En la introducción del texto se habla del general Prim en el campo de batalla y del general O'Donnell como estratega. Al final de la primera columna se dice que *“Sólo hará notable falta el tren de puentes, que debiera encontrarse ya en el punto de su destino, a no ser por la avería que sufrió el vapor “Seime” que lo conducía, pero no se hará tardar mucho la llegada del “Ebro”, que salía para trasbordarlo en Almería”*. Según el periódico, en Málaga había instalado un cuartel general en apoyo a la guerra, donde el teniente general marqués de Novaliches remitió una orden general al ejército que fue publicada por el periódico. La orden anunciaba que había sido ocupada la plaza de Tetuán. También se indica que este segundo suplemento del periódico se había publicado en calidad de extraordinario, para participar del entusiasmo general que suscitó la noticia. La gente ha salido a la calle, donde dominaban el júbilo y la música, y en los balcones se habían puesto colgaduras. También se anunciaba que por la noche se iluminará la ciudad. Al final del suplemento se advierte de que al día siguiente no se publicará *El Correo de Andalucía*, por querer participar en la celebración de los faustos los operarios de la redacción.

Aún durante todo el mes de febrero de 1860 continuaron los agradecimientos e intercambios del Estado y MZA. En sesión del 16 de febrero⁵⁹⁰ el Consejo acordó que no se cobrase el precio del tren correo en que se hizo el transporte desde Alicante á Madrid de los *“cañones y trofeos tomados a los Marroquíes en la batalla de Tetuan”*; y ya que en sesión del 1 de marzo siguiente⁵⁹¹, se dio constancia de una Real orden de fecha 23 de febrero en la que se daba las gracias a la Compañía por su acuerdo de no percibir aquel precio. También MZA concedió la rebaja de mitad de precio a los

mismo teatro de la guerra. Imprenta y librería de Gaspar y Roig, Editores, Madrid, 317 pp. + índice.

Disponible en:

https://books.google.es/books?id=M4m9vIkVTLkC&printsec=frontcover&dq=Diario+de+un+testigo+de+la+Guerra+de+%C3%81frica&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwjhz9_OkMPJAhVHOxoKHWvmBwcQ6AEIIDA#v=onepage&q=Diario%20de%20un%20testigo%20de%20la%20Guerra%20de%20%C3%81frica&f=false [última consulta 04/12/2015]

⁵⁸⁹ REDACCIÓN (07/02/1860) “Suplemento sobre la Victoria del Ejército Español en la Guerra de África”, en *El Correo de Andalucía*, n° 2547 [conservado en Archivo Municipal de Málaga].

⁵⁹⁰ Actas MZA, sesión n° 7 de 16 de febrero de 1860, p. 296.

⁵⁹¹ Actas MZA, sesión n° 9 de 1 de marzo de 1860, p. 309.

licenciados del ejército de África bajo el requisito de presentar su documento de licencia⁵⁹².

En agosto de aquel mismo año de 1860⁵⁹³, MZA volvió a tomar partido activo en las consecuencias de aquella guerra, y suscribió un acuerdo con el Director del Tesoro para transportar los fondos procedentes de la indemnización marroquí. Las condiciones convenidas entre el Tesoro y MZA para aquel transporte especial fueron las siguientes:

“1ª. El Tesoro toma el compromiso de transportar por la línea de Alicante todo el numerario que constituirá la indemnización indicada, desembarcando sea en el puerto de Alicante, sea en el de Valencia. En este último caso la Compañía hará el transporte solamente desde Almansa, debiendo el Tesoro entenderse con la Empresa del Camino de Valencia por lo que hace á la conducción del numerario desde dicha ciudad hasta Almansa.

2ª. La guarda y custodia de los fondos estará exclusivamente á cargo del Tesoro, quedando la Compañía exenta de cualquiera responsabilidad en lo relativo á las pérdidas, robo ó faltas que pudieran ocurrir.

3ª. El precio de los transportes de que se trata será de 0,375 reales por cada mil reales y por zona, contándose con arreglo á lo establecido cinco zonas desde Alicante y cuatro desde Almansa.

4ª. La carga y descarga se harán por cuenta y bajo la responsabilidad del Tesoro, obligándose la Compañía solamente á facilitar á este último todos los aparatos y demás medios de que pueda disponer al efecto.

5ª. En el caso de que hubiese una remesa que escediese [sic] de 20.000.000 de reales, la Compañía se compromete á hacer un tren especial para su conducción si el Tesoro lo exige.

6ª. Las condiciones preinsertas se considerarán como excepcionales y no servirán de precedente en los sucesivos.”

2. 2. La revista de la Escuadra Surta en Alicante (1862), *El Museo Universal* y el fotógrafo Jean Laurent

Eventos públicos excepcionales de carácter militar tuvieron aplicación de tarifas especiales o descuentos extraordinarios, como la revista de la escuadra en Alicante, efectuada por el Ministro de Marina en Alicante en junio de 1862. En el acta de MZA de 22 de mayo se regularon estos descuentos para los billetes de ida y vuelta, valederos por cuatro días entre Madrid y la ciudad costera, exactamente al precio de las tarifas especiales para la temporada de baños a aquella ciudad, es decir, 220 reales para la 1ª clase, 170 para la 2ª y 100 para la 3ª. MZA también ofreció a los oficiales y marineros de la escuadra un descuento de la mitad de precio respecto a la tarifa ordinaria, o sea, un tanto mayor que el ofrecido al público. También se hicieron trenes especiales de MZA entre Almansa y Alicante en los días en los que permaneció la escuadra en la bahía de esta última ciudad⁵⁹⁴, con el fin de dar servicio al mayor número de público.

⁵⁹² Actas MZA, sesión nº 15 de 4 de abril de 1860, p. 344.

⁵⁹³ Actas MZA, sesión nº 35 de 9 de agosto de 1860, pp. 46-47, libro 3.

⁵⁹⁴ Actas MZA, sesión nº 21 de 7 de junio de 1862, p. 85, libro 4.

Sobre este sonado evento de la revista y evolución de la escuadra surta en la bahía de Alicante, tenemos noticias detalladas en el número 23 de 8 de junio del periódico madrileño *El Museo Universal*⁵⁹⁵. La noticia viene comentada en la portada en segundo lugar, en la parte inferior de la segunda columna, justo después de los comentarios sobre la fallida intervención francesa, española e inglesa en México cuyo hito de la victoria de los mexicanos fue la batalla de Puebla, que tuvo lugar el 5 de mayo anterior.

La revista de la escuadra tendría lugar el mismo día de salida de aquel periódico, el 8 de junio. Esta solemnidad —organizada por el señor Pinzón, jefe de la escuadra—, consistió en un simulacro de combate en el cual tomarían parte todos los buques y sus tripulaciones. En la playa se figurarían baterías y fortificaciones que serían atacadas y combatidas por los buques en desembarco. Según el periódico, mucha gente de todas clases y categorías habían partido para Alicante a presenciar la fiesta, y al día siguiente se daría un baile a bordo de una de las mayores fragatas de la escuadra, al cual se convidaría a lo más selecto de la población alicantina y forastera. Más tarde esta escuadra saldría hacia el Océano Pacífico llevando sabios y naturistas a bordo. En cualquier caso, la historiografía incluye esta expedición científica y diplomática a los países latinoamericanos del Pacífico, en la serie de intervenciones europeas en América Latina que se llevaron a cabo entre 1861-1865, aprovechando la coyuntura de la guerra de Secesión en los Estados Unidos. Esta guerra civil distrajo a los norteamericanos de sus funciones de tutela de las recientemente independizadas repúblicas latinoamericanas, y la Europa de afán imperialista del XIX no dudó en hacerse notar en aquellas costas. La misión de la escuadra, que partió desde la bahía de Alicante con todos los honores tras ofrecer al público español unas jornadas de espectáculo y fiesta, —además del cometido científico que se divulgaba en la prensa— era hacer valer al Estado español su posición de potencia europea y apoyar a los españoles residentes en aquellos lugares que estaban teniendo problemas. En esa época el Estado español aún no había reconocido oficialmente la independencia de Perú, y aquella escuadra surta —apelativo sinónimo de calma—, se apoderó de las islas Chincha en abril de 1864.

Podemos vislumbrar cierta ironía en el tono del anónimo autor del artículo de *El Museo Universal* —o tal vez connivencia de la prensa con las verdaderas intenciones de la flota—, cuando escribe:

“(...)Por lo demás está tan lejos de ser guerrero el destino, de esta escuadra, cuanto que, según se dice, va á salir para el Pacífico, y llevará sabios y naturalistas a su bordo, que son la gente más pacífica del mundo.

Para la guerra desde que hay buques de hierro con coraza no sirven los de madera y hay que apelar al ictineo del señor Monturiol. (...).”

Parece ser que la escuadra surta en la bahía de Alicante, estaba compuesta de navíos de madera y velas, desfasados ya para la guerra, que se hacía a partir de ahora con buques de hierro, habiendo comenzado en esos tiempos las primeras experiencias

⁵⁹⁵ FERNÁNDEZ CUESTA, Nemesio (08/ 06/1862) “Revista de la Semana”, en *El Museo Universal*, núm. 23, Año VI, Madrid, p. 177. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/pdf.raw?query=parent:0003385537+type:press/page&name=El+Museo+universal.+8-6-1862> [última consulta 04/12/2015]

en navegación sub-marina por el ingeniero catalán Narciso Monturiol i Estarriol, inventor del ictíneo o barco pez, primer submarino tripulado con motor anaeróbico, es decir, de combustión sin necesidad de aire. Para recaudar fondos en apoyo del invento de Monturiol se acababa de promover una junta en Madrid con representación del Congreso, el Senado, la prensa periódica, el capital y la industria, según *El Museo Universal*.

Adelantamos aquí que recientemente, el 5 de mayo, había tenido lugar la batalla de Puebla en México, en la cual las escuadras y ejércitos europeos compuestos entre Francia, España e Inglaterra, habían sido vencidos por los mexicanos. Coincidentes con la víspera y el día del hecho, se celebraron en Madrid y Valdemoro dos grandes corridas de toros cuya organización, pensamos, pudo tener que ver con la intencionalidad de distracción del pueblo, y que analizamos en profundidad en el epígrafe dedicado a corridas de toros.

La documentación producida por el evento de la revisión de la escuadra, está conservada actualmente en los fondos del Archivo del Museo Naval de Madrid, en la colección de fotografía, con el número de legajo 5.12⁵⁹⁶. Aquel evento protagonizado por la escuadra de vela española también ha tenido repercusiones en la historia de la fotografía en España, ya que a él acudió el famoso fotógrafo francés afincado en España, Jean Laurent, que también había estado presente en la inauguración de la línea del ferrocarril de Madrid a Alicante en 1858, inmortalizando aquel evento al que había asistido la reina Isabel II, y al que ya nos hemos dedicado en otro epígrafe. Parece ser que el afamado fotógrafo estuvo también trabajando y sacando sus fotografías de la batalla simulada, que tuvo lugar como entretenimiento del público, a bordo de una de las fragatas desde el mar⁵⁹⁷.

2. 3. Guerra civil peruana (1865) y la morosidad de pago de los transportes militares del Ministerio de la Guerra

Ya hemos mencionado que una de las cuestiones espinosas con el Estado que venían arrastrando las compañías de ferrocarriles desde los comienzos, fue el problema del transporte de tropas y efectos militares. Estas tensiones se fueron solucionando a partir de 1865, cuando se llegó al acuerdo para algún tipo de tarifa en estos transportes, pero también desde entonces, el transporte gratuito o a precios reducidos del personal del Gobierno y los oficiales y tropas del Ejército y de la Armada, pasó por fases controvertidas. Con la intención de resolver los conflictos que repetidamente surgían en torno a esta cuestión se decretó una real orden de 22 de abril de aquel año para que se

⁵⁹⁶ SUBDIRECCIÓN GENERAL DEL PATRIMONIO HISTÓRICO-ARTÍSTICO, UNIDAD DE COORDINACIÓN DE ARCHIVOS MILITARES (2006) *Boletín Informativo*, Sistema Archivístico de la Defensa, nº 10, cuadro de la p. 8. Disponible en http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/cultural/archivos/fichero/BOLETIN_SAD_10.pdf [última consulta 14/04/2015]

⁵⁹⁷ No hemos podido consultar directamente los fondos fotográficos del Museo Naval, y hemos descubierto que los blogs de acceso libre en la web dedicados a fotografía que ofrecen información sobre el trabajo del famoso Jean Laurent, confunden el viaje de la reina Isabel II en 1858 con motivo de la inauguración del ferrocarril de Madrid a Alicante, con la celebración de la Revista de la Escuadra Surta a la que nos referimos aquí, cuatro años después. A la Revista de la Escuadra no asistió su Majestad, quien debía encontrarse en aquellos momentos veraneando en Aranjuez, como era costumbre de la familia real en época estival, según la información que nos ofrecen recurrentemente las Actas de MZA, pues todos los veranos, como motivo de la ilustre estancia, se fletaban trenes especiales a aquel sitio.

designase una comisión de representantes de los Ministerios de Fomento, Guerra y Marina y de las dos mayores compañías ferroviarias del momento, Norte y MZA. Para integrar dicha importante comisión MZA nombró a su Director General y como suplente al Jefe del Tráfico, el señor Lefort⁵⁹⁸.

Si las disputas con el Ministerio de la Guerra, hasta entonces, habían girado en torno a la resistencia para el transporte gratuito de tropas y material, al que el Estado quería forzar a la Compañía, ahora los problemas derivarían de la morosidad en el pago por parte del Ministerio de la Guerra. A finales de noviembre de aquel año, el Ministro de dicho organismo, envió una carta confidencial al Consejo expresando que desearía celebrar un contrato para resolver esta cuestión. La respuesta del Consejo fue que no encontraba dificultad en ello, pero que se reservaría tomar las resoluciones convenientes en razón de la propuesta oficial que recibiese⁵⁹⁹. En la primera sesión ordinaria del Consejo de MZA de 17 de enero de 1866⁶⁰⁰, encontramos el desenlace de la misteriosa carta confidencial enviada en noviembre por el Ministro de la Guerra. Con el título “Cuenta de transportes de tropas y material de guerra” encontramos la siguiente anotación:

“El Director presenta la cuenta de los transportes de tropas y de efectos militares verificados por la Compañía, de los gastos suplidos por la misma y perjuicios que se la han originado a consecuencia de las disposiciones adoptadas por el Gobierno con motivo de los recientes sucesos políticos, y cuyo importe hasta 16 del corriente se eleva a Reales de vellón 1.223.489. El Consejo encarga a los Sres. Salaverría, Gándara y Llorente que en unión con el Sr. Director general, examinen dicha cuenta, y hallándola conforme la presenten al Sr. Ministro de la Guerra.”

Los sucesos políticos a los que se refiere el texto, apenas sin margen de duda, se refieren a la intervención española en la guerra civil peruana de 1865, también conocida como guerra hispano-sudamericana de 1865-1866. La escuadra surta en el puerto de Alicante que había ofrecido un gran espectáculo antes de partir en misión científica y diplomática hacia el Pacífico, episodio al que nos referimos en profundidad en el apartado de “Eventos Públicos” del capítulo anterior, se había apoderado de las islas Chincha del Perú en 1864. El comandante de la flota española, el almirante José Manuel Pareja, impuso al gobierno peruano un tratado por el que España devolvería las islas Chincha a cambio de una indemnización. El tratado fue rechazado por sectores políticos peruanos y comenzó una escalada gradual de tensión con Madrid. Al mismo tiempo, los españoles exigieron a Chile reparaciones por su inicial apoyo a Perú, y el gobierno chileno respondió declarando la guerra a España en septiembre de 1865. Para nuestra empresa ferroviaria, todo aquel conflicto internacional supuso —como nos indica el documento de sus actas—, que la ferroviaria quedara con un importe al descubierto nada desdeñable de casi un millón y cuarto de reales de vellón, en un momento de estrangulamiento financiero al que casi no podía hacer frente. En mayo de 1867, esta cuenta del Ministerio de la Guerra seguía impagada, y la Compañía encargó al

⁵⁹⁸ Actas MZA, sesión nº 10 de 6 de mayo de 1865, p. 129, libro 5.

⁵⁹⁹ Actas MZA, sesión nº 21 de 24 de noviembre de 1865, p. 182, libro 5.

⁶⁰⁰ Actas MZA, sesión nº 2 de 17 de enero de 1866, p. 215, libro 5.

administrador señor Zaragoza, practicase cerca del Gobierno cuantas gestiones fuesen oportunas para conseguir que dicha cuenta se abonase cuanto antes⁶⁰¹.

En enero de 1868, de nuevo, la tensión aumentaba entre ambas instituciones⁶⁰²:

“Consultado el Consejo sobre cual deba ser al conducta de la Compañía ante las contradicciones que se advierten entre el reglamento de transportes militares aprobado por Real Decreto del 9 de octubre último y los terminantes derechos de la Compañía con arreglo a sus tarifas y condiciones de percepción sancionadas por Real decreto de 9 de noviembre 1864, acuerda que se sostengan los derechos que las leyes han reconocido a favor de la Empresa: Que con arreglo a estos se facturen todos los transportes militares y que a las reclamaciones que pudieren sentarse por las autoridades, se conteste, que pendientes de resolución las gestiones de la Compañía ante el Ministerio de la Guerra, el que las ha tomado en consideración, el Consejo confía en una pronta y justa decisión, no creyéndose entretanto con derecho de alterar las bases constitutivas de la Empresa.”

Estos inconvenientes quedaron resueltos en marzo de aquel mismo año de manera satisfactoria para la Compañía, con la firma de un nuevo convenio con el Ministerio de la Guerra. Parece ser que el encargado de solucionar el entuerto en este caso fue el señor de la Gándara, quien recibió por esta gestión un voto unánime de gracias del Consejo por el celo que había demostrado en este importante asunto a favor de la Compañía y por el acierto con que había defendido los derechos e intereses de la misma, en devengo del Reglamento de transportes militares del 9 de octubre anterior⁶⁰³.

2. 4. La Guerra de los Diez Años o Guerra Grande de Cuba (1868-1878) y las últimas guerras de Cuba y Filipinas (1895-1899). Organización del batallón de voluntarios de Madrid por el Arzobispo-Obispo (1896), la Cruz Roja y el transporte de los soldados heridos

En enero de 1869 MZA comenzó a contribuir en el transporte de efectos a la guerra que había comenzado en el mes de octubre del año anterior. La primera de las anotaciones en el acta de la empresa es de 21 de enero de 1869⁶⁰⁴, cuando el Consejo, accediendo a lo solicitado por la Dirección General de Infantería autorizó el transporte desde Madrid a Alicante de 850 mantas y otros tantos cabezales (almohadas) para las tropas, en gran velocidad, satisfaciendo solamente el precio de pequeña velocidad.

De las últimas guerras de Cuba de 1898 suponemos que la contribución de la empresa con el ejército se limitó en un principio a lo acordado con el Estado sobre tarifas especiales para transportes militares. Sin embargo, debido seguramente al curso negativo de los acontecimientos y la gran repercusión en la prensa de los mismos, MZA, al igual seguramente que otras ferroviarias, contribuyó con algunas otras concesiones. Por ejemplo, en septiembre de 1895 se realizó una significativa rebaja de

⁶⁰¹ Actas MZA, sesión nº 10 de 10 de mayo de 1867, p. 406, libro 5.

⁶⁰² Actas MZA, sesión nº 4 de 21 de enero de 1868, pp. 516-517, libro 5.

⁶⁰³ Actas MZA, sesión nº 13 de 17 de marzo de 1868, p. 551, libro 5.

⁶⁰⁴ Actas MZA, sesión nº 2 de 21 de enero de 1869, p. 104, libro 6.

precios para el transporte de camas u material sanitario, de la que transcribimos íntegra la anotación del acta⁶⁰⁵:

“Se dá cuenta de la comunicación dirigida [sic] con fecha 12 de Agosto último por el Presidente de la Comisión ejecutiva de la Asociación Ynternacional Universal Española, solicitando rebaja de precio para el transporte de las camas y material sanitario que se propone remitir á la Ysla de Cuba, con motivo de la actual campaña. Enterado el Consejo, así como del informe del Sr. Director General Adjunto acuerda, á propuesta del Sr. Director General, y el parecer favorable de los Sres. de la Comisión delegada á quienes se ha consultado que en el presente caso y atendiendo al fin patriótico que se persigue, se concedan los mismos beneficios que con motivo de los sucesos de Melilla se otorgaron á los transportes enviados por la Cruz Roja al teatro de la guerra, expidiéndose á precio entero de la tarifa legal de G. V. las expediciones que se facturasen en G. V., y á mitad de precio de la misma tarifa las que se facturaban en P. V.; debiendo exigirse [sic] que las expediciones se presentasen con documento por duplicado en que se certifique que los efectos a transportar pertenecen á la referida Asamblea, y que la consignación de las mismas se haga siempre al cargo y no á la persona.”

En cuanto a las donaciones en efectivo para la última guerra de Cuba, encontramos una interesante anotación de mayo de 1896 sobre este tema para el Batallón de Voluntarios de Madrid. El Arzobispo-Obispo de Madrid-Alcalá, envió una circular al Presidente del Consejo de Administración de MZA, dando a conocer su propósito de promover la organización de un batallón de voluntarios de la provincia de Madrid que coadyuvase a defender la integridad de la patria. Con este fin el religioso decía necesitar el concurso de todos los ciudadanos, corporaciones y sociedades, por lo que invitaba al Presidente de MZA a asistir a una reunión que debía celebrarse el 30 de abril pasado. Encontrándose el Presidente del Consejo en mal estado de salud, había acudido a aquella reunión el Marqués de Urquijo, administrador de la empresa. En dicha reunión se trató de allegar recursos por medio de donativos, nombrándose al efecto diferentes comisiones. El Director general de la empresa también dio cuenta de haber asistido a otra reunión celebrada con el mismo objeto, donde hizo presente la difícil situación que atravesaba la ferroviaria, como todas las demás de ferrocarriles, puesto que en este momento se encontraban en el sensible caso de pedir auxilios en vez de darlos, habiéndose hecho varios llamamientos al Gobierno en busca de subvenciones. El Consejo quedó enterado y, no obstante las circunstancias financieras difíciles en que se encontraba la Compañía, reconociendo el laudable propósito que animaba al señor Arzobispo y para demostrar de algún modo su deseo de contribuir a tan patriótica empresa, concedía un donativo de 5.000 pesetas como muestra de especial deferencia al señor Arzobispo-Obispo de Madrid, lamentando que la expresada carestía de financiación por la que atravesaba la empresa no permitiese destinar mayor suma al laudable objeto de sus esfuerzos⁶⁰⁶.

Además, para el retorno de los soldados heridos de Cuba y Filipinas, se establecieron prebendas de gratuidad en noviembre de 1896 en el precio del transporte de los soldados heridos, a petición de una Comisión de Señoras del Patronato del

⁶⁰⁵ Actas MZA, sesión nº 18 de 2 de septiembre de 1895, pp. 230-231, libro 15.

⁶⁰⁶ Actas MZA, sesión nº 11 de 22 de mayo de 1896, pp. 330-331, libro 15.

Sanatorio Central de la Cruz Roja. Dichas señoras habían solicitado a MZA y la Compañía del Norte su protección a favor de estos soldados que regresaban de los ejércitos de las recién independizadas colonias, enfermos o heridos. Parece ser que la Compañía ya había hecho concesiones en casos aislados para dispensar del pago del billete del transporte a los soldados procedentes de Ultramar o que saliesen de los sanatorios para regresar a sus pueblos. Según el reglamento para transportes militares, los soldados viajaban en 3ª clase, pero el Consejo de Administración, conforme con el Director general de la empresa y la Comisión Delegada, acordaron que sin recargo alguno, o sea gratuitamente, se les concediera a todos los soldados retornados el transporte en 2ª, en lugar de en 3ª clase⁶⁰⁷.

En febrero de 1897 la Comisión de la Asamblea Suprema de la Cruz Roja solicitó el donativo que MZA tuviera a bien concederle en beneficio de los heridos y enfermos del ejército español socorridos en el Sanatorio de Vallehermoso que tenía establecido en Madrid dicha institución. El Consejo de Administración, haciendo constar el interés del que ya en varias ocasiones había dado pruebas por la referida asociación, no se pronunció por el momento respecto al donativo solicitado, encargando a la Comisión Delegada que se sirviese examinar la nueva petición de la Cruz Roja y acordar lo que estimase conveniente⁶⁰⁸. El 21 de mayo de aquel mismo año se emitió una real orden mediante la que quedó abierta una suscripción nacional para allegar los recursos de la Caja de Huérfanos de la Guerra, institución dependiente directamente del madrinazgo de la reina regente Mª Cristina y de su Gobierno. El fin de aquella suscripción era aumentar en más del doble el número de huérfanos de los militares muertos en campaña de ambos sexos allí acogidos. El Consejo de MZA contribuyó a esta suscripción con un donativo de 1.000 pesetas⁶⁰⁹.

En 1899 la Asamblea Suprema de la Cruz Roja transmitió a la Comisión Ejecutiva de Ferrocarriles una petición para que las compañías concediesen reducción de precio para transportar por una sola vez a los repatriados civiles de Filipinas y sus familias, desde los puertos de desembarco en la Península hasta la Estación más próxima al lugar al que se dirigiesen. El Consejo de MZA accedió a esta petición concediendo la rebaja del 50% con sujeción a las bases que proponía la Cruz Roja y que estaban expresadas en el informe al respecto extendido por la División del Tráfico, además de adoptarse las medidas que el Director juzgase convenientes para evitar posibles abusos⁶¹⁰.

2. 5. Las guerras civiles republicanas y carlistas en la Península (1869-1876). Asaltos e incendios de estaciones, el fusilamiento de empleados ferroviarios, la prensa liberal y el comunicado de Lizarraga a MZA

El conocido como Sexenio Democrático o Sexenio Revolucionario (1868-1874), se deja sentir en la documentación de las Actas de MZA desde el momento en el que las alteraciones del orden comenzaron a afectar a la empresa de forma directa por ataques a las vías u otras instalaciones. Quizás sea éste es uno de los períodos de la historia de

⁶⁰⁷ Actas MZA, sesión nº 22 de 6 de noviembre de 1896, p. 387, libro 15.

⁶⁰⁸ Actas MZA, sesión nº 4 de 12 de febrero de 1897, p. 442, libro 15.

⁶⁰⁹ Actas MZA, sesión nº 14 de 18 de junio de 1897, p. 10, libro 16.

⁶¹⁰ Actas MZA, sesión nº 7 de 24 de marzo de 1899, pp. 393-394, libro 16.

España del siglo XIX más complejos y mejor estudiados por los historiadores desde diversos ángulos⁶¹¹. Sobre la comunicación y la prensa en este período también se han realizado investigaciones, si bien aún no tan abundantes como las obras generales⁶¹². Nuestra aportación aquí a este tema la haremos a partir de la extracción de noticias de las Actas de MZA, algunos expedientes documentales del AHF y la consulta de estos hechos en la Hemeroteca Digital de la Prensa Histórica para la comprobación de la repercusión que éstos tuvieron en los periódicos de la época.

Durante las guerras civiles de la segunda mitad del siglo XIX, MZA se adscribió invariablemente al bando del Gobierno legítimo, pero exigió *a posteriori* responsabilidades económicas a causa de la destrucción de las vías, material rodante y desperfectos sufridos en sus instalaciones y, muy especialmente, en la ocasión de la ejecución de varios empleados ferroviarios por las partidas carlistas. En algunos de los casos referidos a los destrozos que ocasionaban los asaltantes, el escribano del Consejo los menciona en las actas con la apelación de insurrectos o rebeldes; y parece ser que cuando se emplea este nombre se hace referencia a los republicanos, y en cambio, los carlistas suelen ser apelados con este denominativo concreto, aunque a veces también son llamados insurrectos. Debido a este intercambio de términos, se complica en ocasiones la identificación de los atacantes. Respecto a este punto, la posible confusión en cuanto al origen de los altercados se acrecienta en el año 1873, ya que, por ejemplo en Cartagena, a la par que en la próxima ciudad de Alicante, las partidas carlistas estaban actuando desde comienzos del año. En el AHF se conserva un nutrido expediente de documentos relativos a los ataques carlistas desde 1869 hasta 1875. El grueso de estos documentos son despachos, partes de desperfectos y telegramas enviados al Comité de París informando de los robos, atentados contra el material de la compañía, las vías, las estaciones e incluso contra los empleados. Otra parte de los

⁶¹¹ Ofrecemos aquí una muestra representativa de visiones generales del Sexenio Democrático, sin pretender realizar una puesta al día ni una historiografía. Ver: GARMENDIA, Vincent (1980) *L'ideologie carliste (1868-1876) Aux origines du nationalisme basque*, Thèse de doctorat d'Etat dirigée par François Lopez et Noël Salomon, Université Bordeaux 3, 1.061 pp.; LACOMBA ABELLÁN, Juan Antonio (1993) "Reflexiones sobre el Sexenio democrático: Revolución, Regionalismo y Cantonalismo", en *Anales de Historia Contemporánea*, 9 (1993), pp. 19-31. Disponible en: <https://digitum.um.es/xmlui/bitstream/10201/7047/1/Reflexiones%20sobre%20el%20Sexenio%20democratico.%20Revolucion.%20Regionalismo%20y%20Cantonalismo.pdf> [última consulta 09/11/2015]; URQUIJO GOITIA, Mikel (1993) "El Sexenio democrático, un balance historiográfico", en *Anales de Historia Contemporánea*, 9, 1993, pp. 33-51. Disponible en: <https://digitum.um.es/xmlui/bitstream/10201/7052/1/El%20Sexenio%20democratico.%20un%20balance%20historiografico.pdf> [última consulta 09/11/2015]; VILAR, Juan Bautista (1993) "El Federalismo en los orígenes del Cantón de Cartagena (El Partido Republicano Federal en Murcia y su Región, 1868-1873)", en *Anales de Historia Contemporánea*, 9, 1993, pp. 123-173. Disponible en: <https://digitum.um.es/xmlui/bitstream/10201/7055/1/El%20Federalismo%20en%20los%20origenes%20del%20Canton%20de%20Cartagena.pdf> [última consulta 09/11/2015]; PEÑA GONZÁLEZ, José (2002) "La cultura política en el Sexenio", en *Revista de Derecho Político*, núm. 55-56, 2002, pp. 33-105. Disponible en: <http://e-spacio.uned.es/fez/eserv.php?pid=bibliuned:DerechoPolitico-2002-55-56-10001&dsID=PDF> [última consulta 09/11/2015]; CANAL I MORELL, Jordi (2006) *Banderas blancas, boinas rojas: una historia política del carlismo, 1876-1939*, Marcial Pons Historia, 355 pp.; MORAL RONCAL, Antonio M. (2006) *Las guerras carlistas*, Pujol & Amado S. L. L., 394 pp.

⁶¹² SÁNCHEZ GONZÁLEZ, Juan (1993) "Prensa y mentalidad republicana durante el Sexenio Democrático. Una reflexión metodológica", en *Anales de Historia Contemporánea*, 9 (1993), pp. 53-68. Disponible en: <https://digitum.um.es/xmlui/bitstream/10201/7057/1/Prensa%20y%20mentalidad%20republicana%20durante%20el%20Sexenio%20Democratico.%20Una%20reflexion%20metodologica.pdf> [última consulta 09/11/2015]; SEOANE, María Cruz (1996) *Historia del Periodismo en España, Vol. II. El siglo XIX*, pp. 237-240.

documentos de este expediente son partes internos desde los puntos afectados de las distintas líneas dirigidos a la dirección de la empresa que dan cuenta de las agresiones en el momento en que se producen. También, en algún caso, encontramos alguna circular de fecha 1869 —momento en que comienza la sucesión de hechos— enviada por el Ministro de la Guerra sobre la protección que los ayuntamientos deben dar a las líneas de ferrocarril⁶¹³.

Las noticias de las primeras alteraciones que causaron daños en las vías de la Red de MZA comienzan en el acta del 14 de octubre de 1869⁶¹⁴:

“El Secretario del Consejo da cuenta de los daños causados por los insurrectos en las líneas de la Compañía y manifiesta que gracias a la actividad desplegada por los servicios de vía y obras y del Movimiento, han sido aquellos reparados con el mayor acierto y en el más breve plazo posible. El Secretario manifiesta que oportunamente será sometida al Consejo la nota de los gastos a que han dado lugar las reparaciones antedichas, y una apreciación prudencial de los perjuicios sufridos a consecuencia de la paralización del tráfico.”

Hemos llegado a la conclusión de que éste fue un ataque de republicanos radicales de los que se dieron tras el derrocamiento de Isabel II. Las noticias sobre estos daños en las líneas de la Compañía las encontramos en la prensa madrileña. Por ejemplo en *La Discusión* del domingo 10 de octubre de 1869, se informa de que la noche anterior fue cortado el telégrafo entre Madrid y Alcalá de Henares con objeto de que no se pudiera dar aviso a las tropas de Alcalá para que se trasladasen a la capital en caso necesario. Al mismo tiempo se intentaba la cortadura del puente del arroyo Abroñigal en las inmediaciones de Madrid. Las partidas que alteraron el orden tenían gran empeño en que los viajeros que salieran de Madrid llevaran la noticia a provincias de haberse producido altercados en la capital, habiendo disparado varios petardos con el fin de que pareciesen tiros de armas. En contra del propósito de los rebeldes, el ministro de la Gobernación circuló despachos a todas las provincias, y ya en la madrugada se tenía noticia de la falsa alarma. La vía telegráfica de Zaragoza y el ferrocarril, sufrieron tales

⁶¹³ AHF, expediente W-0002-001. Una vez que extrajimos de las Actas de MZA las líneas generales que nos hablan de estos altercados revolucionarios y carlistas de la segunda mitad del siglo XIX, con los inconvenientes que hemos comentado de cierta confusión causada por la ambigüedad de los términos empleados por el escribano de las sesiones del Consejo, procedimos a revisar la ficha de la serie Francisco Wais Sanmartín del expediente W-0002-001. Efectivamente, este expediente, había sido donado al Archivo Ferroviario e incluido en sus fondos, en los años 1980. El expediente en sí incluye tanto documentos de ataques carlistas como de otras rebeliones dadas en la época, la mayoría de ellas de bandos republicanos, pero esta distinción no se hizo en una primera clasificación, y todos los documentos que mencionan “insurrectos”, fueron descritos y catalogados como relativos al carlismo. Desde entonces no se había vuelto a realizar un examen en profundidad ni una descripción de estos documentos. Al detectar el error en las descripciones de la ficha que analizábamos, detectamos también que nosotros mismos habíamos caído en la misma confusión al identificar algunas anotaciones en las actas donde se presenta esta ambigüedad de términos en este período de alteraciones del orden social. Así, nos pusimos en contacto con Leticia Martínez, responsable del Archivo Histórico de Ferrocarriles, a comienzos de octubre de 2105, y dimos cuenta de dicho error de clasificación de documentos. Muy pronto esta documentalista ha procedido a una nueva descripción de todos los documentos de este expediente, cotejándolo con otros de los expedientes W-0002-002 y W-0002-003. El resultado de esta nueva ordenación ha sido muy satisfactorio, permitiéndonos identificar mejor el origen de los conflictos que dieron lugar a lo que hoy llamaríamos “comunicaciones de crisis” a la opinión pública, y/o “relaciones públicas” de la Compañía con el Gobierno. Agradecemos la diligencia y eficiencia de Leticia Martínez para reclasificar y re-describir estos documentos contando con el apremio del plazo para la finalización de esta tesis.

⁶¹⁴ Actas MZA, sesión nº 22 de 14 de octubre de 1869, p. 211, libro 6.

averías que, según el redactor, aún tardarían bastante en recomponerse a pesar del personal que se ocupaba en las obras. Durante este período de suspensión que atravesó esta línea, las comunicaciones sólo llegaban hasta Calatayud, porque los insurrectos en su huida quemaron un puente y las casetas de las instalaciones. Además el artículo de este periódico informa la columna del brigadier Búrgos se hallaba situada en Alcázar de San Juan para estar dispuesta a dirigirse por ferrocarril al punto donde fuera necesario, que la noche anterior había llegado a Madrid un batallón del regimiento de San Quintín procedente de Valladolid, y que aquella misma noche debían llegar a Madrid algunas fuerzas procedentes de Zaragoza, de donde habían salido el día anterior por la tarde. También, durante la madrugada del día en que se publica el periódico se había intentado volar el puente del ferro-carril sobre el arroyo del Abroñigal en la línea del Mediterráneo, pero los sublevados no tuvieron tiempo suficiente para hacerlo puesto que el guarda de la vía notó los primeros trabajos y dio parte. Las alteraciones se daban por toda la Península, puesto que de la guardia civil que salió también el día antes de Madrid, y se suponía que habría llegado ya a Valencia, no se tenía noticia, por hallarse interceptadas las vías. En Córdoba las autoridades habían tomado algunas medidas para calmar los ánimos agitados por las noticias de otros puntos, y en Málaga los periódicos publicaban que a causa de la alarma del miércoles anterior que había causado el rumor de que una partida republicana se acercaba hacia Campañillas se había publicado el bando de suspensión de garantías, pero que al día siguiente desapareció la intranquilidad, permaneciendo en Málaga varias familias que habían preparado su equipaje para trasladarse a las haciendas y pueblos inmediatos; aunque a consecuencia de la alarma habían aumentado mucho los precios de los artículos alimenticios (...) ⁶¹⁵. Comprobamos cómo en las nuevas guerras es protagonista el ferrocarril, tanto como vehículo de ataque de los rebeldes, como de defensa y actividades de sofocación de las alteraciones por parte de los cuerpos de la fuerza oficial.

A comienzos de enero del año siguiente, el 4 de enero de 1870, la Compañía pidió reclamaciones al Gobierno sobre los gastos para las reparaciones que fue necesario realizar debido al ataque republicano del mes de octubre anterior, y en el último párrafo del texto de las actas de MZA que porta esta información y que transcribimos, leemos cómo la empresa reclama el interés de todas las ferroviarias en general, con la intención de reclamar al Estado los daños en las instalaciones del ferrocarril que pudieran causarse por cualquiera de los bandos implicados en el conflicto ⁶¹⁶, pues debía preverse que los ataques y algaradas no acabarían ahí:

“Se abre con cargo a “Grandes reparaciones” un crédito de reales de vellón 38.420,93, importe de los gastos a que ha dado lugar la reparación de los daños causados en la vía durante la última insurrección.

Al propio tiempo el Consejo acuerda que reunidos todos los datos necesarios así en lo referente al servicio de la vía como a los del movimiento y de la tracción se eleve a la Superioridad una instancia solicitando se indemnice a la Compañía de todos los perjuicios que se le han originado por los insurrectos.

⁶¹⁵ REDACCIÓN (10/10/1869) “Hoy recibimos periódicos de Málaga...”, en *La Discusión. Diario Democrático*, Año XIV, Núm. 313, p. 2. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0002359914&search=&lang=es> [última consulta 31/08/2015]

⁶¹⁶ Actas MZA, sesión nº 1 de 4 de enero de 1870, p. 245, libro 6.

El Consejo da a esta cuestión una grande importancia siendo del mayor interés para las Compañías en general que se reconozca por el Gobierno el derecho que tienen las mismas de ser indemnizadas de cualesquiera daños que se las causen sea por los que se rebelen contra la Autoridad constituida sea por los que la defiendan.”

La noticia del siguiente ataque que afectó instalaciones de MZA, causando destrozos en varios puentes de las líneas de Córdoba y Zaragoza, la tenemos a finales de 1872⁶¹⁷:

“El Sr. Director informa detalladamente al Consejo de los daños causados en el viaducto de Vadollano en la linea de Córdoba y en el puente de la Presa en la linea de Zaragoza por partidas de insurrectos y dá cuenta de las disposiciones adoptadas para que la circulación quede restablecida por medio de trasbordo, interin se proceda á la reparacion de ambas obras. Al efecto añade el Sr. Director que habran de encargarse á la Compañía de Fives Lille los hierros especiales de diferentes clases que son necesarios”.

Sobre el ataque de Córdoba, tenemos otra anotación de 20 de diciembre de 1872, puesto se levantó una causa judicial sobre los hechos. Con el título “Causa sobre averías ocasionadas en el puente nº 11 por los insurrectos”, tenemos el siguiente texto⁶¹⁸:

“En vista de un exhorto del Juez de la Carolina en la cual [sic] se ofrece á la Compañía por si quiere mostrarse parte, la causa que en aquel Juzgado se sigue en averigüacion [sic] de los autores de los desperfectos causados por los insurrectos en el puente nº 11 de la linea de Córdoba, el Consejo acuerda se conteste á dicho Sr. Juez en sentido afirmativo”.

La prensa nacional también se hizo eco de aquella noticia, de lo que nos proporciona detallada información la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, en un artículo titulado “Vandalismo”, que transcribimos en parte. Veremos más adelante como esta publicación periódica especializada recibía una subvención anual de MZA, y seguramente también de otras ferroviarias. El tono del artículo es exaltado, y muestra de la mentalidad de la época en cuanto a correspondencias patrióticas en comparación con lo que sucedía en las antiguas colonias españolas; en concreto se compara las actuaciones de las partidas carlistas españolas, aliadas con las republicanas, con las llamadas guerras civiles argentinas del mitrismo de la década de 1870, que enfrentaron a liberales y autonomistas en aquel país. Lo que no queda explícitamente claro en esta fuente es la procedencia del ataque, pues, si bien en los años inmediatamente anteriores se estaban dando ataques republicanos, ya han comenzado también los carlistas a sublevarse de nuevo. Es posible, puesto que fue necesario instruir una investigación judicial sobre este caso, que realmente no se conociese la autoría de los hechos cuando sucedieron, puesto el juez de Córdoba pretendía esclarecerla. El texto que introducimos a continuación parece dejar entrever que hay dos bandos de rebeldes de distinto signo,

⁶¹⁷ Actas MZA, sesión nº 22 de 6 de diciembre de 1872, p. 254, libro 7.

⁶¹⁸ Actas MZA, sesión nº 24 de 20 de diciembre de 1872, p. 259, libro 7.

aliados entre sí para perpetrar los daños. La *Gaceta de los Caminos de Hierro* de diciembre de 1872 reza⁶¹⁹:

«Continúan las facciones de insurrectos partidarios de la reaccion negra, hoy auxiliados por las de la reaccion roja, dando muestras de salvajismo y de barbarie contra los caminos de hierro. Aquí, donde nos consideramos tan adelantados respecto de los pueblos americanos de nuestra raza, deberíamos cuando ménos imitar el buen ejemplo de los argentinos. Allí donde la guerra civil viene hace años destrozando el país, se presencia sin embargo el consolador espectáculo de que ninguno de los beligerantes pone su mano sacrilega sobre las obras públicas construidas, ni comete acto alguno que impida la continuacion de las que están construyendo. “Son de la patria, dicen, y venza quien venza, hay que conservarlas.”»

Hagamos ahora triste crónica, á partir de las noticias cuya publicación coincidió con las de nuestro numero anterior, por cuyo motivo no pudimos entonces insertarlas.

“Tenemos algunos pormenores, ha dicho la Correspondencia, de lo ocurrido el dia 24 al presentarse una partida de 300 hombres en la estacion de Linares. Destruyeron los aparatos telegráficos y despues de detener el tren de mercancías núm. 176, lo lanzaron sobre el puente-viaducto de Vadollano, pasando la máquina por los contra-carriles paralelos á la via, descarrilando todos los vagones del tren y destrozando el primer tramo de dicho puente, quedando sobre el extremo del mismo cinco vagones y cayendo los ocho restantes al rio, donde se incendiaron por contener uno de ellos fósforo y sustancias inflamables. La Compañía dispuso inmediatamente la salida del personal y material necesarios para establecer el trasbordo en dicho punto, cruzando el rio por un pequeño puente provisional, de madera, que se está construyendo á una profundidad de 50 metros de la via, con dos trozos de carretera para llegar al mismo, que podrán efectuar los trasbordos en una longitud de kilómetro y medio.

Los daños causados en el viaducto de Vadollano son de tal entidad en uno de sus tramos, que se hace preciso desmontar este por completo y volverlo á armar, á cuyo fin hay que pedir las piezas necesarias al extranjero, y lo probable es que pasen algunos meses antes de que pueda restablecerse la comunicacion para los trenes por cima del viaducto. Por otra parte, en la noche del 26 fue detenido el tren-correo núm. 21 que venia de Vilches a Madrid, por otra partida que, despues de hacer bajar á los viajeros y desenganchar la máquina, lanzó este por la via con el regulador abierto, descarrilándola [sic] en el puente núm. 11, donde, al efecto, habían levantado varios carriles, inutilizando su piso. Con este nuevo accidente quedó completamente interrumpida la circulacion entre dicho puente y el de Vadollano en una extension de 33 kilómetros.
(...)

⁶¹⁹ REDACCIÓN (8/12/1872) “Vandalismo”, en *Gaceta de los Caminos de Hierro* Año XVII, nº 49, p. 777 (p. 5 de este número) [Artículo sobre averías y destrozos causados en las infraestructuras del ferrocarril que se lamenta del “vandalismo” tanto de los “insurrectos partidarios de la reacción negra y los insurrectos partidarios de la reacción negra”. Creemos que el autor del artículo se refería tanto a las facciones carlistas como republicanas]. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000056218&search=&lang=es> [última consulta 31/08/2015]

En Córdoba se dice que los desperfectos que constantemente se hacen en la vía férrea de aquella ciudad á Madrid, son ocasionados por grupos de cuatro ó seis hombres, que desaparecen despues de hacer el daño”

(...)

Los destrozos que se hacen en los telégrafos y vías férreas tienen escitada [sic] la opinion, y no seria difícil que se presentara á las Cortes una proposicion suscrita por diputados de varias opiniones para que se reforme el Código en sentido muy severo contra los autores de tales hechos. Así se dice”.»

Otro de los capítulos de las guerras carlistas que afectaron directamente a la línea férrea que unía Madrid con Málaga fue el de la invasión de la estación de Almansa por los carlistas la noche del 19 de marzo de 1874 y el secuestro de varios maquinistas, fogoneros, conductores y guardafrenos que hubieron de llevar a los insurrectos hasta Montesa en varios trenes de los que se apoderaron e hicieron descarrilar al abandonarlos. El Consejo hizo constar en el acta del 13 de mayo siguiente que todos aquellos empleados se habían hecho dignos del aprecio del Consejo, decidiendo que tanto ellos como cuantos se comportasen del mismo modo en circunstancias análogas, se les hiciera constar el mérito en sus hojas de servicio y que dicho acuerdo se pusiera en conocimiento de los interesados para su satisfacción. Además la directiva de la empresa otorgó una gratificación de 1.500 reales de vellón al conductor Manuel Ardevinez y otra de 1.000 reales de vellón al jefe de la estación de Almansa, Rafael González, en expresión de agradecimiento a estos empleados por su laudable celo por los intereses de la Compañía, pues con notoria exposición personal lograron poner a seguro recaudo las cajas de fondos y partidas de metálico de la estación asaltada⁶²⁰.

Los periódicos de los días siguientes publicaban la noticia con contradicciones. Por ejemplo, *La Época* del sábado 21 de marzo de 1874, dice⁶²¹:

“Habiéndose adelantado anoche algunos periódicos á dar la noticia, que nosotros omitimos por prudencia, acerca de la entrada de Santés en Almansa, debimos suponer que la GACETA de hoy daría pormenores sobre este suceso, así como sobre el descalabro de Cataluña, que ya debe haber sido oficialmente comunicado; pero la GACETA no contiene mas que las siguientes líneas:

«Los despachos recibidos en el mismo hasta la madrugada de hoy no contienen noticias de interés relativas á la insurreccion carlista.»

Y sin embargo, EL IMPARCIAL dice que anteayer entró en Almansa la faccion Santés, saliendo de dicho punto ayer por la mañana, despues de quemar el registro civil, cobrar un trimestre de contribucion, hacer algunas exacciones en dinero á particulares y llevarse en rehenes á varios contribuyentes. La faccion marchó, al parecer, hácia Fuente la Higuera.

A nosotros se nos ha asegurado que Santés, despues de cortar la vía férrea en Alpera, tomó la dirección de la provincia de Valencia, conduciendo su infantería en wagoes pro el ferro-carril. Las columnas

⁶²⁰ Actas MZA, sesión nº 9 del 13 de mayo de 1874, p. 39, libro 8.

⁶²¹ REDACCIÓN (21/03/1874) “Parte Política”, en *La Época*, Año XXVI, nº 7.830, p. 2. [Noticia sobre la entrada de la partida del Jefe carlista Santés en Almansa]. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000320093&search=&lang=es> [última consulta 31/08/2015]

Weyle y Calleja iban á su alcance, y si no cambia de direccion repentinamente, el encuentro es indudable (...)

Efectivamente, los redactores de *La Época* estaban bien informados, porque Montesa es una localidad de la comunidad Valenciana, y en aquel área se concentraron en ese tiempo las partidas carlistas capitaneadas por Santés y Cucala.

Durante aquel verano y el otoño siguiente continuaron los ataques en las líneas de la Compañía. En junio encontramos gratificaciones pecuniarias a empleados, obreros e incluso a algún vecino, que pueden ser consideradas como acciones de comunicación interna de la empresa. Tal fue el caso en un asalto que causó destrozos en los kilómetros 179 y 192 de la línea de Zaragoza, la noche del 24 al 25 de mayo de 1874. En consideración a los servicios causados se concedieron recompensas a los capataces de vía Antonio Herrero y Pascual Rodríguez, de 300 reales a cada uno; al guarda de día Severino Lite, de 80 reales; al obrero Manuel Mateo, de 40 reales; y al vecino de la localidad de Huerta, Francisco Zarza, de 100 reales⁶²². Otra anotación del acta de 19 de octubre de 1874 nos refiere que el Consejo tomó conocimiento de los destrozos causados por los insurrectos en las líneas de Alicante y Cartagena, por lo que se elevaron sendas comunicaciones al Gobierno sobre lo ocurrido, y otra resumiendo los acontecimientos. No siempre las acciones heroicas de los empleados por defender los bienes y los intereses de la empresa acababan en éxito, y en aquella sesión recapacitó acerca de la ejecución de “*cuatro agentes de la Compañía de la Estacion de Pozo Cañada bárbaramente fusilados por los insurrectos*”, en la provincia de Albacete. El Consejo acordó que se siguiera abonando respectivamente a las familias de aquellos desgraciados los haberes que los mismos disfrutaban, atender a los gastos de lutos, funeral y otros dispendios de las exequias mortuorias, y que se satisficiera a cada una de las familias una cantidad equivalente al importe de dos mensualidades. Además, el Consejo elevó al Gobierno una exposición pidiendo que los cuatro agentes fuesen considerados como individuos del ejército muertos en campaña⁶²³.

Este luctuoso caso de los empleados de la estación de Pozo Cañada fusilados por los carlistas constituyó una excepción a los hábitos del Consejo en el caso de muerte de empleados al servicio de la Compañía. En parámetros comunicacionales, podríamos decir que la estrategia de la empresa se equipara a lo que hoy en día llamaríamos “comunicación de crisis”, contando, además con una amplificación mediática dada por los periódicos que difundieron la noticia, aunque en este caso encontramos fuertes dosis de comunicación interna, puesto los actos del Consejo fueron elaborados con la intención de difundir entre el resto de los empleados su reacción de condolencia. En sesión de 6 de noviembre siguiente el Director expuso “*lo conveniente que sería, a la vez que agradable al personal que se colocase una lápida conmemorativa en el cementerio en el que yacen los restos de los empleados de la Estacion de Pozo-Cañada fusilados por los carlistas, como igualmente que se celebre en Madrid un modesto funeral por el eterno descanso de aquellos desgraciados*”, siendo acogida esta indicación “*con sumo gusto*” por el Consejo, abriéndose para llevarla a efecto un crédito especial de 5.000 reales de vellón⁶²⁴.

⁶²² Actas MZA, sesión nº 12 de 19 de junio de 1874, p. 55, libro 8.

⁶²³ Actas MZA, sesión nº 15 de 19 de octubre de 1874, p. 70, libro 8.

⁶²⁴ Actas MZA, sesión nº 14 de 6 de noviembre de 1874, pp. 90-91, libro 8.

Sin duda, el Consejo pretendía, además de demostrar sinceras condolencias a las familias afectadas y apaciguar los temores del personal incesantemente expuesto al peligro de los enfrentamientos, mostrarse en sintonía con la conmoción pública que originó el suceso. De hecho, la celebración de un funeral en Madrid, debía estar en esta línea de expresión de solidaridad en la capital con los empleados ejecutados, donde los periódicos habían repetido la noticia con un eco atronador. Los sucesos de Pozo-Cañada habían comenzado un mes antes, con el incendio de dicha estación. Más o menos en la misma fecha, pero al mes siguiente, sucedieron los fusilamientos. De estos dos hechos concatenados en el mismo lugar aunque separados entre sí por el intervalo de un mes, hablan los periódicos:

- Correspondencia de España* (19/09/1874, 18/10/1874)
- Diario Oficial de Avisos de Madrid* (19/09/1874)
- La Discusión* (19/09/1874, 20/09/1874, 07/10/1874, 18/10/1874)
- La Época* (19/09/1874, 20/09/1874, 17/10/1874)
- La Iberia* (19/09/1874, 20/09/1874, 24/09/1874, 25/09/1874)
- El Imparcial* (20/09/1874, 17/10/1874)
- Gaceta de los Caminos de Hierro* (27/09/1874)

Una reconstrucción de las primeras noticias de 19 de septiembre sobre el trágico suceso, que extraemos de varios de estos periódicos, fueron recibidas de parte de la Dirección de Obras Pública y de fuentes ferroviarias, y hablan de que una fuerte partida de 1500 hombres al frente del jefe Lozano, después de levantar los carriles del ferrocarril en 80 o 30 metros —según el periódico— lineales de vía y causar averías en varias obras de fábricas, entre Pozo-Cañada y Tobarra, habían incendiado todos los edificios de la estación de Pozo Cañada, y la zona había quedado incomunicada. También había sido secuestrado el tren número 31 ó 34 —variación dependiendo del periódico— en sentido ascendente y su material, además de cortado el telégrafo. El ataque había comenzado el día 16 de septiembre a las ocho de la noche, cuando los 1.500 hombres de infantería y caballería de la que parecía ser la facción Villalain, detuvieron en la estación de Villar, kilómetro 331 el tren de mercancías número 105, apeando a los empleados para llevarlos a un carrascal inmediato con el propósito de fusilarlos. En el momento próximo a realizar la amenaza uno de los individuos de la partida intercedió por el conductor del tren, paisano o amigo suyo, pero obligaron al maquinista y al fogonero a echar gran cantidad de carbón en la máquina, abrir el regulador al máximo y dejar marchar el tren a gran velocidad arrastrando los alambres y postes telegráficos que habían enlazado a los topos de los últimos vagones. De esta guisa recorrió el tren 42 kilómetros sin que afortunadamente causase desgracias, ya que en la estación de Almansa, el personal advertido, pudo detenerlo. Para concluir la hazaña, los carlistas incendiaron una casilla de guarda donde parece que había varios niños de corta edad, de los que no se conocía aún su paradero. Desde aquel momento se cambió la marcha de algunos trenes y se hizo retroceder otros, como fue el caso del tren número 31 ó 34 que finalmente fue secuestrado; pero el siguiente ataque a Pozo Cañada no pudo evitarse.

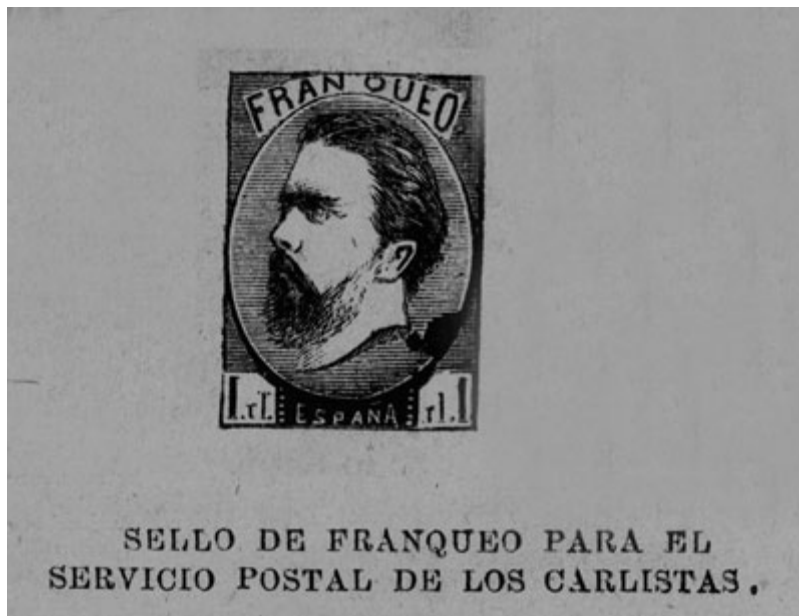
El día siguiente, el 20 de septiembre, no se disponía de nueva información, y los periódicos se limitaban a seguir repitiendo las noticias con algunos nuevos detalles. Incluso se llega a criticar directamente la *Gaceta de Madrid*, puesto que, según observaciones de los periodistas, en medio de tales alteraciones y ataques declaraba en su parte oficial que las noticias comunicadas por las autoridades militares al ministerio

no tenían interés alguno, y que cualquiera pensaría que la insurrección carlista iba tocando a su término y que la situación de las fuerzas oficiales no podía ser más lisonjera. Sin embargo, en las noticias no oficiales en la misma *Gaceta de Madrid* reconocían que la facción Lozano, que formaba una especie de batallón que se titulaba a sí mismo de Alicante, y a cuyo frente se habían puesto Fúster y un personaje apodado el Maño a quién se asigna el adjetivo de “latro-faccioso”, fueron los que quemaron las estación de Pozo-Cañada de Albacete y la de Tobarra en la provincia de Murcia. A continuación la facción Lozano se dirigía hacia Hellín, localidad que también disponía de una estación ferroviaria de MZA.

Nos resulta muy interesante la observación de periodistas profesionales acerca del silenciamiento de los partes oficiales del ejército de las actividades que llevaban a cabo los carlistas. Tal vez por ello los rebeldes perpetraron aquel acto, que a efectos militares y de opinión pública resultó tan aberrante, del fusilamiento de civiles trabajadores del ferrocarril. Está claro que los carlistas buscaban publicidad en la prensa generalista con los fusilamientos, que de hecho tuvieron —aunque es posible que dicha publicidad actuase en su contra a la postre—, y con los grandes destrozos que causaban en las líneas férreas. La prensa generalista, tilda los sucesos como “inícuo atentado”, “bárbaros atropellos”, y otros apelativos de este tipo, e invariablemente el tono y la descripción de los acontecimientos conlleva connotaciones negativas. También se insiste en la inocencia de los empleados ferroviarios, cuestión ampliamente cuestionable, ya que los empleados eran capaces de boicotear los planes de los asaltantes, como veíamos en casos anteriores, debido al conocimiento de su trabajo y de las posibilidades que el material móvil y las instalaciones les ofrecían en base a aquel. De hecho, después de aquel suceso, algunos empleados fueron represaliados por la dirección de la empresa en nuevos asaltos, debido a la ausencia de resistencia que presentaron desde entonces.

A partir del viernes 18 de octubre siguiente, los periódicos hablan de un nuevo incendio cometido por los carlistas en la estación de Venta de la Encina, y por fin, puesto existe cierta confusión de informaciones, nos informan del fusilamiento el día anterior, jueves, de los cuatro infelices empleados de la estación del ferrocarril de Tobarra o de Pozo Cañada —dependiendo del periódico—, asesinados por los “bandidos carlistas del indigno cabecilla Lozano”. Algunos comentarios afirman que los cuatro empleados dejaban 13 hijos huérfanos, y que el que hacía aquel día de jefe de estación era un excelente empleado de las oficinas centrales, de quien se echaba mano siempre que había una necesidad del servicio. Los empleados inmolados fueron el jefe de estación, el guarda-aguja, un mozo suplementario y un asentador de la vía. La prensa insiste en que no habían opuesto ninguna resistencia ni combatido a la horda carlista, que no tenían armas, pero ya hemos comentado que el arma principal de los empleados ferroviarios era su conocimiento detallado del material y las instalaciones y todas las posibilidades que este conocimiento les facilitaba. Incluso en algunos textos periodísticos se excitaba al gobierno para llevar a cabo el embargo de los bienes de los carlistas de Pozo-Cañada para indemnizar a las familias de las desventuradas víctimas, asegurando así un pedazo de pan a las viudas y huérfanos de los infelices que habían perdido la vida a manos de las fieras y bandidos auxiliares del absolutismo y el ultramontanismo. Otros periódicos, a pesar de calificar las ejecuciones de los empleados ferroviarios como perpetradas por “inhumanos asesinos”, declaran, “en honor de la verdad” fue un grupo de 15 hombres desprendido del grueso de la facción quien cometió dicho crimen, pero que no asistía el jefe de la misma.

Ilustración 18. "Sello de franqueo para el servicio postal de los carlistas". Dibujo: Pellicer



Dibujo publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 12, año 18, de 30 de marzo de 1874, p. 180. Los carlistas pusieron en marcha todo un entramado de comunicaciones en las zonas que ocupaban, no solo asaltando instalaciones ferroviarias y apropiándose de ellas y de los telégrafos, sino también, como vemos, emitiendo sellos de correos. De nuevo tenemos un testimonio de la importancia del Correo, el telégrafo y el ferrocarril en la época, ya que los carlistas intentaron tener en su poder los mismos recursos comunicacionales que el Estado liberal oficial.

El 8 de enero de 1875 tenemos constancia en las Actas de MZA de una comunicación a la empresa transmitida directamente por los carlistas. El texto de las actas es opaco y no da cuenta de las noticias contenidas en aquella misiva que, sin embargo la dirección de la Compañía transmitió inmediatamente a los ministros de la Guerra y de Fomento, así como al Presidente del Ministerio de la Regencia. Por no contar con el documento original, transcribimos la anotación completa del acta, que con el título “Comunicación del Jefe Carlista Lizarraga”, dice⁶²⁵:

“El Consejo se entera con profundo pesar de una comunicación fecha 26 de diciembre último y firmada= Antonio Lizarraga que acaba de llegar a manos del Sr. Director, el que se ha apresurado a dar conocimiento de todo a los Ministros de la Guerra y de Fomento, así como el Administrador delegado lo ha dado personalmente al Sr. Presidente del Ministerio-Regencia.

Agena [sic] la Compañía a los nefandos hechos de partidas, que cubren el país con sangre y ruinas, colocada entre las obligaciones que le imponen las leyes de concesión y las amenazas que se profieren contra sus intereses y contra la vida de sus indefensos agentes en el desempeño de un servicio público, no puede sino declinar en los poderes públicos los deberes y las responsabilidades de tan angustiosa situación.”

⁶²⁵ Actas MZA, sesión nº 1 de 8 de enero de 1875, p. 125, libro 8.

La impenetrabilidad del escribano no nos permite vislumbrar si la carta era una excusa o una amenaza, pero parece claro que, fuere cual fuere su significado, resultó una excelente ocasión para mover las relaciones públicas de los altos cargos de la Compañía en el Gobierno.

Aunque es posible que alguna copia de la carta de Lizarraga se haya conservado en los archivos de alguno de los ministerios citados por las actas, al no haber podido indagar en su búsqueda, nos conformaremos con profundizar algo más en la figura de Lizarraga. Tras la primera guerra carlista y el convenio de Vergara (1839), Lizarraga, con el grado de teniente había pasado al ejército liberal con el mismo empleo, sirviendo en principio en el regimiento de la princesa, ascendiendo más tarde a capitán. En 1854 estaba destinado en Sevilla cuando el general O'Donnell con las tropas sublevadas de la Vicalvarada llegó a aquella plaza. Lizarraga se negó a entregarle las fuerzas a su mando, permaneciendo fiel al gobierno oficial, y resistió en el cuartel donde custodiaba los quintos hasta que el capitán general le diera la orden correspondiente. El mismo O'Donnell reconoció la fiel conducta de Lizarraga como dignísima, distinguiéndolo con un mérito militar. También estuvo Lizarraga bajo el mando de Narváez durante un tiempo, pero tras el derrocamiento de Isabel II en 1868, ostentando ya el grado de teniente coronel, la situación política debió volverse demasiado confusa para aquel monárquico. En un principio se adhiere al Conde de Cheste, quien desde la Capitanía General de Cataluña intentó defender el bando de Isabel II, pero tras el fracaso de aquella tentativa y la definitiva expulsión de la reina, se orientó ya definitivamente hacia el único bando realista que quedaba en España: el carlismo. A partir de la declaración de Lizarraga de su adhesión definitiva Carlos VII, fue nombrado por éste general de la Rioja, pasando a Navarra con la misión de comenzar allí los levantamientos⁶²⁶.

En el ejército carlista habían cundido las desavenencias y discordias a partir del convenio de Amorebieta de mayo de 1872, y parece ser que las acciones de los combatientes monárquicos eran más y más arriesgadas y descoordinadas. Surgieron algunos guerrilleros, como el Cura Santa Cruz, que actuaban con partidas independientes sin subordinarse a las órdenes de las jerarquías oficiales de los sublevados. Entre los propios carlistas se ponía en tela de juicio la conducta de Carlos VII, el pretendiente al trono, y las escaramuzas, independientemente del resultado, iban resultando infructuosas, llegando el mismo Lizarraga a retirarse a Francia a finales de aquel año. En 1873 se trató de reorganizar los restos de batallones dispersos, comenzando nuevamente las ofensivas en el País Vasco y Navarra. No hemos estudiado el caso de la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España, pero de seguro, que sobre esta ferroviaria desempeñaron mayor presión los carlistas, y establecieron el control de tramos completos de las líneas; incluso Lizarraga se había encargado de restablecer el telégrafo eléctrico y mantenerlo en funcionamiento. En febrero de 1874 Carlos VII había encargado el mando del ejército carlista a Hermenegildo Ceballos, y Lizarraga pasaba a la Comandancia General de Aragón en sustitución de aquel⁶²⁷.

⁶²⁶ CENTRO DE ESTUDIOS GENERAL ZUMALACÁRREGUI (2008) *Don Antonio Lizarraga y Esquiroz. General Carlista*, [documental de 9:25 min.]. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=QZBLZ5Q4uyc> [última consulta 11/09/2015]

⁶²⁷ LIZARRAGA Y ESQUIROZ, Antonio (187?) "Apuntes del Excmo. Sr. General Lizarraga durante la campaña de 1872-1876" [extraído de la transcripción del Diario de este general carlista por Julio de Urquijo del documento original herencia familiar], en la *Revista Internacional de los Estudios Vascos*, nº

Las acciones populares de recaudación de fondos en beneficio de las familias de los empleados fusilados se dieron de inmediato. El mismo día en que el Consejo decidía el crédito especial para la lápida y el funeral de Madrid por el descanso de los empleados, se pusieron a disposición de la Compañía 810 reales de vellón cedidos por la Junta de la Sociedad Dramática del camino de Albacete resultante del producto de varias funciones de teatro celebradas en beneficio de las familias de las víctimas, y 857 reales reunidos por varios empleados y personas de Alcázar con el mismo fin. El Consejo acordó que aquellas cantidades, así como las que pudieran aún entregarse con igual destino, fueran distribuidas entre las citadas familias en proporción de los sueldos que disfrutaban los desgraciados empleados⁶²⁸.

En actas sucesivas descubrimos los nombres y apellidos de algunos operarios fusilados, pues el Consejo de Administración se fue encargando de algunos casos individualmente, para aliviar el precario estado económico y psicológico en el que habían quedado sus familias. Estamos ante un caso excepcional de tratamiento de estos empleados como héroes o mártires, pues normalmente, las familias de los empleados que fallecían en acto de servicio en circunstancias “normales”, no podían contar más que con el empleo de sus viudas como mujeres de la limpieza y con una pequeña cantidad donada como socorro. Ante este caso especial de los trabajadores ejecutados, el Consejo decidió seguir abonando los sueldos íntegros de los fusilados a las viudas que quedaron con hijos menores, aunque en el caso de la familia del asentador de vía, cuyo hijo mayor debía estar ya en edad y disposición de trabajar, se ofreció a éste una plaza como operario en la empresa. El caso de la “triste situación” a que había quedado reducida la numerosa familia del asentador de la vía Diego Casas se trató en primer lugar, acordando el Consejo que se confiriese al mayor de los muchachos que dejaba huérfanos dicho asentador, llamado Juan Casas, la colocación de factor telegrafista con el sueldo habitual de 3.600 reales al año, para cuyo desempeño había acreditado él mismo que poseía los conocimientos necesarios⁶²⁹. No sabemos si con esta resolución cesaría el abono a la viuda del sueldo del marido concedido inicialmente.

Cuando pudieron ser valoradas las pérdidas sufridas por otros empleados del Movimiento y de Vía y Obras a consecuencia de los incendios y los destrozos causados por los carlistas en varias de las estaciones de MZA —las cuales no fueron solamente a las que nos hemos dedicado aquí—, a proposición de los jefes de ambos servicios y de conformidad con el parecer del Director de la Compañía, se abonaron 23.100 reales al Movimiento y 5.428,50 a Vía y Obras⁶³⁰.

Aún no se habían tomado todas las disposiciones para solventar el caso de los cuatro empleados de Pozo Cañada, cuando un nuevo fusilamiento fue sufrido el 19 de enero de 1875 por el factor telegrafista de la estación de Morés, llamado Manuel Vicente, en dicho municipio de la provincia de Zaragoza. El suceso fue comunicado al Consejo el 1º de febrero siguiente, el cual expresó su “más vivo sentimiento” y acordó que provisionalmente, y sin perjuicio de lo que ulteriormente se determinase en general respecto a las familias de los otros cuatro empleados a quienes había cabido igual suerte

24, 1933, pp. 419-428. Disponible en: <http://www.euskomedia.org/PDFAnlt/riev/24/24419428.pdf> [última consulta 02/09/2015]

⁶²⁸ Actas MZA, sesión nº 14 de 6 de noviembre de 1874, p. 90, libro 8.

⁶²⁹ Actas MZA, sesión nº 1 de 8 de enero de 1875, p. 126, libro 8.

⁶³⁰ Actas MZA, sesión nº 2 de 1º de febrero de 1875, p. 130, libro 8.

anteriormente, también se continuase abonando a la viuda de aquel factor telegrafista de Morés, el mismo sueldo que su marido disfrutaba⁶³¹.

Aún en abril de 1876, el Gobierno no había resuelto medidas algunas del auxilio que la prensa y la opinión pública habían reclamado para los mártires ferroviarios ejecutados un año y medio antes, entre octubre de 1874 y enero de 1875. Pero otra triste secuela de aquellos hechos dejó huella en las actas de la empresa. El Consejo se entraba el día 8 de aquel mes de que la viuda del mozo suplementario José Hernández Cuartero, fusilado en Pozo cañada, había fallecido, dejando los cuatro hijos del matrimonio, de menor edad, huérfanos absolutos. Ínterin llegase la resolución del Gobierno, se dispuso que se continuara abonándose a la abuela de los niños, quien los tenía a su cargo, la misma cantidad que se daba a la madre, que era la del sueldo que éste disfrutaba⁶³².

En aquellas fechas en que la viuda del mozo fallecía, el Estado había fallado negativamente sobre las indemnizaciones a las empresas de ferrocarriles por los daños causados por los carlistas. El Consejo quedó enterado varios días después de una exposición dirigida al Senado con carácter urgente el 26 de mayo, seguramente elaborada colectivamente por sindicación de las compañías, suplicando desechase el artículo 4º del proyecto de ley aprobado por el Congreso, referente a este capítulo⁶³³.

2. 6. El Cantón de Cartagena (1873), recuperación del material móvil incautado por los “insurrectos” por los empleados y premios del Estado

El estallido del cantonalismo y las perturbaciones internas que produjo en gran parte del territorio nacional asistido por MZA y otras compañías ferroviarias, dio lugar a que se elevasen varias proposiciones al respecto dirigidas al Ministro de Fomento. El 13 de julio de aquel año la ferroviaria solicitaba que se declarase debida a fuerza mayor la paralización del tráfico en la línea de Cartagena. El 10 de septiembre se solicitó que las compañías no se hallasen obligadas a hacer los trenes especiales regulados por la real orden de 3 de octubre de 1865 cuando la causa que originase el retraso fuere debida a la detención de algún tren dispuesta por autoridad judicial, civil o militar. Y el 10 de octubre se pidió que se declarase producido por fuerza mayor el estado de perturbación del servicio en las líneas de la Compañía y sus “*afluyentes*”, quedando la misma relevada de toda responsabilidad por retrasos. Esta medida debía incluir que se concediese a la empresa un plazo ilimitado para la entrega de las mercancías y la facultad de no admitir las que se presenten mientras durasen las actuales circunstancias⁶³⁴.

Estas alteraciones no eran del agrado de la dirección de las compañías ferroviarias, que denominaban también como “insurrectos” a los participantes en las protestas y nuevas organizaciones cantonales. Pudiera parecer que en el caso del cantonalismo, el papel que desempeñó MZA fue puramente un papel pasivo, no brindando ningún tipo de apoyo al Gobierno o de buscar algún tipo de promoción con ideología patriótica, como en otras guerras que hemos visto ya. Simplemente, la ferroviaria trata de mantenerse al margen y evitar salir perjudicada, eludiendo toda

⁶³¹ Actas MZA, sesión nº 2 de 1º de febrero de 1875, pp. 130-131, libro 8.

⁶³² Actas MZA, sesión nº 7 de 8 de abril de 1876, p. 306, libro 8.

⁶³³ Actas MZA, sesión nº 11 de 7 de junio de 1876, p. 342.

⁶³⁴ Actas MZA, sesión nº 17 de 23 de octubre de 1873, p. 349, libro 7.

responsabilidad en la paralización de las comunicaciones producidas en los territorios afectados por la rebelión.

Los actos heroicos del personal de la Compañía en este episodio sí fueron cuidadosa e intencionadamente publicitados a nivel interno, por lo que constituyen otro ejemplo de motivación a los empleados, difundido por medio de la comunicación. En Cartagena se dio el caso de retención de material móvil de la Compañía, que fue rescatado y devuelto a la empresa en colaboración del personal. No conocemos por las actas los detalles de aquel episodio, pero el Consejo otorgó la suma de 13.720 reales de vellón entre el personal que más directamente había contribuido a aquella acción, y ordenó que se tuviese presente en el futuro el mérito construido en la ocasión por los diferentes servicios. Además, el agente comercial de la Compañía en Cartagena, fue premiado con un aumento de 3.000 reales su sueldo, que aumentaría el que disfrutaba hasta el momento de 15.000. Este aumento fue una suerte de gratificación por *“la parte tan principal que ha tomado en el asunto (...), acordando a la vez se le manifieste la satisfacción con que el Consejo ha visto su celo, por el mejor servicio de la Compañía y la inteligencia y valor con que ha desempeñado la delicada misión que por el Sr. Director se le confiara”*⁶³⁵.

2. 7. El pronunciamiento republicano de Badajoz (agosto 1883), el telégrafo, los diarios de Badajoz y la *Gaceta de Madrid*

Según el artículo de la década de 1980 de Jesús Raya Téllez, este suceso se cuenta entre los graves problemas que se plantearon al régimen de la Restauración canovista, pues no fue fácil para el sistema de turno pacífico asimilar o al menos neutralizar las diferentes corrientes del republicanismo político. Estas corrientes surgían dispersas geográficamente en la Península, al igual que las fuerzas del movimiento obrero, pero no fueron capaces de elaborar un programa flexible que acogiese en un mismo seno las necesidades complejas del país. El pronunciamiento republicano del 5 de agosto de 1883 en Badajoz, vino a constituir, junto con el de Villacampa en 1886, una de las últimas intentonas republicanas en las que parte del estamento militar español adoptó una postura netamente progresista. La prensa local, como *El Avisador de Badajoz*, —de tendencia conservadora—, *La Crónica de Badajoz* —de clara inclinación republicana—, o algunos periódicos locales más neutros políticamente hablando como *El Independiente* o el *Diario de Badajoz*, y algunas fuentes de testigos contemporáneos, como las Memorias del capitán Melchor Muñoz Epelde, han permitido a los investigadores reconstruir los acontecimientos. Los conspiradores de este alzamiento republicano eran estrictamente castrenses, pero contaban con la participación civil, y se acogían a mantener la legalidad de la Constitución de 1869. La guarnición militar republicana se concentró en la plaza de Minayo de Badajoz, donde se situaba el Cuartel de Infantería, y se detuvo al Gobernador Civil y al Capitán General de la ciudad. La Guardia Civil y los Carabineros se rindieron sin resistencia, y se confinó a los militares no comprometidos con el alzamiento en el Cuartel de Ingenieros. Así, los republicanos tomaban la ciudad sin derramamiento de sangre a temprana hora de la mañana de aquel domingo 5 de agosto, proclamando la República haciendo sonar el himno de Riego y la Marsellesa. El Gobierno de Madrid obtuvo noticias de lo ocurrido en Badajoz el mismo día, precisamente por comunicación del empleado ferroviario Jefe de la estación de

⁶³⁵ Actas MZA, sesión nº 19 de 13 de noviembre de 1873, p. 361, libro 7.

Elvas, perteneciente a la red de la Compañía Real de los Caminos de Hierro Portugueses —fundada en su origen por el Marqués de Salamanca, fallecido a comienzos de aquel mismo año de 1883—. Parece ser que este alzamiento republicano estaba previsto se llevase a cabo en otros lugares de la Península, pero lo cierto fue que los alzados quedaron completamente incomunicados del resto de España, y al día siguiente los republicanos optaron por evacuar la ciudad, emigrando hacia Lisboa o hacia Francia. Parece ser que en su huida los militares rebeldes cortaron el puente de Aljucén que atravesaba la línea férrea de esta capital a Mérida, y que pertenecía a la red ferroviaria de MZA, precipitando desde él una de las mejores máquinas de la Compañía y llevándose algunos fondos de la Tesorería⁶³⁶.

A pesar del tiempo transcurrido del momento en el que se publicó la investigación de Raya Téllez hasta el momento, no tenemos investigaciones que profundicen en el papel que jugaron las ferroviarias en el sometimiento de este levantamiento republicano en Badajoz. Sin embargo, en las actas de MZA tenemos una anotación que nos indica que el papel de la ferroviaria al servicio del Estado y del ejército de la Restauración fue mucho más importante de lo que ha traslucido el relato de estos hechos por los historiadores. En sesión del Consejo de Administración de Madrid de 26 de octubre de 1883, se consigna una información que resulta sumamente interesante para una revisión de este acontecimiento, con el título “Real orden por servicios prestados con motivo de los sucesos de Badajoz”, y que transcribimos íntegra a continuación⁶³⁷:

“El Consejo queda enterado de una Real orden comunicada por el Sr. Ministro de Fomento con fecha 1º de setiembre último en la cual S. M. el Rey se sirve disponer que se manifieste al Director de la Compañía la satisfacción con que ha visto el celo y la inteligencia que todos los empleados de la Compañía desplegaron con motivo del extraordinario servicio de trenes a que los sucesos de Badajoz dieron lugar, habiéndose dignado S. M. disponer que se signifique al Ministerio de Estado al Ingeniero D. Carlos Andrés de Castro para una encomienda de Isabel la Católica.”

La felicitación del rey Alfonso XII a la Compañía, expresada directamente por medio de un oficio a través del Ministerio de Fomento acerca del comportamiento de la empresa y sus empleados, es un vehículo de comunicación que además se acompañaba del honor que significaba el otorgamiento de la encomienda de Isabel la Católica, uno de los títulos del Estado, a uno de los ingenieros de la ferroviaria, Carlos Andrés de Castro. No disponemos por el momento de noticias acerca de este ingeniero, ni de cuál sería exactamente el papel jugado por la Compañía en esta tesitura. Seguramente el servicio especial de trenes hubiera tenido lugar con motivo del desplazamiento de tropas del ejército oficial a la plaza sitiada por los republicanos. En la *Gaceta de Madrid* de 5 de septiembre de 1883 se publicó la Real orden del Ministerio de la Guerra disponiendo que fueran dados de baja en el ejército los Jefes y Oficiales que tomaron parte en la

⁶³⁶ RAYA TÉLLEZ, José (1980) “El pronunciamiento republicano de 1883 en Badajoz”, en *Revista de estudios extremeños*, vol. 36, nº 3, pp. 553-570. Disponible en: http://www.dip-badajoz.es/cultura/ccex/reex_digital/reex_XXXVI/1980/T.%20XXXVI%20n.%203%201980%20sept.-dic/RV10707.pdf [última consulta 27/09/2015]

⁶³⁷ Actas MZA, sesión nº 19 de 26 de octubre de 1883, pp. 161-162, libro 11.

sublevación de Badajoz, a modo de represalia⁶³⁸. Muy a nuestro pesar, no hemos podido encontrar por el momento la real orden con la que se premiaba el mérito al ingeniero Carlos Andrés de Castro con el título del reino que mencionan las actas.

3. Otros servicios públicos dependientes de los ferrocarriles

La heterogeneidad de los reinos y regiones españoles —y su secular ingobernabilidad—, comenzaba a homogeneizarse gracias a la extensión de las técnicas y los nuevos inventos que afianzaban el Estado mediante rápidas comunicaciones, como el telégrafo y el ferrocarril agilizando la capacidad de reacción ante cualquier conflicto o urgencia, haciendo posible el transporte eficaz y rápido del ejército nacional. Sumado a ello, la revolución que sufrió el correo público, que pasó a transportarse por las ferroviarias, propició la transmisión de gacetas oficiales y otra prensa, y, por tanto, del corpus legislativo y normativo del Estado.

3.1. El transporte del Correo a partir de la implantación de los ferrocarriles. El caso de MZA

Como hemos comentado ya, a lo largo del siglo XIX se fue configurando un sistema de comunicaciones acorde con las nuevas necesidades derivadas de unas estructuras políticas, económicas y sociales más complejas. En el nuevo sistema, el ferrocarril, el telégrafo y el correo representaron los tres vectores fundamentales de las nuevas comunicaciones, auténtico eje vertebrador de los nuevos Estados liberales.

La Vicalvarada o revolución de 1854 que dio paso al bienio progresista (1854-1856) y la instalación del tendido ferroviario configuran el marco en el que se desarrolló la transformación radical del correo español, con la consiguiente repercusión en los itinerarios y expediciones. A partir de ahora las sillas-correo se irán sustituyendo por estafetas ambulantes ferroviarias, las líneas transversales y comarcales multiplicaron los itinerarios peatonales de correos a partir de 1861, y se acometió el proyecto de reparto diario del correo en la mayor parte de los núcleos de población. El tendido de la red ferroviaria básica había permitido sustituir el transporte del correo por diligencia en todos los itinerarios principales excepto en el de Galicia, hasta que esta región no quedara enlazada por ferrocarril con Madrid hasta 1883. El ahorro que el ferrocarril originó al correo se basaba en un principio en las cláusulas que impuso el Gobierno a las compañías al estipular en las concesiones la gratuidad o el establecimiento de tarifas preferenciales para el arrastre de los vagones-correo. Además el método de transporte por ferrocarril permitía clasificar la correspondencia una vez en ruta. Mientras que una diligencia tardaba entre dos días y medio y tres días en llegar desde Madrid a alguna de las capitales litorales de la Península, el ferrocarril tardaba de entre 18 y 23 horas. Los trenes correo iban parando en todas las estaciones, a diferencia de los trenes expreso, para facilitar el intercambio de correspondencia con las líneas de correos a caballo o peatonales. Al cabo de los años también los trenes expreso incluyeron estafetas de

⁶³⁸ MINISTERIO DE GUERRA (05/09/1883) “Real orden disponiendo que sean dados de baja en el Ejército los Jefes y Oficiales, que se expresan en la relación adjunta y tomaron parte en la sublevación de la plaza de Badajoz”, en *Gaceta de Madrid*, núm. 248, p. 645. Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1883/248/A00645-00645.pdf> [última consulta 27/09/2015]

correos para hacer frente al incremento de la correspondencia. Además de los vagones destinados a oficina, el correo se transportaba en furgones de carga tanto en trenes de viajeros como en trenes de mercancías. Además de los acuerdos de la Dirección General de Correos y las diferentes compañías ferroviarias españolas, ha quedado constancia documental de otros acuerdos comerciales, por ejemplo con la Compañía Internacional de Coches-camas en el tren Sur-Expreso, de 27 de septiembre de 1888, para el transporte de la correspondencia destinada a Portugal y a los puertos de embarque con destino a África y América del Sur⁶³⁹. Veremos a continuación en detalle las más importantes referencias respecto al tema del correo que nos han llegado a través de las actas de MZA, contrastando la información que éstas nos ofrecen con la bibliografía específica sobre la materia que hemos podido hallar, y realizaremos un breve repaso a los problemas del transporte del correo en España en la etapa pre-ferroviaria, a modo de introducción.

3. 1. 1. Problemas del transporte del correo en España en la etapa pre-ferroviaria

La historiografía sobre el Correo en España es bastante escasa. Un cierto interés surgió por esta materia de investigación entre finales del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, pero actualmente es una línea de investigación que no genera nuevas producciones. Entre las de este acervo de obras destacan dos de las más recientes de este acervo, que intentan abordar el estudio global de este campo. Se trata de los textos de Ricardo Ortiz Vivas⁶⁴⁰ y de María Montáñez Matilla⁶⁴¹. Algunos estudios de finales del siglo XX sí se han dedicado a las publicaciones periódicas sobre Correos y Telégrafos en España, que comenzaron también a mediados del siglo XIX, momento de nacimiento y auge de la prensa especializada en España⁶⁴². Para nuestro cometido utilizaremos alguna síntesis que nos permita esbozar simplemente un panorama previo a la etapa ferroviaria que trataremos en este epígrafe.

Según Carmen Rodríguez⁶⁴³, transcurrieron casi tres siglos desde la aparición del servicio de Correos en nuestro país a finales del siglo XV, hasta la formulación del franqueo previo por medio de sellos adhesivos en 1850. Este nuevo método de utilización de sellos postales comportó la implantación de un porte uniforme e impuso la norma de que en el futuro fuesen los propios remitentes quienes abonasen el importe

⁶³⁹ BAHAMONDE MAGRO, Ángel (1993) “El sistema postal en la España contemporánea, 1833-1936”, en BAHAMONDE MAGRO, Ángel (dir.) (1993) *Op. cit.*, pp. 67-89.

⁶⁴⁰ La obra principal de este autor quedó sin publicar, pues se extendía a lo largo de 5 volúmenes que intentó ser publicada por la Academia de Historia Postal, pero finalmente quedó inédita, su referencia es ORTIZ VIVAS, Ricardo (s.f.) *Historia del Correo en España*. Del mismo autor también parece que ha quedado inédita otra de sus obras (s.f.) *La historia del Correo en la España de Ultramar*, pero sí han sido publicados otros textos, como (1924) *Historia de los carteros urbanos*, Imp. Ernesto Giménez, 179 pp.

⁶⁴¹ MONTÁÑEZ MATILLA, María (1953) *El Correo en la España de los Austrias*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Historia Moderna, 253 pp.

⁶⁴² FERNÁNDEZ SANZ, Juan José (1997) “Las primeras revistas de Correos y Telégrafos”, en *Revista de Historia y Comunicación Social*, 2. Servicio de Publicaciones Universidad Complutense, Madrid, 141-163. Disponible en: <http://revistas.ucm.es/index.php/HICS/article/viewFile/HICS9797110141A/19900> [última consulta 20/06/2015]

⁶⁴³ RODRÍGUEZ, Carmen (1980) “Las tarifas postales españolas hasta 1850: (del pago aplazado al franqueo previo)”, en *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, nº 2, pp. 107-166. Disponible en: http://dialnet.unirioja.es/buscar/documentos?querysDismax.DOCUMENTAL_TODO=las+tarifas+postale+s+espa%C3%B1olas+hasta+1850 [última consulta 18/06/2015]

de sus cartas, cuando anteriormente había sido a la inversa. Por espacio de dos centurias desde su creación, el Correo español había estado cedido en régimen de explotación monopolística a los Tassis para España y los dominios europeos del imperio, y a los Carvajal para los dominios americanos. Este Correo de la Edad Moderna fue casi exclusivamente un correo real y elitista, es decir, un servicio para beneficio de la Corona y secundariamente, de los negociantes. A comienzos del siglo XVIII Felipe V revirtió las concesiones de la Posta al Estado, incorporándolo al Estado al sistema de rentas, basándose su tarificación en dos parámetros básicos: el peso de la correspondencia a transportar y la distancia a recorrer hacia su destino, pero los cálculos de estos dos factores comportaban ciertas dificultades y retrasos. Parece ser que en un intento de simplificar el proceso de cálculos y revitalizar el servicio de Correos, a mediados del siglo XIX se propuso el sistema de uniformar los abonos mediante la compra de sellos.

Antes de la existencia de los ferrocarriles, el servicio de correos resultaba extraordinariamente inseguro debido a que los correos y portadores de correspondencia estaban totalmente condicionados por el precario estado de los caminos, la proliferación de malhechores y salteadores, las inclemencias climatológicas, por el desarticulado sistema de postas y las limitaciones de las fuerzas de tiro animal. Esta inseguridad de los plazos de la llegada del correo a su destino, y su llegada misma, retrasaba también el pago del mismo, e incluso los destinatarios podrían rechazar su recepción, lo cual ocasionaba sensibles pérdidas financieras al Tesoro.

Sin duda la llegada de los ferrocarriles, máxime en un país de tan difícil orografía como España, supuso una revolución de este servicio, y poco a poco una generalización y democratización del mismo. Podemos interpretar también por la coincidencia de las fechas en el radical cambio de normativas para el franqueo del correo postal a portes pagados, y el momento de construcción de los primeros ferrocarriles, que el cambio de sistema para la facturación del correo tuvo que ver con la incorporación de los ferrocarriles a los transportes públicos. De hecho, seguidamente a la puesta en explotación de las líneas férreas que se iban construyendo, las empresas ferroviarias se hubieron de hacer cargo de la conducción de la correspondencia pública. En las Reales órdenes de concesión de las líneas se solía introducir la obligación de las ferroviarias del transporte del correo público, e inmediatamente, vinieron las fricciones con el Estado y la Dirección General de Correos, ya que algunas empresas, como MZA, se habían comprometido al transporte gratuito de la correspondencia para inclinar la decisión de concesión a su favor, como veremos a continuación.

En un orden más profundo de cosas, la uniformización y la sistematización del envío del correo postal, responden también a la generalización de los sistemas de trabajo del siglo XIX que también se experimentaron en otras facetas de la organización de la realidad, fruto sin duda de la comprensión y adopción de los sistemas fabriles de producción intensiva en serie que comenzaban a nacer en base a la mecanización del trabajo productivo.

Siguiendo con la síntesis de Carmen Rodríguez que estamos utilizando⁶⁴⁴, a partir de la supresión de los monopolios del correo de los Tassis por Felipe V, se dieron varias reformas en las tarifas de este ramo, una en 1716 y otra en 1779 —durante el

⁶⁴⁴ *Ibid.*

reinado de Carlos III y la jefatura postal del Conde de Floridablanca—, basadas ambas en el cálculo antedicho de peso de la correspondencia y distancia recorrida para su transporte. La innovación más destacable entre las aportadas por las nuevas tasas de 1779 estuvo la inclusión del porteo de obras impresas en general, y periódicos en particular. Fue el primer momento en el que se reguló en nuestro país el transporte del periódico por correos. En las fechas en las que el reglamento de 1779 salió a la luz existían dos periódicos oficiales, *La Gaceta* (más tarde la *Gaceta de Madrid*) y *El Mercurio Histórico y Político* (más tarde *Diario Oficial de Avisos*), y sus fechas de auge de distribución coinciden con la decisión de su distribución por Correos y el momento en el que la Corona revirtió sobre sí los privilegios de publicación de estas dos publicaciones. También se diseñó un plan de facilidades de suscripción a estas publicaciones oficiales, lanzándose la posibilidad de la suscripción permanente y de suscribirse a ellas en las administraciones de Correos, que eran en ese momento 352 en la Península, Baleares, África y Orán, agrupándose en 29 demarcaciones que gozaban de un sello especial cada una para la diferenciación del lugar de origen de la correspondencia. Además se otorgó la facilidad a los suscriptores de los periódicos oficiales de no abonar el precio de los portes aparte, sino incluirlo en el precio pagado por la suscripción. Esta iniciativa de los últimos gobiernos absolutistas ilustrados era toda una meditada apuesta de la Secretaría de Estado, a la cuál estaban adscritos los ramos de Correos y la Imprenta Real donde se fabricaban las publicaciones, por propulsar la expansión de los periódicos españoles, haciéndolos llegar con mayor puntualidad a sus destinos y estimular la demanda de los lectores. Un poco más adelante, en 1871, el Estado continuó esta política de expansión y se encargó a la Renta de Correos la venta y distribución de la *Gaceta*, el *Mercurio* y la *Guía de Forasteros en Indias* a cambio de un abono por cada ejemplar a la Imprenta Real⁶⁴⁵.

Durante los últimos años del siglo XVIII, las tasas aprobadas en 1779 habían sufrido varios sobrecargos locales, lo que dio lugar al nuevo Reglamento de 1807 para uniformizar nuevamente los precios de los envíos postales, que resultó en el incremento general de los precios fijados en 1779. Ya a principios del siglo XIX, en 1815 se trató de simplificar los cálculos para la correspondencia ordinaria peninsular, agrupando las 29 demarcaciones del Correo existentes en cuatro grandes bloques; y en 1816 se ajustaron las tarifas del envío de correspondencia a Francia. Poco después, durante el Trienio Liberal, en 1822, se aprobarían nuevas tasas que igualaban las tarifas de las capitales de provincia con las de los pueblos de cada una de ellas, y se trataron de ajustar otras facetas de tarifas y envíos de impresos, ofreciéndose ventajas económicas para los envíos del *Diario de las Cortes* y los impresos remitidos directamente por las editoriales. Durante el reinado de Fernando VII, excepto estos años del Trienio Liberal,

⁶⁴⁵ Sobre la Imprenta Real, que inicia su andadura como tal en 1762, y sus relaciones con las publicaciones periódicas oficiales se ha investigado a fondo por parte de los modernistas; sin embargo la Edad Contemporánea de este objeto de estudios no se encuentra aún desarrollada. Destacamos aquí algunas de las síntesis generales que abordan este tema: ENCISO RECIO, Luis Miguel (1957) “*La Gaceta de Madrid y el Mercurio histórico y político, 1756-1781*”, en *Estudios y Documentos. Cuadernos de Historia Moderna*, nº 11, Valladolid, pp. 28 y ss.; MORALES BARRERO, Consolación (1976) *La Imprenta real de Madrid desde su fundación hasta finales del siglo XVII*, Instituto de Estudios Madrileños, CSIC, Madrid, 31 pp.; MOLL, Jaime (1994) *De la imprenta al lector: estudios sobre el libro español de los siglos XVI al XVIII*, Arco/Libros, 174 pp. Esta bibliografía ha sido extraída íntegramente de estudios más actuales que utilizan técnicas cuantitativas aplicadas a las ciencias sociales, sobre la base de datos NICANTO de la Universidad de Burdeos: BUIGUES, Jean-Marc (2007) “*Imprimerie royale et diffusion de la culture en Espagne au XVIII^e siècle*”, en CHAMPEAU, Geneviève (ed.) (2007) *Diversité culturelle et enjeux de pouvoir dans la péninsule ibérique*, 313 pp.

en los que se trató de estimular los envíos de impresiones por Correo, el periodismo español viviría aletargado, sin que las tarifas de Correos para impresos experimentasen cambios. Por el contrario, durante el período de Regencia de María Cristina y la multiplicación de publicaciones periódicas realizadas en España y las procedentes del extranjero que entraban en el país, se impuso con carácter de urgencia la reforma de las tarifas de Correos para el envío de impresos, que se realizó en 1835, durante los primeros años del reinado de Isabel II. La base general de esta tarifa fue la consideración de las dimensiones de los impresos. Si circulaban por la Península se distinguían tres grupos con cinco clases de tarifas: a) los diarios, gacetas papeles y otras obras periódicas de temática total o parcialmente política, y otras publicaciones periódicas de mayor formato; b) las Colecciones, Memorias, Anales y Boletines periódicos dedicados exclusivamente a temas artísticos; c) los libros encuadernados en rústica, folletos, papeles de música, litografiados o grabados y los libros de encuadernación lujosa en pergamino, pasta, tafilete, holandesa, etc. Si los impresos circulaban hacia los dominios hispanos en América (Cuba y Puerto Rico) y Asia (Filipinas), se observó una distinción del abono del precio de los portes según si los impresos fuesen considerados de primera, segunda o tercera clase.

El abaratamiento del porteo de impresos impulsó de tal manera el envío de éstos por Correos, que las editoriales fueron abandonando sus medios tradicionales de transporte por carro y galeras, y creciente demandad de envíos de impresos suscitó un engrosamiento de los presupuestos de gastos de escritorio y material, y una notoria ampliación de las plantillas de personal de las oficinas y el número de animales y vehículos a disposición del ramo.

Pero el porteo de impresos por dimensiones adoptado en 1836 resultó pronto desacertado, ya que retrasaba los envíos por la necesidad de mediciones en el lugar de origen, y en agosto de 1845, se reorganizaron de nuevo las tarifas de los envíos postales de todo tipo, tendiéndose al precio único de los envíos al prescindirse del factor distancia y revitalizarse el factor peso. Para los impresos se abandonó oficialmente el sistema de porte por dimensión, que en la práctica ya había comenzado a simplificarse de forma oficiosa en las estafetas casi desde el momento de su legislación, pero las tarifas se elevaron bastante. Esta elevación de las tarifas suscitó las críticas de la prensa y una ardua polémica, lo que obligó a Correos a realizar una rebaja del 10% para los periódicos. Esta medida siguió sin satisfacer a los empresarios de la prensa, que siguieron atacando al Gobierno, hasta que al cabo de un tiempo el Ministro de la Gobernación, Pedro José Pidal, resolvió el asunto en 1845, fijando en 50 reales por arroba la cantidad a pagar por los periódicos españoles, o sea, un 50% del precio sobre la rebaja anterior. No obstante, los empresarios siguieron presionando y obtuvieron otro arreglo a 40 reales por arroba.

En 1837 habían aparecido en Inglaterra los primeros sellos adhesivos de correos para franquear previamente la correspondencia, por iniciativa del ingeniero Rowland Hill, innovación que fue inmediatamente adoptada en los restantes países europeos. En España la posibilidad de incorporar este sistema se debió al profesor y periodista Fermín Caballero en 1843, pero la reforma no se puso en marcha hasta 1845, siendo Director de Correos, del Conde de Quinto, Francisco Javier de Quinto y Cortés. Los primeros sellos de correos engomados aparecieron con la efigie de Isabel II, y a lo largo de la década de los años 1850, el franqueo previo se volvió paulatinamente obligatorio para toda la correspondencia, incluyendo la oficial, a la vez que se estableció el “Timbre de

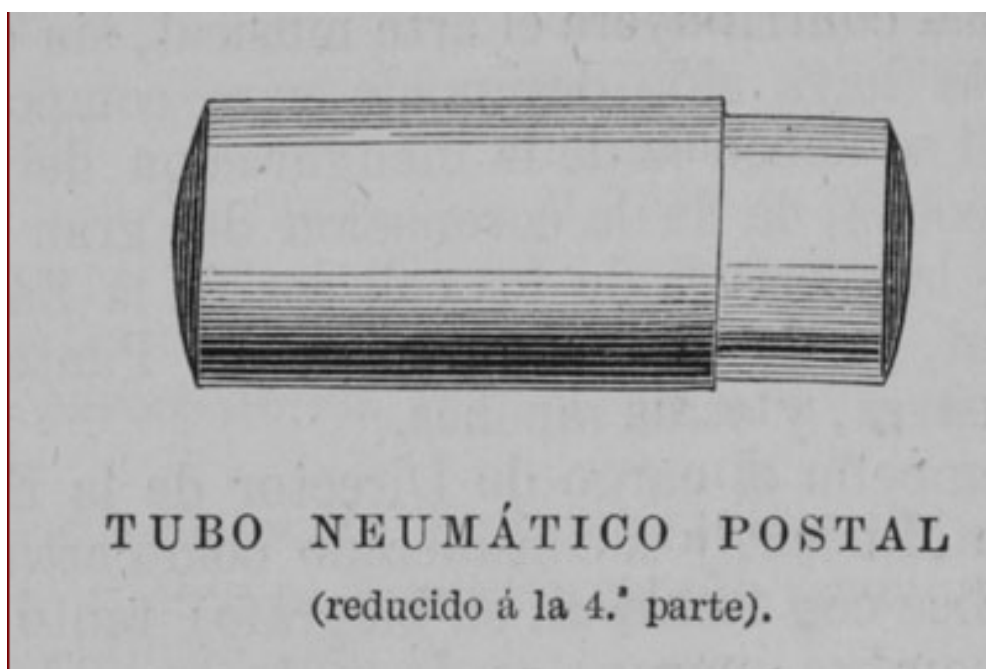
Correos”, que permitía al papel timbrado circular libremente sin ser necesaria la verificación por Correos. Durante el tiempo en el que Patricio de la Escosura, escritor y periodista, fue Ministro de la Gobernación, la obligatoriedad del franqueo previo se impuso a todos los envíos.

Durante la misma década, la progresiva utilización del ferrocarril para los envíos de Correos, según se iban inaugurando las primeras líneas férreas, supuso la agilización y democratización de este servicio. En este tiempo, en Londres, Rowland Hill, entonces Secretario de la Post Office, ideaba un sistema para enviar el correo en unos pequeños vagones subterráneos guiados por raíles, llamados *pneumatic rail car*, para conectar las distintas oficinas de correos de Londres⁶⁴⁶. Si bien Rowland Hill no fue ni ferroviario ni hombre de negocios, no cabe duda de que la invención del sello de correos fue una forma de aplicar la mecanización o sistematización en estrecha relación con las ideas de abaratamiento de costes y maximización de beneficios y optimización de recursos capitalistas de las que el ferrocarril era el máximo exponente, así como símbolo de progreso. Se trataba de una especie de ajuste del trabajo en serie a el oficio de correos, que hasta ese momento se habría basado en conceptos propios del trabajo artesanal. A partir de que el ramo está actualizado, es posible encajar este tipo de tareas al nuevo ritmo de la modernidad: más aceleración a mayores cantidades y en el menor tiempo posible.

Estos modernos sistemas de redes postales tubulares subterráneos y los nuevos inventos de cápsulas neumáticas de funcionamiento mediante aire comprimido para distribución del correo, fueron generalizándose en las potencias industriales de Europa a pasos agigantados, sobre todo en Gran Bretaña y Alemania a partir de los años 1850 y 1860, y al llegar la década de 1870 se encontraban bastante perfeccionados.

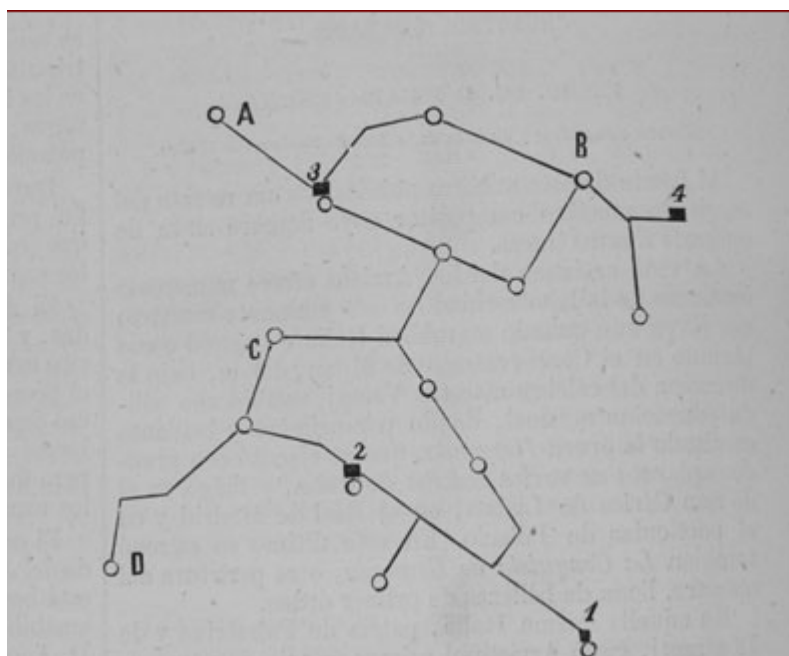
⁶⁴⁶ En la web del Museo del Correo de Gran Bretaña disponemos de una síntesis e imágenes de la aplicación temprana del concepto de ferrocarriles al correo en aquel país para su rápida y eficaz distribución, en: <http://www.postalheritage.org.uk/explore/history/mailrail/>. Sobre la vida de Rowland Hill y su invento del sello de correos se publicó una biografía con datos aportados por el mismo, escrita por un sobrino al año siguiente del fallecimiento de su protagonista, ver: HILL, Rowland; BIRKBECK HILL, George (1880) *The life of sir Rowland Hill K. C. B., D. C. L., F. R. S., F. R. A. S., etc. and the History of Penny Postage. By Sir Rowland Hill and his nephew George Birkbeck Hill, D. C. L. autor of "Dr. Johnson: his Friends and his Critics", etc. In Tow Volumes.*, vol. I. London: Thos. de la Rue & Co., ¿? pp. Disponible en: <http://www.gbpo.org.uk/information/downloads/files/The%20Life%20of%20Sir%20Rowland%20Hill%200%28Volume%201%29.pdf> [última consulta 19/06/2015]

Ilustración 19. "Tubo neumático postal (reducido a la 4ª parte)". Autor: anónimo



Dibujo publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 6, año 21, de 15 de febrero de 1877, p. 100.

Ilustración 20. "Nuevos inventos. Berlín. Plano de la red postal tubular". Autor: anónimo



Dibujo publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 6, año 21, de 15 de febrero de 1877, p. 100.

Ilustración 21. "Nuevos inventos. Berlín. Gabinete central del nuevo correo tubular subterráneo que funciona por medio de aire comprimido". Grabado. Autor: Ovejero



Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 6, año 21, de 15 de febrero de 1877, p. 100.

No tenemos constancia de que estos sistemas de mecanización de la distribución del correo llegaran a ponerse en práctica en España, donde la tesitura recaía en la tardía terminación de la red ferroviaria que conectaría las regiones más apartadas de la capital. El caso de Andalucía es paradigmático en este sentido, ya que hasta muy avanzado el siglo XIX, gran parte de los transportes del correo seguían haciéndose a caballo o a pie, como veremos a continuación.

3. 1. 2. Las fricciones con el Estado en el transporte del correo en las primeras líneas férreas (1857-1863)

El paso del transporte del Correo por ferrocarril estuvo plagado de fricciones entre las ferroviarias y el Estado. Hubo varios problemas, pero el principal fue que el Gobierno rehusaba abonar a las ferroviarias cantidad alguna por realizar este servicio.

Podemos seguir la pista de estas fricciones en las actas del Consejo de Administración de MZA para las primeras líneas férreas: la de Alicante, Guadalajara y la conexión de Andalucía con Alicante. Otro de los problemas fue la incompatibilidad de la legislación de ferrocarriles de 1855 con la práctica para las sillas-correo, que explicaremos en el apartado de las sillas correo de Andalucía.

En la sesión del día 14 de noviembre de 1857⁶⁴⁷, con el título “Conducción de la correspondencia pública”, se inscribe el presente texto:

“El Consejo considerando como caducado el contrato fecha 24 de Junio de 1855 celebrado con la Dirección general de correos para la conducción de la correspondencia, nombra una comisión compuesta de los Señores Ros de Olano, Zaragoza y Gándara para acordar con el Gobierno un nuevo contrato con arreglo á las bases fijadas en la discusión que sobre este punto acaba de tener lugar.”

Pasados diez días, y dos sesiones después, en la del 24 de noviembre, el Consejo aprobó un proyecto de exposición al Ministro de la Gobernación solicitando se declarase caducado el contrato vigente para la conducción de la correspondencia pública por la Compañía, para proceder a la celebración de otro nuevo⁶⁴⁸.

Transcurridos algo más de siete meses desde la noticia anterior, el 23 de julio de 1858⁶⁴⁹ vuelve a tratarse en el Consejo el tema del correo, con el título “*Contrato para la conducción del Correo hasta Alicante*”. El texto de esta deliberación revela parte del problema de base de esta cuestión:

“La conducción del correo se ha hecho hasta ahora con arreglo á los términos del contrato celebrado entre el Director general del ramo y el Sr. Salamanca para el trozo de la línea comprendido entre Madrid y Albacete. El Director general del correo propone se siga dicho contrato haciéndolo extensivo [sic] á la conducción hasta Alicante. El Director recuerda al Consejo lo contenido sobre el particular en las leyes generales de caminos de hierro y en los pliegos de condiciones referentes á nuestros caminos, en vista de lo cual, y de las consideraciones que expone, cree conveniente se acepte la proposición del Director de correos, que obligaría á la Compañía a conducir la correspondencia pública de ida y vuelta en trenes de escala hasta Alicante, al precio de 1,50 reales por kilómetro recorrido en expedición [sic] ordinaria, bien sea por los coches correos ó bien por un truck con silla correo ó carro que lleve correspondencia. Al precio de 10 reales también por kilómetro, la Empresa estaría obligada á poner un tren especial para cualquiera servicio extraordinario que ocurriese, previo [sic] el oportuno aviso. El Consejo se adhiere á la propuesta del Director”.

Como veremos a continuación, para esta línea, el Marqués de Salamanca se había comprometido inicialmente a conducir el correo gratuitamente, sin duda en un intento de conseguir la concesión para su construcción. Las negociaciones con Correos fueron arduas, pues la Compañía pretendía establecer un precio de partida para el transporte de la correspondencia *a posteriori* del contrato primigenio. En septiembre de

⁶⁴⁷ Actas MZA, sesión nº 82 de 14 de noviembre de 1857, pp. 155-156, libro 1.

⁶⁴⁸ Actas MZA, sesión nº 84 de 24 de noviembre de 1857, pp. 158-159, libro 1.

⁶⁴⁹ Actas MZA, sesión nº 41 de 23 de julio 1858, p. 347, libro 1.

1858⁶⁵⁰ tenemos información de que la dirección de Correos había rehusado el pago de la conducción de la correspondencia pública verificada en el tren de la mañana, fundándose en lo establecido en la ley de 31 de diciembre de 1844, por lo que se preparó de nuevo otra comunicación a la dirección de aquel organismo. Dicha comunicación fue sometida a la votación del Consejo el 6 de octubre siguiente⁶⁵¹, y dirigida en nombre de la Compañía y dirigida al Ministro de la Gobernación.

Al unísono que se realizaban estas negociaciones, MZA ponía en marcha un servicio de correo internacional que veremos en último lugar, y Entretanto continuaban los conflictos con el correo nacional. El 20 de noviembre⁶⁵² tenemos noticia de que el Administrador del correo central dispuso que no se pagase a la ferroviaria el importe de dos trenes especiales que habían salido de Tembleque los días 14 y 15 de aquel mes, conduciendo correspondencia pública. El Administrador de Correos fundaba su negativa al pago en que dichos trenes llegaron á Madrid con retrasos de 3 horas y 16 minutos y 2 horas respectivamente. El Consejo acordó que el Consultor de la Compañía redactase un proyecto de contestación para revocar la disposición de Correos, haciendo valer el hecho de que en ninguna ley, decreto ni reglamento, ni en el contrato vigente para la conducción de correo se establecían penas por retrasos de trenes extraordinarios, ya que para ello no podían regir las premisas de los ordinarios, siendo la salida de aquellos imprevista y estando subordinada a la de los trenes que ya se encontrasen en la vía.

Aquel mismo día también se expuso ante el Consejo una real orden que había comunicado el Ministro de la Gobernación, desestimando el pago solicitado por la Compañía por los trenes que salían de Madrid a las siete y media de la mañana y de Alicante a las seis y cuarenta minutos. El Consejo consideraba injusta esta resolución, y acordó establecer una reclamación en recurso de apelación ante el Consejo de Estado, encargado esta misión al letrado de la Compañía, Manuel Cortina, a quién se otorgaron poderes para esta cuestión en sesión del 30 de noviembre⁶⁵³.

El 16 de febrero de 1859⁶⁵⁴, el Consejo se ocupó de una nota publicada ese mismo día en la *Gaceta de Madrid*, que dio lugar a que se acordase un “Recurso contra el Director general de Correos”:

“La Gaceta oficial de hoy publica una nota de las sumas retenidas á la Compañía por la Dirección general de correos en el año de 1858, con motivo de faltas en el cumplimiento por parte de la Empresa de algunas de las condiciones estipuladas en el contrato para conducción de la correspondencia pública. El Consejo considerando que la publicación de esta nota constituye una penalidad que no hallándose establecida en las leyes y reglamentos aplicables á la Compañía no puede imponérsele; que dicha publicación irroga graves perjuicios al crédito y á los intereses de la misma y que la palabra multa que impropiamente se usa en la nota mencionada para significar las cantidades que la Dirección del correo tiene el derecho de retener á la Compañía con arreglo al contrato referido envuelve al idea de otra

⁶⁵⁰ Actas MZA, sesión nº 54 del 22 de septiembre de 1858, p. 381, libro 1.

⁶⁵¹ Actas MZA, sesión nº 57 de 6 de octubre de 1858, p. 387, libro 1.

⁶⁵² Actas MZA, sesión nº 65 de 20 de noviembre de 1858, p. 411, libro 1.

⁶⁵³ Actas MZA, sesión nº 67 de 30 de noviembre 1858, p. 417, libro 1.

⁶⁵⁴ Actas MZA, sesión nº 9 de 16 de febrero de 1859, p. 22, libro 2.

penalidad que el Director de correos no está facultado para imponer, acuerda que se haga el recurso correspondiente contra dicho funcionario, en queja de la publicación indicada. El Director asistido del Sr. Zaragoza y del Consultor de la Compañía dará los pasos convenientes para llevar á efecto esta decisión del Consejo”.

Hemos consultado la nota que dio lugar a la indignación del Consejo, que como hemos visto, prestó especial atención a la palabra “multa” para decidir comenzar un procedimiento de recurso contra el Director de Correos. Al final de varios comunicados de Correos en la *Gaceta* se insertan dos tablas relativas al primer y segundo semestre del año 1858, con los meses, días, expediciones descendentes y ascendentes, sillas-correos para Andalucía, y trenes especiales de Tembleque a Madrid y de la Alcudia a Valencia, especificando las cantidades retenidas a la compañía de ferrocarriles⁶⁵⁵. Al extremo inferior de las tablas se inserta otra pequeña tabla con el resumen de las multas impuestas. Encabezando estas tablas, un pequeño párrafo nos indica:

“Nota de las multas impuestas por la Dirección general de Correos á la Empresa del ferro-carril del Mediterráneo, privándola del importe de las expediciones durante el año de 1858, y recargo de los trenes especiales de la Alcudia á Valencia por falta de enlace, todo con arreglo á las condiciones 13 y 14 de su contrata.”

Este parte es datado en Madrid el 15 de febrero, y firmado por el Director general de Correos en aquel momento, Mauricio López Roberts.

A medida que se abrían nuevas líneas que conectaban las capitales de provincia mediante el ferrocarril, se iban haciendo acuerdos de condiciones con la Dirección de Correos para la conducción de correspondencia. Tal fue el caso del transporte del correo en la línea de Zaragoza⁶⁵⁶, pero a partir de ahora, nos centraremos en aquellos contratos que se hicieron en los tramos de la línea de nuestro estudio, la que conducía desde Madrid a Córdoba.

La víspera de la inauguración de la sección de Guadalajara, el 2 de junio de 1859⁶⁵⁷, se dio lectura en el Consejo de MZA de un oficio del Director de Correos de fecha 31 de mayo, disponiendo que uno de los trenes ordinarios de la sección de Guadalajara saliese de Madrid a las 5,30 horas de la madrugada, y otro desde Guadalajara a las 5 horas, para llevar la silla correo en la misma forma en que se practicaba en aquellos momentos en la línea de Alicante con la silla de Andalucía. El Consejo acordó se contestase a esta disposición negativamente, ya que no estando la Compañía conforme con la interpretación de la ley referente a este particular dada por Correos, sometería al ministro de la Gobernación las razones en que se funda para no retomar este servicio en la forma que se le exigía. Para ello se encargó al consultor jurídico de la ferroviaria que examinase detenidamente el asunto y presentase un proyecto de escrito para presentar al Ministro.

⁶⁵⁵ LÓPEZ ROBERTS, Mauricio (16/02/1859) “Nota de las multas impuestas por la Dirección general de Correos á la Empresa del ferro-carril del Mediterráneo...”, en *Gaceta de Madrid*. Disponible en <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1859/047/A00002-00002.pdf> [última consulta 14/08/2015]

⁶⁵⁶ Actas MZA, sesión nº 23 del 4 de mayo de 1859, p. 77, libro 2.

⁶⁵⁷ Actas MZA, sesión nº 29 de 1º de junio de 1859, p. 90, libro 2.

La Compañía inició un pleito ante el Consejo de Estado respecto al tema del transporte gratuito del Correo y la correspondencia pública, pero en la sesión del 26 de abril de 1860⁶⁵⁸ el Consejo desistió de aquel empeño, y de nuevo encontramos al Marqués de Salamanca como protagonista de las primeras negociaciones con el Estado para obtener las concesiones de las construcciones iniciales. Transcribimos el texto íntegro ya que nos da una idea del aquilataamiento inicial de las atribuciones de Salamanca para obtener sus propósitos, extralimitándose a veces en negociaciones que pudieron resultar no rentables a largo plazo para el negocio. Con el título “Desistimiento de acción entablada ante el Consejo de Estado sobre pago de transporte de Correo” aparece la siguiente anotación:

“La Compañía tiene pendiente un pleito ante el Consejo de Estado en solicitud de que el Gobierno pague á la misma el porte del Correo y correspondencia pública que conducen los trenes ordinarios. El Sr. Cortina, apoderado de la Compañía para la defensa de dicho pleito, en un escrito de que se enteró el Consejo, manifiesta que el Sr. Salamanca antes de celebrar el contrato de 24 de julio 1855 se comprometió á conducir por el ferro-carril gratuitamente la correspondencia pública, y que por lo tanto, á su juicio, la Compañía debería desistir y separarse de dicho pleito, el cual no ofrece probabilidad de un éxito favorable. El Consejo, de conformidad con el dictamen del Consultor, acuerda se lleve a cabo el desistimiento que propone el Sr. Cortina”.

Este tema se trató de atajar definitivamente a mediados de junio de aquel mismo año⁶⁵⁹, y habiendo promovido un auto la sección de lo Contencioso del Consejo de Estado en fecha 1 de junio, exigiendo a la Compañía que se ratificase en su desistimiento mediante comparecencia o poder especial, dos de los vocales del Consejo, Antonio Mollinedo Moreno y Manuel Bermúdez de Castro, quedaron autorizados para otorgar un poder para el desistimiento al letrado de la Compañía Manuel Cortina.

Finalmente, en real orden de 1 de agosto de 1862⁶⁶⁰, se declaró nulo y sin ningún valor el inicial contrato del 25 de julio de 1855 que obligaba a la Compañía a transportar el correo gratuitamente entre Madrid y Almansa, que había originado tantos disgustos posteriores a la ferroviaria. Por fin también el Director General de Correos comunicaba a la Compañía el 8 del mismo mes, que de conformidad con lo propuesto por ésta, se fijaba en 2 reales y 40 céntimos por kilómetro la subvención que la ferroviaria habría de percibir por el transporte de las sillas correos entre Madrid y Santa Cruz, primera escala de la línea de Andalucía, a la que se había trasladado el problema de la negativa del pago por el transporte de correo realizado en ferrocarril por parte de la Dirección General de Correos, como veremos en el siguiente epígrafe.

Para la resolución de las cuestiones pendientes entre la Compañía y la Dirección General de Correos en 1863, el señor de la Gándara fue autorizado en febrero de aquel año para tratarlos con el director de aquella institución, con el fin de resolverlos a la mayor prontitud⁶⁶¹.

⁶⁵⁸ Actas MZA, sesión nº 18 de 26 de abril de 1860, p. 362, libro 2.

⁶⁵⁹ Actas MZA, sesión nº 27 de 14 de junio de 1860, p. 14, libro 3.

⁶⁶⁰ Actas MZA, sesión nº 27 de 21 de agosto de 1862, p. 124, libro 4.

⁶⁶¹ Actas MZA, sesión nº 3 de 4 de febrero de 1863, pp. 228-229, libro 4.

Parece que las gestiones de De la Gándara consiguieron mejorar las relaciones con la Dirección General de Correos de forma propicia con respecto a los intereses de la ferroviaria, y aquel mismo verano, en sesión del Consejo de 15 de julio de 1863⁶⁶² se leyó una real orden del día 7 de ese mismo mes, en la cual, en virtud de las repetitivas instancias de la Compañía, se aprobó el tipo de 2'15 reales para el transporte de los coches-correos entre Madrid y Almansa, en lugar de 1'50 reales que hasta ese momento se venían abonando. El Consejo agradeció al Sr. de la Gándara el satisfactorio resultado de sus gestiones, y encargó se pusiera de acuerdo con la Dirección General de aquel ramo acerca de las condiciones del contrato que había de formalizarse para el mencionado transporte, cuyo proyecto debía ser sometido a su aprobación en sesión ordinaria.

En fin, el abono del precio del transporte del correo se había tenido que resolver mediante real orden, con la intervención de instancias superiores, pero la Dirección General de Correos seguía presionando a MZA conminándola a hacer reparaciones en los coches-correo, incorporados directamente a los trenes en las líneas en las que el servicio de reparto se hacía completo, y con una nueva cuestión acerca de los horarios de reparto que exponemos a continuación. El mismo día, 7 de noviembre de 1863 que se solicitaba la mejora de los coches-correo, el Director General de este ramo, en otro oficio manifestó que no aceptaría la marcha de trenes propuesta por la Compañía para el siguiente invierno en las líneas de Ciudad-Real y Córdoba, puesto que si se estableciese el nuevo servicio, la correspondencia pública de Andalucía hacia Cataluña, Valencia y Murcia sufriría un gran retraso, con el perjuicio de que en Ciudad Real no podría contestarse hasta el día siguiente al de la llegada del Correo. Se trataba de un problema de sincronización de horarios entre la marcha de los trenes que convenía a la planificación de la Compañía, y el intento de ofrecer la mayor regularidad posible en el tráfico de la correspondencia de servicio público que pretendía ofrecer la Administración.

3. 1. 3. La implantación de un servicio privado de correo internacional por MZA (1858-1860)

Durante el mes de septiembre del año de 1858⁶⁶³, en el que comenzaron las negociaciones con el Gobierno sobre el pago del transporte del correo nacional, y todos los problemas que se derivaron de ello, en el Consejo de Administración de MZA se trató el tema de la apertura de un servicio de correspondencia internacional entre París y Madrid vía Marsella y Alicante. El Consejo autorizó al Comité de París para negociar directamente el establecimiento de un canal regular para el flujo de dicha correspondencia con la administración del camino de hierro del Mediterráneo (nombre con el que aún se designaba en aquel tiempo a MZA), la administración de las mensajerías imperiales; y con los señores López y Compañía, importante empresa de vapores que cubrió el trayecto desde Marsella y Alicante en convenio con MZA. Las bases de la propuesta del Comité de París para establecer aquel negocio de correspondencia eran: considerable desarrollo del servicio, insignificantes modificaciones en las tarifas de MZA, y ninguna subvención por parte de la Compañía. El Consejo votó a favor por este proyecto cediendo la requerida autorización al Comité, acordando que se le comunicase su conformidad vía telegráfica. El contrato definitivo

⁶⁶² Actas MZA, sesión nº 19 de 15 de julio de 1863, p. 340, libro 4.

⁶⁶³ Actas MZA, sesión nº 55 de 24 de septiembre 1858, p. 383, libro 1.

hecho en París fue presentado al Consejo por Bauer en una de las sesiones del mes siguiente⁶⁶⁴.

Desde 1827 la Renta de Correos había mantenido un acuerdo con las goletas de Empresa de Correos Marítimas de La Habana para el servicio entre las Antillas y la Península hasta 1847, que no fue óbice para que el Correo español siguiera enviando correspondencia a través de barcos comerciales. A partir de 1850 hasta 1857 fue la Armada Real la que se ocupó del correo con las Antillas. De 1857 a 1861 serían la compañía francesa Gauthier Hermanos y Cía. y el consorcio de varios navieros catalanes bajo el nombre de Compañía de Vapores Españoles Correos Transatlánticos quienes aseguraron la comunicación postal con las islas. Ya en 1861, en un intento de regularizar e incrementar la comunicación entre la metrópoli y el Caribe, saldría a concurso una línea que con periodicidad bimensual unió Cádiz con Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo que quedó bajo el monopolio del *holding* familiar de Antonio López y López, quien sería distinguido como marqués de Comillas en 1878 por Alfonso XII con este título de nueva creación. El nombre completo de la empresa naviera era Antonio López y Cía. y fue fundada en Santiago de Cuba en 1851 por este personaje y por Patricio Satrústegui, pasando a llamarse Compañía Transatlántica Española, S. A. a partir de 1881⁶⁶⁵. Tras aquella adquisición de la línea de correo con las Antillas en 1861, la compañía de los Vapores López siguió creciendo, llegándose a hacer cargo de la contrata para el correo de Filipinas que anteriormente detentaba el marqués de Campo; y por fin, en 1887 la naviera de Antonio López se hizo cargo de todas las líneas oficiales del Estado español, incluidas las colonias antillanas, Filipinas y Sudamérica, la Península, Baleares y Canarias y las posesiones del norte de África y su costa occidental. Y como hemos visto, la empresa del Marqués de Comillas ya estaba a cargo del correo internacional con Francia vía Alicante-Marsella que había establecido MZA desde 1858.

El contrato de los Vapores López con MZA de Alicante a Marsella involucraba también a la Compañía de los Caminos de Hierro del Mediterráneo (Compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal lateral à la Garonne), de los bordeleses hermanos Pereire. El 3 de noviembre⁶⁶⁶ el Consejo acordó remitir una carta del Secretario del Comité de París a los intermediarios que serían contratados para la ejecución del trabajo de recepción y distribución del correo, y otros documentos, a la Comisión de Tarifas para ultimar el contrato. En la sesión siguiente⁶⁶⁷ se acordó que se designara como intermediario en París al señor Algarra, y en Madrid y Alicante a los señores Fontan, Abascal y Compañía. Los intermediarios españoles debían estar bajo la inspección inmediata de la Compañía, reservándose ésta el derecho de aprobar el nombramiento o de exigir la separación de sus principales empleados. Es decir, la agencia recepcionista del correo internacional en Madrid hubo de aceptar una fuerte injerencia de la compañía ferroviaria en sus asuntos administrativos y de personal. La Compañía del Caminos de Hierro del Mediterráneo había designado como comisionado en Marsella para esta labor a los señores Roux. Sobre los intermediarios de París y de Marsella no se dan detalles de las condiciones que hubieron de aceptar. Sin embargo, parece que los intermediarios previstos en un primer momento para este trabajo, debieron rechazar las condiciones de la Compañía, aunque no se hace alusión directa a ello en las Actas. Pero en sesión del

⁶⁶⁴ Actas MZA, sesión nº 60 de 21 de octubre 1858, p. 393, libro 1.

⁶⁶⁵ BAHAMONDE MAGRO, Ángel (1993), *Op. cit.*, pp. 93-94,

⁶⁶⁶ Actas MZA, sesión nº 62 de 3 de noviembre de 1858, p. 401, libro 1.

⁶⁶⁷ Actas MZA, sesión nº 63 de 10 de noviembre de 1858, p. 406, libro 1.

30 de noviembre⁶⁶⁸, se presenta otra carta dirigida en nombre de la Compañía y de los caminos de hierro franceses a los señores Saavedra, en la que se les formulaban las condiciones bajo las cuales se les confiaba la agencia en París y Madrid para los transportes del correo desde Francia a España. La respuesta del Comité de París fue recibida el 3 de enero siguiente⁶⁶⁹, y ésta fue transferida a la Comisión de Tarifas para su estudio.

Finalmente, la intención primera del Comité de París de no subvencionar la correspondencia internacional por parte de la Compañía no pudo llevarse a efecto. El contratista intermediario que finalmente firmó el acuerdo, el señor Saavedra, comunicó al Consejo en mayo de 1859⁶⁷⁰ que sería excesivo coste que le ocasionaría el envío por correo ordinario del crecido número de documentos destinados al servicio internacional. Saavedra proponía que dichos documentos, tal como se practicaba ya en los ferrocarriles franceses, se transportasen gratuitamente por los trenes de Alicante á Madrid, tomando las medidas que la Compañía estimase convenientes para evitar reclamaciones de la Dirección de Correos. Por tanto, la condición del nuevo socio implicaba transgredir de nuevo normativas estatales, ya que aunque no existiera un servicio internacional de Correos del Gobierno, los transportes de correo en territorio nacional debían hacerse por medio del correo ordinario. Podemos deducir que las leoninas condiciones que imponía la ferroviaria al concesionario de este servicio, habían dejado vacante la oportunidad de trabajar con una empresa solvente y capitalizada que hubiera podido llevar a cabo el servicio de manera legal, y la ferroviaria accedió a esta transgresión de la ley para que poder dar consecución al proyecto en acuerdo con la ferroviaria francesa.

Poco tiempo después se trató el tema de una nueva modificación del convenio para el servicio internacional de Correos⁶⁷¹. El problema de nuevo estaba en los contratistas españoles externos de este servicio, concretamente en la Compañía de Vapores López. Según el artículo nº 27 del convenio para el servicio internacional de mensajería, la duración de dicho convenio sería de cinco años, a contar desde el 1 de diciembre de 1858, pero se reservaba a los Vapores López el derecho de cesar en el servicio de sus buques en 1 de julio de 1859 previo aviso el 1 de mayo anterior, pues los directores de esta empresa debían valorar si les convenía o no mantener sus compromisos. Los señores López habían solicitado a MZA en carta de 21 de abril ampliar el plazo de su capacidad de cese hasta el 1 de septiembre, pues no habían tenido tiempo suficiente para juzgar si el negocio les era rentable. El Director de MZA declaró su parecer favorable a esta solicitud de ampliación de plazo bajo la reserva de que la Compañía de los Caminos de Hierro de París a Lyon y al Mediterráneo accediesen también a dicha solicitud. En la siguiente sesión del Consejo de MZA, de 8 de junio⁶⁷², los señores López manifestaron mediante otra carta que las numerosas pérdidas experimentadas en los últimos meses y la situación política de Europa no les permitía continuar su servicio de vapores bajo las condiciones en vigor, y que podrían fletarlos con mayor ventaja en Marsella o venderlos al Gobierno Español. La compañía de vapores solicitaba la rescisión del contrato vigente y la formalización de otro por término de cinco años con condiciones diferentes, a saber:

⁶⁶⁸ Actas MZA, sesión nº 67 de 30 de noviembre de 1858, p. 417, libro 1.

⁶⁶⁹ Actas MZA, sesión nº 1 de 3 de enero de 1861, p. 177, libro 3.

⁶⁷⁰ Actas MZA, sesión nº 23 de 4 de mayo de 1859, p. 74, libro 2.

⁶⁷¹ Actas MZA, sesión nº 27 de mayo de 1859, p. 91, libro 2.

⁶⁷² Actas MZA, sesión nº 29 de 8 de junio de 1859, p. 94, libro 2.

*“1ª Que en lugar de dos viajes por semana entre Alicante y Marsella, se haga solo uno entre Marsella y Cádiz tocando en Barcelona, Alicante, Cartagena y Málaga.
2ª Que la Compañía les abone por este servicio una subvención de 20.000 reales por viaje.”*

Parece claro que la compañía de vapores pretendía rentabilizar los viajes aumentando el número de puertos en escala. El Consejo de MZA decidió esperar un informe del Jefe de la Explotación comercial, y los veredictos sobre el asunto del Comité de París y de la ferroviaria francesa. Mientras tanto se autorizaba a los Vapores López a reducir los viajes de Alicante a Marsella a uno por semana en lugar de dos.

También parece ser que se nombró una comisión para el estudio de este caso, la cuál hizo una propuesta de proyecto de convenio para exponer a los señores López. La comisión aceptaba el aumento de escalas en Barcelona, Alicante y Málaga, hasta Cádiz desde Marsella, pero se especifica que la Compañía se mantendría firme en el abono de la subvención anual vigente, que era de 380.000 reales al año. Hemos visto que los vapores López solicitaban una subvención de 20.000 reales por viaje, a uno semanal. Realizando un cálculo estimativo de 48 semanas anuales, nos da la cifra de 960.000 reales de subvención solicitados por la empresa de vapores, o sea, más o menos el triple de la percepción que recibía por el servicio que realizaba⁶⁷³. Entendemos que no hubo más modificaciones y la subvención permaneció en 380.000 reales al año, pues el 7 de septiembre de 1859⁶⁷⁴ el Consejo autorizó al Director y a uno de los vocales del Consejo, Alejandro Llorente, a firmar el nuevo contrato con la compañía de vapores Señores López.

Pero las condiciones del nuevo contrato firmado con los vapores López ocasionaron otro inconveniente, ya que el contratista intermediario del servicio de envío del correo internacional entre Madrid y Alicante, el señor Saavedra, declaró al Consejo mediante carta leída el 16 de septiembre de aquel mismo año de 1859⁶⁷⁵, que no procedía continuar su servicio bajo las condiciones de expedición en gran velocidad que, recordemos ya se hacían gratuitamente por la Compañía, por haberse reducido el número de viajes de los vapores de dos a uno durante la semana, y por la oposición surgida en la Aduana de Alicante a este despacho. En vista de ello el Consejo acordó solicitar un estudio a la comisión de tarifas y dirigir una instancia al Ministro de Hacienda, exponiendo los perjuicios que se derivaban de las trabas de la Aduana de Alicante al comercio, que repercutían sobre el público en general y sobre la Compañía.

La comisión de tarifas remitió su informe al Consejo y se acordó someter dicho informe a la aprobación del Comité de París⁶⁷⁶. La respuesta del Comité pasó de nuevo a la comisión de tarifas y al contratista Saavedra⁶⁷⁷. El 26 de octubre siguiente⁶⁷⁸ se llega al acuerdo de rehacer los convenios necesarios con la ferroviaria francesa y Saavedra, enviándose una estadística de los resultados del servicio y un informe del Jefe del

⁶⁷³ Actas MZA, sesión nº 39 de 3 de agosto de 1859, p. 129, libro 2.

⁶⁷⁴ Actas MZA, sesión nº 44 de 7 de septiembre de 1859, p. 146, libro 2.

⁶⁷⁵ Actas MZA, sesión nº 46 de 16 de septiembre de 1859, p. 150, libro 2.

⁶⁷⁶ Actas MZA, sesión nº 47 de 21 de septiembre de 1859, p. 154, libro 2.

⁶⁷⁷ Actas MZA, sesión nº 53 de 19 de octubre de 1859, p. 184, libro 2.

⁶⁷⁸ Actas MZA, sesión nº 54 de 26 de octubre de 1859, p. 190, libro 2.

Tráfico al Comité. El contrato con Saavedra para la agencia de correo internacional terminaría el 18 de noviembre siguiente, pero fue prorrogado hasta principios de diciembre para proporcionar el tiempo suficiente para discutir las mejoras que debieran introducirse en él para su renovación. Saavedra exigía a la Compañía la indemnización de las pérdidas ocasionadas por este motivo, y el Consejo aceptó, pero acordó negociar con la Compañía de Lyon y del Mediterráneo la satisfacción del abono de la parte correspondiente que les perteneciese de dicha indemnización, nombrando al Comité de París encargado de esta negociación⁶⁷⁹.

Finalmente, y tras deliberar acerca de si debería encontrarse otro contratista en lugar de Saavedra, la comisión de Tarifas declaró necesario mantener la agencia y que continuase en su desempeño el mismo contratista, aportando algunas modificaciones que deberían ser introducidas en el contrato en vigor. Para resolver el asunto se autorizó a la Comisión de Tarifas a tomar la decisión que estimase conveniente bajo la supervisión de dos miembros del Consejo, Antonio Chatelus y Manuel Bermúdez de Castro. A finales de 1860⁶⁸⁰ finalizaba el contrato celebrado con el Sr. Saavedra para la agencia del servicio internacional, y el Consejo solicitó al Comité de París su parecer acerca de si sería o no conveniente la renovación de dicho contrato o si debería introducirse alguna modificación en él.

Respecto al correo internacional, existieron otros casos de correo oficial enviado a través de MZA, como la solicitud de la embajada de Francia en España en junio de 1860⁶⁸¹. Esta embajada enviaba su correo semanal de ida y vuelta entre Valencia y Madrid una vez por semana y, a cambio de la deferencia de encargarse del envío de los pliegos de la Compañía con destino a París, solicitó al Consejo se le permitiera ocupar asiento en coches de 1ª clase tomando billetes de 2ª. Parece ser, pues, que el correo de la embajada de Francia no viajaba en valija, sino que personalmente era transportado por un empleado ocupado de dicha tarea.

3. 1. 4. El inicio de la coordinación entre el Ministerio de la Gobernación y el Ministerio de Fomento por las cuestiones del correo (1864)

Como vimos en el epígrafe de las multas por retrasos de trenes, las compañías ferroviarias habían llegado al convencimiento de que asociándose y tomando medidas en común, en lugar de mantenerse estancadas y aisladas en su competencia, contribuían a su beneficio, y habían comenzado los primeros intentos de sindicación de las empresas ferroviarias para resistir la presión de los *lobbies* que manejaban el poder. Pero parece que también los organismos estatales iban al unísono generando colaboraciones entre sí.

El 23 de febrero de 1864⁶⁸² se volvía a ocupar el Consejo de MZA de sus problemas con las administraciones públicas respecto al transporte del correo en los ferrocarriles. En esta ocasión el Consejo de MZA debatía sobre un real decreto del día 6 de febrero, aparecido en la Gaceta del día 8 de aquel mismo mes. El decreto fijaba las atribuciones de los Ministerios de Gobernación y Fomento respecto al transporte de la

⁶⁷⁹ Actas MZA, sesión nº 55 de 2 de noviembre de 1859, pp. 195-196, libro 2.

⁶⁸⁰ Actas MZA, sesión nº 57 de 27 de diciembre de 1860, p. 174, libro 3.

⁶⁸¹ Actas MZA, sesión nº 27 de 14 de junio de 1860, p. 13, libro 3.

⁶⁸² Actas MZA, sesión nº 5 de 23 de febrero de 1864, p. 452, libro 4.

correspondencia pública, y al señalamiento de las horas de salida, marcha y detenciones de los trenes correos. Estas medidas gubernamentales que comprendían el arreglo entre dos ministerios, seguramente se habían tomado a raíz de la controversia surgida entre la Dirección General de Correos y la sincronización de horarios de trenes que había hecho MZA a finales del año anterior, en preparación de la apertura de la línea de Córdoba.

Si bien las discusiones de la ferroviaria con el ramo de Correos se habían dado siempre anteriormente directamente con la Dirección General de dicho organismo, perteneciente al Ministerio de Gobernación, observamos cómo ahora la presión hacia la empresa se ha organizado desde dos ministerios, adjuntándose al de Gobernación el de Fomento, del cuál dependían las compañías de ferrocarriles. El real decreto al que se refieren nuestras actas está disponible en línea en la *Gaceta de Madrid*, número 39, del lunes 8 de febrero de 1884⁶⁸³, y ocupa la primera columna de la primera página, apareciendo justo después de un breve real decreto que se ocupa de la dimisión del gobernador de la provincia de Orense. El real decreto que nos interesa dice así:

“Vistas las contestaciones que han mediado entre el Ministerio de la Gobernación y el de Fomento sobre á cuál de los dos compete conocer de las dudas que suscite la obligación impuesta á las empresas de ferro-carriles de transportar la correspondencia pública, y el señalamiento de las horas de salida, marcha y detenciones de los trenes-correos:

Conformándome con lo consultado por el Consejo de Estado en pleno, y de acuerdo con el parecer del Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1º. Corresponde al Ministerio de la Gobernación la declaración de los derechos reconocidos ó que se reconozcan en lo sucesivo á favor del ramo de Correos en las leyes y disposiciones generales de ferro-carriles y en las especiales de cada nueva concesión.

Art. 2º. Corresponde asimismo al expresado Ministerio organizar los trenes-correos, fijando las horas de salida, su marcha y detenciones, según las necesidades del servicio á que principalmente se destinan.

Art. 3º. Si la organización dada á los trenes-correos ofreciere dificultades facultativas para su planteamiento, se zanjarán poniéndose de acuerdo los Ministerios de la Gobernación y de Fomento.

Art. 4º. Al Ministerio de Fomento corresponde hacer que las empresas de ferro-carriles cumplan los itinerarios que se fijen para los trenes-correos, con todo el lleno de atribuciones que le competen en los demás trenes ordinarios.

Dado en Palacio á seis de Febrero de mil ochocientos sesenta y cuatro.

Está rubricado de la Real Mano.

El Presidente del Consejo de Ministros,

Lorenzo Arrazola.”

Vemos como a partir de este real decreto, que pretende MZA reclamar, reafirma la autoridad del Estado en cuanto a la organización del servicio público de Correos, en detrimento de la autonomía de las ferroviarias, aportando la actuación del Ministerio de Fomento en el caso de que surgieran controversias al respecto. Uno de los ejemplos de la doble presión que ejercerían a partir de ahora ambos ministerios coordinados, la tenemos en el oficio de 25 de octubre de 1864, en el Director General de Obras Públicas se encargó de dar cuenta a la Compañía, es decir, de trasladar en nombre del Director General de Correos, unas reformas exigidas por aquél en los carruajes destinados al transporte de la correspondencia pública en las segundas expediciones, en la línea que

⁶⁸³ ARRAZOLA, Lorenzo (08/02/1864) “Reales Decretos”, en *Gaceta de Madrid*, nº 39, año CCIII. Disponible en <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1864/039/A00001-00001.pdf> [última consulta 14/08/2015]

servía el correo desde la Corte (Madrid) y Zaragoza y Alicante. El Consejo encontró infundada dicha pretensión y alegó que no había disposición alguna que obligase a la Compañía al cumplimiento de la misma⁶⁸⁴.

3. 1. 5. Evolución del transporte de periódicos por correo en Andalucía

A medida que la extensión y conexiones de las redes ferroviarias se ampliaba y mejoraba, también la Dirección General de Correos reorganizó sus servicios. En oficio de 19 de febrero de 1868, el Director General del ramo previno a las compañías ferroviarias que desde el día 1º de julio de aquel mes los trenes correos deberían parar en todas las Estaciones. En esta ocasión la ferroviaria no se opuso a las indicaciones de la autoridad, y se incluyó la orden en la formación de los cuadros de servicio de los trenes del verano⁶⁸⁵.

Ilustración 22. Periódicos transportados por correo en España, 1868-1933, en millones de unidades. Fuente: Anónimo

Año	Periódicos	Año	Periódicos
1868	17,5	1923	157,0
1869	24,4	1924	141,4
1870	26,1	1925	150,6
1871	24,1	1926	151,8
1872	35,3	1927	154,2
1873	35,2	1928	168,6
1874	35,5	1929	170,6
1875	35,6	1930	180,8
1876	35,1	1931	192,4
1877	40,3	1932	211,9
1878	43,3	1933	234,7

Respecto al transporte de periódicos por Correos en Andalucía a partir de 1868 hasta el primer tercio del siglo XX, tenemos algunos datos del aumento progresivo de los ejemplares de prensa elaborados por Checa Godoy, quien tomó como fuente las Estadísticas de la *Dirección General de Correos* a partir de 1868, los *Anuarios de Correos* a partir de 1923 y la *Statistique Generale International* del Bureau International du L'Union Postal Universelle, 1876-1936. Aunque este autor nos advierte de que los datos de 1868 a 1878 son aproximados en cuanto al número de ejemplares, habiéndose considerado un peso medio de 22,5 gramos por ejemplar, los datos muestran las variaciones entre los diversos años⁶⁸⁶. Para las fechas reseñadas, la distribución del correo se hacía por medio del ferrocarril en las principales arterias férreas que se extendieron por toda la península, por lo que el transporte de estos ejemplares de periódicos, debió hacerse en su mayoría en los coches-correo de las compañías ferroviarias.

⁶⁸⁴ Actas MZA, sesión nº 32 de 7 de noviembre de 1864, p. 27, libro 5.

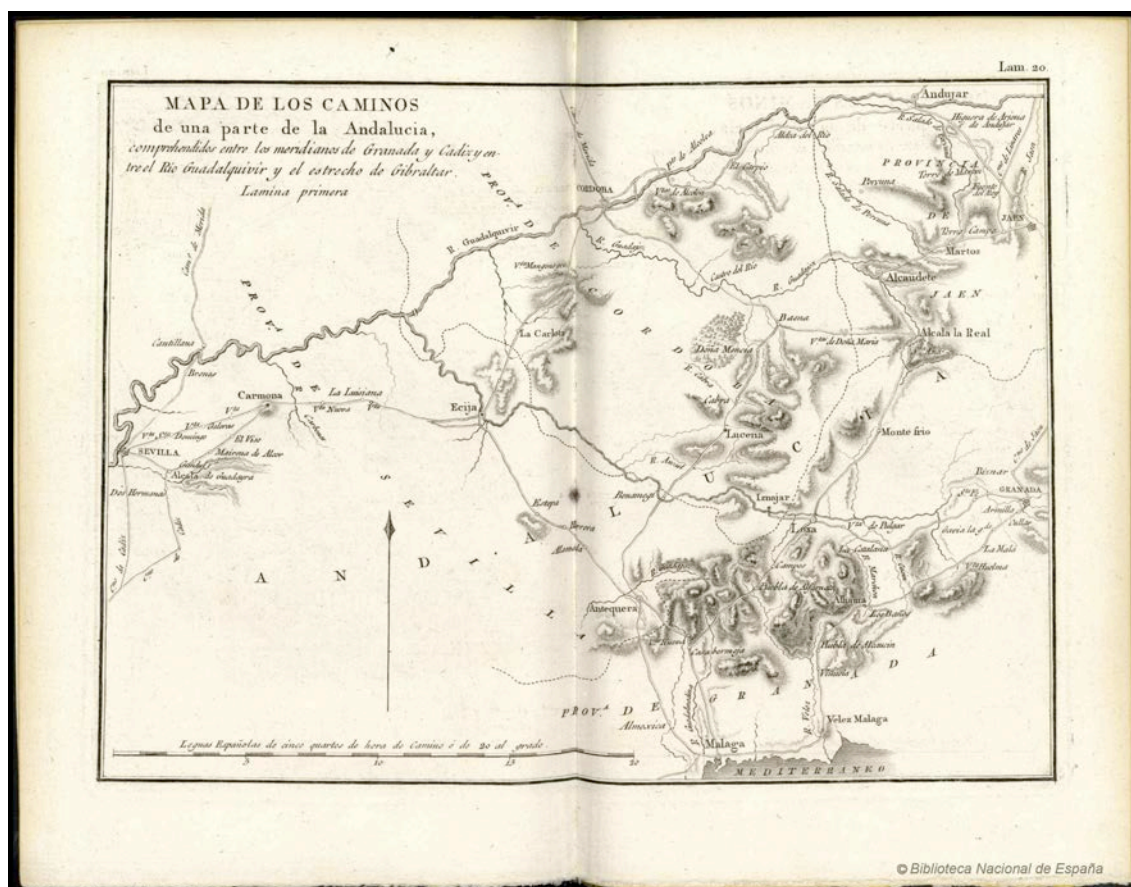
⁶⁸⁵ Actas MZA, sesión nº 11 de 3 de marzo de 1868, p. 538, libro 5.

⁶⁸⁶ CHECA GODOY, Antonio (2011) *Historia de la Prensa Andaluza*, Ediciones Alfar, S. A. 696 pp.

3. 1. 6. El problema del transporte de las sillas-correo en la apertura de la línea de Andalucía (1859-1862)

Los ferrocarriles tardarían aún otra década más, a partir del trazado de las primeras líneas, en llegar hasta Andalucía, y del mismo modo, el Correo debió seguir combinando las tradicionales postas que permitían cubrir los itinerarios a base de fuerza motriz animal, con las arterias férreas. La primera incursión por ferrocarril hasta Andalucía se realizó por la milenaria vía natural de llegada del Valle del Guadalquivir, pero las áreas allende Despeñaperros y las Sierras Penibéticas eran otro cantar. A principios del siglo XIX, todavía Andalucía era visitada por viajeros extranjeros en busca de una región cuasi mitológica y romántica, casi inaccesible y extrañamente apartada del resto de Europa, tanto geográfica como culturalmente. En 1816 el francés Comte Louis-Joseph-Alexandre de Laborde, publicaba un itinerario de las provincias de España⁶⁸⁷, con un atlas de 29 mapas, donde incluye uno de los caminos de Andalucía que adjuntamos a continuación.

Ilustración 23. Mapa de los caminos de una parte de Andalucía. Fuente: Alexandre Laborde (1816) *Itinerario Descriptivo...*

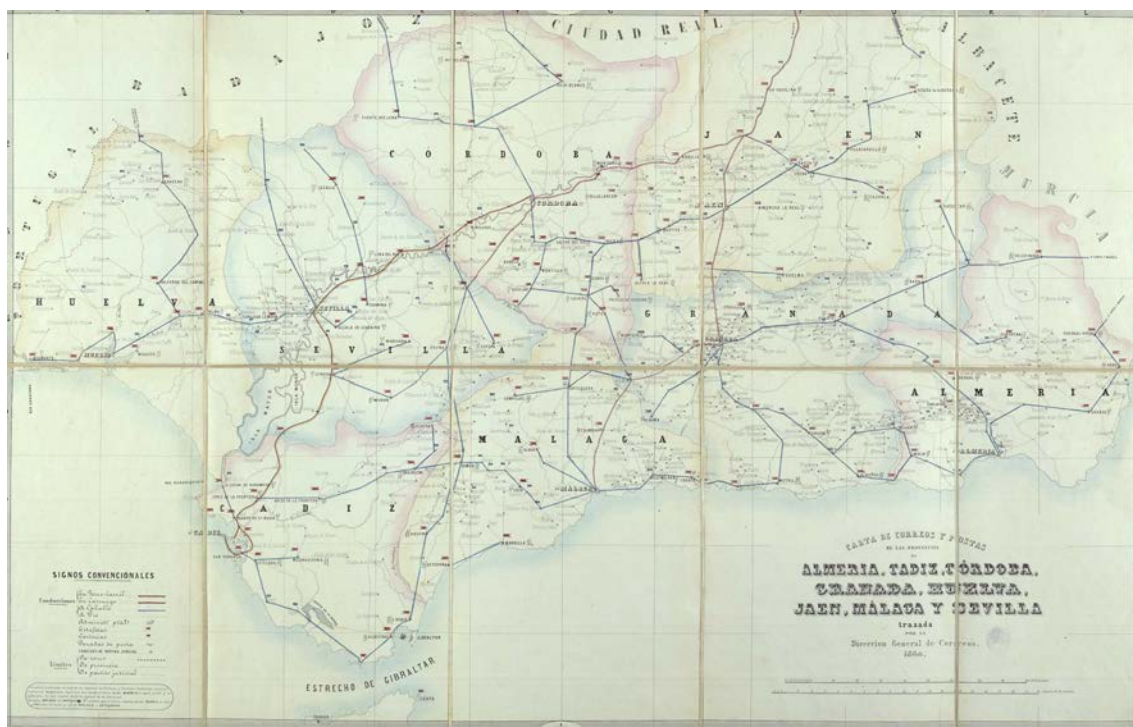


⁶⁸⁷ LABORDE, Alexandre de (1816) *Itinerario Descriptivo de las Provincias de España, y de sus Islas y Posesiones en el Mediterráneo: con una sucinta idea de la situación geográfica, población, historia civil y natural, agricultura, comercio, industria, hombres célebres, carácter y costumbres de sus habitantes, y otras noticias que amenizan la lectura, etc.*, Imprenta de Ildefonso Mompié, Valencia, 205 pp.

Hemos visto los problemas que presentó la construcción de la línea Málaga-Córdoba-Madrid, y los tiempos de demora sobre las previsiones iniciales que éstos provocaron. Durante largo plazo, el transporte del Correo en el área oriental de Andalucía siguió sorteando caminos prácticamente intransitables por los métodos tradicionales de sillas-correo. Se trataba de pequeñas e incómodas diligencias que eran aprovechadas por algunos pocos viajeros puesto que el precio que abonaban no era demasiado elevado. A continuación presentamos otro mapa de 1860, cuya autoría es directamente la Dirección General de Correos, que representa la carta de correos y postas de las ocho provincias andaluzas: Almería, Cádiz, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Málaga y Sevilla. En él podemos comprobar, cómo la única línea férrea que se adentra en esos momentos hasta el interior de Andalucía Occidental es la que unía las capitales de Córdoba, Sevilla y Cádiz, que como sabemos se repartía entre dos pequeñas compañías ferroviarias diferentes, hasta que en el último tercio del siglo XIX, la Compañía de Córdoba a Sevilla fue anexionada por MZA, seguramente a raíz de los problemas con el precio del alquiler en la estación común de Córdoba, que era propiedad de la de Córdoba a Sevilla.

En fin, en el mapa de Correos de 1860, encontramos que otro único itinerario transitable en carruajes recorre Andalucía por su centro atravesando las provincias de Jaén, Granada y Málaga en una trayectoria serpenteante, hasta llegar al mar. Esa había sido milenariamente la única posibilidad de salida directa de Málaga hacia la Andalucía interior, y aún así, el camino, aunque pudiera atravesarse en coches de caballos era complicado, ya que había que ascender los montes de Málaga y atravesar varios valles hasta llegar a Granada, en un recorrido prácticamente despoblado, excepto por las ventas del camino y varias poblaciones distantes entre sí. Vemos en el mapa otra carretera posible para carruajes, pero sólo llegaba desde Jaén hasta Écija por el Este, sin penetrar más al sur. El resto de los recorridos de los porteadores de correo eran servidos a caballo en los tramos en los que era posible, y a pie en el resto.

Ilustración 24. Carta de Correos y Postas. Fuente: Dirección General de Correos y Postas, 1860



Como hemos visto en el epígrafe sobre la construcción de la línea, MZA se hizo cargo de las dos concesiones que formaban la primera parte del trayecto: de Manzanares a Andújar y de Andújar a Córdoba. Las obras habían comenzado en 1859, y la comunicación con Andalucía en cuestión de transporte de correo se comenzó a gestionar el 16 de septiembre de 1859⁶⁸⁸, encargando el Consejo al Director suministrar al Comité de París los datos y noticias que éste estaba solicitando acerca de una variación dada entre el punto de partida y llegada de la silla correo y diligencias de Andalucía en la línea de la Compañía. Poco tiempo después, el 2 de noviembre⁶⁸⁹, apenas transcurrido un mes y medio desde la apertura de este enlace, comenzaron los conflictos con la Dirección general del correo debidos a la silla correo de Andalucía, ya que se observó que la silla correo llevaba ordinariamente de dos a cinco viajeros que no satisfacían el precio de su transporte por ferrocarril. En época pre-ferroviaria era corriente la práctica de transportar varios viajeros en las diligencias del correo, y esta práctica continuó por lo visto cuando las diligencias del correo eran cargadas en plataformas especiales para su transporte. La Compañía había protestado a la Dirección general del correo contra esta práctica, la cual consideraba un abuso, pero el Director de correos se negaba a prestar atención a esta reclamación. En vista de ello se encargó al vocal del Consejo Bauer y al consultor jurídico de la Compañía que practicasen las gestiones oportunas para resolver este asunto.

Por fin, las gestiones del consultor jurídico tuvieron sus frutos, y en sesión de 27 de mayo de 1860⁶⁹⁰ se expone ante el Consejo el resultado de la pesquisa legal. Una ley de 19 de junio de 1859 prohibía a los viajeros ocupar sus asientos en las diligencias al ser estas transportadas por ferrocarril. El razonamiento al que se acoge el Consejo es

⁶⁸⁸ Actas MZA, sesión nº 46 de 16 de septiembre de 1859, p. 150, libro 2.

⁶⁸⁹ Actas MZA, sesión nº 55 de 2 de noviembre de 1859, p. 197, libro 2.

⁶⁹⁰ Actas MZA, sesión nº 22 de 27 de mayo de 1860, p. 360, libro 2.

equiparar los peligros que ofrecía el transporte de estos carruajes al de las sillas correos, y se decide dirigir una exposición sobre ello al Director general de Correos. El fin era aplicar la ley precitada también a los viajeros de las sillas correos o, en todo caso poner a cubierto la responsabilidad de la Compañía.

A mediados de 1860⁶⁹¹, la Compañía consiguió que el Director General de Correos se comprometiese a que el servicio de la silla correo de Andalucía en la sección de Madrid a Manzanares se llevase a cabo en las mismas condiciones en que ya se efectuaba en la línea de Alicante. La diligencia de la silla correo se transportaría montada en su *truck*⁶⁹², pero los viajeros ocuparían asientos en los coches de la Compañía. El precio del transporte de los pasajeros de dicha silla correo sería abonado por la Dirección de correos al mismo precio que se satisfacía desde Madrid a Alcázar. Pero para llevar a cabo la ruptura de carga de las diligencias para montarlas en los *trucks* era necesario construir unos aparatos especiales para tal efecto. Parece ser que aunque las autoridades habían dado la razón a la ferroviaria, las compañías de diligencias que se hacían cargo del correo seguían sin avenirse a cumplir las normativas, y en la primavera de 1861⁶⁹³ seguía sin resolverse el problema del transporte de las diligencias del correo en los trechos que debían recorrer ahora sobre los *trucks* especiales al efecto en los caminos de hierro. Las actas de MZA nos informan de que para cumplimiento de la real orden de 23 de diciembre de 1859 referente al transporte de las diligencias de correos en los caminos de hierro, en abril siguiente, de 1860, el Consejo de Administración había autorizado la adquisición de dos aparatos para montar los carruajes sobre los *trucks*, pero MZA había paralizado la construcción de estos aparatos, informando al Gobierno de que no se construirían hasta que se ordenase a las empresas de diligencias ponerse de acuerdo con la Compañía acerca de las condiciones que deberían cumplir.

Deducimos por los documentos que había dos motivos principales de resistencia para esta postura de encono de los responsables de los carruajes del correo. La primera es la negativa de los conductores y mayores de las sillas-correo a abandonar el carruaje. Es posible que las razones de estos personajes estuvieran justificadas, pues si abandonaban sus carruajes podrían efectuarse robos o pérdidas en los efectos transportados. La segunda razón de resistencia de las sillas-correo era el desmontaje de las ruedas para subir los coches a los *trucks*. El problema podría estar principalmente en las dificultades de volver a colocar las ruedas a las diligencias cargadas de peso, y seguramente, sin contar con los medios oportunos para hacerlo, pues las diligencias debían descender en lugares que no contaban con talleres ferroviarios adecuados para estas operaciones, o siquiera en lugares que no tenían enlace ferroviario; de hecho, ese era el sentido de que el correo hiciese una parte del camino por ferrocarril, y el resto del recorrido siguiese efectuándose en diligencia. Si las diligencias cargadas eran desprovistas de sus ruedas, y descendían en un punto del trayecto más o menos inhóspito, ¿cómo volver a montar sus ruedas en el descenso? y, si la carga planteaba problemas añadidos al montaje de las ruedas, ¿en qué posición quedaban los responsables de la silla-correo, y el resto de los viajeros que llevaba en medio de algún páramo, con el carruaje cargado de correo y sin ruedas para proseguir el camino? Ello

⁶⁹¹ Actas MZA, sesión nº 30 de 6 de julio de 1860, p. 24, libro 3.

⁶⁹² *Truck*: Plataforma sobre la que se cargaban las diligencias y los coches de tiro animal sobre sus propias ruedas, para ser transportadas por ferrocarril y acopladas al convoy.

⁶⁹³ Actas MZA, sesión nº 17 de 25 de abril de 1858, p. 270, libro 3.

podía plantear situaciones verdaderamente desesperantes, o al menos inoperativas por completo.

Según las Actas de MZA, varias comunicaciones fueron enviadas al Gobierno en este sentido, sin que el Gobierno se pronunciase al respecto durante varios meses. Efectivamente, la oposición de los responsables de las sillas-correo, tanto en sus razones en contra de abandonar los carruajes como en las contrarias a que sus coches fuesen desprovistos de las ruedas, tenían fundamentos de peso. Al no recibir resolución alguna del Gobierno, ante un caso de imposibilidad práctica de cumplir la legislación de seguridad que obligaba a que los carruajes fuesen desprovistos de sus ruedas para subir a los *trucks*, MZA decidió resolver el dilema estableciendo sus propias condiciones, para hacer posible el transporte. Se escogió una solución intermedia, mediante la cual se resolvía el problema de la seguridad de las personas, sacrificando en la mayoría de las líneas el argumento de los conductores y mayores de la seguridad de la carga que transportaban sus sillas-correo.

La empresa ferroviaria dispuso por su cuenta, comunicándolo al Gobierno, que los correos y diligencias se siguiesen transportando sobre sus ruedas como hasta entonces se había hecho, y que se permitiese ocupar a los conductores de las sillas correos sus carruajes en todas las líneas de la Compañía. Los mayores de los carruajes del correo también estarían autorizados a seguir montados en sus sillas solamente en las líneas de Madrid a Alicante y de Castillejo a Toledo, y en todas las demás líneas, las diligencias deberían ser transportadas sin viajeros ni conductores. Se gestionaría además con el Gobierno para que las diligencias que no llevasen viajeros ni personal siguiesen montadas sobre sus ruedas, ya que era imposible obligarlas a ser transportadas sin ellas, pues en muchos casos los carruajes descendían en lugares que no estaban enlazados con otros caminos de hierro.

Este problema del transporte de las sillas-correos con ruedas o sin ellas se solapaba en el tiempo con el de la negativa de la Dirección General de Correos de realizar el abono del precio del transporte de la correspondencia a MZA. Así, la compañía echó mano también al recurso oficioso de “dar coba a las autoridades”, y aquella misma primavera el 17 de mayo, en una sesión del Consejo se concedió un billete de libre circulación al Director General de Correos⁶⁹⁴. Se trata de una elevada regalía, puesto que los billetes de libre circulación eran concesión limitada reservada sólo a altos cargos de la ferroviaria y a algunas máximas autoridades. No podemos asegurar si esta fórmula del pase de libre circulación fuera la causa directa de que las gestiones efectuadas cerca del Director de Correos se desbloqueasen —y en cierto modo se aprecia una postura más favorable hacia la Compañía a partir de aquel momento—, porque en 29 de mayo siguiente se dictó una real orden autorizando a la Compañía para transportar las diligencias montadas sobre sus ruedas, siempre que no fueran en ellas viajeros ni personal de las empresas de las diligencias, hasta que pudieran ser contruidos los aparatos necesarios para el desmonte de las ruedas a que se refería la real orden posterior del 5 de noviembre de 1860. El Director General de Correos en aquel momento seguía siendo Mauricio López Roberts, quien por tanto, fue el agraciado con el billete de libre circulación de MZA. La Dirección General de Correos, a su nombre, publicó un “Pliego de condiciones bajo las cuales se saca á pública subasta el entretenimiento de las sillas-correos y cabriolés en que se conduce la

⁶⁹⁴ Actas MZA, sesión nº 21 de 17 de mayo de 1861, p. 285, libro 3.

correspondencia en las líneas generales”, en el que se incluían los requisitos que debían cumplir los contratistas en las líneas generales de Madrid a Córdoba, a la Coruña, a Oviedo, a Badajoz, a Irún por Burgos y por Soria, y de Guadalajara a Barcelona y demás líneas en que el Gobierno creyese hacer extensivo este método de conducción⁶⁹⁵. Mauricio López Roberts, junto con su hermano, Dionisio López Roberts, fueron también socios del Casino de Madrid en la década anterior, a partir de 1850, siendo Dionisio redactor del diario *El Español*, dirigido por Manuel Rancés y Villanueva, y aquél, uno de los momentos de conspiración del Casino que llevaron a la toma del poder de los progresistas en el Congreso⁶⁹⁶.

Pero a principios de 1862, siendo aún Director General de Correos Mauricio López Roberts, quien firma de nuevo el mismo pliego de condiciones para otra subasta de Correos en la *Gaceta de Madrid*⁶⁹⁷, volvieron a surgir desavenencias sobre la conducción del Correo en la línea de Andalucía, entre la Dirección de Correos y MZA, con motivo del tren correo de Madrid hasta Alcázar, ya que habiendo llegado aquel tren el 12 de enero con retraso a su destino, el Director de Correos había dispuesto privar a la Compañía del precio de transporte de dicha silla, apoyándose en las prescripciones del contrato de 24 de julio de 1855, relativas a la conducción de la correspondencia pública hasta Albacete. El Consejo decide que responder a la institución que las multas establecidas en dicho contrato no eran aplicables a la línea de Andalucía, aunque solicitaba previamente el parecer del consultor jurídico de la Compañía⁶⁹⁸.

El correo en la línea de Andalucía, aún cuando dicha línea no estaba terminada de construir, supuso un asunto largamente enconado entre las autoridades de dicho ramo y MZA. A primeros de abril de aquel mismo año de 1862⁶⁹⁹, el Director General de Correos remitió un itinerario que a su juicio debería regir para la conducción de la correspondencia pública en la línea de Andalucía cuando se abriese al público el trozo comprendido entre Manzanares y Santa Cruz de Mudela. Pretendía dicho señor presionar o condicionar a la Compañía en el itinerario a seguir, cosa que ésta nunca permitiría. Además, manifestaba que en cuanto a la remuneración que había sido solicitada por la Compañía por dicho servicio aún no podía ofrecer contestación, ya que se hallaba pendiente en el Consejo de Estado una consulta acerca de si debía abonarse el transporte del Correo en las vías férreas cuando la conducción se hacía por medio de *trucks*. El Consejo de MZA, por supuesto, decidió contestar al Director de Correos que no podía aceptar sus proposiciones. Correos estaba aprovechando el lío no definitivamente resuelto del transporte de las sillas-correos sin desmotar sus ruedas cargadas sobre los *trucks*, que había sido la solución provisional a la que se había llegado unos meses antes. De nuevo, las negociaciones se rompen por completo y se regresa al punto de partida, que era la posición de Correos de no pagar los transportes siempre que le fuese posible acogerse a un resquicio para ello.

⁶⁹⁵ LÓPEZ ROBERTS, Mauricio (23/06/1860) “Pliego de condiciones bajo las cuales se saca á pública subasta el entretenimiento de las sillas-correos y cabriolés en que se conduce la correspondencia en las líneas generales”, en *Gaceta de Madrid*, n° 175. Disponible en: <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1860/175/A00002-00002.pdf> [última consulta 20/06/2015]

⁶⁹⁶ ZOZAYA MONTES, María (2008), *Op. cit.* p. 306.

⁶⁹⁷ LÓPEZ ROBERTS, Mauricio (19/10/1862) “Pliego de condiciones bajo las cuales se saca á pública subasta el entretenimiento de las sillas-correos y cabriolés en que se conduce la correspondencia en las líneas generales”, en *Gaceta de Madrid*, n° 292. Disponible en: <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1862/292/A00002-00002.pdf> [última consulta 20/06/2015]

⁶⁹⁸ Actas MZA, sesión n° 5 de 6 de febrero de 1862, p. 19, libro 4.

⁶⁹⁹ Actas MZA, sesión n° 12 de 3 de abril de 1862, p. 46, libro 4.

A finales de aquel mismo mes de abril de 1862⁷⁰⁰, se consignaba en las Actas de MZA una anotación que nos da cuenta de que las pretensiones del Gobierno para la línea de Andalucía respecto al correo público, seguían siendo que las ferroviarias hubieran de transportarlo gratuitamente, y que aquella pretensión incluía a todas las ferroviarias que operaban en Andalucía:

“El Consejo toma conocimiento de una Real orden de 6 del presente mes en la cual resolviendo el expediente formado acerca de una exposición de las Compañías de ferro-carriles de Córdoba a Sevilla y de Sevilla a Málaga referente al transporte del correo se las niega el derecho de percibir cantidad alguna del Estado por la correspondencia pública que sea conducida por el tren diario llamado del correo, haciendo extensiva esta determinación a todas las demás Empresas de ferro-carriles. El Director hace presente que siendo esta disposición contraria a los derechos de la Compañía en lo relativo al camino de Madrid a Almansa, se han dirigido ya al Gobierno las reclamaciones oportunas.”

En la siguiente sesión del Consejo de MZA, de 10 de julio de 1862⁷⁰¹, quedó resuelto parte del problema de las sillas correo, pues mediante real orden del día anterior, 9 de julio, se resolvía la instancia que había hecho la Compañía, declarando que las empresas de ferrocarriles no estaban obligadas al transporte gratuito de las sillas-correos, aunque se llevase en ellas la correspondencia pública en expediciones ordinarias, debiendo efectuarse gratis su transporte, solo cuando este se verificase en vagones propios del ramo. Igualmente se prevenía que se abonase a las compañías ferroviarias las cantidades que se hubiesen devengado por dicho concepto.

Hasta finales de noviembre de 1865 no quedaría definitivamente zanjado el asunto de los viajeros de las sillas-correo de Andalucía, cuando a petición de los empresarios de las diligencias de Andalucía el Consejo acordó que en los trenes especiales que se hicieran para el transporte de estas sillas fueran admitidos los viajeros de aquellas, a condición de pagar el precio de sus asientos y de que dichos trenes llevasen solamente carruajes de 1ª y 2ª clase⁷⁰².

3. 1. 7. El asunto del mantenimiento de los vagones correos (1862-1866) y el precio del transporte de la correspondencia de Andalucía entre Madrid y Alcázar (1866)

Otro motivo de dilatado conflicto de MZA con el Gobierno se dio a causa del mantenimiento, reparaciones y reformas de los coches correo. Aquel punto no había sido previsto en los acuerdos iniciales a los que llegó la Dirección General de Correos con las compañías privadas de ferrocarriles, hasta que tal necesidad se hizo patente a medida que los coches correo fueran sufriendo deterioros por el uso.

A finales de noviembre de 1862⁷⁰³ la Dirección General de Correos solicitaba a MZA información sobre el precio para el mantenimiento y conservación de las estafetas

⁷⁰⁰ Actas MZA, sesión nº 14 de 24 de abril de 1862, p. 58, libro 4.

⁷⁰¹ Actas MZA, sesión nº 24 de 10 de julio de 1862, p. 99, libro 4.

⁷⁰² Actas MZA, sesión nº 21 de 24 de noviembre de 1865, p. 192, libro 5.

⁷⁰³ Actas MZA, sesión nº 35 de 13 de noviembre de 1862, p. 176, libro 4.

ambulantes de correos en las líneas de la Compañía, y con el título de “Conservación de los wagones correos” encontramos este apunte:

“El Sr. Ministro de la Gobernación pregunta en qué precio tomaría la Compañía a su cargo el entretenimiento y conservación de los wagones-correos que se hallen prestando servicio en las líneas de la misma. A juicio del Director este precio podría fijarse en 0 reales, 06 por kilómetro recorrido y por cada wagon-correo, estableciéndose otras condiciones que somete al Consejo, el cual se conforma con la propuesta del Director.”

Tenemos constancia de otro acercamiento de colaboración entre MZA y la Dirección General de Correos sobre este asunto durante el verano de 1863⁷⁰⁴, estando encargado de este tema el administrador De la Gándara, cuando el Director de dicho organismo manifestó sus deseos de que las reparaciones de los coches en que se verificaba el transporte de la correspondencia pública en las líneas de la Compañía se hicieran en los talleres de la misma a cuenta de este ramo de los servicios del Estado.

El 7 de noviembre de aquel mismo año de 1863⁷⁰⁵, el Director General de Correos presentó oficio a la Compañía indicando que los compartimentos de los carruajes destinados a la conducción de la correspondencia pública, en las segundas expediciones establecidas entre Madrid y Zaragoza y Alicante, carecían interior y exteriormente de las condiciones debidas, y pidió se hicieran en ellas varias reformas que juzgaba necesarias para el buen servicio.

Es de suponer que aunque parecía haberse llegado a un acuerdo sobre este tema, MZA no cumplió en la práctica las expectativas de la Dirección General de Correos, ya que a lo largo de 1864 el Director General de Correos siguió insistiendo en varias ocasiones a la Compañía sobre el mismo tema, a lo que el Consejo de MZA respondía con sucesivas moratorias⁷⁰⁶. Debido a ello las buenas relaciones se volvieron a enfriar, y ya a finales de aquel año el Consejo se pronunció con una tajante negativa a la institución, manifestando encontrar infundada esta pretensión, puesto que no existía disposición alguna que obligase a la Compañía al cumplimiento de la misma, como terminantemente lo aclaraba el contenido de la prescripción 16ª de la tarifa uniforme de los caminos de la Compañía⁷⁰⁷.

Ante esta negativa de la ferroviaria a hacerse cargo del mantenimiento y reparaciones de los coches correo que circulaban en sus líneas, la Dirección General tomó medidas más expeditivas que se demorarían en ser llevadas a la práctica durante todo un año. Por fin, en febrero de 1866 en el Consejo de MZA se leyó una real orden del Ministro de la Gobernación en la que se prevenía a la Compañía para que en un plazo de 30 días presentase el material rodante de la conducción de la correspondencia pública en las condiciones que hacía tiempo le habían sido exigidas por la Dirección General de Correos y de las que ya se había dado cuenta en otras sesiones. El Consejo continuó firme en su postura de no hallar justificados los motivos en que se fundaba dicha real orden, puesto que lo prescrito en la misma era contrario a lo establecido

⁷⁰⁴ Actas MZA, sesión nº 18 de 6 de julio de 1863, p. 330, libro 4.

⁷⁰⁵ Actas MZA, sesión nº 27 de 26 de noviembre de 1863, p. 382, libro 4.

⁷⁰⁶ Actas MZA, sesión nº 19 de 7 de junio de 1864, p. 522, libro 4 y Actas MZA, sesión nº 25 de 5 de septiembre de 1864, p. 560, libro 4.

⁷⁰⁷ Actas MZA, sesión nº 32 de 7 de noviembre de 1864, p. 27, libro 5.

respecto al transporte del correo en las disposiciones generales para la percepción de la tarifa uniforme aprobada por real decreto de 9 de noviembre de 1864 y en los pliegos de condiciones anteriores a la soberana disposición. En base a ello el Consejo acordó se elevara a la superioridad la reclamación oportuna en defensa de los derechos de la Compañía⁷⁰⁸. Para ello, en la siguiente sesión, el Director presentó al Consejo para su aprobación un proyecto de exposición que sería dirigido al Ministro de la Gobernación⁷⁰⁹. El encargado de presentar dicho proyecto ante el ministro fue el mismo director de la Compañía, quien celebró una conferencia con aquél, resultando de aquella entrevista la conformidad de la autoridad con la exposición que ésta hizo, de lo que se informó al Consejo varias sesiones más tarde⁷¹⁰.

El conflicto concluyó en el mes de octubre de 1866, cuando se llegó a un acuerdo satisfactorio y definitivo con el Gobierno sobre el tema del mantenimiento de los coches correo de la línea de Andalucía, justo en el momento en que la línea desde Manzanares a Córdoba estaba prácticamente lista para abrirla por completo a explotación, tras los numerosos avatares y retrasos que jalonaron su consecución. La experiencia de las fricciones con la Dirección General de Correos en otras líneas más antiguas iban quedando atrás, y ahora los órganos administrativos del Gobierno estaban dispuestos a avenirse a las condiciones pactadas con la ferroviaria, tanto en el pago del transporte de la correspondencia que hemos visto más arriba, como en esta larga diatriba sobre la conservación del material rodante. En la sesión de 20 de octubre de 1866⁷¹¹ tenemos testimonio detallado de en qué términos se firmó aquel acuerdo:

“Los Señores Bauer y Gándara, encargados de gestionar para el arreglo de las cuestiones pendientes con la Dirección de Correos, relativamente al material destinado al transporte de la correspondencia pública en la línea de Andalucía, han procedido de acuerdo con el Sr. Director del ramo a la formación de un proyecto de contrato en virtud del cual la Compañía habilitará seis coches para el servicio de las Administraciones ambulantes de correos entre Madrid y Cádiz, quedando a cargo de la misma el entretenimiento y conservación de estos carruajes.

La Dirección general de Correos abonará a la Compañía 0r,020 por kilómetro recorrido por cada coche en los trayectos entre Madrid y Alcázar, y entre Córdoba y Cádiz, y además por el arrastre de cada coche entre Madrid y Alcázar de San Juan 2r,15 céntimos por kilómetro recorrido.

El contrato durará ocho años y continuará por la tácita si alguna de las partes no avisase a la otra con un año de anticipación, que considera terminado su compromiso.

El Consejo aprueba el mencionado proyecto y abre con cargo a construcción su crédito de reales de vellón 84.000 para atender a los gastos a que dará lugar la habilitación de los seis coches precitados.

El Sr. Bauer manifiesta que a la vez que se ha convenido en el arreglo antedicho, las cuestiones con la Administración referentes a las expediciones del Correo en las líneas de Zaragoza y de Cartagena, han quedado igualmente zanjadas, de conformidad con los pliegos de condiciones respectivos.”

⁷⁰⁸ Actas MZA, sesión nº 6 de 24 de febrero de 1866, p. 233, libro 5.

⁷⁰⁹ Actas MZA, sesión nº 7 de 5 de marzo de 1866, p. 244, libro 5.

⁷¹⁰ Actas MZA, sesión nº 10 de 31 de marzo de 1866, p. 257, libro 5.

⁷¹¹ Actas MZA, sesión nº 26 de 20 de octubre de 1866, pp. 315-316, libro 5.

Como leemos al final del texto, el acuerdo con Correos llevado a cabo en esta ocasión había servido de palanca para resolver las cuestiones pendientes sobre esta cuestión, que habían quedado estancadas para las líneas antiguas de la red de MZA. Aquel contrato se elevaría a escritura pública en breve, nombrándose a los administradores Bauer y Gándara para la firma en representación de la Compañía. Al mismo tiempo, la Dirección General de Correos transmitía un oficio en el cual declaraba que por el transporte de la correspondencia de Andalucía se abonarían a la Compañía 215 milésimas de escudo por kilómetro recorrido entre Madrid y Alcázar, tipo igual al que la institución venía satisfaciendo por idéntico servicio entre Madrid y Almansa⁷¹².

3. 1. 8. El caso de la obstaculización de la correspondencia oficial de La Habana hasta Madrid por MZA (1868)

Este conflicto con el Estado por el transporte de la correspondencia oficial desde La Habana a Madrid se ocasionó en 1868 y se trata de un caso peculiar, puesto no hemos encontrado otro parecido en las actas de la ferroviaria. El Gobierno había facturado 26 cajas de documentación oficial a modo de mercancía corriente, y MZA se atrevió a retenerlas en su poder, exigiendo la tarifa que creía más adecuada al pago de este servicio de transporte. El incidente llevó a que la ferroviaria fuese multada por el Gobernador de Madrid por retener la documentación, y ante el estado de tablas entre los pareceres del Gobierno y la Compañía, ésta optó por buscar el apoyo de otras empresas de ferrocarriles, en particular de la que había transportado las cajas desde Cádiz a Sevilla.

El conflicto comenzó el 21 de enero de 1868⁷¹³ de la siguiente manera:

“Según resulta de una Real orden del 8 del actual y de que se da lectura el Gobierno pretende que los documentos contenidos en 26 cajas remitidas por el Gobernador de la Habana al Señor Ministro de Ultramar, y que fueron facturadas desde Cádiz a Madrid como mercancías, deban considerarse como correspondencia oficial, fundándose en los artículos 28 del pliego de condiciones generales del 15 de febrero de 1856, 29 del de 31 de diciembre 1844 y 16 de las disposiciones para la percepción de la tarifa uniforme de la Compañía. El Consejo no puede admitir la interpretación dada a los mencionados artículos y acuerda que así se haga presente a la Superioridad.”

El 17 de marzo de 1868⁷¹⁴ se volvió a reabrir este asunto en el Consejo de MZA, pues el Gobernador de Madrid había impuesto una multa a la empresa por la demora en la entrega de las cajas, multa que inicialmente la Compañía se negó a pagar:

“El Sr. Administrador delegado manifiesta que la reclamación elevada al Sr. Ministro de Fomento de conformidad con lo acordado en sesión del 21 de enero, referente al transporte de 26 cajas con documentos remitidos al Ministerio de Ultramar, se halla aún pendiente de resolución y que esto no obstante el Sr. Gobernador de Madrid por

⁷¹² Actas MZA, sesión nº 28 de 17 de noviembre de 1866, p. 323, libro 5.

⁷¹³ Actas MZA, sesión nº 4 de 21 de enero de 1868, p. 518, libro 5.

⁷¹⁴ Actas MZA, sesión nº 13 de 17 de marzo de 1868, p. 552, libro 5.

providencia dictada en el expediente instruido acerca del particular, en el Gobierno de la provincia, ha impuesto a la Compañía la multa de 1.000 reales de vellón por el hecho de haber demorado la entrega de las cajas y pretendido el pago de su transporte.

A juicio del Sr. Administrador, debería acudirse nuevamente a Fomento, suplicando el pronto despacho de este asunto, y quedar entre tanto en suspenso el pago de la multa precitada. El Consejo así lo acuerda.”

Lejos de entregar la documentación, el Consejo se empeñó en cobrar el importe del transporte de las cajas al precio más elevado de documentación oficial, y en abril se gestionó una comunicación sobre el asunto hasta el Ministro de la Gobernación, pasando por el Ministro de Fomento, a quien fue elevada a su vez por el Inspector Administrativo y Mercantil⁷¹⁵. Aún en julio de aquel año el asunto no se había zanjado, y aunque el Ministro de la Gobernación aceptaba el reconocimiento de la partida de cajas como documentos oficiales, aún MZA no se avenía a aceptar el precio que por su transporte había de serle satisfecho⁷¹⁶:

“Se da cuenta de un oficio del 13 de junio en el cual el Sr. Ministro de la Gobernación resolviendo sobre la instancia presentada por la Compañía relativamente al abono del precio de transporte de las 26 cajas conteniendo documentos dirigidos desde la Habana al ministerio de Ultramar y que fueron facturadas en Cádiz como mercancías, y expedidas a Madrid en gran velocidad, se declara que los precitados documentos deben ser considerados como correspondencia, y que en tal concepto sólo puede concederse una indemnización por el furgón en que se efectuó el transporte de las cajas, al respecto de 3 reales por kilómetros.

Algunos Señores Administradores son de parecer que deben pedirse al Gobierno a lo menos 5 reales; pero el Consejo antes de tomar una resolución definitiva, acuerda que se consulte a las demás Compañías interesadas en este asunto, y especialmente a la de Sevilla a Cádiz que fue la que recibió y facturó las cajas y que por lo tanto suministraría las explicaciones conducentes al esclarecimiento de la materia.”

Desafortunadamente, no hemos hallado el final del litigio en las actas, pero transcribimos las anotaciones disponibles al respecto, pues aunque no se trata de textos que reflejen una generalidad, sí creemos que es buen ejemplo para ilustrar, tanto el atrevimiento de la ferroviaria en la retención de la documentación, como la tacañería del Gobierno, que repite una y otra ocasión la actitud de rebañar las tarifas a su favor por el ahorro de un puñado de reales. Asimismo, este ejemplo es una muestra de la importancia del servicio de Correos y la responsabilidad sobre éste, del que a partir de ahora se cargaba a las compañías ferroviarias, puesto que una retención de documentación oficial proveniente de las colonias, podría conllevar serias repercusiones políticas o administrativas sobre ellas.

⁷¹⁵ Actas MZA, sesión nº 17 de 21 de abril de 1868, p. 573, libro 5.

⁷¹⁶ Actas MZA, sesión nº 27 de 2 de julio de 1868, p. 33-34, libro 6.

3. 1. 9. Los asaltos de los bandoleros a los trenes correo en la línea de Andalucía (1868-1872)

El paso de las sierras que dan acceso a Andalucía por tierra no solamente fue dificultoso de salvar geográficamente hablando. Poco tiempo después de la puesta en explotación de la línea completa, se adhirieron a las prácticas habituales del bandolerismo desde el siglo XVIII las de asaltos de trenes⁷¹⁷. A mediados de diciembre de 1868⁷¹⁸, tenemos la primera anotación reflejo de esta modernización general que también habían incorporado los bandoleros de Sierra Morena a su haber de actuaciones:

“De un informe del Sr. Director de la Explotación de que se da lectura, resulta que entre 9 y 10 de la noche del 6 del actual se presentaron en Venta de Cárdenas de 50 á 60 hombres armados los cuales después de haber puesto a los empleados y a dos guardias civiles que allí había en la imposibilidad de oponerse a sus miras esperaron el tren correo de Córdoba y se apoderaron de todas las cajas del metálico que iban en el furgón de cabeza pertenecientes a la Compañía y a particulares.

El Juzgado de Valdepeñas ha instruido acerca de este hecho el correspondiente sumario y según noticias recientes hay presas dos personas sobre las cuales recaen sospechas de complicidad en el atentado.

La suma robada se eleva a reales de vellón 106.353,31 de los cuales 30.005,31 pertenecientes a la Compañía y 76.348 a particulares, hacia los cuales no tiene la Empresa responsabilidad alguna tratándose de robo a mano armada.”

Parece que las autoridades provinciales tenían una idea más realista de lo que podría suponer el bandolerismo en las sierras que la propia empresa ferroviaria, y el 11 de marzo de 1869⁷¹⁹ tenemos otro testimonio de ello en las actas de aquel día, titulado “Oficio del Gobernador de Jaen [sic], sobre custodia de los trenes”:

“El Sr. Gobernador de Jaen [sic], en oficio del 22 de febrero traslada una comunicación del Comandante de la Guardia civil de la provincia acerca de la conveniencia que habría para la seguridad de p. 122.- los trenes en que estos llevasen a la cabeza y a la cola coches de 3ª clase para los guardias destinados a su custodia.

Se contestará al Sr. Gobernador que la Compañía juzga al menos por ahora innecesaria la presencia de la guardia civil en todos los trenes, siendo suficiente que una pareja de aquel cuerpo acompañe según

⁷¹⁷ Sobre bandolerismo andaluz clásico de etapa pre-ferroviaria existe abundante bibliografía, incluso contemporánea al fenómeno, entre las que destacamos: ZUGASI Y SÁENZ, Julián (1876) El bandolerismo: *Estudio social y memorias históricas por el Excmo. é Ilmo. Señor Don Julián de Zugasti ex-Diputado á Córtes y exGobernador de Córdoba*, Vol. I, Imprenta de T. Fortanet, Madrid, 341 pp. Disponible en: http://fama2.us.es/fde/ocr/2012/elBandolerismo_T1.pdf [última consulta 08/10/2015]; BERNALDO DE QUIRÓS, Constancio (1988, 2ª ed.) *El Bandolerismo Andaluz*, Ed. Turner, Madrid, 262 pp.; LÓPEZ DE ABIADA, José Manuel; RODRÍGUEZ MARTÍN, José Antonio (2006) “Calas en el fenómeno del bandolerismo andaluz desde la literatura y la historiografía: bibliografía reciente”, en *Iberoamericana, América Latina, España, Portugal: Ensayos sobre letras, historia y sociedad. Notas. Reseñas iberoamericanas*, nº 22, 2006, pp. 181-192.

⁷¹⁸ Actas MZA, sesión nº 37 de 17 de diciembre de 1868, p. 84, libro 6.

⁷¹⁹ Actas MZA, sesión nº 8 de 11 de marzo de 1869, pp. 121-122, libro 6.

se verifica al presente solamente a los trenes en que se conduzcan caudales.”

La autosuficiencia de MZA resultó un tanto infundada. Bien es verdad que hasta el cabo de tres años no tenemos nuevas noticias de bandoleros asaltando trenes, pero en la primavera de 1872, el nuevo asalto que se produjo tuvo consecuencias mucho más graves, pues incluyó un descarrilamiento, víctimas mortales y varios heridos. La anotación que nos da cuenta de ello es del acta del 2 de abril de 1872⁷²⁰, y con el título “Descarrilamiento y robo del tren correo nº 21,” dice:

“El Sr. Director da cuenta del descarrilamiento y robo del tren nº21 que tuvo lugar la noche del 30 de marzo último en el kilómetro 212 de la línea de Córdoba. De los partes recibidos, resulta que un grupo de hombres armados sorprendió a los guardas del paso a nivel de la Venta de consolación y les obligaron a levantar dos carriles y hacer señales de precaución y después de alto al citado tren, del cual descarrilaron ocho carruajes y las ruedas delanteras de la máquina. Un oficial del ejército y dos guardias civiles que en aquel venían hicieron resistencia a los ladrones, resultando heridos dicho oficial y uno de los guardias, así como un viajero que falleció después. Los demás viajeros no sufrieron daño alguno, ni en el material hubo averías por haber ocurrido el descarrilamiento cuando el tren marchaba con poca velocidad por efecto de las señales que se le hicieron.

Las cantidades robadas se elevan en junto a reales de vellón 41.972,80 de los cuales 30.512,80 producto de la recaudación de Estaciones e importes los 11.460 restantes de las partidas de metálico pertenecientes a particulares que conducía el tren.

De estos hechos se dio inmediatamente conocimiento a las autoridades por las que se dictaron disposiciones para el descubrimiento de los criminales. El Consejo queda enterado y acuerda que se acuda al Gobierno pidiéndole adopte las medidas que estime más convenientes para precaver tales atentados.”

3. 1. 10. La interrupción del correo con Francia por la proclamación de la Comuna de París (1870-1871) y sus efectos sobre los asuntos de MZA

Las convulsiones políticas y sociales en Francia a comienzos del último tercio del siglo XIX dieron lugar a una insólita pérdida de comunicación con aquel país por la interrupción total del correo que se prolongó durante más de medio año. El proceso revolucionario francés provocó la paralización de los sectores comerciales no solo en su propio territorio, sino en las zonas en las que Francia ejercía una destacada influencia económica internacional. Sobre los efectos que produjo la constitución de la Comuna de París sobre las empresas privadas españolas, tenemos testimonio en las actas de MZA desde el 20 de enero del año 1871⁷²¹. Por lo que podemos deducir de estos documentos, dicho proceso revolucionario provocó la paralización de los sectores comerciales y una interrupción de la normal actividad de éstos. En el acta del Consejo tenemos este testimonio:

⁷²⁰ Actas MZA, sesión nº 7 de 2 de abril de 1872, pp. 177-178, libro 7.

⁷²¹ Actas MZA, sesión nº 2 de 20 de enero de 1871, p. 8, libro 7.

“Los Sres. Garay e Ibarrola, agentes consignatarios de la Compañía en Marsella, en varias cartas dirigidas al Sr. Director, exponen que el pago de sus facturas de transportes, que se halla a cargo del comité de París, sufre notable retraso por efecto de las circunstancias especiales en que se encuentra la Francia, y piden que para evitar el perjuicio que con tal motivo experimentan, la Compañía les remese directamente desde Madrid el importe de las facturas expresadas. El Consejo accede a esta pretensión en el concepto de que los pagos de que se trata se hallen plenamente justificados y se de oportuno aviso al Comité.”

A comienzos de abril de aquel año de 1871, el Comité de París seguía en estado de incomunicación postal con el Consejo de Madrid. Ante esta coyuntura, el Consejo hubo de tomar algunas decisiones importantes en solitario, ya que el Gobierno español conminaba a la Compañía para la resolución determinados asuntos⁷²²:

“El Sr. Administrador delegado da cuenta de un oficio de la Inspección administrativa fecha 3 del corriente, trasladando una Real orden expedida por el Ministro de Fomento fecha 20 de marzo en que dando por reproducida otra anterior de 23 de Octubre, se prescribe que la Compañía proceda al sorteo de las obligaciones cuya amortización corresponde a los ejercicios de 1869, 1870 y 1871 con el fin de que los agraciados puedan hacer uso de cuantos derechos les correspondan por la ley de 14 noviembre de 1869.

Después de una detenida discusión, el Consejo intérprete de los propósitos fijados por el Comité según su deliberación de 16 de marzo último de que se dio cuenta en la sesión anterior, y con el vivo sentimiento de que una superior resolución de la indicada índole, e importancia recaiga en momentos en que hechos notorios de fuerza mayor impiden toda comunicación y consulta con el Comité de París según exigiría la índole de la cuestión y el texto de los Estatutos aprueba el proyecto de exposición al Excelentísimo Sr. Ministro de Fomento que presenta el Sr. Administrador delegado, el cual se encargará de entregar personalmente dicha exposición a la Superioridad, comunicándose al propio tiempo traslado de la misma a la Inspección administrativa.

Entretanto, y en atención al estado de incomunicación en que desgraciadamente se halla la plaza de París, el Consejo aplaza para un momento más oportuno el deliberar sobre los extremos que han quedado pendientes de su resolución en la sesión anterior respecto a la compra de 2750 obligaciones y a los asientos de Contabilidad a que daría lugar.”

Aún el 20 de mayo no se había podido volver a comunicar con el Comité de París, y hubo que aplazar la reunión de la Junta General de la Compañía, cuyo anuncio había sido ya publicado en la prensa, según las normas. Debido al corte de las comunicaciones, los depósitos de títulos efectuados en París no se habían recibido, y los accionistas que habían efectuado el depósito de sus títulos en Madrid no llegaba al número de 76, ni a la décima parte que exigía el artículo 36 de los Estatutos de la Compañía. Por tanto, hubo que aplazar la celebración de la Junta General a tenor de lo prescrito en el artículo 38 de los mismos, y proceder a una nueva convocatoria el

⁷²² Actas MZA, sesión nº 7 de 8 de abril de 1871, p. 45, libro 7.

siguiente día 11 de junio, para lo cual se admitirían los nuevos depósitos que se efectuasen hasta el día 3 anterior⁷²³.

Por fin, en la sesión de 1º de julio de aquel año de 1871, se dio lectura de varias cartas del Comité de París que no habían llegado hasta aquel momento, a causa de la interrupción de las comunicaciones con la capital francesa. Parece ser que el Comité había seguido reuniéndose a pesar de las convulsiones que se atravesaban allí. Aquellas cartas atrasadas eran de fechas: 29 de julio, 20 de octubre y 30 de diciembre de 1870, y 13 de enero, 16 de marzo y 6 de junio de 1871. Podemos deducir, pues, por el retraso del correo, que la incomunicación se había prolongado casi durante el término de un año completo, aunque por el texto de algunas de las anotaciones anteriores, parece que en este transcurso sí se pudo establecer algún tipo de comunicación por parte telegráfico u otro medio.

Como colofón a este epígrafe en el que es protagonista la Comuna de París, aunque a título de *excursus*, diremos que parece ser que después de la represión de la Comuna de París, hubo una repatriación masiva de franceses pobres organizada por instituciones también francesas. En el acta de 28 de octubre de 1871⁷²⁴, con el título “Rebaja concedida a la Sociedad francesa de beneficencia de Sevilla” tenemos el siguiente apunte:

“Accediendo a lo solicitado por el Presidente de la Sociedad francesa de beneficencia de Sevilla, el Consejo acuerda: que se den billetes de 3ª clase a mitad de precio desde Córdoba a Madrid a los franceses pobres que regresen a sus lugares, siempre que dicha sociedad, al pedir los billetes, haga constar esta circunstancia como igualmente que la Compañía del Norte ha concedido el mismo favor en sus líneas a los individuos de que se trata.”

El hecho de que la Compañía del Norte también contribuyese a este traslado, nos indica que esta repatriación se realizó para todo el territorio nacional español.

3. 1. 11. Nuevos impagos de las cuentas del transporte del correo tras La Gloriosa (1868-1880)

Sin duda debido a los acontecimientos políticos que conmocionaron el país a causa de la Revolución Gloriosa de 1868 que acabó con la expulsión de la reina Isabel II y la llegada al poder del Gobierno Provisional, las cuentas del transporte de la correspondencia pública quedaron impagadas hasta mediados de 1869. Ya a comienzos de febrero de 1869 el débito de la administración de correos por transportes de la correspondencia hasta finales de diciembre de 1868 ascendía a 360.000 reales de vellón⁷²⁵. Para el cobro del impagado se nombró al administrador Salaverría, cuyas gestiones personales consiguieron que el Gobierno devengase en junio de 1869 facturas por importe de 580.000 reales de vellón, es decir, una parte importante de aquella deuda; aunque aún quedaron pendientes de liquidación por este concepto otras facturas por importe total de 195.000 reales⁷²⁶. Dicho administrador no era otro que Pedro

⁷²³ Actas MZA, sesión nº 10 de 20 de mayo de 1971, p. 62, libro 6.

⁷²⁴ Actas MZA, sesión nº 18 de 28 de octubre de 1871, pp. 116, libro 7.

⁷²⁵ Actas MZA, sesión nº 6 de 18 de febrero de 1869, p. 116, libro 6.

⁷²⁶ Actas MZA, sesión nº 20 de 24 de junio 1869, pp. 193-194, libro 6.

Salaverría Charitu, que había sido Ministro de Hacienda y Fomento durante los reinados de Isabel II y lo sería nuevamente de Hacienda durante el reinado de Alfonso XII⁷²⁷. Por las actas de MZA sabemos que el influyente prohombre sufriría un atentado a finales de 1869, que consta como *“alevoso e indigno atentado de que ha sido víctima su digno colega el Sr. Pedro de Salaverría”*, por quién el Consejo de MZA hizo votos para su restablecimiento⁷²⁸.

Aún continuaron los impagos y retrasos del pago del transporte del Correo durante algún tiempo, hasta que por fin, las gestiones del señor Ulloa a principios de 1870, ya siendo director de la Compañía Cipriano Segundo Montesinos, dieron como resultado la inclusión en los presupuestos del Estado de este concepto⁷²⁹. Pero aquella solución apenas duraría un año, es decir, hasta el momento de los primeros meses del reinado de Amadeo de Saboya; y el 11 de agosto de 1871 el Ministerio de la Gobernación expidió un real decreto eliminando del presupuesto de gastos del Estado de 1870-1871 las sumas en él consignadas para atender al pago del servicio de conducción y arrastre de los coches correo en los trayectos de Madrid a Almansa y Alcázar de San Juan. Ello provocó una detenida deliberación en el Consejo de MZA tras el período estival, disponiendo de un informe emitido por el letrado señor Davila, que consideraba que la expresada disposición lastimaba legítimos e incuestionables derechos de la Compañía y perjudicaba gravemente sus intereses. El Consejo decidió que se protestase contra aquel real decreto por vía contenciosa. Además se nombró a los administradores Ulloa y Bauer para que practicasen las gestiones personales oportunas a fin de conseguir que la reclamación de la Compañía fuese atendida, y para que manifestasen a la Dirección General de Correos que en vista de su negativa a pagar las cuentas de julio y posteriores por el arrastre de Madrid a Almansa y Alcázar, la Compañía se atendría a lo que disponía el pliego de condiciones del 31 de diciembre de 1844, dejando de efectuar el arrastre de los mismos y limitándose a poner a disposición de la Administración un compartimiento de 2ª clase para el transporte de la correspondencia pública en los trenes ordinarios, con lo demás para lo que le facultaba el referido pliego de condiciones⁷³⁰. Es decir, con la toma de posesión del nuevo monarca en el poder, habían saltado por los aires todos los esfuerzos de la Compañía y la Administración de Correos para llegar a un entendimiento. El Consejo de MZA, debido al duro trato recibido por el Gobierno, decidió atenerse también a rajatabla a lo establecido en los contratos iniciales.

La vía judicial tuvo resultados favorables a la Compañía, pero el proceso se demoró varios años, hasta que en el acta del 13 de mayo de 1874 encontramos la copia de la sentencia de la sala 3ª del Tribunal Supremo sobre el pleito contencioso administrativo que había interpuesto la ferroviaria, para la línea de Almansa⁷³¹:

“Fallamos que debemos declarar y declaramos que la Compañía del ferro-carril de Madrid á Alicante tiene derecho á cobrar remuneración por conducir la correspondencia pública en los trenes especiales que circulen

⁷²⁷ ALÓS, Fernando; DEL VAL, Merry (2005) *Ministros de Hacienda y Economía. De 1700 a 2005. Tres siglos de historia*, Ministerio De Economía y Hacienda, pp. 216-217. Disponible en: http://www.meh.es/Documentacion/Publico/SGT/LIBRO%20MINISTROS%20DE%20HACIENDA/Ministros_1R-GC.pdf [última consulta 04/05/2015]

⁷²⁸ Actas MZA, sesión nº 28 de 20 de diciembre de 1869, p. 237, libro 6.

⁷²⁹ Actas MZA, sesión nº 5 de 18 de febrero de 1870, p. 269, libro 6.

⁷³⁰ Actas MZA, sesión nº 16 de 4 de octubre 1871, p. 92, libro 6.

⁷³¹ Actas MZA, sesión nº 9 de 13 de mayo de 1874, pp. 38-39, libro 8.

por su línea hasta Almansa y en su virtud, que procede el abono á dicha Compañía de las cantidades que por tal remuneración le corresponde desde el 13 de Agosto de 1871, dejando, como dejamos, sin efecto el Real Decreto de 11 y la Real orden [sic] de 14 del mismo mes y año que han sido reclamadas únicamente en cuanto afectan á la Compañía demandante, como concesionaria de la línea férrea de Madrid á Almansa”.

El Consejo quedó enterado con satisfacción del resultado del contencioso y del informe del señor Espinosa (probablemente otro letrado), que contenía varias consideraciones sobre la línea de conducta que convenía seguir para facilitar y abreviar el cumplimiento de la sentencia.

Las relaciones de la Compañía con la Dirección General de Correos debieron volver a estabilizarse a partir de la Restauración Borbónica, y en febrero de 1876 el Consejo de MZA aprobó, a petición del Director General de Correos y Telégrafos la construcción de cuatro coches correos en los talleres de la Compañía bajo unas condiciones que de antemano habían sido convenidas con aquel centro, pero de las que no disponemos, por no haberse consignado éstas en detalle en las actas⁷³².

En los presupuestos presentados a las Cortes para 1878-1879 quedó incluido el transporte del correo entre Madrid y Almansa para dicho año económico por 200.000 pesetas, pero ninguna partida fue asignada a los atrasos que habían quedado al descubierto⁷³³. A pesar de las gestiones que se habían practicado ese año cerca del Gobierno la Comisión general de presupuestos, el proyecto de ley sobre el pago del transporte del correo que había quedado pendiente de discusión comprendía tan solo 198.000 pesetas para atender los pagos del año económico de 1878-1879, pero no se había destinado partida alguna al pago del servicio que se hallaba desatendido por la Administración desde 1876-1877 y 1877-1879. El Consejo de MZA sobre la anómala situación creyó que la conducta más conveniente a seguir y más útil sería aguardar a que el proyecto de Ley de Presupuestos se hallase votado y sancionase una vez más el derecho de la Compañía para abordar luego los retrasos con mayores garantías de éxito⁷³⁴. En la primavera de 1879, se trató en el Consejo de MZA sobre las irregularidades en el pago del transporte de la correspondencia entre junio de 1876 y 1878, y hubieron de prepararse nuevas gestiones con la finalidad de subsanar las irregularidades en el ejercicio presupuestario de 1879-1880; aunque la ordenación general de pagos del Ministerio de la Gobernación había ya dado principio a la expedición de libramientos por varias facturas mensuales relativas al año económico en curso, 1878-1879.⁷³⁵ A partir de la creación de la Comisión Mixta, integrada por representaciones de MZA y la Compañía del Norte, el 23 de abril de 1879, el asunto de los pagos pendientes por arrastre del correo entre Madrid y Almansa sería gestionado por ella⁷³⁶. El hecho de que fuese esta Comisión Mixta la que se ocupase del asunto de los impagados de Correos nos lleva a pensar que éstos se produjeron con respecto a todas las compañías ferroviarias en general.

⁷³² Actas MZA, sesión nº 3 de 5 de febrero de 1876, p. 280, libro 8.

⁷³³ Actas MZA, sesión nº 4 de 22 de marzo de 1878, p. 132, libro 9.

⁷³⁴ Actas MZA, sesión nº 10 de 14 de junio de 1878, p. 176, libro 9.

⁷³⁵ Actas MZA, sesión nº 10 de 23 de mayo de 1879, p. 326, libro 9.

⁷³⁶ Actas MZA, sesión nº 11 de 30 de mayo de 1879, p. 330, libro 9.

Las negociaciones sobre aquellos impagados dieron por fin los frutos esperados a mediados del año siguiente, cuando fueron incluidas las deudas del transporte del correo entre Madrid y Almansa que se habían producido en los años 1876 a 1788 en los presupuestos publicados el 26 de junio de 1800. A principios de julio de aquel año, MZA gestionaba hacer efectivo su importe, que ascendía a 1.588.344 reales de vellón, es decir 397.086 pesetas, según la transcripción de reales de vellón a pesetas que contienen las mismas actas⁷³⁷.

3. 1. 12. Otros acuerdos y desacuerdos con la Dirección General de Correos desde 1880 hasta fin de siglo

En abril de 1880 se acordó la celebración de un convenio con la Dirección General de Correos y Telégrafos para el transporte de la correspondencia pública entre Sevilla y Huelva durante cuatro años por el precio de 1.000 pesetas mensuales, o sea, 12.000 pesetas al año⁷³⁸. Y a principios de julio de 1880 tenemos constancia de una comunicación del Director General de Correos y Telégrafos de 26 de junio en la que expresaba su deseo de que lo convenido sobre la conducción del correo entre Sevilla y Huelva se elevase a escritura pública y se designase la fecha desde la cual comenzarían a contarse los cuatros años de duración del contrato, que debería ser la del día en que empezase a rendirse el servicio. Para la firma de esta escritura el Consejo encargó a los administradores excelentísimos señores Venancio González y Juan Francisco Camacho⁷³⁹.

En octubre de 1884 se cerró otro acuerdo con la Dirección General de Correos en el que ésta ofrecía a la Compañía 6.000 pesetas anuales por el transporte de la correspondencia pública en la línea de Aljucén a Cáceres bajo la base de que el conductor del correo fuese con los demás viajeros en compartimentos de 2ª clase no llevando más que dos sacos de correspondencia. El Consejo acordó admitir como provisional la propuesta, reservándose insistir que cuando fuese abierta a la explotación la línea de Mérida a Sevilla y las necesidades del correo exigiesen un compartimento completo de 2ª clase la retribución se elevase a 10.000 pesetas anuales⁷⁴⁰. Al cabo de varios meses la Dirección General de Correos y Telégrafos emitió una real orden de 6 de marzo de 1885 haciendo constar el acuerdo de la conducción del correo entre Aljucén y Cáceres por 6.000 pesetas anuales previo contrato por cuatro años que se elevaría en escritura pública en los términos que se han señalado. Del otorgamiento de la escritura pública se encargarían el señor Marqués de Urquijo y el Director de la Compañía⁷⁴¹. Finalmente, llegado el momento de la firma de esta escritura y estando ausente el Marqués de Urquijo, el Consejo acordó que le sustituyera el administrador Luis Torres Vildósola⁷⁴².

El verano de 1885 la epidemia de cólera invadió España, habiéndose manifestado unos meses antes en Francia. Por este motivo el movimiento de viajeros en los trenes expresos de Sevilla había disminuido al mínimo debido a que el azote del

⁷³⁷ Actas MZA, sesión nº 13 e 2 de julio de 1880, p. 27, libro 10.

⁷³⁸ Actas MZA, sesión nº 9 de 30 de abril de 1880, p. 474, libro 9.

⁷³⁹ Actas MZA, sesión nº 13 de 2 de julio de 1880, p. 20, libro 10.

⁷⁴⁰ Actas MZA, sesión nº 22 de 17 de octubre de 1884, p. 366, libro 11.

⁷⁴¹ Actas MZA, sesión nº 5 de 6 de marzo de 1885, p. 466, libro 11.

⁷⁴² Actas MZA, sesión nº 12 de 19 de junio de 1885, p. 43, libro 12.

cólera era violento en varias comarcas que atravesaba la línea de Andalucía. Debido a esta causa, el Consejo decidió suprimir estos trenes expresos a Sevilla y todos los trenes mixtos de Andalucía en la sección de Córdoba a Sevilla, poniendo un coche de 3ª en los trenes correos a fin de satisfacer todas las necesidades, acordando restablecer los trenes suprimidos cuando desapareciera la enfermedad⁷⁴³. Es decir, durante la epidemia de cólera los únicos trenes que entraron en Andalucía fueron los trenes que transportaban la correspondencia pública, siendo los únicos que transportaban ocasionalmente el mínimo de viajeros que circulaba hacia la región, en vagones de tercera acoplados a ellos.

El transporte de paquetes postales de franqueo internacional había sido establecido entre la Dirección General de Correos y las compañías de ferrocarriles españoles por convenio de París de 3 de noviembre de 1880. Pero los acuerdos de París tardaron un largo tiempo en ser llevados a la práctica, porque no fue hasta casi cinco años después, en enero de 1885 cuando la Comisión Ejecutiva de Ferrocarriles informaba al Consejo de que la Dirección General del ramo había comunicado que se celebraría un Congreso Postal en Lisboa el 3 de febrero de aquel año relativo al cambio de paquetes postales, invitando a las compañías de ferrocarriles a que designasen representantes que asistiesen a dicho congreso para informar a la Comisión⁷⁴⁴. En junio de 1885 sería dado el visto bueno por MZA al acuerdo de París de 3 de noviembre de 1880 sobre el cambio internacional de paquetes postales y para la firma del mismo el Consejo de MZA autorizaba al administrador delegado Ignacio Bauer y al Director de la Compañía⁷⁴⁵. Parece ser, sin embargo, que hubo un intento de la administración de correos alemana de saltarse la normativa, porque en abril de 1887 el Director de MZA informaba al Consejo de que por conducto del jefe de la sección de correos, la administración alemana había preguntado a la española si estaría dispuesta a admitir paquetes postales de un metro de largo en lugar de los 0,60 metros fijados hasta ese momento como máximo. La contestación de la Comisión Ejecutiva de Ferrocarriles había sido que debía sostenerse el criterio convenido en las conferencias de Lisboa⁷⁴⁶.

Bajo la regencia de María Cristina de Habsburgo-Lorena, madre de Alfonso XIII, se sucedieron varias reordenaciones importantes de Correos. En abril de 1889 el Director de MZA sometía al Consejo el proyecto de convenio que habría de celebrarse ante la Dirección General de Correos y Telégrafos y las compañías de ferrocarriles como consecuencia del real decreto de 12 de octubre de 1888 para la ejecución del servicio de paquetes postales entre España y las provincias de Ultramar, así como otro proyecto de reglamento al que habría de sujetarse el transporte de pequeños bultos hasta el peso de 3 kilogramos. El Director de la Compañía daba cuenta detallada de las conferencias y trámites seguidos para el asunto y el Consejo lo autorizaba para que una vez obtenida la aprobación del Ministerio de Ultramar a las bases concertadas con la Dirección de Correos, pudiera suscribir el convenio⁷⁴⁷.

Mediante una real orden de 9 de agosto de 1890, emitida por Mª Cristina de Habsburgo en nombre de su hijo Alfonso XIII, se articulaban en detalle las partidas de gastos de Correos, como la adquisición y reparación de coches de todas clases desde los

⁷⁴³ Actas MZA, sesión nº 15 de 21 de agosto de 1885, p. 81, libro 12.

⁷⁴⁴ Actas MZA, sesión nº 2 de 23 de enero de 1885, p. 411, libro 11.

⁷⁴⁵ Actas MZA, sesión nº 10 de 22 de mayo de 1885, p. 33, libro 12.

⁷⁴⁶ Actas MZA, sesión nº 9 de 29 de abril de 1887, pp. 465-466, libro 12.

⁷⁴⁷ Actas MZA, sesión nº 8 de 12 de abril de 1889, p. 304, libro 13.

buzones y estafetas a la Administración principal de Madrid y entre ésta y las estaciones férreas (17.000 pesetas); para gastos de carga y descarga —transbordos— de las sacas de la correspondencia en las estaciones férreas (7.000 pesetas); para reparación, entretenimiento y reforma de los vagones correos de la Dirección General, mixtos de las Compañías de todas las líneas, alumbrado, calefacción y limpieza de los mismos (53.000 pesetas); subvención á las Empresas de las líneas férreas libres que no están obligadas á conducir la correspondencia gratuitamente, con arreglo al decreto de 14 de noviembre de 1868 (78.250 pesetas); subvención a la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante por arrastre de vagones correos entre Madrid, Alcázar de San Juan y Almansa (199.000 pesetas); para pago de furgones suplementarios para conducir la correspondencia que no pueden llevar los vagones correos, y transporte de sacas que se facturan con arreglo a tarifas especiales contratadas (65.200 pesetas); por derechos de tránsito internacional de correspondencia e indemnizaciones por extravíos o pérdidas, descontando el derecho que a su vez han de satisfacer a España por tránsito los países a quienes se paga (200.000 pesetas); etc⁷⁴⁸. Esta nueva ordenación se daba por la mano del Director General de Correos, señor Silvela, el mismo bajo el que se ideara el sistema de recogida de telegramas por empleados de las empresas y corporaciones para aliviar los retrasos que sufría la prensa por este motivo y del que hemos hablado en el epígrafe sobre telégrafos. Este Silvela es el hijo de Francisco Silvela, Jorge, el famoso político, casado con Amalia Loring, hija de los marqueses de Casa Loring, de la gran familia Loring-Heredia. Este hijo de Silvela, que ostentó el cargo de Director General de Correos, heredó el nombre de su abuelo materno.

Podemos comprobar gracias a las cifras que arroja el real decreto anteriormente desglosado, cómo el montante anual que percibía MZA por la conducción del correo entre Madrid y Almansa —199.000 pesetas— resulta significativamente elevada, ya que es prácticamente la misma que se libraba para todos los derechos de tránsito internacional de correspondencia e indemnizaciones por extravíos en conjunto para todo el país —200.000 pesetas—.

En abril de 1891, siguiendo en el ejercicio del cargo de Director de Correos el señor Silvela, el Ministerio de la Gobernación dictó otra real orden de 3 de abril, publicada en la Gaceta de Madrid de 7 de abril de 1891, y en vista de que las compañías de ferrocarriles no habían acudido al llamamiento que se les hizo como consecuencia de la real orden del 9 de agosto del año anterior que ya hemos comentado, se las conminaba a ponerse de acuerdo con dicha Dirección de Correos para responder a un cuestionario que para su estudio se entregó a aquellas empresas con fecha 18 de octubre de 1890. Si transcurrido el plazo de 15 días las compañías ferroviarias siguiesen sin responder, el Ministerio tomaría sin previo acuerdo de ellas las medidas que se aconsejaren oportunas para las conveniencias del servicio. A continuación se inserta una real orden circular que nos informa el objeto de la petición del Gobierno a las ferroviarias. Se trataba de un ejemplar de las cartas expresivas del trazado de carreteras provinciales y municipales y caminos vecinales de cada una de las provincias de

⁷⁴⁸ MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN (16/08/1890) “Real orden mandando remitir á la Ordenación de pagos del Ministerio de la Gobernación el estado detallado de los créditos que se consideren necesarios para los servicios que comprende el capítulo 8º del Presupuesto corriente relativo á Correos”, en *Gaceta de Madrid*, núm. 228, p. 533. Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1890/228/A00533-00533.pdf> [última consulta 16/08/2015]

España, que debían remitir a la Dirección General de Correos y Telégrafos⁷⁴⁹. Es un hecho de advertir que el Ministerio requiriese los mapas elaborados por las compañías ferroviarias en lugar de utilizar mapas propios para sus necesidades. Seguramente la actualización de los mapas del Estado no fuese tan efectiva como la de los ferroviarios, ya que en muchos casos las compañías de ferrocarriles se habían encargado ellas mismas de construir caminos vecinales para poner en comunicación los apeaderos de las estaciones con las poblaciones más cercanas.

Sabiendo que del tema de Correos se encargaba la Comisión Mixta de Ferrocarriles ya en esta época, y que el tema de la correspondencia era común a la mayor parte de las empresas ferroviarias; y sabiendo además del alto nivel de información que éstas manejaban, deducimos que su falta de respuesta a los requerimientos del Gobierno era una cuestión consensuada entre ellas. Los motivos de este silencio de las ferroviarias los encontramos en las actas de MZA de abril de 1891. El propósito de la Dirección General de Correos era varias los itinerarios de los trenes correos, y para ello había aprobado provisionalmente una real orden de 7 de abril de 1891 con los nuevos itinerarios propuestos para estos trenes. El Subdirector de MZA, expuso ante el Consejo en sesión del 24 de abril diversas observaciones acerca de las dificultades que presentaban estos nuevos itinerarios respecto a las líneas de la Compañía, que el Consejo calificó de atinadas, y manifestó que se estaba estudiando el asunto por los servicios competentes para formularlas ante la Dirección del ramo. Para representar a la Compañía en las conferencias que habrían de celebrarse con la Dirección General de Correos y con el Ministro de la Gobernación y los delegados de varias empresas ferroviarias se había nombrado al señor Clemente —probablemente uno de los administradores de la Comisión Delegada de la Compañía—, quien informó de lo que se había tratado ya en la primera conferencia. El señor Clemente presentó también un trabajo sobre dicho asunto, tanto para todas las líneas concedidas con arreglo a la ley de 1855 como para la de Madrid a Almansa que se regía por el pliego de condiciones de 1844, que había elaborado desde que se iniciara por la Administración el programa de reforma del Servicio de Correos, del que se enviaría copia al Comité de París⁷⁵⁰. El Consejo de MZA volvió a tratar el tema de los itinerarios detenidamente a comienzos de noviembre de 1891, puesto que los asuntos con Correos fueron en todo momento considerados de gran importancia para la empresa. el Director General dio cuenta de la serie de entrevistas celebradas con el Director General de Correos acerca de los nuevos itinerarios y se aprovecharon estas ocasiones para tratar el pago de la conducción de la correspondencia pública por las líneas de Madrid a Almansa y a Alcázar, puesto que la institución gubernamental pretendía concretar un arreglo para reducir la suma que venía satisfaciendo. El Presidente de la Compañía, tras las comunicaciones del Director General propuso al Consejo que se autorizase a la Comisión Delegada para tomar una resolución, pero en este punto, el señor Clemente, según las actas, movido por un sentimiento de delicadeza, hizo presente que si bien se hallaba dispuesto a continuar con el mayor celo las gestiones necesarias para obtener el

⁷⁴⁹ MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN (07/04/1891) “Real orden disponiendo que en el plazo de quince días se pongan de acuerdo las Compañías de ferrocarriles para la discusión y resolución de los puntos contenidos en el cuestionario que para su estudio se entregó á aquellas Empresas”, y “Real orden circular disponiendo que se remitan á la Dirección de Correos y Telégrafos un ejemplar de las cartas expresivas del trazado de carreteras provinciales, municipales y caminos vecinales de cada una de las provincias de España”, en *Gaceta de Madrid* n° 97, p. 59. Disponibles en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1891/097/A00059-00059.pdf> [última consulta 16/08/2015]

⁷⁵⁰ Actas MZA, sesión n° 8 de 24 de abril de 1891, p. 30, libro 14.

mejor resultado posible, declinaba la honra que personalmente le afectaba por esa prueba de confianza; es decir, Clemente eludía asumir la responsabilidad final sobre la materia. En vista de esta declinación del señor Clemente, el Presidente de la empresa propuso que la cuestión quedase sometida a la resolución definitiva del Consejo tras la consulta al Comité de París, manifestando además que si las circunstancias requiriesen una toma de decisión urgente y no hubiera tiempo de consultar al Comité, sería el Consejo quien tomase una resolución definitiva. Además, en aquella misma sesión se leía la real orden de 2 de noviembre de 1891 en la que se resolvían las dudas expuestas por las compañías de ferrocarriles acerca de los artículos 2º y 3º del real decreto de 19 de agosto de 1891 sobre la conducción de paquetes postales y del correo, encargando que se remitiese copia de dicha real orden al Comité de París⁷⁵¹.

El proyecto de real decreto de 19 de agosto de 1891 que tanto revuelo estaba ocasionando entre las directivas de las compañías, trataba de armonizar las disposiciones ya existentes, y fue el Ministro de la Gobernación Francisco Silvela el encargado de firmarlo y presentarlo ante las Cortes un proyecto de ley que unificas los distintos estados de derecho que regían hasta entonces: la Real orden de 31 de diciembre de 1844, la ley general de ferrocarriles de 3 de junio de 1885, el decreto ley de 14 de noviembre de 1868 y la ley de ferrocarriles de 23 de noviembre e 1877. En varios de sus artículos de restringía el libre albedrío de las empresas para efectuar el servicio de correos, sujetándolas aún más al carácter de servicio público de dicha tarea. El Estado se encargaría de los gastos de entretenimiento, conservación, calefacción, limpieza, etc., de los carruajes que ya eran de su propiedad, pero además de los trenes preferentemente dedicados a la conducción del correo, las Compañías debían facilitar en cada uno de los trenes incluidos en sus cuadros de marcha un compartimento cuya forma y dimensiones se determinarían por la Dirección General de Correos, entre otras prescripciones⁷⁵².

A pesar de las reticencias de las compañías, la habilidad de negociación del ministro Francisco Silvela, que como sabemos tenía amplio conocimiento y experiencia en compañías ferroviarias habiendo formado parte del cuerpo directivo de Ferrocarriles Andaluces durante largo tiempo, quedaría confirmada en esta ocasión. En las Actas de MZA de 20 de noviembre de aquel mismo año de 1891, los señores Rafael Clemente, Ignacio Bauer y el Director General de la Compañía daban cuenta de la entrevista que habían celebrado en representación del Consejo con el ministro el día 18 anterior para tratar el pago de la conducción del correo entre Madrid y Almansa. A pesar de que la compañía había sido favorecida por el Tribunal Supremo y percibía una suculenta cantidad por dicho servicio, el ministro debatió el precio que habría de satisfacerse en adelante por él, puesto que el criterio del Gobierno era de introducir la mayor economía en los gastos de la Administración. Las argumentaciones de Silvela debieron ser harto convincentes, puesto que los tres directivos expresaron que “ (...) *en virtud de lo cual la Comisión deseosa de coadyuvar á los propósitos del Señor Ministro y haciendo un verdadero sacrificio en los intereses de la Compañía después de hacer constar que el precio cobrado hasta aquí no remuneraba siquiera este servicio (...)*”, y habían accedido a rebajar hasta el límite mínimo de 0,45 pesetas por coche y kilómetro el

⁷⁵¹ Actas MZA, sesión nº 19 de 6 de noviembre de 1891, p. 91, libro 14.

⁷⁵² MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN (23/08/1891) “Real decreto dictando disposiciones para prestar el servicio de Correos por las Compañías de Ferrocarriles”, en *Gaceta de Madrid*, núm. 235, p. 639-640. Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1891/235/A00639-00640.pdf> [última consulta 16/08/2015]

importe de la conducción e la correspondencia pública entre Madrid y Almansa. Por lo visto, el ministro siguió insistiendo en abonar un precio inferior a 0,40 pesetas, aunque llegó a elevarlo hasta 0,40 pesetas⁷⁵³.

Si bien no podemos conocer el fondo de las argumentaciones de Silvela, al menos sí podemos asegurar que era un maestro del regateo, puesto que varias sesiones más tarde, concretamente el 12 de febrero de 1892, el Administrador delegado dio cuenta al consejo de la última conferencia celebrada con el Director General de Correos para fijar el precio definitivo del transporte de la correspondencia pública entre Madrid y Almansa, en la cual, a pesar de los esfuerzos y argumentos empleados de parte de la empresa, se fijó el precio final de 0,35 pesetas por coche y kilómetro, de acuerdo con el señor Ministro, quien no cedió a elevar en un solo céntimo esta cantidad, y que la institución estaba dispuesta a celebrar inmediatamente un contrato por cinco años en el cual se establecerían además las condiciones relativas al entretenimiento de los coches y otros servicios que la Compañía prestaba con este motivo. Ante estos hechos consumados, el Consejo intentó promover nuevas gestiones a través de la Comisión Delegada para mejorar dicho precio, pero el Comité de París ya se había pronunciado en aceptarlo⁷⁵⁴. Finalmente, el 15 de febrero de 1892, se dispuso por real orden que el precio definitivo por el transporte de los wagones coreos en el trayecto citado de Madrid a Almansa, quedaría fijado en 0,37 pesetas por coche y kilómetro recorrido, y serían el administrador Rafael Clemente y el Director de la Compañía los encargados de firmar el contrato correspondiente con la Dirección General de Correos⁷⁵⁵, que sería rubricado el 30 de abril siguiente⁷⁵⁶. Terminaba así pues el privilegio económico del que había gozado MZA por el correo de la línea de Almansa durante casi dos décadas.

El asunto de los nuevos itinerarios de los trenes correos fue abordado por el Gobierno en real orden de 24 de junio de 1892, pero la puesta en práctica de tal real orden fue objeto de varias moratorias, en principio hasta el 1º de enero de 1893, por real orden de 27 de agosto de 1892, a fin de dar solución definitiva a la dificultades surgidas y observaciones hechas por las compañías de ferrocarriles⁷⁵⁷.

Ya en las postrimerías del siglo se dio otra reorganización de los paquetes postales internacionales, cuyas normativas se habían remozado en el nuevo Congreso Postal de Washington y fue impuesta a las compañías ferroviarias la obligación de admitir dichos paquetes sin limitación de dimensiones, por real orden de 21 de junio de 1899. La Comisión Ejecutiva de las Compañías de Ferrocarriles trasladó con este motivo al Consejo de MZA una carta en la cual se explicaba que la Compañía del Norte entendía y acordaba que debía rescindirse el contrato celebrado entre las Compañías y la Dirección General de Correos para los envíos internacionales. El Consejo de MZA consideró, sin embargo, no haber encontrado manera hábil de reclamar contra dicha nueva disposición dadas las condiciones del convenio en vigor con el Estado, y que no sería oportuno adoptar la medida radical que proponía la Compañía del Norte puesto que el Gobierno no tenía medio de oponerse a la modificación de las dimensiones de los paquetes postales internacionales, y que ello no sólo crearía dificultades al Gobierno, sino que levantaría protestas entre el público, lo que podría ocasionar que la Dirección

⁷⁵³ Actas MZA, sesión nº 20 de 20 de noviembre de 1891, p. 96, libro 14.

⁷⁵⁴ Actas MZA, sesión nº 3 de 12 de febrero de 1892, p. 134, libro 14.

⁷⁵⁵ Actas MZA, sesión nº 4 de 26 de febrero de 1892, pp. 138-139, libro 14.

⁷⁵⁶ Actas MZA, sesión nº 9 de 6 de mayo de 1892, p. 167, libro 14.

⁷⁵⁷ Actas MZA, sesión nº 15 de 9 de septiembre de 1892, p. 209, libro 14.

de Correos adoptase medidas contrarias a los intereses de la Compañía. Por otra parte, consideraba el Consejo de MZA que los beneficios resultantes de la circulación de aquellos paquetes internacionales en las líneas de la Antigua Red no eran nada despreciables, pues en el último quinquenio el promedio del producto líquido fue de unas 18.000 pesetas sobre unos 60.000 paquetes, siendo aún de mayor importancia este beneficio en la Red Catalana. En vista de estas razones, el Consejo acordó, a propuesta del Director y de conformidad con el Comité de Dirección que no procedía la rescisión del convenio con el Estado que promulgaba la Compañía del Norte⁷⁵⁸.

Mas, en octubre de aquel mismo año de 1899, el Consejo de MZA deliberaría sobre el contrato vigente de 1883 para el alumbrado y la calefacción de los coches-estafetas, por el que se estableció el precio uniforme de cinco milésimas de peseta por coche y kilómetro recorrido, por no circular en aquella época coches provistos de más de dos lámparas moderadas. A partir del tercer trimestre de 1896 se habían empezado a sustituir los coches antiguos por otros modernos en las líneas principales, los cuales exigían tres lámparas moderadas y más combustible para las estufas. La Dirección General de Correos se había negado repetidamente a pagar el aumento de tres milésimas que la compañía le facturaba desde aquella fecha para compensar el mayor gasto, llegando a ascender el débito por tal concepto hasta el primer trimestre de 1899 a la suma de 10.989,63 pesetas. Además, en la Red Catalana, ya fusionada desde el año 1898 a MZA, no cobraba nada del Estado por estos conceptos de calefacción y conservación de los coches-coreo, a pesar de haber propuesto en 1895 un proyecto de contrato que no había llegado a aprobarse por la Dirección General de Correos. Ante estos hechos, el Consejo de MZA, a propuesta del Director y de conformidad con el Comité de Dirección, acordó que se rescindiera el contrato vigente de 1883 y se negociasen las condiciones de un nuevo contrato extensivo a la Red Catalana⁷⁵⁹. La Dirección General de Correos aceptó la rescisión del contrato de 1883 a finales de 1899 con una sola modificación, y un nuevo proyecto de contrato fue aprobado por el Consejo de MZA y autorizó al Director de la Compañía para su firma⁷⁶⁰.

3. 2. El telégrafo del Estado y el telégrafo de MZA

Además del ya citado libro dirigido por Bahamonde Magro, que representa la única síntesis que contempla las historias del correo, el telégrafo y la telefonía en España de una forma conjunta, dando sentido a los procesos de construcción del Estado contemporáneo español⁷⁶¹, disponemos de algunas síntesis de la historia de la telegrafía en España, como las de Sebastián Olivé⁷⁶²; pero, al igual que el resto de la historia tecnológica en nuestro país, esta línea de estudios permanece aún en un nivel de explotación bajo para la investigación, y esta carencia se acrecienta en cuanto a la relación de estas tecnologías con la comunicación. Debido a las relaciones directas que tuvo desde su creación el telégrafo con las industrias de la comunicación y la prensa, hemos creído conveniente tocar aquí algunos de los testimonios documentales que

⁷⁵⁸ Actas MZA, sesión nº 18 de 1º de agosto de 1899, pp. 12-13, libro 14.

⁷⁵⁹ Actas MZA, sesión nº 22 de 6 de octubre de 1899, pp. 40-41, libro 13.

⁷⁶⁰ Actas MZA, sesión nº 24 de 3 de noviembre de 1899, p. 75, libro 13.

⁷⁶¹ BAHAMONDE MAGRO, Ángel (dir.) (1993) *Op. cit.*, 343 pp.

⁷⁶² OLIVÉ ROIG, Sebastián (2004) *El nacimiento de la telecomunicación en España. El cuerpo de telégrafos (1854-1868)*, Fundación Rogelio Segovia para el Desarrollo de las Telecomunicaciones, Madrid, 310 pp; y del mismo autor, (2013) *Telégrafos. Un relato de su travesía centenaria*, Editorial Ariel, S. A. y Fundación Telefónica, Barcelona, Madrid, 168 pp.

hemos encontrado directamente en las fuentes, concretamente en las Actas de MZA, sobre este medio de telecomunicación que se puso en marcha en España gracias a las infraestructuras posibilitadas por las empresas ferroviarias privadas que emprendieron la construcción de las vías terrestres primordiales para la extensión de las primeras redes telegráficas.

Según las fuentes documentales conservadas en el Archivo de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, que han salido a nuestro encuentro durante nuestras búsquedas de material sobre las industrias de la información, las construcciones del telégrafo por hilos del Gobierno y el de la Compañía se verificaron a la par, aunque en instalaciones diferentes. El telégrafo del Estado aprovechó la construcción de las vías férreas para efectuar la instalación de una red de servicio público, pues las obras principales para ello no se llevaron a cabo de parte de su propia iniciativa. Evidentemente, la inversión principal para la generalización de este medio de comunicación se realizó en España por parte de las compañías de ferrocarriles, puesto que las grandes obras de construcción necesarias para hacer posible la instalación del telégrafo eléctrico, como los desmontes, los túneles y los grandes puentes, estuvieron a cargo de éstas. En un principio el Gobierno tendió sus líneas de telégrafos paralelas a las de las compañías, y ya a partir del último tercio del siglo XIX, comenzó a trasvasar algunas líneas a las compañías ferroviarias.

3. 2. 1. La instalación simultánea de las infraestructuras telegráficas del Estado y de MZA (1857) y primeras discusiones por el envío de telegramas de los viajeros desde los telégrafos de las ferroviarias

Desde las primeras actas levantadas en 1857, tenemos constancia de que las comunicaciones más urgentes entre el Consejo y el Comité fueron efectuadas por telégrafo, no obstante la extensión de algunas de ellas, ya que se trataron consultaron informes enteros, bien sobre gestión de acciones y obligaciones, bien sobre contratos con proveedores de la construcción. Sobre la instalación simultánea de ambas infraestructuras telegráficas, la del Estado y la de la empresa privada de ferrocarriles, tenemos un testimonio temprano en el primer libro de Actas de MZA de 1857⁷⁶³. Este primer testimonio se titula “Telégrafo del Gobierno”, y dice:

“El Director presenta un proyecto de contestación a un oficio del Inspector jefe [sic] del ferro-carril de Almansa, en el cual pide se facilite por la Compañía la ejecución de los trabajos necesarios para el establecimiento del telégrafo eléctrico del Gobierno en la sección de Madrid a Tembleque de la línea del Mediterráneo. El consejo aprueba el citado proyecto de contestación en el que haciéndose las convenientes reservas para dejar a salvo los derechos de la Compañía, se accede a los deseos del Gobierno bajo las siguientes condiciones:

1ª Que ningún poste se establezca a menos de un metro ochenta centímetros (1m,80) del borde del carril exterior.

2ª Que la hincas de los postes del Gobierno se coloque al lado opuesto de los de la Compañía, á fin de que la caída de un poste de una de las incas no interrumpa las dos á la vez.

3ª Que los postes se pongan de manera que no impidan la colocación de los carriles para la segunda vía que habrá de establecerse.

⁷⁶³ Actas MZA, sesión nº 47 de 20 de junio de 1857, pp. 87-88, libro 1.

4ª Y finalmente, que siempre que las obras del ferro-carril exijan la variación de uno o más postes del Telégrafo del Gobierno, los gastos que esto ocasione sean de cuenta del Estado.”

En los comienzos de la explotación del servicio telegráfico de MZA, desempeñaban estas labores un Inspector y siete telegrafistas. Al tiempo que se abría la vía desde Madrid a Alicante, a principios de 1858, se preveía el aumento de este personal al tiempo que se fijaban las diferentes categorías para estas labores y se establecían sus salarios. El sueldo de los telegrafistas con categoría superior, que prestaban servicio en la estación central —oficial de Madrid y celador-jefe del telégrafo de Madrid—, era de 6.000 reales al año, parejo al sueldo que percibían los fogoneros de 2ª clase (los fogoneros de 1ª clase se daban en un número más reducido y cobraban 6.600 reales). Los telegrafistas rasos de Madrid cobraban 4.000 reales, y en las estaciones secundarias (Getafe, Pinto, etc.) los salarios de los telegrafistas oscilaban entre los 4.000 y los 3.600 reales al año. El cargo de Inspector del telégrafo de Madrid era el de rango más elevado en este servicio, y cobraba 20.000 reales, mientras que el subinspector del telégrafo de Alicante percibía 12.000⁷⁶⁴. El primer inspector del telégrafo de MZA fue el Sr. Trochon, cuyo apellido de origen francés nos indica su procedencia. Sin embargo, Trochon no desempeñó largo tiempo su cometido, ya que en agosto de 1858 el Director de la Compañía informó al Consejo de que dicho señor había presentado su dimisión, aunque no se especifican los motivos que le llevaron a tomar esta decisión. El Consejo, dada la noticia de esta dimisión, escribiría a París para que el comité idease una forma idónea para el desempeño de este importante cargo, es decir, para solucionar esta vacante de un cargo técnico de alto nivel, Madrid ha de recurrir a sus socios franceses, pues, seguramente, no existían profesionales altamente cualificados en materia de telegrafía eléctrica aún en España⁷⁶⁵.

En las Actas de MZA de febrero de 1859⁷⁶⁶ aparecen dos notas respecto a asuntos sobre el telégrafo de la Compañía. La primera de ellas se hace referencia a dos comunicaciones en las que los Gobernadores civiles de las provincias de Madrid y Toledo trasladan una Real orden de 20 de enero anterior, que da lugar a un proyecto de exposición al Ministro de Fomento, reclamando contra varias de las prescripciones contenidas en dicha orden. La segunda es relativa a la Real orden de 28 de enero de aquel mismo año de 1859 (relacionada también con la del 20 de enero), en la que sólo se autorizaba a transmitir mediante el telégrafo de la compañía comunicaciones del servicio. El Consejo acuerda que se aclare consideradas como comunicaciones del servicio todas aquellas que pudieren interesar a los viajeros durante su tránsito por la línea.

La Real orden de 20 de enero que imponía la restricción de las comunicaciones telegráficas al telégrafo de MZA en las líneas de Alicante y Toledo, ocasionó encendida controversia, y en la sesión del 4 de mayo del mismo año⁷⁶⁷, se comenta que en cumplimiento de lo prescrito en dicha medida, en los pueblos en donde no existían estaciones telegráficas del Gobierno, el público había quedado privado de tan

⁷⁶⁴ Actas MZA, sesión nº 11 del 26 de febrero de 1858, pp. 226 y 228, libro 1.

⁷⁶⁵ Actas MZA, sesión nº 47 de 11 de agosto de 1858, p. 361, libro 1.

⁷⁶⁶ Actas MZA, sesión nº 9, del 16 de febrero de 1859, p. 26 y sesión nº 10 de 24 de febrero 1859, p. 27, libro 2.

⁷⁶⁷ Acta MZA, sesión nº 23, de 4 de mayo de 1859, p. 74.

importante medio de comunicación. El Consejo interpreta que aquel no había podido ser el ánimo del Gobierno al dictar aquella orden, y decide:

“(...) que en las Estaciones de nuestros caminos en que no haya telégrafo del Estado, se admitan y comuniquen los despachos de la correspondencia particular, y que se practique lo mismo en todas las Estaciones con los que se dirijan á puntos en donde un hubiere Telégrafo del Gobierno”.

3. 2. 2. Las compras de material telegráfico. La casa Leon Meyer de Burdeos y la casa Bréguet de París (1859-1865)

En diciembre de 1859 se abrió un crédito de 67.658 reales de vellón para adquirir el material necesario para el establecimiento del telégrafo en la sección de Alcázar a Manzanares. Asimismo el Director de la compañía quedaba autorizado por el Consejo a promover en Francia el envío de proposiciones para el suministro de 4.000 ó 5.000 postes telegráficos inyectados⁷⁶⁸. Es decir, no sólo los técnicos de alto rango eran importados desde Francia para poner en práctica este servicio de comunicaciones necesario para el correcto funcionamiento de la red ferroviaria en construcción, sino también el material, incluidos los postes de madera que sujetaban los hilos a lo largo de las vías. Estos postes de madera inyectados tenían una durabilidad mucho más prolongada que la madera corriente, pero hasta más adelante las empresas españolas no comenzarían a servir maderas con esta técnica, ni para traviesas ni para postes⁷⁶⁹.

En febrero de 1860, se realizó el pedido anterior, fijándolo en 5.000 postes, a la compañía de los señores Leon Meyer de Burdeos, a 30 reales ya puesta a bordo la mercancía que arribaría a Alicante, por considerar el Consejo que esta proposición era la más barata entre las demás presentadas desde Francia⁷⁷⁰. También en febrero de 1860 se adquirió el material para el telégrafo de la línea de Ciudad-Real, realizándose el pedido al señor Bréguet en París, por un importe de 15.611,60 francos, excepto los hilos, que serían entregados en Marsella⁷⁷¹. En abril del mismo año se realizó otro pedido de objetos diversos para el telégrafo en constitución de la reserva de aquel año a los mismos señores Bréguet de París por un importe de 2.578,50 francos⁷⁷².

En octubre de 1861, ya iniciada la construcción de la línea de Córdoba, el Consejo de Administración de MZA abrió dos créditos destinados a material telegráfico, uno en la línea de Zaragoza, de Medinaceli a Calatayud, de 210.450 reales de vellón, y otro en la línea de Córdoba para el tramo comprendido entre Santa Cruz a Ventas de Cárdenas, importe 48.833,10 reales de vellón. Además se autorizaba de forma global la adquisición del material que se necesitaría para la conservación del

⁷⁶⁸ Actas MZA, sesión nº 67 de 21 de diciembre de 1859, pp. 248-249, libro 2.

⁷⁶⁹ Para algunas consideraciones sobre la utilización de los recursos madereros en Andalucía destinados al ferrocarril, ver: ARAQUE JIMÉNEZ, Eduardo (2008) “Ferrocarriles y recursos madereros en Andalucía (1854-1939). Primera aproximación”, en CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (dirs.) (2008) *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance [Tomo II]*, Junta de Andalucía - Consejería de Obras Públicas y Transportes- y Fundación de los Ferrocarriles Españoles; Servicio de Publicaciones. Dirección general de Planificación de la Consejería de Obras Públicas y Transportes. [Tomo II], pp. 595, 640.

⁷⁷⁰ Actas MZA, sesión nº 6 de 10 de febrero de 1860, p. 289, libro 2.

⁷⁷¹ Actas MZA, sesión nº 7 de 16 de febrero de 1860, p. 299, libro 2.

⁷⁷² Actas MZA, sesión nº 16 de 12 de abril de 1860, p. 352, libro 2.

telégrafo en las líneas en explotación durante el año 1862, así como para el establecimiento del mismo en las secciones de Jadraque a Sigüenza, de Manzanares a Santa Cruz, de Sigüenza a Medinaceli, de Cartagena a Murcia, de Medinaceli a Richa, y de Santa Cruz a las Ventas de Cárdenas. Se acordaría que el suministro de los postes se sacaría a subasta, y que el alambre que hubiera de emplearse inmediatamente sería adquirido por el Comité de París, que se encargaría de estudiar las proposiciones que éste pidiera a los fabricantes, estableciendo que los demás objetos se contratarían con la casa Bréguet⁷⁷³.

A medida que las tecnologías del telégrafo eléctrico iban evolucionando, se realizaban diferentes pedidos de nuevos materiales y accesorios, siempre a la casa Bréguet de París, como por ejemplo, en 1865, vasos porosos (en cantidad de 4.000), campanillas de parada simple (50), campanillas de parada doble (100), tensores (100) con el último sistema privilegiado que incluía sus soportes y tornillos, campanillas dobles de suspensión (1.000)⁷⁷⁴.

La preferencia de MZA por la casa Bréguet no es casual. El relojero suizo Abraham L. Bréguet (1747-1823) había sido el mecánico de Claude Chappe (1763-1805), inventor del telégrafo óptico, en la década de 1790, y unos años más adelante, Bréguet perfeccionaría el invento gracias a los planteamientos teóricos del ingeniero español Agustín de Betancourt (1758-1824), que parece ser fue el representante, gestor o concesionario de los relojes fabricados por la casa Bréguet para su distribución y venta en España, además de fundador del Real Gabinete de Máquinas del Retiro en 1792, institución que fue precursora del Real Instituto Industrial de Madrid fundado en 1850, como hemos visto en el apartado de formación de ingenieros españoles. Sería uno de los nietos de aquel primer Bréguet, Louis F. Bréguet (1804-1883) quien continuaría con los negocios familiares y se erigiría como uno de los precursores del telégrafo eléctrico en Francia⁷⁷⁵.

3. 2. 3. Nuevos conflictos y represalias entre MZA y el Estado por el telégrafo (1860) y el asunto de los pases gratuitos para funcionarios

Volviendo a los conflictos entre el Estado y MZA por el asunto del servicio telegráfico, el 12 de abril de 1860⁷⁷⁶ se leyó un oficio en el Consejo en el cual el Gobernador civil de Madrid trasladaba otro del Director general de Telégrafos, pidiendo que la Compañía destinase un local en la Estación de Madrid para uno de sus empleados que habría de prestar servicio en ella. La Compañía respondió negativamente a esta petición, alegando la imposibilidad de acceder a ello por hallarse ocupadas todas las

⁷⁷³ Actas MZA, sesión nº 39 de 10 de octubre de 1861, pp. 374-375, libro 3.

⁷⁷⁴ Actas MZA, sesión nº 7 de 20 de marzo de 1865, p. 110, libro 5; Actas MZA, sesión nº 12 de 26 de mayo de 1865, p. 140, libro 5; Actas MZA, sesión nº 15 de 19 de junio de 1865, p. 152, libro 5.

⁷⁷⁵ Esta breve reconstrucción de la historia de la telegrafía óptica y la continuidad como empresa de alto nivel de la familia Bréguet en la telegrafía eléctrica, la hemos obtenido de la fusión de diversas informaciones. Ver: OTERO CARVAJAL, Luis Enrique (1993) "La evolución del telégrafo en España 1800-1936", en BAHAMONDE MAGRO, Ángel (dir.) (1993), *op. cit.*, pp. 125, 127-128; FUNDACIÓN CANARIA OROTAVIA DE HISTORIA DE LA CIENCIA (s. f.) "Agustín de Betancourt", s/p. Disponible en: <http://fundacionorotava.es/betancourt/collaborators/breguet/> [última consulta 13/08/2015]; ANÓNIMO (s. f.) "BRÉGUET, Abraham L. (1747-1823)", Blog de Historia de las Telecomunicaciones. Disponible en: http://histel.com/z_histel/biografias.php?id_nombre=26 [última consulta 05/12/2015]

⁷⁷⁶ Actas MZA, sesión nº 16 de 12 de abril de 1860, p. 349, libro 2.

habitaciones de aquella estación, cuyo espacio era ya insuficiente para las necesidades del servicio ferroviario.

Las represalias del Gobierno no tardaron en hacerse patentes, y el 26 de abril de aquel mismo año⁷⁷⁷, el Consejo quedó enterado de una Real orden expedida por el Ministro de Fomento, en la cual reclamaba a la Compañía, en nombre del Ministro de la Gobernación la observación de lo previsto en las Reales órdenes del 20 de enero y 9 de febrero de 1859, en las que se prohibía el uso del Telégrafo del ferrocarril para la transmisión de despachos particulares. Esta llamada de atención provocó que la Compañía contestase al Ministro de Fomento que lo previsto en dichas Reales órdenes había sido siempre exactamente cumplido, y que el Director de la Compañía no podía admitir dar a la ley una interpretación tan estrecha como para considerar los despachos del servicio que los viajeros dirigían para anunciar su llegada, pedir sus carruajes o los expedidos en nombre de los dueños o consignatarios de mercancías.

Otros roces con el Gobierno se dieron a causa de la prerrogativa de algunos empleados del cuerpo del Telégrafos a viajar gratuitamente en las líneas. En el acta de 8 de agosto de 1861⁷⁷⁸, se hace una anotación acerca de una comunicación remitida por el Director General de Telégrafo de 31 de julio informando de algunos nuevos ejemplares de pases de circulación destinados a sus empleados. El Director de la compañía ferroviaria puntualizó que para precaver las equivocaciones a que pudiera dar lugar el uso de estos pases, sería oportuno hacer notar al Director del telégrafo que según se desprendía de los pliegos de condiciones para esta concesión en las líneas de MZA, los empleados del Telégrafo sólo podían viajar gratis en los caminos en que desempeñasen su cometido, no debiendo, de ningún modo entenderse que, cuando por un motivo cualquiera fueran trasladados de un puesto a otro, pudieran gozar de dicha franquicia en las líneas ajenas a su servicio, aunque formen parte de la red. Bajo estos preceptos se acordó informar al Director de Telégrafos.

Vemos cómo en el caso de que las empresas gubernamentales opongan dificultades a las actividades de las ferroviarias, la táctica de éstas es obstaculizar del mismo modo a aquellas, y la técnica es el acogerse al pie de la letra a lo convenido en los contratos de colaboración. El Director de Telégrafos respondió al asunto del transporte de los empleados de dicho ramo mediante oficio al Consejo, y aunque la anotación del acta es sumamente breve y no nos informa del contenido de la respuesta, deducimos que ésta no debió de ser demasiado grata para el Consejo, que pasó dicho oficio al consultor jurídico para su examen⁷⁷⁹.

Este conflicto seguía en pie a principios del año siguiente, 1862, ya que en el acta de 14 de febrero⁷⁸⁰, se expone que:

“Persistiendo el Sr. Director de telégrafos, a pesar de las reclamaciones que le han sido dirigidas por la Compañía en la opinión de que los empleados de telégrafo tienen el derecho de ser transportados gratuitamente en aquellas líneas en que no hayan de prestar su servicio; el Consejo acuerda se acuda al Sr. Ministro de fomento para que se

⁷⁷⁷ Actas MZA, sesión nº 18 de 26 de abril de 1860, p. 360, libro 2.

⁷⁷⁸ Actas MZA, sesión nº 32 de 8 de agosto de 1861, p. 338, libro 3.

⁷⁷⁹ Actas MZA, sesión nº 38 de 4 de octubre de 1861, p. 370, libro 3.

⁷⁸⁰ Actas MZA, sesión nº 6 de 14 de febrero de 1862, p. 22, libro 4.

declare que con arreglo a lo prescrito en los pliegos de condiciones de los Caminos de la Compañía y en la ley general de ferro-carriles dichos funcionarios pueden viajar gratuitamente solo en las líneas en que deban desempeñar su cometido. Además se expondrá la necesidad de establecer que los pases que expida la Dirección de telégrafos lleven la firma del Director de la Compañía, única Autoridad que pueden reconocer los empleados de la misma, y que los del telégrafo usen un distintivo que los dé a conocer durante su viaje.”

Es decir, además de perseverar en la intención de que los viajes gratuitos de los empleados de Telégrafos se restringiese estrictamente a las líneas a las que tenían destinados sus servicios, se acota aún más la prerrogativa, solicitando la firma del Director de la Compañía en dichos pases, que antes debían haber estado extendidos únicamente por el Director del Telégrafo, según podemos deducir por la información del primer acta referida a este conflicto y su comparación con las informaciones posteriores. Además, ahora, a los empleados de Telégrafos que viajaran gratuitamente se les exigiría un distintivo para ser reconocidos durante el viaje.

Además, a principios de 1862 había surgido otro conflicto de orden técnico con la Dirección General de Telégrafos, puesto que este organismo pretendía no tender sus propias infraestructuras para la línea en construcción de Zaragoza, y ahora exigía a MZA que los postes telegráficos de esa línea estuvieran dispuestos para recibir cinco hilos, de forma que pudiera soportar los hilos del servicio público además de los de la Compañía. La deliberación del Consejo expone que los postes ya colocados entre Madrid y Guadalajara no tenían la altura suficiente para cumplir esta nueva exigencia del Gobierno, y se contestó a la dirección de telégrafos que la Compañía no estaba obligada a reemplazarlos⁷⁸¹.

La construcción e inversiones en el telégrafo continuaron a la par que se iba construyendo la red ferroviaria. En la primavera de 1862⁷⁸², MZA estaba ultimando sus instalaciones telegráficas de las líneas de Zaragoza, Córdoba y Cartagena. En la línea de Córdoba, para la parte comprendida entre Santa Cruz y las Ventas de Cárdenas se otorgó un crédito de 22.783 reales de vellón.

En agosto de 1862⁷⁸³, volvió el Consejo de MZA sobre el tema de los pases gratuitos de los empleados del telégrafo, en las líneas en las que no prestaban servicio. A pesar de las varias reclamaciones de la ferroviaria a la Dirección de Telégrafos, no habían recibido ninguna solución sobre el particular. El Consejo decidió negociar este asunto con el Gobierno, para pedirle que al menos se autorizase a la Compañía a tener cuenta de los pases que expedía la Dirección del Telégrafo y que esta disposición fuese extensiva a los agentes de las inspecciones facultativa y mercantil.

3. 2. 4. El giro del Gobierno y la cesión de líneas telegráficas a MZA (1863)

En enero de 1863⁷⁸⁴ encontramos en las actas del Consejo de Madrid de MZA el testimonio de un giro de ciento ochenta grados en la actitud del Gobierno respecto al

⁷⁸¹ Actas MZA, sesión nº 5 de 6 de febrero de 1862, p. 18, libro 4.

⁷⁸² Actas MZA, sesión nº 14 de 24 de abril de 1862, p. 59, libro 4.

⁷⁸³ Actas MZA, sesión nº 25 de 24 de julio de 1862, pp. 110-111, libro 4.

⁷⁸⁴ Actas MZA, sesión nº 3 de 4 de febrero de 1863, p. 224 libro 4.

telégrafo del Estado. En un oficio del Director general de Telégrafos de 28 del mes de enero anterior, dicho cargo preguntaba a la compañía ferroviaria si estaría dispuesta de hacerse cargo de la línea telegráfica que corría desde Madrid a Almansa, así como de su conservación y vigilancia. Bajo este precepto se otorgaría la venia para que la Compañía suprimiese una de las dos líneas instaladas a ambos lados de la vía férrea. El Consejo no juzgó conveniente aceptar esta propuesta, e hizo constar que creía que la existencia de dos telégrafos era muy útil, pues ofrecía la ventaja de que pudiesen suplirse recíprocamente en caso de interrupción de uno de ellos.

Debió llegarse en breve a alguna entente entre las directivas de la empresa estatal y MZA, ya que en los meses siguientes la ferroviaria realizó los pedidos y abrió créditos para la adquisición de material telegráfico tanto para las instalaciones propias, como para el establecimiento de los hilos del Telégrafo del Gobierno para Alicante, Zaragoza y Ciudad-Real⁷⁸⁵. Es muy posible que estos pedidos que MZA realizaba al Gobierno, fueran efectuados con la intención de que la corporación y el Estado repercutieran en un menor coste para ambos, por el hecho de comprarse los materiales en mayores cantidades. Un indicio de que esto fuese así lo encontramos en aquel mismo año de 1863, en oficio del 23 de marzo⁷⁸⁶, la Compañía recibió otra petición de hacerse cargo de la línea telegráfica del Gobierno entre Castillejo y Toledo, y el Consejo persistió en su oposición a esta solución, que fue manifestada en sesión del mes de febrero anterior, ya que no creía conveniente encargarse de aquellas líneas telegráficas, y se acordó volver a informar al Director General de Telégrafos insistiendo en este sentido.

Es probable que las nuevas normativas gubernamentales dictadas en la real orden de 19 de mayo de 1864, revocando el derecho a importación sin aranceles de materiales desde el extranjero de las ferroviarias españolas que también afectaba al papel impreso, llevase a la Compañía a hacer acopio de materiales que estuviese previsto utilizar en el medio plazo. En 1864 aún se estaba terminando el montaje de las líneas telegráficas de MZA, para lo que el 27 de junio el Consejo autorizó el pedido de 1500 palos telegráficos y otros materiales para el telégrafo, por conducto del Comité de París. También en la misma sesión del Consejo en la que se autorizaba este pedido de materiales telegráficos, se abrieron con cargo a los presupuestos de Construcción dos créditos para el establecimiento del telégrafo en una parte de las líneas de Córdoba y Cartagena. En la línea de Córdoba se dispensaron 388.468 reales de vellón para el montaje del tercer hilo desde Manzanares a la Venta de Cárdenas y otros tres hilos que hacían falta desde la Venta de Cárdenas a Córdoba⁷⁸⁷.

3. 2. 5. Resolución del problema de los pases de libre circulación de funcionarios (1865)

El asunto de los pases de libre circulación para los funcionarios del Gobierno en las líneas férreas, ingenieros y agentes de la Inspección de los ferro-carriles y empleados del Telégrafo siguió siendo un asunto de tensión entre MZA y la Administración pública. A principios de enero de 1865 el Director General de Obras

⁷⁸⁵ Actas MZA, sesión nº 4 de 12 de febrero de 1863, p. 230, libro 4 y sesión nº 6 de 2 de marzo de 1863, p. 241, libro 4.

⁷⁸⁶ Actas MZA, sesión nº 8 de 30 de marzo de 1863, p., 258, libro 4.

⁷⁸⁷ Actas MZA, sesión nº 21 de 27 de junio de 1864, p. 540, libro 4.

Públicas declaró anulada una circular que había emitido el Consejo regulando este asunto según su propia conveniencia, es decir, permitiendo a los empleados del Estado viajar gratis estrictamente en las líneas en las que cumplían su servicio. La autoridad forzaba a la Compañía a sujetarse a las prescripciones de la real orden de 2 de noviembre de 1863, y el Consejo decidió reclamar contra esta orden incluso por la vía contenciosa si fuere necesario, aunque se avino a dejar sin efecto su circular hasta que se decidiese cuál sería la mejor manera de plantear el asunto⁷⁸⁸. Las gestiones de la Compañía directamente con las altas instancias obtuvieron el éxito idóneo, y en la primavera de 1865, dos meses después de la puesta en marcha de dichas gestiones, una real orden de 27 de marzo daba la razón a las reclamaciones de las compañías de ferrocarriles respecto a la circulación gratuita de los empleados de las Inspecciones del Gobierno, derogando la anterior de 2 de noviembre de 1863 a la que se acogía el Director de Obras Públicas hasta entonces. En su lugar se dictaban varias prescripciones que eran admitidas como aceptables por las empresas⁷⁸⁹.

3. 2. 6. Resolución del problema de los telegramas de viajeros (1866)

Las controversias sobre la competencia de los telégrafos del Estado y de las compañías ferroviarias, acerca del derecho de transmisión de partes relativos a los mensajes emitidos por los viajeros y a los lugares donde no existiese línea telegráfica del Gobierno, no quedó zanjado hasta un tiempo más tarde. La pugna por la exclusividad en la explotación de este servicio se zanjaría en el verano de 1866. En acta del Consejo de MZA del día 6 de agosto de 1866⁷⁹⁰, con el título “Transmisión de despachos privados por el telégrafo de la Compañía”, encontramos esta anotación:

“Se lee una orden de la Dirección general de telégrafos, referente a la clase de servicio que debe cursar por los aparatos telegráficos de los ferro-carriles y del Gobierno, situados en las mismas Estaciones.

Entre otras disposiciones contenidas en dicha orden, se autoriza a las Compañías a cursar los despachos privados que se dirijan a puntos en donde no tenga el Gobierno estación telegráfica.”

3. 2. 7. Unificación definitiva de los telégrafos del Estado y de las ferroviarias (1866-1868)

El hecho de que los ejes principales de las vías férreas de la tortuosa geografía española estuviesen terminados en sus líneas generales, supuso un nuevo paso para la unificación de los servicios públicos. Entre ellos estaba el telégrafo, medio de comunicación que se había vuelto imprescindible en los últimos años; en principio para las empresas y la administración, así como para la prensa, y en segundo lugar para el público general, que se había acostumbrado a su uso cotidiano. A partir de ahora cesa la anterior competencia entre el Telégrafo del Estado y los distintos telégrafos a cargo de las ferroviarias. A finales de diciembre de 1866, el Gobierno entregó a la Compañía su telégrafo de la línea de Zaragoza⁷⁹¹. Pero todavía no en todas las líneas los acuerdos

⁷⁸⁸ Actas MZA, sesión nº 2 de 23 de enero de 1865, p. 81, libro 5.

⁷⁸⁹ Actas MZA, sesión nº 9 de 27 de abril de 1865, p. 119, libro 5.

⁷⁹⁰ Actas MZA, sesión nº 21 de 6 de agosto de 1863, p. 301, libro 5.

⁷⁹¹ Actas MZA, sesión nº 32 de 29 de diciembre de 1866, p. 346, libro 5.

entre el Gobierno y MZA fueron de cesión, aunque sí se llegaría a mejores entendimientos, y en mayo de 1867 MZA asumiría la apertura de un crédito de 149.000 reales de vellón para terminar la colocación de los dos hilos telegráficos del Gobierno en la línea de Córdoba⁷⁹². Respecto a las primeras reclamaciones de MZA en asociación con la Compañía de Barcelona contra lo dispuesto en la real orden de 15 de junio de 1865 relativa a la libre circulación de los empleados de telégrafos en los ferrocarriles, el ministro de la Gobernación resolvía la protesta expidiendo una real orden el 17 de abril de 1867 confirmando las prescripciones más esenciales de la anterior, con lo que las ferroviarias perdieron en primera vuelta la jugada, aunque el Consejo de MZA acordó en junio gestionar nuevamente insistiendo en obtener una resolución que se hallase en armonía con los derechos e intereses de la empresa⁷⁹³. No podemos asegurar que estas gestiones fueran la causa del giro que tuvo el Gobierno respecto a las infraestructuras del telégrafo, pues ya hemos visto como para algunas líneas habían comenzado los acuerdos de cesión de instalaciones, pero al año siguiente, en abril de 1868⁷⁹⁴, en las actas de MZA queda constancia del inicio de unificación de todas las redes telegráficas en una sola, con el título “Unión de las líneas telegráficas del Estado y de las Compañías”:

“El Sr. Director general de telégrafos en carta circular del 7 corriente, remite copia de una Real orden publicada en la Gaceta del mismo día, disponiendo que las Estaciones de telégrafos de vías férreas que el Gobierno determine, se unan a las del Estado con objeto de formar en la Península una sola red telegráfica.

Al propio tiempo el Sr. Director general invita a la Compañía a que se nombre comisionados que traten con aquel centro Directivo de los arreglos que habrán de mediar para la ejecución de lo prescrito en la mencionada Real orden. El Consejo nombra al efecto al Sr. Administrador delegado y al Director de la Explotación.”

Para llevar a cabo esta unificación se celebraron una serie de reuniones entre el Director General del Telégrafo y los representantes de las compañías de ferrocarriles a lo largo de la segunda mitad del año, para establecer las bases y el reglamento para la unión en una sola red de las líneas del Estado y las de los caminos de hierro y la armonización del servicio del Estado con el de la Compañía⁷⁹⁵. En la primavera de 1868, se transmitieron a la Compañía algunas instalaciones de la Dirección General de Telégrafos, como la Casa Estación Telegráfica del Gobierno en Castillejo, en la provincia de Ciudad-Real, mediante un convenio que la autorizaba para utilizar para su servicio dicha casa gratuitamente, y para efectuar algunas obras de reparación en aquel edificio, la Compañía abrió un crédito con cargo a explotación de 21.000 reales de vellón⁷⁹⁶. Por decreto de 28 de noviembre de aquel año del ministro de la Gobernación, se autorizó oficialmente a la Dirección de Telégrafos a realizar contratos con las compañías de ferrocarriles con el objeto de abrir al público el servicio telegráfico en todas las estaciones⁷⁹⁷. Mediante el intercambio de correspondencia a partir de

⁷⁹² Actas MZA, sesión nº 12 de 25 de mayo de 1867, p. 415, libro 5.

⁷⁹³ Actas MZA, sesión nº 123 de 3 de junio de 1867, pp. 418-419, libro 5.

⁷⁹⁴ Actas MZA, sesión nº 16 de 14 de abril de 1868, p. 567, libro 5.

⁷⁹⁵ Actas MZA, sesión nº 27 de 2 de julio de 1868, p. 34, libro 6; sesión nº 31 de 5 de noviembre; Actas MZA, sesión de 5 de noviembre de 1868, p. 66, libro 6.

⁷⁹⁶ Actas MZA, sesión nº 15 de 1º de abril de 1868, p. 566-567, libro 5.

⁷⁹⁷ Actas MZA, sesión nº 36 de 3 de diciembre de 1868, p. 80, libro 6.

comienzos de 1869 se llegó al acuerdo definitivo para el proyecto de la unión telegráfica de las estaciones de los caminos de hierro con las del Estado⁷⁹⁸.

A principios de noviembre de 1868, los precios de los telegramas que los viajeros dirigían entre las estaciones telegráficas de la Compañía eran de 8 reales por 20 palabras, 4 reales por cada 10 palabras más, y 2 reales por la transmisión de los despachos a domicilio, cuando la distancia no excediese de 4 kilómetros⁷⁹⁹.

Ilustración 25. "Madrid. Experimento oficial de los nuevos aparatos intertelegráficos". Dibujo. Autor: Miranda. Grabado: Capuz.



Dibujo publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 10, año 16, de 8 de marzo de 1872, p. 148. Este documento gráfico puede servirnos como apoyo a nuestro texto, ya que nos ofrece la imagen del rey Amadeo de Saboya y su séquito asistiendo a un experimento relativo a la unificación de las líneas telegráficas en 1872.

3. 2. 8. Los fabricantes españoles de material telegráfico (1873-1876)

Hasta la primavera de 1873 no encontramos el primer contrato para el suministro de postes telegráficos a una empresa española, que se realizaría al señor Arce, a quién se encargaron 400 unidades al precio de 17 reales cada poste⁸⁰⁰. Este precio de 1873, comparado con el de 30 reales que en 1860 ofrecía la casa francesa de Burdeos de Leon Meyer, supone el abaratamiento casi del 50% en algo más de una década. A partir de los comienzos de aquel año de 1873 hallamos varias anotaciones en las Actas de MZA sobre daños y destrucciones de telégrafos de la Compañía en varios puntos de la

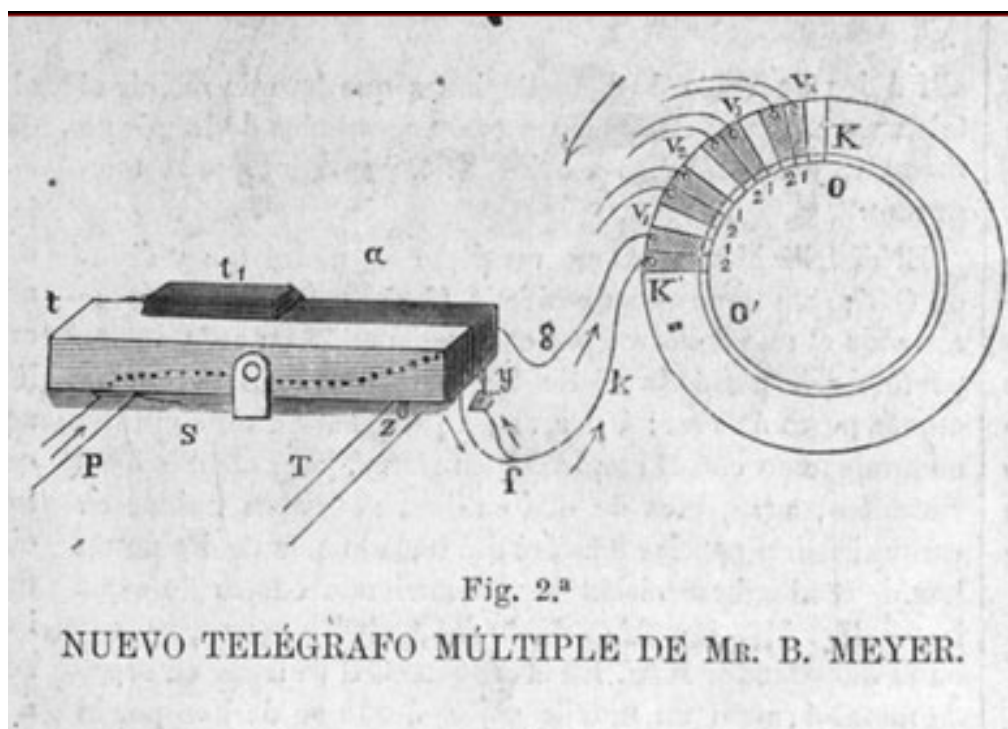
⁷⁹⁸ Actas MZA, sesión nº 1 de 7 de enero de 1869, pp. 101, 102, libro 7.

⁷⁹⁹ Actas MZA, sesión nº 31 de 5 de noviembre de 1868, p. 66, libro 6.

⁸⁰⁰ Actas MZA, sesión nº 6 de 21 de marzo de 1873, p. 287, libro 7.

Península a manos de los carlistas, de los que ya nos hemos ocupado en el apartado de las guerras.

Ilustración 26. "Nuevo telégrafo múltiple de Mr. B. Meyer". Autor: anónimo



Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 20, año 18, de 30 de mayo de 1874, p. 320. Creemos que se trata del modelo de telégrafo múltiple que adquiría en aquellos tiempos MZA en la casa francesa de Burdeos de Leon Meyer, aunque la inicial del nombre que aparece en el dibujo no coincide con el nombre completo de fabricante que dan las Actas del Consejo de Administración de la ferroviaria española.

Ilustración 27. "París. Telégrafo múltiple Mr. Meyer: gabinete de los aparatos de transmisión". Dibujo: V. Rose



Dibujo publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 10, año de publicación 19, de 15 de marzo de 1875, p. 172. El contenido y las fechas de este documento gráfico y del anterior, nos informan de cómo en estas fechas se había ido desarrollando el sistema de telégrafo múltiple de Meyer y complejizando su uso.

A comienzos de 1876 se volvió a realizar un gran pedido de objetos para el telégrafo, y aunque no nos consta la procedencia de dicho pedido, pero por la naturaleza tecnológica del mismo podemos pensar que pudo ser efectuado también en Burdeos, como era la costumbre, o ya en París. En esta ocasión el Consejo autorizó la adquisición de 180 aisladores, 15 tensores y 1.100 kilogramos de alambre de 3 milímetros, por un importe total de 4.465 reales de vellón⁸⁰¹.

3. 2. 9. Nueva organización de las instalaciones telegráficas y nuevos inventos del último tercio del siglo XIX

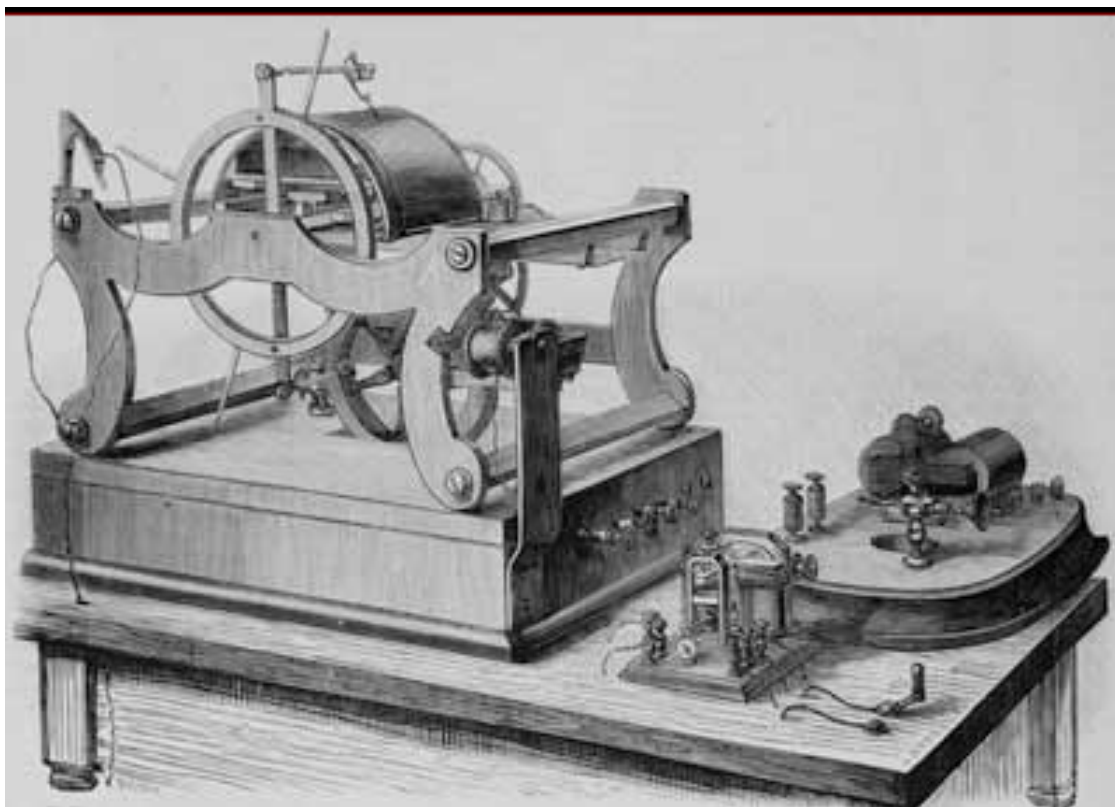
A finales de 1876 encontramos en las Actas de MZA ya unificados los ramos de correos y telégrafos en una sola Dirección General de Correos y Telégrafos. Seguramente enmarcado en planes de organización urbanística de Madrid, fue elaborado un proyecto de convenio entre esta institución y MZA, para construir una caseta de tres metros de ancho por tres de alto sobre terreno de la Compañía en la estación de Madrid para el empalme de los cables telegráficos subterráneos del interior de la capital con las líneas aéreas. En el mencionado convenio se consignaba que la Compañía continuaba siendo propietaria exclusiva del terreno que ocupase la caseta y el paso de los cables, que la ejecución de la obra y su conservación serían de cuenta y riesgo de la Dirección de Telégrafos, y que la Compañía podría exigir la traslación de la caseta y hacer cambiar la dirección de los cables a otro puesto en cualquier momento si lo estimase conveniente, sin estar obligada al pago de indemnización ni a correr con los gastos que ello supusiese⁸⁰².

⁸⁰¹ Actas MZA, sesión nº 1 de 8 de enero de 1876, p. 262, libro 8.

⁸⁰² Actas MZA, sesión nº 19 de 22 de diciembre de 1876, p. 405, libro 8.

En esta época la transmisión telegráfica llegaba a sus más altas cotas de desarrollo tecnológico en Estados Unidos de América ya que, en 1876, el ingeniero industrial de Nueva York, W. E. Sawyer, inventaba un nuevo aparato teleográfico para transmitir la información de documentos en papel. Se trataba de un antecedente del posterior fax telefónico.

Ilustración 28. "Estados Unidos. Nuevo aparato teleográfico para transmitir "Fac-símiles" y copias de manuscritos, inventado por Mr. W. E. Sawyer". Grabado. Autor: Ricord



Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 13, año 20, de 8 de abril de 1876, p. 245.

En la primavera de 1877 la Dirección de Correos y Telégrafos había manifestado a MZA su propósito de establecer una nueva línea telegráfica desde Madrid a Manzanares que formaría parte de la que discurriría de Cádiz a Málaga. El Consejo dispuso que Inspector del telégrafo de MZA, en aquel momento el señor Hagron, debería ponerse de acuerdo con el comisionado del Gobierno acerca de las condiciones en que habría de tener lugar la construcción de dicha línea, para lo que se había llevado a efecto un examen practicado sobre el terreno y otras consultas, resultando de éstos que el establecimiento de dicha línea no perjudicaría los intereses de la empresa. Se estipuló que el señor Hagron dirigiese a la superioridad una comunicación exponiendo que la custodia y conservación de la línea correspondería exclusivamente al Estado, aceptando la compañía tal servidumbre bajo reserva formal de que si por alguna circunstancia en el futuro pudiesen ser perjudicados los intereses ferroviarios, la Compañía tendría derecho de exigir la supresión de la línea o a percibir la indemnización que procediese en justicia⁸⁰³. Este mismo señor Hagron sería enviado a la Exposición de Electricidad de

⁸⁰³ Actas MZA, sesión nº 7 de 28 de abril de 1877, p. 471, libro 8.

París de 1881, que veremos en la segunda parte de esta tesis, con el encargo de estudiar los adelantos de la ciencia para plantear las mejoras convenientes establecer tanto en el servicio del telégrafo como en el del alumbrado⁸⁰⁴.

Coincidiendo con el año de celebración de aquella Exposición de Electricidad de la capital gala será cuando MZA comience a realizar encargos de efectos varios del telégrafo con destino al servicio del Movimiento a proveedores españoles, encargándose la primera partida por importe de 3.102 reales de vellón al empresario Ramón García Camba, en la primavera de 1881⁸⁰⁵. Sobre este empresario no disponemos de otros datos que el que nos suministra las mismas Actas de MZA, puesto que encontramos un Ramón Camba, probablemente algún familiar del primero, en junio de 1876, que había sido oficial de la Inspección del telégrafo de la Compañía que colaboró en la colocación de los postes telegráficos de la vía en el ramal de Linares, trabajo por el que se le concedió aquel año una gratificación de 160 reales de vellón⁸⁰⁶, y un aumento de sueldo de 1.000 reales el año siguiente, 1877, por hacerse cargo del cuidado de los relojes desde Sevilla a Linares tras la supresión de la plaza de relojero auxiliar de la línea de Sevilla, que había estado dotada hasta aquel momento con 2.000 reales de vellón⁸⁰⁷. Estimamos probable que Ramón García Camba, fuese sobrino por línea femenina del Ramón Camba empleado del telégrafo de MZA, y que esta familia, seguramente residente en algún punto geográfico entre Linares y Sevilla, accediese a convertirse en proveedora nacional de la ferroviaria gracias al contacto previo y los avales aportados por el tío, al parecer, bien considerado en la empresa.

3. 2. 10. Las telegrafistas de la Asociación para la Enseñanza de la Mujer (1882)

En febrero de 1882 tenemos una anotación en el Acta de MZA relativa a la “Asociación para la enseñanza de la mujer”, institución de la que hablaremos más adelante. Esta asociación había solicitado un auxilio económico a la ferroviaria, que la benefició con una aportación mensual de 100 reales de vellón para su sostenimiento. En este apartado, comentaremos solamente que además de la petición de este auxilio económico de este innovador centro de enseñanza para mujeres inscrito en las corrientes reformistas del krausismo, se solicitaba la admisión en el telégrafo de la Compañía de las alumnas que resultasen aprobadas. En cuanto a esta solicitud de empleo femenino en un destino considerado de media cualificación y alta responsabilidad, el Consejo de MZA se mostró tibio en su respuesta, encargando al Director que estudiase el asunto y propusiese lo que juzgase conveniente⁸⁰⁸. Podemos inferir, gracias a la anotación de las Actas de MZA que hemos encontrado, que seguramente la “Asociación para la Enseñanza de la Mujer” hubiese enviado solicitudes de empleo para sus alumnas a otras ferroviarias y empresas privadas que utilizasen este moderno medio de transmisión de informaciones. En reforzamiento de esta hipótesis sabemos, por ejemplo, que en 1881 había sido contratada la primera mujer telegrafista y esposa de un empleado ferroviario, llamada Josefa Álvarez Portela, en la estación de Nava del Rey⁸⁰⁹, la cual formaba parte

⁸⁰⁴ Actas MZA, sesión nº 4 de 17 de febrero de 1882, p. 359, libro 10.

⁸⁰⁵ Actas MZA, sesión nº 8 de 21 de abril de 1881, p. 195, libro 10.

⁸⁰⁶ Actas MZA, sesión nº 11 de 7 de junio de 1876, p. 338, libro 8.

⁸⁰⁷ Actas MZA, sesión nº 8 de 25 de mayo de 1877, p. 485, libro 8.

⁸⁰⁸ Actas MZA, sesión nº 4 de 17 de febrero de 1882, p. 363, libro 10.

⁸⁰⁹ Para esta reconstrucción hemos debido basarnos en los datos proporcionados por el artículo on-line de CRESPO GUTIERREZ, María Victoria (s. f.) “Consuelo Álvarez Pool. Telegrafistas ilustres, biografías históricas”. Disponible en ASOCIACIÓN DE AMIGOS DEL TELÉGRAFO DE ESPAÑA:

de la red de la Compañía de Ferrocarriles del Oeste. Sabemos también que en 1882 se admitió en la plantilla de Telégrafos del Estado a varias mujeres, aunque a título de temporeras y con salarios mucho más reducidos que los masculinos. No sería hasta 1909, con la ley de bases para la reorganización de Correos y Telégrafos cuando se admitiese la entrada de la mujer en el cuerpo como funcionarias a través de la escala auxiliar femenina⁸¹⁰. A partir de este momento existe mayor abundancia de información sobre la incorporación de la mujer al mundo laboral de las comunicaciones, pero sería oportuno revisar los datos que nos ofrecen las fuentes primarias del ferrocarril para averiguar qué papel tuvieron las telegrafistas en la empresa privada en los años entre 1880 y el año de la apertura legislativa y de su incorporación a la empresa pública. Dejamos aquí propuesta esta tarea en espera de poder confeccionar un futuro artículo, en base a los listados de personal que se incluyen en las Actas de MZA, por ejemplo, y otros documentos ferroviarios disponibles.

3. 2. 11. Nuevas compras a proveedores españoles de material telegráfico (1882-1884) y préstamos de alambre a Loring por MZA

Efectivamente, parece que el año de 1882 fue testigo de ciertas variaciones tanto sociales como industriales en lo concerniente a la telegrafía en España, ya que, a partir del último tercio de aquel año, contamos con testimonios de la apertura de MZA a las compras de materiales a proveedores nacionales, además de los que ya hemos mencionado más arriba. En las Actas de septiembre se consignan las compras de 80 toneladas de alambre galvanizado de 4 milímetros para el telégrafo a don Gregorio Rodríguez, al precio de 500 pesetas por tonelada —se especifica “*tonelada de 1.000 kilogramos*”— a entregar en los almacenes de Madrid. También se compraron 8.000 postes telegráficos al precio de 15,50 reales de vellón a don José Díaz que debían ser entregados a razón de 2.000 postes a principios de 1883, 2.000 postes a mediados del mismo año, y 400 postes más en 1884⁸¹¹. En 1884 también se autorizó la compra de varios útiles y herramientas con destino al telégrafo que don Emilio Roquero cedía a la Compañía por el precio total de 540,15 pesetas⁸¹², y de 500 aisladores modelo grande al precio de 0,80 pesetas cada uno a don Ramón Cepeda⁸¹³.

También en 1884 encontramos una anotación en las Actas de MZA que nos remite a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, puesto que el Consejo autorizó el préstamo de 10 a 12 toneladas de alambre para telégrafo a Jorge Loring, además de 2.000 traviesas de pino de Las Landas inyectadas, a condición de que depositara un importe en la Caja central de la Compañía hasta la devolución del material equivalente⁸¹⁴. La explicación a este préstamo solicitado por Loring a MZA, en lugar de adquirirlo a sus propios proveedores, puede ser que se hubiera presentado alguna

<http://www.telegrafistas.es/index.php/telegrafistas-ilustres/biografias-historicas/178-1-consuelo-alvarez-pool-1867-1957> [última consulta 05/12/2015]

⁸¹⁰ MARTÍN LORENTE, Gaspar (1993) “El mundo social del correo y el telégrafo 1800-1936”, en BAHAMONDE MAGRO, Ángel (dir.) MARTÍNEZ LORENTE, Gaspar; OTERO CARVAJAR, Luis Enrique (1993) *Op. cit.*, p. 246-247.

⁸¹¹ Actas MZA, sesión nº 15 de 25 de septiembre de 1882, pp. 466 y 468, libro 10.

⁸¹² Actas MZA, sesión nº 3 de 1º de febrero de 1884, p. 216, libro 11.

⁸¹³ Actas MZA, sesión nº 10 de 23 de mayo de 1884, p. 279, libro 11.

⁸¹⁴ Actas MZA, sesión nº 6 de 14 de marzo de 1884, p. 241, libro 11.

contrariedad o retraso en este abastecimiento para las fechas en las que debía ser puesta en explotación la línea Murcia-Alicante, que sabemos que se abrió aquel mismo año, siendo posible que Loring estuviese esperando la llegada de aquel material, que reemplazaría por el tomado en préstamo en el momento en que fuese recibido.

3. 2. 12. Últimas diatribas por los pases gratuitos para funcionarios (1885)

A pesar de la unificación de las redes telegráficas de las compañías ferroviarias y la del Gobierno, la diatriba por la prerrogativa del transporte gratuito de los empleados públicos del telégrafo seguía viva aún. En marzo de 1885 el Consejo de MZA debatía sobre unas reales órdenes con fecha de 25 de noviembre anterior, insertas en la *Gaceta* del 22 de febrero, desestimando la instancia de varias compañías de ferrocarriles en la que se solicitaba cesase la facultad arrogada por la Dirección General de Correos y Telégrafos de expedir billetes de libre circulación y dando derecho al transporte gratuito de 30 kilogramos de equipaje a los empleados de telégrafos que viajasen por causa del servicio con pases expedidos por la Dirección General. En la anotación se hace constar que la Comisión ejecutiva de las compañías se proponía promover el correspondiente recurso por la vía contenciosa contra las mencionadas disposiciones⁸¹⁵. Estas dos reales órdenes pueden consultarse en línea en la *Gaceta de Madrid* de 22 de febrero de 1885, que además incluye ese mismo día otro tercer decreto que también incumbía a las ferroviarias del que no hablan las actas, pero creemos digno siquiera de mencionar aunque sea solamente de pasada y fuera de la temática de este epígrafe. Se trata de la declaración de vigencia de las disposiciones relativas al pasaje gratuito de los obreros necesitados en las líneas férreas⁸¹⁶.

3. 2. 13. Epílogo tras la unificación de las redes telegráficas

A partir de este momento, ya en marcha y en pleno uso las instalaciones telegráficas nacionales, sólo encontramos anotaciones de menor importancia, relativas a ascensos de sueldo de los inspectores telegrafistas, o a la creación de plazas de factores-telegrafistas de 3ª. Hemos visto que los problemas derivados de la injerencia del organismo público para la telegrafía se prolongó desde la construcción de estas redes de comunicación paralelamente a los ferrocarriles a mediados del XIX, hasta las postrimerías del siglo. También hemos visto como, con un coste de casi el doble entre la década de 1860, los suministros para el telégrafo de MZA se hicieron en la afamada casa Bréguet de París en un principio, y en Burdeos para el caso de los postes telegráficos. En la década de 1880 MZA cambió de proveedores y pasó a consumir los productos ofrecidos por fabricantes (y/o importadores) nacionales, a precios que se reducían prácticamente a la mitad de los iniciales. También en la década de 1880 tuvo lugar la primera propuesta para el contrato de mujeres telegrafistas en la empresa

⁸¹⁵ Actas MZA, sesión nº 5 de 6 de marzo de 1885, p. 468, libro 11

⁸¹⁶ MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN (22/02/1885) “Real orden desestimando la instancia de los representantes de varias compañías de ferrocarriles que solicitan cese la facultad que tiene la Dirección de Telégrafos de expedir billetes de libre circulación”; “Real orden declarando que los empleados de Telégrafos que viajan gratuitamente por los ferrocarriles tienen derecho al transporte de 30 kilogramos de equipaje”; y “Real orden declarando vigentes las disposiciones relativas al pasaje gratuito de los obreros necesitados en las líneas férreas”, en *Gaceta de Madrid*, nº 53, pp. 554-555. Disponibles en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1885/053/A00554-00555.pdf> [última consulta 13/08/2015]

ferroviaria por iniciativa de la Asociación para la Enseñanza de la Mujer, y se ampliaron las categorías de empleados ferroviarios dedicados al telégrafo, llegándose a fusionar sus funciones con otros desempeños, como relojeros y factores. Esta amalgama de tareas de las que se ocupaban los telegrafistas del último tercio del siglo XIX puede llevarnos a pensar que tras varias décadas, el oficio, que en un principio contaba con la consideración de empleados de alta cualificación debido tal vez a una cierta visión subjetiva del novedoso invento, pierde en cierta medida su halo de prestigio social, al tiempo que la industria nacional alcanza la técnica necesaria para producir aparatos y los abarata.

3. 2. 14. Los telegramas para la prensa (1890)

Para concluir este epígrafe, sin embargo, saldremos de nuestras fuentes principales de documentos ferroviarios e incluiremos la noticia y la real orden insertada en la *Revista de Telégrafos* de 16 de septiembre de 1890, relativa a una resolución tomada por el Director General de Correos y Telégrafos, señor Silvela para facilitar el servicio telegráfico de la prensa que había sido ya publicada en la *Gaceta de Madrid* del día 4 de septiembre, que transcribimos parcialmente⁸¹⁷:

“(...) Los informes de ese Centro directivo permiten asegurar que la causa del retraso con que suelen entregarse á los periódicos los telegramas destinados a la publicidad consiste en que se hacen de modo defectuoso el reparto y entrega de despachos por la dificultad de organizar el personal dedicado exclusivamente á dicha operación. No consiente el Erario aumento de personal, que iría acreciendo con prontitud, porque es rápido el progreso que en este punto se advierte en la prensa, pudiendo llegar el caso de que sólo teniendo al servicio de cada periódico dos ó tres dependientes de las oficinas de Telégrafos se lograría distribuir los despachos oportunamente para su publicación.

El Gobierno se propone impedir los perjuicios que á las Empresas periodísticas causan las dilaciones en la entrega de sus telegramas, y considera medio adecuado para conseguirlo la concesión del derecho de apartado de despachos, extendiéndolo á las Agencias telegráficas, á las Compañías industriales y mercantiles, Sociedades y particulares que lo deseen (...).”

Es decir, la recogida de telegramas a partir de entonces podría efectuarse por los empleados de las empresas interesadas directamente en las centrales de correos, previa autorización de formular una solicitud a la Dirección general de Correos y Telégrafos. La medida descargaba a los empleados de Correos de asistir a la urgencia y la premura del tiempo que imponía la modernidad a las empresas de la información y a los particulares y corporaciones dedicados a los negocios. Lo destacable es que mientras en Francia los servicios telegráficos habían conocido una expansión y eficiencia enorme, tal vez gracias a la creación de agencias telegráficas privadas ya a mediados del la centuria, en España, ya a finales del siglo, el corto alcance de las agencias dedicadas a tal fin y los aún no plenamente organizados conglomerados de la prensa, habían

⁸¹⁷ MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN (16/09/1890) “Sección oficial. El apartado de telegramas”, *Revista de Telégrafos*, nº 244, 2ª época, año XV, p. 281. Disponible en: http://archivodigital.coit.es/uploads/documentos/revtelegrafos/1890/16091890_244.pdf [última consulta 16/08/2015]

dependido hasta entonces del reparto oficial del ramo de Correos, incapaz de adecuarse a las exigencias y los estrechos márgenes temporales con los que trabajaban las modernas empresas. Este señor Silvela mencionado en la Revista de Telégrafos, Director de Correos en 1890, fue uno de los integrantes de la saga Silvela-Le Vielleuze; concretamente le creemos hijo de Francisco Silvela Le-Vielleuze, socio y yerno de Jorge Loring, uno de los fundadores de Ferrocarriles Andaluces.

3. 3. Los primeros teléfonos en España y MZA (desde 1882)

La primera constancia de la instalación de un teléfono en MZA la tenemos a comienzos de marzo de 1882. La propuesta para la puesta en marcha de este aparato vino del Ingeniero Jefe de las minas de La Reunión, recientemente adquiridas por MZA. De estas minas hablaremos más adelante, en un *excursus* sobre ellas que incluiremos en el apartado de la parte segunda de esta tesis dedicado a la Exposición Nacional de Minería, Artes Metalúrgicas, Cerámica, Cristalería y Aguas Minerales, que se celebró en Madrid en 1883, ya que la ferroviaria participó en esta exposición llevando como modelo de modernidad y eficiencia dicho centro de explotación minera. Aquí comentaremos que el presupuesto elaborado por el Ingeniero Jefe de La Reunión para la compra, transporte e instalación del aparato telefónico que comunicaría aquellas minas de La Reunión con las de El Guadalquivir —también propiedad de la empresa— y las oficinas centrales de Madrid, ascendía a 1.600 francos⁸¹⁸. No tenemos sin embargo constancia de que aquella primera propuesta de instalación de un teléfono fuese llevada a cabo.

Casi tres años más tarde, en diciembre de 1884 las actas recogen una anotación referente al “Servicio telefónico”⁸¹⁹, que transcribimos a continuación:

“Próximo a establecerse el servicio telefónico para el público, el Consejo acuerda que la Compañía se inscriba por suma de 1000 pesetas anuales, que es el tipo correspondiente a las Empresas de los ferrocarriles y demás sociedades.”

Los primeros ensayos telefónicos en territorio español se habían dado en La Habana en octubre de 1877, que al igual que en el caso de la adopción del ferrocarril fue pionera en estos primeros ensayos. Desde entonces hasta la década de 1880 se dieron escasos ejemplos de incorporación del nuevo invento. A partir de entonces hasta 1924, fecha en la que se crease la Compañía Telefónica Nacional de España, se dio una sucesión de oscilaciones del marco legal entre la opción de un desarrollo de una red telefónica estatal u otra privada. La participación de la Dirección General de Correos y Telégrafos en el origen del servicio telefónico en España fue esencial, tanto en los experimentos iniciales como en la aprobación del reglamento y selección de diferentes ofertas presentadas por los concesionarios. En 1882 la Dirección General de Correos y Telégrafos creó en Madrid una red telefónica oficial que enlazaba las principales dependencias estatales y que con escasos recursos consiguió un funcionamiento eficaz, contribuyendo inclinar la balanza hacia la estatalización de la telefonía en una de las oscilaciones del marco legal que mencionamos. Así, por decreto de 11 de agosto de

⁸¹⁸ Actas MZA, sesión nº 5 de 2 de marzo de 1882, pp. 367-368, libro 10.

⁸¹⁹ Actas MZA, sesión nº 29 de 19 de diciembre de 1884, pp. 421-422, libro 11.

1884 se reservó al Estado la explotación del servicio telefónico. El ministro Romero Robledo fue el encargado de elaborar este decreto, que justificaba la conveniencia de otorgar un carácter estatal al servicio basándose en las graves dificultades sufridas por las concesionarias privadas para la puesta en marcha del servicio, el caos telefónico que había sobrevenido ya en Barcelona ocasionado por la cantidad de concesiones otorgadas, el temor de dejar un medio de comunicación tan poderoso en manos privadas, la perspectiva de rentabilidad para el Tesoro y, como no, la imagen de España en Europa. El Reglamento que desarrollaba el decreto de 1884 dividía las redes en urbanas e interurbanas, y a pesar de la naturaleza estatal del servicio se autorizaba a particulares y ayuntamientos a tender redes subsidiarias donde no existieran aún las del Estado, con la condición de unir las a las redes estatales cuando éstas fueran instaladas, pasando entonces a la categoría de simples abonados. Las cuotas de abono anual de estas redes subsidiarias descendieron un 40 por ciento respecto a la cuota del reglamento anterior, el de 1882, pasando de 1.000 a 600 pesetas. En noviembre de 1885 la nueva ascensión al poder del partido liberal significó un nuevo giro en el marco legal del servicio telefónico, legislándose a favor de la iniciativa privada mediante un nuevo decreto de 13 de junio de 1886⁸²⁰.

Con los datos que nos aporta la bibliografía podemos afirmar que la anotación del acta que precede a este párrafo, datada el 19 de diciembre de 1884 que hemos transcrito se refiere al acuerdo del Consejo de MZA de adscribirse a la oferta del Gobierno para establecer una red telefónica subsidiaria propia de las que permitía el decreto de agosto de 1884. La única salvedad que encontramos entre los datos de la bibliografía que hemos trabajado y los que nos ofrecen las actas de MZA es sobre el montante de la cuota de los reglamentos de 1882 y 1884. Mientras que la bibliografía nos habla de una cuota de 1.000 pesetas para el primero, que quedó reducida a 600 pesetas por el segundo reglamento, en las Actas se indica que la inscripción de las empresas de ferrocarriles y demás sociedades sería de 1.000 pesetas.

En la *Gaceta de Madrid* de 15 de agosto de 1884 se publicaron dos reales decretos referentes al servicio telefónico. El primero de ellos concedía un crédito extraordinario al presupuesto de Gobernación para el establecimiento de redes telefónicas y era emitido por el Ministerio de Hacienda⁸²¹. El segundo, del que nos habla la bibliografía que hemos utilizado, autorizaba al Ministro de la Gobernación para establecer y explotar el servicio telefónico, llevando la autoría del Ministerio de la Gobernación⁸²². A continuación de estos decretos, en el mismo número de la *Gaceta* se publicaba el Reglamento para su establecimiento y explotación⁸²³, donde se establece

⁸²⁰ BAHAMONDE MAGRO, Ángel; OTERO CARVAJAL, Luis Enrique (1993) “El teléfono. El nacimiento de un nuevo medio de comunicación, 1877-1936”, en BAHAMONDE MAGRO, Ángel (dir.) (1993), *op. cit.*, pp.194-197.

⁸²¹ MINISTERIO DE HACIENDA (15/08/1884) “Real decreto concediendo un crédito extraordinario al presupuesto de Gobernación para el establecimiento de redes telefónicas”, en *Gaceta de Madrid*, núm. 228, p. 525. Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1884/228/A00525-00525.pdf> [última consulta 13/08/2015]

⁸²² MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN (15/08/1884) “Real decreto autorizando al Ministro de la Gobernación para establecer y explotar el servicio telefónico”, en *Gaceta de Madrid* núm. 228, pp. 525-526. Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1884/228/A00525-00525.pdf> [última consulta 13/08/2015]

⁸²³ MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN (15/08/1884) “Reglamento para el establecimiento y explotación del servicio telefónico”, en *Gaceta de Madrid* núm. 228, pp. 526-527. Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1884/228/A00526-00527.pdf> [última consulta 13/08/2015]

que el importe de las cuotas de abono, así como el valor de los despachos, conferencias y demás servicios se satisfacerían en sellos de Correos y telégrafos; que la cuota de cada estación particular dentro de una red urbana sería de 6000 pesetas por las 24 horas del día y de 500 pesetas desde las ocho de la mañana hasta las diez de la noche; que todo abonado a más de una estación satisfaría la cuota de 500 pesetas por la primera y de 375 por cada una de las restantes en servicio de día completo y 600 pesetas por la primera estación y 480 por las demás en servicio permanente; que las dependencias del Estado, de la provincia o del Municipio que solicitasen estaciones telefónicas satisfarían 350 pesetas por el servicio de día o 425 por el servicio permanente, bajando la cuota para estos organismos a 300 pesetas en servicio de día y a 375 en servicio permanente si cada corporación excediese de 20 estaciones; y por último que los Casinos, Círculos, Sociedades de recreo, fondas, cafés, teatros, estaciones de ferrocarriles, etc., satisfarían 1.000 pesetas por cuotas de abono siendo el servicio permanente y en atención al mayor número de comunicaciones que han de exigir sus socios o público, que podrían hacer uso del teléfono a cualquier hora.

Aunque no hemos extraído para este trabajo con exhaustividad las anotaciones posteriores sobre el tema de telefonía, debemos indicar que existen en las actas de MZA algunas que hacen referencia a conflictos con algunas concesionarias privadas, ya que el tendido de los hilos telefónicos se previó por el Estado paralelos a los hilos telegráficos. Los concesionarios de las nuevas líneas telefónicas habían de pagar un canon de servidumbre temporal a las compañías ferroviarias en virtud del cuál se firmaba un contrato de servicio. Tal fue el caso del cable telefónico en los terrenos de la vía de Madrid a Zaragoza, solicitado por el señor D. Rafael Cabezas, representante de la Sociedad Crédito Mercantil de Barcelona, concesionaria de la red telefónica interurbana del Nordeste de España. La Subdirección de MZA emitió un informe, y el Comité de París y la Comisión Delegada acordaron que se accediese a dicha petición y se celebrase un contrato con dicha Sociedad de Crédito Mercantil barcelonesa un contrato análogo al que se había celebrado con la Compañía del Norte. La única modificación que tendría el contrato de MZA con respecto al de Norte se introduciría en la cláusula 7ª, en el sentido de que el canon que se habría de pagar a la compañía como pago de la servidumbre temporal que ésta consentía, fuera objeto de revisión y pudiera ser alterado cada diez años de común acuerdo entre ambas partes, quedando rescindido el contrato automáticamente en caso de desacuerdo⁸²⁴. Sobre la firma definitiva de aquel contrato con la Sociedad Crédito Mercantil de Barcelona para el establecimiento de la línea telefónica en los terrenos de la vía de Madrid a Zaragoza, el Director general informó al Consejo el 15 de junio de 1894⁸²⁵.

Salvo la incorporación de MZA al plan telefónico del Estado de 1884, mencionado anteriormente, no hemos hallado otras referentes a la instalación de teléfonos por la Compañía, hasta octubre de 1908, algunos meses después de la toma de posesión del cargo de Director por Eduardo Maristany, en la transcripción del acta de la Comisión Mixta de su 17ª reunión del día 17 de Junio de 1908, en el salón del Consejo de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Esta Comisión Mixta entre la Norte y MZA se estableció en el artículo nº 14 del contrato que ambas compañías habían celebrado el 27 de junio de 1906, en base a las nuevas formas de gestión que se instauraron entre las ferroviarias a comienzos del siglo XX.

⁸²⁴ Actas MZA, sesión nº 5 de 9 de marzo de 1894, pp. 495-496, libro 14.

⁸²⁵ Actas MZA, sesión nº 12 de 15 de junio de 1894, p. 39, libro 15.

Transcribimos íntegra la anotación sobre telefonía a la que nos referimos, que lleva el título “Construcción de las redes telefónicas á lo largo de las líneas férreas”⁸²⁶:

“El Sr. Maristany dio lectura del oficio de 12 del actual del Sr. Director de la Compañía Peninsular de Teléfonos, participando que dicha Compañía era la concesionaria para la construcción de las líneas telefónicas internacionales con Francia, cuyo recorrido debe ser por las líneas férreas desde

Madrid á Zaragoza

Zaragoza á Irún, por Pamplona y San Sebastián, y de

Zaragoza á Portbou por Lérida, Cervera, Igualada, Martorell, Barcelona, con ramales de Martorell á Tarragona y Reus.

Como consecuencia de ello que en día no lejano ha de proceder a la construcción de dichas líneas y que obrando en subrogación de los derechos del Estado no vendrá obligada á pagar canon alguno a las Compañías de ferrocarriles en virtud de lo preceptuado en la condición 25ª del pliego de condiciones establecido por Real orden de 17 de Abril de 1908.

Invocando asimismo el artículo 52 del mismo pliego de condiciones, manifiesta que siendo la red internacional una obra del Estado, la Compañía concesionaria gozará de todos los derechos, ventajas y facilidades que aquel tiene para la instalación, montaje y transporte del material destinado a las líneas.

Que en su virtud y en el deseo la Compañía Peninsular de Teléfono de obras de completo acuerdo con las de ferrocarriles, ruega se indique lo más práctico para hacer estos trabajos, ya sea prestándole [sic] un Agente de la Compañía que acompañe a las brigadas de la de Teléfonos o bien en otra forma que se juzgue oportuna.

El Sr. Maristany presentó una nota estudiando detalladamente el asunto, demostrando que sería difícil oponerse á lo interesado en dicho oficio, pues si bien en ninguna disposición se trata de la obligación de las Compañías de prestarse á la instalación de líneas telefónicas, existe el precedente de que la de Madrid-Zaragoza-Alicante en un caso particular mantuvo el criterio de que debía considerarse el teléfono cómo el telégrafo.

La Comisión mixta ante lo expuesto por el Sr. Maristany estimó conveniente se conteste a la Compañía Peninsular de Teléfonos que para darle satisfacción procedía únicamente que por el Ministerio de Fomento se comunique a la Compañía de R. O. de referencia.”

No hemos encontrado por el momento referencias bibliográficas de esta primera iniciativa de la construcción de las líneas telefónicas internacionales por parte de la Compañía Peninsular de Teléfonos de la que nos habla el acta de MZA pero, para cerrar este apartado y para dar una idea al lector de la importancia que llegó a tener dicha empresa, diremos que según los estudios disponibles, en 1897 se habían concedido 42 redes telefónicas a compañías privadas, entre las que destacaban por el número de abonados la Sociedad General de teléfonos de Barcelona (2.479 abonados); la Compañía Peninsular de Teléfonos, con 1798 abonados en total distribuidos en cinco concesiones (red de Bilbao con 1.078 abonados, red de Mataró con 61, red de Sabadell con 343, red de Santander con 299 y Valls con 17); la Compañía Madrileña de Teléfonos (1.681 abonados); y la de Antonio Mompó en Valencia (961 abonados). En

⁸²⁶ Actas de la Comisión Mixta, reunión 17ª del 17 de junio de 1908, en Actas MZA, sesión nº 17 de 9 de octubre de 1908, pp. 463-467, libro 21.

1905 la Compañía Peninsular de Teléfonos incrementaría a siete su número de concesiones, incluyendo Martorell y Palamós, y pasando a sus manos en 1908 las redes de Barcelona y Madrid. En 1909 se municipalizó, sin embargo, la red telefónica de Santander, aunque se iniciaba la época de mayor esplendor de la Compañía Peninsular de Teléfonos, puesto que de los 21.239 abonados totales de las diferentes compañías concesionarias existentes en aquel año, 10.202 estaban adscritos a ella, es decir, un 48,03% del total. Y al año siguiente, en 1910, esta compañía también se haría cargo de las redes de Tarragona y Manresa. En este año el número de concesiones estatales volvería a elevarse a 74. En 1912 la Compañía Peninsular absorbió a la Compañía Ibérica de Redes Telefónicas que tenía las concesiones de Cádiz, Jerez de la frontera, Murcia y Vitoria; y siguió creciendo en los años posteriores, siendo la más importante de las compañías privadas españolas de telefonía en el momento de la constitución en 1924 de la Compañía Telefónica Nacional de España (CTNE) por Primo de Rivera, quien autorizó la entrada en España de la norteamericana International Telephone & Telegraph (ITT), altamente capitalizada y fundada en 1920, la cual tuvo que competir con otras dos propuestas de la Sociedad de Teléfonos Ericsson y la N.A.T. Electric Works, no sin dificultades, aunque finalmente esta empresa ganase la firma del contrato español con el apoyo de destacados miembros de los Consejos de Administración de los bancos Urquijo e Hispano Americano, que también formaban parte del Consejo de Dirección de la Compañía Telefónica Nacional de España⁸²⁷.

⁸²⁷ BAHAMONDE MAGRO, Ángel; OTERO CARVAJAL, Luis Enrique (1993), *Op. cit.*, pp. 200-210.

Segunda Parte

Ferrocarriles, imagen corporativa, relaciones públicas y turismo en el siglo XIX

Capítulo IX. Imagen corporativa: insignias y uniformes

En este capítulo realizamos una aproximación a la preocupación y los tanteos de MZA y la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga y Ferrocarriles Andaluces, por adoptar una “imagen de marca” identificativa. Nuestro interés será observar sus ensayos de anagramas que fueron creando, y asomarnos al tema de la uniformización del personal.

Se da por entendido que los símbolos de una organización construyen vínculos con los diferentes públicos en relación con dicha organización, transmitiendo la razón de ser de ésta. La comunicación en todos los ámbitos, no sólo en el del lenguaje, constituye un espacio donde las miradas de la realidad se entrecruzan formando nuevos conceptos y, en plasmación de éstos, nuevas simbologías. De hecho el territorio simbólico es el espacio de actuación de la comunicación, donde las subjetividades van trazando una red especial de significados. Hoy en día, según el grado de desarrollo de la comunicación de las empresas, es aceptado que la comunicación de una organización se produce a todos los niveles, con acciones simples, ofertas, o a través de la vehículos ex profeso que el público puede interpretar, constituyendo el entrecruzamiento de conceptos y actitudes, y que todo ello, e incluso su ausencia, es comunicación. La comunicación organizacional estudia con atención, y toda clase de esfuerzo, todo el proceso de comunicación a través de la gestión y el intercambio de símbolos y el diseño de significados, activa y pasivamente⁸²⁸.

En las últimas décadas se han multiplicado los estudios acerca de la creación de símbolos en relación a las distintas fases de la cultura, incluyéndose los procesos de creación de símbolos nacionalizadores en el siglo XIX⁸²⁹. También tenemos abundante bibliografía sobre emblemas del Estado, como banderas y escudos, y sobre símbolos

⁸²⁸ MANUCCI, Marcelo (2004) “De los medios a los símbolos. El desafío de la comunicación organizacional en un mundo interconectado”, en *IntangibleCapital.org*, nº 2, Vol. =, agosto de 2004, pp. 1-5. Disponible en: <http://www.intangiblecapital.org/index.php/ic/article/viewFile/19/25> [última consulta 28/08/2015]

⁸²⁹ Algunos de los estudios recientes sobre creación de símbolos en general, o incluso la creación de símbolos con intencionalidad nacionalizadora en el siglo XIX, los encontramos en: JIMENO SALVATIERRA, Pilar (2012) *La creación de cultura: signos, símbolos, antropología y antropólogos*, Servicio de Publicaciones de la Universidad Autónoma de Madrid, 205 pp.; y ÁLVAREZ JUNCO, José (2006) “Los nacionalismos en la España contemporánea: ideologías, movimientos y símbolos”, en GUEREÑA, Jean-Louis; MORALES MUÑOZ, Manuel (eds.) (2006) *Los nacionalismos en la España contemporánea: ideologías, movimientos y símbolos*, Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga, pp. 53-72.

castrenses y del ejército⁸³⁰. Sin embargo, son muy escasos los estudios disponibles sobre el uso de insignias en la sociedad civil contemporánea, cuando a finales del siglo XVIII fueron los oficiales destinados en embajadas y consulados, los que comenzaron a utilizarlas en sus uniformes. Las insignias de los servidores del Estado se basaron en alegorías mitológicas que hacían alusión a sus distintas funciones. Por ejemplo, los distintos rangos de la Primera Secretaría de Estado, cuyas labores comprendían las que hoy tienen los ministerios de Asuntos Exteriores y Cooperación, Administraciones Públicas, Interior, Fomento, Educación y Cultura entre otros, presentaban bordados con figuras de ojos que representaban la figura del dios griego Argos, el guardián vigilante y siempre atento. En 1819, Fernando VII distinguió a los Ministros del Consejo Supremo de Hacienda con el uso de uniforme con distintas insignias en bordados, borlas, hebillas y botonaduras. A partir de entonces, en base a distintos decretos, fueron estableciéndose los diseños de los uniformes de los diferentes cuerpos civiles de la Administración; labor que fue continuada durante la regencia de su esposa M^a Cristina. Ya a principios del siglo XX, con la creación de otros cuerpos como el de Abogados del Estado, se continuó con el uso de insignias en sus togas, hasta que en 1929 se les concediera a estos agentes públicos el uso de uniforme con casaca⁸³¹. También se han tratado los uniformes y emblemas de las distintas ingenierías creadas en el siglo XIX, tanto en obras públicas como en uniformes⁸³²; pero aún son inexistentes los estudios concretos sobre los símbolos e insignias de las empresas privadas en España en el siglo XIX.

La historiografía francesa tampoco parece haberse ocupado de este tema de forma exhaustiva, o al menos, nosotros no hemos encontrado obras dedicadas a este tema. Sin embargo, en el Archive Historique de la SNCF en Le Mans, se conserva un expediente llamado “Costume des Agents”⁸³³ que conserva sólo una página desagregada de la revista *Le P. O. Illustré*⁸³⁴, de la que no conocemos su número ni fecha de publicación, dedicada a los uniformes de los ferroviarios en el siglo XIX con ilustraciones, que reproducimos a continuación.

⁸³⁰ Sobre esta faceta de la simbología militar destacan dos números especiales de la *Revista de Historia Militar*, publicadas por el Instituto de Historia y Cultura Militar y disponibles on-line. (2011) Año LV, Núm. Extraordinario. Disponible en:

http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=75111 [última consulta 28/08/2015]; y (2013) Año LVII, Núm. Extraordinario II. Disponible en:

http://www.uma.es/foroparalapazenelmediterraneo/wp-content/uploads/2014/07/140708-RHM_Extra_2_2013.pdf [última consulta 28/08/2015]

⁸³¹ BUSTOS PRETEL, Gerardo (dir.); TORREBLANCA LÓPEZ, Agustín (et al.) (2006) “V. Símbolos corporativos”, en *Los Símbolos de la Hacienda Pública*, Ministerio de Economía y Hacienda, pp. 127-152.

⁸³² SILVA SUÁREZ, Manuel (1999) *Uniformes y emblemas de la Ingeniería Civil Española*, Institución “Fernando el Católico” (CSIC), Excma. Diputación de Zaragoza, 251 pp. Disponible en: http://ifc.dpz.es/recursos/publicaciones/21/52/_ebook.pdf [última consulta 28/08/2015]

⁸³³ Archive Historique SNCF, Le Mans, expediente 713LM1169, Costume des Agents.

⁸³⁴ *Le P.O. Illustré*. Fue una revista bimestral dedicada a los trabajadores y personal de la compañía Paris-Orléans, cuyo primer número se publicó en enero de 1929, constando cada publicación de unas 30 páginas. Sabemos que al menos se publicó hasta noviembre de 1933 por blogs de aficionados franceses al ferrocarril y páginas de venta de ocasión y coleccionismo de publicaciones antiguas. Ver: <http://www.abebooks.fr/P.O-ILLUSTRE-collectif/731285907/bd> [última consulta 14/11/2015]. Se trata, pues de una publicación de Entreguerras para los “cheminots” franceses, que salió a la luz a partir del año del crack de la bolsa de Nueva York y perduró más o menos hasta el año de comienzo de la Segunda Guerra Mundial.



Sin pretender aquí realizar un análisis exhaustivo, expondremos las insignias que abandonaron las empresas ferroviarias que nos ocupan, haciendo referencia a su evolución en la segunda mitad del ochocientos, y trataremos de aproximarnos a los uniformes de sus empleados, utilizando las Actas de MZA para acercarnos a la evolución de la imposición de uniformidad y primeras empresas externas que se hicieron cargo de suministrarlos.

1. Insignias

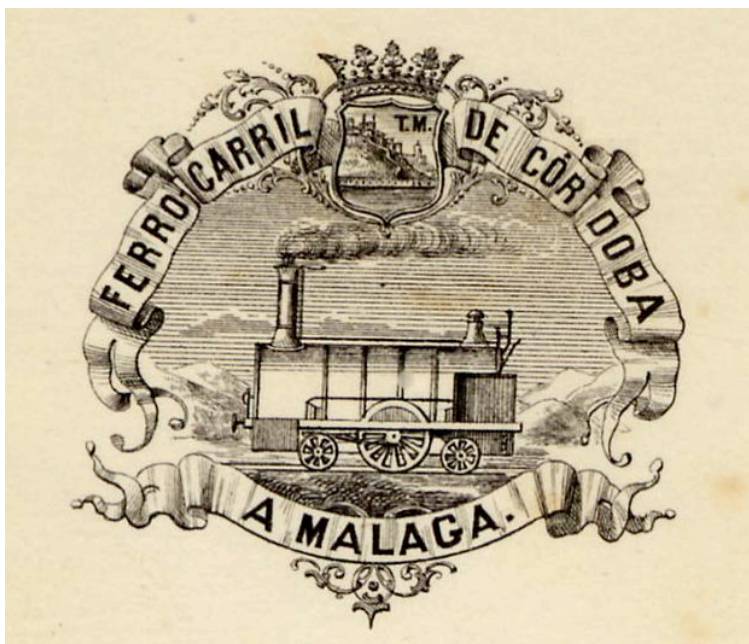
Para la construcción de este apartado, hemos utilizado las insignias de MZA, Ferrocarril de Córdoba a Málaga y Ferrocarriles Andaluces conservadas en el AHF: membretes de impresos e insignias en algunas publicaciones propias de las compañías. Sobre las imprentas que se encargaron de realizar estos trabajos de impresión, hablaremos en otro capítulo.

1. 1. Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga

La más antigua de las insignias del Ferrocarril de Córdoba a Málaga de la que disponemos es la inscripción superior impresa de una carta manuscrita de 1862. Se trata de una pequeña litografía de un grabado con una locomotora humeante sobre unos raíles recorriendo un paisaje tenue con un cielo rallado que se desdibuja tras ella. alrededor de la figura se desenvuelve una banda a modo de orla con las palabras “Ferrocarril de Córdoba a Málaga” dispuestas entre la parte superior y la inferior de la cinta. La orla a su vez, se adorna con una sencilla decoración vegetal geométrica, y en su cuerpo, se crean volúmenes con pliegues de formas sinuosas, con rasgos barrocos por su ampulosidad y sombreado. En el cénit de la orla se representa un escudo coronado de la ciudad de Málaga, que muestra la Alcazaba descendiendo sobre el mar y la Catedral al fondo, con las siglas T. M., en referencia al “Tanto Monta” de los Reyes Católicos. La iconografía de este escudo ha permanecido hasta la actualidad, aunque en formas evolucionadas.

Aparte de esta imagen, el papel de carta donde está impreso no contiene ninguna imagen gráfica más que complementa el membrete, y ni siquiera aparece la firma de imprenta que pudiera orientarnos acerca de su realización técnica.

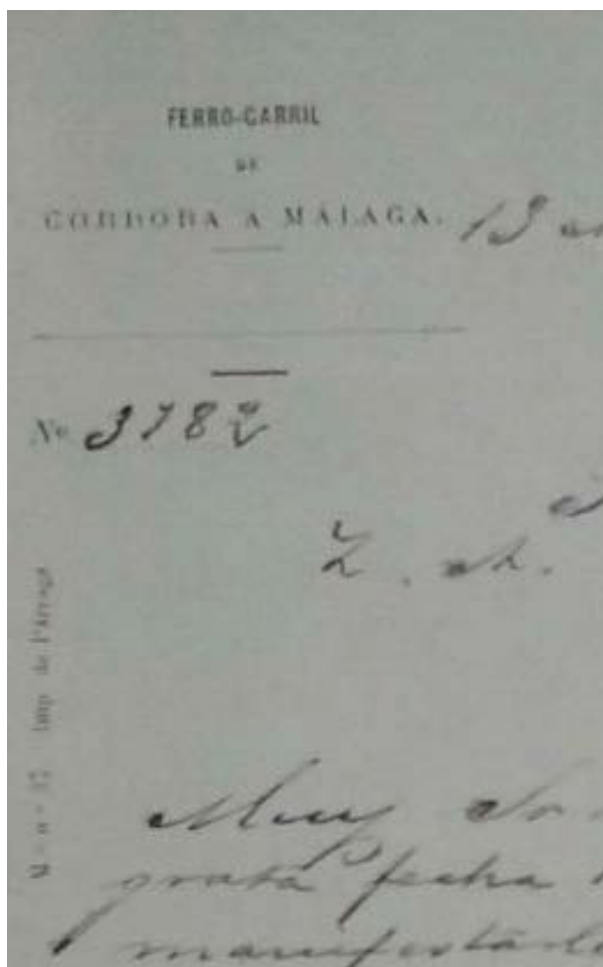
Ilustración 30: Insignia Ferro-carril de Córdoba a Málaga en membrete de carta 1862.



El esmerado diseño de los primeros membretes del papel impreso para cartas de esta ferroviaria debía suponer un excesivo dispendio, puesto que cada folio debía ser tratado como una litografía. Ello podía ser importante en las primeras etapas de fundación de la Compañía, pero en la práctica, el surgimiento de otras necesidades económicas perentorias o necesidades económicas derivadas por el rodaje mismo de la empresa, lógicamente, inducen a reducciones en gastos superfluos con el paso del tiempo, tanto monetarios como de economía de tiempo y esfuerzo. Además ingentes cantidades de papel que precisaban las compañías ferroviarias para sus actividades diarias, se fueron manifestando a medida que avanzaba la praxis del negocio. Así, algo más de una década después, los membretes de las cartas de la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga se han simplificado hasta el extremo.

A continuación insertamos la imagen de otra carta con membrete del Ferrocarril de Córdoba a Málaga de 1874, que ahora sí incluye la firma del impresor que realizaba el trabajo. En la firma de imprenta se lee “M.º n.º 37. *Imp de Párraga*”. En ella comprobamos que han desaparecido las imágenes y los símbolos anteriores, sustituidos por la simplicidad de las letras mayúsculas simples que componen las palabras de la empresa. Las siglas “M.º n.º 37.”, significan el número de modelo de impreso.

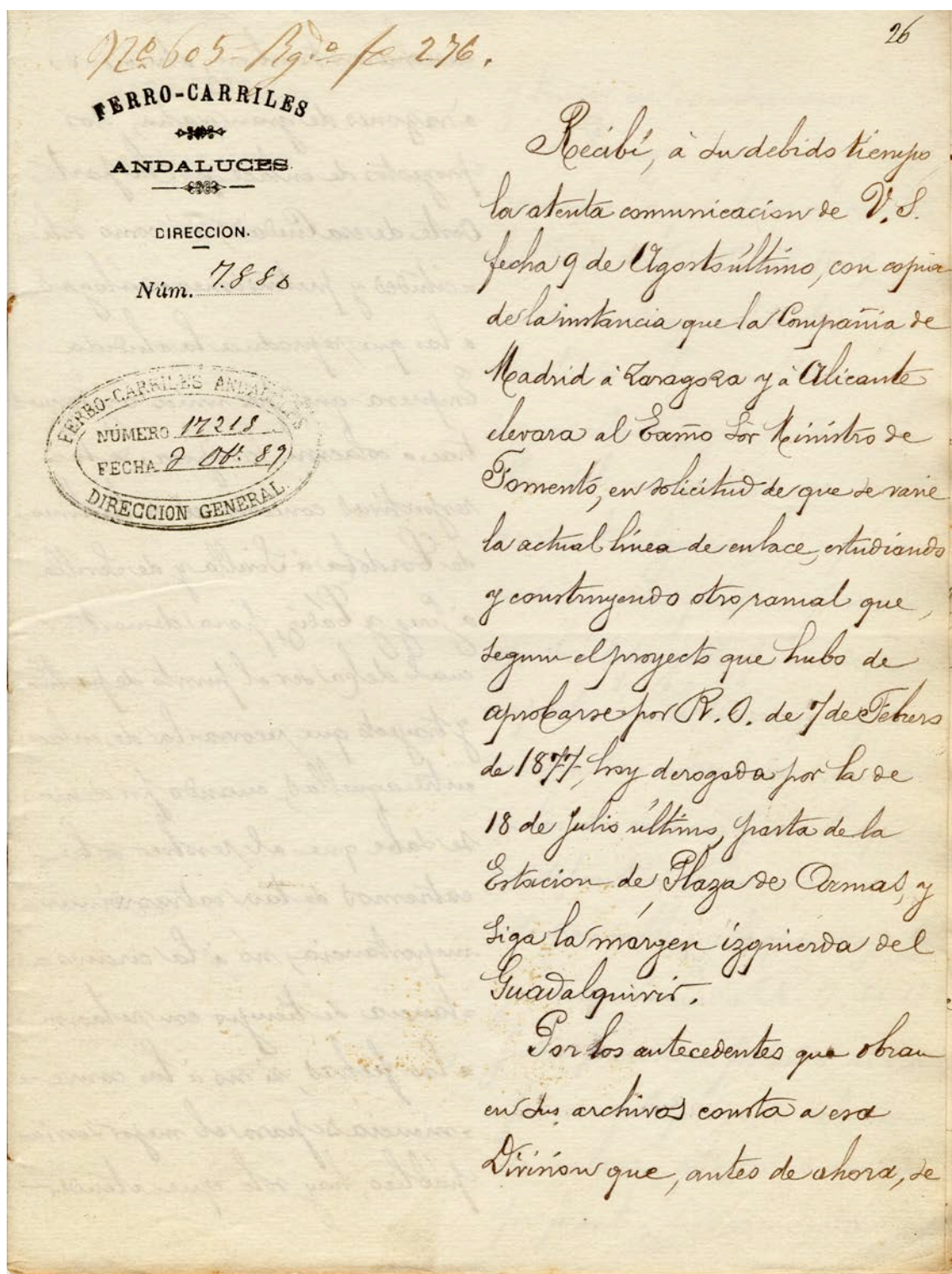
Ilustración 31: Detalle de carta con membrete impreso de la Compañía del Ferro-carril de Córdoba a Málaga, 1874



1. 2. Ferrocarriles Andaluces

La creación de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, que absorbió la línea primigenia del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, supuso la creación de nuevos membretes identificativos de la nueva corporación. Es posible que la ferroviaria mantuviese un taller de impresiones propio, ya que de nuevo, encontramos los folios para las gestiones corrientes sin firma de imprenta. La absoluta simplicidad de la que hacían gala los últimos membretes de la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga que hemos visto, tanto en la ausencia total de adornos gráficos, como en la tipología de los moldes de las letras, se ha esfumado en los nuevos membretes de Ferrocarriles Andaluces. Si bien no se llega al barroquismo y la decoración de mediados de siglo que ornamentaba la ilustración de la locomotora en el membrete, las letras se curvan y toman formas más audaces, adoptando varios tipos diferentes e introduciendo algunos pequeños adornos de líneas entrecruzadas, con un estilo que podría ser aproximado al modernismo; movimiento estético que está surgiendo en las décadas finales del siglo. A continuación insertamos la muestra de un nuevo membrete en folio de 1889, de la Dirección de la empresa, donde comprobamos que, además, ya se añade al membrete el nombre de la sección de la que habría de proceder el documento.

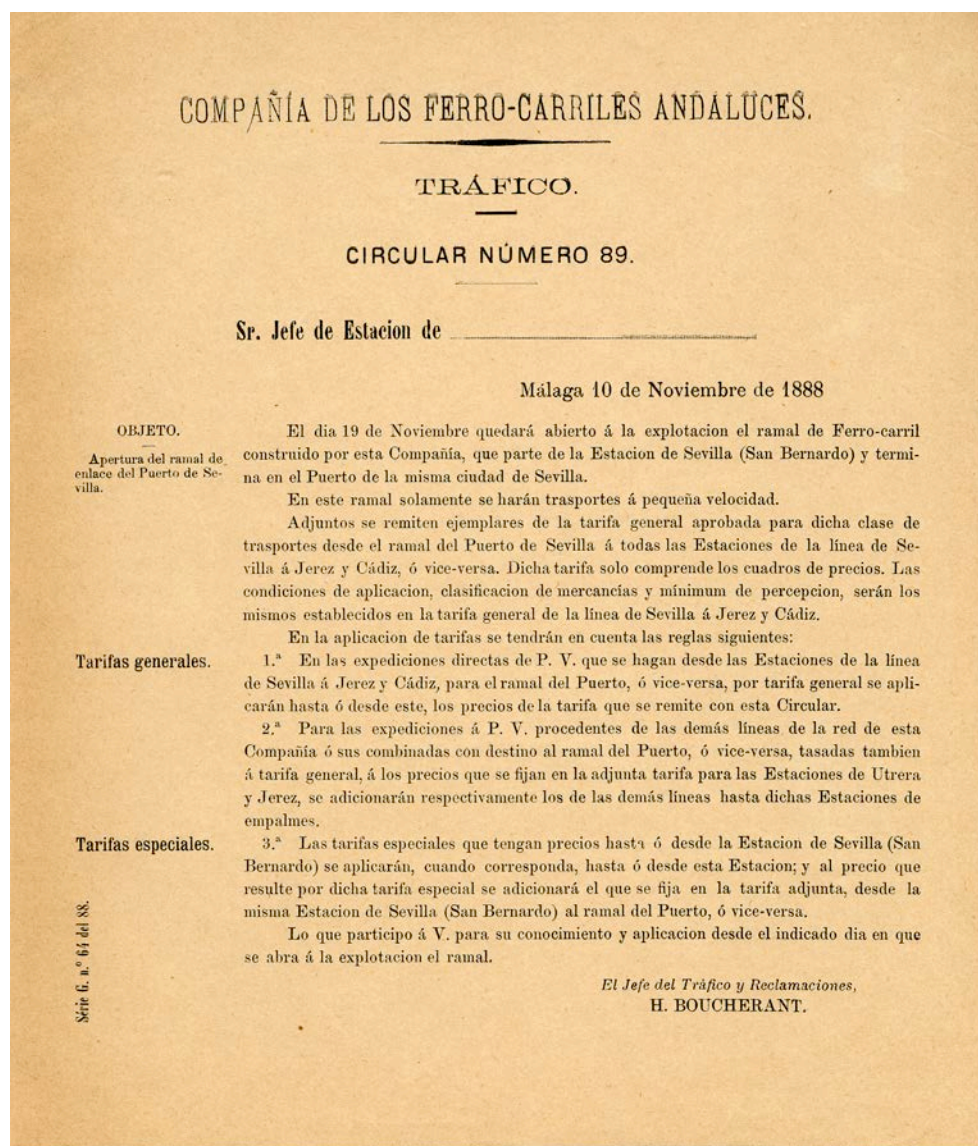
Ilustración 32: Cuartilla para escritura con membrete de la Dirección de los Ferro-carriles Andaluces, sin firma de imprenta, 1889



Analizando otros impresos, como el que insertamos a continuación, podemos observar que no se adoptó una tipología estrictamente fija para las letras. Los documentos emitidos por la empresa durante las últimas décadas del siglo XIX se imprimen con una tipología similar, pero que varía según los tipos disponibles de cada impresor. No se asociaba aún un tipo de letra exacta al nombre de la empresa, como se

suele hacer hoy día cuando una compañía lleva a cabo la unificación de su imagen corporativa. Bastaba con el hecho de que el nombre de la empresa constase bien claro y legible, y con una tipología similar entre los documentos. Tampoco encontramos un criterio fijo sobre cómo debe ser nombrada la empresa. Así, en unos documentos aparece solamente “Ferro-carriles Andaluces”, y en otros “Compañía de los Ferro-carriles Andaluces”. Como ejemplo de ello insertamos a continuación una circular de finales de 1888 para la apertura de uno de los ramales hacia el puerto fluvial de Sevilla, que partía de la estación principal de esta ciudad, estación de San Bernardo. Esta circular tampoco lleva firma de imprenta, aunque sí un registro del modelo de impreso, que además añade el año en el que se realizó la tirada de este documento: “*Série G. n.º 64 del 88.*” También se observa que el formato del papel no corresponde al tamaño folio en el ancho, sino que su forma es más cuadrangular.

Ilustración 33: Circular de Tráfico impresa de la Compañía de los Ferro-carriles Andaluces de noviembre de 1888



1. 3. Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA)

La Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante presenta una característica que no hemos podido hallar en las compañías andaluzas, pero que sí encontramos en otras, como en la MZOV (Compañía del Ferrocarril de medina a Zamora y de Orense a Vigo), y es la adopción, ya desde mediados del siglo XIX de un logotipo fijo compuesto por las siglas del nombre de la empresa, formando lo que hoy llamaríamos un anagrama. A continuación presentamos dos de las insignias de MZA que se componían de estas tres letras entrelazadas en un mismo espacio, aunque no hemos podido determinar aún las fechas exactas en las que fueron compuestas.

Ilustración 34: Anagrama de MZA en grabado

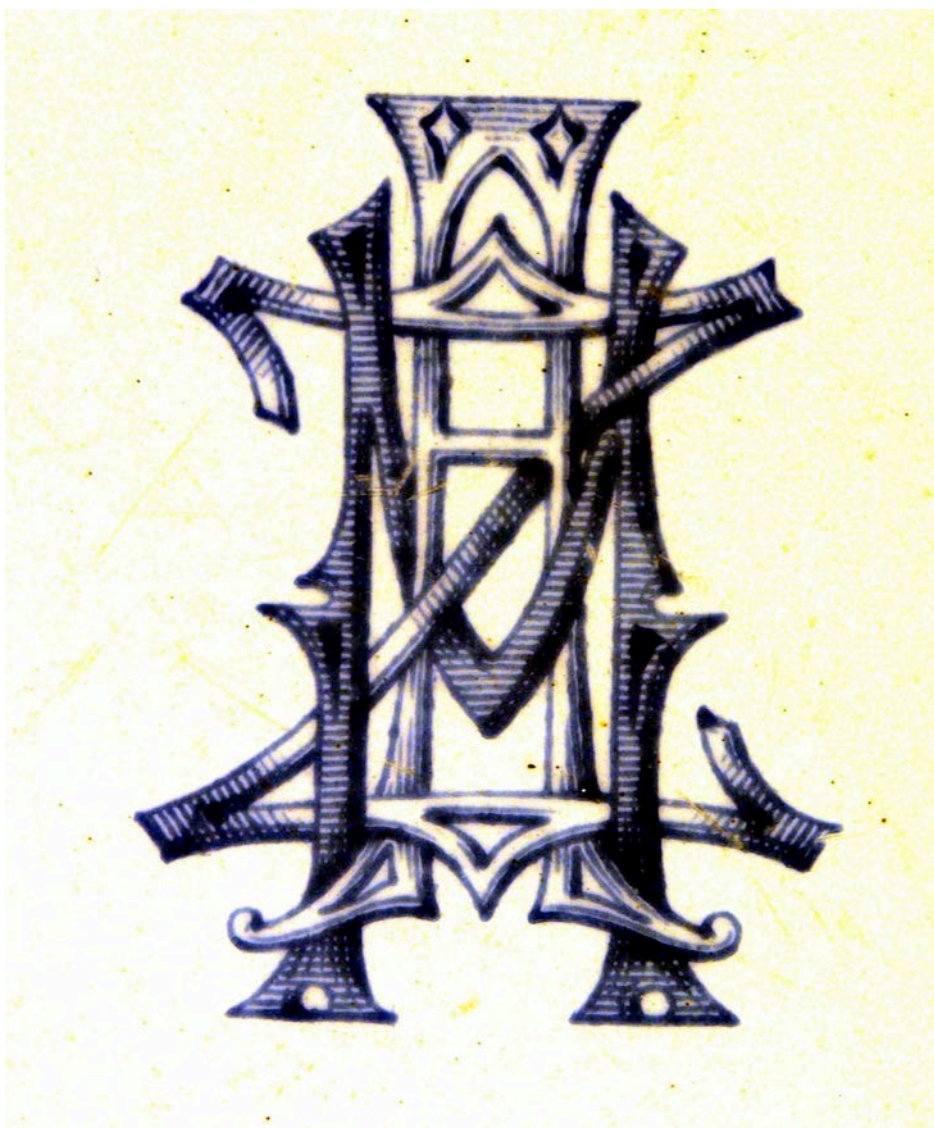
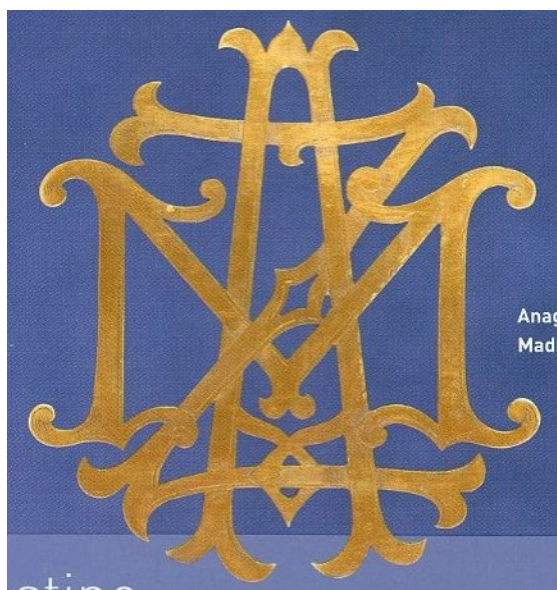


Ilustración 35: Anagrama MZA dorado



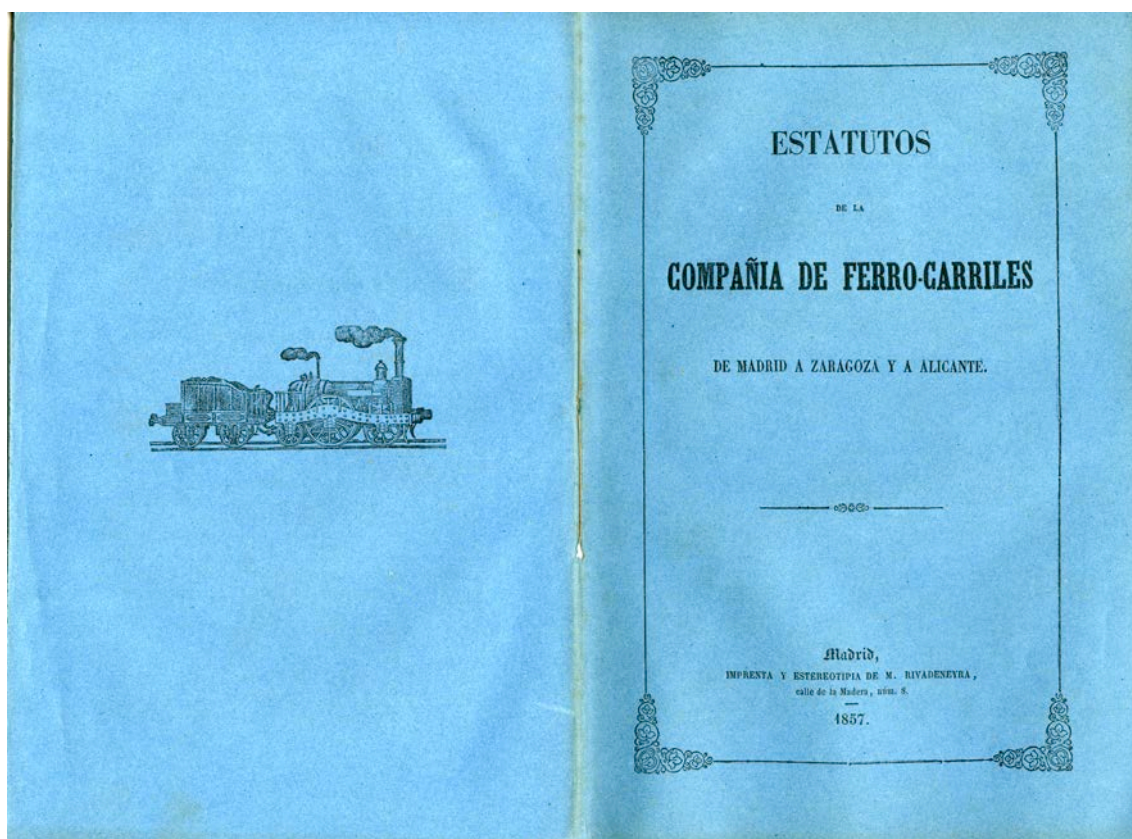
La especificidad de ambos anagramas se circunscribe a la utilización de las tres letras que reseñaban el nombre de la empresa, MZA, pero observamos que no existe tampoco la adopción fija de un tipo de molde determinado para las letras, que se adornan con distintos penachos y elementos ornamentales.

No obstante, MZA no solía emplear este tipo de anagrama en los documentos, ni en folios impresos para cartas, ni en otro tipo de documentos, sino que se introducía en ellos el nombre completo de la Compañía. En el caso de MZA, el nombre de los documentos siempre era el mismo “Compañía de Ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante”, y no presenta variaciones, como por el contrario sí ocurría con los Ferrocarriles Andaluces.

En los documentos impresos de MZA también observamos una mayor profusión de ornamentación de los tipos, con inserción de ilustraciones, en los comienzos de su andadura a mediados del siglo XIX; pero al avanzar dicha centuria se dio una tendencia muy marcada a la simplificación, eliminándose los adornos de orlas y figuraciones.

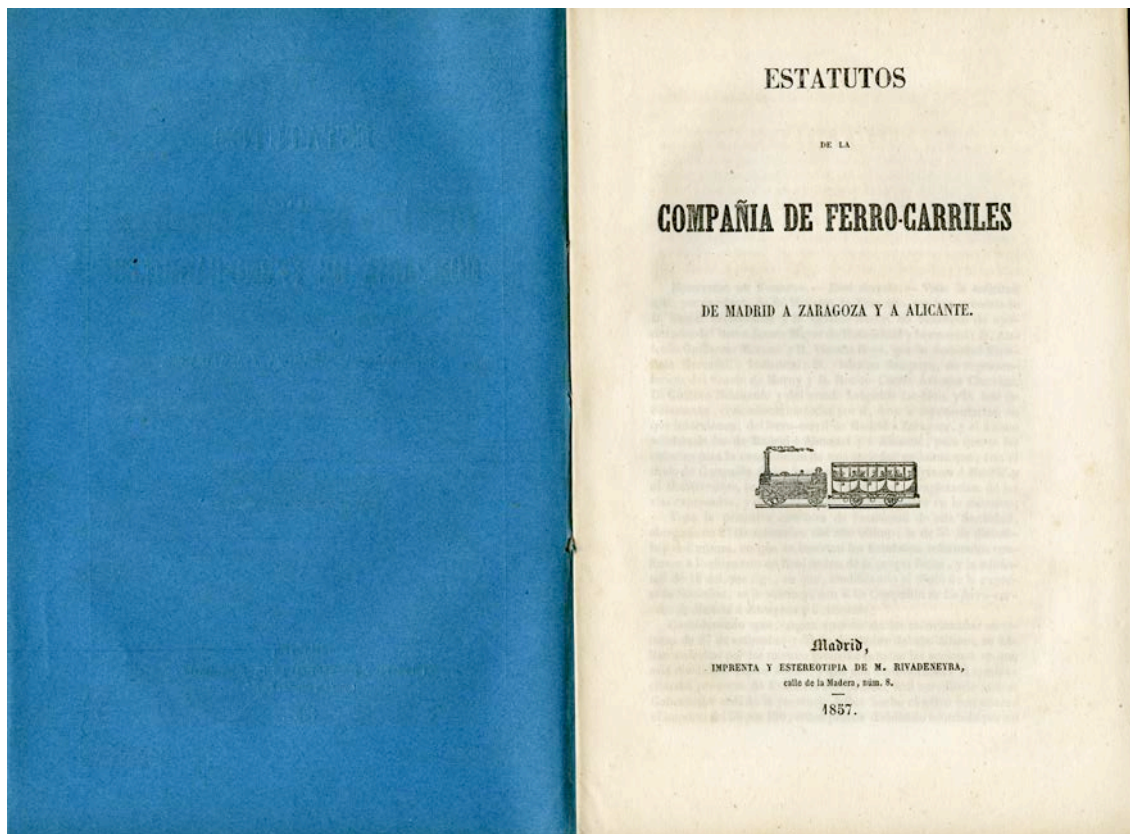
Ello podemos comprobarlo contrastando la estética de sus estatutos de 1857 y de 1899, éstos últimos con una estética de sobriedad acusada.

Ilustración 36: Portada y contraportada de los Estatutos de MZA de 1857



Aunque el paso del tiempo ha descolorido el tono del papel de esta portada, haciéndolo parecer celeste, en el interior podemos ver el tono e intensidad original de la misma, que resulta un azul cobalto bastante cálido. La tipología de las letras que componen el título del documento consta de al menos cinco variaciones, incluyendo en la palabra “Madrid”, una tipología de estilo gótico utilizada ya en el siglo XIX sólo como arcaísmo para añadir intencionalidad artística a las palabras en resalte. El contenido del texto de la portada se inscribe dentro de un recuadro que delimita el centro del papel y su margen, añadiendo a las líneas simples de los laterales una profusa decoración geométrica de motivos vegetales que engrosan las cuatro esquinas de la portada.

Ilustración 37: Portada interior de los estatutos de MZA de 1857



Al comparar las ilustraciones de la contraportada y la portada interior de estos *Estatutos*, vemos que la elección de la ilustración es aleatoria, empleándose dos estampas muy diferentes de sendas locomotoras, la de la contraportada arrastrando un ténider en dirección de izquierda a derecha, y la de la portada interior tirando de un antiguo coche de viajeros ataviado con adornos colgando de las ventanillas, al modo de los que se utilizaban para las inauguraciones y ocasiones especiales. Tampoco son similares las ilustraciones ni en cuanto al estilo ni al tamaño. Mientras que el dibujo de la contraportada está efectuado con una mayor organicidad de líneas, realismo y detalles; la representación de la contraportada es más rígida, más esquemática, y su factura sólo incluye un atisbo de movimiento en el humo que sale de la chimenea de la máquina, pero por lo demás resulta mucho más estático que la figura de la contraportada. Es decir, no existe la intencionalidad de que los diseños de los dibujos constituyan una imagen corporativa también fijada de antemano, sino que sólo son representaciones que se insertan como gráficos para ilustrar y dinamizar el documento.

Ya a finales de siglo, como veremos en las siguientes ilustraciones, la estética de los impresos ha cambiado radicalmente. En los *Estatutos* de 1899 se adopta un color más neutro para la portada de los nuevos estatutos, pasando del azul cobalto al beige, desaparecen todas las ilustraciones, las orlas y los ornamentos, y se extrema la simplificación de la tipología de letras. En la contraportada también ha desaparecido cualquier tipo de ilustración, e incluso de impresión, quedando en blanco, y el formato del papel es más alargado, resultando una imagen más vertical, que también aporta mayor sobriedad.

Ilustración 38: Portada de los Estatutos de MZA de 1899

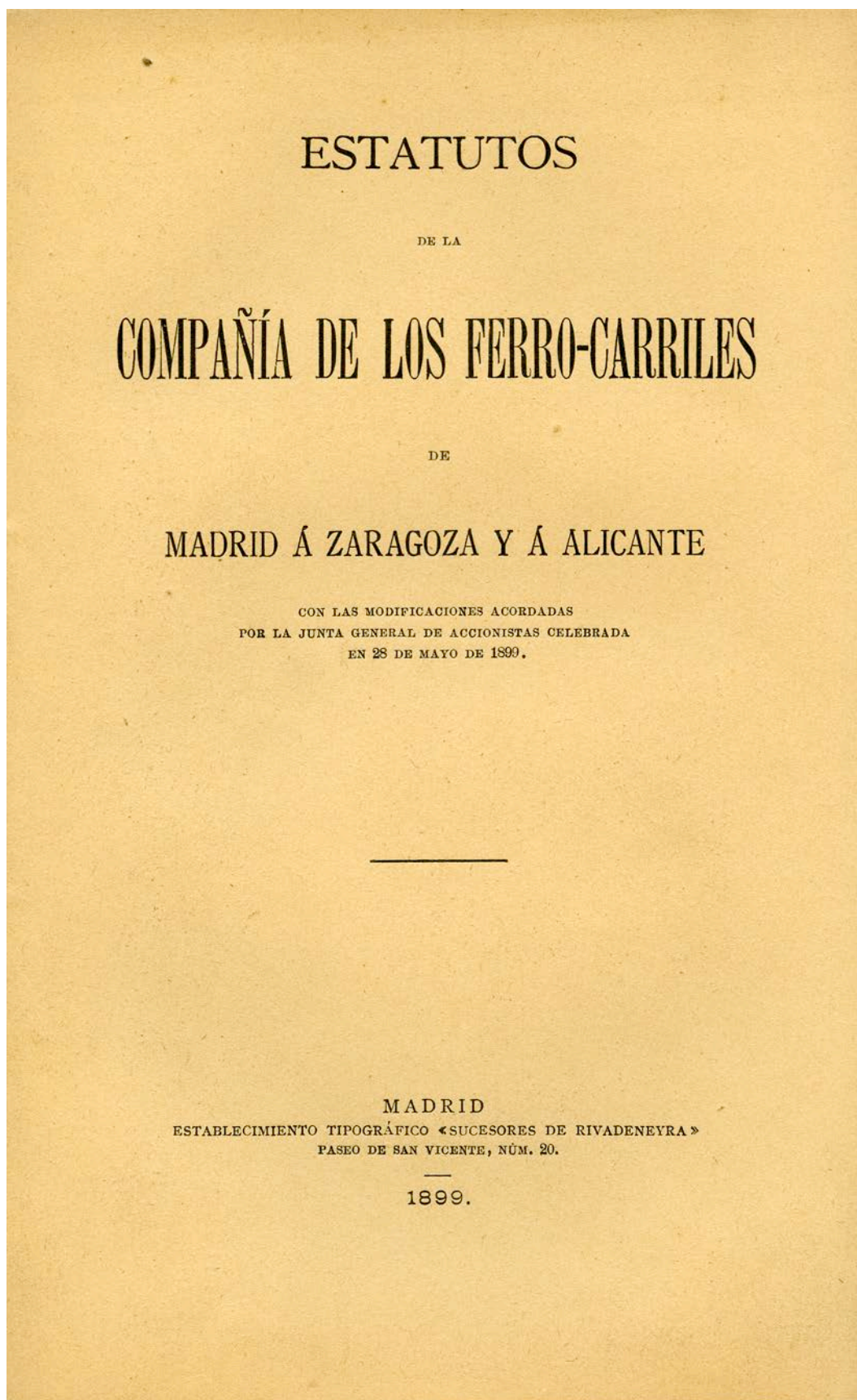
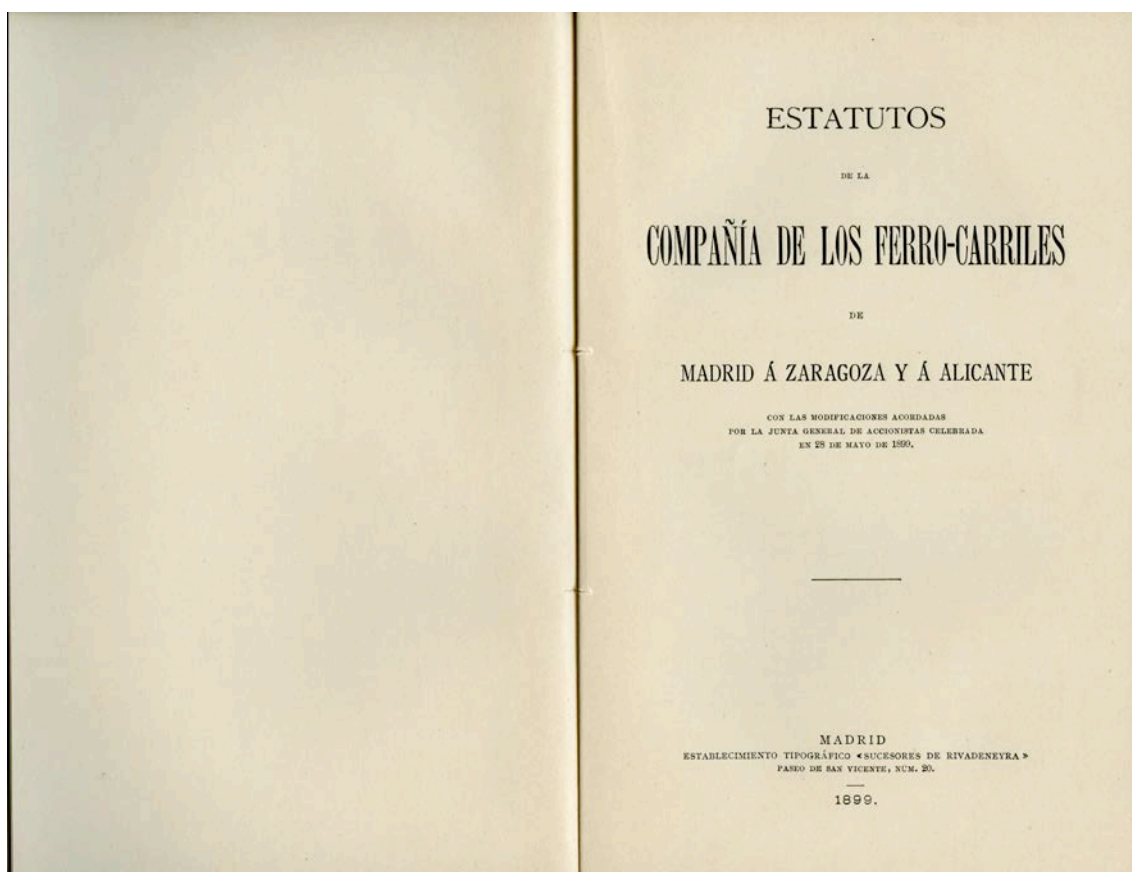


Ilustración 39: Portada interior de los Estatutos de MZA de 1899



Para finalizar este apartado, podemos concluir que aunque la visión estética de las compañías ferroviarias estuvo presente desde que se llevaron a cabo sus fundaciones a mediados del siglo XIX —tanto en las impresiones de documentos como en otra simbología, con la intencionalidad de ofrecer una imagen cuidada de la entidad que representaban—, no se llegaba aún al punto de homogeneizar los elementos de esta imagen para un reconocimiento o asociación inmediata de ellos con el público en general o los clientes potenciales de las empresas.

2. Uniformes del personal

Las uniformizaciones de los elementos de imagen de las compañías, también constituye una faceta comunicativa. En la actualidad la mayoría de las empresas, de diferentes envergaduras de negocio, mantienen el cuidado de estas uniformizaciones tanto en elementos como vestimentas del personal, mobiliario, instalaciones, etc., además de la ya mencionada uniformidad gráfica para las marcas. En este aspecto no podemos ofrecer ejemplos de las compañías andaluzas puesto, como hemos dicho ya en distintos momentos a lo largo de este trabajo, sólo contamos con la documentación conservada en Madrid relativa a Vía y Obras, habiéndose perdido los papeles que constituían el cuerpo del resto de los servicios de aquellas compañías primigenias de la red del sur de España. Sí existen aún algunos de los restos arquitectónicos que configuraron su conjunto de instalaciones en el siglo XIX, al igual que se ha conservado parte de los edificios que erigió MZA. Tal vez sea ésta, la arquitectura que generaron estas compañías, la faceta que ha sido más estudiada en el presente, puesto ha interesado a historiadores del arte y del patrimonio que se han dedicado de forma sostenida o puntual a la arqueología industrial. No vamos, por tanto, a entrar en un estudio de las edificaciones, estaciones, talleres ni las tipologías de estas obras, limitándonos a citar algunas de las fuentes bibliográficas que ya se han dedicado a ello y son abundantes a partir de los años 1980, pues muchas de estas construcciones fueron objeto de protección patrimonial por parte del Gobierno desde aquella década⁸³⁵.

Entre algunos autores y autoras que sería necesario consultar para una puesta al día en materia de edificaciones ferroviarias y estaciones, están Mercedes López García⁸³⁶, Joaquín Sobrino Simal⁸³⁷, Nuria Torres Ballesteros⁸³⁸, entre otros.

⁸³⁵ La introducción de elementos constructivos fabriles e industriales hubo de abrirse paso no sin dificultades en su admisión como objetos de estudio y protección en España, a partir de los años 1880. Con anterioridad, la costumbre no había considerado estos restos arqueológicos como merecedores de interés, puesto en la Historia del Arte y de la Arqueología se prestaba atención a edificios enmarcados en funciones y estéticas clásicas. Ciertos cambios en las mentalidades debieron ocurrir antes de que fueran aprobadas estas obras en dichos campos. Para su inclusión en los planes de conservación del patrimonio del Gobierno, se redactaron justificaciones conceptuales e históricas para llevar a cabo las protecciones y las tareas de conservación de los restos conservados como bienes culturales, y aún en época reciente siguen ofreciéndose nuevas recopilaciones y síntesis. Ver: LINAREJOS CRUZ, María (2007) “Plan Nacional de Patrimonio Industrial: Apuntes históricos y conceptuales”, en *Revista Bienes Culturales. IPHE*, núm. 7. Plan de Patrimonio Industrial, 12 pp. Disponible en: http://www.mecd.gob.es/cultura-mecd/dms/mecd/cultura-mecd/areas-cultura/patrimonio/mc/bienes culturales/n-7/capitulos/07-Plan_Nacional.pdf [última consulta 29/08/2015]

⁸³⁶ Esta autora presentó una tesis sobre estaciones ferroviarias en la Universidad Complutense de Madrid en 1882, titulada *MZA: Historia de sus estaciones*. Esta obra fue publicada a finales de aquella década por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Demarcación de Madrid y la Fundación de los Ferrocarriles Andaluces, ver: LÓPEZ GARCÍA, Mercedes (1986) *MZA: Historia de sus estaciones*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Demarcación de Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 260 pp. Desde entonces hasta finales de los años 1990 fue prolija en publicaciones de artículos, libros y participación en libros colectivos sobre estética de la ingeniería, cuyas referencias son consultables en Dialnet: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/autor?codigo=896013> [última consulta 29/08/2015]

⁸³⁷ SOBRINO SIMAL, Joaquín (2008) *Op. cit.*, en CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, ANDRÉS (dirs.) (2008) *Op. cit.*, Vol. II, pp. 823-887.

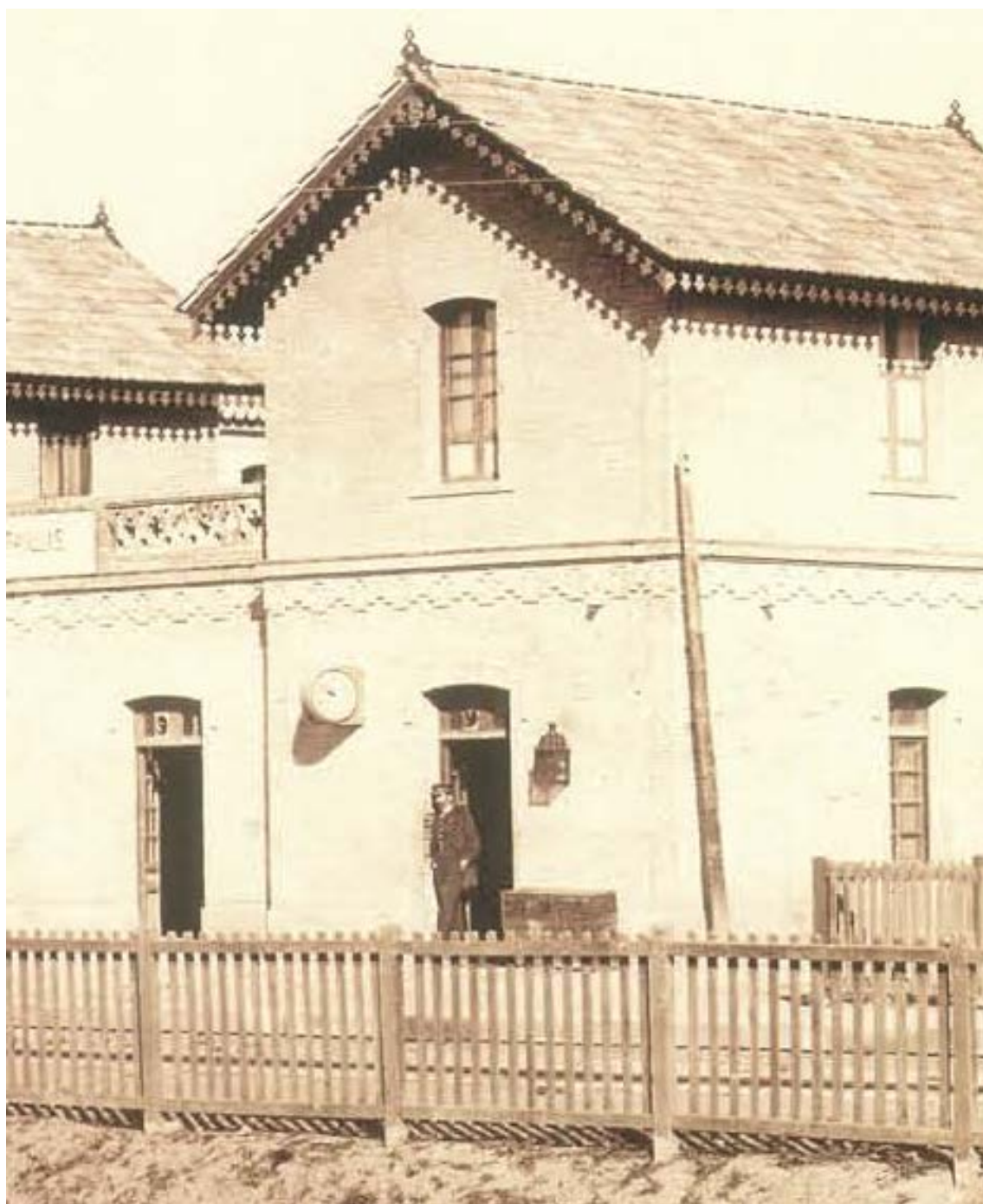
⁸³⁸ TORRES BALLESTEROS, Nuria (2012) “Arquitectura y Arqueología Industrial de la Estación de Madrid-Delicias”, en *Actas del VI Congreso de Historia Ferroviaria de Vitoria*. Disponible en: <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Vitoria2012/pdf/6037.pdf> [última consulta 29/08/2015]

Sobre los uniformes del personal ferroviario no existe apenas bibliografía, con la excepción del libro de Miguel Muñoz Rubio, publicado en 1993 por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, titulado *Historia y evolución del uniforme ferroviario*⁸³⁹, basado fundamentalmente en los documentos fotográficos conservados en el AHF. En el repertorio de este libro, existe una fotografía fechada en 1867, que se considera el primer testimonio gráfico de un Jefe de Estación perfectamente uniformado, precisamente perteneciente a la Compañía del ferrocarril Córdoba-Málaga. La fotografía está tomada en la estación de Campanillas, tratándose de una vista completa de la pequeña estación, tras sus empalizadas de madera a los lados de la vía, con el jefe de estación en postura de espera enmarcado por una de las puertas, entre el reloj de la estación y un farol de pared⁸⁴⁰. Como ya hemos repetido varias veces en este trabajo, la desafortunada carencia documental para la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga —posteriormente los Ferrocarriles Andaluces—, no nos ha permitido averiguar si la uniformización de su personal pudo ser, quizás, anterior a la de MZA, pues existen algunos indicios de que la compañía andaluza adelantase en algunos parámetros de modernidad a la gran ferroviaria. Incluso, es posible que sus dimensiones más reducidas, favoreciesen una mayor dedicación a asuntos de imagen.

⁸³⁹ MUÑOZ RUBIO, Miguel (et al.) (1993) *Historia y evolución del uniforme ferroviario. Imágenes para el recuerdo*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Àmbit Servicios Editoriales, S. A., Barcelona, 236 pp.

⁸⁴⁰ *Ibid.*, p. 32.

Ilustración 40. Estación de Campanillas con Jefe de Estación, 1867 (imagen parcial y ampliada de la fotografía original). Fuente AHF, extraída de MUÑOZ RUBIO (1993), *Op. cit.*, p. 32



2. 1. Primeras uniformizaciones para el servicio del Movimiento y primeros suministradores de uniformes (1860-1880)

Aquí vamos a hacer solamente algunas referencias a los uniformes con los que se dotó al personal de MZA, siguiendo fielmente la fuente de las Actas de su Consejo de Administración, siendo la primera referencia que existe en las actas de la empresa de mediados de 1860, por lo que podemos suponer que anteriormente los trabajadores iban vestidos con ropas de trabajo propias. En este momento sólo se uniformizó a los

trabajadores del Movimiento, es decir, a los maquinistas, fogoneros, y otros empleados de este servicio. El suministro de uniformes salió a subasta y de entre las propuestas recibidas se eligió la de Juan Domínguez, quien debía ser un sastre o fabricante de textil. El motivo por el que el Consejo se decantó por este fabricante fue su oferta de rebaja del 15 y 1/2 por ciento en los precios de salida fijados por la empresa en la subasta⁸⁴¹.

Según el estudio de Miguel Muñoz, una orden circular de servicio de 1 de septiembre de 1862 de MZA describe las características de las gorras primitivas de los inspectores de la Compañía, y eximía el uso del uniforme, excepto de la gorra, a los inspectores y jefes de estación de las estaciones de Madrid y Alicante⁸⁴²:

“De paño azul turquí con visera de charol, llevando superpuesto un bordado en oro que representaba las hojas de encina, las iniciales M. Z. A., y una locomotora dorada. Los botones y el barboquejo culminado con un galón, eran igualmente dorados”

Los servicios de suministro de uniformes contratados con Juan Domínguez debieron ser satisfactorios para la empresa puesto que en 1864, se renovarían el acuerdo con el mismo fabricante por el período de cinco años más. No obstante, con esta noticia, también averiguamos que aún eran solamente los empleados del Movimiento los uniformados, puesto que ello se especifica en las actas de forma meridiana⁸⁴³.

No podemos asegurar si el contrato con Juan Domínguez siguió renovándose aún una o varias veces más, pero la noticia del siguiente fabricante que aparece como abastecedor de uniformes, la tenemos ya en las actas de 1873. El nuevo proveedor sería Gabriel Fernández Angulo, a los mismos precios estipulados en el contrato vigente con el anterior proveedor. Esta adjudicación se realizó mediante el resultado de una nueva subasta, y parece que el suministro sería ahora para todos los empleados de la Compañía⁸⁴⁴. Desconocemos las causas exactas que propiciaron el cambio de suministrador, pero podemos deducir que en este caso no fueron razones de ahorro en el gasto, ya que los precios de los uniformes se estipulan parejos a los anteriores, pero es posible que al aumentarse las necesidades del suministro o que fueran abastecidos de prendas otros empleados de la empresa —aunque en realidad no podemos afirmar esto según las anotaciones de las actas—, jugase un papel importante la capacidad del taller donde hubieran de confeccionarse; si es que no fuese, simplemente, el cierre del anterior establecimiento o el cese de la actividad del propietario u otras por el estilo. Sin embargo, la relación con el nuevo proveedor de uniformes no fue demasiado estable, ya que en 1877 el propio contratista solicitó rescindir el contrato para el suministro de uniformes, determinando el Consejo a petición de Director, *“la liquidación final y definitiva con el mismo”*⁸⁴⁵. Tampoco se nos revelan las causas de la recisión del contrato con Gabriel Fernández Angulo, pero es posible que el encargo de estos trabajos no resultase rentable a la postre, o que el fabricante encontrase obstáculos de abastecimiento de materiales o telas para suministrar una gran cantidad de prendas.

⁸⁴¹ Actas MZA, sesión nº 24 de 2 de junio de 1860, p. 394, libro 2.

⁸⁴² MUÑOZ RUBIO, Miguel (et al.) (1993) *Op. cit.*, p. 80.

⁸⁴³ Actas MZA, sesión nº 9 de 23 de marzo de 1864, p. 474, libro 4.

⁸⁴⁴ Actas MZA, sesión nº 17 de 23 de octubre de 1873, p. 342, libro 7.

⁸⁴⁵ Actas MZA, sesión nº 18 de 23 de noviembre de 1877, p. 71, libro 9.

Cuando en enero de 1897, el Consejo tomó medidas restrictivas de cara a la radicalización de los objetivos de la Sociedad Cooperativa de empleados, de la que hemos hablado en la primera parte de esta tesis, suprimió la concesión de billetes gratuitos que se venían otorgando a los abastecedores de dicha Sociedad; pero realizó una excepción en relación a la sastrería para los uniformes, y concedió un billete de circulación temporal a favor de un agente para que pudiera salir a las líneas a tomar medidas y tratar de la confección de las ropas. Es decir, ya a finales de siglo, la tarea de sastrería para uniformes que anteriormente realizaron empresas externas, era llevada a cabo por la Sociedad Cooperativa fundada por los mismos trabajadores de la ferroviaria⁸⁴⁶.

No sabemos cómo sería la calidad ni la estética de los primeros uniformes que se adquirieron en 1860, ni de qué prendas se compondría, aunque seguramente incluiría pantalón, casaca y gorra. Tres años más tarde, a mediados de 1863, se abrió un crédito de 13.000 reales de vellón para la adquisición de 40 abrigos e igual número de mantas para el personal de trenes, y para mil iniciales MZA para las gorras del uniforme de los empleados de la Compañía⁸⁴⁷. Así pues, fue en este momento en el que las siglas MZA que hemos visto en el apartado anterior se empezaron a utilizar como distintivo en las gorras que llevaban los operarios de los trenes, en función a una comunicación exterior hacia el público. Seguramente también estas siglas estaban entrelazadas entre sí en la posición que ha quedado ilustrada más arriba, y sirvieron para incrementar la estética de las prendas.

Según podemos deducir de la lectura de algunas anotaciones en las Actas de MZA, cada empleado al que se entregaban prendas de uniformidad, debía recibir sólo una muda, y debían ser hechos a medida, pues cuando se sufrían deterioros por labores del servicio, el Consejo debía autorizar el repuesto y abono de cada uniforme según las circunstancias del deterioro en cada caso. Suponemos que si el deterioro del uniforme no estaba justificado, aquél debía ser reemplazado por otro nuevo a cargo del empleado, pero no tenemos datos específicos de ello. Sin embargo, por el texto que insertamos a continuación, parece que debían estar muy claros los motivos de que este deterioro se debía a causas mayores, y no al descuido del trabajador. En este sentido tenemos la anotación del 31 de diciembre de 1863, con el título “Costeo de uniforme al guarda-freno Sr. Ortega”, que dice:

“El Director hace presente que el 29 de Noviembre al pasar el tren nº33 el puerto de San Pedro, en la línea de Cartagena fue sorprendido por una fuerte avenida que interceptó la vía, en cuya ocasión el guarda-freno Ortega hizo los mayores esfuerzos para sacar a los viajeros de los coches y conducirlos a las casillas de guardas más próximas para que estuvieran al abrigo de la lluvia, quedando por esta causa su uniforme completamente inutilizado. Por lo tanto el Director propone se provea a dicho empleado de un nuevo uniforme por cuenta de la Compañía, lo cual es aprobado por el Consejo.”

En 1880 disponemos de la información de las actas sobre una circular de Movimiento que se publicó con objeto de reproducir, con algunas modificaciones, las

⁸⁴⁶ Actas MZA, sesión nº 23 de 29 de enero de 1897, p. 433, libro 15.

⁸⁴⁷ Actas MZA, sesión nº 17 de 26 de junio de 1863, p. 322, libro 4.

disposiciones vigentes relativas al uso de uniforme de los empleados de dicho Servicio. Como nuevas especificaciones se designaban en esta circular los distintivos que correspondía a cada empleado según su respectiva categoría⁸⁴⁸. Es decir, ahora los distintivos, que anteriormente se limitaban al anagrama compuesto por las siglas de la empresa en la gorra, van ganando complejidad y convirtiéndose en un código mediante el cual el rango de cada empleado podía ser identificado por otros empleados, o incluso por viajeros y pasajeros, con la única condición de que dispusiesen de la información adecuada sobre la aplicación de este código.

2. 2. Comparación del periodista Alfredo Escobar sobre los uniformes ferroviarios alemanes y españoles (1883)

El periodista, escritor, político y abogado de origen noble Alfredo Escobar, acompañó a Alfonso XII en el viaje que éste realizó a Europa central en 1883 del que hablaremos después, formando parte de su séquito. El nombre completo del personaje fue Alfredo Luis Eusebio Telesforo José Escobar y Ramírez, y ostentó el cargo de II marqués de Valdeiglesias. Llegó al cargo de director de *La Correspondencia de España* y fue director del diario *La Época* a partir del fallecimiento de su padre en 1887, don Ignacio José, primer marqués de Valdeiglesias por méritos literarios y periodísticos, y su lealtad dinástica; y también periodista muy valorado en su época e ilustre propietario de dicho periódico liberal conservador⁸⁴⁹. Del libro que publicó el periodista Alfredo Escobar con motivo de este viaje de Alfonso XII, podríamos realizar un análisis acerca del significado de los uniformes militares en aquella época, tanto por las veces que nombra y describe uniformes militares de toda Europa, como por su detenimiento incluso en los uniformes de colegios, como el de los alumnos de el Colegio de El Escorial, que vistió el mismo rey durante su infancia y cuya fotografía adornaba uno de los compartimentos del tren real donde efectuó el periplo del que nos habla el libro. Respecto a los uniformes ferroviarios que nos interesan aquí, Escobar realiza una alusión comparativa general entre las líneas de ferrocarril alemanas y las españolas. Este autor, en un pequeño párrafo realiza un repaso al significado de la proyección comunicativa del conjunto de la imagen en general ofrecida por las ferroviarias:

*“Los coches alemanes son, como es sabido, más cómodos que los españoles, por tener cada wagón un cuartito de aseo. Los empleados de la línea tanto por su organización, como por su uniforme, llaman siempre la atención de los que viajan por Alemania.”*⁸⁵⁰

2. 3. Uniformización de otros servicios distintos al Movimiento (1906...)

Hasta la primera década del siglo XX, 1906, no tenemos constancia de que los empleados de otros servicios distintos al Movimiento fueran uniformados, tras varios años de haberse hecho efectiva la unificación de la Red Antigua de MZA con la Red

⁸⁴⁸ Actas MZA, sesión nº 13 de 2 de julio de 1880, p. 22, libro 10.

⁸⁴⁹ OSSORIO Y BERNARD, Manuel (2004) *Op. cit.*, p. 116.

⁸⁵⁰ ESCOBAR, Alfredo (1883) *El Viaje de Don Alfonso XII á Francia, Alemania, Austria y Bélgica. Septiembre de 1883. Notas de un testigo*, Francisco Álvarez y C.ª, Editores, Sevilla. Disponible en: <http://www.cervantesvirtual.com/obra/el-viaje-de-don-alfonso-xii-a-francia-alemania-austria-y-belgica-septiembre-1883/> [última consulta 12/09/2015], p. 20.

Catalana, hasta esa fecha perteneciente a la compañía independiente de los Ferrocarriles de Tarragona-Barcelona-Francia, que se produjo en 1898. Los primeros en ser uniformados de la Red Antigua de MZA, aparte de los maquinistas y fogoneros fueron los jefes, factores y guarda-agujas en las estaciones de las líneas de Madrid a Aranjuez y Toledo, y el personal de los trenes expresos y los trenes correo de las líneas principales. Para cubrir el presupuesto de la confección de estos se concedió un crédito de 8.034,80 pesetas procedente de la cuenta “Diez por ciento de gastos de Administración por billetes de andén”⁸⁵¹.

Los siguientes en ser uniformados fueron los revisores de la Red Antigua, por acuerdo del consejo de diciembre de 1906, que anteriormente carecían de uniforme. Sin embargo, los revisores de la Red Catalana ya hacían uso de uniforme antes de ser unificadas las dos redes, y se determinó que el diseño para los nuevos trajes para revisores que se encargasen fuese el mismo tipo que los ya existentes en Cataluña. Teniendo en cuenta lo difícil que sería para los revisores hacer el gasto extraordinario de compra de uniforme, el Director propuso que se les facilitase gratuitamente el primero de ellos. El número de revisores a quienes había que proveer de uniforme era de 76, y el gasto total de estas vestimentas, incluidos gabanes y botones ascendería a 9.500 pesetas. Así, el crédito correspondiente por esta cantidad fue concedido con cargo a la cuenta “Diez por ciento de gastos de Administración por billetes de andén”⁸⁵².

Un mes después, en enero de 1907, se abrió otro crédito de 5.000 pesetas, con cargo a la misma cuenta que los anteriores, para la confección de prendas de abrigo de los porteros, ordenanzas y vigilantes de andén de Madrid-Atocha y demás agentes que las necesitasen en lo sucesivo⁸⁵³.

A partir de aquellos comienzos del siglo XX disponemos de algunas descripciones de los uniformes ferroviarios de la época en obras literarias de Azorín, Alfredo Maquerie, Pérez Galdós, etc⁸⁵⁴.

⁸⁵¹ Actas MZA, sesión nº 15 de 12 de octubre de 1906, p. 338, libro 20.

⁸⁵² Actas MZA, sesión nº 20 de 22 de diciembre de 1906, pp. 404-405, libro 20.

⁸⁵³ Actas MZA, sesión nº 2 de 18 de enero de 1907, p. 478, libro 20.

⁸⁵⁴ MUÑOZ RUBIO, Miguel (et al.) (1993) *Op. cit.*, pp. 82-90.

Capítulo X. Relaciones con la Corona

Para un acercamiento a esta zona de la investigación, hemos tomado como fuente principal para esta investigación las Actas y otros documentos internos de MZA. En ellos encontramos abundantes dechados de una planificación de la comunicación bien meditada y una desenvoltura de estrategias con un claro enfoque a favorecer la opinión del público general hacia las actividades de la empresa mediante la organización o el patrocinio de eventos y actos públicos. En un primer acercamiento a la comunicación externa de esta empresa ferroviaria durante el período decimonónico, encontramos que se cumplían, ya desde el siglo XIX los ejes fundamentales de la comunicación empresarial actual, aunque estos ejes no estuviesen sistematizados como los hallamos en las empresas del presente.

A partir de la primera década del siglo XXI, la utilización de la imagen del Rey y de otros miembros de la familia real por parte de marcas comerciales, generalmente asociada a actividades de ocio, deportivas —principalmente deportes náuticos— y de esparcimiento, ha sido estudiada por la academia, analizándose los riesgos que para la propia Casa Real suponen estos hechos. Pese al discreto y privilegiado trato del que disfruta la Casa Real en la España actual —lo que se ha denominado “Pacto de no agresión”—, en los últimos años han aparecido reflexiones sobre la necesidad de regular estas prácticas y elaborar normas de rango adecuado en la relación de la institución real con marcas, patrocinadores y otras instituciones comerciales. Como antecedentes históricos se han estudiado las alusiones durante los años 1920 a la figura de Alfonso XIII en la publicidad de algunas marcas de escopetas de caza y automóviles, o las apariciones de su esposa la reina Victoria Eugenia y algunas de las infantas en revistas del momento anunciando productos de cosmética y tocador con fines filantrópicos. Ya desde el siglo XIX abundaban las marcas que añadían en su publicidad el lema “Proveedor de la Real Casa”, e incluso algunos establecimientos comerciales como joyerías, pastelerías y tiendas de ropa y calzado madrileños exhibían este lema junto a sus rótulos comerciales a pie de calle. El modo de obtener tal distinción era diverso, desde haber recibido una carta de agradecimiento del mayordomo o jefe de la Casa Real por algún servicio satisfactorio o alguna felicitación verbal. La osadía de algunos comerciantes e industriales llegó a veces a reproducir o imitar la imagen de personajes de la familia real con evidente similitud, como fueron los casos de “Anís del Príncipe”. No obstante, las aprensiones que provoca en España el uso publicitario de la imagen de la familia real no parecen producirse en el caso de otras monarquías como la del Reino Unido⁸⁵⁵.

⁸⁵⁵ RAMOS FERNÁNDEZ, Fernando (2004) “La utilización publicitaria de la imagen del rey y la familia real”, en *Ámbitos*, nº 11-12, 1er y 2º semestres de 2004, pp. 9-38. Disponible en: <http://grupo.us.es/grehcco/ambitos11-12/ramos.pdf> [última consulta 03/11/2015]

En la documentación que aportamos, comprobamos cómo durante el siglo XIX, no sólo no existía esta aprensión a la asociación de la imagen real con las empresas privadas ferroviarias que construyeron las primeras redes de ferrocarriles en nuestro país, sino que la publicitación de aquellas primeras líneas férreas se consideró casi como una obligación para la Casa Real. Tal vez el objetivo de servicio público, aunque la base del negocio ferroviario fuese privada, redundaba más aún en su inalienable asociación con la más alta institución de gobierno del Estado, la monarquía. Pero debemos tener en cuenta que la modernización de España fue uno de los debates sociales y políticos de primer orden en aquellos tiempos de inflexión, cuando la idea de acogerse al progreso mecanicista e industrial iba aumentando en aliados y disminuyendo en detractores. Ya a la altura de los años 1860 muy pocos en España osaban desechar la idea de la necesidad de modernización del país, y los intelectuales de diversas índoles coincidían en esta idea. Así pues, consideramos que no sólo las compañías ferroviarias sacaban provecho de la imagen real en las inauguraciones de líneas y en los viajes reales por ferrocarril, sino que la monarquía liberal hallaba también un baluarte a su existencia y pervivencia como garante del sistema monárquico parlamentario en verse asociada a las grandes empresas capitalistas que con estas obras públicas traían la modernidad y contribuían al asentamiento de la forma estatal de nación-Estado europea, unificada en sus recursos y resortes de poder. Todo ello era, por tanto, favorable a una Corona que había basculado en pocos años desde el empecinamiento por el absolutismo hacia el liberalismo, demostrando su total adaptabilidad a los nuevos parámetros que imponía la modernidad para su supervivencia.

Para las ferroviarias, desde un comienzo, fue importante obtener el favor de la familia real hacia sus negocios. Además de solicitar la presencia real en las inauguraciones de líneas, y con la intencionalidad de estar a la altura de las dignidades que exigían tales invitados, se construyeron y adquirieron coches especialmente lujosos para transportar a sus majestades junto con sus séquitos, tanto en las ocasiones de inauguraciones oficiales como en otros traslados que la misma Corona solicitaba.

1. Trenes y viajes reales

Los actos y viajes reales tenían gran repercusión en los medios de opinión pública en el siglo XIX. Con motivo de los viajes reales solían publicarse libros que los relataban, además de su repercusión en prensa. En estos relatos de viajes reales quedaban detalladamente descritos los eventos, desde el aspecto de las estaciones que recibían a las comitivas, hasta el mobiliario y lujo de los carruajes que trasladaban a los reyes. Todas las compañías tenían especial interés en estos viajes reales como en el caso del viaje de Isabel II a Portugal en diciembre de 1866, en visita diplomática junto con el rey consorte y dos de sus hijos —Alfonso, Príncipe de Asturias, y María Isabel, infanta— y una comitiva regia compuesta de varios Grandes de España, Damas de la reina, servidumbre de palacio, el director de Obras Públicas D. Martín Belda, otras autoridades políticas, el inspector, empleados facultativos de la línea y algunos individuos del Consejo de Administración de los caminos de hierro⁸⁵⁶.

⁸⁵⁶ ANÓNIMO (1867) *Viaje de SS. MM. y AA. á Portugal en Diciembre de 1866*, Imprenta y Estereotipia de M. Rivadeneyra, Madrid, 1867, 284 pp. Disponible en:

1. 1. Los trenes reales durante el reinado de Isabel II

En los primeros años de su existencia MZA disponía de un tren real con coches probablemente contruidos en España. Con motivo del viaje desde Madrid a Alicante que deberían realizar Sus Majestades la reina Isabel II y el rey Francisco de Asís para la inauguración de aquella importante línea a comienzos de los años 1860, el Consejo de MZA se ocupó del asunto de los carruajes regios disponibles. El Director informó al consejo a comienzos de agosto de 1860 de que el coche real necesitaba grandes reparaciones que habían sido presupuestadas en 70.000 reales, y que a su juicio en lugar de hacer tan importante gasto, sería más conveniente adquirir un nuevo coche y cambiar solamente por el momento las ruedas y los ejes del entonces existente. El carruaje del que disponía la empresa era insuficiente para contener a todos los individuos de la real familia que acompañarían a SS. MM. en el viaje, y proponía que se habilitasen para la ocasión los dos coches unidos que poseía la Compañía y que eran inútiles para el servicio de viajeros, por no poder girar sobre las placas. A fin de una correcta utilización deberían cambiarse en ambos las ruedas y los resortes, pintarlos, revestirlos interiormente de nuevo y ponerlos en comunicación con el nuevo coche real por medio de un puente. Para la reforma de los coches antiguos el Consejo abrió un crédito de 39.345,80 reales de vellón⁸⁵⁷. En abril de 1861 se abriría otro crédito para habilitación de carruajes para la familia real de 34.550 reales de vellón⁸⁵⁸.

Entre los años 1862 y 1863 se efectuaron otros fuertes dispendios para la compra de tres coches que compondrían los carruajes reales, que comenzaron a ser importados desde Francia⁸⁵⁹. Las primeras propuestas para estos carruajes llegaron del Comité de París, quien se encargó de transmitirlos, junto con dibujos de los coches. En aquella primera ocasión de adquisición de estos coches especiales, el Consejo de MZA nombró a los administradores Moreno, Weisweiler y Zaragoza —los mismos que solían estar presentes en las líneas inauguradas por los reyes durante los años 1860— para examinar las propuestas⁸⁶⁰. Dicha comisión se encargó de entrevistarse con la reina para presentarle los planos de los carruajes que compondrían el tren real, los cuales fueron de su agrado, mereciendo la real aprobación. Aquella misma entrevista se aprovechó para proponer a Su Majestad se honrase asistir a la inauguración del camino completo de Madrid a Zaragoza⁸⁶¹. El suministro de aquellos primeros carruajes para el tren real compuesto por MZA fue servido finalmente por la compañía francesa de los Señores Moussard, Cheyles y Compañía por el precio de 130.000 francos, una vez depositada la mercancía en Alicante, es decir, con el precio del transporte desde Francia incluido⁸⁶².

Aquellos coches del tren anterior no fueron desechados, sino que se rehabilitaron para ser agregados al convoy. En julio de 1863, se libró un crédito de 8.000 reales de vellón para la habilitación de uno de los coches antiguos⁸⁶³. También en diciembre de 1865 se volvió a solicitar un crédito, esta vez de 20.000 reales de vellón, para la

<http://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=ucm.5309031768;view=1up;seq=1> [Digitalización del original de la Universidad Complutense de Madrid] [última consulta 06/12/2015]

⁸⁵⁷ Actas MZA, sesión nº 35 de 9 de agosto de 1860, pp. 52-53, libro 3.

⁸⁵⁸ Actas MZA, sesión nº 15 de 18 de abril de 1861, p. 260, libro 3.

⁸⁵⁹ Actas MZA, sesión nº 28 de 4 de septiembre de 1862, p. 134, libro 4.

⁸⁶⁰ Actas MZA, sesión nº 36 de 21 de noviembre de 1862, p. 178, libro 4.

⁸⁶¹ Actas MZA, sesión nº 37 de 4 de diciembre de 1862, p. 183, libro 4.

⁸⁶² Actas MZA, sesión nº 1 de 12 de enero de 1863, p. 208, libro 4.

⁸⁶³ Actas MZA, sesión nº 18 de 6 de julio de 1863, . 331, libro 4.

reparación del antiguo coche real, pero la aprobación del Consejo para este crédito quedó en suspenso, acordándose que se decidiría más adelante sobre este asunto⁸⁶⁴.

Es probable que el coste de los trenes reales y de su transporte durante el reinado de Isabel II, corriese íntegramente a cargo de la empresa, puesto que no hemos encontrado en las actas rastros de la facturación que éstos supusieran.

1. 1. 1. Las estancias estivales de la familia real (1862-1864)

Los traslados de la familia real a ciertos puntos de la geografía española constituían un aliciente para que el público se trasladase al mismo punto donde permanecía la Corte. Digamos que la familia real durante el reinado de Isabel II constituía por sí misma un foco de atracción de curiosos y/o pretendientes a advenedizos. Tras la familia real se ponían en marcha compañías de actores, bandas de músicos y otros profesionales del espectáculo, y se organizaban jornadas y veladas de atracciones de ocio en los lugares donde descansaban la reina y su séquito. La atracción que levantaba la familia real era aprovechada por las ferroviarias y otras empresas de transportes como las agencias de vapores con fines lucrativos, promoviendo ellas mismas viajes de recreo para el público a los lugares donde transcurría un tiempo la Corte. Por ejemplo, a finales del otoño de aquel año de 1862, se organizó otro viaje de recreo por MZA a Cartagena, en combinación con la empresa de vapores llamada Compañía de Navegación e Industria. El *leitmotiv* de aquella excursión de recreo ofrecida al público fue la permanencia de la familia real en aquella ciudad costera. Los billetes para este viaje de recreo expendidos para el público por MZA, desde el 15 al 18 de aquel mismo mes, serían de ida y vuelta y valederos por ocho días, a los precios de 350 reales para la 1ª clase, 280 reales para la 2ª y 150 reales para la 3ª. De estos importes percibirían: la Compañía, 220 reales de la 1ª, 170 de la 2ª y 100 de la 3ª; y la empresa de vapores el resto de dichos montantes.

En la temporada estival de 1864 hubo una pequeña variación respecto a las anteriores sobre los trenes especiales entre Madrid y Aranjuez durante la estancia de la familia real en esta última localidad. Ahora el Consejo no se ocupaba directamente de organizar dicho servicio, sino que delegaba esta función en el Jefe del Movimiento, y la única condición fija era que además de los domingos y festivos, discriminase según su criterio, qué otros días sería necesario hacer estos trenes en espera de una afluencia masiva nocturna, acordándose que también organizase este servicio extraordinario entre Aranjuez y las estaciones intermedias, además del cruce con el tren nº 6 de Ciempozuelos⁸⁶⁵.

1. 1. 2. La visita de Eugenia de Montijo (1862)

Con motivo de la visita de Mª Eugenia de Montijo, emperatriz consorte de Napoleón III, la Compañía dispuso un crédito de 39.000 reales de vellón con cargo a Explotación, para sufragar el coste de dos corridas y un almuerzo que se darían en honor de esta dama y su séquito, en Alcázar y Almansa⁸⁶⁶. Curiosamente, descubrimos en las actas del Consejo casi un año y medio más tarde, en sesión del 20 de marzo de

⁸⁶⁴ Actas MZA, sesión nº 25 del 30 de diciembre de 1865, p. 205, libro 5.

⁸⁶⁵ Actas MZA, sesión nº 15 de 9 de mayo de 1864, p. 501, libro 4.

⁸⁶⁶ Actas MZA, sesión nº 27 de 26 de noviembre de 1863, p. 385, libro 4.

1865⁸⁶⁷, que el fondista de la estación de Almansa había estado reclamando el abono de las restauraciones ofrecidas a la emperatriz, teniendo que elevar sus quejas incluso al Comité de París. Solamente el importe del mismo se elevaba por encima del presupuesto asignado para aquella visita. Aquella reclamación tuvo otras consecuencias negativas para el pobre fondista, como nos revela la anotación del acta, además del descalabro económico que debió suponer para el pequeño empresario de la fonda la financiación y retención en un tiempo tan prolongado de tan importante montante:

“El Consejo autoriza el abono de 40.000 reales al Sr. Barbotan, fondista de la Estación de Almansa, suma en que ha sido transijida [sic] entre el Comité y dicho Sr. la reclamación formulada por este último relativamente al pago del importe de una comida y un almuerzo ofrecidos a S. M. la Emperatriz de los franceses, durante su viaje en España. El Consejo acuerda al mismo tiempo se despida a dicho fondista.”

1. 1. 3. Besamanos y estancias estivales de la familia real (1864-1866)

El besamanos es un acto muy antiguo y tradicional que se efectuaba por diversas razones, como la subida al trono de un monarca, cumpleaños reales o visitas a las ciudades de los reyes. El acto era efectuado por damas de la Corte, funcionarios públicos, etc. Según la definición de Gaspar y Roig de mediados del siglo XIX, el besamanos es

“(...) el acto en que concurren a besar la mano del rey y de las personas de su familia, los funcionarios y personas de la corte. También se da este nombre a la recepción oficial que hacen las autoridades de provincia, como representando al monarca en ciertos días llamados de corte”⁸⁶⁸.

Durante el reinado de Isabel II se organizaron besamanos en Aranjuez de tanto en tanto. El 27 de abril de 1864 tendría lugar una de estos actos protocolarios en Aranjuez, con motivo del cuál MZA hizo un tren especial de ida y vuelta en el mismo día compuesto solamente de coches de 1ª clase al precio ordinario⁸⁶⁹. Otro besamanos fue organizado en Aranjuez para el día 13 de mayo del mismo año, con las mismas condiciones de trenes especiales que el anterior⁸⁷⁰.

En febrero de 1866 —como medida de ensayo seguramente en un intento de optimizar los beneficios que habían dado hasta la fecha los trenes de recreo entre Madrid y Aranjuez, y adelantándose a la temporada en que solía aumentar el movimiento de viajeros en este trayecto—, se estableció un tren de ida y vuelta todos los domingos y días desde el día 18, bajo la reserva de suprimir estos trenes si no diesen los resultados esperados, o de modificar su marcha y composición si la Compañía lo estimase oportuno⁸⁷¹. Se trataba, sin duda, de un intento de optimizar los beneficios que habían dado hasta la fecha los trenes de recreo entre Madrid y el Real Sitio, en un momento de estrangulamiento financiero de la Compañía en el que se reducían los

⁸⁶⁷ Actas MZA, sesión nº 7 de 20 de marzo de 1865, p. 106, libro 5.

⁸⁶⁸ GASPAR Y ROIG (1853) *Biblioteca Ilustrada de Gaspar y Roig. Diccionario enciclopédico de la lengua española, con todas las voces, frases y locuciones usadas en España y las Américas Españolas* [...] Tomo 1, Imprenta y Librería de Gaspar y Roig, Editores, Madrid.

⁸⁶⁹ Actas MZA, sesión nº 13 de 25 de abril de 1864, p. 492, libro 4.

⁸⁷⁰ Actas MZA, sesión nº 15 de 9 de mayo de 1864, p. 501, libro 4.

⁸⁷¹ Actas MZA, sesión nº 4 de 9 de febrero de 1866, p. 228, libro 5.

gastos y se trataba de obtener recursos a toda costa, puesto que las dificultades económicas de la empresa la habían llevado, incluso, a solicitar la ayuda del Gobierno.

1. 1. 4. El viaje de Estado de Isabel II a Portugal (1866), el relato anónimo sobre este viaje de Imprenta Rivadeneyra, y el silenciamiento del accidente de Daimiel en la prensa

El viaje de Estado de Sus Majestades y Altezas reales a Portugal a finales de 1866 se efectuó a través de dos empresas ferroviarias, MZA y la Compañía del Ferrocarril de Cáceres a Portugal. En las Actas de MZA quedó reflejada la comunicación del Director General de Obras Públicas mediante la que anunciaba que la familia real saldría hacia Portugal el día 9 de diciembre, y el Consejo acordó contestar a la autoridad que se adoptarían las medidas oportunas para que el servicio se hiciera con el esmero y la exactitud debidos⁸⁷². A pesar de las precauciones, ocurrió un accidente en el transcurso de esta expedición el mismo día 9 de la salida de la comitiva, en la estación de Daimiel. En las actas de MZA tenemos la noticia de la emisión de informes por el Director de la Explotación y los jefes de los servicios del Movimiento, Tracción y Sanidad. Los textos consignados en las actas nos dicen que la máquina exploradora que precedía al tren real que se dirigía a Lisboa causó ciertas “desgracias”, pero sin detallar en qué consistieron. La Compañía, según sus informes y minuciosas averiguaciones posteriores decretaba que no recaía sobre ella culpabilidad alguna por el “deplorable siniestro”, puesto que por parte de los empleados de la estación de Daimiel como los de los que iban en la máquina se cumplieron estrictamente todas las prescripciones reglamentarias y se adoptaron cuantas precauciones exigían las circunstancias. Aún así, el Consejo lamentando las desgracias ocurridas y en el deseo de aliviarlas en lo posible, remitía 10.000 reales al Gobernador de Madrid, con el ruego de repartirlos del modo más conveniente⁸⁷³. En el libro anónimo que relata aquel viaje de la reina que hemos mencionado al comienzo de este apartado, se describe el accidente con mayor detalle⁸⁷⁴. La máquina exploradora que precedía al tren a unos treinta kilómetros entró en la estación atestada de personas, según el texto unas 20.000 entre la estación y las inmediaciones. Por lo visto, una densa bruma no dejaba divisar los objetos a más de trescientos pasos de distancia, y aunque la máquina exploradora llegó avisando su presencia y acortó su marcha mucho antes de entrar a la estación, reduciendo en una cuarta parte su velocidad, la multitud creyó que se trataba del tren real, y creyendo que se detendría, algunos se arrojaron a las vías, quedando arrollados por la locomotora. Cinco personas de entre aquel público perdieron la vida, y otros veintiséis quedaron heridos o contusos de diferente gravedad. La reina no fue informada en el momento más que parcialmente de lo que había ocurrido, y solo se le explicó que había habido algunos heridos, ocultándosele los fallecidos. Según el texto del relato, la reina quedó afectada y ordenó prodigar todo linaje de auxilios, empezando por los pecuniarios, los cuales amplió a su vuelta, ya enterada de todo lo ocurrido. El texto disculpa el accidente como

“(…) una de esas desgracias que casi siempre son el resultado de las grandes aglomeraciones; una desgracia muy parecida, aunque no tan grave por su extensión, á la acaecida en las fiestas de París, en Agosto

⁸⁷² Actas MZA, sesión nº 29 de 6 de diciembre de 1866, p. 333, libro 5.

⁸⁷³ Actas MZA, sesión nº 30 de 12 de diciembre de 1866, p. 335, libro 5.

⁸⁷⁴ ANÓNIMO (1867) *Op. cit.*, pp. 65-70.

último; en que sin duda no hubo culpa por parte de nadie, pero á la que un celo poco feliz ó un aturdimiento excesivamente prolongado llegó a dar proporciones, que despues se han reducido á su verdadero punto de vista en el órden social y en el legal”.

El texto anónimo continúa relatando cómo el funesto acontecimiento no neutralizó el júbilo del pueblo, que se dio a una ardorosa expansión a la manifestación de sus afectos por los reyes, y entre aclamaciones y vivas derribaron las vallas de la estación y la muchedumbre inundó todo el espacio rodeando el tren, sin que éste pudiera pretender salir, hasta que intervinieron las autoridades locales para despejar la vía.

La prensa de aquellos días, sin embargo, silenció la noticia omitiendo cualquier tipo de información sobre el accidente. Por ejemplo, *La Correspondencia de España* del día siguiente sólo insertaba un parte telegráfico del ministro de la Gobernación comunicado a los gobernadores de las provincias, con el itinerario y los horarios previstos para el viaje⁸⁷⁵. El día 11, tampoco se hace ninguna referencia a lo ocurrido; solamente se insertó un pequeño texto extraído de la *Gaceta de Madrid*, informando de que la reina, su augusto esposo y excelsos hijos habían partido el día anterior (con la diferencia de un día desde el momento en que se redacta el periódico) de la Corte en dirección a Portugal y que

“El tren real fue recibido en todas las estaciones del tránsito en medio de las entusiastas aclamaciones de un pueblo inmenso, ávido de contemplar á sus reyes y de tributarles las más apasionadas muestras de cariño y respeto. SS. MM. y AA. llegaron a Ciudad-Real á las cuatro y cuarto de la tarde, donde fueron objeto de las mas vivas y espontáneas demostraciones de júbilo hasta mucho tiempo despues de haber entrado en las habitaciones que les tenían preparadas.

Los augustos viajeros continuán felizmente sin novedad en su importante salud (...)”⁸⁷⁶.

En este número del día 11 de *La Correspondencia de España* ya comprobamos que la noticia había sido silenciada intencionadamente, puesto que ya han llegado los reyes al final del recorrido de aquel día, Ciudad-Real, y la noticia debe haber sido ya conocida en las redacciones de la prensa. No se trataba de un desfase de la información, sino en un silenciamiento intencionado.

Tampoco encontramos ninguna noticia respecto al atropello del día 9 de diciembre en el siguiente número semanal de la *Gaceta de los Caminos de Hierro* del día 16 de diciembre de 1866⁸⁷⁷.

⁸⁷⁵ MINISTRO DE LA GOBERNACIÓN (10/12/1866) “Comunicado por telégrafo a los gobernadores de las provincias del itinerario del viaje de SS. MM. a Lisboa”, Año XIX, en *La Correspondencia de España*, núm. 3.243, p. 1. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000079865&search=&lang=es> [última consulta 06/12/2015]

⁸⁷⁶ REDACCIÓN (11/12/1866) “Primera Edición. El tren real fue recibido en todas las estaciones del tránsito...”, en *La Correspondencia de España* Año XIX, núm. 3.244, p. 1. [Noticia evidencia del silenciamiento en la prensa generalista del accidente de Daimiel al paso del convoy del tren real que llevaba a Isabel II en viaje de Estado a Portugal]. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000079893&search=&lang=es> [última consulta 12/09/2015]

El accidente del convoy real no hacía peligrar solamente la imagen pública de la MZA o de la misma familia real, sino que podría llegar a convertirse en un auténtico problema político de primer orden. Los disidentes republicanos estimulaban las diatribas sobre el nuevo orden monárquico liberal establecido cuestionando la legitimidad de su derecho divino, y se hallaban en plena efervescencia los discursos que contraponían el trono al pueblo. Desde los años 1850 surgían folletos clandestinos y hojas volantes hablando de la perfidia, la traición y la alevosía del trono, y se creaba el mito del trono contra el pueblo. La prensa satírica, como el periódico ilustrado *Gil Blas* estimulaba las diatribas contra Isabel II, su camarilla, y contra los moderados y unionistas, haciendo chistes sobre la supuesta homosexualidad del rey, los amantes de la reina, y los valores morales de la Corona eran puestos continuamente en tela de juicio. El accidente de Daimiel, del que la reina no fue informada, de forma incomprensible y lamentable, hasta llegar a Lisboa, sirvió para reforzar el mito negativo sobre la monarquía y forjar una imagen de reina cruel. Aunque la reina ordenó detener la expedición en Daimiel al regreso de su viaje para conceder donativos y consolar a las víctimas, una junta clandestina revolucionaria de Madrid publicó un manifiesto el 1 de enero de 1867 en el que calificaba de “espantoso crimen” el accidente⁸⁷⁸.

Es posible que la noticia se extendiese varias semanas más tarde de haberse producido el accidente, pero está claro que en el momento fue sofocada su divulgación. También es muy probable que las fuerzas vivas del liberalismo del momento, entre las que las élites ferroviarias gozaban de gran influencia, hicieran uso de todo su peso político para silenciar el suceso, en un esfuerzo para evitar que el interés económico de las empresas se viese comprometido en un problema político de largo alcance.

1. 2. Los trenes reales durante el reinado de Amadeo de Saboya

Durante el interregno que supuso la expulsión de la reina Isabel II en 1868, hasta la llegada de Amadeo de Saboya al trono, no tenemos noticias de circulación de trenes reales, ni de que fuesen utilizados para otros eventos ni invitados que requiriesen de grandes lujos.

Tras el intervalo del Gobierno Provisional (1868-1871), a la llegada del rey italiano Amadeo, MZA se previno de los gastos que ocasionarían de nuevo a la Compañía los trenes reales.

Como hemos dicho, durante el reinado de Isabel II la empresa había asumido la construcción y el mantenimiento de estos trenes, así como de la casi totalidad del costo de los del transportes de la familia real y su séquito. Por el contrario, para la nueva casa real entrante se aprobó un proyecto en el que se fijarían los precios y se establecerían reglas respecto al transporte, para grande y pequeña velocidad, de los empleados y de

⁸⁷⁷ REDACCIÓN (16/12/2015) “Resumen”, en *Gaceta de los Caminos de Hierro* Año XI, nº 50, portada. [Noticia evidencia del silenciamiento en la prensa especializada del accidente de Daimiel al paso del convoy del tren real que llevaba a Isabel II en viaje de Estado a Portugal]. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000036186&search=&lang=es> [última consulta 12/09/2015]

⁸⁷⁸ VILCHES, Jorge (2007?) *Los republicanos e Isabel II: El mito del trono contra el pueblo (1854-1931)*, Documentos de trabajo de la Universidad Complutense de Madrid, 31 pp. Disponible en: <https://www.ucm.es/data/cont/docs/297-2013-07-29-5-06.pdf> [última consulta 12/09/2015]

los trenes especiales que se hiciesen para ella, así como para los carruajes, caballos y demás expediciones de la misma, tanto en grande como en pequeña velocidad, mediante un proyecto de circular nº 55, que fue aprobado por el Consejo en junio de 1871⁸⁷⁹.

1. 3. Los trenes reales durante el reinado de Alfonso XII

Durante el reinado de Alfonso XII, la Corte también seguía trasladándose a Aranjuez durante el período estival. El veraneo de este monarca suponía un tránsito alto de viajeros entre Madrid y Aranjuez, y desde la época de primavera se establecían servicios especiales de trenes para el público al Real Sitio que redundaban en beneficios económicos para la Compañía⁸⁸⁰.

El transporte de los trenes reales durante el reinado de Alfonso XII tampoco fue ya costado por MZA, sino que se siguió realizando una facturación por su uso, aunque observamos que el rey Borbón sería mejor tratado que el anterior rey italiano, por las rebajas que se concedieron para los trenes reales de este reinado. En diciembre de 1877 el Consejo se ocupó de la facturación de estos trenes reales, puesto que el precio de la Compañía por el transporte de la familia borbónica, superaba en sus líneas al que cobraban otras compañías. Además, estaba el asunto del impuesto del 15% que el Tesoro cobraba de esta facturación. El Consejo de MZA tuvo que decidir hacer una rebaja importante sobre las facturas por este servicio pendientes de pago de la casa del rey Alfonso XII, con el claro objetivo de salvaguardar su imagen de avenencia con el monarca. Con el título “Transportes de los trenes Reales”, el 19 de diciembre de 1877 tenemos la siguiente anotación en las actas⁸⁸¹:

“El Consejo se ocupa del examen de las diferencias que se oponen a la aprobación y al pago de las facturas de trenes Reales; y considerando que la Compañía se colocaría en situación desventajosa si pretendiese que en sus líneas vigesen [sic] tarifas o reglamentaciones más onerosas para la Real Casa que en las demás Compañías, pero que no es dado a la Compañía prescindir de la exacción del 15% correspondiente al Tesoro mientras no lo autorizase así expresamente la Superioridad competente el Consejo, con presencia del informe de la Intervención de 10 del corriente, aprueba que en las 4 facturas pendientes su importe primitivo Reales vellón 337.590 se consientan las rebajas pretendidas, hasta Reales vellón 116.052 quedando como precio líquido la cantidad de reales vellón 221.5318 de percepción inmediata.

En lo sucesivo y hasta ulterior resolución, respecto al número de vehículos de que ha de componerse su tren Real se formarán las facturas bajo el tipo de 50 reales por kilómetro (o sean 44 reales para la Compañía y 6 r a que hoy asciende el impuesto correspondiente al Tesoro).”

En la organización de los festejos en Madrid con motivo del enlace nupcial del rey con María de las Mercedes, a comienzos del año siguiente, 1878, y del viaje de bodas del joven matrimonio hasta Sevilla, participó activamente MZA, bien donando premios para las carreras de caballos que se celebraron en el hipódromo —y a las que

⁸⁷⁹ Actas MZA, sesión nº 13 de 17 de junio de 1871, p. 74, libro 7.

⁸⁸⁰ Actas MZA, sesión nº 7 de 8 de abril de 1876, p. 309, libro 8.

⁸⁸¹ Actas MZA, sesión nº 21 de 19 de diciembre de 1877, p. 91, libro 8.

tan aficionado era el joven rey, como veremos a continuación—, bien organizando el itinerario del rey hasta Sevilla. Varios Administradores de la Compañía acompañaron a Sus Majestades hasta la capital andaluza en su luna de miel, tanto a la ida como a la vuelta, en representación del Consejo. Así, pues, los costos en los que incurría la empresa, o las pérdidas de facturación a causa del mantenimiento de los trenes reales, eran compensados con las posibilidades de ejercer unas relaciones públicas directas con la Corona.

1. 3. 1. El relato de *El Viaje de Don Alfonso XII á Francia, Alemania, Austria y Bélgica* de Alfredo Escobar (1883) y su descripción del tren real

El periodista Alfredo Escobar, a quién ya hemos introducido, aprovechó la oportunidad de formar parte de la comitiva del rey para escribir un libro titulado *El Viaje de Don Alfonso XII á Francia, Alemania, Austria y Bélgica*, que fue publicado en 1883 en Sevilla. El aventajado testigo nos aporta un valioso testimonio sobre el periplo del rey, del que más adelante comentaremos las visitas que el monarca realizó a varias exposiciones que se celebraban en el tiempo de su trayecto, pero además, en este libro encontramos una descripción interesantísima y detallada de la composición del tren real por carruajes, y los más finos detalles sobre los coches, los materiales, su decoración, etc. No hemos encontrado una descripción tan exacta en el libro del viaje de Isabel II que más arriba hemos comentado, ni en otros textos que pudieran servirnos como fuente. Así, optamos por reproducir aquí fielmente la exposición de Escobar sobre los carruajes reales que transportaron a Alfonso XII con motivo de aquel viaje⁸⁸²:

“El tren real, que procedente de León había llegado la anterior noche á Madrid, llamó mucho la atención por el lujo y comodidad que revelaba hasta en sus más insignificantes pormenores. Componíase de ocho wagones unidos entre sí, por puentecillos y cuya distribución era la siguiente:

Wagón cocina con hornillo para preparar cuarenta cubiertos; armarios para la vajilla, cristalería, provisiones, repostería, mesas para aderezar los platos, carbonera, fuente, lavabos, inodoros, etc., todo en un departamento que se comunicaba con un segundo para los cocineros. Wagón ante-cocina, con armarios para la mantelería y cubiertos y una gran mesa para desahogo del servicio. Wagón comedor en el que podían sentarse cómodamente veinte personas. Luego seguían dos coches compuestos de gabinetes y saloncitos amueblados elegantemente, y donde iban todos los agregados á la comitiva de los Reyes. Inmediatamente después, el coche de la Reina, en el que se combinaban la peluche, el raso, las alfombras, las lunas de Venecia y os objetos de plata. Había en este wagón un dormitorio para la Reina, de brocatel azul, negro y rojo, con magnífica cama dorada, y al lado un lavabotocador, en el que se veía un nécessaire de concha con las armas de la casa real.

El wagón destinado á S. M. el Rey constaba de un saloncito de recepción, que á la vez servía de despacho, decorado de tapicería oscura y oro; de un pasillo decorado con tela color oro viejo con flores carmesí, que servía para el gentil-hombre de servicio; de una cámara tapizada de damasco amarillo, con un lecho dorado con colchones de raso y

⁸⁸² ESCOBAR, Alfredo (1883) *Op. cit.* Para las descripciones que introduce el autor del mobiliario, lujo y acabado de los coches reales de MZA, ver pp. 2-4.

cubiertas de holanda y encajes: de un tocador de mármol, con lunas de Venecia y servicio completo de plata con las armas de España.

El último coche servía para comedor particular de los Reyes, y terminaba en un gran balcón cubierto por cristales de una sola pieza que se cerraban automáticamente.

Además de estos ocho wagones que constituían por decirlo así, el verdadero tren real, iban unidos al mismo, un coche salón destinado al ministro de Fomento, otro coche para los jefes de servicio del tren, el break de los jefes de la compañía, varios coches de primera y un furgón de socorro con el material y personal suficiente para remediar cualquier accidente que pudiera sobrevenir en el trayecto.

Todo el tren estaba provisto de timbres para el servicio, grifos de agua que suministraba una cañería central y alambres eléctricos que comunicaban el break de los jefes de servicio con el furgón de cabeza y con la locomotora á fin de transmitir las órdenes necesarias para la velocidad, las paradas, etc.

La iluminación del mismo era abundantísima no habiéndose podido instalar la luz eléctrica por la premura del tiempo.”

Aquel viaje de Alfonso XII pasó a la historia por el famoso abucheo del rey en París a su regreso de Alemania. La enemistad entre las dos potencias europeas enfrentadas en la guerra franco-prusiana y el difícil equilibrio europeo bismarckiano del momento, hicieron patente la imprudencia diplomática del rey español al regresar de su visita al estado alemán pasando por la capital francesa. La prensa se hizo eco del incidente con gran profusión de artículos y noticias sobre ello, y Alfredo Escobar, al final de su libro, nos ofrece un análisis de lo publicado por diferentes cabeceras de periódicos españoles, franceses, ingleses, alemanes, austríacos e italianos, título por título⁸⁸³.

2. Inauguraciones de líneas

Las inauguraciones de líneas, a medida que estaban listas para su explotación, entrañaron fundamental trascendencia en los intereses comunicacionales de las empresas del ferrocarril en la primera fase de construcción de las redes. Las aperturas de líneas fueron especialmente cuidadas por las compañías, y a la mayoría de ellas asistió la reina Isabel II acompañada de un dilatado séquito y otras autoridades; aunque en algunos casos serían los diferentes ministros de las carteras de turno los encargados de representar al Estado con su presencia. Con estos fines inaugurales se hacían gastos extraordinarios para celebración, y para objetos de adorno que a veces se encargaron al extranjero, e incluso monumentos de arquitectura efímera. Estas inauguraciones eran aprovechadas por los altos cargos de las ferroviarias para mantener y avivar contactos, en lo que hoy en día tildaríamos de “labores de relaciones públicas”, planteándose nuevos proyectos a las autoridades e informándolas oficiosamente del curso de las obras y otras gestiones, etc. En estas ocasiones la relevancia de la prensa era fundamental, puesto que estos actos tenían una sonada repercusión en todos los periódicos de la época, incluidos los extranjeros —sobre todo los franceses—, invitándose a periodistas afamados. Incluiremos en este apartado las primeras inauguraciones de líneas de MZA, aunque salgan del ámbito geográfico de nuestro estudio, hasta el momento de la

⁸⁸³ Íbid., pp. 212 y ss.

inauguración del trayecto completo de la línea férrea entre Córdoba y Málaga en 1865, pues creemos que son significativas al representar las claves fundamentales de la política de comunicación externa de la compañía en el primer período de su existencia.

Las inauguraciones de líneas férreas por la realeza fueron tratadas de forma similar a otras prácticas ceremoniales de la Edad Moderna, especialmente los fastos encomiásticos organizados por las ciudades en honor a los monarcas absolutos, donde lo ritual y lo simbólico, la fiesta y el poder, estuvieron indisolublemente unidos durante los siglos XVII y XVIII. Aquellas ceremonias festivas fueron representaciones conceptuales que tendrían la función de identificar y justificar la naturaleza divina de los poderes que el Estado representaba. Las fiestas eran, pues sutiles y eficaces mecanismos de legitimación y glorificación de la monarquía, que era exaltada en la figura del rey. En aquellas fiestas organizadas por las ciudades participaban todas las instituciones que conformaban los ayuntamientos, el Cabildo Civil, el Cabildo Eclesiástico, las distintas agrupaciones ciudadanas y el pueblo en general. La construcción de arquitectura efímera (arcos triunfales, templete, etc...) para la ocasión y el ornato de la ciudad con distintos elementos de resalte (flores, banderolas, faroles, etc.) y la creación de textos laudatorios (poesías, lemas, etc.), ya se encuentran desarrollados en la época moderna con un grado de organización alto, puesto que los promotores de las fiestas actuaban como comitentes, es decir, encargaban a un comisionado la puesta en marcha de todos los preparativos. Para noticia y memoria de los fastos reales se producían documentos literarios llamados “Relaciones” que generalmente fueron impresos en Madrid o Toledo, aunque también se publicaron algunos en Sevilla, por ejemplo⁸⁸⁴. Efectivamente, una transposición prácticamente idéntica encontramos ya en el siglo XIX en las inauguraciones de líneas férreas y los primeros viajes reales que realizaban los monarcas por tren. El concepto y las líneas generales de las fiestas permanecieron inalterables en lo esencial entrados en la época contemporánea, con la única diferencia de que ahora se incorporaba el progreso en su faceta mecánica, represando y hecho tangible por el ferrocarril. Ya en el momento de inauguración de las líneas férreas en España, era indudable e innegable para los propios contemporáneos que los tiempos habían cambiado y que una nueva era estaba comenzando, puesto que el maquinismo y la aceleración de los procesos productivos no dejaban lugar a dudas para una vuelta al pasado en las prácticas o en el ritmo de vida. Pero las mentalidades, como decía Vovelle⁸⁸⁵, cambian a un ritmo mucho más lento que el conjunto de factores de la política o incluso de la economía; y la fiesta y la celebración son ejes fundamentales de la sociedad en su vertiente ritual, y están bien enclavados en el terreno de las mentalidades. Por tanto, su manifestación formal aún permanecía anclada en las costumbres anteriores. En cuanto al testimonio escrito de las inauguraciones de líneas, ahora serían los periódicos los encargados de dejar constancia de los acontecimientos de boato que tuvieron que ver con la realeza y con las altas autoridades ministeriales que ostentaban el derecho al poder, a modo de panegíricos que integraban ciencia, progreso, nuevas posibilidades de comunicación y realeza. Sin embargo, la costumbre de publicar libros impresos donde se describía minuciosamente todo el ambiente que rodeaba a la familia real y la Corte, sí continuó vigente durante todo el siglo XIX en la descripción de los viajes que los monarcas efectuaban por tren.

⁸⁸⁴ REVENGA DOMÍNGUEZ, Paula (2007) “Ceremonia, fasto y realeza: Las relaciones de fiestas toledanas del siglo XVIII”, en *Abrente: Boletín de la Real Academia Gallega de Bellas Artes de Nuestra Señora del Rosario*, Nº 38-39, Año 2006-2007, pp. 233-256. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2724795> [última consulta 29/10/2015]

⁸⁸⁵ VOVELLE, Michel (1992) *Idéologies et mentalités*, Gallimard, Paris, 358 pp.

En ellas se detallaba el lujo de los carruajes, la vistosidad de los uniformes y vestimentas de los militares y autoridades que recibían a los reales viajeros a su paso por ciudades, pueblos y villas, la suntuosidad de los camerinos y estancias de los trenes reales, todas las prebendas de la modernidad de las máquinas, las estaciones, las instalaciones; e incluso la actividad, solvencia, ahínco y competencia de los responsables del Consejo de Administración de las compañías que acompañaban las comitivas. Para reconstruir algunos de estos aspectos de la simbiosis del ferrocarril con los fastos reales, utilizaremos principalmente las fuentes que nos aportan estas publicaciones de libros de viajes reales, las fuentes hemerográficas de los periódicos de la época, y las Actas de MZA.

2. 1. Inauguración del camino de Madrid a Alicante (1858)

La primera noticia de la preparación de un evento de inauguración de una línea férrea en las actas de MZA fue la del camino de Madrid a Alicante. En el acta del 6 de marzo de 1858 aparece el título de *“Ynvitación para la inauguración del camino de Madrid a Alicante”*⁸⁸⁶:

“El Consejo acuerda que la inauguración del camino de Madrid á Alicante tenga lugar el 15 del corriente, y nombra una comisión compuesta de los Sres. Mon, Florenno y Weisweiller para que en representación de la Compañía supliquen a SSMM la Reyna y el Rey se dignen honrar con su presencia dicho acto. Se rogará también su asistencia al Sr. Ministro de Fomento y á los empleados de su departamento que tenga á bien designar.”

En la sesión del 17 de marzo de 1858⁸⁸⁷ tenemos el siguiente apunte referido a la invitación de la reina Isabel II y del rey consorte, el duque de Cádiz, Francisco de Asís de Borbón, con el título *“Ynauguración del camino hasta Alicante”*.

“El Sr. presidente manifiesta que S. M. la Reyna había acogido con su natural benevolencia á la comisión encargada de suplicarla se dignare asistir á la inauguración del camino hasta Alicante; que S. M. en la imposibilidad por el momento de honrar con su presencia este acto, se dignó significar á la Comisión lo haría con gusto en la primavera próxima, y que al efecto tuvo á bien señalar el 13 de mayo. El Consejo se entera con satisfacción de la resolución de S. M.”

Así pues, la inauguración había quedado postergada desde la fecha inicial que se había proyectado, el 15 de marzo, hasta la propuesta por la reina, el 13 de mayo de 1858. Verdaderamente, la fecha en la que el Consejo toma la decisión de enviar una comisión para invitar a la reina a la inauguración —el 6 de marzo—, y la propuesta inicial para su celebración —el 15 del mismo mes—, parecen ciertamente un tanto precipitadas para que los preparativos pudieran ser asimilados por la Corte.

⁸⁸⁶ Actas de MZA, sesión nº 13 del 6 de marzo de 1858, p. 248.

⁸⁸⁷ Actas de MZA, sesión nº 17 del 17 de marzo de 1858, pp. 264 y 266.

2. 1. 1. La publicidad de la inauguración del camino de Madrid a Alicante: la bendición de las máquinas, Isabel II y *L'Illustration de Paris*

En la misma sesión, el Director informó de que había tomado las disposiciones oportunas para que se diera en España la mayor publicidad posible al nuevo servicio entre Madrid y Alicante, y expuso que creía conveniente hacer lo mismo en el extranjero, en publicaciones periódicas en Inglaterra, Suiza, Alemania y Francia. Entre las razones argumentadas por el Director para estas dispensas de gastos, se expuso que una vez terminada la línea de Alicante y establecido su servicio de vapores entre aquel puerto y el de Marsella, Madrid se encontraría en comunicación con la red de caminos de hierro que unía las principales capitales de Europa.

Con el objetivo de planificar y organizar esta campaña publicitaria se pasó el encargo al Comité de París para que tomase todas las disposiciones que creyese convenientes para la mejor ejecución de esta idea. El hecho de la delegación de este encargo sobre el Comité de París, aún cuando el Consejo de Madrid pretendía en la mayoría de ocasiones abarcar el máximo de decisiones respecto a la empresa, demuestra que los españoles reconocían que sus colegas franceses estaban más versados y podrían ser mucho más ágiles que ellos en materia publicitaria y contratación de prensa. Ciertamente, las redes y agencias de contratación de publicidad a nivel europeo serían más accesibles desde París que desde Madrid en aquellos momentos.

En las sesiones del 7 de abril de 1858⁸⁸⁸ y las consecutivas del 14 de abril de 1858⁸⁸⁹ y del 2º de abril de 1858⁸⁹⁰, se arreglan los preparativos para la inauguración de la línea hasta Alicante. La comisión encargada de la organización del evento manifiesta necesario conocer el modo con el que la reina quería hacer el viaje y las personas de su comitiva que habrían de acompañarla. La comisión también indica que estas personas del cortejo real serían las únicas a quienes debería invitarse a asistir a dicha solemnidad, y propone también una consulta a su majestad sobre el particular. El Consejo da su consentimiento a esta propósito. La respuesta de la reina a esta consulta se expresa en el acta del día 21, así como se dan algunos detalles de cómo se preparaba la inauguración, con el título “Ynauguración de la línea hasta Alicante”:

“El Sr. Presidente pone en conocimiento del Consejo que S. M. se ha dignado manifestar, que para efectuar el viaje de inauguración de la línea de Alicante saldrá de Aranjuez en la mañana del 12 de Mayo, pasará la noche en Albacete ó Almansa, para llegar á Alicante al día siguiente. El Director hace presente que ha dado las disposiciones oportunas para que el camino esté adornado según se acostumbra en circunstancias como la presente, y así mismo la Estación de Alicante en donde ha de tener lugar la bendición de las máquinas. El Consejo encarga á los Sres. Salamanca y Weisweiller que con el Yngeniero de la vía se entienda con el Sr. Ynspector del Palacio para formar el programa definitivo del viaje de S. M. y disponer todo lo concerniente al mismo; y acuerda que el Director cuide de facilitar á dicho Señor Ynspector los medios de transporte necesarios para la convención gratuita de todo lo que con motivo del viage de S. M. halla [sic] de llevarse á Alicante”.

⁸⁸⁸ Actas MZA, sesión nº 21 de 7 de abril de 1858, p. 280.

⁸⁸⁹ Actas MZA, sesión nº 22 de 14 de abril de 1858, p. 286.

⁸⁹⁰ Actas MZA, sesión nº 23 de 21 de abril 1858, pp. 286-287.

Estamos viendo cómo las solemnidades principales de la inauguración se componen del binomio clásico del Antiguo régimen: su carácter regio —con la presencia de la reina Isabel II—, y su sentido religioso —la bendición de las máquinas—. Si bien el reinado de esta reina tuvo un sostén político liberal, la tradición de la monarquía tiene especial relevancia en su participación en manifestaciones simbólicas importantes como son las inauguraciones de las vías, que aportan un elemento de transición a la modernidad.

A continuación, el Consejo también se ocupará de la publicidad que había de hacerse en la prensa con aquella ocasión, y para lo que se había encargado al Comité de París, transmitiéndose en las actas la respuesta del encargado de aquella tarea. Además cómo podremos comprobar, tenemos la constatación de la consideración de publicidad la publicación de artículos con contenido publicitario diseñados por la misma ferroviaria:

“El Director manifiesta que como medio de publicidad muy eficaz y provechoso para los intereses de la Compañía el Sr. Courpon propone la inserción en la “Ylustration de Paris” y otros periódicos de la misma naturaleza de Madrid y de las principales capitales de Europa, de una serie de artículos referentes á la inauguración del camino hasta Alicante, ilustrados con las vistas más pintorescas é importantes el país que aquel atraviesa. El Sr. Courpon traería al efecto consigo en su próximo viaje á Madrid un conocido escritor francés, el cual se encargaría de la redacción de dichos artículos, quedando al cuidado de la Dirección el preparar los dibujos que hubiesen de publicarse con aquellos. El Consejo queda enterado”.

L’Illustration, Journal Universel, también conocido como *L’Illustration de Paris*, es un periódico que salió desde 1843 a 1944. En su número 798 aparece la noticia de la “INAUGURATION DE LA LIGNE D’ALICANTE À MADRID”, junto con tres artículos más sobre la ciudad de Alicante, el ayuntamiento de Alicante y la Estación de Madrid. Además se ofrece información sobre Sax, la cuarta estación después de Alicante, y el subterráneo de Elda, segunda estación después de Alicante, más cuatro fotografías en página central de M. Jean Laurent —el famoso fotógrafo asentado en España que plasmó las imágenes de la revista de la Escuadra Surta en Alicante en 1862 de las que hablaremos más adelante en el apartado dedicado a las guerras como promoción de las ferroviarias—, y un amplio artículo de M. Comte y L. Clement de Ris.

2. 1. 2. Arquitectura efímera y adornos. Invitación a la reina de parte del Marqués de Salamanca

En la sesión del 28 de abril⁸⁹¹ el Director presentó ante el Consejo los dibujos del adorno de las estaciones y otros puntos de la línea, proyectado para el viaje de inauguración de la reina Isabel II. En la reunión del Consejo inmediatamente posterior a ésta, del 12 de mayo⁸⁹², justo la víspera del día acordado para la inauguración del camino de Alicante, para el que se estaban haciendo los preparativos, encontramos un apunte tan interesante como algo inquietante, con el título, “*Ynauguración del camino de Toledo*”, que transcribimos:

⁸⁹¹ Actas MZA, sesión nº 24 de 28 de abril de 1858, p. 291, libro 1.

⁸⁹² Actas MZA, sesión nº 27 de 12 de mayo de 1858, p. 298, libro 1.

“El Sr. Salamanca hace presente que hallándose concluido el camino de Toledo, se propone suplicar á S. M. se digne asistir á la inauguración del mismo. Y como esta solemnidad podría tener lugar antes de la inauguración de la línea de Alicante, se cree en el deber de ponerlo en conocimiento del Consejo, á fin de que le manifieste si en ello se le ofrece alguna dificultad. El Consejo dá gracias al Sr. Salamanca por su fina atención, asegurándole que por parte de la Compañía no hay inconveniente en el cumplimiento de su propósito.”

Recordemos que el marqués de Salamanca fue cuñado de Manuel Agustín Heredia, patriarca de la saga de industriales malagueños, a su vez emparentados con los Loring. El Primer marqués de Loring, Jorge Loring Oyárbabal, había contraído matrimonio con una de las hijas de Manuel Agustín. El marqués de Salamanca era, por tanto, tío político del Loring malagueño, quien obtendría la concesión para la construcción y explotación del ferrocarril Córdoba-Málaga en 1860. Como atendemos en otros apartados los acontecimientos de la ciudad andaluza y la élite malagueña, seguiremos aquí hablando del marqués de Salamanca en su participación en la empresa MZA.

El marqués de Salamanca formó parte del Consejo de MZA desde sus inicios, de lo que tenemos constancia en las actas, hasta su fallecimiento, también registrado en ellas, en la sesión del 1 de febrero de 1883⁸⁹³. En otras sesiones posteriores a esta última se procedió a la contabilización del débito del marqués⁸⁹⁴, la devolución de su coche salón a la Compañía Portuguesa⁸⁹⁵ y de las 100 acciones de MZA constituyentes de la garantía de su cargo como Administrador, y el abono de los sueldos no percibidos del finado, reclamados por la testamentaria de éste⁸⁹⁶, y otros trámites.

2. 1. 3. Amago de adelanto en la fecha de la inauguración de la línea de Toledo por el Marqués de Salamanca

La noticia de la inauguración de la línea de Toledo debió ser recibida por carta varios días antes de esta sesión, ya que la inauguración de la línea de Alicante de MZA iba a ser celebrada el 13 de mayo, al día siguiente de la sesión, y según se anuncia, la inauguración de la línea de Toledo —que no pertenecía en aquellos momentos a MZA— iba a realizarse antes de la que tanto había preparado nuestra empresa. Sin duda debía ser una estrategia del marqués, accionista de aquella línea y de la red de MZA, una especie de golpe de efecto. En este sentido, la información del marqués era privilegiada, ya que su asistencia a las sesiones del Consejo de MZA lo mantenían al corriente de todos los planes de la Compañía. Sin embargo, el Consejo de MZA fue informado del fin de las obras de la de Toledo con muy poco margen de maniobra respecto a la celebración del gran evento, y debió hallar al Consejo por sorpresa. No obstante, la respuesta del Consejo al marqués de Salamanca es sumamente cordial, e indica no haber ningún inconveniente al respecto, aunque podríamos adivinar que la anticipación de la inauguración de la línea de Toledo podría haber restado cierta expectación del público a la que preparaba MZA.

⁸⁹³ Actas MZA, sesión nº 3 de 1º de febrero de 1883, pp. 38-39, libro 11.

⁸⁹⁴ Actas MZA, sesión nº 4 de 16 de febrero de 1883, p. 50, libro 11.

⁸⁹⁵ Actas MZA, sesión nº 5 de 2 de marzo de 1883, p. 57, libro 11.

⁸⁹⁶ Actas MZA, sesión nº 8 de 13 de abril de 1883, p. 81, libro 11.

Esta pretensión de Salamanca de adelantar la inauguración de la línea de Toledo a la de Alicante no se llevó finalmente a cabo, y se realizó finalmente el sábado 12 de junio de aquel mismo año⁸⁹⁷. El marqués de Salamanca invitó a todos los integrantes del Consejo de MZA a unirse a él para recibir a Isabel II y acompañarla en su viaje, así como a los jefes de los servicios de la empresa. Sin duda, ahora el marqués de Salamanca, intentó aprovechar el éxito de la labor de relaciones públicas de los representantes de MZA en la inauguración de la línea de Alicante, en beneficio de la línea de Madrid a Toledo, que en breve también sería incorporada a MZA.

2. 1. 4. Gratificaciones a los operarios del tren real después de la inauguración

La siguiente noticia posterior a la inauguración de la línea de Alicante, la encontramos el acta del 29 de mayo de 1858⁸⁹⁸, titulada “*Gastos de inauguración*”:

“A propuesta del Director el Consejo acuerda que los gastos hechos para la inauguración del camino de Alicante, se aplique á los de Establecimiento. Voto de gracia y gratificaciones a los Empleados de la Compañía que han contribuido con su acto e inteligencia al buen éxito de dicho viage, acuerda:

1ª Que se den al Director general, al Yngeniero Gefe de la construcción y conservación de la vía, al Gefe de Tracción y material y al Gefe de Esplotación las gracias más espresivas por las inteligentes disposiciones que han adoptado en esta circunstancia.

2º Que se manifieste á todos los empleados que han desempeñado su servicio en el Tren Real y en las estaciones desde la de Aranjuez á la de Alicante en los días 24 y 25, que el Consejo ha quedado cumplidamente satisfecho de su comportamiento.

3º Que se dé por via de gratificación á los empleados que han prestado su servicio en el Tren Real, el equivalente á quince días de sus sueldos respectivos.

4º Y por último, que además de la gratificación que les corresponde en virtud del artículo precedente, se den 500 reales a cada uno de los dos maquinistas que dirigieron [sic] las máquinas del Tren Real desde Aranjuez á Alicante y desde este punto á Alicante, por el cuidado sumo y el acierto con que llenaron su deber.

Con motivo de la reunión próxima de la Junta general de accionistas, llamados á Madrid algunos Señores Administradores que tuvieron el honor de acompañar á Alicante, los Sres. Salamanca, Catehus, Courpon y Weisweiller en unión del Director quedaron en dicha ciudad á las órdenes de S. M. hasta su marcha para Valencia. Los que de estos Sres. se hallan presentes, manifiestan que han cumplido su misión, y que esto les proporcionó la honra de oír de boca de S. M. las frases más lisongeras [sic] para la Compañía”.

Observamos que las gratificaciones del Consejo a los empleados en este gran evento, también servirían como comunicación interna de reconocimiento de los buenos servicios. Al mismo tiempo, es de destacar la labor de relaciones públicas que realizaron los cuatro delegados de la Compañía, que acompañaron a la reina hasta Alicante y permanecieron con ella en aquella ciudad durante algún tiempo.

⁸⁹⁷ Actas MZA, sesión nº 33 de 9 de junio de 1858, p. 315, libro 1.

⁸⁹⁸ Actas MZA, sesión nº 31 de 29 de mayo de 1858, pp. 309-310, libro 1.

2. 1. 5. Demora de cuatro años en el pago de los adornos de la inauguración

Como nota curiosa, observaremos que hasta el 4 de septiembre de 1862⁸⁹⁹, el Consejo de Madrid no autorizó al Comité de París a abonar los 4.401 francos con 55 céntimos a la Compañía del ferrocarril de París a Lyon y al Mediterráneo, por el transporte a gran velocidad de varios efectos que sirvieron para el adorno del camino de Alicante el día de su inauguración. Se trata de una demora en el pago de casi cuatro años, y el montante de dicho transporte es significativamente elevado. No sabemos si esta demora del abono fue debida a un desacuerdo o a un olvido, que no fue saldado hasta que la compañía francesa puso en regla sus cuentas de saldos y haberes.

2. 2. Inauguración de la línea de Madrid a Toledo (1858)

Aproximadamente un mes más tarde de la inauguración de la línea de Alicante, pues, se llevó a cabo la de Toledo. El 11 de junio⁹⁰⁰ de 1858, el Consejo de MZA acordó salir al día siguiente con el tren de la una y media (se entiende, de la tarde) en dirección a Aranjuez para acompañar a la reina hacia Toledo, nombrando para ello una comisión compuesta por Salamanca, Chatelus, Weisweiler, Couron y Mollineda, invitando a unirse a ellos al resto de los miembros del Consejo como acompañantes. Con motivo de la permanencia de la reina en Toledo, el Consejo autorizó al Director a hacer un tren extraordinario de ida y vuelta para el público, sin rebaja de precios y con coches de 1ª y 2ª clase, en los días 13 y 14. Wais corrobora que al día siguiente a la inauguración, el domingo, hubo una gran fiesta en Toledo⁹⁰¹.

Según Wais⁹⁰², los 27 kilómetros de longitud de la línea de Castillejo a Toledo fueron los primeros que se unieron a MZA, procedentes de otras empresas. José de Salamanca fue persona de relieve los inicios de ambas, y siempre había pensado en Toledo para que allí llegase el ferrocarril. Lo incluyó como ramal en la línea de Aranjuez a Almansa, y propuso su construcción al Gobierno en 21 de junio de 1851, mediante pago por el Estado. El gobierno aceptó en principio, pero después quedó libre la concesión de la línea de Toledo a otras ofertas, así que el Marqués de Salamanca se lanzó a ultimar su proyecto. En 1855, cuando se promulgó la Ley General de ferrocarriles, Salamanca ya estaba interviniendo en la creación de la Compañía MZA, y volvió a solicitar junto con algunos franceses la concesión de Castillejo a Toledo, terminándola en 1858. Su inauguración se celebró con gran boato y con la participación de la reina Isabel II, su marido y el príncipe de Asturias, aún bebé, el sábado 12 de junio de aquel mismo año, como queda registrado en las actas. También participó el presidente del Gobierno, señor Istúriz, y varios periodistas extranjeros. Parece ser que en diciembre del mismo año 1858, el pequeño ramal fue absorbido por MZA, a cambio de un paquete de obligaciones al 3 por 100. El Marqués de Salamanca intentó que desde MZA se acometiese la construcción hasta Talavera para seguir luego hacia Cáceres y

⁸⁹⁹ Actas MZA, sesión nº 28 de 4 de septiembre de 1862, p. 138, libro 4.

⁹⁰⁰ Actas MZA, sesión nº 34 de 11 de junio de 1858, p. 320, libro 1.

⁹⁰¹ WAIS, Francisco (1987) *Historia de los Ferrocarriles Españoles I*, Fundación de Ferrocarriles Españoles, Madrid, p. 138.

⁹⁰² *Ibid.*, pp. 137-138.

Portugal, pero finalmente este proyecto no se llevó a cabo y Toledo quedó como fin de un ramal muerto.

2. 3. Inauguración de la sección de Guadalajara (1858)

Aproximadamente un mes más tarde de la inauguración de la línea de Alicante, pues, se llevó a cabo la de Toledo. El 11 de junio⁹⁰³ de 1858, el Consejo de MZA acordó salir al día siguiente con el tren de la una y media (se entiende, de la tarde) en dirección a Aranjuez para acompañar a la reina hacia Toledo, nombrando para ello una comisión compuesta por Salamanca, Chatelus, Weisweiller, Couron y Mollineda, invitando a unirse a ellos al resto de los miembros del Consejo como acompañantes. Con motivo de la permanencia de la reina en Toledo, el Consejo autorizó al Director a hacer un tren extraordinario de ida y vuelta para el público, sin rebaja de precios y con coches de 1ª y 2ª clase, en los días 13 y 14. Wais corrobora que al día siguiente a la inauguración, el domingo, hubo una gran fiesta en Toledo⁹⁰⁴.

De nuevo siguiendo a Wais⁹⁰⁵, los 27 kilómetros de longitud de la línea de Castillejo a Toledo fueron los primeros que se unieron, procedentes de otras empresas a MZA. José de Salamanca fue persona de relieve los inicios de ambas, y siempre había pensado en Toledo para que allí llegase el ferrocarril. Lo incluyó como ramal en la línea de Aranjuez a Almansa, y propuso su construcción al Gobierno en 21 de junio de 1851, mediante pago por el Estado. El gobierno aceptó en principio, pero después quedó libre la concesión de la línea de Toledo a otras ofertas, así que el Marqués de Salamanca se lanzó a ultimar su proyecto. En 1855, cuando se promulgó la Ley General de ferrocarriles, Salamanca ya estaba interviniendo en la creación de la Compañía MZA, y volvió a solicitar junto con algunos franceses la concesión de Castillejo a Toledo, terminándola en 1858. Su inauguración se celebró con gran boato y con la participación de la reina Isabel II, su marido y el príncipe de Asturias, aún bebé, el sábado 12 de junio de aquel mismo año, como queda registrado en las actas. También participó el presidente del Gobierno, señor Istúriz, y varios periodistas extranjeros. Parece ser que en diciembre del mismo año 1858, el pequeño ramal fue absorbido por MZA, a cambio de un paquete de obligaciones al 3 por 100. El Marqués de Salamanca intentó que desde MZA se acometiese la construcción hasta Talavera para seguir luego hacia Cáceres y Portugal, pero finalmente este proyecto no se llevó a cabo y Toledo quedó como fin de un ramal muerto.

2. 3. 1. Conversación particular de la reina con José de Salamanca en la que ésta solicita no se la invitase a la inauguración de la sección de Guadalajara. Invitación de varios ministros

Un año más tarde, de nuevo, será José de Salamanca protagonista organizador de las inauguraciones de líneas de MZA con asistencia regia, cuando en la sesión del 27 de abril de 1859⁹⁰⁶ informó al Consejo que en conversación particular con la reina Isabel II, ésta le había hecho entender que preferiría no se la invitase para la inauguración de la

⁹⁰³ Actas MZA, sesión nº 34 de 11 de junio de 1858, p. 320, libro 1.

⁹⁰⁴ WAIS, Francisco (1987) Op. Cit, p. 138.

⁹⁰⁵ WAIS, Francisco (1987) *Historia de los Ferrocarriles Españoles I*, Fundación de Ferrocarriles Españoles, Madrid, pp. 137-138.

⁹⁰⁶ Actas MZA, sesión nº 22 de 27 de abril de 1859, p. 73, libro 2.

sección de Guadalajara. En vista de esta noticia, el Consejo nombró una comisión compuesta por el mismo Salamanca, Moreno, Weisweiller, Bermúdez de Castro y Ros de Olano, para invitar al Ministro de Fomento y a los demás ministros a la inauguración de dicha sección, en cuanto el Ingeniero del Gobierno la declarase en estado de explotación. Incluso se planteó que dicha comisión insistiese al Ministro de Fomento para reiterar a la reina que la comisión encargada estaría dispuesta a visitarla en persona para convencerla de dignase honrar dicha solemnidad con su presencia.

2. 4. Inauguraciones del ferrocarril de Málaga (1860, 1862) y la Exposición Provincial de Productos

Ya hemos incidido en varias ocasiones sobre la escasez de fuentes primarias de la empresa ferroviaria de la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, pero gracias al trabajo sobre fuentes hemerográficas locales de historiadores de la ciudad, como los artículos publicados en el periódico *El Avisador Malagueño*, tenemos la reconstrucción de las solemnidades celebradas en distintos momentos con este motivo.

La inauguración del ferrocarril de Málaga tuvo lugar en 1862, poco antes de que estuviesen concluidas las obras del tramo desde Málaga a Álora, que se abrió a su explotación en 1963; sin embargo, ya se habían concluido los 17 kilómetros del tramo entre Málaga y Cártama. A esta inauguración del ferrocarril y de la primera estación de Málaga fueron invitados los reyes Isabel II y su consorte Francisco de Asís de Borbón. Desde la primavera de 1862 estaba teniendo lugar la Exposición Provincial de Productos de Málaga, la cual trataremos a continuación. Esta exposición fue promovida por la Sociedad Económica de Amigos del País de la ciudad, en la que tomaban parte activa el grupo de industriales que tenían a su cargo el ferrocarril, los Loring-Heredia-Larios. En este momento, Jorge Loring era director gerente de la Compañía, y el secretario de la Sociedad Económica, José Carvajal-Hué, quien más tarde ocuparía el cargo de ministro de Hacienda en la I República. Estos personajes eran la clave de la élite que controlaba prácticamente toda la actividad económica de Málaga en los ramos de la industria, el comercio, la banca, y ahora, el ferrocarril⁹⁰⁷.

2. 4. 1. Acto solemne y bendición del tren por el obispo de Málaga. Desembarco de la reina y excusa de realizar el trayecto de Málaga a Álora

El 15 de marzo de 1860, había tenido lugar un acto solemne al que acudiría el gobernador civil Guerola, quien pronunció un discurso y acto seguido, tomando un palustre, hizo la ceremonia de mover la tierra en señal de que principiaban los trabajos, a la vez que tres bandas de música que se hallan dispuesta comenzaban a tocar. Al puerto de Málaga fueron llegando barcos cargados con el material necesario para la construcción: madera, herramientas, grúas hidráulicas, todo tipo de máquinas, plataformas, martinets, raíles, hierro en lingotes, traviesas, puentes, etc. Las obras avanzaron a buen ritmo y se aceleraron en los meses centrales de 1862 a fin de que la reina Isabel II pudiese inaugurar el primer tramo de la vía hasta Córdoba. Durante la visita real, la reina inauguró el día 17 de octubre el edificio de la Exposición Provincial

⁹⁰⁷ LACOMBA ABELLÁN, Juan Antonio (1974) “El Ferrocarril Málaga-Córdoba (1859-1879)”, en *Jábega*, nº 7, Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga, pp. 53-56. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3159975> [última consulta 11/07/2015]

de Productos de aquel año, y al día siguiente, el 18 de octubre, el ferrocarril. La Sociedad del ferrocarril preparó un escenario adecuado a la solemnidad y a la presencia regia, compuesto de un arco triunfal, una avenida hacia la glorieta donde se había construido una estación provisional, una gran tienda de campaña para reuniones de las autoridades, y una multitud de adornos como banderas, inscripciones conmemorativas, etc. El Obispo de Málaga bendijo el tren preparado para recorrer el trayecto dispuesto, pero la reina se excusó de realizar la excursión por falta de tiempo, siendo ésta efectuada en su nombre por el ministro de Fomento, el marqués de la Vega de Armijo⁹⁰⁸.

2. 4. 2. Arquitectura efímera, el fotógrafo Charles Clifford y la fábrica de abanicos y estampas de Mitjana

Del arco conmemorativo de arquitectura efímera erigido a la entrada de la estación provisional del ferrocarril de Málaga, tenemos una fotografía de Charles Clifford conservada en el Archivo General de Palacio⁹⁰⁹. Para los actos que debía honrar, la reina había llegado por mar, y en el puerto se había dispuesto otra construcción de arquitectura efímera, de cuyo recuerdo nos ha llegado una litografía conservada en el archivo Díaz de Escovar⁹¹⁰. Se trataba de un kiosco embarcadero de columnas sobre balaustrada y arquerías de estilo mozárabe sobre un basamento de celosía, rematado por una pequeña cúpula y un penacho con la bandera de España, y con cortinajes en el interior, al que se accedía por medio de una escalinata. Los autores de la vista del kiosco embarcadero firman como Fábrica de Francisco Mitjana de Málaga —se trataba de una importante fábrica de abanicos y estampas litográficas—, Hernán 5 Navarro Fotografía⁹¹¹, y J. Roman Litografía.

2. 5. Inauguración de la sección de Cartagena a Murcia (1862)

Poco más de cuatro años más tarde de las anteriores inauguraciones de Alicante, Toledo y Guadalajara, el 6 de noviembre de 1862⁹¹², se levantó acta *a posteriori* de la inauguración de la sección de Cartagena a Murcia y el viaje de Sus Majestades desde Novelda a Madrid por dicho motivo. El texto dice:

“El Sr. D. Daniel Weisweiller da cuenta de la inauguración de la sección de Cartagena a Murcia y del viaje de SS. MM. desde Novelda a Madrid. La Real familia fue recibida en la estación de Cartagena por

⁹⁰⁸ GARCÍA MONTORO, Cristóbal (2015) “La inauguración del ferrocarril de Córdoba a Málaga”, en *La Albolafia: Revista de Humanidades y Cultura*, nº 3, febrero de 2015, pp. 117-129. Disponible en: <http://www.albolafia.com/trab/Alb-Misc-003.MONTORO.pdf> [última consulta 11/07/2015]

⁹⁰⁹ UTRERA GÓMEZ, Reyes (1999) “La imagen de Andalucía en la Colección Real de Fotografía del archivo general de Palacio”, en *Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, nº 28, Año 7, p. 179. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=189945> [última consulta 11/07/2015]

⁹¹⁰ FÁBRICA DE FRANCISCO MITJANA DE MÁLAGA —, HERNÁN 5 NAVARRO FOTOGRAFIA, Y J. ROMAN LITOGRAFÍA (s. f.) Litografía de la “Vista del Kiosco Embarcadero Tomada desde el Mar” conservada en el Archivo Díaz de Escovar de Málaga. Disponible en: <http://www.archivodiazescovar.com/images/grabados/169/paginaaa.jpg> [última consulta 11/07/2015]

⁹¹¹ Debemos advertir que no estamos seguros de este dato, puesto que el nombre de este autor de la litografía no es bien reconocible en la ilustración de baja calidad que ofrece el Archivo Díaz de Escovar en línea y que no hemos podido consultar de momento. Creemos leer Hernán 5 ó Hernán S.

⁹¹² Actas MZA, sesión nº 33 de 6 de noviembre de 1862, p. 170, libro 4.

dicho Sr. Administrador el cual tuvo el honor de dirigir a S. M. la Reina algunas palabras alusivas al acto, en nombre del Consejo de Administración. El tren Real recorrió el mencionado trayecto en dos horas y algunos minutos y al llegar a Murcia SS. MM. manifestaron su particular satisfacción por el celo desplegado por la Compañía para la pronta habilitación del camino.

En Novelda esperaban a SS. MM. los Sres. Moreno y Udaeta los cuales, juntamente con el Sr. Weisweiller regresaron a Madrid en el tren Real. El Sr. Weisweiller añade que durante su estancia en Cartagena acompañado de los Sres. Lemasson y Vázquez, Ingenieros de la Compañía, visitó con los Sres. Ministros de la Guerra, Fomento y Marina, las obras que la Empresa ha ejecutado, dándoles al mismo tiempo conocimiento de las que se proyecta llevar a efecto para la estación definitiva.

Los Sres. Ministros se enteraron detenidamente de este asunto y ofrecieron acoger favorablemente las propuestas de la Compañía tan luego pasen a la resolución de sus respectivos ministerios.

El Consejo queda enterado y encarga al Director manifieste su agradecimiento a los empleados de la Construcción que han tomado parte en los trabajos de la sección de Cartagena a Murcia, y especialmente a los Ingenieros Sres. Lemasson y Vázquez.”

2. 5. 1. El origen del hostigamiento del Marqués de Corvera por el trazado de la línea (1860-1861) y la polémica en la prensa

Como ya hemos comentado en el epígrafe sobre el entramado de poder de las élites decimonónicas, este tramo de sección contenía importantes intereses para la compañía ferroviaria, ya que se trataba de obtener otra salida al mar Mediterráneo para las vías férreas con el fin de poder transportar pasajeros y mercancías, e integrarse en los flujos internacionales del transporte. La subasta de obras para la 4ª sección de la línea de Cartagena, que venía desde Albacete, se efectuó al mismo tiempo que la de la 1ª sección del ferrocarril de Manzanares a Córdoba —Manzanares a Torrenueva, adjudicada a Francisco Roura, a principios de noviembre del año 1860⁹¹³. La adjudicación de estas obras debió realizarse de un modo un tanto precipitado, ya que en la sesión de 27 de diciembre⁹¹⁴, se dio lectura en el Consejo de un parte telegráfico y de una carta fecha 20 de diciembre, del Comité de París, aceptando lo acordado por el Consejo en el modo de proceder al efectuar las contrataciones, pero la decisión debió ser tomada unilateralmente por el Director, sin consulta previa al Comité ni al resto del Consejo de Administración, ya que el Consejo recomendó al Director:

“(…) que en lo sucesivo le presente con la anticipación debida sus proposiciones referentes a asuntos de esta naturaleza acompañadas de los datos necesarios á fin de que puedan así el Comité como el Consejo estudiarlas con el detenimiento que merecen y tomar de acuerdo acerca de ellas las resoluciones que estimen convenientes.”

La 4ª sección del camino de Albacete a Cartagena había sido adjudicada al Sr. Errasti, quien también fue constructor simultáneamente de varios trozos de la línea de Manzanares a Córdoba. Errasti fue el mejor postor de la subasta, ya que concedió a la

⁹¹³ Actas MZA, sesión nº 51 de 29 de noviembre de 1860, p. 146, libro 3.

⁹¹⁴ Actas MZA, sesión nº 57 de 27 de diciembre 1860, pp. 170, 171 y 174, libro 3.

Compañía la rebaja del 15'5% sobre los precios del pliego de condiciones confeccionado por aquella.

Al comenzar el año siguiente, 1861, se subastaron el resto de las obras⁹¹⁵, y se realizaron todos los preparativos para la puesta en marcha de esta línea en cuanto estuviesen listas las obras, pues era importante para la Compañía obtener otra salida al mar además de la de Alicante, cuyos gastos de aduana eran muy elevados. Se nombró en Cartagena a un agente receptorario de mercancías, el Sr. Helbert, con la asignación anual de 24.000 reales, además de comprometerse la Compañía a abonarle todos los gastos de oficinas y viajes que hubiese de hacer para el desempeño de su cargo⁹¹⁶. Para la adquisición del material telegráfico de la línea de Cartagena a Murcia se preparó un crédito en verano del año siguiente, 1861, de 152.721,20 reales de vellón⁹¹⁷. Pero aquella misma primavera hubieron de surgir problemas con los trabajadores de las obras de la línea, que, deducimos, pudieron ser fruto de protestas obreras en unos primeros movimientos no demasiado organizados, pero sin embargo, simultáneos en zonas distantes de la geografía. Aunque las actas ocultan la naturaleza de dichos problemas y no dan detalles, el Consejo de MZA debatió acerca del estado de las obras de las líneas de Zaragoza y Córdoba —que como hemos dicho estaban aún en construcción—, consultando los perfiles de dichas líneas, y se procedió a la lectura de una nota de los trabajadores empleados en aquellas líneas y en la de Cartagena, aunque es posible que en este último punto las agitaciones también fueran azuzadas por las mismas fuerzas vivas de la región en apoyo de los caciques⁹¹⁸.

La línea de Cartagena acarreó grandes disgustos a MZA durante su construcción con interferencias graves de la prensa y la opinión pública. En la sesión de 24 de mayo de 1861⁹¹⁹ se leyeron en el Consejo dos reales órdenes aparecidas en la *Gaceta de Madrid* del 22 del corriente. En una, se declaraba que la Compañía no daba a las obras del camino de Zaragoza la actividad necesaria para acabarlas en el plazo de prórroga otorgado por las Cortes, inculpándola de “*reprensible abandono perjudicial á los intereses públicos*”. En la otra, se conminaba a la Compañía con la caducidad de la obra.

El doble acoso del Gobierno a MZA en las dos grandes obras que tenía en curso continuó, y nuevamente, en la sesión del Consejo de 31 de mayo siguiente⁹²⁰, se leyó otra Real Orden de 2 del mismo mes, instando a la prosecución de las obras del camino de Zaragoza con la mayor actividad en el improrrogable plazo de ocho días, con amenaza de ejecución de contrato. El Director manifestó que se contestaría al Ministro de Fomento en base a que las obras eran de cuenta de la Sociedad Mercantil, y que éstas se habían retrasado por la elaboración del presupuesto necesario efectuado por ingenieros de ambas empresas.

El contraataque de la Compañía no se hizo esperar más, y ésta hizo uso de las armas que poseía a través de artículos en las cabeceras a las que subvencionaba. El día 9 de junio de 1861 apareció en la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, un extenso artículo

⁹¹⁵ Actas MZA, sesión nº 6 de 31 de enero de 1861, p. 207, libro 3.

⁹¹⁶ Actas MZA, sesión nº 8 de 21 de febrero 1861, p. 222, libro 3.

⁹¹⁷ Actas MZA, sesión nº 29 de 11 de julio de 1861, p. 321, libro 3.

⁹¹⁸ Actas MZA, sesión nº 14 de 12 de abril 1861, p. 256, libro 3.

⁹¹⁹ Actas MZA, sesión nº 22 de 24 de mayo de 1861, p. 288, libro 3.

⁹²⁰ Actas MZA, sesión nº 23 de 31 de mayo de 1861, p. 292, libro 3.

que llenaba su portada y la segunda página⁹²¹. El artículo aparecido en esta gaceta se compone de una primera parte redactada por el periódico, y de una segunda parte donde se reproduce textualmente la comunicación que fue dirigida al Gobierno por MZA, firmada por el administrador G. L. de Mollinedo y el director general Prompt de Madiedo. Justo en los párrafos precedentes a la comunicación de los responsables de MZA, el artículo va aumentando en el tono de su diatriba:

“(...) No faltan murcianos que, sin estudiar la cuestión con el detenimiento necesario, abogan por el trazado de Albacete á Murcia: algunos periódicos de Murcia y Cartagena le defienden todos los días sin cuidarse en lo más mínimo de la suerte de los cuantiosos capitales que se deben emplear en hacerle. Pues bien; puesto que ya se sabe que la Compañía prefiere el trazado por Novelda, y hasta abandona para ejecutarlo una cantidad de 46 millones sobre su subvencion, ¿cuál es el deber de esos murcianos y de esos periódicos? Ese deber es muy sencillo.

Que se ocupen activamente en organizar en su provincia una fuerte Sociedad local que pida la concesión de Albacete á Murcia, el día en que dicha concesión que de abandonada por la Compañía de Zaragoza y Alicante.

Probarán así su ardiente patriotismo, su convicción y su buena fé, pues así, y no con reclamaciones inoportunas, obran las provincias que quieren realmente tener sus obras de ferro-carriles, y las emprenden á su costa y riego [sic]; pero hasta ahora ninguna había tratado de escudarse con la voluntad de un ministro para obligar á una Sociedad respetable á sacrificar los intereses de sus accionistas. (...)”.

En lo que respecta a la información que nos ofrece este artículo referente a la prensa, podemos deducir que el cacicato del Marqués de Corvera extendía su influencia entre las distintas cabeceras de la región de Murcia. Por lo visto, también el Presidente del Consejo de Ministros, Sagasta, había intervenido en oposición de la modificación del trazado en el Congreso. No entraremos más a fondo en dicha prensa regional, pues sale del marco de nuestro análisis, pero haremos aquí algunas menciones a otros artículos publicados por la prensa contemporánea nacional respecto a este tema. En la segunda plana del periódico madrileño *La España* del miércoles 12 de junio de 1861, número 4.555⁹²², por ejemplo, se publicó un artículo con este tema. El artículo comienza haciendo referencia al periódico *La Verdad*, que había citado un párrafo de otro periódico, que hacía alusión a su vez a los comentarios hechos por un diario de provincias. Se trata del eco del eco de las informaciones de la prensa, práctica común de la época para nutrirse de noticias. La crítica de este periódico al asunto del ferrocarril de Cartagena se fundamenta en que las Cortes ya tenían la cuestión resuelta con la ley de 22 de mayo de 1859, y que someter nuevamente la cuestión a la deliberación de las

⁹²¹ REDACCIÓN (9/06/1861) “Ferrocarril de Cartagena”, en *Gaceta de los Caminos de Hierro*, pp. 349-350. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/pdf.raw?query=parent:0000018146+type:press/page&name=Gaceta+de+los+caminos+de+hierro.+9-6-1861> [última consulta 06/12/2015]

⁹²² LOS COMISIONADOS POR LA PROVINCIA DE ALBACETE.-DE LA BASTIDA, Francisco Antonio; GUSPI, Juan; GIMÉNEZ Y SUAREZ, Pedro; GALLEGU Y TORRES, José; PERIER, Cárlos María; VLACARCEL, Francisco P.; SALAZAR, Gregorio (12/06/1861) “Los periódicos de Murcia y Cartagena, haciéndose eco de los sentimientos que reinan actualmente en aquel país, apenas se ocupan de otra cosa que del dichoso y mal traído negocio del ferro-carril de Albacete á nuestro primer puerto del Mediterráneo...”, en *La España*, Año XIV, Núm. 4555, p. 2. Disponible en: [http://hemerotecadigital.bne.es/pdf.raw?query=parent:0002838592+type:press/page&name=La+Espa%C3%B1a+\(Madrid.+1848\).+12-6-1861,+n.%C2%BA+4.555](http://hemerotecadigital.bne.es/pdf.raw?query=parent:0002838592+type:press/page&name=La+Espa%C3%B1a+(Madrid.+1848).+12-6-1861,+n.%C2%BA+4.555). [última consulta 04/12/2015]

mismas no era un trámite regular ni conveniente, puesto que sería manifestar que aquellas habían incurrido en un gran desacierto votando dicha ley, y que era preciso que ellas mismas la corrigiesen, dándose a sí mismas un voto de censura.

En la sesión del Consejo de 14 de junio siguiente⁹²³, se dispuso que la Comisión de imprenta tomaría las medidas necesarias para que no quedasen sin contestación los ataques que una parte de la prensa estaba dirigiendo a la Compañía con el motivo de la cuestión del trazado del camino de Cartagena. Además se reforzó dicha comisión, agregando al Sr. de la Gándara a ella.

Las opiniones en contra de la modificación del trazado de este camino continuaron en la prensa, así como la sorda puja entre periódicos para suavizar la inquietud pública. En la *Gaceta de los Caminos de Hierro* del siguiente día 16 de junio de aquel año⁹²⁴ se introdujo también el primer artículo de la portada, encargándose de este tema. El tono de inicio del artículo apunta a un re-direccionamiento de la opinión del público dando por hecho que la idea de variar el trazado de este ferrocarril iba encontrando una acogida positiva “*en todas aquellas personas y poblaciones que no están directamente interesadas en que se lleve á cabo el actual*”, y hace un repaso a un artículo que en este sentido publicó *La Época*, una exposición de la localidad de Orihuela y algunos párrafos de otro artículo de *El Comercio de Alicante*, periódico que en agosto de 1858 había sufrido un recurso judicial por parte de MZA que le había obligado a cambiar levemente su título de cabecera para poder seguir apareciendo, como ya vimos en el apartado de “Publicación de informaciones y artículos en prensa nacional y extranjera”. Si ya comentamos, en base a las fuentes, que en un principio la intención de la ferroviaria, con el parecer favorable del juez de paz que instruyó el caso, fue el cierre del diario alicantino, es posible que se llegase a un acuerdo con su dirección para inclinar sus publicaciones sobre la Compañía hacia el lado de ésta, como vemos que ocurre varios años más tarde de aquel encontronazo. En cuanto al diario *La Época*, se trataba de un periódico monárquico líder entre los de contenido político y favorecedor de la Restauración borbónica del último tercio del siglo. Según la información que nos ofrece la Hemeroteca Digital, aunque era un periódico de baja tirada, tenía presencia importante en los puntos de encuentro de los prohombres del mundillo de los negocios, pues se distribuía en lugares como los casinos⁹²⁵. Podemos encontrar otra relación interesante entre este diario y el Marqués de Santa Ana (o Santana, según las fuentes), puesto que éste tenía arrendada la cabecera con la que se hizo célebre, *La Correspondencia de España*, al futuro fundador de *La Época*, Ignacio José Escobar, según la información que nos ofrece la plataforma digital Europea⁹²⁶. Como hemos dicho, el Marqués de Santa Ana fue el primer empresario de la prensa que obtuvo subvenciones de MZA para varios de sus periódicos, junto con Hubbard, propietario de *La Gaceta de los Caminos de Hierro*. Podemos deducir que tanto *La Época* como *La Correspondencia de España* formaban parte de la prensa liberal que

⁹²³ Actas MZA, sesión nº 25 de 14 de junio de 1861, p. 307, libro 3.

⁹²⁴ REDACCIÓN (16/06/1861) “Ferro-carril de Cartagena”, en *Gaceta de los Caminos de Hierro* Año 6º, Nº 24, p. 365. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/pdf.raw?query=parent:0000018236+type:press/page&name=Gaceta+de+los+caminos+de+hierro.+16-6-1861> [última consulta 04/12/2015]

⁹²⁵ Diario *La Época*, en Hemeroteca Digital, “Descripción”. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/details.vm?q=id:0000000021&lang=es> [última consulta 28/04/2015]

⁹²⁶ *La Correspondencia de España*, “Descripción”. Disponible en: http://www.europeana.eu/portal/record/9200302/BibliographicResource_2000092088996.html [última consulta 28/04/2015]

apoyaba a MZA, seguramente en razón de los beneficios económicos que recibían sendos periódicos de la ferroviaria, bien en concepto de publicidad por publicación de artículos favorables a la empresa, bien en concepto de subvenciones fijas.

Parece ser, además, que el Comité de París había hecho algunas observaciones en contra de la comunicación dirigida al Gobierno del 28 de mayo acerca de esta cuestión, que se expusieron en la sesión del Consejo de 20 de junio⁹²⁷; y, en su vista, el Consejo de Madrid designó al Sr. Chatelus, quien había asistido a las discusiones habidas sobre el particular, que expusiese a los administradores de París las razones que habían motivado las determinaciones tomadas en esta ocasión, esperando que el Comité no podría menos de considerarlas completamente justificadas.

Como ya hemos comentado, aunque el debate público duró aún un tiempo, la estrategia de influencia en la prensa de MZA dio los resultados oportunos, y comprobamos que finalmente el trazado se ejecutó según los intereses de la Compañía, de Novelda a Alicante.

2. 6. Inauguración del camino de Zaragoza (1863)

En la primavera de 1863⁹²⁸, cuando las obras de la línea de Madrid a Zaragoza estaban concluidas o próximas a concluirse, el Consejo nombró una comisión compuesta de los señores Moreno, Weisweiller y Zaragoza, para presentarse a la reina Isabel II y suplicarla se dignase a inaugurar dicha línea, fijando el día en que este acto hubiera de tener lugar. También se invitaba a unirse a esta comisión a los señores Mon y Salamanca en calidad de Presidente y Vice-presidente del Consejo.

A finales de mayo⁹²⁹ la comisión nombrada para invitar a la reina a esta inauguración había cumplido su cometido, y el Presidente del Consejo informó de que su majestad:

“(...) acogió á los representantes de la Compañía con la mayor benevolencia, manifestando que con infinito gusto honrará con su presencia la inauguración de aquella línea, mas que circunstancias especiales la obligaban á diferir este acto hasta más adelante.”

En cuanto la línea de Zaragoza estuvo terminada, en otoño de 1863, y aún antes de su inauguración, ya que ésta sufrió una demora por parte de la reina, que habría de ser invitada a asistir, se hicieron también trenes especiales entre Madrid y Zaragoza con motivo de las fiestas del Pilar, que se celebrarían desde el 11 al 15 de octubre⁹³⁰.

2. 7. Inauguración del camino de Córdoba a Málaga (1865). Su cobertura en la prensa: *Las Novedades*, la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, el *Avisador Malagueño* y el *Diario de Córdoba*

⁹²⁷ Actas MZA, sesión nº 26 de 20 de junio de 1861, p. 308, libro 3.

⁹²⁸ Actas MZA, sesión nº 10 de 24 de abril de 1863, p. 286, libro 4.

⁹²⁹ Actas MZA, sesión nº 14 de 27 de mayo de 1863, p. 305, libro 4.

⁹³⁰ Actas MZA, sesión nº 23 de 30 de septiembre de 1863, p. 369, libro 4.

Al concluir las obras del recorrido completo entre Málaga y Córdoba en marzo de 1865, los miembros del Consejo de Administración de la Compañía acompañados de varios accionistas, recorrieron la línea. Tras varios aplazamientos, el 10 de agosto de aquel año se procedió a la inauguración oficial de la línea en Córdoba. A las seis de la mañana el obispo de Córdoba bendijo la locomotora y la vía en presencia del ministro de Fomento, que seguía siendo el Marqués de Vega Armijo, del Director General de Obras Públicas, de los Gobernadores Civiles de Córdoba y Málaga, de variadas autoridades de ambas provincias, del Consejo de Administración de la Compañía, ingenieros y numerosos invitados. El grupo montó al tren acompañado por la banda de música del Ayuntamiento de Córdoba, y a lo largo del trayecto los habitantes de los pueblos se agolpaban junto a la vía vitoreando el paso del tren, que fue obligado a detenerse por este motivo en varios puntos. En Málaga la estación central se adornó e iluminó con guirnaldas, faroles a la veneciana, vasos de colores y millares de farolillos a lo largo de la cornisa. Las bandas de música comenzaron a recorrer las calles de la población por la tarde. Los balcones se llenaron de colgaduras y las tiendas y establecimiento se cerraron, dirigiéndose carruajes y una inmensa multitud hacia la estación del ferrocarril. La llegada del tren inaugural se anunció con repique general de campanas y fuegos de bengalas, y con el entusiasmo de los vítores de la multitud. El tren llegó a la ciudad a las siete de la tarde, y sus viajeros fueron recibidos por el Marqués del Duero, alcalde de Málaga en aquel momento. Tras las presentaciones y saludos, se sirvió una espléndida cena preparada por el Consejo de Administración en la Fonda de la Alameda. La línea sería abierta a los viajeros el 15 de agosto, permitiendo recorrer el trayecto entre Córdoba y Málaga de 193 kilómetros de vía, en menos de ocho horas, lo cual suponía el ahorro de tiempo de varios días de viaje en incómodas diligencias. En varios diarios nacionales se publicó un texto firmado por A. A. de S., quien parece ser Alberto Álvarez de Sotomayor, con la descripción de este primer viaje de inauguración; inicialmente en el madrileño *Las Novedades*, fue reproducido por la *Gaceta de los Caminos de Hierro* el 27 de agosto, en *El Avisador Malagueño* el 29 de agosto, y en el *Diario de Córdoba* el 30 de agosto⁹³¹.

2. 8. Inauguración del camino Madrid-Córdoba (1866)

Curiosamente, sobre la ceremonia de inauguración de la línea completa de Madrid a Córdoba, las actas de MZA no nos dan ningún detalle ni mencionan la preparación del evento, como en otras ocasiones. Tan solo en sesión de 21 de agosto de 1866, se realiza un apunte con el título “Apertura de la línea entera de Andalucía”, referente a los avances de la obras en la sección de la línea de Andalucía comprendida entre Venta de Cárdenas y Vilches y su próxima entrega a explotación, tarifas y marcha de los trenes aprobadas con carácter provisional, indicándose que se solicitará al Gobierno la autorización necesaria para su apertura al público⁹³². Tampoco encontramos anotaciones anteriores en las actas dando cuenta de los resultados de la celebración. Sin embargo, en uno de los expedientes conservados en el AHF⁹³³, donde se conservan recortes de prensa desde la concesión de la línea a MZA en 1860, junto con cartas del Administrador Delegado Poissat, el Subdirector Le Masson, etc., sobre los problemas hercúleos tanto de construcción —incluyendo los períodos de paro con motivo de las fiebres que contraían prácticamente todos los obreros— como financieros y

⁹³¹ GARCÍA MONTORO, Cristóbal (2015), *Op. cit.*, pp. 117-129.

⁹³² Actas MZA, sesión nº 23 de 21 de agosto de 1866.

⁹³³ AHF, expediente W-0003-006.

burocráticos, que presentó la construcción de la línea, tenemos también algunos artículos periodísticos que describen la inauguración del tramo del ferrocarril desde Madrid a Córdoba.

2. 8. 1. Cobertura de la inauguración del camino Madrid-Córdoba por el diario *La Época* y el diario francés *La Patrie* (1866)

En *La Época* de 18 de septiembre de 1866 aparece un artículo de uno de los redactores del periódico conteniendo la descripción pintoresca del recorrido emprendido por autoridades y responsables de MZA para la inauguración del tendido ferroviario hasta Córdoba. El título de este artículo es “De Madrid a Cádiz”, puesto que la inauguración del tramo de línea hasta Córdoba realizado por MZA dio la espalda a un hipotético recorrido hasta la ciudad malagueña, cabeza de la línea y perteneciente al grupo empresarial Loring-Larios-Heredia. La directiva de MZA, para esta inauguración, organizó un recorrido que pasaba exclusivamente por su tendido, es decir, desde Madrid a Córdoba, desde allí a Sevilla, y finalmente, la comitiva arribaría a Cádiz, sin dejar el tendido compuesto por aquella Compañía. El periódico complementa previamente dicho artículo con un resumen del estudio facultativo aparecido en la *Gaceta de Madrid* en aquellos días sobre el ferrocarril de Andalucía. El trayecto de la inauguración, según el redactor de *La Época*, se inició la noche del día 13 de septiembre en Madrid. La comitiva de partida incluía, además de a varios periodistas, a los ministros de Fomento y Gobernación, y al Director de Obras Públicas, al ministro de Ultramar, al Subsecretario de Gobernación, señor Valero y Soto, a otros notables como Belda, Cardenal y Nacarino Bravo. De los responsables del ferrocarril del Mediodía se contaba con el señor Udaeta, los marqueses de a Merced y de la Torrecilla, el conde de fuentes, los señores Cañete, Fernández Guerra, Navarro, Meneses, Anduaga (don Dámaso y don Gabriel), Ollvey, Albeñiz y García y otros funcionarios e ingenieros. En Alcázar de San Juan, se sirvió un chocolate a la expedición, amenizado con música de cornetines, discursos y felicitaciones. En la primera estación de Andalucía, Santa Elena, comenzó el concurso de gentes de la comarca y a presentar sus respetos las autoridades y las tropas locales. El autor del artículo describe cómo desde la primera estación andaluza de Santa Elena, pasando por otros ayuntamientos del tránsito como Vilches, Mengíbar, Baeza, Linares, hasta Andújar, las gentes se agolpaban en las estaciones, donde también esperaban carruajes particulares, algunos de lujo que pertenecían a gente principal y acomodada. En Andújar se había dispuesto en un espacioso local un almuerzo para doscientas personas, donde se sirvieron vinos franceses del Medoc y Champagne. Durante los postres pronunciaron entusiastas brindis los diputados por Jaén, los señores marqués de la Merced y Nacarino Bravo, y el ministro de la Gobernación un breve discurso describiendo las ventajas y prodigios del progreso material y su enlace con el progreso moral, aludiendo a cómo se verificaba anteriormente el paso por las gargantas de Despeñaperros, que ahora, merced al vapor la comitiva había atravesado con brevedad y facilidad. Tras este discurso se pronunció un brindis por la reina y por el capital, “que no tiene patria”, dando la sgracias a los extranjeros que habían cooperado en primer término a la ejecución de las obras, dotando al país de aquel importante elemento de riqueza y prosperidad. A continuación el ministro de Fomento, después de efectuar un saludo en honor a la familia real, se felicitó de que el puerto de Cádiz fuese desde aquel momento un puerto universal, y la cabeza de la gran línea que desde aquel día le unía con todo el continente, comenzando en él y terminando en Moscú. Después, fue el Director de Obras públicas quien

recordase con orgullo y elocuentes rases al cuerpo de caminos, canales y puertos y a los ingenieros extranjeros a los que se debía aquella maravilla. Por último, los señores Poissat y Udaeta, administradores de la Compañía, consagraron a la inauguración palabras entusiastas, y el almuerzo concluyó con un viva a la reina Isabel II., a la que se envió un mensaje de adhesión y respeto comunicado por telégrafo. Al llegar a la estación de Córdoba, a las tres y media de la tarde del día 14, un lujoso carruaje tirado por cuatro caballos, esperaba a los ministros, quienes tras haber recibido la felicitación de las autoridades, fueron conducidos por el gobernador Méndez San Julián al gobierno de la provincia. Los hoteles Puzzisis y de Rizel se llenaron de gentes madrileñas que aprovecharon para visitar la mezquita y la ciudad, donde el Círculo de Córdoba, había preparado un baile aquella tarde, con orquesta. A las cinco de la mañana del día siguiente, 15 de septiembre, estaba preparada la partida hacia Sevilla⁹³⁴.

A nuestro modo de ver, lo más interesante del relato es la evitación expresa de MZA de hacer formar parte de la inauguración de su tramo del recorrido construido por la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, como ya hemos apuntado. MZA desvió el trayecto de la comitiva desde Córdoba hacia la línea de Sevilla a Córdoba, que era de la pequeña empresa con la que precisamente estaba teniendo disputas por el alquiler de la estación común de Córdoba, y que adquiriría en 1876, creemos que precisamente debido a aquel alquiler. La línea desde Sevilla a Cádiz también era una línea ajena a MZA en aquel momento, y en 1876 sería adquirida por Ferrocarriles Andaluces, esfumándose definitivamente la posibilidad de una salida al mar por el sur a MZA. Por tanto, MZA prefirió organizar la inauguración de la línea de Madrid a Córdoba en 1866 atravesando con su comitiva invitada dos líneas ajenas diferentes que pasar por la línea de Córdoba a Málaga de Jorge Loring. Efectivamente, en esta omisión podemos adivinar los recelos de MZA respecto a la competencia que pudiera ejercer el *lobby* malagueño. Analizaremos en mayor profundidad estos hechos en las conclusiones de este trabajo.

En el mismo expediente se guardaron otros recortes de prensa respecto a aquella inauguración, como el breve publicado por el diario francés *La Patrie* el 18 de septiembre de 1866, titulado “Dernière heure” y fechado el 16 de septiembre en Madrid, que informa de que la línea de Andalucía que unía Madrid y Córdoba acababa de ser inaugurada⁹³⁵.

⁹³⁴ ANÓNIMO (18/09/1866) “De Madrid a Cádiz”, en *La Época*, pp. 2-3. [Artículo de prensa sobre la inauguración de la línea de ferrocarril de Manzanares a Córdoba por MZA en 1866]. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000219097&search=&lang=es> [última consulta 05/12/2015]

⁹³⁵ AHF, expediente W-0003-006.

Capítulo XI. Relaciones con la Iglesia, peregrinaciones y turismo religioso

Sobre el patrocinio del turismo religioso festivo y el turismo de recreo, debemos decir que en ocasiones no es fácil de distinguir con precisión entre uno y otro. En las actas de MZA se puede comprobar cómo las romerías de origen religioso, tienen un carácter de turismo breve de recreo, y como tal son entendidas y atendidas por la ferroviaria. En esta tesitura, nos hemos visto obligados a no establecer una linde demasiado precisa, y hemos preferido dejar solapadas actuaciones de la empresa ferroviaria según constan en sus actas, generalmente porque los trenes especiales que habían de cubrir eventos religiosos como la Semana Santa de Sevilla, se ordenaban paralelamente a otros, como la feria de la misma ciudad, que sucedía inmediatamente después. Incluso, en el caso de las romerías populares con origen religioso, en celebración del patrono o patrona de alguna localidad, el lector encontrará que en unas ocasiones las incluimos en este apartado, y en otras son llevadas al apartado de turismo de recreo. En vista de que no podemos hacer una radical división de estas temáticas, puesto tampoco la tenían para la sociedad de la que hablamos, hemos decidido ser fieles a los documentos que seguimos y dejar integradas las dos materias en casos de duda.

En el campo antropológico, no podemos pasar por alto la asunción del ferrocarril por una sociedad íntimamente ligada a la religión católica. Irremediablemente hubo de darse lo que podríamos llamar un nuevo sincretismo entre las nuevas técnicas en ciernes y el tradicional catolicismo. Para un estudio de este tipo, deberíamos analizar con este enfoque las bendiciones de locomotoras y trenes que tenían efecto en las inauguraciones de líneas, generalmente oficiadas por obispos y cargos relevantes de las jerarquías eclesiásticas. Estos rituales estarían incluidos en lo que Jean Delumeau interpretó como la transposición de la salud espiritual en beneficios de salud temporal por medio de los sacramentos, indulgencias y bendiciones para dominar la inseguridad y la angustia y tranquilizar a las gentes. Estas funciones serían en un principio asignadas a la Iglesia católica en la sociedad occidental y continuarían de manera más o menos soterrada en los países protestantes tras la Reforma, cubriéndose así la demanda de antídotos del dominio de los sentimientos y demandas de seguridad contra los peligros posibles en Occidente⁹³⁶.

⁹³⁶ DELUMEAU, Jean (1989) *Rassurer et protéger: Le Sentiment de sécurité dans l'Occident d'autrefois*, Fayard, 670 pp.

1. El gran conflicto entre ciencia y religión a mediados del siglo XIX: la crisis darwiniana y el *Syllabus Errorum*

Para un sucinto acercamiento a esta problemática, vamos a aprovechar aquí los datos objetivos que aporta el investigador jesuita Agustín Udías Vallina en uno de sus artículos, expurgándolos y refundiéndolos desde una óptica crítica de análisis historiográfico, puesto que observamos cierta inclinación a posicionar a la Iglesia bajo un prisma de positiva parcialidad⁹³⁷. Según Udías Vallina, pues, la idea de la continua oposición del cristianismo a través de la historia —en concreto de la Iglesia Católica—, respecto a la ciencia comenzó a ser difundida a partir del siglo XIX por historiadores estadounidenses como John William Draper y Andrew Dickson White. Este punto de vista habría sido generado avanzada la segunda mitad del siglo XIX y no antes, persistiendo hasta nuestros días al adscribirse a él historiadores europeos del siglo XX como el francés G. Minois. Sin embargo, también ya durante la pasada centuria, otros historiadores como el estadounidense Jeffrey Burton Russel o científicos contemporáneos integrados en el cuerpo de la Iglesia como José María Ríaza Morales o el propio Agustín Udías, han intentado desdecir o desactivar el conflicto entre la Iglesia Católica y la Ciencia al ofrecer visiones más equilibradas o neutras resaltando las diferencias entre lo que fueron los conflictos de los científicos con la Iglesia por cuestiones científicas o teológicas. Según el jesuita Udías, estas últimas habrían sido los verdaderos motores de debates, persecuciones y condenas, y no las desavenencias con la Ciencia.

La primera parcialidad que salta a la vista en la introducción del artículo de Udías que hemos utilizado, es que las fechas en que John William Draper y Andrew Dickson White publicaron sus obras respectivas, *History of the conflict between religion and science* (Appelton, Nueva York), y *A history of the warfare of science with theology in Christendom* (Londres), fueron 1874 y 1896, también respectivamente. Realmente, en aquellas fechas avanzadas de la segunda mitad del siglo XIX en las que se publicaron estos libros, el debate ya alcanzaba cotas de agitación desde hacía dos décadas.

De entre los casos de oposición de la Iglesia a la Ciencia que va refutando Udías nos interesa su repaso a las teorías de Darwin, por ser contemporáneo a la expansión de la construcción de ferrocarriles por todo el orbe. Justo entonces, a finales del meridiano del siglo XIX, Charles Darwin acababa de publicar en Londres *On the Origin of Species*, que salió a la luz por primera vez en 1859. Como sabemos, las teorías de Darwin alcanzaron un éxito inmediato y enorme repercusión, quedando admitidas en menos de dos décadas por toda la comunidad científica, a pesar de que chocaba con muchos preceptos de la doctrina cristiana, sobre todo en lo tocante al Génesis y al pecado original. Según Udías el revuelo que provocó el darwinismo quedó resuelto en 1909 por la Comisión Bíblica, que sostuvo que no ha de buscarse en la Biblia el rigor científico. Y Udías nivela la conmoción del choque de mentalidades con una simplista división en dos niveles. Por un lado plantea de puntillas la oposición inicial de eclesiásticos tanto protestantes como católicos, comentando que fueron los anglicanos los primeros en aceptar este nuevo giro de la Ciencia. Por otro alude al proselitismo del

⁹³⁷ UDÍAS VALLINA, Agustín (2004) “Las ciencias y el cristianismo en la historia”, en *Razón y fe: Revista hispanoamericana de cultura*, tomo 250, n° 1269-1270, Madrid, pp. 71-82. Disponible en: http://cienciayreligion.org/articulos/pdfs/ciencias_cristianismo.pdf [última consulta 23/08/2015]

darwinismo y su elevación a nueva religión por algunos científicos como Thomas Huxley y Herbert Spencer en Inglaterra o Ernst Haeckel en Alemania, quienes provocaron incluso el rechazo del propio Darwin por su radicalismo.

Nuestro científico jesuita refiere en su artículo que las únicas oposiciones a las teorías de Darwin dentro de la Iglesia en Europa fueron el sínodo de obispos alemanes que condenó directamente las ideas de Darwin en 1860, y la encíclica *Quanta cura*, con su celeberrimo apéndice *Syllabus Errorum os nostrae aetatis errores* del papa Pío IX en 1864, que no menciona directamente el evolucionismo.

Pero lo cierto es que tal revuelo fue una auténtica conmoción que continuó provocando reacciones a lo largo del resto del siglo XIX. Por poner un ejemplo andaluz de otras reprobaciones provenientes del seno de la Iglesia, tenemos la *Refutación del Darwinismo. Condena del discurso herético pronunciado en Granada por un catedrático de Historia Natural*, publicada en 1872 por el arzobispo de aquella importante archidiócesis, Bienvenido Monzón Martín y Puente. En este escrito el arzobispo dilapida el discurso de apertura del curso académico de 1872-1873 en el Instituto de Segunda Enseñanza granadino que ofreció el director de aquel establecimiento, Rafael García y Álvarez, catedrático de historia natural, filosofía e higiene. El arzobispo de granada adjetivaba la teoría de Darwin en su refutación como “monstruosa” y fruto de “delirios de materialismo enciclopédico”, basándose en el principio de autoridad del Sínodo de Pío IX, los textos de la Antigüedad y los de algunos ilustrados del siglo XVIII como los franceses Conde de Buffon y Geoffroy Saint-Hilaire, el inglés Erasmo Darwin y el alemán Goethe⁹³⁸.

Ante estas pruebas, nos atrevemos a decir que Udías ha pretendido desdibujar la feroz oposición de la Iglesia y los sectores católicos a lo largo de toda la mitad del siglo XIX a los nuevos paradigmas de la Ciencia contemporánea, suavizando el contenido del *Syllabus* al puntualizar que el escrito papal no nombra de forma concreta al evolucionismo, como ya hemos dicho. En esta aseveración encontramos otra verdad a medias, ya que el *Syllabus* sí condena explícitamente al naturalismo, término más amplio de base materialista que incluiría al darwinismo y todas sus correspondencias. Además del naturalismo, quedaban anatematizadas en el *Syllabus* a través de sus ochenta proposiciones condenatorias, otras corrientes culturales y sociales que tomaban fuerza, como el socialismo, el comunismo, el liberalismo, el racionalismo, y las sociedades secretas —en clara alusión a la masonería en auge en aquellos momentos—, entre otras.

Otros estudios académicos recientes, como el interuniversitario dirigido por Rafael Serrano, Ángel de Prado y Elisabel Larriba, han profundizado en las resistencias de la Iglesia peninsular ante el liberalismo, doctrina económica que si bien no entró en debates con la Iglesia en materia de dogma, dio lugar al cuestionamiento de los fundamentos económicos, sociales y culturales que acarrearón un viraje conceptual de mentalidades y significados que traerían un cambio radical del mundo hispano-luso en sus relaciones institucionales con el Vaticano. Esta evolución del fenómeno religioso hispano se aceleraría a partir de finales del siglo XVIII y buena parte del XIX, dando

⁹³⁸ De la censura del arzobispo de Granada existe una reimpresión actual a cargo de Juan José Antequera Luengo. Véase: MONZÓN MARTÍN Y PUENTE, Bienvenido (1872) *Refutación al Darwinismo. Condena del discurso herético pronunciado en Granada por un catedrático de Historia Natural*, Editorial Facediciones, Sevilla, ¿? pp.

lugar al llamado catolicismo liberal, por una parte, y a la reafirmación de los discursos reaccionarios más conservadores, muy beligerantes con la modernidad que representaba el liberalismo, por otra. Finalmente sería este discurso conservador el que acabaría instalándose en los organismos oficiales y el sistema educativo y universitario del estado español, a instancias de Roma, bien definido por la *Quanta Cura* y el *Syllabus*. En esta obra participa también Gérard Dufour con un estudio sobre los “Sermones revolucionarios del trienio liberal (1820-1823)”. El carácter innovador del estudio de Dufour estriba en que la fuente de información que ofrecen los sermones es un recurso generalmente ignorado por los historiadores, aunque parcialmente haya sido parcialmente explotado por analistas y críticos culturales. Los sermones, además de ser plasmación de ideologías, giran en torno a temáticas como la alteridad, la cotidianidad y la praxis devocional, en referencia al capital simbólico de lo colectivo, las creencias, los deseos, inquietudes, sentimientos y comportamientos. Este capital simbólico, utilizado por los poderes públicos como forma de instrumentalización y legitimación, o, al modo de Bourdieu, de “dominación simbólica” —materia de estudio que trataremos en el siguiente epígrafe—, arroja numerosas claves interpretativas sobre las actitudes, comportamientos y realidades presentes a lo largo del siglo XIX español⁹³⁹.

2. Publicaciones religiosas en torno a los primeros ferrocarriles

Sin poder detenernos aquí en un metódico análisis del mundo de las creencias en el momento de la aparición del ferrocarril como nuevo medio de transporte y comunicación, no podemos dejar de mencionar algunas de las publicaciones de mediados del siglo XIX que han dejado constancia de ello, en espera de otros estudios en mayor profundidad. Pasamos, pues, a referir la pequeña muestra de publicaciones a las que nos referimos, que forman parte de los escasos corpus bibliográficos españoles sobre temas ferroviarios.

⁹³⁹ SERRANO GARCÍA, Rafael; PRADO MOURA, Ángel de; LARRIBA, Elisabel (eds.) (2014) *Discursos y devociones religiosas en la Península Ibérica, 1750-1860. De la crisis del Antiguo Régimen a la consolidación del Liberalismo*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 255 pp. [Cita extraída de la reseña de Carlos Nieto Sánchez. Disponible en: <http://revistas.ucm.es/index.php/CHCO/article/download/47100/44167> [última consulta 23/08/2015]. Para el autor de la reseña sobre el libro de Serrano, Prado y Larriba, entre las principales bondades de esta investigación se encuentra la innovadora forma de aproximación al panorama religioso derivado del Antiguo régimen en confrontación con el liberalismo y la modernización. La propia Elisabel Larriba, nos comentó en un intercambio personal, que el trabajo de Dufour inserto en el libro de Serrano, Prado y Larriba, no trataba el tema de los afrancesados, por lo que corregimos con posterioridad el texto que se ofrece al lector en la última versión de esta tesis, anulando esta palabra en la frase donde describimos la obra de Dufour que se relaciona con nuestro epígrafe sobre adaptación de la religión católica al nuevo invento del ferrocarril. Desafortunadamente no hemos podido consultar la obra mencionada directamente y conocemos de su existencia a través de la reseña arriba mencionada o a través de su cita en otras obras accesibles en internet. Una de estas últimas es el libro de PÉREZ, Joseph; ALBEROLA ROMÁ, Armando (1993) *España y América entre la ilustración y el liberalismo*, Casa de Velázquez, p. 66. En el epígrafe dedicado al clero liberal durante el trienio, los autores comentan que las persecuciones contra afrancesados y liberales así como el restablecimiento de la Inquisición en julio de 1814 tuvo como consecuencia la desaparición de toda manifestación de heterodoxia político-religiosa hasta 1820. Así pues, en la utilización del trabajo de Dufour por Pérez y Alberola, sí tienen en cuenta estos últimos autores la relación entre afrancesados y liberales a través de las persecuciones de las que fueron víctimas.

2. 1. A los Señores Viajeros. Específico contra los descarrilamientos y choques de los trenes (Anónimo) (década de 1850)

En la década de 1850, publicado sin autor, sin fecha, y procedente de la imprenta de los Talleres Salesianos de Barcelona, se publicó un folleto de 7 páginas con oraciones y consejos religiosos para los viajeros que hubieran de tomar un tren, titulado *A los Señores Viajeros. Específico contra los descarrilamientos y choques de los trenes*⁹⁴⁰. Se trataba por tanto de un texto concebido para el viaje, que proporcionaría protección sagrada frente a los nuevos peligros de accidentes y descarrilamientos que suponía realizar un trayecto en tren; es decir, oraciones concretas para peligros concretos.

2. 2. Publicaciones de Antonio María Claret (1857-1862)

Antonio María Claret (1807-1870) —prelado que sería beatificado en 1934 por el papa Pío XI y canonizado el 7 de mayo de 1950 por Pío XII—, fue un prolífico escritor de obras religiosas, arzobispo de Santiago de Cuba, confesor de la reina Isabel II y fundador de la orden de los Misioneros Claretianos. Entre mediados de la década de 1850 y comienzos de la de 1860, varias de las obras de Claret utilizaron el ferrocarril como símil o marco de sus exégesis catequizadoras; o como hoy diríamos en lenguaje periodístico, como “gancho de actualidad”. En 1857 este autor publicaría un folleto de 15 páginas conteniendo el diálogo entre personajes ficticios que comparaban la vida humana con un ferrocarril⁹⁴¹. En su construcción metafórica Claret declaraba que si el hombre seguía las normas religiosas y morales accedía con facilidad a Dios, al igual que un tren llega a su destino si sigue su carril. Los problemas surgían cuando el hombre o el ferrocarril se salían de sus caminos o descarrilaban, volviéndose difícil la continuación del trayecto y la consecución de la gracia. En 1859, publicó otro folleto más extenso, de 80 páginas, en el que narra un viaje en tren a Alicante —línea inaugurada por MZA aquel mismo año—. Los viajeros de un coche vagón dialogaban sobre la conferencia que pronunciaría uno de ellos relativa al hecho de trabajar en domingos y festivos, discutiendo durante el trayecto sobre los inconvenientes morales y físicos de dicha actitud⁹⁴². En 1862 Claret publicaría otra obra de 97 páginas en la que, con el pretexto de otro viaje en tren, elaboraba una crítica contra la blasfemia, a modo de diálogo entre los viajeros de un vagón⁹⁴³.

⁹⁴⁰ ANÓNIMO (185?) *A los Señores Viajeros. Específico contra los descarrilamientos y choques de los trenes* Talleres Salesianos, Barcelona Sarriá, 7 p. [Cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *Op. cit.*, p. 48.] Disponible en: <http://eprints.ucm.es/7759/> [última consulta 19/08/2015]

⁹⁴¹ CLARET, Antonio María (1857) *El ferrocarril o sean medios para conseguir la felicidad y evitar la infelicidad o desgracia*, Librería Religiosa, Imprenta de Pablo Riera, Barcelona, 15 p. [Cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *Op. cit.*, pp. 96-97]

⁹⁴² CLARET, Antonio María (1859) *Los viajeros del ferrocarril, o sea, conversación sobre profanación de días festivos y modo de santificarlos*, Librería Religiosa, Imprenta de Pablo Riera, Barcelona, 80 pp. [Cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *Op. cit.*, p. 113]

⁹⁴³ CLARET, Antonio María (1862) *Nuevo viaje en ferrocarril, o sea, conversación sobre la blasfemia y el lenguaje brutal y obsceno*, Lib. Religiosa, Barcelona, 97 pp. [Cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *Op. cit.*, p. 170]

2. 3. Sermones con motivo de inauguraciones de líneas. Juan Crisóstomo López y Arruego (1861), el canónico adelantado a su tiempo, y la inauguración del ferrocarril de Zaragoza a Barcelona

También fue publicado algún sermón de los que se dieron en ocasión de las inauguraciones de trenes, como el del canónico Juan Crisóstomo López y Arruego para la inauguración del ferrocarril de Zaragoza a Barcelona en septiembre de 1861, al que asistió el rey consorte Francisco de Asís. Este sermón hacía hincapié en la importancia de la Iglesia en el desarrollo de las artes y las ciencias⁹⁴⁴. Generalmente los canónigos debían estar graduados en derecho canónico, y los canónigos doctorales ejercían como asesores jurídicos del obispo. Tal era el caso de Juan Crisóstomo, quien debía contar con una edad madura o avanzada cuando ofició el sermón al que nos referimos, puesto que aparecía ya registrado como canónico doctoral en la *Guía del Estado Eclesiástico Seglar y Regular de España en Particular y de Toda la Iglesia Católica*, de 1828; pero como canónico de la sede episcopal de Tarazona, también en la provincia de Zaragoza⁹⁴⁵. Entre finales de los años 1820 y hasta que tenemos de nuevo noticias de él, a comienzos de la década de 1861, Juan Crisóstomo López debió ascender en el escalafón eclesiástico, pasando a ser canónico en la Archidiócesis de Zaragoza, como anuncia el título de su sermón. El tema que trató en aquella solemne ocasión sobre las relaciones de la Iglesia con las artes y las ciencias —seguramente utilizando el término “artes” en la acepción de “técnica” que se empleaba profusamente en el momento y se sigue utilizando actualmente en francés—, era sin duda uno de los temas más delicados y atrevidos que podía introducirse en semejante evento, máxime en presencia del rey.

Respecto al sermón pronunciado en 1861 por nuestro canónico zaragozano Juan Crisóstomo conservado en la Biblioteca Nacional, podemos decir con los datos de los que disponemos en este momento—aunque con los reparos de no haber podido consultar el texto directamente—, que el enfoque que el clérigo confirió a su prédica fue netamente adelantado a su tiempo. Teniendo en cuenta que la polémica sobre la obra de Darwin había estallado hacía escasamente dos años, que la encíclica papal no llegaría hasta cinco años después, y que aún faltaba mucho para la publicación de las obras de los estadounidenses Draper y White que asentarían las críticas hacia la Iglesia católica por su reaccionarismo ante la Ciencia, la postura de conciliación adoptada por este religioso resulta harto destacable. En medio del torbellino provocado por la “bomba darwiniana”, sin duda bien informado y con una sólida formación intelectual, Juan Crisóstomo aprovechó la ocasión de la inauguración del ferrocarril para soslayar los enfrentamientos que se avecinaban. Podemos deducir, además, que la elección de aquel

⁹⁴⁴ LÓPEZ Y ARRUEGO, Juan Crisóstomo (1861) *Sermón predicado en el Santo Templo metropolitano de Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza por su canónico doctoral Sr. D. Juan Crisóstomo López y Arruego con motivo de la solemnísimas función celebrada el día 17 de septiembre de 1861 a instancias de la Junta de Gobierno de la Sociedad Ferro-carril de Zaragoza a Barcelona para dar gracias al Todopoderoso por la feliz terminación de la indicada obra, hallándose presente S. M. el rey D. Francisco de Asís*, Tipografía de Narciso Ramírez y Rialp, Barcelona, 19 pp. [Cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *Op. cit.*, pp. 132-133]

⁹⁴⁵ SÁNCHEZ DE HAEDO, Julián (1828) *Guía del Estado Eclesiástico Seglar y Regular, de España en Particular, y de toda la Iglesia Católica en general, para el año de 1828. Contiene la nómina de todos los principales individuos actuales de la Clerecía Seglar y Regular de esta Corte: de los Ilmos. Sres. Arzobispos, Obispos, Canónigos y Racioneros de todas las Iglesias catedrales y Colegiales de España y América: y de los Provisores y Vicarios generales de sus respectivas diócesis: de los Superiores generales y Provinciales de las Ordenes Regulares: de los Emms. Sres. Cardenales, Nuncios Apostólicos, Patriarcas y Obispos de toda la Cristiandad, &c. Por Don Julian Sanchez de Haedo. Con licencia*, Imprenta de Sancha, Madrid, p. 367.

canónigo para el solemne sermón no hubo de ser casual, y que es probable que las fuerzas vivas del liberalismo en Zaragoza, gozaran en aquel momento de influencias bien palpables en el arzobispado.

2. 4. Patrocinio del transporte de publicaciones religioso-educativas. *El Camino de los Santos* (1864)

Algunas publicaciones de libros religioso-educativos gozaron de ventajas o favores por parte de MZA, como fue el caso de la obra titulada *Camino de los Santos*. En sesión de 2 de julio de 1864, el Consejo autorizó la expedición de 12.000 ejemplares que en total se estimó que pesarían de 150 a 179 arrobas a un precio establecido que no se especifica, pero el precio del transporte sería devuelto posteriormente al remitente por vía de reembolso⁹⁴⁶. Desafortunadamente no hemos podido consultar esta obra, pero se halla recogida en un reciente corpus bibliográfico sobre materiales didáctico de los siglos XVIII y XIX. Su título completo era *El Camino de los Santos. Colección de pensamientos, preceptos y consejos. Traducido por una señora en obsequio de los pobres*, Imprenta del Col. de Sordomudos y de Ciegos, XVI, y contaba con 384 pp. Su texto fue aprobado por real orden de 13 de abril de 1861 y se destinó a la enseñanza primaria. Esta obra se reeditó en 1864⁹⁴⁷, por lo que el beneficio de su transporte gratuito debió ser concedido para esta segunda edición. No conocemos los motivos por los que la ferroviaria realizó esta concesión, pero seguramente se dio algún tipo de acuerdo que no hemos hallado en las actas en el marco de las acciones sociales que llevaba a cabo la ferroviaria.

3. Descuentos a órdenes y obras religiosas (1860-1900)

Aunque vamos a utilizar el contenido de las Actas de MZA para la reconstrucción y conteo de las órdenes religiosas que gozaron del descuento del precio del transporte a las personas religiosas antes y después de la restricción dictada a mediados de 1880 que hemos mencionado en el párrafo anterior, puesto que se trata de la fuente más fiable de la que disponemos, cabe advertir que en el AHF se halla un expediente dedicado exclusivamente a este tema, donde se conservan las cartas de solicitud de las distintas órdenes, algunas con membretes muy elaborados en papel impreso, lo cual nos hace pensar que aquellas órdenes religiosas estaban actualizadas en cuanto a la modernización que supuso la generalización de la imprenta en cuestiones de imagen durante la segunda mitad del siglo XIX⁹⁴⁸. En este expediente se conserva la correspondencia entre las órdenes religiosas y la ferroviaria desde mediados de la década de 1870 hasta 1943 en algunos casos, aunque en el contraste de esta documentación con las Actas del Consejo de Administración, hemos comprobado que faltan numerosos de ellos, ya que la licencia de viaje a mitad de precio fue otorgada por MZA a muchísimas más órdenes, como veremos a continuación.

⁹⁴⁶ Actas MZA, sesión nº 22 de 2 de julio de 1864, p. 543, libro 4.

⁹⁴⁷ DEL CAMPO PUERTA, María Pilar (2015) *Materiales didácticos de los siglos XVIII y XIX en bibliotecas madrileñas*, Tesis doctoral dirigida por José Luis Gonzalo Sánchez-Molero, Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Ciencias de la Documentación, pp. 225-226. Disponible en: <http://eprints.ucm.es/32813/1/T36296.pdf> [última consulta 04/11/2015]

⁹⁴⁸ AHF, expediente D-0081-001.

3. 1. La tarifa común para órdenes religiosas y artistas hasta 1889

Hasta 1889 —según consta en las actas de MZA—, la tarifa nº 4 de gran velocidad regía los descuentos a individuos de órdenes religiosas y los descuentos en el transporte de compañías de teatro y de toreros, como también comentamos en el apartado de patrocinio de espectáculos públicos. Es posible que exista un error del escribano en los apuntes que se refieren al deslinde entre la tarifa especial para órdenes religiosas y la creación de otra diferente para artistas, puesto que el documento impreso del que disponemos sobre esta tarifa, de 1889, conservado en el AHF, afirma ser una reimpresión de la edición de la tarifa nº 4 del 15 de marzo de 1886⁹⁴⁹. También es posible que la tarifa elaborada en 1886 no fuese llevada a la práctica hasta 1889, cuando se ordena una reimpresión. En cualquier caso, la nueva tarifa nº 4, a partir de 1886 ó 1889, quedó reducida a regir para las congregaciones religiosas femeninas y para el transporte de nodrizas y conductoras de niños expósitos. Aquella concesión especial concedía la franquicia de abonar sólo la mitad de precio a las congregaciones religiosas de mujeres dedicadas a la asistencia gratuita de indigentes y enfermos y a la educación y enseñanza de niños pobres. Estas congregaciones debían estar aprobadas por el Gobierno y sujetas a una regla y un hábito monástico. Las asociaciones de religiosas que no ejercieran la caridad o la enseñanza en la forma antedicha o que percibieran una retribución por dichos conceptos, así como las asociaciones de varones, se vieron restringidas del disfrute del descuento a partir de mediados de la década de 1880. El impuesto para el Estado debería ser abonado aparte según lo dispuesto. Además de algunas otras condiciones, como portar un documento de “obediencia” facilitado por la Madre Superiora de la Orden y el sello de la Congregación, las viajeras interesadas deberían vestir el hábito propio de la Comunidad a la que pertenecieran durante el trayecto que fueran a recorrer. En el cuadernillo de la tarifa especial nº 4 se especifican los nombres de las órdenes agraciadas con el descuento, además de la fecha de concesión del mismo. No obstante, debido al gran número de nuevas órdenes que continuaron consiguiendo aquellos descuentos, deducimos que el cuadernillo de la tarifa nº 4 hubo de ser reimpresso en diversas ocasiones.

3. 2. Primeras rebajas a órdenes religiosas (1860-1879)

En la sesión del Consejo de MZA de 2 de agosto de 1860⁹⁵⁰ tenemos el primer registro de rebaja en el precio del transporte de una orden religiosa. Se trata de la Real Asociación de las Hijas de la Caridad de San Vicente de Paúl, que viajaría a partir de entonces a mitad de precio siempre y cuando lo hiciesen en dedicación a fines de su instituto y con certificado de sus superiores. Es destacable que esta orden religiosa fuese una de las pocas acreditadas por el Estado liberal para continuar en su dedicación a la hospitalidad y la enseñanza en los nuevos establecimientos civiles que se dedicarían a la beneficencia pública y la seguridad social a mediados del siglo XIX, instancias sociales que tradicionalmente habían sido coto de la caridad religiosa tradicional. Ya durante las monarquías del siglo XVIII, de afán centralizador y de racionalización administrativa, se habían creado sistemas de asistencia pública desmarcados del ámbito de la Iglesia

⁹⁴⁹ COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID Á ZARAGOZA Y A ALICANTE (1889) Tarifa especial núm. 4 /G. V.) *Concesiones especiales para viajar á precios reducidos por todas las líneas de esta Compañía y ramales de Linares y Carmona*, Reimpresión de la edición del 15 de marzo de 1886, s/l., 3 pp. Documento conservado en el AHF, expediente D-0081-001.

⁹⁵⁰ Actas de MZA, sesión nº 34 de 2 de agosto de 1860, p. 44, libro 3.

católica. Sin embargo, el ataque frontal a la Iglesia vino de la mano del Estado liberal del XIX, que asumiría la beneficencia como una función pública de organización laica. Las Cortes de Cádiz habían legislado sobre este aspecto ya en 1812, pero la reverberación de las desamortizaciones de los bienes, diezmos y prerrogativas asistenciales de la Iglesia, provocaron la desarticulación definitiva de estos ámbitos de injerencia de la religión respecto a la sociedad general. El Real Decreto de 29 de julio de 1837 extinguió todos los monasterios, conventos, colegios y congregaciones de ambos sexos, y suprimía los diezmos y primicias de la Iglesia. Sólo dejaba abierta la posibilidad de dedicación a cuestiones de asistencia social a algunas instituciones religiosas, como la de estas hermanas de la caridad de San Vicente de Paúl⁹⁵¹. Esta orden también continuó desempeñando esta labor en algunas manifestaciones de caridad o ayuda social financiadas por la gran burguesía, como fue el caso del reparto que los 4.000 panes que el Marqués de Loring repartió en Málaga a los pobres, aquel mismo año de 1860, con motivo de la concesión obtenida del Estado de la línea del ferrocarril de Córdoba a Málaga⁹⁵²; que se uniría a la estación común de Córdoba en 1865, y con la línea de MZA de Madrid a Córdoba, entre 1866 y 1868.

En diciembre de 1860⁹⁵³ se concedió la mitad de precio en todas las líneas a la orden de las Hermanas de la Caridad de la Santa Familia y a sus alumnas pobres entre Madrid y Pinto. En mayo de 1861⁹⁵⁴ se concedió también el descuento a mitad de precio en el transporte de las Hermanas del Asilo de la Caridad entre Pinto, Madrid, y Vallecas, en sus desplazamientos para atender a dicho asilo. El 11 de julio de aquel mismo año⁹⁵⁵, tenemos otra noticia un tanto sorprendente. La congregación de la Santa Familia había solicitado a la Sociedad del ferrocarril de Valencia, cuyo gerente era un tal señor Campos, viajar por su camino por la mitad de los precios ordinarios, detallando en su escrito que de esa manera lo tenía concedido en las líneas de MZA. El gerente del ferrocarril de Valencia, Campos, referenciando dicha solicitud de la congregación de la Santa Familia, comunica al Consejo de MZA que se le autorice a expender este tipo de billetes con rebaja en las estaciones de las líneas de la Compañía a cambio de la prerrogativa de que ésta pudiera expender también estos billetes a mitad de precio en la suya. El Consejo, por supuesto, desestimó dicha petición, pero no deja de ser curioso el atrevimiento del gerente, ya que la línea que regentaba era de mucha menor extensión y calado empresarial que MZA, sin que podamos averiguar las motivaciones que hubiera tenido para hacer aquella solicitud.

En los inicios del año 1866, el Consejo de MZA, a pesar de las dificultades financieras que atravesaba la Compañía en aquellos momentos en los que acuciaba la crisis financiera en España y no se conseguía dar término a la línea de Andalucía, seguía concediendo descuentos a mitad de precio a algunas instituciones religiosas dedicadas a la enseñanza. En sesión de 17 de enero de aquel año tenemos la “Rebaja de la mitad del precio de transporte a los padres Escolapios”:

“Accediendo a una solicitud del Procurador general de los colegios de las Escuelas pías de España, el Consejo acuerda se transporte en los

⁹⁵¹ LÓPEZ CASTELLANO, Fernando (2004) *Las raíces históricas del tercer sector*, Documento de trabajo núm. 1/2004, Universidad de Granada, p. 49.

⁹⁵² GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2015) *Op. cit.*, p. 15.

⁹⁵³ Actas MZA, sesión del 13 de diciembre 1860, p. 163, libro 3.

⁹⁵⁴ Actas MZA, sesión nº 19 de 10 de mayo de 1861, p. 276, libro 3.

⁹⁵⁵ Actas MZA, sesión nº 29 de 11 de julio de 1861, p. 322, libro 3.

camino de la compañía a mitad del precio ordinario a los Padres Escolapios que viajen para los objetos de su instituto, siempre que así lo acrediten por medio de certificado de sus superiores, indicando el nombre, la fecha y el punto de salida y de destino.”

Se trata éste del testimonio de una de las pocas órdenes religiosas masculinas que gozaron del favor del descuento a mitad de precio en los viajes en las líneas de MZA, puesto que a partir de 1879 el Consejo de Administración decidió conceder dicho descuento solamente a órdenes religiosas femeninas, como veremos más adelante.

En agosto de 1866 se concedió también una rebaja de precio de transporte a las acogidas en el asilo de refugio del Carmelo en Ciempozuelos, a petición de doña Antonia Oviedo, fundadora de la institución. La rebaja fue concedida a mitad de precio de tarifa para la fundadora y todas las acogidas del asilo⁹⁵⁶.

En febrero de 1867 se concedió el mismo privilegio de la mitad de precio, pero para todas las líneas de la Compañía a las religiosas del Instituto de Carmelitas de la Caridad de España⁹⁵⁷.

El siguiente mes de abril tenemos la petición rebaja para varias congregaciones religiosas de Málaga. Fue la misma Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga quien intercedió por las órdenes de san Vicente de Paul, Hermanitas de los Pobres y Hermanas de la Asunción mediante carta a MZA⁹⁵⁸. La carta explicaba que estas congregaciones tenían establecimientos en Córdoba y otros puntos de España, y aunque la línea aún no estaba abierta completamente, se trataba de una gestión adelantada a su apertura. El Consejo de MZA aprobó la rebaja propuesta a mitad de precio.

A finales de aquel año se concedió también la rebaja a mitad de precio de los enfermos del asilo de San Bernardino⁹⁵⁹. Recordemos que en los primeros momentos de la existencia de MZA los enfermos pobres gozaron del transporte gratuito. Aquí tenemos otra muestra del alejamiento paulatino de los administradores de MZA de los usos de la caridad del Antiguo Régimen, a la mentalidad contemporánea, donde se primaba la utilidad social de los individuos por encima de las cuestiones éticas. A medida que pasaba el tiempo, los administradores eran más reacios en sus miras a la condescendencia con la pobreza y la desgracia. En la anotación del acta se reflejan estos recelos:

“Accediendo á lo solicitado por el Director de los asilos de mendicidad de San Bernardino de Madrid y de Alcalá, el Consejo concede rebaja de la mitad del precio de sus billetes á los enfermos y convalecientes que hayan de ser trasladados de uno á otro de los indicados puntos. El Director de la Explotación establecerá las condiciones y formalidades necesarias para precaver abusos en la aplicación de este acuerdo.”

En vista de la cantidad de solicitudes de órdenes religiosas que demandaban la rebaja a mitad de precio en sus viajes por la red de MZA, el Consejo hubo de

⁹⁵⁶ Actas MZA, sesión nº 22 de 13 de agosto de 1866, p. 303, libro 5.

⁹⁵⁷ Actas MZA, sesión nº 3 de 18 de febrero de 1867, p. 367, libro 5.

⁹⁵⁸ Actas MZA, sesión nº 8 de 10 de abril de 1867, p. 391, libro 5.

⁹⁵⁹ Actas MZA, sesión nº 23 de 23 de noviembre de 1867, p. 476, libro 5.

discriminar algunas de ellas. Por ejemplo, en enero de 1868, se denegó la concesión a los Misioneros de la Congregación del Espíritu Santo, orden portuguesa por quien había interpuesto la petición directamente la Compañía de los Ferrocarriles Portugueses⁹⁶⁰.

3. 3. Restricción de concesión de rebajas a órdenes religiosas a partir de 1868, el caso de las órdenes extranjeras

Respecto a los actos de solidaridad con las instituciones religiosas, durante la primavera de 1868, ya se viene observando una actitud menos liberal en el descuento de los transportes a mitad de precio que venían solicitando numerosas órdenes. En enero de aquel año, como ya expusimos en el capítulo anterior, se había rehusado el favor a los Misioneros de la Congregación del Espíritu Santo, orden portuguesa por quien había interpuesto la petición directamente la Compañía de los Ferrocarriles Portugueses⁹⁶¹; pero en mayo siguiente, también fue desestimada una instancia en la que el director de las Hermanas de los Pobres solicitaba la rebaja a las religiosas y su capellán⁹⁶². No obstante, en junio de 1872, se otorgó el transporte a mitad del precio ordinario entre Madrid y Córdoba a los miembros de la comunidad religiosa llamada “El ángel de la Guarda”, establecida en Montauban y con escuelas gratuitas en Sevilla y Puerto Real, siempre que los miembros de dicha asociación viajasen para el objeto de su instituto acreditándolo por medio de un certificado de sus superiores⁹⁶³.

3. 4. Reglamento común de MZA y restricción de la rebaja a órdenes femeninas con dedicación a obras de caridad no retribuidas (1879- 1889)

En los primeros años, las peticiones de rebaja a las órdenes religiosas se habían ido atendiendo a medida que éstas las iban solicitando, hasta que en 1879 se estableció un reglamento común que restringía las rebajas a órdenes que se pudiesen demostrar que sus labores eran dedicadas a obras de caridad no retribuidas. Y en marzo de 1880 el Consejo aplicó ya esta restricción en las rebajas a mitad de precio concedida a las congregaciones religiosas.

El asunto ya se había tratado el 13 de junio de 1879, observándose que se exigiría que dicha franquicia quedaría restringida a las congregaciones religiosas de mujeres dedicadas a las enseñanza gratuita y a la asistencia de enfermos pobres, quedando excluidas las que estuviesen dedicadas a la vida contemplativa o que percibieran retribuciones fijas por los servicios que prestase. Así, las congregaciones que hicieron constar cumplir los nuevos requisitos para disfrutar del beneficio que concedía la ferroviaria eran: Hermanas de la Esperanza, Hermanas de la Concepción, Hermanas de San José, Hermanas Siervas de María, Hermanitas de los pobres, Carmelitas de la Caridad, Hijas de María Santísima de los Dolores de Sevilla, Hijas de la Caridad, Adoratrices y Esclavas del Santísimo Sacramento y Colegio de desamparados, Oblatas del Santísimo Redentor de Ciempozuelos y Terciarias de la Divina Pastora. El Consejo se reservó conceder igual favor a aquellas corporaciones que

⁹⁶⁰ actas MZA, sesión nº 4 de 21 de enero de 1868, p. 516, libro 5.

⁹⁶¹ Actas MZA, sesión nº 4 de 21 de enero de 1868, p. 516, libro 5.

⁹⁶² Actas MZA, sesión nº 17 de 21 de abril de 1868, p. 574, libro 5.

⁹⁶³ Actas MZA, sesión nº 13 de 5 de junio de 1872, p. 200, libro 7.

en lo sucesivo lo solicitasen y se hallasen en las condiciones establecidas para gozar del mismo⁹⁶⁴.

En julio de 1880, las congregaciones Hermanas del Servicio Doméstico e Hijas de la Caridad de Zaragoza hicieron constar que reunían las condiciones exigidas por acuerdo del consejo del mes de marzo anterior, y la ferroviaria otorgó la rebaja a mita de precio que estas religiosas solicitaban⁹⁶⁵. No obstante las restricciones que pretendía imponer MZA, las congregaciones religiosas se las arreglaban para demostrar que se ajustaban a las nuevas medidas. Tal fue el caso de las Hermanas del Sagrado Corazón de Jesús, que formulaban una petición de rebaja de mitad de precio en los viajes de sus acólitas, fundándose en que además de dedicarse a la instrucción retribuida de niñas de familias acomodadas, se consagraba también a la enseñanza gratuita de mayor número de niñas pobres. Provisionalmente, el Consejo otorgó la reducción del precio a dichas monjas, pero se reservó someter la lista de hermandades a revisión anual⁹⁶⁶. Ya en febrero de 1881 se añadió a la lista de corporaciones religiosas que merecían el favor de rebaja de mitad de precio por MZA a las Reparadoras del Sagrado Corazón de Jesús, las Hermanas de Nuestra Señora de las Mercedes de Málaga, las Madres Escolapias de Sabadell, las Siervas de Jesús de Bilbao, las Hermanas de la Cruz de Sevilla, la Congregación del Ángel de la guarda de Huelva y las Religiosas Filipenses de Alcalá de Henares; todas las cuales acreditaban reunir las condiciones exigidas por MZA desde 1879 para gozar de dicha franquicia⁹⁶⁷.

A finales de 1881 accedieron a la rebaja a mitad de precio las religiosas del asilo de huérfanas de Murcia⁹⁶⁸ y las Hermanas de la Caridad Presentación de la Virgen de Arenys de Mar⁹⁶⁹, en sus viajes por las líneas de la Compañía, ya que estas dos órdenes religiosas habían acreditado hallarse en las condiciones exigidas. En agosto de 1884, también una orden de Sevilla llamada de las Hermanas de la Doctrina Cristiana, demostró reunir los requisitos exigidos por el Consejo el 13 de junio de 1879, y pasó a disfrutar del beneficio de la rebaja de la mitad de precio del que gozaban en todas las líneas de la Compañía otras asociaciones análogas⁹⁷⁰. En 1886 fueron las Hermanas del Colegio de Jesús, llamadas Hijas de Cristo, residentes en Granada, las agraciadas por el Consejo para gozar del precio reducido a la mitad en sus viajes⁹⁷¹. El año siguiente, 1887, fue concedida la rebaja de la mitad de precio de los billetes a las Hermanas de la Compañía de Santa Teresa de Jesús de Barcelona⁹⁷², a las Siervas de San José y a las Religiosas de María Reparadora⁹⁷³. En 1888 se concedería rebaja de precios en los billetes de viaje a la orden de las Hermanas Hospitalarias del Sagrado Corazón de Jesús⁹⁷⁴ y la de las Religiosas de Las Providencias Agrícolas en Teyá⁹⁷⁵, municipio de la provincia de Barcelona. Las Religiosas de Jesús María de Valencia obtuvieron la rebaja

⁹⁶⁴ Actas MZA, sesión nº 6 de 27 de marzo de 1880, pp. 460-461, libro 9.

⁹⁶⁵ Actas MZA, sesión nº 13 de 2 de julio de 1880, p. 20, libro 10.

⁹⁶⁶ Actas MZA, sesión nº 15 de 29 de julio de 1880, p. 46, libro 10.

⁹⁶⁷ Actas MZA, sesión nº 4 de 18 de febrero de 1881, p. 158, libro 10.

⁹⁶⁸ Actas MZA, sesión nº 17 de 11 de noviembre de 1881, p. 288, libro 10.

⁹⁶⁹ Actas MZA, sesión nº 21 de 23 de diciembre de 1881, pp. 316-317, libro 10.

⁹⁷⁰ Actas MZA, sesión nº 16 de 2 de agosto de 1884, p. 322, libro 11.

⁹⁷¹ Actas MZA, sesión nº 8 de 16 de abril de 1886, p. 234, libro 12.

⁹⁷² Actas MZA, sesión nº 12 de 10 de junio de 1887, p. 5, libro 13.

⁹⁷³ Actas MZA, sesión nº 17 de 19 de noviembre de 1887, p. 73, libro 13.

⁹⁷⁴ Actas MZA, sesión nº 13 de 6 de julio de 1888, p. 226, libro 13.

⁹⁷⁵ Actas MZA, sesión nº 8 del 17 de abril de 1888, p. 183, libro 13.

de precio según la habitual concesión del 50% por acuerdo del Consejo de 4 de enero de 1889⁹⁷⁶.

Sin embargo, en febrero de aquel mismo año de 1889, el Consejo encargó al Director de la Compañía remitiese al Comité de París copia de los acuerdos referentes a los acuerdos tomados en Madrid acerca de las órdenes religiosas masculinas, ya que la orden de los Hermanos de las Escuelas Cristianas, congregación internacional fundada en Italia, seguramente, desconociendo el acuerdo de MZA sobre la exclusión de los varones del beneficio del 50% en el precio de los billetes fijada en la tarifa especial nº 4, había acudido directamente al Comité de París para que tramitase en su nombre dicha petición. El Consejo encargó al Director que se le dieran al Comité todas las explicaciones que juzgase necesarias sobre aquella exclusión y que hiciese constar que mediante el acuerdo establecido solamente podrían concedérseles billetes a precio reducido a los religiosos del sexo masculino para determinados viajes, según juicio del Director⁹⁷⁷.

En junio de 1889 se otorgó la franquicia de viajar a mitad de precio a las Hermanas de la Congregación de Madres Desamparadas⁹⁷⁸, en octubre de aquel mismo año a las Hermanas de la Caridad del Sagrado Corazón de Jesús⁹⁷⁹, y en diciembre a las Hermanas de la Santísima Trinidad⁹⁸⁰.

3. 5. Convenio con el cura párroco de Villanueva del Río y Minas (Sevilla) para decir misa los días de precepto a los empleados de las minas del Guadalquivir (1884)

Existe una anotación un tanto excepcional en las actas de MZA del 14 de marzo de 1884. Si bien no se trata de una orden religiosa, fue directamente con un cura párroco de la localidad de Villanueva del Río y Minas, en la provincia de Sevilla, con el que se firmó un convenio para decir misa los días de precepto a los empleados y obreros de las minas del Guadalquivir. Las misas serían dadas en la capilla perteneciente a la Compañía mediante abono de 5 pesetas por cada uno de dichos días y de una libra de cera cada mes⁹⁸¹.

3. 6. Rebajas en el transporte de materiales y estatuas para establecimientos religiosos (1888)

El 24 de mayo de 1888 también se acordaron dos rebajas en el transporte del precio de materiales y estatuas para establecimientos religiosos. La primera de ellas atendía a la recomendación del señor Gallego Díaz, Director General de Obras Públicas. Conforme con la Comisión Delegada y a propuesta del Director General de MZA, se concedía la rebaja del 50% del precio del transporte desde Córdoba a Baeza de 7.542

⁹⁷⁶ Actas MZA, sesión nº 1 de 4 de enero de 1889, p. 277, libro 13.

⁹⁷⁷ Actas MZA, sesión nº 3 de 1º de febrero de 1889, pp. 280-281, libro 13.

⁹⁷⁸ Actas MZA, sesión nº 11 de 7 de junio de 1889, p. 318, libro 13.

⁹⁷⁹ Actas MZA, sesión nº 15 de 11 de octubre de 1889, p. 340, libro 13.

⁹⁸⁰ Actas MZA, sesión nº 21 de 13 de diciembre de 1889, p. 368, libro 13.

⁹⁸¹ Actas MZA, sesión nº 6 de 14 de marzo de 1884, p. 241, libro 11.

losas de mármol destinada a una capilla. El mismo descuento había sido ya aplicado también a estos materiales por la Compañía de los Andaluces⁹⁸².

La segunda rebaja de aquel año con fin similar fue concedida para el transporte de seis estatuas de apóstoles, desde Madrid hacia la catedral de Sevilla, solicitada por el Dean de este centro de culto. Este descuento de precio fue aprobado a propuesta del Director general de la Compañía de acuerdo con la Comisión Delegada, acordándose la facturación en 1ª clase de la tarifa de pequeña velocidad al precio de 120,75 pesetas por tonelada, más los derechos del Tesoro, verificándose el transporte en vagón precintado y en tren rápido de mercancías⁹⁸³.

3. 7. Últimas rebajas del siglo a órdenes religiosas (1890-1900)

El año siguiente, 1890, en marzo, se aprobó la rebaja de precio en los billetes de viaje de las Hermanas Hospitalarias de Málaga⁹⁸⁴, y en septiembre en los de las Religiosas de la Inmaculada Concepción de María de Barcelona⁹⁸⁵. En febrero de 1891 se sumaban a este favor las Hermanas de Nuestra Señora de la Consolación de Tortosa⁹⁸⁶, y en abril del mismo año las Hermanas Amantes de Jesús e Hijas de María Inmaculada, establecidas en Don Benito, que se dedicaban según el testimonio de las Reglas y Constituciones que presentaron a la Compañía, a educar gratuitamente niñas desvalidas y asistir enfermos graves que carecían de auxilios⁹⁸⁷.

La restricción de concesiones de rebaja a órdenes religiosas mediante la normativa dictada por el Consejo del 17 de junio de 1879, daba resultado, pues desde 1891 hasta 1894 no se concedieron nuevos descuentos a órdenes religiosas. A finales de aquel último año, sin embargo, accedieron al favor de la Compañía las Hermanas Terciarias Franciscanas del Rebaño de María, puesto que esta orden acreditó hallarse dentro de las reglas establecidas por dedicarse gratuitamente, sin más recursos que los de la caridad, a la enseñanza y asistencia de niños pobres y enfermos. El Consejo, en vista de esta acreditación, a propuesta del Director general, les concedió la rebaja de mitad de precio de los billetes en los viajes que hubieran de verificar por las líneas de la Compañía para los fines de su institución⁹⁸⁸. Ya a comienzos del año siguiente, 1895, también se concedió idéntico favor a las Religiosas Concepcionistas de Santo Domingo, dedicadas gratuitamente a la enseñanza de niñas pobres⁹⁸⁹. En 1896 se concedió la rebaja de precio estipulada a las religiosas de la Congregación de Madres de la Piedad de Córdoba⁹⁹⁰, en 1897 a las Hermanas Salesianas del Sagrado Corazón de Jesús⁹⁹¹, en 1898 a las Hermanas del Perpetuo Socorro de Toledo⁹⁹² y a las Esclavas Concepcionistas de Málaga⁹⁹³.

⁹⁸² Actas MZA, sesión nº 10 de 24 de mayo de 1888, p. 213, libro 13.

⁹⁸³ Actas MZA, sesión nº 10 de 24 de mayo de 1888, pp. 213-214, libro 13.

⁹⁸⁴ Actas MZA, sesión nº 6 de 21 de marzo de 1890, p. 404, libro 13.

⁹⁸⁵ Actas MZA, sesión nº 12 de 12 de septiembre de 1890, p. 436, libro 13.

⁹⁸⁶ Actas MZA, sesión nº 5 de 27 de febrero de 1891, p. 16, libro 14.

⁹⁸⁷ Actas MZA, sesión nº 8 de 24 de abril de 1891, p. 30, libro 14.

⁹⁸⁸ Actas MZA, sesión nº 25 de 7 de diciembre de 1894, p. 106, libro 15.

⁹⁸⁹ Actas MZA, sesión nº 1 de 4 de enero de 1895, p. 140, libro 15.

⁹⁹⁰ Actas MZA, sesión nº 18 de 9 de septiembre de 1896, p. 362, libro 15.

⁹⁹¹ Actas MZA, sesión nº 7 de 12 de marzo de 1897, p. 452, libro 15.

⁹⁹² Actas MZA, sesión nº 1 de 14 de enero de 1898, p. 122, libro 16.

⁹⁹³ Actas MZA, sesión nº 7 de 24 de marzo de 1898, p. 162, libro 16.

Ya en 1900, el Consejo de MZA concedió rebaja de la mitad de precio en la tarifa de billetes a las Religiosas del Buen Consejo. Dichas monjas habían acreditado consagrarse gratuitamente a la educación moral y religiosa de las presas de las cárceles públicas y de los hijos de los presos, y hallarse comprendidas en las reglas dictadas por la empresa en 1879⁹⁹⁴.

4. Trenes especiales a la Semana Santa y Corpus Christi de Toledo (1860-1865)

La primera referencia que tenemos en las actas de MZA sobre la participación de la Compañía en la celebración de la Semana Santa, se refiere a la realización de trenes especiales de ida y vuelta desde Madrid hacia Toledo, el Jueves y Viernes Santos en la primavera de 1860⁹⁹⁵. También en la primavera de 1861 se aprobó para el próximo día del Corpus hacer un tren especial entre Madrid y Toledo a los precios ordinarios⁹⁹⁶. Los dos trenes especiales para acercar al público de Madrid a la Semana Santa de Toledo, el Jueves y Viernes Santos se repitió también al año siguiente⁹⁹⁷, así como para el día del Corpus de 1862⁹⁹⁸. El servicio de trenes especiales en los días grandes de la Semana Santa de Toledo quedó instituido y siguió funcionando los años consecutivos, a partir de 1863⁹⁹⁹.

Siguieron las prácticas de hacer trenes especiales para las celebraciones religiosas y otros eventos, entre los puntos habituales de las comarcas alrededor de Madrid y otras ciudades populosas. La Semana Santa de Toledo seguía siendo un foco de atención en 1864, y hacia ella se enviaban trenes especiales de viajeros a precios reducidos de 60 reales para la 1ª clase, 40 para la 2ª y 20 reales para la 3ª clase¹⁰⁰⁰.

El día del Corpus en Toledo siguió siendo un foco de atracción para los traslados de población por ocio de un día desde Madrid. La diferencia es que mientras hasta 1863 se habían hecho estos trenes a precios ordinarios, a partir de 1864¹⁰⁰¹ se harían a precios reducidos, a razón de:

*“1ª clase.....60 reales
2ª id 40 “
3ª id 20 “ ”*

Lógicamente el abaratamiento del transporte de esta festividad religiosa conllevaría pareja la mayor afluencia de público de todas clases a esta celebración. Sin embargo, el nuevo impuesto que exigía el estado del 10% sobre el precio de los billetes

⁹⁹⁴ Actas MZA, sesión nº 7 de 23 de marzo de 1900, p. 216, libro 17.

⁹⁹⁵ Actas MZA, sesión nº 13 de 22 de marzo de 1860, p. 332, libro 2.

⁹⁹⁶ Actas MZA, sesión nº 22 de 24 de mayo de 1861, p. 290, libro 3.

⁹⁹⁷ Actas MZA, sesión nº 13 de 10 de abril de 1862, p. 54, libro 4.

⁹⁹⁸ Actas MZA, sesión nº 22 de 13 de junio 1862, p. 91, libro 4.

⁹⁹⁹ Actas MZA, sesión nº 7 de 16 de marzo de 1863, p. 254, libro 4.

¹⁰⁰⁰ Actas MZA, sesión nº 6 de 29 de febrero de 1864, p. 460, libro 4.

¹⁰⁰¹ Actas MZA, sesión nº 15 de 9 de mayo de 1864, pp. 500-501, libro 4.

de viajeros, obligó a la Compañía a aumentar proporcionalmente el precio de los pasajes en los trenes de recreo en la primavera de 1865¹⁰⁰².

En vista de las diferencias de precios de los viajes ofertados entre Madrid y Toledo y Madrid y Alcalá, podemos diferir que Toledo sería un sitio de recreo de días sueltos para clases medias, y, tal vez, Alcalá fuese foco de atención para clases más modestas.

5. Contribución a la Asociación para la Defensa de la Sociedad (1872)

En la primavera de 1872 el Consejo de Administración de MZA recibió una carta dirigida por la Junta Directiva de la “Asociación para la defensa de la Sociedad”, adjunta a la cual se remitía un ejemplar de las bases, circular y proyecto de dicha asociación y de una revista que habría de publicar en Madrid desde el 1º del mes de abril de aquel año. El Consejo hizo constar que “penetrado del loable y elevado objeto” que aquella se proponía y accediendo a la invitación que le dirigía la misma, acordaba que la Compañía se inscribiera en el número de los socios protectores fundadores de primera clase, contribuyendo en tal concepto con 1.000 reales por una vez para los primeros gastos, y después con la cantidad mensual de 20 reales¹⁰⁰³.

Feliciano Montero enmarca esta asociación de la que nos hablan las actas de MZA, recién fundada en 1872 y la creación de su revista como órgano de expresión propio, que se tituló *La Defensa de la Sociedad* —publicada entre 1872 y 1879—, dentro de la reacción defensiva de la alianza burguesía-catolicismo y de la posición paradójica del liberalismo como filosofía, la Iglesia y el Estado durante la inflexión del sexenio y la publicación de la encíclica *Rerum Novarum*, de la que ya hemos hablado en la introducción de este capítulo. La Asociación para la Defensa de la Sociedad y su revista nacían en pleno auge republicano e internacionalista. Doctrinalmente la defensa de la sociedad de la alianza burguesía catolicismo presenta una publicística católica para la armonía de los intereses entre el capital y el trabajo y otros principios básicos para el funcionamiento del sistema capitalista, como la bondad de la jerarquía social, el carácter natural de las desigualdades sociales, la libertad de contratación, etc...¹⁰⁰⁴

6. Donativos a la Asociación de Señoras de las Escuelas Católicas (1879-1881)

A invitación de la Asociación de Señoras de las Escuelas Católicas del barrio del Sur, próximo a la Estación de Atocha el Consejo de Administración de MZA acordó contribuir a los laudables fines de aquella corporación con un donativo de 2.000 reales en junio de 1879¹⁰⁰⁵. Aproximadamente dos años más tarde, en marzo de 1881, volvió a realizarse otro donativo de 500 pesetas a la misma institución, y en la anotación del acta

¹⁰⁰² Actas MZA, sesión nº 13 de 31 de mayo de 1865, p. 142, libro 5.

¹⁰⁰³ Actas MZA, sesión nº 7 de 2 de abril de 1872, p. 179, libro 7.

¹⁰⁰⁴ MONTERO, Feliciano (1984) “La relación Iglesia-Sociedad en la España de la segunda mitad del siglo XIX(*)”, en *Revistas de la Universidad de Sevilla*, pp. 87-98. Disponible en: http://institucional.us.es/revistas/contemporanea/3/art_4.pdf [última consulta 14/09/2015]; y del mismo autor (1977) “Un exponente del movimiento de defensa social en España: la Revista “La Defensa de la Sociedad”, 1872-1874, *Hispania Sacra*, XXX, pp. 293-327.

¹⁰⁰⁵ Actas MZA, sesión nº 13 de 27 de junio de 1879, pp. 347-348, libro 9.

se explica que en dichas escuelas se admitían los hijos de numerosos empleados y obreros de la Compañía¹⁰⁰⁶, y de ahí la razón de ser de estos donativos.

7. La Semana Santa, Corpus Christi y feria de Sevilla, y la subvención de MZA a la Semana Santa de Sevilla (1877-1899)

La Semana Santa de Sevilla fue un evento que llamó la atención de los viajeros extranjeros ya en época pre-ferroviaria. Algunos pintores franceses como Alfred Dehodencq, conocido por su obra orientalista, dedicaron algunos cuadros a ella. El Romanticismo de la primera mitad del siglo había trazado relaciones entre el sur de España y el mundo oriental, y esta imagen pervivió aún durante varias décadas, asimilándose estas manifestaciones religiosas populares a tradiciones ancestrales provenientes de la Edad Media. También pintores costumbristas españoles, también enmarcados en las corrientes románticas, ocuparon sus pinturas con este tema, como el sevillano Manuel Cabral Aguado-Bejarano —pintor honorario de la reina Isabel II— o Valeriano Domínguez Bécquer, —hermano del poeta Gustavo Adolfo Bécquer—. Estos pintores también retrataron escenas de otras festividades como el Corpus Christi¹⁰⁰⁷. De hecho, aquellos grandes eventos religiosos fueron los que encontramos reflejados en las Actas de MZA, que asistió de trenes especiales estas festividades, como iremos viendo a continuación. La difusión de estas pinturas debió servir como vehículo de publicidad de estas fiestas, y ya en época ferroviaria, desde el momento en el que MZA absorbió a la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Sevilla, que había abierto su línea férrea a la explotación en 1859, la gran compañía de origen y capital francés debió encontrar en ella un atractivo para intensificar el tráfico de viajeros hacia Sevilla en estas fechas, por lo que creemos que comenzó a conceder donativos al Ayuntamiento de Sevilla para patrocinarlas. Este patrocinio directo de MZA a la Semana Santa sevillana se trata de un hecho absolutamente excepcional, porque no se gozó de un privilegio similar en ninguna de las otras ciudades donde esta festividad era un espectáculo popular de carisma, como Toledo o Córdoba, siendo un caso de patrocinio muy especial éste del que gozó Sevilla durante veintitrés años sucesivos, desde 1877 hasta 1900.

¹⁰⁰⁶ Actas MZA, sesión nº 5 de 4 de marzo de 1881, p. 169, libro 10.

¹⁰⁰⁷ Agradecemos la aportación de estas imágenes sobre cuadros de festividades religiosas en Sevilla en la época pre-ferroviaria con las que ilustramos nuestro texto, al profesor Jean-Marc Buigues de la Universidad de Burdeos.

Ilustración 41. "Una cofradía pasando por la calle Génova, Sevilla" (1851) Alfred Dehodencq



Este óleo sobre lienzo de 111,5-161,5 cms. de la Colección Carmen Thyssen-Bornemisza, se encuentra en préstamo gratuito cedido al Museo Carmen Thyssen de Málaga.

Ilustración 42. "Procesión del Viernes Santo en Sevilla" (1855) Manuel Cabral y Aguado-Bejarano



Este cuadro, cuyas medidas reales desconocemos, se encuentra en el Museo Nacional de La Habana, habiendo otro muy similar del mismo autor pero fechado en 1862 en los Reales Alcázares de Sevilla.

Ilustración 43. "Procesión de la Cofradía de Pasión por la Plaza de San Francisco" (1853) Valeriano Domínguez Bécquer



Esta pintura es un óleo sobre lienzo, de cuyos datos de medidas no disponemos, se conserva en el Museo de San Telmo de San Sebastián.

Ilustración 44. "Corpus Christi en Sevilla" (1857) Manuel Cabral y Aguado-Bejarano



Este óleo sobre lienzo de 152x243 cms. se halla en el Museo del Prado de Madrid.

Los trenes especiales fletados por MZA para las festividades religiosas serán tratados en otro epígrafe dedicado a la estimulación del turismo interior. Aquí nos limitaremos a desarrollar las anotaciones de las Actas de MZA que testimonian que la ferroviaria, a partir de 1877, como hemos dicho, comenzó a conceder donativos al Ayuntamiento de Sevilla para patrocinar los gastos de las solemnidades religiosas que

habían de tener lugar en aquella ciudad durante la Semana Santa. En un principio, los donativos fueron de 1.000 reales anuales, para mayor lucimiento de las festividades religiosas que habrían de tener lugar en aquella capital. Todos los años consecutivos a partir de entonces, invariablemente, la empresa siguió otorgando el mismo donativo al ayuntamiento sevillano, que a partir de 1884 se expresa en la nueva unidad monetaria, siendo la cantidad asignada de 250 pesetas ¹⁰⁰⁸. El año 1899 fue el último en el que se concedió dicha prebenda, que ya no se repetirá a partir de 1900. La empresa ferroviaria, aunque continuó fortaleciendo las posibilidades de servicios especiales hacia aquellas fiestas religiosas de Sevilla, abandonó el patrocinio de éstas a partir justo del inicio del siglo XX.

Ya en época ferroviaria, continuó la difusión en el ámbito internacional de la Semana Santa de Sevilla en ilustraciones de estilo clásico como este grabado que ofrecemos a continuación, facturado en París por R. Benjumea y publicado en *La Ilustración Española y Americana*. En esta época debían ser frecuentes los extranjeros que visitaban los desfiles procesionales, y es posible que el autor haya añadido una referencia a estos visitantes extranjeros que podemos advertir en la diferencia de indumentaria de la figura femenina sentada del extremo izquierdo inferior del dibujo respecto a la del grupo de mujeres situadas detrás de ella de pie. La figura sentada a la que nos referimos parece llevar un vestido y un tocado más acordes a la moda francesa de la época, con grandes pliegues tipo Luis XIV. Diferentes son los trajes que portan las mujeres en pie del grupo contiguo, con pequeños volantes desde la mitad de la falda. Salvo este detalle, el grabado continúa la línea del tipismo purista del ambiente, y no se introduce ningún elemento de modernidad que pudiera distraernos del exotismo de la escena.

¹⁰⁰⁸ Actas MZA, sesión nº 3 de 21 de febrero de 1877, p. 439, libro 8; Actas MZA, sesión nº 4 de 22 d marzo de 1878, p. 130, libro 9; Actas MZA, sesión del 28 de febrero de 1879, p. 288, libro 9; Actas MZA, sesión nº 4 de 27 de febrero de 1880, . 446, libro 9; Actas MZA, sesión nº 5 de 2 de marzo de 1882, p. 370, libro 10; Actas MZA, sesión nº 4 de 16 de febrero de 1883, p. 49, libro 11; Actas MZA, sesión nº 6 de 14 de marzo de 1884, p. 241, libro 11; Actas MZA, sesión nº 5 de 6 de marzo de 1885, p. 467, libro 11; Actas MZA, sesión nº 7 de 3 de abril de 1886, p. 227, libro 12; Actas MZA, sesión nº 6 de 18 de marzo de 1887, p. 445, libro 12; Actas MZA, sesión nº 5 de 9 de marzo de 1888, p. 159, libro 13; Actas MZA, sesión nº 6 de 15 de marzo de 1889, p. 293, libro 13; Actas MZA, sesión nº 7 de marzo de 1890, p. 396, libro 13; Actas MZA, sesión nº 3 de 30 de enero de 1891, p. 10, libro 14; Actas MZA, sesión nº 4 de 26 de febrero de 1892, p. 137, libro 14; Actas MZA, sesión nº 4 de 24 de febrero de 1893, p. 284, libro 14; Actas MZA, sesión nº 3 de 23 de febrero de 1894, p. 486, libro 14; Actas MZA, sesión nº 4 de 15 de febrero de 1895, p. 162, libro 15; Actas MZA, sesión nº 2 de 31 de enero de 1896, p. 283, libro 15; Actas MZA, sesión nº 4 de 12 de febrero de 1897, p. 442, libro 15; Actas MZA, sesión nº 3 de 8 de febrero de 1899, p. 352, libro 16.

Ilustración 45. "La Semana Santa en Sevilla. Procesión de la Cofradía del Santo Cristo del Silencio verificada el Domingo de Ramos". Grabado. Autor: R. Benjumea, París.



Este grabado está inserto en *La Ilustración Española y Americana*, nº 9, p. 133, de 25 de abril de 1870.

La promoción de la feria de Sevilla por MZA adquirió un carácter de nivel internacional en 1889, cuando el Comité de París propuso extender billetes de ida y vuelta a precio reducido desde la capital francesa a la ciudad andaluza con motivo de su Semana santa y feria. Esta propuesta del brazo francés de la ferroviaria quedó avalada por el Consejo de Administración de Madrid en febrero de aquel año, cuando éste manifestó no tener ninguna objeción al empleo por parte del Comité de los medios de publicidad que creyese más convenientes¹⁰⁰⁹.

No sabemos si es posible que otras compañías subvencionaran la Semana Santa en otros lugares. En el caso de Málaga, si algo similar hubiera podido ocurrir, habiéndose otorgado alguna subvención al evento anual por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, es posible que queden rastros documentales de ello en los archivos del ayuntamiento o en los archivos de la Asociación de Cofradías, aunque ésta fue fundada en época posterior, ya avanzado el siglo XX, en el año 1921, aunque en sus fondos se conserva documentación más antigua de cofradías desaparecidas, etc. Desafortunadamente, por el momento, no hemos podido consultar estos fondos para este trabajo.

8. La romería de San Isidro de Madrid (1868-1902)

Sobre la romería de San Isidro de Madrid tenemos varias noticias en las actas de MZA desde 1868, puesto que se expendieron billetes de ida y vuelta de 2ª y 3ª clase

¹⁰⁰⁹ Actas MZA, sesión nº 3 de 1º de febrero de 1889, p. 280, libro 13.

desde varias estaciones de la red de la Compañía desde estas fechas. Las fiestas de San Isidro solían llevar aparejadas una corrida de toros¹⁰¹⁰. El carácter meramente popular del inicio del transporte por ferrocarril para estas fiestas, podemos deducirlo por la oferta única de billetes en las categorías 2ª y 3ª de los coches de viajeros que se fletaban para este evento, quedando excluidos los billetes de 1ª. Además, ya desde 1868, las rebajas sobre el precio de tarifa que ofrecía MZA en los billetes de viajeros para esta ocasión anual en concreto, eran totalmente excepcionales, puesto que el descuento era del 80%; es decir, estaban adecuadas a un público con muy bajos recursos económicos. Desde el primer año en que se ofrecieron estos descuentos, el éxito obtenido fue celebrado por el Consejo de Administración de la empresa¹⁰¹¹, como también veremos en el apartado de viajes breves de recreo, donde detallamos el conjunto de ofertas ferroviarias que estimularían el turismo de un día durante la década de 1860.

8. 1. La falsificación de billetes de viajeros para la romería de San Isidro y Ferias de Madrid de 1878

Podríamos decir que esta romería madrileña de primavera llegó a tener un carácter multitudinario y gran acogida y participación por las clases menesterosas, que ya acudían a la capital desde otras provincias de España en la década de 1870. Este carácter multitudinario incluso dio lugar a una falsificación de billetes para las fiestas de San Isidro y Ferias de Madrid en 1878, que fue descubierta por el factor telegrafista Francisco González Botella en la estación de Sevilla. El caso fue bien aprovechado por el Consejo en cuanto a comunicación interna, puesto que al empleado se le gratificó con 500 reales y se acordó que se hiciese mención de su descubrimiento de la falsificación para que sirviera de mérito en su carrera y se publicase una orden del día para conocimiento y estímulo de sus compañeros. Sin embargo, a la altura de la última década del siglo XIX, probablemente en una suerte de competencia surgida entre las ciudades más importantes de España por promocionar sus festividades locales, observamos un esfuerzo de las autoridades de Madrid por elevar la enjundia de la tradicional romería de San Isidro Labrador, y si bien no se subvertía su carácter popular, posiblemente se intentaba aquilatar el enfoque de las fiestas para atraer a un público de mayor poder adquisitivo. El alcalde de Madrid en 1890 —quien por aquel año debía ser Faustino Rodríguez San Pedro, quien más adelante en el tiempo llegaría a ser Ministro de Hacienda—, dirigió un oficio al Consejo de MZA solicitando un plazo más dilatado en las fechas de los billetes a precios rebajados expendidos para las festividades de San Isidro y la ampliación de dicha rebaja a billetes de 1ª clase. Esta petición directa del alcalde de la capital debió tener un impacto de peso entre la directiva del Consejo, que se volcó en satisfacer los deseos de este ilustre, seguramente en la línea de su política habitual de relaciones públicas y cooperación con diversas autoridades y personajes de la élite. La solicitud del alcalde también había sido dirigida a la Compañía del Norte. En el texto de la anotación del acta que hace referencia a este intento de fin de siglo de elevar el estatus de las fiestas madrileñas, que transcribimos a continuación, podemos observar claramente el interés por la ferroviaria en satisfacer las intenciones del alcalde¹⁰¹².

¹⁰¹⁰ Actas MZA, sesión nº 20 de 12 de mayo de 1868, p. 592, libro 5.

¹⁰¹¹ Actas MZA, sesión nº 21 de 19 de mayo de 1868, p. 3, libro 6.

¹⁰¹² Actas MZA, sesión nº 8 de 9 de mayo de 1890, pp. 412-413, libro 13.

“El Consejo se entera del oficio que ha dirigido el Alcalde de Madrid solicitando en nombre del Ayuntamiento, que con motivo de los festejos que van a tener lugar en esta Capital desde el día de San Ysidro hasta mediados del próximo mes de Junio se prorrogue la rebaja de precios que la Compañía concede anualmente por las fiestas de San Ysidro, durante el plazo indicado, haciéndose a la vez extensiva la rebaja a los billetes de 1ª clase. Conforme en principio el Consejo, en cooperar al fin indicado, atendiendo en cuanto sea posible los deseos del Alcalde de Madrid, encarga al Sr. Director general que poniéndose de acuerdo con la Compañía del Norte, que ha recibido análoga petición adopte la determinación que crea más oportuna conciliando los deseos del Municipio con los intereses de la Compañía.”

8. 2. Internacionalización de la festividad de San Isidro y la disminución de la rebaja de precio (1898-1902)

La festividad de San Isidro, como había ocurrido con la Semana Santa de Sevilla, se internacionalizó a finales del siglo XIX, y en este caso, también fueron las compañías de transportes las que pusieron las bases para ello con la promoción por descuentos y precios reducidos. Las fiestas madrileñas fueron promocionadas a partir de 1898 entre los europeos residentes en Argelia, probablemente franceses y españoles en su mayoría. En la primavera de aquel año, el Consejo de MZA aprobó un servicio de viajeros a precios reducidos combinado con la empresa de navegación de los Señores Sitges Hermanos de Argel, desde aquella ciudad a Madrid¹⁰¹³. En 1901 la Compagnie Générale Transatlantique también constaba ya de una ruta de billetes de ida y vuelta a precios reducidos para el trayecto Oran-Cartagena-Madrid, en combinación con MZA, que ofrecía con motivo de las fiestas de San Isidro¹⁰¹⁴.

A la altura de 1902 las rebajas de los precios de billetes para la romería de San Isidro ya distaban mucho de conceder los importantes descuentos de mediados del siglo anterior, y las que se concedían para las tres clases oscilaban ahora solamente entre el 30 y el 45% de descuento. Evidentemente, el éxito de los desplazamientos para esta actividad recreativa, a lo largo del tiempo, debió tornar innecesario el nivel de promoción que ofertaron en un comienzo las compañías de ferrocarriles. Conseguido el éxito y la transformación en costumbre de la demanda, los precios se elevan, achicándose los descuentos¹⁰¹⁵.

9. Peregrinaciones nacionales (1877, 1892) y Peregrinación Obrera (1894) a Roma

En estas fechas postreras del siglo XIX, tras la convulsión que supusieron los avances técnicos y científicos para las mentalidades y la iglesia católica de mediados de siglo, el papa León XIII decidió promulgar en 1891 la primera encíclica social de la historia de la iglesia, la *Rerum Novarum*, que se encargaba de plantear soluciones de

¹⁰¹³ Actas MZA, sesión nº 9 de 23 de abril de 1898, p. 170, libro 16.

¹⁰¹⁴ Actas MZA, sesión nº 8 de 6 de abril de 1901, pp. 6-7, libro 18.

¹⁰¹⁵ Actas MZA, sesión nº 8 de 3 de abril de 1902, p. 287, libro 18.

consenso entre el capitalismo y la religión, y trataba de aglutinar a los obreros en sindicatos católicos que los alejasen de las peligrosas ideas marxistas, comunistas y de otros nuevos credos.

9. 1. Peregrinación nacional a Roma de 1877

En abril de 1877 se concedía la rebaja de mitad de precio de los billetes de ida y vuelta a los viajeros que tomaran parte en la próxima peregrinación a Roma, y el Consejo de MZA aprobaba las bases bajo las cuales habría de llevarse a efecto esta concesión¹⁰¹⁶.

Es posible que entre estas dos fechas, 1877 y 1892, en las que tenemos constancia fehaciente de el patrocinio de la ferroviaria a los peregrinos en el precio de los billetes de viaje, existieran más contribuciones de la empresa con los organizadores del peregrinaje, puesto que hubo otras peregrinaciones importantes como la de 1882, organizada por Cándido Noceal; pero nosotros no las hemos encontrado en las actas. En las peregrinaciones a Roma de españoles que estamos viendo en las actas de MZA, comprobamos que ya aparece la primera de ellas en 1877, fruto, seguramente de un movimiento espontáneo hacia la ortodoxia de algunas secciones de la Iglesia en España ya al comienzo del último tercio decimonónico.

9. 2. Peregrinación nacional a Roma de 1892

La investigación hasta la fecha, menciona como la más importante Peregrinación Nacional a Roma la de 1892, planeada durante el Congreso Católico de Sevilla celebrado en 1892, a la vez que también se decidió allí la celebración de un Congreso Eucarístico Nacional y un nuevo Congreso Católico en 1894.

De nuevo, en las actas de MZA queda constancia también de la concesión en julio de 1891 del descuento del 50% en el precio de los billetes de todas clases para las personas que tomaran parte en la peregrinación a Roma que habría de tener lugar en el mes de septiembre siguiente, con arreglo a las bases propuestas por el Jefe de Tráfico con este motivo¹⁰¹⁷.

9. 3. Peregrinación obrera a Roma (1894), las élites, el Marqués de Comillas y su Compañía de Vapores López

La idea de una peregrinación obrera a Roma había sido propuesta por el obispo Ciriaco María Sancha durante los preparativos del Congreso Católico de Zaragoza, en el que también consta MZA como patrocinador de descuentos para sus participantes. La peregrinación obrera a Roma de 1894 estaba pensada bajo la idea de que la mejor prueba de la adhesión de los católicos españoles a la doctrina de León XIII sería una peregrinación obrera. Este evento se encontraba con la oposición de los integristas católicos, y el político Segismundo Moret escribió a Ciriaco María Sancha, propulsor de la idea, del peligro que existía de que integristas y carlistas intentara manejar la

¹⁰¹⁶ Actas MZA, sesión nº6 de 13 de abril de 1877, pp. 460-461, libro 8.

¹⁰¹⁷ Actas MZA, sesión nº 15 de 17 de julio de 1891, p. 63, libro 14.

peregrinación. La Iglesia hubo de comprometerse en que la peregrinación estaría por encima de cualquier partido político. También constaban como organizadores, además de Ciriaco María, el marqués de Comillas y el jesuita padre Antonio Vicent. Fueron estos últimos, el marqués de Comillas y el jesuita los que recorrieron toda España organizando las Juntas que se encargarían en cada provincia de llevar adelante la peregrinación, que estaría presidida por el cardenal Sanz y Fores¹⁰¹⁸.

Recordemos que el primer marqués de Comillas había sido Antonio López y López, fundador, como hemos comentado ya en el epígrafe sobre el correo internacional, de la potente Compañía de Vapores López que consiguió la exclusiva para el correo internacional español en varias rutas europeas, africanas, americanas y filipinas, a mediados del siglo XIX. El marqués de Comillas que organizó la peregrinación obrera, fue el segundo de su casa, hijo del primero, llamado Claudio López Bru¹⁰¹⁹. Como la naviera siguiera siendo propiedad del heredero del primer marqués, consideramos que el esfuerzo del marqués de Comillas, sin entrar en consideraciones políticas en las que no hemos podido profundizar más, venía claramente motivado por una estrategia de atracción de viajeros a sus líneas navieras.

A la peregrinación también acudirían los obispos de Santiago de Compostela, Lugo, Badajoz, Madrid, Vich, Málaga, Oviedo, Vitoria, Pamplina, Tarazona, Jaca, Osma, Palencia Ávila y Barcelona. La expectación pública fue grande, y la prensa madrileña liberal informaría favorablemente del acto; así como fueron enviados periodistas de Francia, Austria, Inglaterra y Bélgica. El *Heraldo de Madrid*, por ejemplo, manaría cinco corresponsales especiales para cubrir la noticia. El Gobierno italiano accedía a permitir la peregrinación obrera española pero con algunas condiciones por las que se reservaba el derecho de disolver la manifestación y hacer fuego contra los peregrinos. El embajador italiano en Madrid había dado órdenes precisas para que los peregrinos no llegasen en grupos mayores de unas tres mil personas, justificando tales medidas por el temor de su gobierno de que se infiltrasen entre la muchedumbre carlistas o anarquistas dispuestos a provocar altercados¹⁰²⁰.

9. 3. 1. El precio del billete para peregrinos obreros

En fin, nuestra pequeña aportación a este tema es el hallazgo del texto de las actas de MZA donde se concede descuento de precio en los billetes para los peregrinos. Transcribimos la anotación completa, con el título “Peregrinación obrera á Roma”¹⁰²¹:

“Se dá cuenta de la petición dirigida [sic] á la Compañía por el Señor Marqués de Comillas como Presidente de la Junta Central Organizadora de la Peregrinación Nacional Obrera que ha de efectuarse en Roma en el próximo mes de Abril, en que solicita que se concedan billetes con rebaja de precio á los que hayan de tomar parte en ella, con las condiciones otorgadas yá por la Compañía del Norte.

¹⁰¹⁸ MARTÍNEZ ESTEBAN, Andrés (2014) *El Cardenal Sancha en la encrucijada de la Iglesia española*, Editorial Visión Libros, pp. 177-186.

¹⁰¹⁹ FAES DÍAZ, Enrique (2009) *Claudio López Bru, Marqués de Comillas*, Marcial Pons Historia, pp. 108-116.

¹⁰²⁰ MARTÍNEZ ESTEBAN, Andrés (2014) *Op. cit.*, pp. 177-186.

¹⁰²¹ Actas MZA, sesión nº 1 de 20 de enero de 1894, p. 451, libro 14.

Enterado el Consejo, así como de lo informado acerca del particular por la Subdirección, concede, á propuesta del sr. Director General, un 50% de rebaja en el precio de los billetes de las personas que tomen parte en dicha peregrinación, debiendo sujetarse esta concesión, á las condiciones propuestas por el Señor director General de acuerdo con la Subdirección.”

10. Congreso Católico en Madrid (1889), Congreso Católico en Zaragoza (1890) y Congreso Católico Español en Tarragona (1894)

El Excelentísimo Señor Obispo de Madrid-Alcalá dirigió una petición al Consejo de MZA sobre la que se deliberó a mediados de marzo de 1889, para que la Compañía concediese billetes a precio reducido a los individuos que iban a asistir al Congreso Católico que iba a celebrarse en la capital del reino próximamente. El Consejo autorizaba al Director general para que llegase a un acuerdo con las demás compañías de ferrocarriles y obrase como estimase más conveniente, conciliando los intereses de la empresa con los del público¹⁰²².

El año siguiente se leyó una carta en el Consejo de MZA, esta vez de la Comisión Ejecutiva a la que había dirigido el Obispo de Madrid-Alcalá una carta con la solicitud de rebaja de precio en los billetes de los concurrentes al Congreso Católico de 1890, que se celebraría este año en Zaragoza durante las fiestas del Pilar. Es probable que la concesión de descuento se llevase a cabo, pero por el texto del acta no podemos afirmarlo con seguridad, ni, si ello se dio, de qué descuento se trataba, ya que sólo se especifica que se dio cuenta de la petición del obispo y la Comisión Ejecutiva habría de hacerle llegar a esta autoridad religiosa la contestación que dictaba el Consejo¹⁰²³.

El Congreso Católico Español de Tarragona que se celebraría en octubre de 1894 y sería el 4º de este tipo, también gozó con el descuento de billetes a mitad de precio a los congresistas, a propuesta del Director general conforme con la Comisión Delegada. Esta concesión debería sujetarse a las condiciones que rigieron en los congresos precedentes¹⁰²⁴.

11. Peregrinación a Alcalá de Henares (1894)

Esta peregrinación fue organizada por la Archicofradía de la Guardia de Honor del Sagrado Corazón de Jesús. Esta cofradía fue fundada en 1863¹⁰²⁵, al tiempo que la casi totalidad de las cofradías y hermandades que hoy día forman parte del conjunto de las más antiguas que han llegado a nuestros días, que son de creación o re-creación de comienzos de la contemporaneidad. Las más antiguas, provenientes de la Edad Moderna habían sido prácticamente eliminadas a partir de la llegada de los Borbones a España en

¹⁰²² Actas MZA, sesión nº 6 de 15 de marzo de 1889, p. 294, libro 13.

¹⁰²³ Actas MZA, sesión nº 12 de 12 de septiembre de 1890, p. 437, libro 13.

¹⁰²⁴ Actas MZA, sesión nº 16 de 2 de agosto de 1894, p. 59, libro 15.

¹⁰²⁵ Web oficial de la Archicofradía de la Guardia de Honor del Sagrado Corazón de Jesús. Disponible en: <http://www.tsanjose.com/vivajesus> [última consulta 19/09/2015]

1700, principalmente desde el reinado de Carlos III, y sobre todo desde la Novísima Recopilación de Leyes de España de su hijo Carlos IV, editada en 1805¹⁰²⁶.

Para la Peregrinación a Alcalá el Consejo aprobó que se redujera a 2,50 pesetas el precio de la tarifa para los billetes de 3ª clase de ida y vuelta a aquel lugar, de los individuos que tomasen parte en la peregrinación que tendría lugar el día 13 de mayo de 1894. Para el transporte de los peregrinos se organizarían trenes especiales y se propondrían algunas condiciones por la Subdirección de la empresa¹⁰²⁷.

Del relato de aquella peregrinación, organizada por la Archicofradía, se ocupó extensamente *La Ilustración Católica*, en su número de 31 de mayo de 1894¹⁰²⁸.

12. Rebaja en el transporte de cuadros del Museo Nacional a la Catedral de Córdoba, solicitada por la Diputación Provincial (1897)

En enero de 1897 el Consejo de MZA aprobó un descuento solicitado por la Diputación Provincial de Córdoba del traslado de 22 cuadros que procedentes del Museo Nacional habían sido cedidos al Templo Metropolitano de la Catedral de Córdoba, por real orden del Ministerio de Fomento. Los cuadros habían sido cedidos en calidad de depósito al cabildo catedralicio de aquella ciudad. La ferroviaria aprobaba el transporte de los cuadros en 1ª clase a gran velocidad en un tren mixto, cobrando la tarifa general de pequeña velocidad, con exención del recargo que pudiera corresponder a aquellos cuadros que excediesen de las dimensiones del material, con la condición de que la Compañía quedase exenta de toda responsabilidad por cualquier incidente que pudiera ocurrir en el transporte¹⁰²⁹.

13. Orfeón del Círculo Católico de Obreros (1897)

La labor de la Iglesia católica con el asunto de la clase obrera seguía adelante tras la encíclica papal *Rerum Novarum*. La obra eclesiástica se extendía a todos los campos, como por ejemplo la culturización musical y la organización de grandes eventos internacionales, como el certamen internacional de orfeones obreros en Niza, que se celebraría durante la segunda quincena del mes de noviembre, según previsiones.

¹⁰²⁶ DON CARLOS IV (1805) *Novísima Recopilación de las Leyes de España. Dividida en XII. libros. En que se reforma la Recopilacion publicada por el Señor Don Felipe II. en el año 1567, reimpresa últimamente en el de 1775: Y se incorporan las pragmáticas, cédulas, decretos, órdenes y resoluciones reales, y otras providencias no recopiladas, y expedidas hasta el de 1804. Mandada formar por el Señor Don Carlos IV*, Impresa en Madrid, 391 pp. Disponible en: <http://fama2.us.es/fde/oct/2006/novisimaRecopilacionT1.pdf> [última consulta 19/09/2015]

¹⁰²⁷ Actas MZA, sesión nº 9 de 7 de mayo de 1894, p. 23, libro 15.

¹⁰²⁸ REDACCIÓN (31/05/1894) “La Quincena. Relato de la Peregrinación a Alcalá de Henares organizada por la Archicofradía de la Guardia de Honor del Sagrado Corazón de Jesús”, en *La Ilustración Católica* Época 6ª, Año XIX, número 10. Disponible en: <http://www.obispadoalcala.org/noticiasDEF.php?subaction=showfull&id=1369985705&archive=> [última consulta 19/09/2015]

¹⁰²⁹ Actas MZA, sesión nº 1 de 2 de enero de 1897, p. 414, libro 15.

Para esta ocasión el Consejo de MZA aprobó la reducción del 50% en el precio de los billetes de los 80 ó 90 individuos del Orfeón del Círculo Católico de Obreros de San José, que se proponían asistir, con la condición de que los interesados satisficieran el impuesto del Tesoro correspondiente al precio entero de los billetes¹⁰³⁰.

¹⁰³⁰ Actas MZA, sesión nº 24 de 17 de noviembre de 1897, p. 81, libro 16.

Capítulo XII. Obra social laica

Tenemos numerosos testimonios en las Actas de MZA de actuaciones de la empresa en el ámbito de lo que hoy día llamamos “marketing”, “relaciones públicas” y “responsabilidad social corporativa”. Para éste último aspecto, podemos decir que, tal vez, el espectro de implicación fue más amplio y profundo para estas antiguas empresas capitalistas, del que en la actualidad se atribuyen las empresas que se adscriben a este modelo ideológico. En honor a la verdad, podemos afirmar que las antiguas empresas privadas de ferrocarriles, colaboraron activamente en sucesos como grandes inundaciones, terremotos o epidemias. En estos casos la ferroviaria prestaba servicio público gratuito durante unos meses para el transporte de materiales, mantas, ropas, etc.; o incluso contribuía con donaciones en efectivo para paliar los efectos de las catástrofes en zonas damnificadas. Estos indicadores de colaboración de la empresa ferroviaria privada en casos de catástrofes naturales y emergencias sociales resultan sumamente interesantes, pues, como hemos dicho, incluso superan las actuaciones de las empresas privadas en la actualidad.

En ocasiones tampoco es fácil diferenciar los límites entre las obras laicas y las religiosas, como sucedía con el turismo religioso y el turismo breve de recreo, puesto la sociedad que hubo de adaptarse a los nuevos ferrocarriles, no siempre deslindaba aún el aspecto religioso del laico en cuanto a beneficencia.

En los registros internos de MZA, también hay abundantes ejemplos de descuentos hasta mitad de precio durante años sucesivos en el transporte de ida y vuelta de enfermos pobres enviados por las asociaciones de beneficencia a los baños curativos —tanto minerales como de mar—¹⁰³¹, transporte de nodrizas y expósitos a la Inclusa de Madrid¹⁰³². Otros ejemplos mucho menos frecuentes de beneficencia practicada por MZA en forma de donativos en moneda, por no decir escasos, fueron algunos pocos a fundaciones de beneficencia extranjeras, como la Sociedad francesa de beneficencia¹⁰³³,

¹⁰³¹ Por ejemplo, Actas MZA, sesión nº 22 de 24 de mayo de 1861, p. 290, libro 3; y Actas MZA, sesión nº 21 de 7 de junio de 1862, p. 84, libro 4; Actas MZA, sesión nº 13 de 19 de mayo de 1863, p. 298, libro 4.

¹⁰³² Actas MZA, sesión nº 11 de 20 de marzo de 1862, p. 40, libro 4; Actas MZA, sesión nº 27 de 26 de noviembre de 1862, p. 382, libro 4.

¹⁰³³ Otorgamiento de billetes de 3ª clase a precios reducidos a los mendicantes franceses que volviesen a París, a petición de la Sociedad francesa de beneficencia de Sevilla, en Actas MZA, sesión nº 18 de 28 de octubre de 1871, p. 116, libro 7; o subvenciones a la Escuela en Madrid de la Sociedad Francesa de

que trataremos en mayor profundidad por la elevada contribución de la donación que se otorgó a esta institución en comparación con los montantes habituales de otros donativos.

1. Rebaja del precio del billete a emigrantes, indigentes, hospitales, asilos y otras obras pías y sociales (1860-1900)

Lo que hoy en día es llamado “marketing social” o responsabilidad social corporativa, en un espectro mucho más amplio de acciones se dio ya como obligaciones sociales o morales de las primeras empresas capitalistas.

1. 1. Indigentes (1860). Diferencia entre nacionales y extranjeros

El 20 de septiembre de 1860¹⁰³⁴, el Consejo de MZA se ocupó de unos informes facilitados por el Comité de París donde se daba cuenta de los usos seguidos en los caminos franceses respecto a precios reducidos para indigentes. El Consejo estableció diferencias entre los indigentes nacionales y los extranjeros. Para los nacionales se mantenían los anteriores acuerdos, de los cuales no tenemos constancia; y en cuanto a los extranjeros que volvían a su patria, se darían billetes de 3ª clase a mitad de precio, siempre que lo solicitasen las respectivas legaciones ó consulados o en vista de pasaportes que llevasen la indicación de socorros facilitados por los representantes de sus respectivas naciones.

1. 2. Emigración a República Dominicana (1861), Fernando Póo (1869) y Cuba (1889)

A comienzos de 1861¹⁰³⁵, tenemos constancia de una proposición del ministro de la República Dominicana solicitando una rebaja en el transporte de los súbditos españoles que emigrasen a aquel país, que fue rechazada por el Consejo de MZA, no estimándola conveniente. En febrero de aquel mismo año de 1861¹⁰³⁶ el mismo ministro renueva su solicitud para que los colonos que emigrasen a Santo Domingo se considerasen para el transporte desde Madrid a Alicante como individuos de tropa, es decir, se les aplicase el precio que pagasen los militares, comprometiéndose a enviar en cada expedición el cupo de colonos necesario para llenar al menos un coche de 3ª clase, y el Consejo por fin, accede a la solicitud.

Para mejor comprensión de la naturaleza de esta emigración, asistida por el Gobierno, de españoles a la República Dominicana en la que tomó parte activa la ferroviaria MZA, debemos incorporar el contexto histórico general. Entre 1861 y 1865, aprovechando la guerra de Secesión estadounidense, las potencias europeas intervinieron en América Latina. Dentro de esta política de intervenciones, España anexionó a la pequeña República Dominicana desde 1861 hasta 1866, la cual había

beneficencia por valor de 1.500 pesetas, tomadas de los fondos de billetes de andén, en Actas de MZA, sesión nº 12 de 20 de junio de 1884, pp. 296-297, libro 11, etc.

¹⁰³⁴ Actas MZA, sesión nº 41 de 20 de septiembre de 1860, p. 89, libro 3.

¹⁰³⁵ Actas MZA, sesión nº 4 de 18 de enero de 1861, p. 199, libro 3.

¹⁰³⁶ Actas MZA, sesión nº 9 de 28 de febrero de 1861, p. 234, libro 3.

conseguido independizarse de los franceses y la unificación con el Haití en 1844. Por eso, en 1861, encontramos en las actas de MZA la mención al Ministro de República Dominicana, puesto se nombró con dicho cargo a la autoridad española que se encargó de esta nueva anexión. Otras intervenciones europeas de este período y que iremos viendo a lo largo de este trabajo fueron, por ejemplo, la coordinada entre Francia, España e Inglaterra en México, que culminó con la batalla de Puebla en mayo de 1862 en la cual vencieron los mexicanos.

El 17 de marzo de 1869, el Subsecretario del Ministerio de Ultramar, por medio de oficio, solicitaba a la Compañía que el transporte de los colonos que se dirigiesen a Cádiz con destino a Fernando Poó, fuese otorgado al precio establecido para las tropas del ejército. La contestación del Consejo fue que la Compañía no podía conceder una rebaja tan considerable como la solicitada, pero que en su deseo de secundar en lo posible las miras del Gobierno, se hallaba dispuesta a otorgar una rebaja de mitad de precio sobre la tarifa ordinaria a aquellos individuos¹⁰³⁷. El Ministro de Ultramar quedó conforme con la rebaja otorgada y dirigió otro oficio al Consejo aceptándola y dando las gracias por la concesión¹⁰³⁸.

En 1889, poco antes de una década de la pérdida de la colonia de Cuba, el Ministerio de Ultramar español publicaba una real orden de fecha 1º de octubre, preguntando a la Compañía qué rebaja podría conceder en los billetes de 3ª clase que se necesitaban para el transporte a los puntos de embarque a los individuos que emigrasen a la isla por cuenta del Gobierno. El Consejo, a propuesta del Director general y conforme con la Comisión Delegada, aprobó se contestase ofreciendo autorizaciones personales para tomar billetes de 3ª clase a mitad de precio a los individuos que lo solicitasen por conducto de dicho Ministerio¹⁰³⁹. Este caso podría tratarse de un intento de reforzar la ocupación española en la isla, en vista de la percepción tangible de que podría llegarse a producir la escisión de aquel, hasta entonces, territorio español. Más tarde, mediante real orden de 15 del mismo mes de octubre, el Ministerio de Ultramar daba las gracias por la concesión de mitad del precio de aquellos billetes para emigrantes¹⁰⁴⁰.

1. 3. Caridad laica: desamparadas, nodrizas y expósitos (1861-1862)

En sesión del 22 de agosto de 1861¹⁰⁴¹, se concedió rebaja a mitad del precio ordinario a las acogidas en la Casa de Desamparadas en las líneas de la Compañía, a mitad de precio del ordinario, mediante solicitud de sus superiores, pero con la reserva, que se especifica, de que el Director tomara las disposiciones oportunas para evitar abusos a resultas de esta concesión. La casa de María Santísima de las desamparadas fue fundada en 1845 por la vizcondesa de Jorbalán, llamada Micaela Desmasieres, para atender a las prostitutas. Los antecedentes de esta filantropía laica los encontramos en

¹⁰³⁷ Actas MZA, sesión nº 9 de 24 de marzo de 1869, p. 132, libro 6.

¹⁰³⁸ Actas MZA, sesión nº 12 de 15 de abril de 1869, p. 151, libro 6.

¹⁰³⁹ Actas MZA, sesión nº 15 de 11 de octubre de 1889, p. 340, libro 13.

¹⁰⁴⁰ Actas MZA, sesión nº 16 de 25 de octubre de 1889, p. 344, libro 13.

¹⁰⁴¹ Actas MZA, sesión nº 33 de 22 de agosto de 1861, pp. 346 y 347, libro 3.

las Jntas de Caridad y la Junta Suprema de Caridad, fundadas en el último tercio del siglo XVIII, que proponían medidas higiénicas y sociales¹⁰⁴².

Otro ejemplo de reducción del precio del transporte a la mitad a nodrizas de expósitos lo tenemos en el acta del 20 de marzo de 1862¹⁰⁴³. En este caso es el Gobernador de Ciudad Real quien comunica a la Compañía la solicitud, a través del Ministro de Fomento. Estos expósitos recién nacidos serían conducidos por sus nodrizas desde la Casa Inclusa de Almagro al Hospicio provincial de Ciudad-Real.

1. 4. Donativo para los algodonereros de Francia (1863)

En marzo de 1863¹⁰⁴⁴ tenemos uno de los casos extraordinarios en los que el Consejo de Madrid concedió una fuerte suma como donativo para un caso de necesidad en Francia. Se trató de la contribución con la cantidad de 12.000 reales a la suscripción abierta en la Embajada de Francia a favor de los obreros algodonereros que se encontraban sin trabajo. Esta suma que donó MZA para la crisis algodонера en Francia resulta una cantidad mucho más elevada que las que se solían donar para otras obras de caridad, tal vez más directamente vinculadas a los intereses de la ferroviaria, como la ampliación o fundación de los hospitales españoles que cuidarían a los obreros heridos o enfermos a causa de la construcción de las líneas, por ejemplo, para los que las cantidades otorgadas oscilaban entre 4.000 ó 5.000 reales. En ello, de nuevo, tenemos un testimonio indirecto de la influencia que ejercía el poder del Comité de París sobre el Consejo de Administración. Debe tratarse ésta de la crisis del algodón provocada por el desabastecimiento de materia prima a los talleres ingleses y franceses a raíz de la Guerra de Secesión americana (1861-1865). En la región de Lyon, en el transcurso del invierno de 1861-1862, 30.000 tejedores hubieron de ser rescatados con regularidad por las oficinas de beneficencia y los comités parroquiales. El invierno siguiente se contabilizaron 28.000 tejedores sin trabajo en los alrededores de las localidades de Tarare y Thizy, en el departamento de Ródano¹⁰⁴⁵. No obstante la reacción del gobierno y las instituciones económicas francesas más potentes, como fueron los grandes grupos capitalistas propietarios de las ferroviarias en el Pentágono y en otros países extranjeros como España que, como vemos, buscaron financiar la protección de los obreros del sector frente a esta crisis, la precariedad que ésta trajo consigo debió afectar durante más de un lustro a este amplio sector de la población, ya que en los años de 1866 y 1867, 25.000 obreros fueron a la huelga en Roubaix, una de las capitales mundiales del tejido durante el siglo XIX. Tal vez era la motivación de una reacción conjunta del gobierno y las grandes empresas capitalistas francesas la intención de paliar estos efectos perniciosos para los propietarios de factorías e industriales, tratando de obtener fondos para aliviar la presión de los trabajadores en paro para evitar el estallido de huelgas y revueltas.

¹⁰⁴² SALAS IGLESIAS, Pedro Manuel (2012) *El reformismo social y sanitario de Concepción Arenal, una contribución a la identidad de la enfermería contemporánea*, Editorial Club Universitario, Madrid, pp. 120-121.

¹⁰⁴³ Actas MZA, sesión nº 11 de 20 de marzo 1862, p. 40, libro 4.

¹⁰⁴⁴ Actas MZA, sesión nº 6 de 2 de marzo de 1863, p. 251, libro 4.

¹⁰⁴⁵ LEQUIN, Yves (1977) *Les ouvriers de la région lyonnaise (1848-1914). Les intérêts de classe et la République*, Presses Universitaires de Lyon, pp. 68-72.

1. 5. Hospitales (1863-1864)

En el mes de septiembre de 1863 el gobernador de la provincia de Ciudad Real en comunicación del día 9, invitaba a la Compañía a contribuir con alguna cantidad para las atenciones del hospital provisional establecido en el Viso del Marqués, que habían crecido de algún tiempo a aquella parte por el considerable número de obreros ingresados en él, que se ocupaban en la construcción de la línea de Córdoba. El Consejo volvió a manifestar su razonamiento de que aunque la Compañía nada tuviera que ver con aquellos obreros, puesto que dependían exclusivamente de los contratistas de las obras, movido por un sentimiento exclusivamente piadoso, concedía al mencionado hospital un donativo de 4.000 reales que se pondrían a disposición del precitado gobernador¹⁰⁴⁶.

Continuaban las peticiones de las Juntas de beneficencia de las localidades atravesadas por las nuevas vías férreas para el sostenimiento de sus hospitales. En febrero de 1863 fue la Junta de beneficencia de Linares la que solicitó el abono de alguna cantidad para atender a los gastos ocasionados por el crecido número de trabajadores enfermos ingresados en el hospital de aquella población, procedentes de la línea de Córdoba. El Consejo seguía insistiendo en su opinión de que la Compañía no se hallaba obligada al pago de los gastos de que se trata, el cual, en todo caso, habría de corresponder a los contratistas de las obras; pero casi invariablemente colaboraba con alguna cantidad, señalando que su motivación era producto de un sentimiento exclusivamente piadoso. En el caso del hospital de Linares se concedió un socorro de 5.000 reales al hospital y una gratificación de 3.000 reales al médico del mismo, don Manuel Cano¹⁰⁴⁷, personaje histórico cuya memoria se conmemora con su nombre en una calle de Linares.

Tabla 1. Datos del Gráfico 1, con el conjunto de los donativos de MZA a causas sociales del año 1863.
Fuente: Actas de MZA

Grafico 1 : Conjunto de los donativos del año 1863.
Fuente: Datos extraídos de las Actas del Consejo de Administración de MZA.

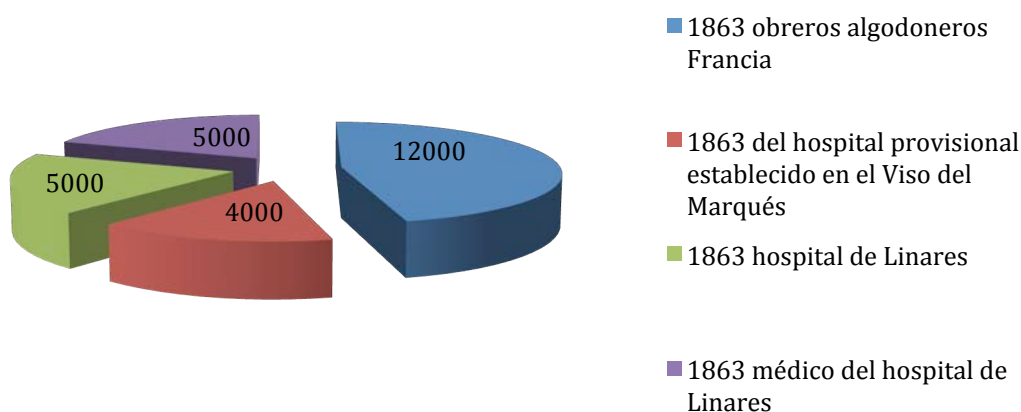
Año		Reales	%
1863	Obreros algodoneros Francia	12000	46
1863	Hospital provisional establecido en el Viso del Marqués	4000	15
1863	hospital de Linares	5000	19
1863	Médico del hospital de Linares	5000	19
	Total	26000	

¹⁰⁴⁶ Actas MZA, sesión nº 23, sesión del 30 de septiembre de 1863, p. 366, libro 4.

¹⁰⁴⁷ Actas MZA, sesión nº 3 de 1 de febrero de 1864, p. 442, libro 4.

□

Grafico 1 : Donativos del año 1863



En este gráfico destacamos la alta proporción que alcanzó el donativo en 1863 a los obreros algodoneros franceses, a lo que tal vez se viese conminado el Consejo de Administración de Madrid por el Comité de París. El donativo a esta obra de caridad en el extranjero alcanzó casi el montante total destinado a los hospitales de Viso del Marqués y el de Linares, donde se atendía a los obreros heridos en las obras de construcción; e incluidos los honorarios profesionales para el médico del hospital de Linares.

A partir de 1864 se dio un cambio significativo en cuanto al tema que incumbía a estas donaciones a hospitales que MZA consideraba obras pías y extraordinarias. Como ya hemos indicado en el epígrafe en el que hablamos de la reorganización de los Ministerios estatales en una nueva disposición coordinada de sus funciones, los ministerios de Gobernación y Fomento se habían puesto de acuerdo para obligar a las ferroviarias a ocuparse de la asistencia sanitaria de los trabajadores enfermos en la construcción de las líneas férreas.

1. 6. Cambio de paradigma sobre caridad (1865). Enfermos pobres y Asilo del Pardo

Al mismo tiempo que los nuevos paradigmas de laicidad de la beneficencia pública iban abriéndose paso, fue decayendo la adhesión de la Compañía a causas caritativas tradicionales. Por ejemplo, a comienzos del verano de 1865, el Consejo acordó que en lo sucesivo no se darían billetes gratuitos para baños a enfermos pobres, debido a supuestos abusos a los que había dado lugar aquella concesión¹⁰⁴⁸. Esta medida de cobrar la mitad de precio a los enfermos pobres que anteriormente habían sido trasladados gratuitamente continuó durante los años siguientes: 1866¹⁰⁴⁹, etc. La actitud respecto a la beneficencia continuó en contracción a partir de la segunda mitad de la

¹⁰⁴⁸ Actas MZA, sesión nº 16 de 5 de julio de 1865, p. 157, libro 5.

¹⁰⁴⁹ Actas MZA, sesión nº 11 de 14 de abril de 1866, p. 259, libro 5.

década de 1860. La mentalidad burguesa sobre la utilidad de los individuos respecto a su productividad; y a finales de la década, los valores economicistas del Nuevo Régimen siguen ganando terreno respecto a los de la caridad tradicional. Por ejemplo, en octubre de 1869 el Gobernador de Madrid ideó una iniciativa para que se pusieran a su disposición los billetes de entrada a los andenes —que no eran para viajar, sino solamente para acceder a las plataformas en caso de que los viajeros quisieran ser acompañados hasta emprender ruta—. El precio del acceso a los andenes era una pequeña cantidad, que más que para obtener beneficios de ella servía para disuadir la invasión de los andenes por el público. El interés del Gobernador era dedicar su producto a los Establecimientos del Pardo. No obstante, la empresa no estimó oportuno acceder a esta petición¹⁰⁵⁰. Sin embargo, dos sesiones más tarde, el 9 de diciembre, la Dirección General de Obras públicas autorizaba a la Compañía a vender los billetes de entrada a las estaciones con completa libertad de destinar su producto como creyese conveniente, y se acordó que la mitad fuese repartida entre los empleados enfermos o heridos, sus viudas, sus huérfanos y la otra mitad fuera donada a los asilos benéficos del Pardo, como condescendencia con el Gobernador¹⁰⁵¹. La rebaja a mitad de precio a los enfermos pobres de asociaciones de beneficencia continuaron haciéndose a mitad de precio¹⁰⁵².

1. 7. Descuento de precio del billete a dementes pobres del Manicomio de San Baudilio de Llobregat (1877)

Como una excepción a la contracción de donativos a favor de la caridad dispensados por la empresa, tenemos la información que nos dan las Actas de MZA sobre el descuento a pacientes pobres del Manicomio de San Baudilio de Llobregat. En noviembre de 1877, a instancia del médico director de dicho manicomio, se concedió la rebaja de la mitad del precio de transporte de Zaragoza a Madrid a nueve dementes pobres que regresaban ya curados al seno de sus familias desde dicho establecimiento¹⁰⁵³.

Sin poder entrar en mayores profundizaciones en este trabajo, respecto a esta anotación en las actas de la ferroviaria, solamente diremos que el siglo XIX fue destacado, según Foucault, por la institucionalización de la reclusión y normalización mediante el encierro y la ubicación liminal de dementes y enfermos psíquicos, ya en marcha la creación de la Psiquiatría como ciencia en tiempos pre-freudianos¹⁰⁵⁴. La breve anotación del acta nos revela también el concepto de “demencia” reinante. Cabría preguntarse si en el centro y origen del padecimiento de estos “dementes pobres”, “ya curados”, no estaría su misma pobreza como protagonista. Hoy en día, sabemos que las verdaderas enfermedades psíquicas no presentan por asomo características de reversibilidad ni transitoriedad como las que intuimos a las que se refiere el texto de la nota. En cualquier caso, los pacientes del manicomio, presuntamente ya en su sano juicio, siguen siendo apodados con el sustantivo de “dementes”.

¹⁰⁵⁰ Actas MZA, sesión nº 24 de 18 de noviembre de 1869, p. 223, libro 6.

¹⁰⁵¹ Actas MZA, sesiones nº 26 de 9 de diciembre, p. 232; y nº 28 de 20 de diciembre de 1869, ambas de 1869 y del libro 6.

¹⁰⁵² Actas MZA, sesión nº 8 de 1º de abril de 1870, p. 290, libro 6.

¹⁰⁵³ Actas MZA, sesión nº 18 de 23 de noviembre de 1877, libro 9.

¹⁰⁵⁴ FOUCAULT, Michel (1984) *Vigilar y castigar: nacimiento de la prisión*, Siglo XXI, México, España, 314 pp.

1. 8. Donativo al asilo de huérfanos de Linares (1900)

A principios de 1900, MZA concedió un importante donativo al recién creado Asilo de Huérfanos de Linares. La iniciativa de la fundación de este establecimiento pío fue de Faustino Caro Piñar, un prohombre del republicanismo linarense que formó parte de la Junta Revolucionaria de 1868, fue alcalde de Linares entre 1870 y 1872, y concejal en 1885¹⁰⁵⁵. Por conducto del Director de MZA, D. Faustino Caro, solicitaba en enero de 1900 el apoyo de la empresa para establecer en Linares un asilo destinado a los huérfanos de los mineros y de los inutilizados en accidentes del trabajo. La iniciativa de Caro Piñar había merecido la aceptación de los principales industriales y centros más importantes de aquel distrito minero, que se habían suscrito ya con fuertes sumas para la construcción del asilo y su sostenimiento. El Consejo consideraba, al igual que el Comité de París, que la Compañía no tenía un interés directo en la fundación del mencionado asilo, pero queriendo dar una muestra de consideración a las personas y entidades que habían iniciado y se proponían llevar a cabo tan benéfico proyecto, a propuesta del Director general concedía, de acuerdo con el Comité de Dirección, un donativo de 3.000 pesetas para la construcción del centro, pero por una sola vez¹⁰⁵⁶.

2. La crisis agraria finisecular (1881-1900)

La crisis agrícola finisecular vino apreciándose desde la década de los años 1880 entre las clases más desfavorecidas. A partir de entonces, encontramos anotaciones en las actas de MZA concediendo descuentos de los precios de viajes a jornaleros agrícolas, tejeros, otros trabajadores que se veían obligados a iniciar emigraciones interiores en busca de trabajo.

2. 1. Las primeras emigraciones interiores de jornaleros y MZA (1881)

En mayo de 1881 se concedía la rebaja de la mitad del precio de billetes de 3ª clase a unos 70 jornaleros agricultores que se trasladaban a Madrid en busca de trabajo, y al mismo tiempo se aprobaba el transporte de cuadrillas de segadores que se efectuase en las estaciones de la sección de Alicante y líneas de Zaragoza, Córdoba, Sevilla o Extremadura con una serie de condiciones que se especificaron con detalle. En primer lugar se reducía el precio de las dos terceras partes del billete de 3ª clase, concediéndose dicha reducción a los segadores y sus familias que viajasen en grupos de al menos 30 individuos desde igual punto de salida a igual punto de destino, tras presentar una relación nominal que sería remitida por la estación de salida a la Intervención de la Compañía como justificante del transporte. Los viajes se efectuarían por los trenes mixtos y únicamente en coches de 3ª clase, concediéndose portar solamente el equipaje en bultos que el viajero pudiera llevar en mano, según el reglamento establecido. Las estaciones de salida facilitarían un suplemento previo su pago a los segadores, a la

¹⁰⁵⁵ JAÉN MILLA, Santiago (2008) “Republicanismo en una sociedad agraria (Jaén 1868-1931)”, en *Historia Contemporánea* nº 37, 2008, pp. 469-497. Disponible en: <http://www.ehu.eus/ojs/index.php/HC/article/viewFile/3030/2656> [última consulta 22/09/2015]

¹⁰⁵⁶ Actas MZA, sesión nº 1 de 12 de enero de 1900, pp. 138-139, libro 17.

manera en cómo se efectuaba con los militares. Dicho suplemento sería recogido por la estación de llegada¹⁰⁵⁷. Suponemos que el “suplemento” del que nos habla el texto sería algún tipo de documento acreditativo del viaje de los segadores que se trasladasen en dichas condiciones especiales. No obstante, las condiciones de esta concesión de billetes a las cuadrillas de segadores hubieron de ser modificadas para evitar ciertas dificultades que se presentaban en la práctica, y que es muy probable derivasen de la restricción del descuento para los grupos que partiesen desde el mismo punto y llegasen a un punto de destino también común, ya que ahora se fijaban cinco zonas para aplicar el precio reducido¹⁰⁵⁸. Seguramente los segadores habrían de partir desde lugares diseminados, e igualmente, distribuirse en lugares distintos a su llegada.

2. 2. Las acusaciones del Gobierno por la crisis agraria a las ferroviarias (1887)

La persistente crisis agrícola española de las últimas décadas del siglo XIX supuso la sospecha del Gobierno de que parte del problema provenía de las ferroviarias directamente. En septiembre de 1887, una comisión gubernamental acusaba a las compañías en general de excederse en la tarificación del precio de transporte de cereales, harinas, legumbres secas, aceites minerales y vegetales, vinos y aguardientes. La comisión del Gobierno conminaba a las empresas a suministrar datos estadísticos e informes referentes a los principales artículos de consumo urgentemente. Acompañando estos informes, MZA adjuntó a la autoridad una extensa comunicación en la que se defendía a las ferroviarias de las “*acusaciones injustas de que son objeto*”, manifestando que la bajada en los precios de las tarifas del transporte de los artículos de consumo referenciados supondría decretar su inevitable ruina. Transcribimos íntegra la anotación del acta de MZA que nos habla de este incidente con el Gobierno, que de seguro tendría su proyección en la opinión pública, y que lleva el título de “Crisis agrícola y pecuaria”¹⁰⁵⁹:

“El Consejo se entera de que la Comisión nombrada por el Gobierno para el estudio de la crisis agrícola y pecuaria reclamó de las Compañías, por comunicación de 15 de Septiembre último, recibida el 24 de dicho mes, datos estadísticos e informes referentes a los principales artículos de consumo, indicando desde luego los cereales, vinos, aguardientes, aceites y ganados. El Sr. Director encargó al servicio del Tráfico la preparación de los trabajos necesarios; y dicho servicio redactó siete memorias acerca de los transportes de cereales, harinas, legumbres secas, aceites minerales, aceites vegetales, vinos y aguardientes y ganados, acompañando a cada una de ellas los detalles estadísticos por procedencias, durante un decenio de 1877 a 1886. Solo en los referentes a los ganados, los resúmenes estadísticos abarcan un bienio.

La Comisión informadora, solicitó como muy urgente, el inmediato envío de dichos datos, y examinados por el Señor Director y algunos de los Señores Administradores componentes de la Comisión delegada, se conceptuó útil a la defensa de los intereses de la Compañía el pronto envío de los referidos trabajos. Así se efectuó en 26 del corriente,

¹⁰⁵⁷ Actas MZA, sesión nº 9 de 6 e mayo de 1881, pp. 201-202, libro 10.

¹⁰⁵⁸ Actas MZA, sesión nº 12 de 18 de junio de 1881, p. 222, libro 10.

¹⁰⁵⁹ Actas MZA, sesión nº 16 de 29 de octubre de 1887, p. 40, libro 13.

acompañando las Memorias y resúmenes, con una extensa comunicación en que se defiende a las Compañías de las acusaciones injustas de que son objeto, se pone de manifiesto cuanto han contribuido y contribuyen al desarrollo de la pública riqueza y se evidencia que el más pequeño sacrificio en su actual tarificación sería decretar su inevitable ruina.

El Señor Director presenta una copia de los referidos trabajos, que el Consejo examina con el debido interés, encargando que se remitan al Comité de París.”

En marzo de 1883 el Consejo aprobaba la concesión de rebaja del 50% en el precio de los billetes de 3ª clase solicitada por D. José Picó Alcaraz, para que 80 tejeros con sus familias pudiesen trasladarse desde Alicante a Madrid en busca de trabajo¹⁰⁶⁰. No conocemos la identidad del solicitante de este descuento, pero lo que sí está claro es que esta anotación es testimonio de la emigración hacia Madrid de obreros de la construcción y otras profesiones relacionadas con ella, en las décadas en las que la capital aumenta en extensión y se ponen en práctica muchos de los elementos que configurarían su moderno urbanismo.

2. 3. Rebaja de precio a los asociados de la Liga Agraria (diciembre 1889)

De acuerdo con lo informado por el Subdirector de los Servicios Técnicos y con la Comisión Delegada, el Consejo, a propuesta del Director general, en diciembre de 1889, ratificó la concesión de rebaja de la mitad de precio en los billetes de ida y vuelta solicitada por la Comisión Ejecutiva de las Compañías de ferrocarril a favor de los asociados de la Liga Agraria de provincias. La Liga Agraria celebraría una asamblea que se reuniría en Madrid el 15 de diciembre de 1889, y los billetes serían valederos hasta el día 20 del mismo mes¹⁰⁶¹.

En los últimos años del siglo XIX la crisis agrícola remarcaba aún más la brecha existente durante todo el siglo entre librecambistas y proteccionistas. Una parte de los propietarios agrícolas se unió a la Liga Agraria, entidad que, en contra de la Asociación de Agricultores de España, defendía el proteccionismo e incluso llegó a publicar una revista con su mismo nombre¹⁰⁶². En España, el liberalismo agrario estaba encabezado por una élite política relacionada con la industria de abonos químicos y los negocios, versada en métodos propagandistas, que proyectaron no pocas invectivas contra las compañías ferroviarias y las navieras nacionales en los foros de discusión pública para conseguir una rebaja de tarifas¹⁰⁶³. Por otro lado, el regeneracionismo, donde se insertaba el colectivismo agrario de Joaquín Costa, sostenía una escuela española de estudios campesinos que en España aglutinó la protesta de las clases medias europeas contra la corrupción política y económica y la concentración de poder en las sociedades capitalistas más desarrolladas, defendiendo el ensanchamiento de las bases sociales sobre las que se sustentaba el Estado liberal español y promoviendo una política de

¹⁰⁶⁰ Actas MZA, sesión nº 5 de 2 de marzo de 1883, p. 54, libro 11.

¹⁰⁶¹ Actas MZA, sesión nº 21 de 13 de diciembre de 1889, p. 369, libro 13.

¹⁰⁶² ACOSTA MENESES, Yanet (2007) *La información agraria en España. Desde sus orígenes hasta la Agenda 2000*, Tesis doctoral dirigida por María Dolores Saiz, Universidad Complutense de Madrid, pp. 230-231. Disponible en: <http://eprints.ucm.es/8152/1/T30349.pdf> [última consulta 18/09/2015]

¹⁰⁶³ DEL REY REGUILLO, Fernando (2004) “Apuntes sobre un liberal agrario”, en *Historia y Política: Ideas, procesos y movimientos sociales*, núm. 12, pp. 213-248. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1230758> [última consulta 18/09/2015]

regadíos y extensión de los cultivos intensivos¹⁰⁶⁴. En este contexto de fricciones políticas respecto a la agricultura, la Liga Agraria organizó varias asambleas acompañadas de multitudinarias manifestaciones en Madrid a lo largo de varios años. En 1888 los gamacistas, una de las facciones políticas de la Restauración, lanzaban una ofensiva contra el Gobierno promoviendo aquellas manifestaciones y asambleas agrarias de protesta de la Liga Agraria en Sevilla, Guadalajara, Tarragona, y Borjas Blancas (Lérida). Aquellas primeras asambleas y manifestaciones de la Liga Agraria fueron llamadas “*meetings de la esperanza*”. La afluencia del público era asistida por las ferroviarias hasta llegar a las ciudades, donde había que habilitar grandes teatros para las reuniones de los miembros de la liga. Los discursos que se pronunciaron durante la Primera Asamblea de la Liga Agraria fueron del mejor regeneracionismo democrático, pero los pronunciaron políticos caciquiles; se atacó la política caciquista en general para defender la gamacista en particular; en definitiva, se condensaba el caciquismo librecambista en nombre del regeneracionismo democrático, pero recomendando como receta el caciquismo proteccionista. La Segunda Asamblea de la Liga Agraria se celebró en enero de 1889, con pocos labradores y abundantes políticos gamacistas, que dieron discursos contra la política gubernamental. Con esta Segunda Asamblea se cerró la agitación agraria de los años ochenta. La Asamblea de diciembre de la que nos hablan las actas de MZA, para cuya organización se recurrió a la Comisión Ejecutiva de Ferrocarriles, debió ser una de las que ya se calificaron por los propios contemporáneos como “*meetings del desengaño*”¹⁰⁶⁵.

2. 4. Crisis de subsistencia de Madrid (1898)

El día 2 de agosto de 1898, el Señor Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Madrid dirigió un oficio al Consejo de Administración de MZA mediante el cual expresaba a la empresa su reconocimiento por haber contribuido a librar a la población de la capital de la angustiosa situación que podría haberse producido. Según la anotación del acta de la reunión del Consejo de 5 de agosto de aquel año, la Compañía había adelantado la cantidad de 100.000 pesetas para la compra de harinas, y ahora, acompañando el oficio de agradecimiento, el alcalde de la ciudad remitía a la ferroviaria un talón contra el Banco de España por la cantidad adelantada¹⁰⁶⁶.

2. 5. La crisis agraria y MZA desde 1894 hasta 1900

La aparición del cólera en Lisboa en la primavera de 1894, supuso algunos desajustes provocados por la prohibición, por parte del Gobernador de Badajoz, de la inmigración temporal de braceros portugueses que acudían en aquella época del año habitualmente para la siega y demás faenas del verano a las provincias de Extremadura y Andalucía. En aquel brote epidémico la Compañía vio conveniente aprovechar la oportunidad para acrecentar su tráfico de viajeros, facilitando el acceso a aquellas provincias de los trabajadores de las demás comarcas españolas por la red de la

¹⁰⁶⁴ GARAYO URRUELA, Jesús María (1998) “Colectivismo agrario y regeneración política y social de la democracia liberal sobre bases campesinas en Joaquín Costa”, en *Anales de la Fundación Joaquín Costa*, nº 15, 1998, pp. 141-168. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=105146> [última consulta 18/09/2015]

¹⁰⁶⁵ VARELA ORTEGA, José (2001) *Los amigos políticos: partidos, elecciones y caciquismo en la Restauración, 1875-1900*, Marcial Pons Historia, pp. 323-326.

¹⁰⁶⁶ Actas MZA, sesión nº 18 de 5 de agosto de 1898, p. 220, libro 16.

empresa, en particular de los jornaleros levantinos, desde donde se esperaba contar con un fuerte contingente dispuesto a reemplazar a los portugueses. A tal efecto, y de acuerdo con el Ingeniero Jefe de la Explotación y la División del Tráfico, se propuso que se estableciese una tarifa temporal desde cualquiera de las estaciones de las líneas de Alicante, Zaragoza y Cuenca hacia las líneas comprendidas entre Córdoba y Huelva, Cabeza del Buey, Badajoz y Cáceres y Mérida a Tocina. El precio para los jornaleros sería de 15 pesetas a la ida y otras 15 al regreso, por cada individuo, que deberían agruparse en conjuntos de más o menos 10 personas. La oferta de la Compañía sería valedera desde el 20 de mayo hasta el 30 de septiembre de aquel año. El Consejo aprobó este proyecto de tarifa sin mayor dilación en vista de la urgencia del caso, según había manifestado el Subdirector¹⁰⁶⁷.

A comienzos de septiembre de 1894, dado que la crisis agrícola que había comenzado más de veinte años antes seguía sin alcanzar una solución, se aprobó por el Consejo de MZA la prórroga de la tarifa temporal que venía rigiendo desde el año 1888. Aquella tarifa contemplaba períodos de diez meses para el transporte de jornaleros y sus familias por todas las líneas que explotaba la Compañía, y la prórroga acordada comenzaría a regir desde el 18 de octubre del año corriente hasta el 31 de julio de 1895, pudiendo aplicarse a un mínimo de diez individuos, al igual que se había aplicado a mediados de 1894 para los jornaleros portugueses¹⁰⁶⁸.

El 15 de junio de 1900, aún una vez más se ocupó el Consejo de MZA del tema del transporte a precios reducidos de jornaleros y sus familias. El día anterior había caducado la tarifa temporal que regía para estos trabajadores del campo, y que había sido creada con el objeto de favorecer a la clase obrera, según palabras del propio Consejo. Con el fin de seguir aportando esta contribución a la clase menesterosa de campesinos, se acordó que continuase rigiendo la antigua tarifa hasta nuevo aviso, mientras se preparaba una nueva de carácter permanente aplicable también a las líneas de la Red Catalana¹⁰⁶⁹. El proyecto para esta nueva tarifa fue aprobado durante la sesión siguiente, de 4 de julio, que llevaría el nombre de Tarifa Especial nº 103 de gran velocidad, aplicable a ambas redes para el transporte de jornaleros y sus familias¹⁰⁷⁰.

3. Colaboración de MZA para la Asamblea de la Cruz Roja en Navarra (1898)

La Asamblea de la Cruz Roja más antigua de España fue la de Navarra, constituyéndose un día antes de la nacional, en el verano de 1864. Ya a finales del siglo XIX y comienzos del XX, en Cruz Roja Española se produjeron sucesivas reformas para mejorar la operatividad de la asociación. La Asamblea de Tudela fue el primer ensayo de movilización general de la Cruz Roja Española, o lo que es lo mismo, el primer encuentro de voluntarios¹⁰⁷¹. En las actas de MZA tenemos constancia de aquel

¹⁰⁶⁷ Actas MZA, sesión nº 10 de 18 de mayo de 1894, pp. 29-30, libro 15.

¹⁰⁶⁸ Actas MZA, sesión nº 18 de 5 de septiembre de 1894, pp. 68-69, libro 15.

¹⁰⁶⁹ Actas MZA, sesión nº 13 de 15 de junio de 1900, p. 275, libro 17.

¹⁰⁷⁰ Actas MZA, sesión nº 14 de 4 de julio de 1900, p. 286, libro 17.

¹⁰⁷¹ COMITÉ AUTONÓMICO DE CRUZ ROJA EN NAVARRA (2004) "Cumplimos 140 años, hacemos historia", en *Cruz Roja Navarra*, nº 986, primer trimestre 2004, edición internet, p. 2. Disponible en:

primer ensayo de movilización, maniobras y revista de material sanitario que la Asamblea de la Cruz Roja se propuso efectuar el día 20 de noviembre de 1898 en Tudela. Para esta ocasión el Consejo de MZA, a propuesta del Director general de la Compañía y conforme con la Comisión Delegada, aprobaba en los trayectos comprendidos en su red, una concesión análoga a la que se aplicó en 1895 al material de la Cruz Roja destinado a Cuba. Este descuento consistía en: a) precio entero de la tarifa legal de pequeña velocidad a las expediciones facturadas en gran velocidad, y b) mitad de precio de la misma tarifa a las que se efectuasen en pequeña velocidad. Para gozar de este descuento debía presentarse un documento duplicado para las expediciones, mediante el que se certificase que los efectos facturados pertenecían a la Cruz Roja, consignándose al cargo y no a la persona encargada de la expedición. Respecto al personal que acudiría a la Asamblea de Tudela, el Consejo aprobó la concesión de billetes a mitad de precio a los miembros de la institución, por analogía a lo que se acostumbraba hacer para los congresistas, a través de la petición del Presidente de la Cruz Roja a la dirección de la Compañía. En ambas concesiones quedaba exceptuada la línea de Valladolid a Zaragoza, con arreglo al contrato del sindicato ferroviario con respecto a esta línea¹⁰⁷².

4. Cambio drástico del destino de los fondos dedicados a caridad de MZA desde 1900

En 1900 se dio un cambio drástico en el destino de los fondos dedicados a caridad de la empresa. Hasta esta fecha, parte del producto de los billetes de andén había sido destinado a varias subvenciones de obras caritativas, entre otras, a los Asilos del Pardo, a la Escuela de la Sociedad Francesa de Beneficencia y a la Asociación General de Empleados de los Ferrocarriles de España. Por real orden del 22 de febrero de aquel año de 1900 se había aprobado la nueva tarifa de estos billetes de acceso a los andenes de los acompañantes y otras personas no viajeras, y el Director general aprovechó la ocasión para hacer presente que, según lo establecido en dicha tarifa, el producto de estos billetes iría ahora a parar a la formación del fondo para atender a las pensiones de retiro, viudedad y orfandad, no siendo posible continuar segregando de dicho producto la parte que se venía tomando para las obras pías externas que hemos mencionado, que normalmente era la tercera o la cuarta parte. El Consejo, de conformidad con el Comité de Dirección y el Director, acordó que se liquidase la cuenta de los productos de billetes de anden hasta fin del primer trimestre de aquel año, a tenor de lo acordado y que venía practicándose. A partir de 1º de abril se destinaría todo el montante de aquel producto al fondo de pensiones, con la única reducción del 10% para los gastos de administración, según se quedaba también establecido en la tarifa oficial aprobada por el Estado. En cuanto a las instituciones benéficas que perdían el favor de estos fondos, el Consejo expresó que deseoso de darles una nueva muestra del interés que le inspiraban y queriendo cooperar en la medida de lo posible a los laudables fines a que se consagraban, concedía durante los nueve meses restantes del año, de conformidad con el Comité de Dirección y a propuesta del Director, 500 pesetas mensuales a los Asilos del Pardo, 250 pesetas mensuales a la Asociación General de

http://www.cruzroja.es/pls/portal30/docs/PAGE/SITE_CRE/ARBOL_CARPETAS/CC_DONDE_ESTA_MOS/C10_COMUNIDADES_AUTONOMAS/NAVARRA/NAVARRA_0.PDF [última consulta 22/09/2015]

¹⁰⁷² Actas MZA, sesión nº 24 de 14 de noviembre de 1898, pp. 283-284, libro 16.

Empleados de Ferrocarriles para sostenimiento de su Escuela de Factores, y 125 pesetas a la Sociedad Francesa de Beneficencia para el sostenimiento de su Escuela. Estos donativos excepcionales se cargarían al capítulo VIII-30-5 de Gastos Generales¹⁰⁷³. En principio, esta concesión de ayuda económica a las instituciones citadas, se preveía cesase a finales de 1900, pero en la última sesión de diciembre de aquel año, a propuesta del Director de la Compañía y de conformidad con el Comité de Dirección, el Consejo, autorizó que se prorrogasen durante 1901 las mismas cantidades de los donativos otorgados para los tres establecimientos¹⁰⁷⁴.

5. Resumen cuantitativo de los donativos a caridad y causas sociales de MZA entre 1863 y 1899

A continuación se insertan tres gráficos estimativos de las cantidades donadas por MZA a causas benéficas entre los años 1863 y 1899. Como parámetros comparativos hemos incluido también las cantidades dedicadas a religión y las cantidades dedicadas a exposiciones, cuestión de imagen pública que trataremos en un apartado posterior.

Tabla 2. Datos del gráfico 2. Donativos diversos y gastos de exposición de MZA entre 1863 y 1899, en siete categorías

Gráfico 2 : Donativos entre 1863 y 1899)
(en reales y %)

	Reales	%
Educación/religión	4000	4,4
Educación/obreros	6000	6,5
Caridad	13000	14,2
Sanidad/obreros	13000	14,2
Sanidad	14000	15,3
Exposición	18755	20,4
Religión/cultura	23000	25,1
Total	91755	

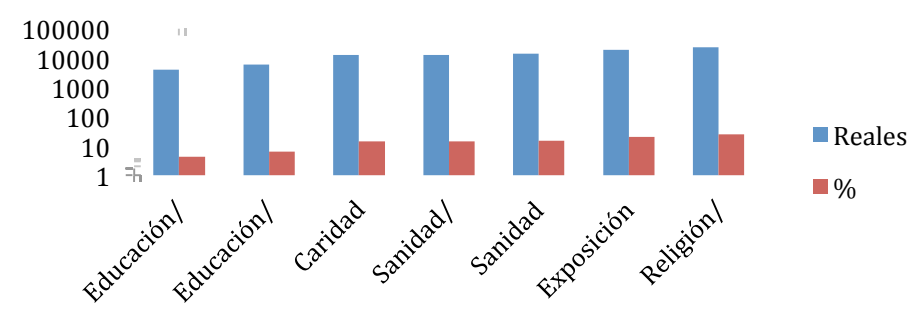
¹⁰⁷³ Actas MZA, sesión nº 7 de 23 de marzo de 1900, pp. 216-217, libro 17.

¹⁰⁷⁴ Actas MZA, sesión nº 24 de 28 de diciembre de 1900, p. 429, libro 17.

Ilustración 47. Gráfico 2. Donativos diversos y gastos en exposición de MZA entre 1863 y 1899, en siete categorías

□

Gráfico 2 : Donativos y gastos en exposición,
entre 1863 y 1899)
(en reales y %; con escala logarítmica; siete
categorías)



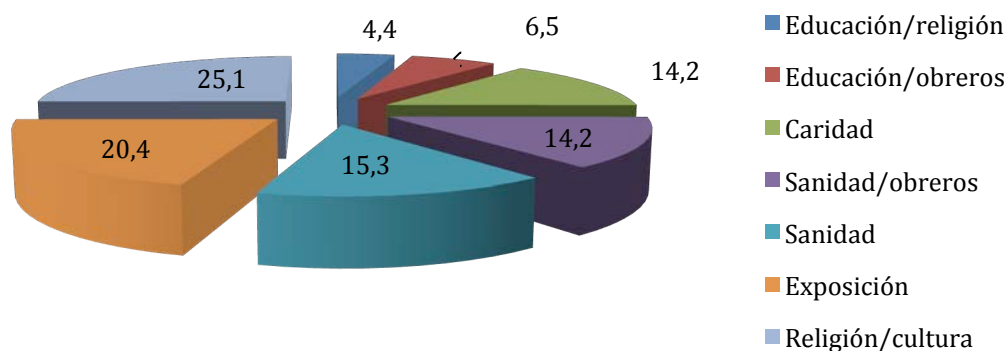
En este gráfico se indican en barras las categorías principales de las partidas de gastos que realizó MZA entre 1863 y 1899 en reales de vellón, con su correspondiente proporcionalidad, que desarrollaremos y comentaremos más detalladamente a continuación.

Tabla 3. Datos de los Gráficos 3 y 4. Donativos y gastos en exposición de MZA entre 1863 y 1899, en cinco categorías

Gráficos 3 y 4 Donativos entre 1863 y 1899 (5 categorías)		
	Reales	%
Caridad	13000	14,2
Educación	10000	10,9
Exposición	18755	20,4
Religión	23000	25,1
Sanidad	27000	29,4
Total	91755	

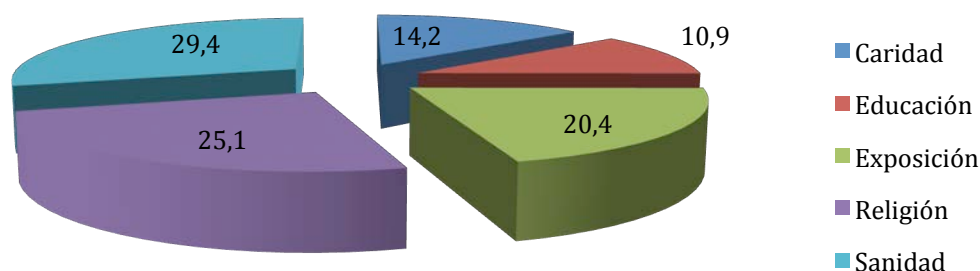
□

Gráfico 3 : Donativos y gastos de exposiciones entre 1863 y 1899) (en %, siete categorías)



En este gráfico hemos unificado los gastos de MZA a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX en donativos destinados a sanidad, educación, caridad y religión (79,7%); y utilizamos como marca de contraste los gastos que se destinaron a exposiciones como eventos de imagen en el mismo período (20,4%). Como podemos observar, casi un 30% de los montantes destinados a donativos fueron dedicados a sanidad, bien para establecimientos externos a la empresa (15,3%) o propios (14,2%), que suman en total (29,5%). Una cuarta parte del total fue dedicado a partidas relacionadas con la religión, incluidas las donaciones para la Semana Santa de Sevilla (25,1%). Igualan a los gastos en sanidad específicamente dedicada a los obreros de la Compañía los destinados a diversas obras de caridad (14,2%). Los montantes menos crecidos de estos donativos para fines sociales de la empresa fueron los dedicados a educación, con un total de 10,9% si contabilizamos agregados los destinados a la educación de los obreros (6,5%) y los destinados a otros centros de educación ajenos a la ferroviaria (4,4%).

Gráfico 4: Donativos y gastos de exposición entre 1863 y 1899, en cinco categorías



Con datos agrupados en secciones menos específicas que las desarrolladas en el cuadro anterior, obtenemos que la mayor parte del gasto realizado por MZA durante las cuatro últimas décadas del siglo XIX fue destinado a sanidad (29,4%). En segundo lugar estarían las actividades relacionadas con la religión (25,1%), seguidas de gastos que tendrían que ver con la promoción de la imagen de la compañía en Exposiciones y/o la necesidad de acudir a estos eventos para una puesta al día de avances en tecnologías (20,4%). Por último se encontrarían las partidas más reducidas donadas a caridad (14,2%) y a educación (10,9%).

6. Los capitalistas del ferrocarril frente a las epidemias de cólera morbo y fiebre amarilla de la segunda mitad del siglo XIX

Hemos comentado en la introducción de este epígrafe que fue profunda la implicación de las empresas privadas ferroviarias en los casos de colaboración en catástrofes naturales y emergencias sociales. Realmente, las diferencias respecto a la actitud de las empresas en la actualidad frente a estas situaciones excepcionales y las empresas del siglo XIX, estriba en que unas y otras ponen el acento en sus actos según los parámetros éticos de la mentalidad de cada época. Mientras que la concepción actual remite la responsabilidad social corporativa que asumen las empresas en relación a su propio personal y a consecuencias de su propia influencia en el medio en el que actúan, en el período que estamos estudiando observamos una mayor correspondencia entre la voluntad de contribuir a la sociedad revirtiendo en el público general que sobre sus propios trabajadores. Veremos cómo esta implicación era más patente en colaboraciones generales que a nivel interno, aunque tampoco podemos afirmar que negasen el beneficio de la ayuda a sus empleados. El caso de las epidemias del siglo XIX con el que comenzamos este epígrafe es revelador al respecto.

Sobre las epidemias de cólera morbo y fiebre amarilla que se sufrió la Península Ibérica durante la segunda mitad del siglo XIX, encontramos diferentes testimonios de

la colaboración de la burguesía constructora de los primeros ferrocarriles y las empresas que constituyeron, en sus esfuerzos por paliar los desastrosos efectos que dichas epidemias provocaron.

6. 1. La primera epidemia de cólera morbo (1854-1856) y el Marqués de Loring

La primera gran epidemia de cólera morbo en nuestro país se había desarrollado entre los años 1854 y 1856. Sobre ella se ha escrito ingente cantidad de artículos en el campo de las ciencias sociales. En ellos se exponen las circunstancias que envolvieron aquel desgraciado acontecimiento en las distintas ciudades españolas, como la desamortización, las guerras civiles carlistas, el hacinamiento de los obreros de provincias llegados a las grandes capitales como Madrid¹⁰⁷⁵, o el tránsito fluctuante de los regímenes demográficos entre el Antiguo y el Nuevo Régimen en los países de la Europa Oriental y del Sur¹⁰⁷⁶.

El envite de aquella primera epidemia de cólera coincidió con la revolución conocida como la Vicalvarada, protagonizada por el pronunciamiento militar del general O'Donnell en el pueblo de Vicálvaro —situado entre Madrid y Manzanares—, en el verano de 1854. Aquella sublevación supuso políticamente el fin de la década de los gobiernos liberales moderados (1844-1854), y el comienzo del bienio progresista (1854-1856), momento en que justamente se concedió vía libre al inicio de las concesiones ferroviarias en gestión privada. La agropecuaria Córdoba se sumó a la insurrección de O'Donnell con la sonada revolución de Lorca, capitaneada por una Junta de Salvación Pública creada en el proceso revolucionario. Parece que no llegó la rebelión a causar grandes derramamientos de sangre, pero existen datos de estimaciones en conjunto sobre las víctimas mortales provocadas por el alzamiento y el cólera incipiente. Según un cómputo contemporáneo del ayuntamiento de Lorca, fueron 300 óbitos los que hubo que atender en aquella localidad¹⁰⁷⁷.

Para el caso de la capital término de la línea férrea que nos ocupa en este trabajo, Málaga, ejemplo de ciudad industrializada y de densa población —según parámetros de

¹⁰⁷⁵ Sobre este tema de las epidemias y crisis de mortalidad existen numerosas aportaciones, pues fue recurrentemente tratado por los historiadores de las corrientes historiográficas de la nueva historia económica y social desarrolladas en Francia por la escuela de Annales a partir del término de la postguerra de la Segunda Guerra Mundial. En España estas corrientes conocieron una gran subscripción de estudiosos adeptos a partir de mediados de la década de 1970, de la mano del catalán Vicens Vives, entre otros. Entre estas investigaciones destacan las de PÉREZ MOREDA, Vicente (1980) *Las crisis de mortalidad en la España interior, siglos XVI-XIX*, Siglo XXI, Madrid, 526 pp.; o URQUIJO Y GOITIA, José Ramón (1983) “Madrid ante la epidemia de cólera de 1854-1856”, en *Asclepio* XXXV, pp. 27-52. Disponible en: http://digital.csic.es/bitstream/10261/32081/1/UrquijoGoitia_JR_MadridEpidemiaColera_1854_1856.pdf [última consulta 27/08/2015]

¹⁰⁷⁶ SERRALLONGA URQUIDI, Joan (1996) “Epidemias e historia social. Apuntes sobre el cólera en España, 1833-1865”, en *Historia Social* nº 24, Fundación Instituto de Historia Social, pp. 7-21. Disponible en: <http://www.jstor.org/discover/10.2307/40340433?uid=3737952&uid=2129&uid=2&uid=70&uid=4&sid=21106227354281> [última consulta 27/08/2015]

¹⁰⁷⁷ RUIZ SEGURA, José A. (1987) “La Revolución de 1854 en Lorca”, en *Anales de Documentación*, Revistas Científicas de la Universidad de Murcia, pp. 137-164. Disponible en: <http://revistas.um.es/analeshc/article/viewFile/107951/143081> [última consulta 01/05/2015]

la época— situada en área de litoral, también tenemos noticias de la gran mortandad y la desesperación que provocó la epidemia de 1854-1856¹⁰⁷⁸, aliviada en cierta medida, precisamente por uno de los prohombres que puso en marcha unos años después la empresa del ferrocarril de Málaga a Córdoba. Aquel individuo fue Jorge Loring Oyárbal, uno de los socios del triángulo de industriales burgueses Loring-Heredia-Larios, promotor y de la línea férrea que sería origen más tarde de los Ferrocarriles Andaluces. Precisamente Jorge Loring obtuvo un marquesado de nuevo cuño por la gracia de Isabel II con el emblema “*faire sans dire*”, como reconocimiento a su labor paliativa ante aquel brote de devastación, haciéndose cargo del pago de medicamentos que se distribuyeron gratuitamente en todas las boticas de la ciudad. De los aspectos ideológicos relativos a la mentalidad de la élite burguesa malagueña de la que formó parte muy activa el Marqués de Loring, ya nos hemos ocupado en otro lugar¹⁰⁷⁹.

6. 2. La segunda epidemia de cólera (1865)

Las medidas profilácticas puestas en marcha por el Estado contra tal tipo de infecciones, debieron proseguir durante los diez años posteriores a la debacle del cólera del bienio progresista. Justo una década después, tenemos constancia en las actas de MZA de lo que sucedió en vísperas y a lo largo del tiempo que duró el segundo brote de aquella enfermedad, y del papel que jugaron las ferroviarias en la propagación de la enfermedad, la cual se reveló aún más agresiva que la vez anterior debido, presumiblemente, a la mayor movilidad de población y desplazamiento de mercancías que introdujeron los ferrocarriles y el desarrollo de las travesías internacionales por mar y las conexiones con las compañías de barcos vapores. Asimismo estos documentos nos ofrecen una visión, aunque parcial ciertamente reveladora, de las huellas que tuvo la epidemia en estas empresas privadas. No obstante, no profundizaremos demasiado en los padecimientos del personal de la compañía que enfermó o murió a causa de ella, aunque hemos encontrado anotaciones en las actas de estos años referidas a ello.

6. 2. 1. Carta de la Compañía de Sevilla a Jerez y Cádiz sobre cuarentena de los buques procedentes de las Antillas (junio 1865)

En acta de 19 de junio de 1865¹⁰⁸⁰, en vísperas del desencadenamiento del ataque masivo de la enfermedad encontramos, con el título de “Carta de la Compañía de Sevilla a Jerez y Cádiz sobre cuarentena de los buques procedentes de las Antillas”, la siguiente anotación:

“La Empresa de los ferro-carriles de Sevilla á Jerez y Cádiz, en carta del 13 del corriente manifiesta que la cuarentena de los buques procedentes de las Antillas, se hace en Cádiz durante el invierno, y en el verano en Vigo, como medida Sanitaria. Que esta medida, injustificada hoy según la opinión de varias corporaciones científicas, es perjudicial para las Compañías interesadas en la gran línea de Cádiz á Madrid.

¹⁰⁷⁸ CAMPOS ROJAS, M^a Victoria (1987) “Jorge Loring Oyárbal: Primer Marqués de Casa-Loring (1822-1900)”, *Jábega* 58, Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga, pp. 32, 34 y ss.

¹⁰⁷⁹ GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2015) *Op. cit.* Disponible en <https://revistas.ucm.es/index.php/HICS/article/view/49559> [última consulta 07/11/2015]

¹⁰⁸⁰ Actas MZA, sesión n^o 15 de 19 de junio de 1865, p. 151, libro 5.

Por lo tanto la citada Empresa, pregunta, si la Compañía estaría dispuesta á apoyar las gestiones que se propone hacer cerca del Gobierno, con el fin de obtener que la cuarentena de los mencionados buques se efectúe constantemente en Cádiz. El Consejo es de parecer, que esta cuestión no está suficientemente ventilada en España, y que no es de esperar una resolución favorable pro parte del Gobierno. Sin embargo el Consejo no hallará dificultad en suscribir cualquiera exposición [sic] que la Empresa de Sevilla á Jerez y Cádiz dirija á la Superioridad con el objeto indicado.”

Es posible que la Sociedad del Ferrocarril de Cádiz estuviera detectando la entrada de la epidemia por su puerto y por eso solicitaba un reforzamiento de la cuarentena. En términos de liberalismo total esto no sería del todo lógico, puesto que las labores de profilaxis supondrían retrasos y pérdidas materiales significativas para las empresas transportistas. Pero debemos tener en cuenta que Cádiz era uno de los dos focos del saint-simonismo en España, y que las gentes de esta ciudad, en contacto directo con América y otras naciones europeas, eran las más progresistas de la mentalidad de aquel período.

6. 2. 2. Consecuencias del cólera entre los empleados e interrupción de las reuniones del Consejo. El fallecimiento del administrador López de Mollinedo

A pesar de las alarmas iniciales, el cólera atacó con fuerza a la Península durante la segunda mitad de 1865, y en la última sesión de 30 de septiembre de aquel año, el Consejo de MZA acordó contribuir con un donativo de 20.000 reales para aliviar las desgracias producidas por la epidemia reinante¹⁰⁸¹. En aquella misma sesión se había hecho una regulación del personal de la Compañía de los servicios de Movimiento y Tracción. No podemos afirmar con total seguridad que la causa de muchas de las dimisiones y fallecimiento que aparecen consignados en las tablas de personal fuesen debidas a la epidemia de cólera, pero es muy probable que así fuese.

Otro posible testimonio de las consecuencias del cólera para la ferroviaria es la interrupción de las actas desde aquella sesión de finales de septiembre hasta transcurridos casi dos meses, cuando pudieron volver a reanudarse. Efectivamente, desde aquella reunión de la directiva de MZA de 30 de septiembre, en la que se otorgó el donativo y se reorganizó el personal de la compañía, el Consejo no pudo reunirse. Esta interrupción de las sesiones del Consejo de MZA constituye una auténtica excepción, puesto es la única vez que se dio un vacío de reuniones tan larga. La causa de ello fue el deceso inesperado de uno de los administradores de Madrid, Gregorio López de Mollinedo, que había provocado un defecto en el *cuorum* fijado por los Estatutos para que pudieran celebrarse las sesiones. Mollinedo asistió a la sesión de 30 de septiembre en la que se había librado el donativo para la epidemia, pero pronto la muerte debió encontrarlo. En el acta de MZA no se menciona si este individuo sucumbió por los efectos de la epidemia, y sólo se adjetiva su fallecimiento como “desgraciado”. Según la mentalidad de la época, habría sido indecoroso detallar los pormenores de haber contraído una enfermedad epidémica. No podemos, pues, asegurar la hipótesis de que el fallecimiento de este administrador hubiese sido debido al contagio, pero podemos suponerlo, deduciendo así que la mortal enfermedad no sólo

¹⁰⁸¹ Actas MZA, sesión nº 20 de 30 de septiembre de 1865, p. 180, libro 5.

habría tenido efectos entre los empleados de rango inferior de la ferroviaria. Han quedado algunos vestigios de la vida de este burgués, que fue retratado tanto en solitario como junto a su familia por el pintor romántico Carlos Luis de Ribera y Fieve. También se conserva en la Biblioteca Nacional de Madrid un documento impreso en 1866 de 171 páginas, en el que se exponen los autos de reclamación seguidos por el abogado Luis Page ante la Sala 1ª de la Audiencia Territorial de Madrid, en representación de su viuda, hijos y la Sociedad de Crédito Moviliario [sic] español. Parece ser que la cuestión del pleito fue la liquidación de ciertos privilegios y pertenencias con la Sociedad para el Alumbrado de Gas¹⁰⁸².

La razón acerca del vacío de reuniones desde el 30 de septiembre, quedaron consignadas en la sesión siguiente, de 24 de noviembre de 1865¹⁰⁸³, cuando por fin pudo reunirse el Consejo de nuevo. Para completar el cupo necesario para las reuniones, acudió el administrador francés del Comité de París, Michel Poisat, quien ya había visitado el país a principios de año para inspeccionar el estado de las obras del camino de Córdoba en plenas inundaciones, declarando en aquella anterior estancia su parecer favorable con el progreso de los trabajos y expresando su esperanza de que la línea pudiese ser inaugurada durante el mes de mayo¹⁰⁸⁴. El optimista francés acudió a Madrid de nuevo en el mes de noviembre, en medio de la epidemia, con el propósito de cubrir el cupo necesario para que el Consejo pudiese volver a reunirse. Michel Poisat, además de ser partícipe de las sociedades ferroviarias de la Casa Rothschild, desde 1838 era socio con James de Rothschild en su refinería de metales preciosos de la Quai de Valmy¹⁰⁸⁵, una de las avenidas de mayor actividad industrial en el París de aquellos tiempos, por la que atravesaba (y atraviesa) el canal Saint-Martin. En el acta de aquel día de finales de noviembre de 1865, se agradeció la disposición a cumplir su misión del señor Poisat en calidad de Administrador delegado. El Consejo expresó por ello sentida deferencia por la presencia Poisat, recibido siempre con gran satisfacción pero más que nunca en aquellas difíciles circunstancias en las que se encontraba la Compañía.

6.3. La epidemia de fiebre amarilla (1870-1871)

Una nueva epidemia hizo mella a finales del verano de 1870 en el importante puerto mediterráneo de Alicante fue donde se dieron sus efectos más devastadores¹⁰⁸⁶. Como sabemos, la conexión ferroviaria de esta ciudad era una de los más rentables de MZA, y fue allí donde sobrevino un virulento brote de fiebre amarilla. En las actas de la empresa ferroviaria se consignó una anotación al respecto el 21 de septiembre de 1870. Por lo visto una comisión de vecinos de aquel puerto, encargada por el Ayuntamiento de allegar recursos para hacer frente a las necesidades que pudiesen sobrevenir si fuese invadida por la epidemia, invitaba a la Compañía en carta circular, a que tomase parte

¹⁰⁸² PAGE, Luis (1866) *Apuntamiento de los autos seguidos por D. Luis Page, con D. Gregorio López Mollinedo y hoy por su fallecimiento, su viuda y herederos, y la sociedad El Crédito Moviliario Español, sobre nulidad del remate verificado a favor de Mollinedo, de la fábrica, privilegio y pertenencias de la sociedad para el alumbrado de gas en esta corte*, Establecimiento Tipográfico de T. Fortanet, Madrid, 171 pp. [referencia bibliográfica extraída de BIBLIOTECA NACIONAL DE ESPAÑA (s./f.) *Base de datos*. Disponible en: <http://datos.bne.es/edicion/a5056809.html>] [última consulta 01/05/2015]

¹⁰⁸³ Actas MZA, sesión nº 21 de 24 de noviembre de 1865, pp. 180-181, libro 5.

¹⁰⁸⁴ Actas MZA, sesión nº 2 de 23 de enero de 1865, pp. 80-81, libro 5.

¹⁰⁸⁵ LÓPEZ MORELL, Miguel Ángel (2005) *Op. cit.*, p. 120.

¹⁰⁸⁶ SEGUÍ MARCO, Guillermo (1983) “La epidemia de fiebre amarilla de 1870, en Alicante” en *Anales de la Universidad de Alicante. Historia contemporánea* nº 2, pp. 109-134.

en la suscripción abierta con este objeto. El Consejo contribuyó en principio con la cantidad de 2.500 reales¹⁰⁸⁷. Pero a comienzos de noviembre, el Consejo volvió a contribuir con otros 2.500 reales en vista del incremento que había tomado la enfermedad en aquella capital, y “de las tristes condiciones en que se encuentra”¹⁰⁸⁸.

6.3.1. Las pérdidas de la Compañía Dramática Italiana a consecuencia de las fiebres y petición de rebaja en el precio de transporte

Tenemos otra curiosa anotación relativa a la fiebre amarilla de aquel mismo día y referente a la misma región azotada por la epidemia. Se trata de una petición del representante de la Compañía Dramática Italiana, que puede ser testimonio de las repercusiones de la fiebre amarilla en el mundo del teatro y el espectáculo. El texto de la anotación dice:

“D. Federico Boldorini, representante de la Compañía dramática italiana que dirige el Sr. Mayeroni, en exposición de que se da lectura, solicita que en consideración a las graves pérdidas que dicha Empresa ha experimentado en Barcelona y Valencia con motivo de la fiebre amarilla y en Madrid por otras atendibles circunstancias, se devuelva a la misma la mitad de los 3.660r,88 que ha satisfecho por transporte de equipajes y efectos desde Almansa a Madrid. El Consejo a quien consta la verdad de lo expuesto accede a esta petición.”

6.3.2. Efectos de la fiebre amarilla en los empleados y medidas tomadas por el Consejo (1871)

Sobre los efectos de la epidemia de fiebre amarilla en los empleados, con las lamentables condiciones de vida que estos sufrían, las actas del Consejo de MZA son un tanto impenetrables. Parece ser que la ciudad de Alicante atravesó por una carestía de abastecimientos de productos de primera necesidad, y en febrero de 1871, el Consejo dictó subir el sueldo a 2 reales diarios a los empleados del Servicio del Movimiento residentes en la estación de Alicante, por el exceso de gastos que les ocasionó la carestía durante la epidemia¹⁰⁸⁹. En julio de 1871¹⁰⁹⁰, un año después de que ésta se declarase, y cuando ya sus efectos más violentos se habían atenuado, se levantó nuevo acta de la “Concesión de un sobresueldo a empleados con motivo de la epidemia de Alicante”. Esta vez fueron favorecidos los empleados de Sanidad, Tracción y Almacenes que permanecieron en Alicante durante la epidemia de fiebre amarilla. El abono del sobresueldo que se les asignó, aunque llegó varios meses con retraso del concedido a los empleados del Movimiento, se estableció en los mismos términos:

“El Consejo acuerda que a los empleados de Sanidad, Tracción y Almacenes que permanecieron en Alicante durante la epidemia de fiebre amarilla que afligió a dicha ciudad, se les abone un sobresueldo de 2r diarios a contar desde 14 de Setiembre al 5 de Diciembre último, de conformidad con lo resuelto respecto a los empleados del Movimiento en sesión de 3 de febrero próximo pasado.”

¹⁰⁸⁷ Actas MZA, sesión nº 18 de 21 de septiembre de 1870, p. 357, libro 6.

¹⁰⁸⁸ Actas MZA, sesión nº 21 de 5 de noviembre de 1870, p. 370, libro 6.

¹⁰⁸⁹ Actas MZA, sesión nº 3 de 3 de febrero de 1871, p. 23, libro 7.

¹⁰⁹⁰ Actas MZA, sesión nº 14 de 1º de julio de 1871, p. 81, libro 7.

6. 4. Tercera epidemia de cólera morbo (1885)

De nuevo, se produjo otro ataque de cólera morbo en 1885. Ya a mediados de 1884 el Gobierno y las empresas se hallaban en guardia frente a la manifestación de la epidemia a Francia, y MZA tomó medidas preservativas para evitar la invasión. Respecto al intento de profilaxis que realizó la empresa en esta ocasión tenemos la siguiente anotación con el título “medidas preservativas con motivo del Cólera en Francia”, de 12 de julio de 1884¹⁰⁹¹:

“El Sr. Director da cuenta al Consejo de que en vista de las disposiciones adoptadas por el Gobierno español con motivo de la aparición del cólera en Francia, ha creído conveniente de acuerdo con el servicio sanitario, disponer se lleven a efecto en las Estaciones medidas preservativas para evitar la invasión de la epidemia. El Consejo reconociendo la importancia de este asunto y la necesidad de que la Compañía haga cuanto de ella dependa para procurar el saneamiento y desinfección de los edificios, oficinas, muebles y locales destinados al depósito de mercancías etc. acuerda, no tan solo aprobar las disposiciones adoptadas por el Sr. Director, así como los gastos que con este motivo puedan originarse, sino autorizarle para que lleve a efectos cuantas medidas le aconseje su celo para evitar la introducción de la epidemia, recomendándole dedique su preferente atención a tan interesante asunto y encargue muy particularmente a los Señores Jefes de Estación e Inspectores del Movimiento, el cumplimiento por su parte y la de sus dependientes, de las reglas que se establezcan acerca del particular, exigiéndoles en este punto la más estrecha responsabilidad.

Así mismo, y en vista de la manifestación que con respecto a la Estación de Madrid hace el señor Director acerca de lo ineficaces que pudieran ser las medidas higiénicas que se adopten por causa del barranco de aguas sucias que corren paralelas a la Estación y sus dependencias, acuerda el Consejo que se practiquen cerca del Ayuntamiento las gestiones necesarias para obtener el concurso indispensable por parte de la Superioridad.”

6. 4. 1. Supresión de los trenes expresos hacia Andalucía

Como consecuencia de la virulencia que alcanzó aquella nueva epidemia en Andalucía, al año siguiente los trenes expresos y los trenes mixtos hacia la región fueron suprimidos por falta de viajeros, acoplándose un solo vagón en los trenes correo para atender a los pocos que viajaban hacia allí, como ya vimos en el capítulo dedicado al Correo de la primera parte¹⁰⁹². El 9 de octubre de 1885, el Director General de la institución gubernamental de Beneficencia y Sanidad, remitió oficio al Consejo de Administración de MZA manifestando que en vista de los buenos servicios prestados por la Compañía y sus empleados durante la epidemia colérica, se le indicasen con relación de hechos los nombres de aquellos que se hubieran distinguido para premiarles. El Director de la Compañía hizo presente que habiendo cesado casi por completo la epidemia en las poblaciones afectas a las diferentes líneas, se disolverían las Juntas compuestas de Médicos, Jefes de Secciones e Inspectores creadas con este motivo, así como ordenó redactar un detallado informe acerca de lo ocurrido, de los gastos

¹⁰⁹¹ Actas MZA, sesión nº 15 de 12 de julio de 1884, p. 317, libro 11.

¹⁰⁹² Actas MZA, sesión nº 21 de agosto de 1885, p. 81, libro 12.

originados y de aquellos empleados que por sus servicios se hubieran hecho acreedores a recompensa, durante el triste período que acababan de atravesar¹⁰⁹³. Este testimonio de las actas, aunque opaco y velado en gran parte nos permite atravesar los ambages de su lenguaje en varios aspectos. En primer lugar nos informa de la organización ex profeso de juntas o brigadas de personal cualificado en el lugar de los focos epidémicos. También nos deja entrever el drama humano que debió atravesar el personal de la Compañía en aquella ocasión, puesto que aquellos empleados debieron verse obligados de alguna manera a permanecer en sus puestos a pesar de los graves contagios que padeciese la zona. Casi sin lugar a dudas podemos suponer que debió darse algún tipo de coerción entre los empleados en las zonas de mayor virulencia, y tal vez para ello fueron creadas las Juntas de las que habla la nota del acta. Es posible que la empresa hubiese ideado algún mecanismo de retención de estos obreros, según la experiencia de la anterior epidemia de cólera morbo de 1865, que ya hemos visto había supuesto la dimisión de numeroso personal y obligado al Consejo a reorganizar las plantillas. Para evitar la fuga de los obreros debió aplicarse algún tipo de disciplina severa.

6. 4. 2. Coste humano entre los empleados y resultado de las medidas de MZA

En un acta posterior, de comienzos de diciembre de 1885, tenemos el resultado detallado del informe y se esclarecen nuevos datos acerca de las medidas adoptadas y el coste humano que ellas tuvieron entre los empleados. Transcribimos la anotación completa, que lleva el título “Resultado de las medidas contra el cólera”¹⁰⁹⁴:

“Cumpliendo el Señor Director la oferta hecha en sesión de 23 de octubre próximo pasado, da lectura de una Memoria detallada de las medidas tomadas durante la epidemia del cólera en la cual hace constar las disposiciones adoptadas tanto para evitar en lo posible la invasión, como para combatirla en los puntos donde se ha presentado y remediar sus desastrosos efectos. Hace en ella mención de las acertadas disposiciones dictadas y consagra un párrafo especial a poner de manifiesto el excelente comportamiento de todo el personal en tan tristes circunstancias, y con particularidad el de los empleados que más se han distinguido por su abnegación y arrojo exponiendo su propia vida en bien de sus semejantes.

También da en ella cuenta de los gastos ocasionados de la que resulta que la cantidad total gastada por los distintos conceptos expresados asciende a pesetas.....109.241,24 de las cuales deben deducirse pesetas.....37.472,24 por corresponder a los servicios excepcionales de trenes transporte de aguadas y paralización de material, etc., etc., quedando aquella reducida a pesetas.....71.769,24.

De los datos que como comprobantes acompañan a esta Memoria se desprende que el número total de empleados invadidos así como de las personas de sus familias asciende a 312 de las que solo han sucumbido 85 número relativamente reducido si se tiene en cuenta la proporción mucho mayor de invasiones y defunciones con que han sido castigados en general los puntos que han carecido de auxilios tan eficaces como los prestados por nuestra Compañía. Enterado el Consejo de estos pormenores aprueba los gastos indicados y autoriza el pago de las ropas quemadas a los empleados de varios servicios y sus

¹⁰⁹³ Actas MZA, sesión nº 17 de 23 de octubre de 1885, pp. 106-107, libro 12.

¹⁰⁹⁴ Actas MZA, sesión nº 22 de 4 de diciembre de 1885, p. 146, libro 12.

familias por disposición de las autoridades locales y Juntas de sanidad, cuyo importe según relación asciende en junto a pesetas 1239.

Además el Consejo hace constar la satisfacción que le causa el resultado obtenido, encargando al Señor Director que después de llenar los deseos de la Dirección de Sanidad respecto a la propuesta de recompensas a favor de aquellos que más se haya distinguido en la Campaña sanitaria disponga que se haga mención las hojas de servicio respectivas de los méritos que en tan tristes circunstancias han contraído y que a parte de esto queda autorizado para formular si lo creyese conveniente propuestas de recompensa especiales a que algunos empleados se hubiesen hecho acreedores por servicios extraordinarios. La Memoria y documentos anexos serán remitidos al Comité de París.”

En marzo de 1886 se volvió a tratar el tema de las propuestas, presentadas por diferentes servicios o secciones, de gratificaciones a determinados agentes que prestaron servicios especiales con motivo de la epidemia del año anterior¹⁰⁹⁵, aunque no tenemos constancia de que estas gratificaciones por parte de la empresa se hiciesen efectivas finalmente. Las credenciales de las diferentes recompensas otorgadas a empleados de MZA por sus servicios durante la epidemia de parte del Estado sí dejaron una huella patente en las actas, puesto que el Ministro de la Gobernación remitió dichas credenciales con una carta fechada el 6 de octubre de 1886. Al hablar la nota del acta de “credenciales” y “premios por el Gobierno de S. M.” a los agentes de la Compañía, podemos intuir que no se desembolsaron premios en metálico o indemnizaciones monetarias, sino algún tipo de distinción honorífica en el nombre real, y ésta llegó con casi dos años de retraso. Las actas dejan constancia de su satisfacción por ver premiadas las labores de sus agentes y acordó se consignase esta noticia en el acta en expresión de gratitud hacia el acto institucional¹⁰⁹⁶.

6. 5. Cuarta epidemia de cólera morbo (1890)

Un nuevo brote de cólera se produjo a principios de 1890, afectando sobre todo al área de Valencia; y de nuevo el Consejo y la Comisión Delegada de la empresa adoptaron disposiciones para “favorecer al personal de la Compañía durante las aflictivas circunstancias que se atraviesan”, aunque no se detallan cuáles en qué consistieron exactamente estas medidas. En aquella ocasión también el Consejo aprobó un donativo de 5.000 pesetas que se efectuó a través de la Comisión Delegada, previa inteligencia con el Comité del Norte de España; es decir, el donativo fue librado por ambas empresas. Esta cantidad fue entregada al Gobernador Civil de la provincia de Madrid para socorrer a los pobres enfermos, agradeciendo el gesto dicha autoridad mediante oficio del día 9 de enero de aquel mismo año. También se aprobó otro donativo de 500 pesetas a solicitud de la Junta de socorros del distrito del Hospital de aquella Corte, concedido por la Comisión delegada para alivio de los pobres enfermos de la localidad¹⁰⁹⁷. Varias actas más adelante, se concedió al Ayuntamiento de Madrid, como ampliación a los donativos hechos anteriormente por la Compañía, otro donativo de 696,86 pesetas, precio del porte de una partida de vino remitida desde Valdepeñas

¹⁰⁹⁵ Actas MZA, sesión nº 5 de 5 de marzo de 1886, p. 210, libro 12.

¹⁰⁹⁶ Actas MZA, sesión nº 16 de 7 de octubre de 1886, p. 319, libro 12.

¹⁰⁹⁷ Actas MZA, sesión nº 1 de 10 de enero de 1890, p. 379, libro 13 y Actas MZA, sesión nº 11 de 4 de julio de 1890, p. 428, libro 13.

para los enfermos pobres de los que se hacía cargo la corporación municipal. El acta aclara que el Ayuntamiento debía abonar las 22,69 pesetas correspondientes al impuesto del Tesoro que no le era posible dispensar¹⁰⁹⁸.

7. Terremotos e inundaciones (1863-1884)

Para el terremoto de Manila de 1863, el Consejo de Administración de MZA suscribió la petición de auxilio del Gobierno a primeros de septiembre de aquel año, con 30.000 reales para aliviar las desgracias causadas¹⁰⁹⁹.

Con motivo de las inundaciones llamadas de la “Riada de Santa Teresa”, producidas en octubre de 1879 por el desbordamiento del río Segura que afectó a las provincias de Murcia, Almería y Alicante, MZA concedió el transporte gratuito de los donativos que se efectuaron en beneficio de las zonas afectadas en todas las líneas de la Compañía, y otorgó recompensas a los trabajadores que rehabilitaron y repararon los destrozos de la línea, haciéndose cargo también de las pérdidas que se ocasionaron en sus efectos personales por valor de 120.000 reales de vellón provenientes del fondo de “Méritos y multas”¹¹⁰⁰.

En beneficio de los terremotos de Andalucía de 1884, MZA concedió el transporte gratuito de toros y toreros para una lidia benéfica a invitación del Ministro de la Gobernación¹¹⁰¹. Poco tiempo después también concedió el transporte gratuito de dos modelos de casas para servir de tipo a las que habrían de construirse en Málaga debido a la devastación provocada por el terremoto, también a solicitud del Ministro de la Gobernación¹¹⁰². Sin embargo, el 20 de marzo de 1885 la Comisión Ejecutiva de las Compañías consideró llegado el momento de que caducase la concesión hecha en el mes de enero de aquel mismo año para el transporte gratuito de los objetos destinados al socorro de las desgracias ocasionadas por los terremotos, y dirigió al Ministro de Fomento una comunicación a fin de que desde el 31 del mes corriente, debería pagar el Estado las expediciones que se hicieran en tal concepto a tarifa ordinario. El Director de la Compañía quedó encargado de la solución definitiva de este asunto¹¹⁰³.

8. Extinción de la langosta (1884-1900)

A invitación del Director general de Obras públicas y de algunos diputados y senadores de la provincia de Ciudad-Real, se concedía rebaja del 50% sobre la tarifa correspondiente, o sea una octava parte de la tarifa de viajeros, para el transporte de las tropas que el Gobierno enviaba a aquella provincia con el fin de ocuparse en los trabajos

¹⁰⁹⁸ Actas MZA, sesión nº 4 de 21 de febrero de 1890, pp. 391-392, libro 13.

¹⁰⁹⁹ Actas MZA, sesión nº 22 de 4 de septiembre de 1863, p. 362, libro 4.

¹¹⁰⁰ Actas MZA, sesión nº 17 de 24 de octubre de 1879, pp. 391 y 392, libro 9, y Actas MZA, sesión nº 18 de 7 de noviembre de 1879, p. 400.

¹¹⁰¹ Actas MZA, sesión nº 3 de 6 de febrero de 1885, p. 444, libro 11.

¹¹⁰² Actas MZA, sesión nº 5 de 6 de marzo de 1885, p. 467, libro 11.

¹¹⁰³ Actas MZA, sesión nº 6 de 20 de marzo de 1885, pp. 473-474, libro 11.

necesarios para la extinción de la langosta¹¹⁰⁴. Es decir, si la tarifa vigente para el transporte de tropas estaba estipulada en 1884 al precio de la octava parte de la tarifa para viajeros, con ocasión de las plagas de langosta que asolaban los campos de cultivo a mediados de 1880, se rebajaba en otro 50% el precio de la tarifa habitual del transporte de tropas.

A comienzos de enero de 1888 aún perduraba la serie de medidas especiales para la extinción de la langosta. En el Consejo de MZA se informaba de la real orden de 31 de enero de aquel mismo año, inserta en la Gaceta del día 10 del mismo mes, en la cual se dictaban medidas gubernamentales para combatir la plaga. El Consejo celebraba la disposición tomada por el Gobierno y se comprometía a coadyuvar *“con el mismo interés que siempre ha demostrado en este asunto, en el que la Compañía ha tomado una parte muy activa”*¹¹⁰⁵.

A finales de 1899, aún el Gobierno pidió a las compañías de ferrocarriles el transporte gratuito de gasolina destinada a la extinción de la langosta. La Comisión Ejecutiva de estas empresas, se había ocupado de esta cuestión, acordando proponer a los consejos de las mismas un base kilométrica de 0,08 pesetas, al tenor de lo que se ofreció en 1890. Según tasación sobre este importe se abonaría el precio a la salida a los transportes de gasolina, pagándose los portes por tarifa llena, a deducir después la diferencia¹¹⁰⁶. Lo que esta anotación nos dice es que en estos momentos, las empresas de ferrocarriles ya no eran propicias a conceder el precio gratuito para la eliminación de la plaga, sino que se realizaba un cálculo del costo que supondría dicho transporte.

En enero del año siguiente, 1900, el Director General de Agricultura, Industria y Comercio dirigió un oficio a la Comisión Ejecutiva de Ferrocarriles, en el que manifestaba que debiendo comenzar en breve el transporte de los 5 a 6.000 hectolitros de gasolina que aquel ministerio destinaba a la extinción de la langosta, y ofreciendo dificultades las disposiciones vigentes sobre Contabilidad del Estado para hacer el pago en el acto de facturar las expediciones o a su llegada, proponía que se aceptase como forma de pago el libramiento sobre el Tesoro, a medida que se fueran presentando las correspondientes facturas con la rebaja concedida por las Compañías. El Consejo, de conformidad con el Comité de Dirección y a propuesta del Director general, aprobó que se accediese a dicha petición en la forma establecida para los transportes de otras dependencias del Estado¹¹⁰⁷. Unos meses más adelante, en junio, el Consejo se enteró de que por la Dirección General de Agricultura se habían facturado varias expediciones declaradas insecticida, “langosticida”, etc., destinadas a destruir la langosta, y que además dicho departamento gubernamental había adquirido 300 cajas de extracto de hulla con el mismo objeto. Como el Consejo, en diciembre de 1899 sólo había concedido el precio de 0,08 pesetas por tonelada y kilómetro a los transportes de gasolina, ahora se acordaba que se aplicase este mismo precio a toda clase de insecticidas, siempre que su transporte se efectuase por cuenta de la Dirección General de Agricultura¹¹⁰⁸.

¹¹⁰⁴ Actas MZA, sesión nº 12 de 20 de junio de 1884, p. 293, libro 11.

¹¹⁰⁵ Actas MZA, sesión nº 3 de 10 de febrero de 1888, p. 145, libro 13.

¹¹⁰⁶ Actas MZA, sesión nº 28 de 15 de diciembre de 1899, p. 107, libro 17.

¹¹⁰⁷ Actas MZA, sesión nº 3 de 9 de febrero de 1900, pp. 156-157, libro 17.

¹¹⁰⁸ Actas MZA, sesión nº 13 de 15 de junio de 1900, p. 276, libro 17.

Capítulo XIII. Cadáveres y monumentos de personajes insignes

En este breve capítulo veremos las colaboraciones de la ferroviaria MZA en transportes de cadáveres que significaron efemérides puntuales de relevancia para los nuevos valores nacionalistas emergentes, como fue el caso del traslado de los restos de Agustina de Aragón y la comitiva oficial que realizó dicho traslado, de forma gratuita desde Ceuta a Zaragoza en la primavera de 1870; o que tenían que ver con personajes de las familias de la élite del momento. Igualmente, aparecen en la documentación de la Compañía algunos datos sobre las peticiones de descuentos para la erección de monumentos conmemorativos, que trataremos.

1. Traslado de los restos de Agustina de Aragón (1870)

El 13 de abril de 1870¹¹⁰⁹ se realizó el “Transporte gratuito de los restos de Doña Agustina Aragón” por la vía de Andalucía, en estos términos:

“Accediendo a lo solicitado por el Ayuntamiento popular de Zaragoza en oficio del 8 corriente el Consejo acuerda que los restos de la insigne Doña Agustina de Zaragoza que desde Ceuta, en donde se hallan depositados han de trasladarse a aquella capital, sean conducidos gratuitamente en las líneas de la Compañía, y concede también pasaje gratuito en las mismas así a la ida como a la vuelta, a los individuos de la Comisión de aquel municipio que con el motivo antedicho se dirigirán a Málaga.”

¹¹⁰⁹ Actas MZA, sesión nº 9 de 13 de abril de 1870, p. 297, libro 6.

2. Transporte de la estatua de Álvarez de Castro (1876)

Nuevamente encontramos en esta anotación la temática de los lores a los héroes de la Guerra de Independencia durante la década de 1870. En este caso, en 1876, la Junta de erección del monumento al héroe de Guerra Álvarez de Castro, remitió un oficio al Consejo de MZA para que la estatua de aquel militar ilustre fuera transportada desde Madrid a Zaragoza con precio rebajado del transporte. El Consejo acordó para colaborar con este acto un precio simbólico, muy por debajo del habitual 50% que constituía por regla general el máximo descuento para ocasiones especiales como las exposiciones universales o las instituciones con las que colaboraba. La estatua sería transportada desde Madrid a la capital de Aragón al precio de 0,10 reales por tonelada y kilómetro, aunque se introdujo la cláusula de que la Compañía quedaba relevada de toda responsabilidad por retraso o avería, aunque, añadía el Consejo, “lo cual no obstará para que se recomiende y tenga el mayor cuidado en el transporte”.¹¹¹⁰

3. Transporte gratuito del cadáver de Don Nicolás M^a Rivero (periodista) (1882)

El 24 de noviembre de 1882 el Consejo de MZA acordó el transporte gratuito de los restos mortales del Excelentísimo Señor D. Nicolás María Rivero, que habían de trasladarse desde la ciudad de la Corte a Sevilla, en consideración a los servicios que en vida prestara a las compañías de ferrocarriles como Presidente de la Comisión Ejecutiva de los representantes de los mismos¹¹¹¹.

Esta anotación del acta de MZA es sumamente importante y significativa para nuestro trabajo, ya que en la persona de Nicolás María Rivero se aunaban los dos sectores de la economía que tratamos en esta tesis. Según Ossorio y Bernard, este sevillano fue un ilustre hombre público afiliado al partido republicano, redactor de *El Siglo* (1848) y fundador del periódico *La Discusión* (1856), además de ministro de la Gobernación en el reinado de Amadeo de Saboya¹¹¹². Este último medio, publicaba numerosas noticias acerca de los ferrocarriles, como hemos ido referenciando a lo largo de nuestro texto. Lo que en la biografía de Ossorio no se detalla es este significativo cargo de Presidente de la Comisión Ejecutiva de los Ferrocarriles Españoles, que como sabemos, fue uno de los nombres que utilizó a lo largo de su historia la sindicación de las empresas ferroviarias privadas. Los estudios en profundidad sobre las clases dirigentes en el siglo XIX, tanto de sus biografías como de los distintos papeles simultáneos que jugaban en la sociedad, están aún por realizar, pero vemos cómo en el acta se menciona a este prócer con el sustantivo de “periodista”, lo cual es una prueba más de cómo funcionaban los mecanismos del poder en conjunción con la influencia de la opinión pública a través de la prensa por conducto de las empresas capitalistas. Para un estudio en profundidad de la trayectoria pública, política y empresarial de este personaje, y los intereses a los que sirvió, sería necesario consultar las actas de la Comisión Ejecutiva (en el caso de que se conserven, al menos una parte importante de

¹¹¹⁰ Actas MZA, sesión nº 6 de 18 de marzo de 1876, p. 297, libro 8.

¹¹¹¹ Actas MZA, sesión nº 18 de 24 de noviembre de 1882, p. 6, libro 11.

¹¹¹² OSSORIO Y BERNARD, Manuel (2004) *Op. cit.*, p. 381.

ellas) a lo largo del período y contrastarlas con las publicaciones en La Discusión acerca de los caminos de hierro y los momentos principales de debate político y público sobre ellos. Esto nos daría una idea de las líneas de inclinación del periódico de Nicolás María y de la influencia que trataba de ejercer en la sociedad, seguramente a favor de las compañías respecto al Gobierno y las normativas legales que se dictaban. También habría que cotejar la pertenencia del periodista a otras entidades económicas de otros sectores con influencia social. Nicolás María se había retirado de la vida pública en 1873, como indica la breve biografía que le dedica Ossorio en su catálogo de periodistas, y había fallecido en Madrid el 5 de diciembre de 1878. Por tanto, el traslado de sus restos mortuorios desde la capital a su ciudad natal fue realizado más o menos al cabo de dos años.

4. Erección de un monumento a la memoria de Don José Moreno Nieto (1883)

En marzo de 1883 fue la Comisión de la Prensa de Badajoz quien solicitó a MZA y a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces la rebaja del 50% en el precio de la tarifa general a los transportes desde Aguilar a Badajoz de la piedra destinada a la erección de un monumento a la memoria del Excelentísimo Señor D. José Moreno Nieto¹¹¹³. Este personaje fue un académico jurisconsulto, arabista y político de renombre, especializado en lenguas semíticas, nacido en el pequeño pueblo de Siruela, en la provincia de Badajoz, que llegó a ser decano de la Facultad de Derecho de la Universidad Central, además de rector de la misma entre 1871 y 1874.

5. Transporte de los restos fúnebres de Francisco Martínez Inglés, cónsul de España en Panamá (1886)

En la última sesión del Consejo de Administración de MZA del año 1886, a petición de la viuda de Francisco Martínez Inglés, cónsul que fue de España en Panamá, tomando en consideración circunstancias especiales que no se nos detallan en las actas, se acordó la rebaja de la mitad del precio de tarifa para el transporte desde Sevilla a Madrid de los restos mortales del referido señor¹¹¹⁴.

6. Transporte del cadáver de don Emilio Reus (1894)

El ilustre periodista e ingeniero de ferrocarriles barcelonés José Canalejas y Casas, solicitó en abril de 1894 al Consejo de MZA la mayor rebaja posible en el transporte del cadáver de su sobrino Emilio Reus, desde Cádiz a Madrid. El Consejo, a propuesta del Director general y conforme con la Comisión Delegada, tuvo presente circunstancias especiales y autorizó al Director para que concediese rebaja de mitad de

¹¹¹³ Actas MZA, sesión nº 7 de 30 de marzo de 1883, p. 74, libro 11.

¹¹¹⁴ Actas MZA, sesión nº 23 de 31 de diciembre de 1886, p. 387, libro 12.

precio de la tarifa vigente como máximo para el transporte por las líneas de la Compañía del cadáver del fallecido¹¹¹⁵.

Se trata esta de una noticia plenamente relacionada con los vericuetos de la vida familiar de las clases dirigentes. Según el catálogo de periodistas de Ossorio y Bernard, José María Canalejas y casas, fue en su juventud corrector de pruebas en la redacción de algún periódico, y director durante muchos años de *El Eco Agrícola* y de la *Revista de Prisiones, Beneficencia e Higiene*. Había nacido en Barcelona en 1827 y falleció el 22 de noviembre de 1902, lleno de honores. Su hijo José Canalejas Méndez, nacido en El Ferrol en 1854, fue el famoso político regeneracionista del Partido Liberal que ocupó el cargo de Presidente del Consejo de Ministros durante el primer tercio del reinado de Alfonso XIII, desde febrero de 1910 hasta noviembre de 1912. Canalejas y Méndez tan sólo sobreviviría diez años a su padre, ya que murió asesinado en Madrid en un atentado mientras aún ocupaba el cargo de Presidente. También el famoso político mantuvo una relación estrecha con la prensa desde su niñez, y desempeñó, según Ossorio, la verdadera dirección de *El Heraldo de Madrid*, además de formar parte de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas y presidente de la Sociedad Facultativa de Ciencias y Letras. A su vez, José Canalejas y Casas fue hermano de Francisco de Paula Canalejas y Casas, tío, pues del Presidente del Consejo de Ministros de comienzos del siglo XX. Francisco de Paula Canalejas y Casas, doctor en Filosofía y Letras y Catedrático de aquella facultad durante largo período en la Universidad de Madrid y miembro de la Real Academia Española, también fue un eminente trabajador de la prensa de finales del siglo XIX, hasta su fallecimiento en 1883. Este tío mayor del conocido Canalejas había sido redactor de *El Eco Universitario* (1851), *La Razón* (1860-1861), *La República Ibérica* (1869-1870), y director de la *Revista Ibérica* (1861-1863)¹¹¹⁶.

El sobrino de José María Canalejas y Casas, Emilio Reus, del que nos hablan las actas de MZA, fue un destacado doctor en Derecho y Filosofía y Letras que ejerció como catedrático en la Universidad de Madrid, su ciudad natal, siendo muy joven. Antes de cumplir los treinta años se embarcó hacia América e inició en Río de la Plata, Buenos Aires y Montevideo grandes negocios bancarios, inmobiliarios y turísticos, en muchos casos basados en la especulación. Sin embargo, el joven Reus padecía de una lesión cardíaca que se agravó cuando sus empresas quebraron y quedó sumido en la ruina, y falleció en Montevideo a la edad de treinta y dos años en 1891. Hoy en día Emilio Reus es considerado uno de los emprendedores que trasladó el hábito del negocio especulativo a Uruguay al más puro estilo del Marqués de Salamanca, sirviendo de maestro a otros emprendedores que hicieron surgir otros muchos negocios que sí prosperaron¹¹¹⁷.

Con estos datos queda patente, una vez más, la sólida incardinación de las familias ilustres de las clases dirigentes de la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX con la política, los ferrocarriles, los negocios y la prensa, que se extendían mucho más allá del territorio nacional, al ámbito latinoamericano. Como vemos por las actas de MZA, la familia se ocupó del traslado del cadáver de Emilio Reus a España unos tres años más tarde de su fallecimiento.

¹¹¹⁵ Actas MZA, sesión nº 8 de 20 de abril de 1894, p. 13, libro 15.

¹¹¹⁶ OSSORIO Y BERNARD, Manuel (2004) *Op. cit.*, p. 67.

¹¹¹⁷ UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL URUGUAY (2006) *Emilio Reus. Fortuna, ruina, azar*, Documental. Disponible en <https://vimeo.com/3854059> [última consulta 19/09/2015]

7. Transporte del cadáver de don Emilio Castelar (1899)

Tan solo un día después del fallecimiento del ilustre político en San Pedro del Pinatar en Murcia ocurrido el 25 de mayo de 1899, el Consejo de MZA se ocupó de este asunto. Transcribimos la anotación del acta completa, mediante la que se otorgó el transporte gratuito de su féretro y se expresó la aflicción de la pérdida por la directiva de la ferroviaria¹¹¹⁸:

“Con el triste motivo del fallecimiento del Sr. Don Emilio Castelar, ocurrido ayer en San Pedro del Pinatar, el Señor Administrador delegado expresa el dolor que le causa la pérdida del eminente orador é insigne hombre público, gloria de España, de cuyo sentimiento no duda que participa el Consejo, al cual propone que asociándose al duelo que hoy aflige á la Nación por tan lamentable pérdida, y con el fin de rendir el tributo que merece la memoria de tan esclarecido patricio, se sirva conceder excepcionalmente el transporte gratuito del cadáver del Sr. Castelar hasta Madrid.

El Consejo se asocia á los sentimientos del Sr. Administrador delegado y aprueba su propuesta.”

¹¹¹⁸ Actas MZA, sesión nº 12 de 26 de mayo de 1899, p. 436, libro 16.

Capítulo XIV. Exposiciones universales, nacionales y locales, centenarios y conmemoraciones

Las exposiciones universales fueron los mayores eventos internacionales en los que las compañías ferroviarias protagonizaron, bien directa o indirectamente. A mediados del siglo XIX estas exposiciones conocieron tal auge que podríamos decir que se convirtieron en una auténtica fiebre contagiosa, ya que las primeras exposiciones internacionales desembocaron en una generalización de exposiciones industriales, agrícolas o de la técnica de todo tipo organizadas a menor escala, generalmente regional, en España. Dentro de este capítulo incluimos también otros grandes eventos como el 4º Centenario del Descubrimiento de América y el Centenario de Calderón de la Barca.

Aunque hubo exposiciones anteriores a las medianerías del siglo XIX, la Gran Exposición de Londres en 1851 está considerada como el pistoletazo de salida de la captación del gran público en estos eventos, debido al abaratamiento de los transportes y el precio de las entradas, y se celebró en el momento de máxima expansión del Imperio Británico. En ella, la presencia de España, que compartía el Crystal Palace con Alemania, Francia, Rusia, etc., se redujo a una selección de artesanía y objetos históricos como armaduras y manufacturas religiosas y cerámicas. Allí, tanto Rusia como España, los confines oriental y occidental del continente europeo, comenzaron a forjar sus estereotipos contemporáneos con imágenes folclóricas y pintorescas, en contraste con las sociedades industrializadas que se daban cita aquel año en Londres¹¹¹⁹.

Pero sin duda, Francia aún en el siglo XIX se sostenía como símbolo de la cultura occidental, y el cosmopolitismo, por delante de la innovadora Gran Bretaña. La primera Exposición Universal de París, que se celebró en 1855, afirmó en los contemporáneos que la visitaron la idea de que aquella capital servía de metrópoli al universo creando necesidades, inventando placeres, proscribiendo tradiciones, extirpando creencias y forjando verdades convencionales, leyes y trabajos a toda la humanidad. París fue vista como árbitro y dictador de la época, responsable del porvenir de Europa. Éstas serían palabras de Pedro Antonio de Alarcón¹¹²⁰, viajero y cronista

¹¹¹⁹ MÉNDEZ RODRÍGUEZ, Luis R. (2006) “La Gran Exposición de Londres de 1851. Un nuevo público para el mundo”, en *Artígrama*, núm. 21, 2006, pp. 23-42. Disponible en: <http://www.unizar.es/artigrama/pdf/21/2monografico/01.pdf> [última consulta 09/07/2015]

¹¹²⁰ Comentario del visitante español a la exposición de París de 1855 Pedro Antonio de Alarcón, prosista del movimiento literario realista, en su obra (1886) *De Madrid a Nápoles*, p. 26, citado en SAN MIGUEL HERNÁNDEZ, M. (1990) “Impresiones sobre París en los escritores españoles”, *Estudios de Investigación franco-española*, nº 3, pp. 77-101.

excepcional que también fue testigo y narró los acontecimientos de la Guerra de África de 1859 a 1860, como indicamos en el apartado de las guerras como estrategia de promoción. Según los investigadores y analistas actuales, también fue en París donde se afianzó la imagen de España como nación exótica dentro de Europa sobre la base de la marca de las relaciones entre España y Francia, oscilantes pendularmente entre el rechazo y la atracción, entre el interés medieval francés por el Camino de Santiago y la leyenda negra desde el reinado de Felipe II, más las descripciones de los viajeros ilustrados; visiones todas que generaron una serie de lugares comunes casi institucionalizados sobre la religiosidad integrista, los personajes tipo incidentes en lo andaluz, y el carácter refractario del pueblo español al mundo de las luces. Las Exposiciones Universales se configuraron como el laboratorio perfecto para la búsqueda de lenguajes e imágenes de validez universal, aunque muy simplificadas, pero se revelaron como herramientas muy poderosas para generar representaciones mentales, y su impacto trascendió a gran escala, considerándose hoy en día uno de los primeros sistemas de comunicación de masas y lugares de entrenamiento para el moderno espectador, educándolo en hábitos de consumo cultural. Para disgusto de algunos contemporáneos, el exotismo español se afirmó en el imaginario francés a través de las siguientes exposiciones de París, bien por errores de cálculo o miopía de las comisiones encargadas de organizar la sección española, como en 1867; bien estimuladas por la propia organización francesa, como la de 1889. En la Exposición de París de 1900, la reciente pérdida de Cuba y Filipinas y los debates en los que se sumía España en aquellos momentos sobre la identidad nacional, fue motivo para que se intentase desterrar el casticismo oriental flamenquista y torero establecido hasta entonces como imagen de España, y el punto de partida de la delegación española pretendió evidenciar el proyecto civilizador que entrañó el descubrimiento del Nuevo Continente, pero desafortunadamente el arquetipo folclórico no era ya fácil de desterrar¹¹²¹.

En las dos primeras grandes exposiciones europeas, la de Londres de 1851 y la de París de 1855, aún la red ferroviaria española estaba comenzando a ser construida y las empresas que la soportaron constituidas. Con motivo de la Exposición Universal de París de 1855, el Ministerio de Instrucción Pública, en el ramo de Obras Públicas, publicó un monográfico de 379 páginas, con un capítulo dedicado por completo al sector ferroviario y material rodante, etc. La elaboración de este monográfico fue encargada a tres ingenieros del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, y se publicó por la Imprenta Nacional, titulándose *Apuntes sobre los objetos correspondientes al ramo de Obras Públicas presentados en la Exposición Universal de París*. Esta obra ya adopta el sistema métrico decimal para las medidas, pesas y monedas, según su establecimiento en España por la ley de 1849, aportando una tabla de reducciones al sistema antiguo en las primeras páginas¹¹²².

¹¹²¹ SAZATORNIL RUIZ, Luis; LASHERAS PEÑA, Ana Belén (2005) "París y la española. Casticismo y estereotipos nacionales en las exposiciones universales (1855-1900)", en *Miscellanées. Mélanges de la Casa de Velázquez*, pp. 265-290. Disponible en: <http://mcv.revues.org/2245> [última consulta 09/07/2015]. Aunque hemos utilizado el artículo aquí citado para componer una síntesis para nuestro texto, existe una investigación en profundidad de la autora del mismo realizada para su tesis doctoral, que puede ser consultado en línea, sobre la imagen de España en las exposiciones de París desde 1855 hasta 1900, ver: DE LAS HERAS PEÑA, Ana Belén (2009) *España en París. La imagen nacional en las exposiciones universales, 1855-1900*, Universidad de Cantabria, Departamento de Historia Moderna y Contemporánea, Santander, 635 pp. Disponible en: <http://www.tesisenred.net/> [última consulta 09/07/2015]

¹¹²² DEL VALLE, Lucio; DE ECHEVARRÍA, Ramón; MENDIZÁBAL, Andrés (1855) *Apuntes sobre los objetos correspondientes al ramo de Obras Públicas presentados en la Exposición Universal de*

A partir de 1864, en las actas de MZA quedó constancia expresa de la participación de la ferroviaria en algunas de aquellas exposiciones como miembro expositor, o del transporte a mitad de precio que la empresa concedía a las mercancías y materiales enviados a estos grandes eventos; así como del hecho de que esta práctica de descuentos fue llevada a cabo por el resto de compañías españolas, francesas o portuguesas. En algunas de las exposiciones más importantes, MZA participó activamente, bien enviando materiales en calidad de expositor, bien enviando delegados como simples observadores, para el estudio de los nuevos avances que iban a ser presentados. Éste fenómeno de las grandes exposiciones universales y ferias de muestras conoció gran predicamento durante la segunda mitad del siglo XIX, y pronto se extendió por toda la geografía española en una escalas más reducidas, proliferando las exposiciones regionales, agrícolas o de otros tipos. Otras pequeñas exposiciones regionales, como la Exposición Provincial de Productos de Málaga de 1862, y entra en el ámbito geográfico de nuestro estudio, que forman parte de esta fiebre de las exposiciones, seguramente también dejarían registro en los documentos ferroviarios de las compañías que se circunscribieran en su entorno. Pero ya hemos comentado la suerte que sufrió la documentación de la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga y de Ferrocarriles Andaluces, a excepción de los legajos de vía y obras. Tampoco queda huella de ella en las Actas de la Junta de Comercio de la ciudad, ya que contienen una interrupción desde 1854 hasta 1886. A esta exposición nos referiremos con datos geográficos, pues el grupo empresario del ferrocarril, los Loring-Heredia-Larios participaron en ella de forma activa, y la exposición se organizó precisamente para inaugurar el primer tramo construido del ferrocarril hasta Álora y la primera estación de Málaga.

El estudio de las Exposiciones Universales, regionales y locales suele aportar el problema de la dificultad de su enumeración, ya que la cantidad de ellas que tuvieron lugar entre mediados del siglo XIX y el primer tercio del XX puede resultar abrumadora. Sin embargo, de las Actas de MZA encontramos una enumeración por orden cronológico, la cual podría servir como eje vertebral para trabajos de este tipo. En algunos casos, como en las exposiciones provinciales de productos de Málaga, hemos acudido a otras fuentes y documentación bibliográfica, ya que estos eventos no entraban en el ámbito de actuación geográfica de MZA y, como hemos dicho, tampoco disponemos de una documentación tan detallada como las actas de esta empresa para la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga o Ferrocarriles Andaluces, que de existir, de seguro, completarían nuestro conocimiento sobre este tema. Ajustándonos al marco temporal que hemos elegido para este trabajo, incluimos en este epígrafe todas las exposiciones de las que tenemos constancia desde 1862 hasta 1900. Un estudio más exhaustivo será pospuesto para ser realizado en trabajos subsiguientes a éste, tal vez en forma de artículos científicos. Sería interesante revisar las actas de MZA a partir de 1900, ya que en ese tramo cronológico existe copiosa información sobre las exposiciones de Sevilla y Barcelona de 1929, promovidas por el Patronato de Turismo. Sobre la organización de estas exposiciones durante la dictadura de Primo de Rivera, existen también en el AHF expedientes específicos con documentos que hablan pormenorizadamente de la campaña publicitaria llevada a cabo para la ocasión, con

Paris. Por D. Lucio del Valle, D. Ramon de Echevarria, y D. Andres de Mendizabal, Ingenieros del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, Obra impresa de Real orden, Imprenta Nacional, Madrid, 379 pp. Disponible en <http://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=ucm.5319402270;view=1up;seq=27> [última consulta 19/08/2015] De este monográfico se conservan varios ejemplares, por ejemplo en la ETSC en Bruselas y en la Biblioteca de la Universidad Complutense de Madrid.

menção a una prolija cartelística que, en parte, fue exhibida en las estaciones de ferrocarril.

1. Exposición Provincial de Productos de Málaga (1862)

Como ya hemos anunciado, no contamos con fuentes primarias de la Compañía del Ferrocarril de Málaga a Córdoba sobre esta exposición, pero los historiadores locales malagueños han podido reconstruirla gracias a otros documentos contemporáneos. Como ya hemos dicho también, en el apartado de inauguraciones de líneas, la visita de Isabel II a la ciudad para realizar la inauguración del ferrocarril de Málaga coincidió en octubre con el último mes de la Exposición Provincial de Productos.

La convocatoria y organización de este certamen estuvo a cargo de la Sociedad Económica de Amigos del País, que había llevado a cabo una experiencia similar en 1848. La idea había surgido en 1858 a raíz de la visita a Madrid de una comisión que representaba a Málaga en la Exposición de Agricultura. En 1862 era director de la Sociedad Económica Vicente Martínez Montes y secretario José Carvajal-Hué, ambos promotores de la Exposición. El programa se hizo público en febrero de 1861, y se fijaron los meses entre abril y octubre del año siguiente para su celebración. Las industria comprendidas en la muestra serían las agrícolas y manufactureras, la ganadería, las Bellas Artes, la floricultura y premios especiales para estimular la instrucción pública. La Sociedad Económica desarrolló una intensa labor de propaganda para estimular a participar a todos los productores y artistas de la ciudad. La noticia de la visita de los reyes a la ciudad en octubre de 1862 hizo que el municipio levantase un edificio de nueva planta de unos tres mil metros cuadrados con salones para la agricultura y la industria y grandes corrales y tinglados para la ganadería, al comienzo del Paseo de Reding. Estas instalaciones serían inauguradas por la reina el 17 de octubre. En la exposición destacó la industria azucarera de la caña de azúcar de la Casa Larios, los elegantes envases de pasas presentados por productores de Vélez Málaga como González y La Chica o de Málaga, como Souviron y Huelin, o la colección de cereales, almendras, aceitunas, naranjas y otros frutos enviadas desde Álora y desde San Pedro de Alcántara, donde tenía sus fincas el Marqués del Duero, personaje distinguido como agrónomo. En el capítulo de plantas exóticas fueron premiados los ejemplares de aguacate verde y negro, bambú, pistacho y otros presentados por Rafael Gorriá, y los de piñas aclimatadas por el jardinero francés de Jorge Loring, apellidado Chamouss; y a su vez, la sección de floricultura obtuvo un éxito completo, puesto que fueron presentadas plantas y flores de todos los climas y latitudes, que podían aclimatarse a la perfección gracias al clima tropical mediterráneo malagueño. Se presentaron excelentes muestras de vino de Málaga de casas prestigiosas, aunque este sector se encontraba en decadencia por las adulteraciones por mezclas de otros caldos para la fabricación de los vinos de la provincia. En la ganadería también se destacaron casas de cría de castas indígenas y exóticas, y en el sector de la industria destacó la siderurgia y los textiles, con productos de hierro de las dos ferrerías de Casa Heredia y de los establecimientos de El Ángel, de Juan Giró; y de los hilados y tejidos de algodón y lencería de la fábrica Industria Malagueña, S. A., propiedad de los Heredia y los Larios y de la fábrica la Aurora, propiedad de Carlos Larios, que además de al algodón se dedicaba al lino y al

cáñamo. En el sector de los productos químicos presentaron ácido sulfúrico, nítrico, muriático y esteárico, barilla artificial y sulfato de sosa, sulfatos de cobre y hierro y flor de azufre las fábricas de los Heredia y la fábrica de Olletas, fundada por Jorge Origni y comprada algunos años después por Joaquín María Canales. Destacaron asimismo otras fábricas de productos heterogéneos del sector manufacturero, como la de abanicos y estampas de litografía de Mitjana, que en aquella época había introducido máquinas de vapor para el perfeccionamiento del aserrado, la fábrica de bujías esteáricas de Garret, Sanz y Cía., la de conservas alimenticias de Gayen y Paseti, la de herraduras del veterinario Juan de Dios Mezquita, la de licores finos de Guardia, la de chocolates de López Hermanos, la de curtidos de Enríquez, Isern, Isasi y Cámara, la de sombreros de López de Uralde, la de pianos de Casielles, la de sillería de Cadenas, y la de bayetas de Antequera. El evento, sin embargo adoleció de falta de artistas, pues Málaga se había convertido en un foco de éxodo por falta de estímulo de este sector, aunque se había establecido recientemente una Escuela de Bellas Artes, cuyos alumnos participaron en el certamen presentando algunas obras. En cuanto a la instrucción pública, una de las preocupaciones constantes de la Sociedad Económica, se repartieron premios y menciones a profesores y alumnos de las clases de comercio e instrucción primaria¹¹²³.

Los historiadores locales malagueños han apuntado cómo a lo largo del XIX la coyuntura económica en esta provincia atravesó tres grandes etapas: una inicial de contracción, que cubrió el primer tercio del siglo; otra de expansión, que abarcó el segundo tercio; y la final de depresión, con la que se cierra la centuria; entrándose en el novecientos con una Málaga y una Andalucía en general, inmersas en una fuerte crisis, es decir, se pasó del capitalismo regional al capitalismo dependiente. El tercio central del ochocientos —entre 1828 y 1866— constituyó, pues, la fase plenamente expansiva de la economía malagueña, con una puesta en marcha de la industrialización de base y un fuerte despliegue comercial de productos agrícolas especializados para la exportación. Los elementos dinamizadores de esta fase económica expansiva fueron el Banco de Málaga y el ferrocarril de Málaga a Córdoba; pero a partir del segundo quinquenio de la década de 1860, enmarcado por la crisis financiera general, estas estructuras comenzaron a cuartearse y tambalearse. Aún en 1862, cuando se celebró la Exposición Provincial de Productos, se mantenía el esplendor de la etapa de expansión, aunque en esta muestra, los análisis de los investigadores, ya perciben los problemas que vienen aleteando sobre la expansión económica malagueña: la carencia en la zona de materias primas, la caída de la demanda y pérdida de mercados por insuficiencia en la infraestructura viaria, por lo que la terminación de las obras del ferrocarril y la conexión directa de Málaga con Córdoba, y por ende con Madrid y el resto del reino, constituía la gran esperanza para el foco de industrialización de la Primera Revolución Industrial de España que despuntó en el sur de Andalucía¹¹²⁴.

¹¹²³ GARCÍA MONTORO, Cristóbal (1978) “Málaga en 1862: La Exposición Provincial de Productos”, en *Baética: Estudios de arte, geografía e historia*, nº 1, Universidad de Málaga, pp. 417-428. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3822135> [última consulta 11/07/2015]

¹¹²⁴ LACOMBA ABELLÁN, Juan Antonio (1990) “La economía malagueña al final de su etapa de expansión. La Exposición Provincial de Productos de 1862”, en *Estudios Regionales*, nº 27, pp. 217-259. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=251325> [última consulta 11/07/2015], y del mismo autor (1994) “Economía y recuperación comercial: Málaga en torno a 1862”, en *Estudios Regionales*, nº 40, pp. 325-337. Disponible en: <http://www.revistaestudiosregionales.com/documentos/articulos/pdf587.pdf> [última consulta 11/07/2015]. En este último artículo, Lacomba incluye textos de Condillac —publicados en abril de 1862 en el *Boletín de la Sociedad Económica de Amigos del País* de Málaga—, y de Francisco Mitjana —publicados en la revista *El Guadalhorce*—.

2. Exposición Internacional franco-española de Bayona (1864)

En las Actas de MZA de 27 de noviembre de 1863, tenemos la primera anotación referente a la rebaja en los precios de transporte para objetos y materiales destinados a la exposición franco-española de Bayona, que se celebraría durante el verano del año siguiente. El apunte dice:

“El Alcalde de Bayona solicita una rebaja en los precios de tarifa de los objetos que deberán transportarse en las líneas de la Compañía con destino a la Exposición internacional Franco-Española, industrial y artística que ha de tener lugar en dicha Ciudad en el curso del año próximo. El Consejo accede a esta petición reservándose fijar en tiempo oportuno la rebaja que haya de concederse.”

Tras deliberación del Consejo, el 29 de febrero de 1864 se concedía una rebaja del 50% sobre la tarifa general a las mercancías de todas clases que se transportasen en la línea de la Compañía con destino a la exposición de Bayona¹¹²⁵.

Sobre esta exposición hemos encontrado numerosos documentos originales disponibles en línea, pero pocos o ningún estudio académico sobre ella. En el *Livret de l'Exposition Internationale Franco-Espagnole de la Ville de Bayonne*¹¹²⁶, se especifica que la exposición estaba bajo el patronazgo del emperador, en aquel momento Napoleón III, último monarca de Francia. En primer lugar aparece una lista de accionarios, quienes patrocinarían económicamente la exposición. La comisión general de la exposición estaba presidida honoríficamente por el prefecto de los Bajos Pirineos, G. d'Auribeau y el barón Durrieu como comandante general de la 13ª división militar. La presidencia la ocupaban el alcalde de Bayona y los cargos de vice-presidentes honorarios el sub-prefecto de Bayona, el cónsul general de España en París y el cónsul de España en Bayona. El evento se componía de tres sub-comisiones, de agricultura, de industria y de bellas artes, cada una de las cuales estaría presidida honoríficamente por sendos miembros del Senado Español. El presidente de la Sub-Comisión de Bellas Artes no era otro que el Marqués José de Salamanca. La exposición se inauguraría en el mes de julio y permanecería activa durante el período de tres meses, y en la declaración de motivos se manifestaba estar destinada a apretar los lazos de unión entre Francia y España y a propagar, a través del gusto por las artes, el conocimiento de las mejoras y los perfeccionamientos útiles a la industria y a la agricultura. Para ello se construirían edificios elevados para este propósito y se cederían varias sales por el ayuntamiento de la ciudad. La subcomisión de bellas artes tendría como objetivo principal mostrar cuadros esculturas y otras obras con motivos agrícolas e industriales. El libretto contiene la serie de condiciones e instrucciones para los expositores que fuesen a participar y el envío de materiales. Para esta exposición también se editó una revista ex profeso, que

¹¹²⁵ Actas de MZA, sesión nº 6 de 29 de febrero de 1864, p. 459, libro 4.

¹¹²⁶ VILLE DE BAYONNE (1864) *Livret de l'Exposition Internationale Franco-Espagnole de la Ville de Bayonne*, Imprimerie E. Lasserre, Bayonne, 262 pp. Disponible en: <http://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=ucm.5320555943;view=1up;seq=5> [última consulta 09/07/2015]

salió a la venta el 30 de julio de aquel año de 1864¹¹²⁷ y una medalla conmemorativa del Segundo Imperio francés con la efigie de Napoleón III¹¹²⁸.

3. Fallida Exposición Permanente de la Industria de Valencia (octubre 1864)

Otras exposiciones no gozaron del favor del Consejo de MZA. Por ejemplo, a finales de septiembre de aquel mismo año de 1864, unos personajes llamados Manuel Gómez —que se presenta como director de la exposición—, y un tal Subirat, solicitaron 100 billetes de ida y vuelta de 1ª clase a precio reducido valederos por cinco días, para las personas de Madrid que quisiesen concurrir a una exposición permanente de la industria que habría de inaugurarse en Valencia el próximo día 4 de octubre; pero aquella petición fue rechazada por el Consejo¹¹²⁹.

Sobre el Manuel Gómez que se presenta en las actas de MZA como director de la exposición, tenemos una probable pista a través de la tesis doctoral de Miguel Ángel Sánchez Romero. Es posible que se trate de Manuel María Gómez Jiménez, industrial que había instalado sus talleres de reparación de barcos en el Grau para prestar sus servicios a la Compañía Valenciana de Navegación de Sister. Lo que nos despista de identificar fehacientemente a nuestro Manuel Gómez y este empresario valenciano es que según el autor, Manuel María Gómez se afincaría en Valencia en 1878, y serían sus hijos los que elevarían la fortaleza de la empresa paterna y su capacidad tecnológica, contando con más de 500 trabajadores a principios del siglo XX, manteniendo una relación privilegiada con la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África. No obstante, es probable que el patriarca de esta saga de empresarios valencianos anduviese ya en 1864 proyectando establecer sus talleres en la pujante ciudad y se hubiese involucrado con las fuerzas vivas locales en fomentar la proyectada exposición permanente¹¹³⁰.

En torno a mediados del siglo XIX Valencia contaba con una importante banca autóctona de amplio desarrollo. En aquella región existían la Sociedad Valenciana de Fomento, creada en 1846 y transformada en 1859 en Sociedad Valenciana de Crédito y Fomento. Aquel año apareció también la Sociedad de Crédito Valenciano (1859), y antes de transcurrir un lustro otras dos: la Caja Mercantil de Valencia y el Crédito Mercantil Valenciano, ambas en 1864. Pero la crisis financiera de 1866 supuso grandes dificultades para estos bancos, que fueron liquidados a lo largo de la siguiente década, y no sería hasta la de 1880 cuando se dieron nuevos intentos de rehacer la banca local. Es

¹¹²⁷ *Revue de l'Exposition Internationale Franco-Espagnole. Sciences, Agriculture, Arts, Industrie* (30/07/1864). Disponible en: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k141465m.image.langES> [última consulta 09/07/2015]

¹¹²⁸ Médaille. Second Empire, exposition internationale franco-espagnole de Bayonne, 1864, Paris. Imagen disponible en: <http://www.inumis.com/second-empire/second-empire-exposition-internationale-franco-espagnole-de-bayonne-1864-paris-a1407440.html> [última consulta 09/07/2015]

¹¹²⁹ Actas de MZA, sesión nº 29 de 30 de septiembre de 1864, p. 2, libro 5.

¹¹³⁰ SÁNCHEZ ROMERO, Miguel Ángel (2009) *La Industria Valenciana en torno a la Exposición Regional de 1909*, tesis doctoral dirigida por GÓMEZ-SENENT MARTÍNEZ, Eliseo; y GONZÁLEZ CRUZ, Carmen, Departamento de Proyectos de Ingeniería, Universidad Politécnica de Valencia, 442 pp. Disponible en: <https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/7029/tesisUPV3195.pdf> [última consulta 04/07/2015]

posible que en el contexto de bonanza de mediados del siglo XIX anterior a la crisis, surgiera la idea de establecer una exposición permanente de industria, pero no hemos encontrado datos que testimonien que este proyecto se llevase a cabo. En Valencia habían sido introducidas las máquinas de vapor aquel año de 1864, nefasto para algunos sectores como el de los batanes, puesto una gran riada destruyó gran parte de estas instalaciones. En 1864 también, una empresa clave en el sector del jabón valenciano, Tomás Pículo y Cía., obtenía el apoyo de inversionistas bancarios; se fundaba el molino de aceite blanco de cacahuete de la Viuda e hijos de Luis Casanova; y Juan y Antonio Donnay Creusot y Víctor Donnay Dethin formaron una sociedad para la fundición de hierro que tras la crisis hubo de buscar socios extranjeros. El mismo año se realizaba una transformación arquitectónica del convento desamortizado de San Juan de Ribera, en el margen izquierdo del río Turia para adecuarlo a las exposiciones permanentes de “Agricultura, Industria y Artes”, por encargo de la Casa-Banca de Madrid, pero no tenemos constancia de que se llegase a celebrar ninguna exposición en Valencia hasta la de 1867, con motivo del centenario de la “Imagen de Nuestra Señora de los Desamparados”¹¹³¹.

4. Exposición Universal de París (1867)

La Exposición Universal de París de 1867, promovida por Napoleón III, al igual que a otros muchos organismos y empresas, inmiscuyó también a la ferroviarias españolas en el gran evento. En acta del Consejo de MZA de fecha 2 de octubre de 1866¹¹³², con el apunte titulado “Exposición universal de París en 1867”, tenemos la primera nota acerca de este particular, de las diversas que quedaron como huella de ella hasta que el lance concluyó:

“La Comisión general española para la exposición universal de París de 1867, en comunicación del 18 setiembre invita a la Compañía a que conceda una rebaja del precio de transporte en sus líneas a los productos destinados a la mencionada exposición y se remitan directamente a París desde las capitales de provincia y previamente a Madrid para su examen y aprobación.

El Consejo resolverá acerca de este asunto después que conozca lo que decidan sobre el particular las demás compañías españolas.”

El 20 de octubre siguiente, ya se había llegado a un acuerdo con la Compañía del Norte para el transporte de los objetos destinados a la Exposición Universal de París¹¹³³; y en aquella misma sesión, el Consejo autorizaba la “*adquisición al precio más módico posible de los planos y perfiles de toda la red de la Compañía hechos por el Señor Parisot, y que el mismo ofrece ceder por la cantidad de diez mil reales*”. El Consejo consideraba que aquellos planos no dejaban nada que desear por su exactitud y esmero, por lo que serían muy útiles a la Compañía y servirían como modelo de los que se enviarían a la Exposición de París por todas las compañías de la Península por invitación del Gobierno¹¹³⁴.

¹¹³¹ Íbid, pp. 87, 120, 124, 143, 155, 205, 267.

¹¹³² Actas de MZA, sesión nº 25 de 2 de octubre de 1866, pp. 309-310, libro 5.

¹¹³³ Actas de MZA, sesión nº 26 de 20 de octubre de 1866, p. 312, libro 5.

¹¹³⁴ Actas de MZA, sesión nº 26 de 20 de octubre de 1866, pp. 313-314, libro 5.

Pronto se negociarían rebajas de precios de billetes para el público en viaje de recreo a la Exposición Universal de París. En las actas de MZA, la tenemos en marzo de 1867. Se trataba de una combinación de billetes con rebaja de 3/8 sobre el precio de tarifa ordinario, y en el apunte del acta tenemos la indicación “(...) *con arreglo al adjunto cartel*”¹¹³⁵. Es muy probable que esta decisión de MZA fuese a remolque de la iniciativa de la Compañía de Ferrocarriles de Sevilla a Cádiz. La empresa de esta pequeña línea tenía modos de actuación muy progresistas. Adelantamos aquí, aunque lo veremos en mayor profundidad, que había tenido la osadía de desafiar a la gigante de los Rothschild exigiéndole un alto alquiler para el uso de la estación común de Córdoba, que había sido construida por los de Cádiz tiempo antes a la llegada de MZA a aquella ciudad. También la Compañía de Sevilla a Cádiz había tenido la capacidad de prever la entrada del brote epidémico de cólera en 1864, avalándose en el criterio de varias sociedades científicas, y había pedido apoyo a MZA para solicitar al gobierno que la cuarentena de las Antillas se hiciese permanentemente en Cádiz, y no solamente durante el invierno.

Cádiz era un núcleo urbano con características especiales dentro de la Península Ibérica. Desde el traslado de Casa de Contratación de Indias a Cádiz en 1717, la ciudad costera se había convertido en un núcleo cosmopolita con alta proporción de habitantes extranjeros o de origen extranjero. Así se conformaba una mentalidad avanzada de la burguesía gaditana, que dio origen a hechos históricos como la organización de la guerra de Independencia contra la Francia napoleónica, la Constitución de 1812, o el origen de la revolución Gloriosa de 1868 que derrocaría a Isabel II al año siguiente de este de la Exposición Universal de París. No en balde, por Cádiz entraban corrientes de pensamiento y actitudes en boga en Europa, como el saint-simonismo. Allí fue también donde se fraguó el proyecto del primer ferrocarril español en 1829 —que tratamos en otro apartado—, ligado a la floreciente producción de vinos de Jerez. Desde finales del siglo XVI, en las noticias de los saqueos de Cádiz por la piratería inglesa, tenemos testimonio de botines incautados en aquella ciudad en botas de caldos de Jerez, que ya estaban siendo exportados a todos los confines del mundo, teniendo gran éxito en las islas británicas durante los siglos XVII y XVIII. Desde 1680 la cabecera de la Flota de Indias pasó a Cádiz, desapareciendo el monopolio sevillano y favoreciéndose el asentamiento de extranjeros procedentes de toda Europa en la bahía gaditana y sus alrededores, con negocios de producción y exportación vinatera. Era lógico, por tanto, que esta burguesía floreciente vinculada al vino de Jerez promoviese el primer proyecto de ferrocarril español, que resultó malogrado.

La composición de la población gaditana de aquella época, tendía a convertirse en clientela de este evento universal de París, aunque la distancia entre el puerto andaluz y la capital gala supusiese un trayecto bastante prolongado, cuyo trayecto en tren debía durar al menos cuatro o cinco días. No obstante, la Compañía de Sevilla a Cádiz debió interpretar que la Exposición sería un producto vendible para su público.

Los trámites derivados de la Exposición Universal de París continuaron para MZA al año siguiente, varios meses después de clausurado el evento. Algunas

¹¹³⁵ De nuevo encontramos otra referencia documental al cartel ferroviario español, emitido en 1867 con motivo de la promoción de viajes a la Exposición Universal de París de aquel año. No tenemos constancia, sin embargo, de la existencia física de este cartel que, muy probablemente ha debido desaparecer.

disconformidades surgieron entre los organizadores de la Exposición y la directiva de MZA, que no se hallaba en un favorable lance económico, ya que debido a la crisis financiera generalizada de 1866, la ferroviaria había incluso llegado a organizar una petición de ayuda al Gobierno avalada por todas las compañías, en la que fue promotor principal el Marqués de Salamanca. En enero de 1868¹¹³⁶ tenemos la siguiente anotación en el acta de la empresa:

“El Sr. Comisario regio de la Exposición universal de 1867 pide se abra una cuenta corriente para los transportes de los bultos que procedentes de dicha exposición sean conducidos por las líneas de la Compañía. El Consejo no estima conveniente acceder a esta pretensión, pero de conformidad con los deseos expresados por el Sr. Comisario, mantiene la rebaja de 50% concedida para estos transportes con las condiciones expresadas en carta del 19 de noviembre 1866 dirigida al Sr. Presidente de la Comisión general.”

Da la impresión de que el Consejo temía nuevos impagados o cuentas morosas de difícil cobro, y la petición de la autoridad francesa de abrir una cuenta corriente por los gastos de devolución de los materiales, no fue del agrado de la directiva de MZA, como vemos. Tal vez no se tratase de que el Consejo sospechase de enfrentarse con un impagado, sino de que la falta de liquidez de la empresa en ese momento, no permitiese la utilización de este sistema, puesto que la crisis financiera de 1866 en España, había perjudicado seriamente la economía de las ferroviarias, que se encontraban en un lance delicado, y hubieron de solicitar el socorro del Gobierno.

5. Exposición Aragonesa (1868)

La Exposición Universal de París desencadenó una oleada de otras exposiciones y ferias de muestras en la Península. En sesión del 12 de mayo de 1868¹¹³⁷ se hizo “Rebaja del precio de transporte de los objetos destinados a la Exposición aragonesa”, que se celebraría el 15 de septiembre siguiente, en los siguientes términos:

“Accediendo a lo solicitado por la Junta Directiva de la Exposición que ha de tener lugar en Zaragoza el 15 de setiembre próximo, acuerda, que las mercancías, animales de toda especie, carruajes, máquinas, etc., destinados a dicha exposición, sean transportados en las líneas de la Compañía, así a la ida como a la vuelta, con rebaja de la mitad del precio de la tarifa ordinaria.”

Esta rebaja no será aplicable al transporte de los objetos de arte; de los que se comprenden bajo la denominación de valores, de las masas indivisibles que pesen más de 500 kilogramos, y de los demás objetos que excedan en longitud a la del material de transporte, todos los cuales se tasarán convencionalmente entre los interesados y la Compañía.”

Esta Exposición Aragonesa de 1868 vino a marcar en Zaragoza el final del período isabelino, en una ciudad marcada especialmente por la destrucción en su resistencia a la invasión francesa y por un estancamiento extremo en los tiempos de la

¹¹³⁶ Actas MZA, sesión nº 4 de 21 de enero de 1868, p. 510, libro 5.

¹¹³⁷ Actas MZA, sesión nº 20 de 12 de mayo de 1868, p. 592, libro 6.

restauración de Fernando VII, cuando la ciudad incluso tuvo pérdidas significativas de población. En el período de las desamortizaciones, la de Mendizábal tuvo repercusión en la ciudad porque dio lugar a unos ensanches insuficientes que levantaron críticas. La llegada del primer ferrocarril hasta Zaragoza vino por la iniciativa de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España desde Barcelona, en 1861, y poco después la ciudad quedó conectada desde Madrid, con MZA. Ambas compañías ferroviarias construyeron sus propias estaciones, que hubieron de ser conectadas por un enlace férreo también. Incluso, la ciudad, punto de confluencia entre el País Vasco, Madrid, Valencia y Barcelona, llegó a tener cinco estaciones, cerrándose una de ellas tras la construcción de la última, ya en 1933. La llegada del ferrocarril propició la implantación de un buen número de industrias en la ciudad, las cuales estaban inicialmente relacionadas con el sector agroalimentario, sobre todo harineras y azucareras. Algo más tarde se diversificaría la producción industrial de la ciudad. La Exposición Aragonesa de 1868 constituyó un hito, ya que la ciudad evolucionaba imparablemente en las décadas centrales del siglo, tanto económica como urbanísticamente. Esta exposición fue la primera que se llevó a cabo en España con carácter industrial, puesto que la burguesía de la ciudad estaba atenta a sus homónimas de Gran Bretaña, que había tenido su Exposición Universal en 1851. La Exposición Aragonesa de 1868 surgió a iniciativa de la Real Sociedad Económica Aragonesa de Amigos del País, aglutinando los impulsos de los principales empresarios locales. En ella participaron 2.462 expositores, de los cuales unos mil pertenecían al sector de la industrial. El evento se celebró en la Glorieta de Pignatelli o plaza de Aragón, un espacio oval con jardines diseñados por José de Yarza y Joaquín Gironza en uno de los ensanches de la década anterior. Tras la clausura de la exposición en 1869, se planteó la urbanización de la glorieta y su incorporación al perímetro de la ciudad. Tras la exposición se construyó la nueva Capitanía General y una serie de hotelitos de fachadas elegantes, y el barrio de Canfranc. Aquel área siguió urbanizándose y entre 1886 y 1893 se construyó allí la nueva Facultad de Medicina y Ciencias por proyecto municipal, y a comienzos del siglo XX se urbanizó el llamado paseo de Sagasta, que uniría el centro de la ciudad con uno de los barrios allende el río Huerva, que había sido la barrera natural de la villa hacia el Sur, imposibilitando anteriormente su expansión en aquella dirección¹¹³⁸.

6. Exposición internacional de Filadelfia (1876)

A finales de octubre de 1875, el Consejo de Administración de MZA acordó la rebaja de mitad de precio de todos los efectos destinados a la Exposición internacional de Filadelfia, tanto a la ida como a la vuelta en la red completa de la Compañía, pero la experiencia había dado lugar a algunas reservas, y el acta añade *“adoptándose las medidas que se consideren necesarias para evitar los abusos que a la sombra de esta concesión pudieran cometerse así como toda responsabilidad indebida”*¹¹³⁹.

Estados Unidos se sumó a la fiebre de las exposiciones con un cierto retraso, organizando la primera de ellas en Filadelfia en 1876 con motivo de la celebración de la

¹¹³⁸ YESTE NAVARRO, Isabel (2007) “Ideología y urbanismo en la Zaragoza decimonónica”, en *Artígrama*, núm. 22, 2007, pp. 649-669. Disponible en:

<http://www.unizar.es/artigrama/pdf/22/3varia/08.pdf> [última consulta 09/07/2015]

¹¹³⁹ Actas MZA, sesión nº 22 de 29 de octubre de 1875, p. 230, libro 8.

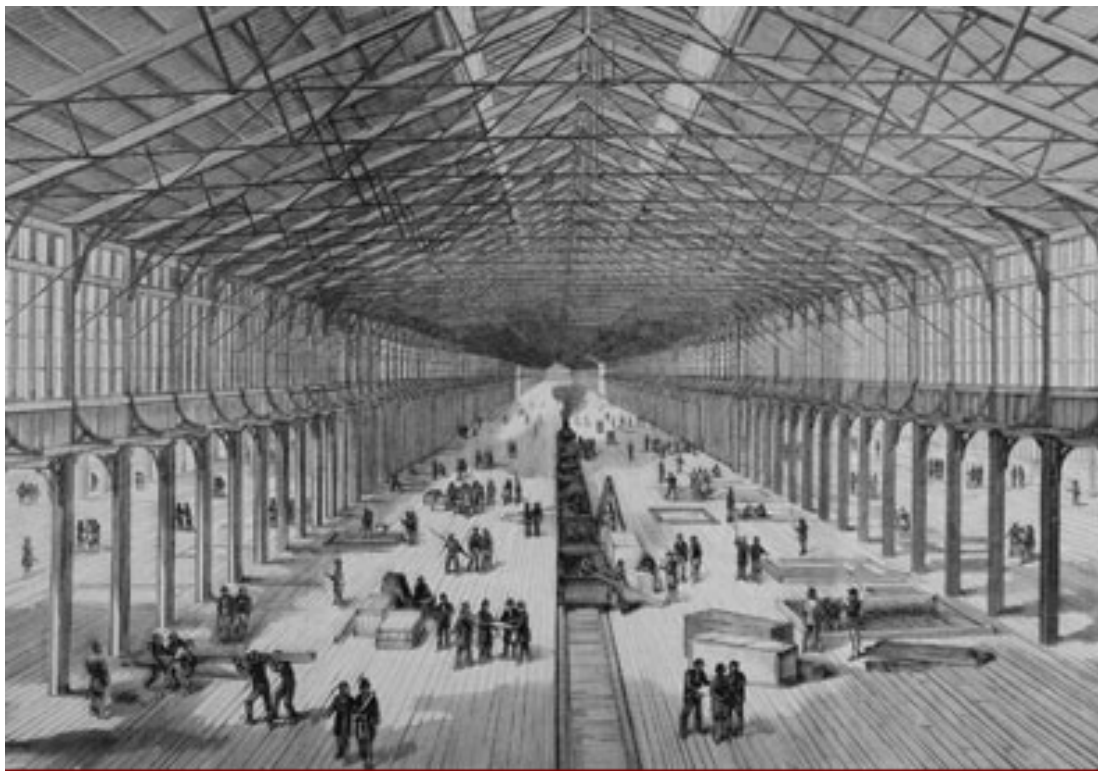
proclamación de Independencia, una vez que había quedado superada la guerra de secesión (1861-1865) y la democracia y el estado norteamericanos afianzados. El evento recibió el nombre de *Centennial Exhibition*. Más adelante vendrían la Exposición Universal de Chicago en 1893 y la de San Luis en 1904. Parece ser que los organizadores de la Exposición de Filadelfia desarrollaron con demagogia una política inclinada a captar al público obrero, y la N. and G. Taylor Company llegó a pedir a sus empleados 25 centavos para contribuir al concurso, argumentando que éste daría la oportunidad de probar la superioridad de los obreros norteamericanos. Al mismo tiempo, la prensa norteamericana exhortaba a los proletarios a comprender el “valor” de la competencia y les llamaba a rivalizar entre ellos en los lugares de trabajo. En la exhibición de atracciones de filadelfiana sobresalía una máquina capaz de hacer 80.000 tornillos diarios, y se informaba a los visitantes de que un operario podía atender a la vez diez máquinas como esa. En aquella exposición resonó la porfía entre los Estados Unidos y Francia, cuando el diario *Le Figaro* publicaba un reportaje acusando a los norteamericanos de cometer arbitrariedades contra la nación europea por antonomasia, como el intento de incendio de su pabellón, el robo de objetos y la venalidad del jurado encargado de entregar los premios a los expositores; aunque el comisario francés Monsieur Sommellard negara rotundamente las declaraciones del periódico, la duda quedó en el aire. A la par, la Estatua de la Libertad donada por Francia a los Estados Unidos fue exhibida aún sin concluir en aquella exposición. Adyacente al recinto de la exposición se diseñó una ciudad de una milla hecha con materiales baratos para ofrecer distracciones a los visitantes, como bares, heladerías y restaurantes, en la que ocurrió un incendio que destruyó veintisiete edificios ilegales, y varios altercados criminales. La Exposición de Filadelfia dejó de lado notablemente a los negros norteamericanos y a la misma cultura africana, pero se inauguró un pabellón independiente dedicado a la mujer, con el fin de enarbolar el movimiento feminista que tomaba cuerpo en los Estados Unidos¹¹⁴⁰.

Las exposiciones americanas expresaban más aún que las europeas las tensiones entre capital y trabajo, y la década de 1870 fue la de la euforia del progreso del capitalismo, puesto se afianzaban los avances de la Revolución Industrial, y comenzaban a materializarse otro nuevo nivel en las comunicaciones con la patente del teléfono de Graham Bell. Como parte de la Exposición de Filadelfia se dedicó una gran Exposición Fotográfica en un edificio independiente, y para la explotación en exclusiva de todos los derechos de producción y venta de fotografías en la exposición se creó una empresa ex profeso. El marqués de Salamanca también participó en la muestra enviando algún cuadro de Gisbert —pintor que una década después plasmaría el famoso “Fusilamiento de Torrijos”—de su colección particular¹¹⁴¹. Aquella década fueron malos tiempos para un movimiento obrero madurado en Europa pero que no terminaba de cuajar en los Estados Unidos, y aunque se convocó el VII Congreso obrero para ser celebrado paralelamente a la exposición burguesa, a éste sólo viajaron desde el viejo continente los alemanes, y fue precisamente en el que se dio por clausurada la Primera Internacional.

¹¹⁴⁰ QUIZA MORENO, Ricardo (2007) “Babel revisitada: exposiciones, globalización y modernidad (1851-1905)”, en *Hispania Nova*, nº 7, 2007, 23 pp. Disponible en: <http://hispanianova.rediris.es/7/articulos/7a002.pdf> [última consulta 09/07/2015]

¹¹⁴¹ ALFONSO, Luis (1878) *La Exposición del centenar. Noticia del certamen universal de Filadelfia en 1876*, Tip. Perojo, Madrid, p. 172.

Ilustración 50. "Exposición Internacional de Filadelfia. Galería destinada a maquinaria (The Machinery Building)". Grabado. Autor: Rico



Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 43, año 19, de 22 de noviembre de 1875, p. 320. Vemos como el pabellón captado por el artista está aún en construcción, y cómo se utiliza un pequeño ferrocarril portátil que atraviesa la estancia para transportar los materiales necesarios para las obras. Efectivamente, este documento gráfico se publicó unos meses antes de la inauguración de aquella exposición.

Ilustración 51. "Exposición Internacional de Filadelfia. El edificio de la maquinaria". Grabado. Autor: Grabador, P.



Este grabado fue publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 22, año 20, de 15 de junio de 1876, p. 396. Se trata de una vista exterior del edificio en construcción cuyo interior veíamos en la imagen anterior. Ahora la exposición ya estaba abierta al público, y vemos en la ilustración cómo se aproximan personas al edificio.

7. Exposición Regional Leonesa (1876)

MZA participó en la exposición regional leonesa otorgando una reducción del 50% en el precio de transporte de los objetos destinados a la misma¹¹⁴². La anotación de las actas de la Compañía sobre esta exposición es muy escueta, pero para hacernos una idea sobre su organización a cargo de la Sociedad Económica de Amigos del País de León, y sobre la cantidad y variadísima naturaleza de los objetos transportados, podemos recurrir a un catálogo de dicha exposición, que se encuentra en línea¹¹⁴³. Tanto este catálogo como los de otras exposiciones regionales podrían ser estudiados en profundidad en otros trabajos.

8. Exposición Nacional Vinícola de Madrid (1877)

Esta Exposición vinícola de Madrid se organizó a nivel nacional por el Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio, y el Ministerio de Fomento comunicó a las compañías ferroviarias la petición de un descuento para el transporte de los materiales para dicha exposición. El Consejo de MZA se encargó de este asunto a principios de Diciembre de 1876¹¹⁴⁴ en los siguientes términos:

“El Consejo se entera de una comunicación en la cual el Exmo. Señor Director general de Obras públicas a excitación del de Agricultura, Industria y Comercio, y por conducto del Sr. Inspector Jefe Administrativo y mercantil cerca de la Compañía invita a la misma a que conceda cuanta rebaja sea posible para los transportes de los líquidos, máquinas, instrumentos, utensilios y demás accesorios destinados a la exposición vinícola que ha de tener lugar en Madrid el 1º del próximo Abril. Dispuesto como siempre el Consejo a contribuir a los laudables fines de la exposición, y defiriendo con gusto a los deseos expresados por la Dirección de Agricultura que tan eficazmente recomienda la de Obras públicas, acuerda: que los transportes de que se trata se efectúen con una rebaja de 50%, más en vista de las dificultades que con motivo de análogas concesiones se han producido en exposiciones anteriores, y de los perjuicios que a la Compañía se irrogaron, decide al propio tiempo que el transporte desde el punto de embarque hasta Madrid, se verifique abonando por entero el precio de tarifa, y que la devolución de los efectos se haga gratuitamente, debiendo la Junta encargada de la exposición justificar la procedencia de los mismos, a cuyo fin se dará por cada expedición un boletín de retorno que visará la expresada Junta, adquiriendo por este medio los expositores a la devolución gratuita.

El Sr. Director formulará bajo estas bases un Reglamento o circular que sirva de norma así para los transportes de la mencionada exposición, como de las sucesivas.”

¹¹⁴² Actas de MZA, sesión nº 14 de 30 de septiembre de 1876, p. 357, libro 8.

¹¹⁴³ SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS DE LEÓN (1877) *Exposición regional leonesa de 1876. Catálogo General de los Expositores y Premios Adjudicados*, Imprenta de Rafael Garzo é Hijos, León, 83 pp. Disponible en:

http://bibliotecadigital.jcyl.es/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=10075255 [última consulta 03/07/2015]

¹¹⁴⁴ Actas de MZA, sesión nº 17 de 5 de diciembre de 1876, pp. 391-392, libro 8.

Sobre esta exposición también disponemos de un estudio en línea¹¹⁴⁵. En el prólogo del mismo, se expresa que el acto se celebraba con motivo de la pacificación del país, refiriéndose a las guerras carlistas, cuya tercera reverberación había sido sofocada en 1876, y para manifestar el deseo del Gobierno del desarrollo de la producción y el perfeccionamiento de las industrias.

9. Exposición Universal de París (1878)

En 1877 el Gobierno también fue el intercesor de la petición de rebaja de 50% para el transporte de los objetos destinados a la Exposición de París de 1878, petición a la que accedió el Consejo de MZA en diciembre, bajo las condiciones usuales que se habían otorgados en casos análogos anteriormente¹¹⁴⁶.

En el verano siguiente, ya estando en marcha la susodicha exposición, el Consejo de administración expresaba la conveniencia de enviar algunos empleados de diversos rangos a París a estudiar los adelantos e inventos que pudieran ser aplicados a los diferentes ramos en los que desarrollaban sus labores. Los empleados propuestos para efectuar aquel viaje fueron el Jefe del Movimiento, el Ingeniero Jefe o el Ingeniero de Vía y Obras y, especialmente el Ingeniero Jefe de la Tracción. La comitiva se completaría con algunos empleados del trío de servicios, y algunos obreros de Tracción¹¹⁴⁷.

No vamos a entrar en detalles sobre esta nueva Exposición Universal de París, pues ha sido sobradamente estudiada recientemente desde muy diversas ópticas, y sobre ella simplemente aportamos algunos trabajos científicos como referencia al lector en las notas al pie de página¹¹⁴⁸.

¹¹⁴⁵ EXCMO. SR. CONDE DE TORENO (1878) *Estudio sobre la Exposición Vinícola Nacional de 1877. Publicado, en cumplimiento del Real Decreto de 15 de Setiembre de 1876, siendo Ministro de Fomento El Excmo. Sr. Conde de Toreno*. Imprenta y fundición de Manuel Tello, impresor de cámara de S. M., Madrid, 289 pp. Disponible en: http://bibliotecadigital.jcyl.es/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=10074684 [última consulta 03/07/2015]

¹¹⁴⁶ Actas de MZA, sesión nº 17 de 9 de noviembre de 1877, p. 53, libro 9.

¹¹⁴⁷ Actas de MZA, sesión nº 11 de 1 de julio de 1878, p. 180, libro 9.

¹¹⁴⁸ Sólo ofrecemos aquí algunos ejemplos de la abundantísima investigación en esta Exposición, así como en las siguientes organizadas en París durante el siglo XIX en todos los idiomas, ya que los investigadores suelen enfocar sus trabajos en visiones comparativas de conjunto de estos certámenes. Ver: SÁNCHEZ GÓMEZ, Luis Ángel (2006) “Ciencia, exotismo y colonialismo en la Exposición Universal de París de 1878”, en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, nº 28, pp. 192-212. Disponible en: <http://eprints.ucm.es/8524/> [última consulta 09/07/2015], y del mismo autor (2006) “Glorias efímeras: España en la Exposición universal de París de 1878”, en *Historia Contemporánea*, nº 32, p. 257-283. Disponible en: http://eprints.ucm.es/14589/1/Glorias_ef%C3%ADmeras.pdf [última consulta 09/07/2015]; HIBBS-LISSORGUES, Solange (2010) “Imágenes y representaciones de las Exposiciones Universales de París (1878-1889) en las ilustraciones españolas: tradición y modernidad”, en *Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes*, s. p. Disponible en: http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/imagenes-y-representaciones-de-las-exposiciones-universales-de-paris-1878-1889-en-las-ilustraciones-espanolas-tradicion-y-modernidad/html/e02bdca2-a0f5-11e1-b1fb-00163ebf5e63_2.html [última consulta 09/07/2015]; DANIELS, Morna (2013) “Paris National and International Exhibitions from 1798 to 1900: A Finding-List of British Library Holdings”, en *eBLJ* 2013, Article 6, 49 pp. Disponible en: <http://www.bl.uk/ebj/2013articles/pdf/ebjarticle62013.pdf> [última consulta 09/07/2015]; BERTRAND,

Ilustración 52. "Inventos notables de actualidad. Grúa de vapor para el trasbordo de wanes de mercancías en los caminos de hierro, que se usa actualmente en la Exposición Universal de París". Grabado. Autor: E. Alba



Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 17 año 22, de 8 de mayo de 1878, p. 293. Por el título del documento gráfico y por el contenido de la propia ilustración, parece que esta máquina no fue una de las muestras que formaron parte de la exposición, sino que se utilizó para su montaje. También la fecha de publicación del grabado, de 8 de mayo, nos indica que la escena debió ser representada algún tiempo antes, tratándose, pues, de fechas previas a la inauguración del certamen.

10. Exposiciones de la Feria de Madrid (1879, 1880)

En abril de 1879 el Consejo de Administración de MZA autorizaba la rebaja de 50% a los transportes de ganados, plantas y flores que se verificasen con destino a la exposición que habría de tener lugar durante la feria de Madrid de aquel año, previo pago a la salida del punto de procedencia del precio de transporte de ida y vuelta. A su

Emilie (2009-2010) *La présentation des crânes préhistoriques: de l'Exposition universelle de 1878 à la création du Musée de l'Homme de 1937*, Master Erasmus Mundus en Quaternaire et Préhistoire, Muséum national d'Histoire naturelle, 101 pp. Disponible en: <http://www.ipt.pt/teses/digitais/emilie.bertrand/emiliebertrand.pdf> [última consulta 09/07/2015]

vez se establecería para el retorno un vale en las mismas condiciones que el creado por la Compañía del Norte¹¹⁴⁹.

En marzo de 1880 se reiteraría esta concesión del descuento del 50% para las mismas mercancías con destino a la exposición que se celebraría paralelamente a la feria de la capital del reino aquel año¹¹⁵⁰.

11. Exposición de Maquinaria de Valencia (1880)

Organizada por la Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia. Se concedió una rebaja del 50% para el transporte de los artefactos con destino a la Exposición, quedando exceptuadas de la rebaja las piezas cuyas dimensiones no permitieran su transporte en un solo vagón y las masas indivisibles que excedieran 5.000 kilos de peso. Para estos últimos casos MZA eximiría del precio a cobrar el recargo por las dificultades del transporte sobre los precios ordinarios de las tarifas generales¹¹⁵¹. La Sociedad Económica de Valencia actuó con profusión en la agricultura de la región desde finales del siglo XVIII, creando una Escuela de Agricultura en Pedreguer en 1791, en connivencia a petición de aquel Ayuntamiento, inició la creación de un Jardín Botánico en la Alameda, que no obtuvo el éxito esperado; y organizó estudios para el avance de las ciencias y para el razonamiento facultativo en diversos ámbitos de la economía, entre cuyos sectores se encontraba la tradicional industria de la seda, en situación crítica en la región por la pérdida de los mercados de América. Durante el primer tercio del siglo XIX las actividades de la Sociedad se centraron en aclimatar una variedad de cochinilla destinada a uso como colorante textil de color azul, y pretendió restablecer el cultivo de la caña de azúcar en Gandía, proyecto que no dio los resultados esperados pues aquella industria no pudo competir ya con el azúcar procedente de ultramar, y experimentó en la introducción de nuevos cultivos como el cacahuete, recién importado de América. Esta Sociedad se encontraba en lucha contra los gremios, a los que consideraba una rémora para el avance de la economía, y estimuló la formación profesional académica con la creación en 1841 de una Escuela Náutica y el intento fallido de 1839 de una Escuela de Comercio. Avanzando el siglo creó la Escuela de Taquigrafía en 1874 y el Conservatorio de Música en 1879. A finales de aquella década también llevó a cabo la fundación de una caja de Ahorros y Monte de Piedad, inaugurada en la primavera de 1878. Una de las exposiciones más importantes que organizó esta Sociedad fue la de productos artísticos, agrícolas e industriales de 1867, derivando la temática de la siguiente muestra, la que aparece en las actas de MZA, de 1880, a la industria de la maquinaria. Se trataba de la Exposición de Motores y Máquinas Hidráulicas, mediante la que se establecía un concurso de máquinas extractoras de agua con el objetivo de remediar algunos de los problemas para llevar a cavo una agricultura intensiva en la región, especialmente para el cultivo del naranjo, en boga en aquellos lares tras la decadencia de la industria de la seda. La originalidad de aquella exposición fue que se daba opción al agricultor para que pudiera decidir qué máquinas se adaptaban mejor a sus necesidades, independientemente de la propaganda que pudieran hacer los constructores. La idea entusiasmó al Gobierno, y en su consecución participaron la Excma. Diputación, el Ayuntamiento y los propietarios y

¹¹⁴⁹ Actas de MZA, sesión nº 8 de 25 de abril de 1879, p. 309, libro 9.

¹¹⁵⁰ Actas de MZA, sesión nº 6 de 27 de marzo de 1880, p. 460, libro 9.

¹¹⁵¹ Actas MZA, sesión nº 14 de 16 de julio de 1880, p. 30, libro 10.

agricultores que colaborarían en el certamen. La mayoría de expositores procedían de Valencia, aunque también llegaron de Barcelona, de Francia y de Inglaterra. La Sociedad Económica gestionó con las principales ferroviarias para obtener precios especiales en el transporte por ferrocarril y una rebaja en los aranceles con el Gobierno. De aquel evento se conservan fotografías de la panorámica de la exposición y de los pabellones de arquitectura efímera que se dispusieron, dípticos informativos ilustrados¹¹⁵².

12. Exposiciones regionales de Cádiz (1879, 1880)

Las exposiciones regionales de Cádiz fueron organizadas en años sucesivos por la Sociedad Económica de Amigos del País de aquella ciudad¹¹⁵³. En junio de 1879, MZA concedería la rebaja de la mitad de precio para el transporte de los objetos destinados a la Exposición regional de Cádiz que habría de celebrarse en el mes de agosto siguiente, bajo las mismas condiciones que se establecieron para el envío de los objetos destinados a la Exposición de París, a la de León y a la vinícola de Madrid¹¹⁵⁴. El año siguiente, 1880, se concedió el mismo privilegio a aquella exposición¹¹⁵⁵.

13. Aniversario de la salida de Colón de Huelva. Sociedad Colombina Onubense (1880) y otras celebraciones previas al 4º Centenario de la Sociedad Colombina (1882-1883)

La Sociedad Colombina Onubense fue fundada en 1880, el mismo año en el que encontramos su solicitud de rebaja en el precio del transporte a MZA para la organización de la celebración del aniversario de la salida de Colón hacia el Nuevo Mundo. Las actas de dicha sociedad se conservan en el monasterio franciscano de La Rábida en Huelva. La fundación de la Sociedad Colombina surgió al socaire de una polémica local periodística, cuando *El Correo de Huelva* fue recriminado por el periódico *La Provincia* por omitir el 3 de agosto de 1879 conmemorar el aniversario de la salida de las naves descubridoras. El día 21 de marzo de 1880 se reunió en el salón de sesiones de la Excelentísima Diputación Provincial de Huelva un grupo de hombres con el propósito de instituir en aquella capital una sociedad que tuviese por objeto conmemorar solemnemente todos los años el aniversario de la salida de Cristóbal Colón en su primer viaje a América desde el puerto de Palos. En honor a dicha conmemoración se celebraría una función cívico-religiosa los días 3 de agosto de cada año, estableciéndose premios para composiciones poéticas, obras de arte o disertaciones

¹¹⁵² ZARAGOZA ADRIENSENS, Salvador (2010) “De las exposiciones de la Real Sociedad Económica de Amigos del País a la feria Muestrario Internacional de Valencia”, en *Ilustración y Progreso: La Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia (1776-2009)*, Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia, pp. 379-406. Disponible en:

<http://rseap.webs.upv.es/index.php/publicaciones/ilustracion-y-progreso> [última consulta 04/07/2015]

¹¹⁵³ SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS. CÁDIZ (1879) *Documentación relativa a la Exposición Regional celebrada en Cádiz en Agosto de 1879*, Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia. Caja 211, legajo XX, signatura 04. Disponible en:

<https://riunet.upv.es/handle/10251/24235> [última consulta 03/07/2015]

¹¹⁵⁴ Actas de MZA, sesión nº 13 de 27 de junio de 1879, p. 344, libro 9

¹¹⁵⁵ Actas de MZA, sesión nº 12 de 18 de junio de 1880, p. 3, libro 10.

históricas para estimular estudios geográficos y acciones virtuosas o hechos humanitarios. La sociedad invitaría a entrar en su seno a todas las personas de Europa y América que se hubiesen distinguido por sus estudios geográficos e históricos relativas a aquella nueva parte del mundo. También se organizarían congresos de americanistas y la fundación de una Biblioteca Combina y un Museo de objetos artísticos. Las celebraciones vendrían caracterizadas por un acusado carácter religioso y se mantuvo una estrecha correspondencia con los miembros de la Santa Sede, incluidos como socios honorarios en la sociedad¹¹⁵⁶. Aún hoy, la vigente Junta Directiva de la actual Sociedad Colombina mantiene entre sus asesores jurídicos un asesor religioso, el Prior del Monasterio de la Rábida¹¹⁵⁷. Como comentamos, la petición de apoyo de la ferroviaria MZA no se hizo esperar, ya que sólo se distancia unos tres meses de la misma fundación de la Sociedad. Sin duda sus socios fundadores consideraron de capital importancia la colaboración de la empresa de transporte para sus propósitos. En las actas de MZA encontramos la siguiente anotación¹¹⁵⁸:

“Accediendo a lo solicitado por la Sociedad Colombina [sic] Onubense, se concede rebaja del 50% en el precio del transporte de personal de la misma, músicas militares, material, aparatos de iluminación y otros efectos que habrán de conducirse de Sevilla a Huelva con motivo de las fiestas que en este último punto han de tener lugar su celebración del aniversario de la salida de Colón para el descubrimiento del nuevo Mundo. Estos transportes se harán con sujeción a las reglas establecidas para casos análogos.

En los años siguientes de la década de 1880, se repitieron las celebraciones especiales de esta efeméride que tendría su momento álgido en el 4º Centenario de 1892. A partir de 1883 se estableció un servicio especial de trenes a precios reducidos con motivo de las fiestas que habrían de celebrarse en Huelva los días 2, 3 y 4 de agosto para conmemorar el aniversario de la salida de Cristóbal Colón del Puerto de Palos. Efectivamente, MZA comenzaba a aprovechar con ánimo de lucro la demanda originada por el impulso organizador de la Sociedad Colombina, y suponemos que la misma actitud tomarían el resto de ferroviarias¹¹⁵⁹.

Para la preparación del gran centenario de 1892, también se dio paralelamente la inauguración del Hotel Colón en Huelva, con gran difusión en medios de comunicación y participación de MZA. El Director de la Compañía dio cuenta al Consejo en mayo de 1883 de una carta de D. Guillermo Sundheim —empresario alemán artífice del crecimiento de la ciudad de Huelva en el último tercio del siglo XIX¹¹⁶⁰—, anunciando la inauguración en Huelva para el 26 de junio de aquel año, del Hotel Colón. El señor Sundheim tenía el propósito de invitar a un banquete a accionistas españoles y extranjeros, autoridades y prensa extranjera y española, con cuyo motivo solicita algunas facilidades por parte de la Compañía para la realización del evento. El Consejo

¹¹⁵⁶ MÁRQUEZ MACÍAS, Rosario (1988) “La creación de la Sociedad Colombina Onubense”, en revista *Huelva y su historia*, 1988, vol. 2, Universidad de Huelva, pp. 633-654. Disponible en: <http://www.uhu.es/publicaciones/ojs/index.php/huelvahistoria/article/view/777/1206> [última consulta 27/09/2015]

¹¹⁵⁷ REAL SOCIEDAD COLOMBINA ONUBENSE (s./f.) *Junta Directiva* (2011), en web oficial. Disponible en: <http://www.real-sociedad-colombina.org/favorite.htm> [última consulta 27/09/2015]

¹¹⁵⁸ Actas de MZA, sesión nº 14 de 16 de julio de 1880, p. 30, libro 10.

¹¹⁵⁹ Actas MZA, sesión nº 16 de 21 de agosto de 1883, p. 139, libro 11.

¹¹⁶⁰ DÍAZ ZAMORANO, María Asunción (1999) *Huelva, la construcción de una ciudad*, Ayuntamiento de Huelva, 374 pp.

consideró que la existencia del mencionado establecimiento en la ciudad andaluza podría contribuir a aumentar la afluencia de viajeros a aquella capital, y concedió billetes a precios reducidos entre Madrid y Sevilla a las personas que se dirigiesen a la apertura del hotel, además de hacer un tren especial gratuito entre Sevilla y Huelva para las autoridades y los representantes de la prensa que concurran a dicho acto¹¹⁶¹.

14. Exposición agrícola de Gandía (1881)

En los inicios de la primavera de 1881, el Ayuntamiento de Gandía presentaba una instancia a MZA para la reducción de la mitad de precio de la tarifa ordinaria de su red para el transporte de máquinas e instrumentos destinados a una exposición agrícola que habría de tener lugar en aquella ciudad. La reducción del precio de estos transportes fue otorgada¹¹⁶².

15. Exposición de la Sociedad Central de Horticultura de Madrid (mayo y junio de 1881)

El Consejo de Administración de MZA concedió descuento del 50% para el transporte de las plantas que se dirigiesen a esta exposición, por invitación del Director General de Obras Públicas, y de conformidad con el parecer de la Comisión ejecutiva de las Compañías de ferrocarriles¹¹⁶³.

16. Exposiciones de Animales, Plantas y Flores de Madrid (junio 1881, mayo de 1882)

Esta exposición fue organizada por la Sociedad Protectora de los Animales y de las Plantas, y celebrada en Madrid en junio de 1881, paralelamente a la Exposición de Horticultura que hemos mencionado en el epígrafe anterior. El Consejo de MZA dispuso la rebaja a mitad de precio bajo las reglas establecidas el transporte de los objetos destinados a ella¹¹⁶⁴. La anotación del acta observa que el descuento “*se concede como en años anteriores*”, lo cual debe querer decir que esta exposición ya se celebró con anterioridad, pero no hemos encontrado el precedente o precedentes a ésta en los documentos que hemos manejado.

El mismo descuento se volvió a conceder el año siguiente para la exposición de los últimos días de mayo de 1882, en las mismas condiciones de transporte que se establecieron en años anteriores¹¹⁶⁵. Además, para esta ocasión, se concedía rebaja de la

¹¹⁶¹ Actas MZA, sesión nº 10 de 11 de mayo de 1883, p. 96, libro 11.

¹¹⁶² Actas MZA, sesión nº 6 de 24 de marzo de 1881, p. 172, libro 10.

¹¹⁶³ Actas MZA, sesión nº 7 de 8 de abril de 1881, p. 183, libro 10.

¹¹⁶⁴ Actas MZA, sesión nº 7 de 8 de abril de 1881, p. 183, libro 10.

¹¹⁶⁵ Actas MZA, sesión nº 8 de 14 de abril de 1882, p. 390-391, libro 10.

mitad de precio para el transporte de 2.000 sillas desde Sevilla a Madrid, donde iba a celebrarse la exposición¹¹⁶⁶.

17. Exposición Internacional de Electricidad de París (1881)

En febrero de 1882 el Consejo de MZA aprobó el abono de los gastos de viaje del señor Hagron, Inspector del telégrafo de la Compañía, por importe de 3.755 reales de vellón a la Exposición Internacional de Electricidad de París, a la que había concurrido con el fin de estudiar los adelantos de la ciencia en materia de electricidad para el telégrafo y para el alumbrado de la empresa¹¹⁶⁷. El gran esfuerzo de organización de esta exposición no cubrió las expectativas iniciales de rápida electrificación de Francia, ya que, según los estudios disponibles, a finales del siglo XIX este país mantuvo un crecimiento económico lento. Las esperanzas de la sociedad francesa en la electricidad estaban sobre todo planteadas en esta fuente de energía como medio de iluminación, pero la imagen de la electricidad adquirió en aquel país una complejidad en su significación, de modernidad y el progreso por un lado, y de peligro y lujo por otro, y la legislación inicial actuó en contra de esta nueva fuente energética. La incorporación de la electricidad al alumbrado suponía el desplazamiento de las concesiones del gas, que hubieron de ser indemnizadas en muchos casos. Las normativas gubernamentales no se desbloqueó a la iluminación eléctrica hasta principios del siglo XX en Francia. París había sido la primera ciudad francesa que había incorporado la iluminación de sus grandes arterias con lámparas de arco eléctrico, pero la eficiencia de la iluminación de la urbe mediante el gas, que suministraba cientos de farolas que producían la admiración de provincianos y extranjeros, indujeron a la municipalidad a no aquilatar los experimentos con la nueva fuente de energía, por temor a inconvenientes imprevistos. Así, mientras a finales de la década de 1880, algunas de las capitales de las principales comunas francesas ya tenían redes de iluminación pública eléctrica, en París aún no existían estas redes, debido a la postura retardataria de su Consejo Municipal¹¹⁶⁸.

Independientemente de los resultados globales de esta exposición, el evento gozó de una organización inigualable. Contó incluso con un periódico hebdomadario propio de 12 páginas, generosa y cuidadosamente ilustrado con finas litografías, titulado *Journal de l'Exposition internationale d'électricité*, cuyo director y redactor en jefe fue Georges de Lilliers, siendo administrador Cléon Delaby, estando sus redacción y administración en el número 19 de la rue de Laval, en París. De esta publicación están disponibles en línea 6 números en Gallica, de 18 de septiembre de 1881, de 23 y 30 de octubre de 1881, y de 13, 20 y 24 de noviembre de 1881. El número disponible de la última fecha advierte en un faldoncillo de la primera plana que finalizada la Exposición,

¹¹⁶⁶ Actas MZA, sesión nº 10 de 12 de mayo de 1882, p. 409, libro 10.

¹¹⁶⁷ Actas de MZA, sesión nº 4 de 17 de febrero de 1882, p. 360, libro 10.

¹¹⁶⁸ BELTRAN, Alain (1996) "París y la electrificación de Francia", en *Revista de Historia Industrial*, nº 9, año 1996, pp. 39-52. Disponible en: <http://www.raco.cat/index.php/HistoriaIndustrial/article/viewFile/63011/84869> [última consulta 04/07/2015]

el periódico continuaría apareciendo con el título *Journal des Sciences appliquées a l'Industrie*¹¹⁶⁹.

También disponemos en línea del Catálogo General Oficial de la exposición, también finamente ilustrado. De un total de 1768 expositores, en este catálogo se inscriben los 18 participantes representantes de España que fueron miembros expositores, a saber: Ágil y Maestre y de Cortázar; Henri Bonnet; Alexis Cazorla; Dirección General de Correos y Telégrafos, Folrecio Echénique, Juan Fernández Janer; José Galante; Luis La Orden; Adolfo Nicolás y Montaner y Julián Hervás Ausmendi; Carlos Orduna y Muñoz; Pérez Blancas; Víctor Piedras y Macho; Roig y Torres; Sociedad Española de Electricidad; Soriano y Ferrer; Antonino Suáñez Saavedra; Alejandro Tende; y Primitivo Vigil. Al final del catálogo se dedica una sección importante a anuncios publicitarios¹¹⁷⁰.

18. Centenario de Calderón de la Barca (1881)

Con motivo del Centenario de Calderón de la Barca que se habría de celebrar en Madrid el 25 de mayo de 1881, el Consejo autorizó al Director a adoptar de acuerdo con las demás compañías ferroviarias las medidas que fuesen oportunas para dar a la afluencia de viajeros el mayor desarrollo posible. También se acordaron que las rebajas y disposiciones dictados para el transporte de caballos de carreras para el evento se hiciese según circular del tráfico nº 779 del 20 de octubre anterior, en vigencia para aquel tipo de transporte¹¹⁷¹. Respecto a los viajeros, se concedieron rebajas del 45% en los billetes de las tres clases, y del 60% a las comisiones especiales que con carácter oficial hubiesen de acudir a Madrid para las fiestas del Centenario, fijándose además, una serie de reglas a las que deberían atenerse los interesados¹¹⁷².

19. Exposiciones de la Sociedad Filomática de Burdeos (1882, 1895)

En octubre de 1881 el Consejo de MZA concedió la rebaja del 50% solicitada por la Sociedad Filomática de Burdeos para el transporte en todas sus líneas de los productos de la agricultura y la industria destinados a la exposición que inauguraría dicha sociedad el 1º de junio del año siguiente¹¹⁷³.

Más de una década más tarde, cuando la fiebre de las exposiciones atravesaba un período de plena ebullición en Europa, tal vez desatado por las Exposiciones Universales de Barcelona de 1888 y la de París de 1889, la Sociedad Filomática de

¹¹⁶⁹ *Journal de l'Exposition Internationale d'électricité* (1881), en Gallica, Bibliothèque Numérique de la BNF, 1 année disponible-6 numéros. Disponible en:

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb327977339/date.r=.langEN> [última consulta 04/07/2015]

¹¹⁷⁰ COMMISSARIAT GÉNÉRAL DU MINISTÈRE DES POSTES ET DES TÉLÉGRAPHES (1881)

Exposition Internationale d'Électircité Paris 1881. Catalogue Général Officiel, A. Lahure, Imprimeur-Editeur Concessionnaire, Paris, 199 pp. + announces. Disponible en:

<https://archive.org/stream/cataloguegnr00pari#page/1/mode/1up> [última consulta 04/07/2015]

¹¹⁷¹ Actas MZA, sesión nº 6 de 24 de marzo de 1881, p. 180, libro 10.

¹¹⁷² Actas MZA, sesión nº 7 de 8 de abril de 1881, pp. 182-183, libro 10.

¹¹⁷³ Actas de MZA, sesión nº 15 de 14 de octubre de 1881, p. 251, libro 10.

Burdeos se propuso celebrar en mayo de 1895 su 13ª Exposición. A finales de diciembre de 1894, el Consejo de Administración de MZA, de acuerdo con el Comité de París y conforme con la Comisión Delegada, concedía a propuesta del Director general de la Compañía la rebaja del 50% sobre los precios de las tarifas legales al transporte de los efectos que fuesen enviados a la exposición bordelesa, sujeta esta decisión a las condiciones de exención de responsabilidad en el caso de deterioro o pérdidas, establecidas para casos semejantes y que se reiterarán como norma en todas las anotaciones de las actas de MZA a finales del siglo XIX¹¹⁷⁴.

20. Exposición Nacional de Minería, artes metalúrgicas, cerámica y cristalería de Madrid (mayo 1883)

En febrero de 1882 se concedió la rebaja habitual del 50% que había solicitado la Comisión ejecutiva de la Exposición nacional de minería, artes metalúrgicas, cerámica y cristalería que habría de tener lugar en Madrid durante el mes de mayo, para el transporte en las líneas de MZA de las máquinas, objetos y productos destinados a ella. El servicio del Tráfico formularía las reglas bajo las cuales hubieren de efectuarse estos transportes¹¹⁷⁵. Finalmente la fecha prevista para la inauguración de aquella exposición se demoró un año, y no fue sino en 1883 cuando se celebró con el nombre de Exposición nacional de minería, artes metalúrgicas, cerámica, cristalería y aguas minerales.

La demora en la celebración de esta Exposición de Minería, dio lugar a que el Consejo acordase, a propuesta del Director de la Compañía, tomar parte en la exposición con los productos de las hulleras de las que era propietaria, facultándose al Director para adoptar las medidas oportunas al efecto¹¹⁷⁶.

A principios de julio de 1883 tenemos una anotación en el Acta del Consejo que nos aporta información sobre las instalaciones de MZA en la Exposición de Minería. Transcribimos íntegramente esta anotación a continuación, que lleva el título de “Instalación en la Exposición de Minería”, por ser de interés sobre las pautas seguidas por la ferroviaria en cuanto a trabajos extraordinarios, que eran llevados a cabo por los empleados paralelamente a sus jornadas laborales habituales, siendo gratificados con posterioridad si los resultados resultaban satisfactorios a la dirección¹¹⁷⁷:

“El Sr. Director llama la atención del Consejo acerca de los servicios especiales que con motivo de la parte que la Compañía ha tomado en la Exposición de minería, han tenido ocasión de prestar algunos agentes de la Compañía con un celo y aciertos dignos de todo elogio.

El Sr. Jury sin desatender los trabajos que le impone su cargo de Jefe de los talleres de La Reunión ha ejecutado los modelos de las máquinas de extracción expuestas empleando para ello durante largo tiempo gran parte de las noches y horas de descanso.

¹¹⁷⁴ Actas MZA, sesión nº 26 de 28 de diciembre de 1894, pp. 110-111, libro 15.

¹¹⁷⁵ Actas de MZA, sesión nº 4 de 17 de febrero de 1882, p. 355, libro 10.

¹¹⁷⁶ Actas de MZA, sesión nº 16 de 27 de octubre de 1882, p. 489, libro 10.

¹¹⁷⁷ Actas de MZA, sesión nº 14 de 6 de julio de 1883, p. 118, libro 11.

El Sr. Ambrecht, Jefe del Gabinete de dibujo del servicio del Material y Tracción ha hecho el proyecto de instalación y llevándolo a cabo con el mayor esmero, luchando con muchas dificultades.

En su vista el Consejo a propuesta del Señor Director concede una gratificación de 3000 reales al Sr. Jury y otra de 1500 al Señor Ambrecht y aprueba la cuenta de todo lo gastado en la instalación cuyo importe que asciende a 11.000 reales se cargará a la cuenta de gastos generales.”

Gracias a esta anotación, también tenemos constancia del gasto total que empleó MZA en la Exposición de Minería, a razón de 11.000 reales dedicados a la instalación y 4.500 reales en concepto de gratificación a los dos empleados que se encargaron de los preparativos; es decir, 3.500 reales para el señor Jury, Jefe de Talleres de las minas de carbón de La Reunión, ubicadas en las estribaciones de la Sierra Norte de Sevilla, en el municipio de Villanueva del Río y Minas, en explotación desde el siglo XVII.

En total, pues, se dispensaron 15.500 reales de vellón por MZA para participar en esta exposición, pero los gastos no terminaron ahí, puesto que la Comisión organizadora de la Exposición de Minería, enviaría una carta a la directiva de MZA, la cuál fue leída ante el Consejo de Administración el 26 de octubre de 1883. En dicha carta se anunciaba el propósito de obsequiar con un banquete de despedida al Ministro de Fomento y demás señores que habían contribuido a la realización del evento. El Consejo autorizó el pago de la cuota que correspondía a la Compañía¹¹⁷⁸. Cabe indicar que la organización de este banquete honorífico se llevó a cabo justo en el momento en el que salía su cargo de Ministro de Fomento Germán Gamazo Calvo (9 de enero de 1883 a 13 de octubre de 1883) —cuñado de Antonio Maura, pasó en aquel momento a ocupar la cartera del Ministerio de Ultramar, trabajando codo con codo con Práxedes Mateo Sagasta hasta 1887, año en el que comienza un alejamiento político del Presidente—. El 13 de octubre, estando en ciernes la clausura de la Exposición de Minería de Madrid, pasaba a ocupar aquella cartera Ángel Carvajal y Fernández de Córdoba (13 de octubre de 1883 a 18 de enero de 1884). Así pues, aunque deducimos que la Exposición fue realizada en integridad por el ministro saliente, pero debido a que las actas solamente consignan el cargo y no el nombre de los personajes que los ocupaban, no podemos saber con certeza cuál de los dos individuos asistiría finalmente a aquel banquete. No obstante, fuera quien fuera el ministro asistente a aquel banquete, el dato que nos interesa aquí es la prueba de la importancia para la ferroviaria de su participación protagonista en los eventos relacionados con las autoridades políticas, a pesar de que los gastos dispensados, no tuvieran un retorno económico directo sobre la empresa.

Tras la clausura de la Exposición de Minería también se concedieron descuentos del 50% en los materiales que debían regresar a sus puntos de origen. Tal fue el caso del 50% de descuento sobre el precio de la tarifa general de transporte de “25 toneladas de herramientas, piezas de acero y de instalaciones desmontadas, y de 10 toneladas de libros, mapas e instrumentos científicos procedentes de la sección Sueca”. El transporte de esta carga se efectuaría desde Madrid a Valencia, donde, seguramente se efectuaría su carga para el reenvío vía marítima¹¹⁷⁹.

¹¹⁷⁸ Actas de MZA, sesión nº 19 de 26 de octubre de 1883, p. 162, libro 11.

¹¹⁷⁹ Actas de MZA, sesión nº 23 de 7 de diciembre de 1883, p. 189, libro 11.

21. Exposición regional de horticultura de Valencia (1883)

Estuvo organizada por la Sociedad Valenciana de Agricultura, y al efecto de la celebración de la exposición que organizaba dicho organismo, el Consejo de MZA aprobó la rebaja del 50% sobre los precios de las tarifas generales en los transportes de plantas, maquinaria, animales, etc¹¹⁸⁰.

En el año de aquella exposición, era Presidente de la Sociedad Valenciana de Agricultura el Conde de Nieulant, y en su nombre se extendieron invitaciones a los personajes relevantes de la élite local, y algunos otros documentos testimonio de aquella exposición, conservados y disponibles en línea en el archivo de la Universidad Politécnica de Valencia. Por ejemplo, una de aquellas invitaciones fue extendida a nombre del prestigioso médico Elías Martínez y Gil, quien era entonces en Director de la Sociedad Económica de Amigos del País¹¹⁸¹. Años más tarde, en 1891, se celebraría el primer congreso médico-farmacéutico de la región de Valencia bajo la presidencia del doctor Machi, y a su sesión inaugural asistiría Elías Martínez y Gil ya como alcalde de la ciudad y presidente del congreso, a cuyo cargo estuvo el discurso de cierre de la Asamblea inaugural¹¹⁸². En los Archivos Históricos de la Región de Murcia también se conserva correspondencia relativa a la celebración de la Exposición Regional de Agricultura de Valencia de 1883, y la comunicación de 6 premios a participantes murcianos¹¹⁸³.

La invitación del Ministerio de Fomento Español a la Compañía a participar en la rebaja del 50% del precio de los transportes de los efectos destinados a la Exposición Regional de Agricultura, Industria y Artes de Valencia, que se inauguraría el día 20 de julio siguiente, llegó al Consejo de MZA dos meses más tarde de la decisión tomada por este para autorizar dicho descuento, y lo que hizo el Consejo en esta tesitura fue ratificar su decisión¹¹⁸⁴.

22. Exposición de Bellas Artes de Múnich (julio 1883)

Nuevamente en mayo de 1883 tenemos la invitación del Ministerio de Fomento a la ferroviaria y el consentimiento de ésta, para conceder la rebaja del 50% para el

¹¹⁸⁰ Actas de MZA, sesión nº 6, de 16 de marzo de 1883, p. 65, libro 11.

¹¹⁸¹ Invitación remitida por la Sociedad Valenciana de Agricultura al Sr. Director D. Elías Martínez y Gil, para que tenga a bien asistir a todos los actos de la Exposición Regional. Disponible en: https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/24833/1883_COMISI%C3%93N%20DE%20EXPOSICION_ES_04-1.PDF?sequence=1&isAllowed=y [última consulta 06/07/2015]

¹¹⁸² BARBERÁ MARTÍ, Faustino (1891) *Memoria del Primer Congreso Médico-Farmacéutico de la región valenciana*, 30 pp. Disponible en: http://hicio.uv.es/IMV/Otros/Con_pdf/A1.pdf [última consulta 06/07/2015]

¹¹⁸³ SOCIEDAD ECONÓMICA DE VALENCIA (1883) Comunicaciones con la Sociedad Económica de Valencia sobre la celebración de una Exposición Regional de Agricultura 1883-02-05 / 1883-02-17; Comunicaciones sobre los premios a los expositores de la Exposición Agrícola de Valencia 1883-04-06; Varias comunicaciones de la Sociedad Valenciana de Agricultura sobre los premios de la Exposición Agrícola 1883-05-27 / 1883-04-26. Disponible en PROYECTO CARMESÍ. ARCHIVOS HISTÓRICOS DE LA REGIÓN DE MURCIA [Ficha del catálogo documental]. Disponible en: <http://www.regmurcia.com/servlet/s.SI?METHOD=LSTDOSMATE&sit=c,0,m,0,serv,Carmesi&id=1022&v=null> [última consulta 05/12/2015]

¹¹⁸⁴ Actas de MZA, sesión nº 12 de 25 de mayo de 1883, p. 102, libro 11.

transporte de los efectos destinados a esta exposición, que se celebraría en julio de 1883, sobre la tarifa ordinaria¹¹⁸⁵.

En el libro del viaje de don Alfonso XII a Francia, Alemania, Austria y Bélgica¹¹⁸⁶, que anteriormente hemos citado para la reconstrucción de los trenes reales, tenemos una descripción de esta exposición. Según el autor de la obra antedicha, la Exposición de Bellas Artes de Múnich se celebró en el Palacio de Cristal o *Glaspalast* construido en 1854 a semejanza del de Londres y destinado, como aquél, a exposiciones. Según el viajero autor del texto, España estuvo en ella muy dignamente representada, exponiéndose cuadros de Pradilla, Casado, Vera, Ribera, Jiménez y otros. La sala en la que se exhibieron las obras españolas estaba perfectamente adornada con una estatua de Velázquez obra de un artista español, plantas, una fuente, y escudos de España y los nombres de los pintores españoles más ilustres ya fallecidos. Alfonso XII visitó detenidamente la exposición y como recuerdo de la visita regia, se tomó una fotografía en el salón de honor de España, de su majestad y otras altezas reales que lo acompañaban, con sus comitivas. Este libro de viajes contemporáneo a la Exposición de Bellas Artes de Múnich, contiene descripciones detalladas del Múnich cultural de la época, las instituciones académicas, museos, palacios que albergaban obras de arte, pinacotecas, teatros y óperas, etc. Alfonso XII en esta ocasión, realizó un largo periplo siempre por ferrocarril, que se inició con la inauguración de los ferrocarriles gallegos y fue acompañado de la reina María Cristina hasta la frontera francesa en Bayona; luego el rey llegó con su comitiva hasta Orleáns y desde allí a París. Desde París atravesó Alsacia y Lorena hasta Strasburgo, y llegó a Baviera, donde se detuvo en Múnich para visitar la Exposición. El rey español siguió su viaje hasta Viena, donde asistió a una Exposición de Electricidad que se celebraba paralelamente a la de Bellas Artes de Múnich, y en la que se exhibían lámparas de iluminación eléctrica de todas las casas del momento, maquinaria, telégrafos, y tranvías eléctricos. A propósito de esta Exposición de Electricidad de Viena, comenta el autor del relato del viaje del rey que se le “*antojó muy superior á la de Paris, debido esto á los grandes adelantos que ha hecho en dos años la electricidad*”.

23. Exposición Agrícola de Albacete (septiembre 1883)

Para esta exposición, MZA concedió también el descuento del 50% sobre la tarifa general para el transporte de los objetos destinados a ella, a instancias de la Comisión Provincial de aquella provincia¹¹⁸⁷.

24. Exposición Internacional de Niza (diciembre 1883 – mayo 1884)

En mayo de 1883 se recibió una solicitud del Presidente del Comité encargado de iniciar la Exposición Internacional de Niza, solicitando rebaja en los objetos destinados a la Exposición y en el precio de los billetes de los miembros de los Congresos científicos que se celebrarían durante ésta. La celebración de esta exposición

¹¹⁸⁵ Actas de MZA, sesión nº 12 de 25 de mayo de 1883, p. 102, libro 11.

¹¹⁸⁶ ESCOBAR, Alfredo (1883) *Op. Cit.*, pp. 32-33, 72-73.

¹¹⁸⁷ Actas de MZA, sesión nº 16 de 21 de agosto de 1883, p. 138, libro 11.

de Niza estaba prevista desde el 1 de diciembre de 1883 hasta el 1 de mayo de 1884. El Consejo de Administración de MZA fue informado que el Director de la Compañía, de acuerdo con el servicio del Tráfico, creía que podría concederse la reducción de 50% para los objetos, tal como se venía haciendo en casos análogos de otras exposiciones, pero objetó que respecto a los miembros de los Congresos científico, nada se había hecho en las Exposiciones de Burdeos y Ámsterdam, y que respecto a este asunto sometería su resolución a la decisión del Comité de París¹¹⁸⁸. En cuanto a la exposición de Ámsterdam a la que se refería el Director de MZA en esta sesión del Consejo, nosotros no hemos encontrado la anotación en el acta, y la de Burdeos, debía ser la de la Sociedad Filomática de Burdeos que se había celebrado un año antes.

El Comité de París respondió al Consejo de Administración de Madrid apenas transcurridas tres semanas, expresando su parecer favorable respecto a la concesión solicitada en el transporte de los objetos, como también en los billetes de los individuos de las sociedades científicas que se dirigiesen a la exposición de Niza, por lo que el Consejo encargó la directora que procediese en la forma que estimase más conveniente¹¹⁸⁹.

25. Exposición Fabril y Manufacturera de Madrid (1884)

Esta exposición estuvo auspiciada por el Gobierno y organizada por la Sociedad Fomento de las Artes. Sería celebrada en Madrid entre septiembre y octubre de 1884, y para contribuir a ella, MZA concedió la rebaja del 50% sobre los precios de la tarifa general para el transporte de los objetos destinados a ella¹¹⁹⁰. El catálogo de esta exposición fue publicado por la Imprenta y Fundición de los Hijos de García en Madrid, y se conservan dos ejemplares, pero no están disponibles a texto completo en línea; uno en la Real Biblioteca perteneciente al Patrimonio Nacional del Ministerio de la Presidencia, y otro en la Biblioteca Virtual de la Real Academia Nacional de Farmacia de España¹¹⁹¹.

Para este evento se transportaron desde Amberes a Madrid las cubiertas de la Exposición, un total de entre 2.000 y 3.000 toneladas de hierro en barras, planchas y armazones para techumbres, clavazón y accesorios. El Consejo de MZA aceptó la propuesta de los señores Mac Andrews, dueños de un servicio directo de vapores desde Amberes a Sevilla, de ser ellos los encargados del transporte de dicho material, cuyo precio total de transporte sería de 42 pesetas por tonelada. El pago de aquella cantidad se distribuiría a razón de 16,25 pesetas por tonelada para los vapores de Amberes a

¹¹⁸⁸ Actas de MZA, sesión nº 10 de 11 de mayo de 1883, pp. 93-94, libro 11.

¹¹⁸⁹ Actas de MZA, sesión nº 13 de 8 de junio de 1883, pp. 104-105, libro 11.

¹¹⁹⁰ Actas de MZA, sesión nº 12 de 20 de junio de 1884, p. 293, libro 11.

¹¹⁹¹ ANÓNIMO (1884) *Catálogo de la Exposición Fabril y Manufacturera de Madrid* (1884) [Ficha del ejemplar]. Disponible en IBIS. BASE DE DATOS DEL PATRIMONIO BIBLIOGRÁFICO DE PATRIMONIO NACIONAL: <http://realbiblioteca.patrimonionacional.es/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=85611>; y ANÓNIMO (1884) “Catálogo de la Exposición Fabril y Manufacturera de Madrid” (1884, 2ª ed.) [Ficha del ejemplar]. Disponible en BIBLIOTECA VIRTUAL DE LA REAL ACADEMIA NACIONAL DE FARMACIA. ESPAÑA: <http://bibliotecavirtual.ranf.com/i18n/consulta/registro.cmd?id=10609> [últimas consultas 06/12/2015]

Sevilla, incluidos los gastos de desembarque, muellaje, etc. y para la Compañía desde el puerto de Sevilla hasta Madrid 25,75 pesetas por tonelada¹¹⁹².

26. Centenario del Marqués de Santa Cruz de Marcenado (1884)

A invitación del Presidente de la Comisión económica del Centenario del Marqués de Santa cruz de Marcenado, el Consejo de MZA acordó el 4 de diciembre de 1884 contribuir con un donativo por la cantidad de 500 pesetas a la suscripción abierta para conmemorar el 2º centenario de “*aquel insigne escritor militar*”¹¹⁹³.

Don Álvaro José de Navia Osorio y Vigil de la Rúa, nacido en Puerto de la Vega, Asturias en 1684 y fallecido en la defensa de la reconquista de la plaza de Orán en 1732, fue el III Marqués de Santa Cruz de Marcenado. Participó en la Guerra de Sucesión Española y creó el Regimiento de Asturias, desempeñando diversas tareas diplomáticas en Francia e Italia al servicio de la casa de Borbón española durante el reinado de Felipe V. Según recientes investigaciones en historia militar, este personaje no sería celebrado como una de las mentes más brillantes del pensamiento militar español hasta que Federico de Prusia —Federico II el Grande (1712-1786)— elogiase su obra. En el III Centenario de su nacimiento, en 1984, se le conmemoró en los coloquios de la CEHISMI (Comisión Española de Historia Militar) y fue homenajeado con la creación del premio anual “Marqués de Santa cruz de Marcenado” para fomentar los estudios críticos sobre su pensamiento y obra, con asignación en metálico y trofeo simbólico con objeto de que las ciencias y artes militares o de aplicación castrense fuesen consideradas cada año como un aspecto más de la relevante cultura militar. También se reeditó su obra más famosa en edición de lujo numerada y encuadernada y en rústica, titulada *Reflexiones militares*. Otras obras que dieron gloria a Marcenado fueron: *Esbozo de un diccionario universal en cuatro lenguas*, considerado anticipo de la enciclopedia francesa; *Diccionario histórico-crítico de España*, para cuya elaboración se asociaría a sabios historiadores, consagrándose como iniciador de la Real Academia de la Historia; *Rapsodia económico-político-monárquica*, que constituiría el primer planteamiento de economía progresista¹¹⁹⁴.

Una digitalización de la edición de 1787 de la Imprenta Real de Madrid de la obra principal de Marcenado, conocida como *Reflexiones militares*, está disponible actualmente en libre acceso en Internet¹¹⁹⁵.

¹¹⁹² Actas de MZA, sesión nº 17 de 18 de agosto de 1884, p. 330, libro 11.

¹¹⁹³ Actas MZA, sesión nº 28 de 4 de diciembre de 1884, p. 411, libro 11.

¹¹⁹⁴ GÁRATE CÓRDOBA, José María (2013) “Cómo nació la CEHISMI”, en *Cuaderno de Historia Militar 2, XXXIX Congreso Internacional de Historia Militar, Turín 2013, Operaciones conjunto combinadas*, Comisión Española de Historia Militar, Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional 50 Aniversario 1964-2014, pp. 11-25. Disponible en:

<http://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=563029> [última consulta 28/09/2015]

¹¹⁹⁵ DE NAVIA OSORIO, Álvaro (1787) *Compendio de los veinte libros de Reflexiones militares que en diez tomos en quarto escribió el Teniente General Don Alvaro de Navia Osorio, Vizconde del Puerto y Marques de Santa cruz de Marcenado. Tomo Primero. Por Don Juan Senen de Contreras, Teniente del Regimiento Provincial de Alcazar de San Juan*. (Con Licencia), Imprenta Real, Madrid, 454 pp.

Disponible en:

<https://play.google.com/books/reader?id=foHvOBnvogC&printsec=frontcover&output=reader&hl=es&pg=GBS.PP5> [última consulta 28/09/2015]

La figura del Marqués de Santa Cruz de Marcenado ha dado lugar a abundantísima bibliografía a partir de la década de 1980, coincidiendo con el III Centenario del nacimiento de este ilustre militar; y, sobre todo a partir de los años 2000, pues hoy en día es objeto aquilatado de estudio para los investigadores españoles en el campo de historia militar y los historiadores asturianos¹¹⁹⁶. Aquí nos limitaremos a mencionar en particular el más reciente trabajo de estudio e investigación que obtuvo el “Premio Defensa 2014”, confeccionado por Pelayo Fernández García, el cuál se compone de una biografía del Marqués, un análisis de las Reflexiones Militares y las ediciones que en todas las lenguas de la obra y su influencia internacional; que se halla publicado a texto completo en el portal de cultura del Ministerio de Defensa Español, en internet¹¹⁹⁷. Sobre la celebración de los centenarios del nacimiento del ilustre militar, nos dice este autor que el primero de ellos pasó en un olvido total, salvo algunas menciones, poemas o biografías esporádicas, ya que durante el siglo XVIII el personaje no despertaba el suficiente interés como para ser objeto de estudios de mayor profundidad, realizándose compendios de su obra que fueron llevados a cabo por militares que no ahondaron ni en los textos ni en el autor, como es el caso de la reedición de 1787 que hemos mencionado anteriormente. El II Centenario, del que tenemos referencia en nuestras Actas de la ferroviaria MZA, gozaría, en contraste, de una ampulosa glorificación en ambientes no sólo militares, sino también civiles, culturales y artísticos, con la erudición propia a la prosa de los intelectuales del siglo XIX. En este II Centenario en 1884, “*el interés por la figura de Marcenado se vio incentivado no sólo por la efeméride de su nacimiento, sino también por un movimiento intelectual adscrito a la primera parte de la Restauración que se difundió rápidamente entre los militares, y que incluso se adelantó a otros sectores sociales españoles*”. Madariaga, autor militar crítico con la institución, afirmaría que en su momento, jamás como entonces había habido en la Oficialidad española un movimiento intelectual tan grande¹¹⁹⁸.

En efecto, la acción que realiza MZA de otorgar un donativo en dinero constituye verdaderamente una excepción de la empresa en ocasiones conmemorativas, puesto que la mayoría de los casos su participación en eventos de este tipo se limitaba a conceder descuentos o prebendas en el precio de los transportes, como venimos viendo. El método de las suscripciones era habitual en las recaudaciones del Estado en el caso de catástrofes o epidemias, en las que MZA también participó con sumas de dinero, y solían anunciarse en la *Gaceta de Madrid*. Pero sobre la suscripción abierta para recabar fondos para la celebración del II Centenario del militar, sabemos por las actas de la ferroviaria que se trataba de una institución privada, que había adoptado el nombre de Comisión Económica del Centenario, la que organizaba la recaudación. No obstante en la *Gaceta* de 20 de diciembre de 1885, única referencia a Marcenado en dicha publicación en la fecha de su II Centenario, un parte no oficial nos informa que en la Academia de la Historia se verificó el día anterior por la tarde el acto solemne de adjudicar los premios concedidos en el certamen convocado para honrar la memoria del insigne General, cuyo centenario se conmemoró en diciembre del año anterior. El acto

¹¹⁹⁶ Algunas de las referencias bibliográficas sobre el Marqués de Marcenado están disponibles en Dialnet.

¹¹⁹⁷ FERNÁNDEZ GARCÍA, Pelayo (2014) *Las reflexiones militares del Marqués de Santa Cruz de Marcenado y su influencia más allá de las fronteras nacionales*, 123 pp. Disponible en: http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/actividades/fichero/2014/Noviembre/2014_PreDefModInvesTrabajosInvestigacion.pdf [última consulta 28/09/2015]

¹¹⁹⁸ *Ibid* (2014), pp. 4-5.

fue presidido por el Teniente General Sr. Marqués de San Román, como Presidente de la Junta Directiva del Centenario¹¹⁹⁹. Seguramente, pues, sería este Marqués de San Román quien dirigiese al Consejo de Administración de MZA la invitación a participar con un donativo el año anterior. El Marquesado de San Román fue creado por Alfonso XII, y el presidente del II Centenario de Marcenado debió ser el mismo I Marqués con este título de nueva nobleza, llamado Eduardo Fernández San Román, Teniente General del Ejército y Senador del Reino. Evidentemente, el excepcional y no poco suculento donativo de 500 pesetas para este evento que ofreció MZA, siguió los criterios que hoy llamaríamos de “relaciones públicas”, puesto que jugaría un papel importante en esta decisión el hecho de mantener influencia cordial y efectiva con un representante del ejército con decisión de veto y voto en el senado, como era Eduardo Fernández San Román, ya que las relaciones de la ferroviaria con el Ejército y el Ministerio de la Guerra eran constantes y a veces hasta espinosas y críticas respecto a algunos asuntos, como el transporte de efectivos y tropas, para lo que se encontraba en permanentes negociaciones.

27. Exposición Aragonesa (1885)

A mediados de junio de 1885 el Consejo de MZA aceptaba conceder la rebaja del 50% en el precio de la tarifa ordinaria de transporte para los objetos dirigidos a Zaragoza con motivo de la Exposición Aragonesa a petición de su Junta Directiva¹²⁰⁰. La anterior exposición aragonesa de la que tenemos constancia fue la de 1868, pero hemos optado por presentarlas en epígrafes separados debido a la amplitud del arco que separa sus fechas de celebración. Indicamos asimismo, que en las Actas de MZA en ambos casos, solo se nombra “Exposición Aragonesa”, sin distinción entre una primera y otra segunda exposiciones; creemos que ello puede ser debido a que en su momento, tampoco se vincularon entre sí aquellos eventos en Aragón, tan distanciados en el tiempo.

28. Monumento a Cristóbal Colón en Barcelona (1886)

También en el marco de la preparación del 4º Centenario del Descubrimiento de América, el Alcalde de Barcelona, Presidente de una comisión creada para la erección del famoso monumento a Cristóbal Colón de la ciudad condal, solicitó al Consejo de MZA a finales de 1886, un precio especial en el transporte, desde Monovar a La Encina con destino a aquella capital, de los bloques de piedra de gran tamaño que habrían de emplearse en dicha obra. El peso de los bloques de piedra se calculaban en 10.000 kilogramos cada uno. El Director de MZA, después de haber oído al servicio del Tráfico, ofreció al Presidente de la comisión, salvo la aprobación pendiente del Consejo, tasar las masas indivisibles hasta 10 toneladas al precio sencillo de la tarifa general o

¹¹⁹⁹ REDACCIÓN (20/12/1885) “Parte no oficial. Interior. Madrid”, en *Gaceta de Madrid*, p. 928, Núm. 354. [Noticia sobre el acto solemne verificado el día anterior por la tarde en la Academia de la Historia para adjudicar los premios concedidos en el certamen convocado para honrar la memoria del insigne General Marqués de Marcenado, cuyo centenario se conmemoró en diciembre del año anterior]. Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1885/354/A00928-00928.pdf> [última consulta 28/09/2015]

¹²⁰⁰ Actas de MZA, sesión nº 12 de 19 de junio de 1885, p. 37, libro 12.

sea 7,08 pesetas por tonelada, sin recargo alguno por peso y volumen, rebaja con la cual estuvo conforme la comisión barcelonesa. En diciembre de aquel año el Consejo aprobaba aquella decisión¹²⁰¹.

29. Exposición de Filipinas en Madrid (1887)

Este evento se celebró en Madrid en el marco de las exhibiciones etnológicas y coloniales decimonónicas que, según la historiografía actual fueron frecuentes en Europa y América durante la segunda mitad del siglo XIX. En ellas era una pauta la materialización de la condición inferior y “salvaje” de las gentes colonizadas, y este modelo se siguió de forma parcial en la Exposición de Filipinas organizada en Madrid. Parece ser que en el momento en el que se organizó esta exposición con afán de repercusión internacional, en un período de marcado expansionismo del imperialismo occidental, el ya débil imperio colonial español se ve envuelto en un episodio de conflicto con Alemania, en torno a las islas Carolinas en el Pacífico, que estallaría en agosto de 1885 y resuelto con la mediación y arbitraje del Papa León XIII. Pero España temía las aspiraciones expansionistas de las potencias europeas en el Pacífico, que podían acabar afectando de uno u otro modo a Filipinas. Era necesario por ello reforzar el dominio sobre los pequeños archipiélagos oceánicos y en especial sobre Filipinas. En aquellas fechas era Ministro de Ultramar Víctor Balaguer, político catalán que también fue presidente del Consejo de Filipinas, y este personaje sería quien dio impulso definitivo a la idea de organizar en Madrid tal exposición para atraer la atención sobre la colonia. La Exposición de Filipinas se celebró en el Parque del Retiro, y se mostraron allí productos de todo tipo, especialmente agrícolas, y manufacturas tradicionales, ejemplares de la fauna y de la flora y útiles y artefactos de carácter etnográfico, además de la construcción de viviendas tradicionales¹²⁰².

Para esta exposición fue la Comisaría Regia la que negoció el transporte de 0,35 pesetas por tonelada y kilómetro de dos expediciones que fueron facturadas en doble pequeña velocidad desde Barcelona hasta Madrid, es decir, el doble de la tarifa especial de MZA, en vigor en aquellos momentos M. N. nº 18 de pequeña velocidad¹²⁰³.

30. Exposición Universal de Barcelona (1888)

En general, la historiografía ha venido considerando la Exposición Universal de Barcelona de 1888 como el *súmmum* de las exposiciones habidas en la España decimonónica, la única verdaderamente universal e internacional¹²⁰⁴. Algunos investigadores catalanes, incluso, han llegado a afirmar en estudios recientes que uno de los significados clave de aquella exposición es haber sido el evento que simbolizó el

¹²⁰¹ Actas MZA, sesión nº 22 de 10 de diciembre de 1886, pp. 375-376, libro 12.

¹²⁰² SÁNCHEZ GÓMEZ, Luis Ángel (2002) “Las exhibiciones etnológicas y coloniales decimonónicas y la Exposición de Filipinas de 1887”, en *Revistas del CSIC, RDTP*, LVII, 2, pp. 79-104. Disponible en: <http://rdtp.revistas.csic.es/index.php/rdtp/article/viewFile/174/175> [última consulta 06/07/2015]

¹²⁰³ Actas de MZA, sesión nº 11 de 27 de mayo de 1887, p. 480, libro 12.

¹²⁰⁴ CAPEL, Horacio (2007) “Las exposiciones nacionales y locales en la España del siglo XIX: medio local, redes sociales y difusión de innovaciones”, en SILVA SUÁREZ, Manuel (ed.) (2007) *Op. Cit.*, pp. 179-184.

inicio de la primera etapa de la historia del turismo catalán tras una fase “prototurística” por la aparición de un nuevo concepto de hotelería, nuevas formas de promoción y la implantación de un sistema de transportes urbanos más moderno y accesible, trayendo aparejada la transformación urbana y la dotación de nuevos conjuntos monumentales¹²⁰⁵. Nosotros, por el contrario, según la información existente en las fuentes que revelamos aquí y los escasos estudios en profundidad realizados en nuestro país sobre las exposiciones españolas, opinamos que el fenómeno de transformación urbanística a través de las exposiciones universales a partir de la revolución del transporte terrestre que supuso el ferrocarril ya se hacía bien patente en muchas ciudades desde mediados del siglo XIX. De las nuevas pautas que seguiría el urbanismo y la estimulación del turismo ya se habían percatado los contemporáneos, pero quizás el mérito del Ayuntamiento de Barcelona fue convertirse en un excelente y eficaz catalizador de las posibilidades comunicacionales que existían a partir de los años 1880, cuando las principales arterias ferroviarias de todo el territorio nacional ya estuvieron finalizadas. Además, no fueron los ayuntamientos ni los grandes eventos los iniciadores y promotores de un turismo de masas, sino las mismas ferroviarias, como venimos observando, las que a base de promocionar a través del patrocinio ciertos eventos y su política de descuentos para traslados de ocio, las iniciadoras del fenómeno del turismo en nuestro país.

En su papel de patrocinadoras de este tipo de eventos, que ya era habitual para MZA como venimos viendo, los representantes de todas las compañías ferroviarias fueron llamados por el Ministro de Fomento para que concediesen mayor rebaja en el transporte de los objetos que el Gobierno y la Casa Real enviasen a la Exposición de Barcelona, que la otorgada a los particulares en casos análogos. Como ésta era una cuestión común a todas las ferroviarias, sería la Comisión Delegada, compuesta de representantes de Norte, MZA, y otras compañías, la que se ocuparía del asunto. Normalmente, los descuentos que se venían haciendo a los objetos enviados a las exposiciones universales eran del 50%, pero una vez de acuerdo todas las compañías, se acordó conceder al Gobierno y a la Casa Real la rebaja del 60% sobre los precios de la tarifa legal de la pequeña velocidad a los objetos que no fueran obras de arte. Los descuentos del precio de transporte de aquellos objetos estaban restringidos por regla general, puesto que su transporte era delicado y requería esfuerzos adicionales a la Compañía; pero para este caso, se concedió a modo de excepción, un 50% de rebaja sobre el precio de tarifa de pequeña velocidad a las obras de arte que enviase a Barcelona la regiduría desde Madrid, tanto del trono como la política, con la condición de que la Compañía quedase exenta de toda responsabilidad por las averías o faltas que pudieran ocurrir, tanto en ruta como en la carga y descarga de aquellos objetos¹²⁰⁶. No obstante esta decisión, hubo una nueva petición de una mayor rebaja de los objetos enviados desde Madrid a la ciudad condal, y esta vez fue por parte de nuevas gestiones de la misma Comisaría Regia de la Exposición de Barcelona, apoyada por el Ministro de Fomento y el Director General de Obras Públicas. Así en marzo de 1888, ya próximo a inaugurarse el evento, se llegó a un nuevo acuerdo de conceder el tipo único de 0,70

¹²⁰⁵ GARAY TAMAJÓN, Luis Alfonso (2008) “La Exposición Universal de las Artes y las Industrias de Barcelona (1888). Un evento clave en la primera etapa del turismo en Cataluña”, en *Actas del IX Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica*, Universidad de Murcia, 2008, 20 pp. Disponible en:

<http://www.um.es/ixcongresoaehe/pdfB13/La%20Exposicion%20de%20Barcelona.pdf> [última consulta 13/09/2015]

¹²⁰⁶ Actas MZA, sesión nº 2 de 27 de enero de 1888, p. 128, libro 13.

pesetas para el transporte de todos los objetos que la Real Casa y centros oficiales remitiesen a la Exposición, fuesen o no obras de arte. La Comisión ejecutiva de ferrocarriles, había emitido un nuevo pliego de condiciones, quedando con el mismo conforme con la Compañía del Norte y el Consejo de MZA¹²⁰⁷.

El Consejo de MZA reguló tarifas específicas en conjunto en febrero de 1888, esperando que las Exposiciones Universal de Barcelona y Regional de Madrid, que habrían de celebrarse entre la próxima primavera y otoño del aquel año, atrajeran a dichas capitales gran afluencia de viajeros nacionales y extranjeros. MZA suponía que buena parte de estos viajeros desearían aprovechar la oportunidad de visitar Madrid, Andalucía o Portugal. Según las previsiones de MZA, el Servicio del Tráfico se encargó de estudiar tres proyectos de viajes circulares por las principales ciudades del interior de España. Estos proyectos se habían hecho llegar a las Compañías del Norte, Andaluces, Portugal, Cáceres, Valencia y Tarragona a Barcelona y Francia, mostrándose conformes estas empresas. Los proyectos fueron sometidos al Consejo por el Director de la Compañía de acuerdo con la Comisión Delegada, y fueron aprobados¹²⁰⁸.

Aproximándose la fecha del inicio de la Exposición de Barcelona, el Director de la Compañía del Norte dirigió una carta al Consejo de MZA preguntando “a petición de varias personas interesadas en el mejor éxito de la Exposición universal de Barcelona”, si la Compañía estaría dispuesta a que se hicieran diariamente trenes express entre Madrid y Barcelona mientras durase aquel certamen. Norte también proponía que se agregasen vagones restaurante y que los trenes correo llevaran carruajes de lujo y, a ser posible, *sleeping-cars*. Esta oferta especial de servicios de lujo suponía un riesgo de capital importante, MZA fue prudente en su decisión. El Director de MZA consultó a la Comisión Delegada y a los Servicios de Explotación y del Tráfico, proponiendo al Consejo que se respondiera a Norte negativamente, pues no consideraba conveniente alterar el servicio de los trenes express en tanto que el aumento de viajeros ocasionado por la Exposición de Barcelona no demostrase su necesidad. No obstante, el Director recomendaba que se estudiase la aceleración permanente de los trenes correo, para que ganasen dos horas en la ida y otras dos en la vuelta, con lo que creía que podría quedar satisfecho el deseo expresado por Norte, favoreciendo al mismo tiempo las relaciones entre Madrid y Zaragoza si esta ganancia en el tiempo del trayecto pudiera establecerse de un modo permanente¹²⁰⁹.

Al mismo tiempo se estudiaba una proposición de la “Compañía de wagones-camas” para establecer un servicio bisemanal del Sud Express. Seguramente la compañía de wagons-lits había tenido la misma visión comercial que Norte, y en virtud de las indicaciones de la Compañía del ferrocarril de París-Orleans, proponía a MZA el establecimiento de un servicio bisemanal del Sud-express entre Barcelona, Madrid, Sevilla y viceversa. También MZA había supuesto que aumentaría el tráfico de viajeros por la Península, aprovechando los que acudieran a la Exposición de Barcelona su estancia para visitar otras ciudades, y ya hemos visto que se habían trazado tres proyectos de viajes circulares para ello. Sin embargo, el hecho de que también la Compañía Internacional de Wagon Lits propusiera una mayor oferta para los mismos objetivos, constituiría una competencia a los planes de viajes circulares que se habían propuesto y acordado ya entre las compañías españolas. El Director de MZA, en

¹²⁰⁷ Actas MZA, sesión nº 5 de 9 de marzo de 1888, pp. 160-161.

¹²⁰⁸ Actas MZA, sesión nº 3 de 10 de febrero de 1888, p. 133, libro 13.

¹²⁰⁹ Actas MZA, sesión nº 6 de 23 de marzo de 1888, pp. 170-171, libro 13.

conformidad con la Comisión Delegada, propuso al Consejo que se manifestase a la Compañía de Wagons Lits las dificultades que se oponían a sus deseos, añadiendo que sólo en el caso de hacerse un convenio como el que ya sabían se había celebrado con la Compañía del Norte podría estudiarse la posibilidad del servicio bisemanal del Sud-express propuesto¹²¹⁰.

A comienzos de mayo, recién iniciada la Exposición de Barcelona, el Consejo de MZA fue informado de un Congreso económico nacional que se celebraría también en la ciudad condal paralelamente a la exposición. El programa y reglamento de aquel congreso se habían hecho llegar a la directiva de la ferroviaria, y el Consejo encargó al Director que consagrara su atención a dicho asunto¹²¹¹, creemos, también en un acto de prudencia frente a la euforia que parecía levantarse debida a la Exposición.

Los billetes a precio reducido para el público que viajase a la Exposición de Barcelona fueron aprobados por oficio entre el Director de MZA y la Comisión delegada, según la propuesta del Subdirector de los Servicios Comerciales. No tenemos el precio exacto ni el porcentaje del descuento que se ofrecieron a los viajeros para la ocasión, pero los aprobados fueron dos proyectos de servicios especiales con destino a Barcelona, que comenzarían su vigencia el día 7 de mayo de 1888 en toda la red de la Compañía, vía Zaragoza y vía La Encina, en combinación con la Compañía de los Andaluces. El Consejo aprobó así a posteriori estas propuestas ya en marcha¹²¹².

También para esta ocasión especial se firmó un convenio entre todas las compañías que operaban en la Península para el pase de coches de lujo de unas líneas a otras¹²¹³.

Ya concluido el certamen barcelonés, a mediados de octubre de 1888, se transmitió al Consejo de Administración de MZA un resumen estadístico y comparativo con el año anterior, referente al número de viajeros que había proporcionado la Exposición de Barcelona y los billetes expedidos en Madrid hacia dicho punto, desde mayo a Septiembre¹²¹⁴. La anotación del acta que nos informa de que existió este estudio estadístico comparativo es sumamente escueta, y no nos permite ni por atisbo, deducir si el resultado final de los esfuerzos y previsiones de la ferroviaria fue altamente positivo ni si redundó en verdaderos beneficios. No sabemos si el informe que se elaboró se ha conservado, pero sería interesante en estudios posteriores, tratar de averiguar su paradero y llegar a consultarlo, puesto que puede significar una prueba empírica para la demostración del tráfico real de viajeros que supuso la Exposición de Barcelona, al menos entre el público nacional.

En enero del año siguiente también se ofrecieron al Consejo del resultado obtenido en la venta de billetes a precio reducido con motivo de la Exposición Universal de Barcelona¹²¹⁵, pero esta anotación sobre los beneficios, o quizás pérdidas, que el certamen reportó a la ferroviaria, comparte la misma opacidad que la anterior nota, de modo que no podemos aventurar ninguna conjetura.

¹²¹⁰ Actas MZA, sesión nº 6 de 23 de marzo de 1888, p. 171, libro 13.

¹²¹¹ Actas MZA, sesión nº 9 de 5 de mayo de 1888, p. 201, libro 13.

¹²¹² Actas MZA, sesión nº 9 de 5 de mayo de 1888, p. 201, libro 13.

¹²¹³ Actas MZA, sesión nº 9 de 5 de mayo de 1888, p. 201, libro 13.

¹²¹⁴ Actas MZA, sesión nº 18 de 19 de octubre de 1888, p. 242, libro 13.

¹²¹⁵ Actas MZA, sesión nº 2 de 18 de enero de 1889, p. 275, libro 13.

31. Coronación del Poeta Zorrilla en Granada (1889)

Una comisión de granadinos había dirigido al Director General de MZA una petición para que la Compañía estableciese billetes a precio reducido desde las Estaciones de sus líneas a la ciudad de Granada, con la intención de atraer mayor concurrencia de gentes a las grandes festividades que habrían de tener lugar en Granada en el mes de junio de aquel año de 1889 con motivo de la proyectada coronación del eminente poeta D. José Zorrilla. El Consejo facultó al Director para que, de acuerdo con las demás compañías ferroviarias interesadas en el asunto, adoptase la resolución que creyese más conveniente en beneficio del público y de los intereses de la empresa¹²¹⁶.

32. Exposición Universal de París (1889)

La Exposición Universal de París de 1889 se celebró con motivo del centenario de la Toma de la Bastilla, y quedó consagrada por la erección de la Torre Eiffel, que serviría como arco de entrada a la Feria. Las exposiciones universales, que habían proliferado en todo el mundo marcaban un listón muy alto en lo que se refiere a la capacidad de asombro del público y atracción de visitantes. No obstante, el reto fue asumido por la capital de Francia, y su éxito estuvo asegurado por la grandiosidad de las instalaciones.

Para esta ocasión MZA, de acuerdo con la Comisión Delegada otorgó la habitual rebaja del 50% del precio para el transporte de los objetos destinados a tal punto, con las excepciones y reglas establecidas para estos casos. Sin embargo, se añadió una nueva salvedad a propuesta del Subdirector de los Servicios Comerciales de la empresa, mediante la cual ahora el pago del transporte de los objetos se efectuaría separadamente a la ida y a la vuelta, en vez de hacerse de una vez en el momento de facturarlos¹²¹⁷.

Respecto a los billetes a precio reducido que MZA ofrecía a los viajeros para la Exposición de París, el Consejo ratificó a posteriori, el 5 de julio de 1889, el acuerdo ya adoptado por la Comisión Delegada de conformidad con lo propuesto por la Subdirección de los Servicios comerciales. Las actas consignan que debido a la urgencia del caso, se habían redactado nuevas bases para ampliar a la red de la Compañía la combinación acordada entre la Compañía del Norte y las compañías francesas, que habían establecido billetes a precios reducidos para visitar la Exposición de París¹²¹⁸. Lo que nos dice este texto es que, si en un principio, un convenio de tarifas combinadas reducidas para el tránsito de viajeros fue establecido solamente entre la Compañía del Norte y las ferroviarias francesas, el tráfico debió ser intenso desde el interior de España, y el convenio se amplió, al menos con MZA, aunque es también posible que en dicha ampliación estuviesen inmiscuidas otras compañías como Andaluces.

¹²¹⁶ Actas MZA, sesión nº 6 de 15 de marzo de 1889, p. 294, libro 13.

¹²¹⁷ Actas MZA, sesión nº 18 de 19 de octubre de 1888, p. 241, libro 13.

¹²¹⁸ Actas MZA, sesión nº 13 de 5 de julio de 1889, p. 326, libro 13

Como en las Exposiciones Universales anteriores, el material ferroviario de origen español tuvo en ésta de 1889 en París una presencia liviana, por no decir casi inexistente. Según la bibliografía especializada disponible hasta la fecha, este año la colección española contiene exclusivamente un modelo de vagón enviado por el expositor Julio Foucault de Zaragoza¹²¹⁹. Así, pues, el cruce de esta bibliografía y las referencias de las Actas de MZA nos llevan a pensar que la gran empresa ferroviaria de los Rothschild española sólo participó en las Exposiciones Universales parisinas con el transporte de mercancías para conformar las colecciones de la representación de España y con el transporte de personas como visitantes.

33. Exposición Viti-vinícola de Cariñena (1891)

Para esta exposición, que se celebraría en Cariñena, en la provincia de Zaragoza, en el mes de septiembre, el Director general de MZA concedió la rebaja del 50% de la tarifa de pequeña velocidad concedida al transporte de los objetos que se destinasen a la exposición, aunque los envíos se efectuasen en gran velocidad. En general, regirían las demás condiciones establecidas ya para casos análogos¹²²⁰.

34. 4º Centenario del Descubrimiento de América (1892)

A mediados de junio de 1891 el Consejo quedó enterado de la petición formulada por el Presidente de la Junta directiva del 4º Centenario del descubrimiento de América y de la máxima conformidad de las demás compañías de ferrocarriles según la comunicación transmitida por el secretario de la Comisión Ejecutiva de los mismos, con fecha del 11 de aquel mismo mes. El Consejo de MZA, a propuesta del Director general acordó que el pago de los transportes de objetos destinados a las exposiciones que organizase la referida Junta, pudieran verificarse en Madrid siempre que ésta expidiese un vale para cada remesa que se hiciese. En el supuesto de que se tratase sólo de la remisión de documentos u objetos de valor histórico, como códices, muebles, cerámica, etc., etc., que den a conocer el estado de la civilización americana anterior al descubrimiento de América y la historia de la conquista del Nuevo Mundo¹²²¹.

En este caso no se trató de la formulación de un descuento del precio de transporte de los objetos —o al menos éste no se hace constar de forma explícita en el texto del acta—, sino de una unificación en el pago de las facturaciones de los mismos. El Centenario alcanzó cotas de promoción y divulgación tan altas como las de las Exposiciones Universales, dado su carácter internacional y las altas esferas políticas de todo el globo que se inmiscuyeron en su celebración. Paralelamente se celebraba el IX Congreso de Americanistas en Huelva, ciudad que estaba siendo remozada urbanísticamente, que fue uno de los eventos de alto nivel cultural insertos en el Centenario y organizó la Real Academia de la Historia, y que trataremos en el epígrafe de los Congresos. El fuerte impulso y la esmerada preparación del 4º Centenario por el Estado, podemos deducirla por la anticipación de más de un año con la que ya se comenzaron a cerrar los acuerdos del transporte de los objetos destinados a sus exposiciones. Incluso, el IX Congreso de Americanistas que hemos mencionado,

¹²¹⁹ LASHERAS PEÑAS, Ana Belén (2009) *Op. cit.*, p. 741.

¹²²⁰ Actas MZA, sesión nº 16 de 15 de septiembre de 1891, p. 68 libro 14.

¹²²¹ Actas MZA, sesión nº 13 de 19 de junio de 1891, p. 54, libro 14.

anticipó aún más su planificación, como comentaremos después. Una de las causas del sumo cuidado y máximo esfuerzo que se dedicó a este evento puede ser debida a la competencia con los Estados Unidos de América e Italia, con la que tuvo que lidiar el Gobierno español, pues estas naciones pretendieron liderar las conmemoraciones. Estados Unidos buscaba potenciar sus relaciones con Hispanoamérica en aquel momento, mientras que la motivación italiana era de recuperar la parte de su historia que había estado relacionada con América. Sin embargo, España, a pesar de la escasez de fondos, multiplicó los eventos para tal efeméride, a pesar de la escasez de fondos, con cientos de festejos en todo el país, sucediéndose la producción de escritos, celebración de congresos, conferencias y exposiciones sobre temas americanistas en todas las provincias del territorio nacional. La intención política de tamaño esfuerzo económico y organizativo estaba en afianzar su protagonismo con respecto a América, que tras el proceso de independencia del primer cuarto del siglo XIX había quedado postergado. La nueva voluntad política europea del imperialismo estaba desarrollándose con fuerza en toda Europa, y residía en el trasfondo de los recientes conflictos, como la guerra Franco-Prusiana (1870-1871), la “cuestión de Oriente” del Imperio Austro-Húngaro, la desmembración del Imperio turco, el dominio de territorios ultraeuropeos de la Inglaterra victoriana bajo Disraeli, la unificación de Italia y los intentos imperialistas de la Alemania bismarckiana. En este contexto imperialista, España optó por reforzar sus relaciones comerciales y de prestigio ante las repúblicas americanas independizadas de su antiguo imperio, fijando normas comunes de actuación durante la Restauración. Sin duda en esta línea, el Centenario adquiriría un significado determinante que fue impulsado desde la influencia por medio de los lazos históricos, la cultura y el respeto a la antigua metrópoli, que propulsaron políticos como el gaditano Segismundo Moret o el malagueño Cánovas del Castillo¹²²².

35. Exposiciones de Bellas Artes e Historia Española y Americana (1892)

Estas exposiciones se celebrarían en Madrid durante las fiestas del Centenario de Colón, y el consejo de MZA, a propuesta del Director general, conforme con la Comisión ejecutiva de las Compañías de ferrocarriles, aprobó la rebaja de mitad de precio de las tarifas que se aplicasen al transporte de los objetos que se remitiesen, con las condiciones establecidas para casos análogos “*y muy especialmente la de que “la Compañía quedará exenta de toda responsabilidad en caso de accidente, avería o retraso en la expedición, transporte y entrega de los efectos facturados con destino á las citadas Exposiciones”*”.

36. Exposición Nacional de Industrias Artísticas e Internacionales de reproducción de Barcelona (1892)

¹²²² VÁZQUEZ CIENFUEGOS, Sigfrido (2008) “La celebración del IV Centenario del Descubrimiento de América en Huelva (1892): Un nuevo impulso en el estudio e investigación de la historia de América”, en NAVARRO ANTOLÍN, Fernando (ed.) (2008) *Orbis Incognitus. Avisos y legajos del Nuevo Mundo. Homenaje al profesor Luis Navarro García*, Vol. 2, Universidad de Huelva, pp. 67-77. Disponible en: <http://digital.csic.es/bitstream/10261/48846/1/La%20celebraci%C3%B3n%20del%20IV%20Centenario%201.pdf> [última consulta 18/09/2015]

Esta exposición se celebró en Barcelona durante las fiestas conmemorativas del 4º Centenario del Descubrimiento de América. El Ayuntamiento Constitucional de Barcelona y MZA celebraron un convenio con dicha corporación, estableciendo condiciones para el transporte de los objetos que serían transportados. El Consejo de Administración de la empresa ferroviaria, de conformidad con lo propuesto por la Comisión Ejecutiva de las Compañías y el parecer favorable de la Comisión Delegada y el Director general aprobó la rebaja del 50% en los precios de las tarifas de grande y pequeña velocidad para el transporte de los objetos y productos que se facturasen en las líneas de la Compañía con destino a dicho evento¹²²³.

37. Exposición regional de Badajoz (1893)

En marzo de 1892, el Consejo de MZA se encargó de la solicitud del presidente de la Comisión ejecutiva de la Exposición Regional que habría de celebrarse en agosto del año siguiente en Badajoz para conmemorar el 4º Centenario del Descubrimiento de América. De conformidad con el Director general y el parecer de la Comisión delegada, el Consejo aprobó la rebaja de la mitad del precio de la tarifa general con las condiciones usuales para estos casos, aplicándose dicha rebaja a los productos y demás objetos destinados a ella¹²²⁴.

38. Exposición Artística Internacional de Viena y Exposición Universal en Amberes (1894)

La Comisión de Artistas de Viena dirigió al Consejo de Administración de MZA una petición de rebaja del 50% en el transporte de los objetos que de España se destinasen a la Exposición Artística Internacional que se celebraría en marzo de 1894. La solicitud de la comisión organizadora de la exposición adelantó su petición con casi un año de previsión, y el Consejo de Administración de MZA se ocupó de este asunto en octubre de 1893. Visto el margen de tiempo que aún restaba para la toma de decisión, ésta no se tomó de forma inmediata, sino que el Consejo expuso su deseo de que se pidiese el parecer del Comité de París para acordar lo que procediese¹²²⁵.

En la misma sesión del Consejo de MZA en la que se decidía pedir informe al Comité de París sobre el descuento pertinente a realizar para los objetos destinados a la Exposición Artística Internacional de Viena de 1894 que hemos visto en el epígrafe anterior, se ocupó la directiva de MZA de otra petición transmitida por el Ministerio Belga de la rebaja del 50% en el transporte de los efectos que se enviasen desde nuestro país a la Exposición Universal que se planificaba en Amberes en 1894. También en esta ocasión, el Consejo no tomó una decisión inmediata, sino que también encargó se pidiese informe al comité de París acerca de la petición del Gobierno belga¹²²⁶.

¹²²³ Actas MZA, sesión nº 14 de 2 de agosto de 1892, p. 198, libro 14.

¹²²⁴ Actas MZA, sesión nº 5 de 11 de marzo de 1892, pp. 143-144, libro 14.

¹²²⁵ Actas MZA, sesión nº 17 de 6 de octubre de 1893, p. 382, libro 14.

¹²²⁶ Actas MZA, sesión nº 17 de 6 de octubre de 1893, p. 382, libro 14.

El Comité de París no se demoró en contestar al Consejo al respecto de las disposiciones a seguir para ambas exposiciones, transmitiendo su parecer favorable, y el Consejo concedió rebaja del 50% en los objetos que de España se destinasen a ambas exposiciones, en Viena y en Amberes, sujetándose la concesión otorgada a las reglas establecidas y que se venían aplicando en casos análogos¹²²⁷.

39. Exposiciones de Bellas Artes en Barcelona (1894, 1896)

Gracias a las anotaciones de las actas de MZA, podemos comprobar cómo el éxito de la Exposición de Barcelona de 1888 había traído la organización de otros grandes eventos de temática variada en la ciudad condal. La frecuencia de la organización de estos eventos fue alta, ya que tras la exposición de 1888, Barcelona organizó actos importantes para el Centenario del Descubrimiento de América en 1892, y ya desde finales de 1893 comenzaba a planificar otro nuevo certamen. En diciembre de 1893, el Alcalde de Barcelona formulaba una petición de reducción del 50% del precio de tarifa general para el transporte de los objetos destinados a la nueva Exposición de Bellas Artes, que habría de inaugurarse en el mes de abril siguiente, de 1894, y que permanecería abierta hasta finales de junio del año siguiente. El Consejo, a propuesta del Director de la Compañía y en vista de lo informado por la Subdirección de acuerdo con la Compañía del Norte y el dictamen favorable de la Comisión Ejecutiva, concedía la reducción habitual del 50%, sujetándose esta concesión a las condiciones establecidas para los casos análogos que se habían ido dando hasta la fecha¹²²⁸.

Dos años después, en 1896, volvió a repetirse el mismo evento en Barcelona, con el nombre de Exposición General de Bellas Artes e Industrias, durante los meses de abril, mayo y junio, por lo que creemos que el objeto del mismo fue ampliado, aprovechando la inercia de las infraestructuras organizadoras que estaba promoviendo el ayuntamiento de aquella capital. De nuevo, el comité organizador del concurso solicitaba con sobrado tiempo de antelación a la ferroviaria el descuento del 50% sobre el precio de la tarifa legal en el recorrido de todas las líneas de su red, para el transporte de los objetos que iban a ser destinados a ella. El Consejo se ocupó de esta solicitud en octubre de 1895, aprobando dicha rebaja en conformidad con la Comisión Delegada y reseñando que las condiciones serían las mismas que rigieron para la Exposición de Bellas Artes de 1894¹²²⁹.

40. Exposición de Bellas Artes en Alicante (1894)

La competencia entre las ciudades y las actividades expositivas que organizaban a finales del siglo XIX parece que llegó al paroxismo. En el mismo año que estaba prevista la Exposición de Bellas Artes en Barcelona, Alicante también se propuso otra exposición con la misma materia. Fue la Sociedad Económica de Amigos del País de Alicante la organizadora de este certamen, que se celebraría durante el mes de junio de

¹²²⁷ Actas MZA, sesión nº 18 de 20 de octubre de 1893, p. 392, libro 14.

¹²²⁸ Actas MZA, sesión nº 25 de 29 de diciembre de 1893, p. 493, libro 14.

¹²²⁹ Actas MZA, sesión nº 21 de 25 de octubre de 1895, pp. 246-247, libro 15.

1894. Creemos que la posible saturación que pudieran crear estos certámenes no estaba siendo valorada, ni tampoco el solapamiento de fechas para su celebración, ya que si en Barcelona la exposición artística se celebraría desde abril a junio, la fecha de celebrar en dicho mes otra exposición con similar objeto en una capital con menor capacidad económica y de organización que la ciudad condal, no responde a una lógica con fundamento sólido. Esta afirmación que hacemos de la menor capacidad organizativa de Alicante respecto a Barcelona la podemos constatar simplemente en el plazo de preparación de la exposición. Vemos cómo Barcelona se adelanta en un plazo de entre nueve meses a un año a la solicitud de descuento en el transporte que pide a MZA, al igual que ya venía siendo lo normal en organización de grandes eventos como los de Viena y Ámsterdam. Sin embargo, la Sociedad Económica de Amigos del País de Alicante libra su solicitud de rebaja con un margen apenas inferior a tres meses respecto a la fecha prevista de inauguración de su exposición.

MZA, concedió la rebaja del 50% que se solicitaba sobre la tarifa vigente para el transporte de los objetos de arte que fuesen destinados a aquella capital del sur del Levante, recalcando que esta concesión debía sujetarse a las reglas ya consabidas adoptadas en general para el transporte de objetos para exposiciones¹²³⁰.

41. Exposición de Bellas Artes en Dresde (1897)

Las exposiciones universales sirvieron en mucho caso para reforzar vínculos diplomáticos entre países. En el caso de esta exposición de Dresde que se celebraría entre la primavera y el verano de 1897, fue el Ministro de Estado de España quien solicitó a las compañías de ferrocarriles, entre octubre y noviembre de 1896, la acostumbrada rebaja en el precio del transporte de las obras de arte que se enviaran a aquella ciudad alemana, a petición del embajador de aquel país. El Consejo de Administración de MZA concedió el descuento de mitad de precio también para esta ocasión, sujetándose a las reglas establecidas para estos casos¹²³¹.

42. Exposición Internacional del Arte y de Industria en Estocolmo (1897)

En febrero de 1897 el Consejo de MZA accedía a la petición de la delegación de Suecia y Noruega dirigida a la Comisión Ejecutiva de las Compañías ferroviarias, la cual recomendaba el voto afirmativo del Consejo en cuanto a conceder la rebaja del 50% del precio del transporte de los objetos que se facturasen para la Exposición Internacional de Arte y de Industria que habría de celebrarse durante el año corriente de 1897. También se insistió que dicha concesión debía sujetarse a las reglas ya establecidas en casos análogos¹²³².

¹²³⁰ Actas MZA, sesión nº 8 de 20 de abril de 1894, p. 13, libro 15.

¹²³¹ Actas MZA, sesión nº 22 de 6 de noviembre de 1896, p. 387, libro 15.

¹²³² Actas MZA, sesión nº 4 de 12 de febrero de 1897, pp. 440-441, libro 15.

43. Exposición de Artes y Manufacturas Modernas de Madrid (1897)

La Comisión Ejecutiva de las Compañías de ferrocarriles había adoptado el acuerdo de reducir en un 50% el precio de los transportes de objetos que se destinasen a la Exposición de Artes y Manufacturas Modernas que se celebraría en la ciudad de la Corte el 20 de octubre de aquel mismo año de 1897, bajo las condiciones habituales ya establecidas para casos análogos. El Consejo aprobó dicho acuerdo tan solo algo más de un mes antes de la inauguración de la nueva exposición madrileña¹²³³.

44. Exposiciones del Ayuntamiento de Sevilla (1898)

El Señor Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Sevilla solicitó rebaja de precio para los transportes de ganados, productos agrícolas, cerámicas, plantas y flores destinados a las exposiciones que habrían de verificarse en aquella capital en la segunda decena del mes de abril de 1898. Dicha petición no debió llegar con demasiada antelación al Consejo de MZA, puesto que este órgano directivo de la Compañía se ocupó de este asunto el día 15 de abril de 1898. El Consejo aprobó las concesiones que *“como en años anteriores ha otorgado el Señor Director General, con las condiciones que se consignan en el contrato formalizado al efecto con el Señor Alcalde de Sevilla”*¹²³⁴.

Esta anotación del actas presenta ciertas variaciones con respecto a las anotaciones referentes a otras exposiciones. En primer lugar, ya hemos visto anteriormente que las concesiones se otorgaban a título particular y que el Consejo se ocupaba de ellas a medida que llegaba la información. Tan solo se celebró un contrato particular con el Ayuntamiento de Barcelona, según los datos que hemos encontrado en las actas hasta este momento. Sin embargo, para Sevilla, deducimos por el texto que ya existía otro contrato particular, pues nos habla de que ya las condiciones regían en años anteriores. Además, el texto nos dice que en años anteriores las condiciones especiales para las exposiciones de Sevilla habían sido otorgadas directamente por el Director General de la Compañía, y de hecho, no hemos encontrado deliberaciones del Consejo en torno a otras exposiciones en la capital andaluza. Aquí se nos presenta la excepción como regla de confirmación de un trato de favor que se dispensaba a Sevilla por parte de la ferroviaria, respecto otras ciudades de la geografía española. Esta aseveración queda reforzada además por otra excepción que hizo MZA de donativos en metálico al ayuntamiento de esta ciudad para la Semana Santa desde 1877 hasta 1899. Es probable que el interés lucrativo de la Compañía formase parte de este trato de favor, y que Sevilla fuese en aquellos momentos un centro importante de atracción turística que produjese un aumento sensible en el flujo de viajeros hacia aquella ciudad durante el último tercio del siglo XIX.

Aunque la anotación anterior del acta de MZA no determina cual fue el descuento concedido a esta ciudad, para el año siguiente, 1899, en el que se repitieron

¹²³³ Actas MZA, sesión nº 19 de 10 de septiembre de 1897, pp. 43-44, libro 16.

¹²³⁴ Actas MZA, sesión nº 8 de 15 de abril de 1898, p. 164, libro 16.

las exposiciones organizadas por el ayuntamiento de Sevilla en abril coincidiendo con la feria de esta capital y la Semana Santa, sí se especifican los detalles de las concesiones. Nuevamente el Alcalde de Sevilla había enviado una petición al Consejo de MZA solicitando rebaja de precio para los transportes de productos agrícolas, flores y plantas destinados a las exposiciones que tendrían lugar en dicha capital, y que seguramente se solaparían o formarían parte de la feria mayor. El Consejo de MZA accedía a la petición, otorgando la aplicación de las tarifas de pequeña velocidad y el transporte por los trenes mixtos para la Exposición de ganados, siempre que lo permitiesen las atenciones del servicio. Este descuento era extensible a todas las facturaciones procedentes de las provincias que acudieran al concurso. Para el resto de exposiciones paralelas que se celebrarían en Sevilla, además de la de ganados que hemos indicado, regiría la reducción del 50% sobre el precio de las tarifas generales desde cualquier estación de la red, abonando el remitente a la salida el pago del viaje de ida y vuelta¹²³⁵.

45. Exposición Agrícola, Industrial, Minera y de Bellas Artes de Murcia (1900)

Al filo del siglo XX, las capitales de provincias más periféricas geográfica y económicamente hablando, organizaban también sus propias exposiciones. Por el título que se dio a esta exposición de Murcia de 1900, vemos que la intención de los organizadores fue aprovechar las sinergias de todos los sectores activos de la región, mezclándose los más variados temas como objeto expositor, es decir, recurriendo al eclecticismo de temas que permitiesen por aglomeración, obtener suficiente material y expositores para crear un evento. Esta Exposición Agrícola, Industrial, Minera y de Bellas Artes de Murcia, se celebraría durante los meses de abril y mayo de 1900, y en enero de aquel mismo años, con solo unos meses de anticipación, sería el mismo Alcalde Presidente del Ayuntamiento de aquella ciudad quien solicitaría rebaja de precio en los transportes de los objetos destinados al certamen. El Consejo, a propuesta del Director de la Compañía y de conformidad con el Comité de Dirección, concedió la rebaja acostumbrada en aquellos casos del 50% del precio de transporte sobre el máximo de las tarifas generales, con sujeción a las condiciones establecidas en un proyecto de contrato que habría de celebrarse con el Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Murcia. Para la elaboración de este proyecto de contrato se remitía al Consejo un informe de Tráfico referente al asunto¹²³⁶.

El texto de esta anotación es interesante puesto que trasluce varios cambios en la forma de actuar de la Compañía respecto a su participación o patrocinio en las exposiciones regionales. En primer lugar, para el caso de Murcia, se celebra un contrato con el ayuntamiento, modo de proceder que tan solo se había dado excepcionalmente para las capitales de Barcelona y Sevilla, como hemos visto. En segundo lugar, también encontramos que ha habido un cambio en el organigrama de toma de decisiones de la empresa, puesto que anteriormente, al igual que en este caso, las propuestas eran dadas al Consejo de Administración por el Director de la empresa, pero éste se avalaba en el parecer de la Comisión Delegada, que como sabemos, era externa a la Compañía y formada por representantes de varias empresas. Sin embargo, vemos cómo ahora el

¹²³⁵ Actas MZA, sesión nº 4 de 24 de febrero de 1899, pp. 358-359, libro 16.

¹²³⁶ Actas MZA, sesión nº 2 de 26 de enero de 1900, p. 146, libro 17.

Director ya no se avala en la Comisión Delegada, sino en un Comité de Dirección, que sería un órgano interno propio de MZA.

La Exposición Agrícola, Industrial, Minera y de Bellas Artes de Murcia que tendría lugar en la primavera, coincidía con las fiestas de Semana Santa y Pascua en aquella ciudad. A primeros de marzo de aquel año de 1900, el Consejo aprobaría cuatro servicios especiales de viajeros para aquel evento, a saber¹²³⁷:

“1ª Tren especial de ida y vuelta entre Madrid y principales puntos del Tránsito hasta Murcia, á los precios de 20 pesetas en 2ª y 12 en 3ª, debiendo garantizar el Ayuntamiento de Murcia, una recaudación mínima de 5.000 pesetas, previo depósito de igual cantidad, cuya suma se devolverá si los resultados del servicio cubrieran la citada cantidad, tomando en caso contrario la diferencia entre el producto obtenido y la cifra de 5.000 pesetas.

2ª Servicio local de la línea de Cartagena para la corrida de toros que se celebrará el 15 de abril con reducción de precio del 25 al 34%.

3ª Servicio local de la línea de Cartagena desde el 7 de abril al 31 de Mayo, en cuyo periodo estará abierta la Exposición, con billetes de ida y vuelta en 2ª y 3ª clase, valederos por tres días, con reducción de precio de un 26% y

4º Servicio general para visitar la Exposición desde el 15 de Abril al 31 de Mayo, comprendiendo en esta combinación, Madrid y varias Estaciones de las líneas de Andalucía, Extremadura y la Mancha, con reducción de precio que fluctúa entre el 30 y el 45% según distancias.”

Lo más llamativo de estas condiciones establecidas con el Ayuntamiento de Murcia es la exigencia del previo pago de la municipalidad como depósito, de las 5.000 pesetas mínimas que MZA establecía como límite inferior de la recaudación que esperaba cubrir por el servicio de viajeros. Estas condiciones reflejan la previsión de la ferroviaria de que el evento de la exposición murciana, organizada reforzadamente con las fiestas locales, no atrajese el flujo de viajeros esperados por el cabildo.

46. Exposición Universal de París (1900)

Esta Exposición Universal de París es la última gran exposición internacional de la que tenemos noticias en las actas de MZA al llegar el filo del cambio de siglo. El cambio de política de la empresa se hace patente en que en esta ocasión no encontramos ninguna alusión a concesión de rebaja en el precio del transporte de los objetos o materiales que allí se enviasen. En cambio, la ferroviaria reguló a comienzos de mayo un servicio especial de viajeros en 1ª y 2ª clase entre Valencia y la frontera francesa a los precios de 71,55 y 50,60 pesetas respectivamente¹²³⁸. A finales de aquel mismo mes, ocupan un lugar destacado en las actas nuevos acuerdos con la “casi totalidad de las Compañías Españolas, después de una larga y detenida discusión y estudio entre las mismas”. Las bases del proyecto entre las compañías se presentan en unas tablas que fueron copiadas en las actas. La cuestión primordial es que se aprovechó la ocasión para que las compañías ferroviarias se decidieran por enunciar un proyecto de tarifa de

¹²³⁷ Actas MZA, sesión nº 6 de 9 de marzo de 1900, pp. 186-187, libro 17.

¹²³⁸ Actas MZA, sesión nº 10 de 4 de mayo de 1900, p. 240, libro 17.

billetes circulares a voluntad del viajero. Las conclusiones extraídas de este proyecto, que aprobó el Consejo fueron que el planteamiento del acuerdo tarifario común para la nueva exposición parisina, eran que con la tarifa establecida se llenaba un vacío y se satisfacían los deseos del público a fin de que sus excursiones no estuvieran sujetas a itinerario fijo, como sucedía hasta el momento, siendo de esperar que se obtuviese la aprobación del Gobierno al tiempo preciso para que se pudieran utilizar la tarifa los que asistiesen a la Exposición de París. Se hace constar que también se había tenido en cuenta establecer un mínimo de 1.5000 kilómetros recorridos en total por los viajeros que quisiesen acogerse a los beneficios de la tarifa, para evitar que se aprovechara dicha combinación en las grandes corrientes de tráfico de viajeros, a fin de no perjudicar la expendición ordinaria de billetes¹²³⁹. Estamos ante un claro cambio de enfoque comercial de las ferroviarias al borde del siglo XX, puesto que somos testigos aquí de un balanceo desde el enfoque de la producción hacia otro nuevo enfoque con orientación hacia el consumidor, en una línea de razonamiento empresarial que aún en una época muy posterior, un sinnúmero de empresas estaban trabadas aún en asimilar. De hecho, las políticas de empresa con orientación a los deseos del consumidor, han sido abanderadas de la creación de departamentos de marketing que pudiesen coordinar este cambio de paradigma empresarial a lo largo de la segunda mitad del siglo XX.

Además, al tiempo que se estipulaban estas tarifas para ampliar las posibilidades de los viajes circulares de largo recorrido, de las que serían beneficiarias los pasajeros de clases acomodadas, se daba cuenta de otro proyecto de combinación de billetes de viajeros con destino a la Exposición Universal de París, con reducción de precios solamente para asientos de 2ª y 3ª clase. También se ofrecía la opción a estos viajeros de hacer el viaje por cualquiera de las dos fronteras de Cerbère o de Hendaya, no pudiéndose hacer extensiva esta condición a los viajeros de 1ª clase por no haber recaído la conformidad de algunas compañías. Las rebajas de precio están detalladas en otra tabla en las actas, y se acordaba que estas reducciones se aplicarían separadamente en el recorrido de cada compañía para que quedase proporcionada la rebaja a la distancia recorrida en cada línea. Para los efectos de aplicación de distancias, MZA consideraría la Red Antigua y la Red Catalana como una sola, en base a la reciente fusión que había tenido lugar desde el momento en que la Compañía absorbió a la anterior Compañía de Tarragona a Barcelona y Francia (TBF)¹²⁴⁰. En la combinación mencionada para el descuento a los viajeros de 2ª y 3ª clase se exceptuaban las estaciones comprendidas entre Altafulla y la frontera de Cerbère, entre Morell y Roda de Barás y Podas, y desde Valls a Salamós, por considerarse que dentro de estos recorridos no había necesidad de hacer reducción. Los billetes de 2ª y 3ª clase para la Exposición Universal de París se restringieron en el tiempo que podría durar el viaje, al contrario que los de 1ª clase o los circulares, puesto que se establecía la diferencia de que tendrían una validez de 30 días, siendo prorrogables por 15 días más mediante un abono del 10% sobre el precio¹²⁴¹.

¹²³⁹ Actas MZA, sesión nº 12 de 25 de mayo de 1900, p. 260, libro 17.

¹²⁴⁰ En el AHF se conserva un expediente específico compuesto de varios ejemplares relativos a informaciones dadas por la prensa sobre esta fusión de la *Gaceta de Madrid* de viernes 6 de octubre de 1899, Año CCXXXVIII, Núm. 279, Tomo IV, pág. 69; y *Journal Officiel de la République Française*, Trentième année, Nº 229, jeudi 25 août 1898. AHF, expediente W-0015-012.

y —de la misma cabecera—, Trente-et-unième année, Nº 16, mardi 17 janvier 1899.

¹²⁴¹ Actas MZA, sesión nº 12 de 25 de mayo de 1900, pp. 261-262, libro 17.

Además, el Director de la Compañía expuso al Consejo la conveniencia de que se facilitase a algunos agentes de la empresa la visita a la Exposición de París, del mismo modo que se había hecho para las de los años 1878 y 1889. Enterado el Consejo y de conformidad con el Comité de Dirección de la empresa, concedió a dicho efecto un crédito de 20.000 francos para el personal de la Antigua Red, comprendiéndose en el mismo el de Material y Tracción de la Red Catalana; además, también se concedieron otros 5.000 francos para el personal de otros servicios de la Red Catalana cuya asistencia a la Exposición se considerase conveniente¹²⁴².

Comprobamos mediante estas notas que, si bien MZA había dejado de patrocinar los descuentos directos en el transporte de los objetos dirigidos a la Exposición Universal de París, el interés por optimizar el tránsito de viajeros que ésta producía incluso se acrecentaba. De la misma manera, es significativo el interés de la ferroviaria a la asistencia de sus empleados al certamen, y para ello se dispensan cantidades crecidas en francos, que se distribuirían entre empleados de distintos servicios y zonas geográficas de la red diversas.

A finales del período de duración de la Exposición Universal de París de 1900, ya a finales de septiembre de aquel año, se estableció un tren especial de viajeros de 2ª y 3ª clase para visitar el evento, en vista de la invitación de las compañías francesas. Dicho tren saldría de Barcelona el 12 de septiembre y regresaría el día 26, no admitiéndose más de 150 viajeros en 2ª y 260 en 3ª clase. Las reducciones en el precio de los billetes para estos viajeros de última hora serían de 60% en los recorridos franceses y de 40% en el de MZA¹²⁴³.

Las nuevas inquietudes por facilitar la arribada de viajeros de 2ª y 3ª clase a la Exposición Universal de París que daba entrada al siglo XX, junto con la operación de última hora de fletar un tren especial para los últimos momentos del evento, nos indican que el proceso de democratización de estas ferias de muestras había llegado a un punto álgido. Lo que en un principio eran exhibiciones eminentemente burguesas, había calado en la mentalidad y el interés por que las clases medias y bajas asistiesen a ellas, muestran como había llegado a convertirse en todo un éxito de propaganda y educación entre estas clases.

47. Recapitulación sobre la participación de las ferroviarias españolas en las exposiciones de París

Hemos observado que salvo contadísimas excepciones, el papel de la más importante compañía ferroviaria española en las exposiciones que se celebraron por doquier, tanto en territorio nacional como en el extranjero, se limitaron a lo largo de toda la segunda mitad del siglo XIX al descuento en el precio del transporte de los objetos dirigidos a ellas. La participación de las ferroviarias españolas como expositoras de material y técnicas en París seguía siendo prácticamente nula en los albores del siglo XX. En la de 1900 de la capital gala, la sección española sólo enviaron unos faroles para iluminar tendidos ferroviarios y una colección de revistas técnicas, entre las que

¹²⁴² Actas MZA, sesión nº 12 de 25 de mayo de 1900, p. 268, libro 17.

¹²⁴³ Actas MZA, sesión nº 17 de 28 de septiembre de 1900, p. 337, libro 17.

estaban la *Gaceta de Obras Públicas*, la *Revista de la Asociación de Ingenieros Industriales de Barcelona* y la *Revista de la Asociación General de Empleados de los Ferrocarriles Españoles*. En dicha ocasión fueron enviados, como muestra de las infraestructuras españolas, algunos proyectos de nuevos tendidos ferroviarios y algunas memorias y planos de obras; como los planos del canal de Urgell, el proyecto del parque de Montjuic o el proyecto de transbordador de Portugalete en un cuadro al temple realizado por Alberto de Palacio, por el cuál obtuvo una medalla de oro¹²⁴⁴.

Esta iniciativa de enviar a la capital francesa los proyectos de nuevas infraestructuras más bien parece promovida por el Estado o por las autoridades regionales catalanas, pero seguimos en esta fecha sin tener constancia de una presencia consistente de las ferroviarias españolas en la Exposición Universal de París. La nula participación de las empresas de ferrocarriles españolas en los eventos como expositoras a excepción, como hemos dicho, del envío de materiales y muestras de otros ramos y la promoción de viajes del público, persiste durante todo el siglo XIX. Es probable que ello fuese debido a que realmente las novedades en la técnica que pudiese aportar esta industria tenían un origen foráneo, y que las dos mayores empresas españolas, MZA y Norte, que verdaderamente actuaban como filiales de las galas, no tuviesen material original que exponer. Seguramente el nulo envío de materiales ferroviarios desde España a las Exposiciones Universales debió ser consensuado previamente por los Consejos de Administración y sus Comités de París de las respectivas compañías.

¹²⁴⁴ LASHERAS PEÑA, Ana Belén (2009) *Op. cit.*, p. 741.

Capítulo XV. Patrocinio de congresos y relaciones con organizaciones científicas, técnicas, económicas, culturales, académicas y museos

El carácter de internacionalización que surgía con la fiebre de las exposiciones universales, también se trasladaba y dejaba notar en los congresos científicos, técnicos, económicos y literarios que se celebraron en toda Europa durante las dos últimas décadas del siglo XIX. La apertura de las arterias principales de la red ferroviaria española a partir de 1880 y la conexión entre las redes nacionales europeas en la misma fecha, debió influir en este aspecto. La relativa facilidad para el desplazamiento de personas que constituyó la conexión internacional de las redes de transporte, debió percibirse como una apertura al intercambio de conocimiento y artes.

1. Congresos

En las Actas de MZA encontramos la relación de este tipo de certámenes en los que participó esta empresa ferroviaria con facilidades y descuentos a los congresistas. En la concesión de estos descuentos, pues, interpretamos otra de las obligaciones sociales que debían atribuírseles a las ferroviarias en cuanto a esta oportunidad de transmisión del conocimiento. No sólo fue MZA la que adoptaría esta actitud de facilitación de estos congresos con sus infraestructuras, sino que ello debió ser tónica común de todas las empresas de caminos de hierro de la época.

1. 1. Congreso Médico de Sevilla (abril 1882)

La primera anotación en las actas de MZA acerca de los numerosos congresos científicos que tuvieron lugar durante el último tercio del siglo XIX es la relativa al Congreso Médico que habría de tener lugar en Sevilla del 9 al 15 del mes de abril de 1882. Aún no se había establecido el descuento del 50% que fue habitual ya entradas las últimas décadas de aquella centuria, y en este primer congreso en el que participó MZA, la rebaja concedida en esta ocasión fue solamente del 45% respecto al precio de los billetes de los individuos que concurriesen a dicho evento. Los billetes de ida y vuelta serían valederos del 1º al 25 del citado mes. Oportunamente el Servicio del Tráfico habría de ponerse de acuerdo con la comisión organizadora del congreso y con las demás compañías ferroviarias acerca de las garantías que deberían exigirse para la

concesión de estos billetes, forma de los mismos y estaciones desde las que podrían expedirse¹²⁴⁵.

1. 2. Congreso Pedagógico de Madrid (mayo 1882)

Para la celebración de este congreso, a instancia de la Sociedad Matritense el Fomento de las Artes, MZA concedió rebaja del 50% en el precio de los billetes de ida y vuelta de los maestros de instrucción primaria que hubieran de acudir a Madrid para asistir al Congreso Pedagógico, autorizados por las diputaciones provinciales y ayuntamientos. Asimismo se concedía también la rebaja del 50% en el transporte de los objetos de pedagogía que debían exhibirse en la exposición paralela que se efectuaría durante aquel evento¹²⁴⁶.

1. 3. Congreso de Geografía Mercantil y Colonial (noviembre 1883)

La Sociedad Geográfica de Madrid enviaba a MZA una instancia para la concesión de la rebaja de mitad del precio ordinario de los billetes a las personas que viniesen desde provincias al citado Congreso de Geografía Mercantil y Colonial que habría de celebrarse en noviembre de 1883, quedando aprobado dicho descuento por el Consejo de Administración de la ferroviaria a comienzos de octubre de aquel mismo año¹²⁴⁷.

1. 4. Congreso Literario Internacional en Madrid (septiembre 1884) y expedición artístico-literaria a Toledo (1887)

A instancias del Presidente de la Asociación de Escritores y Artistas de febrero de 1884, el Consejo de MZA concedía la rebaja del 50% en el precio de los billetes de los individuos que habían concurrido al Congreso Internacional Literario que se había celebrado en Amsterdam durante el mes de septiembre del año anterior, para que pudiesen acudir al siguiente Congreso Internacional Literario que se celebraría en septiembre de 1884 en Madrid, mediante las formalidades establecidas para casos análogos a fin de acreditar la identidad de los interesados¹²⁴⁸. Volvemos a tener noticias de las actividades de la Asociación de Escritores y Artistas aproximadamente tres años más tarde, cuando dicha asociación volvió a solicitar a MZA una concesión de rebaja a la cuarta parte del precio de los billetes a un grupo de 50 a 60 personas que irían en expedición artístico-literaria a Toledo, pero el Consejo concedió la rebaja acostumbrada de mitad de precio, a fin de no establecer precedente¹²⁴⁹.

1. 5. Congreso en Vicennes por el cincuentenario de los caminos de hierro franceses (1887)

El Consejo, a principios de 1887, enterado del proyecto iniciado en París de celebrar en Vincennes en el transcurso de aquel año el cincuentenario de los caminos de

¹²⁴⁵ Actas MZA, sesión nº 3 de 3 de febrero de 1882, p. 344, libro 10.

¹²⁴⁶ Actas MZA, sesión nº 8 de 14 de abril de 1882, pp. 390-391, libro 10.

¹²⁴⁷ Actas MZA, sesión nº 18 de 3 de octubre de 1883, p. 150, libro 11.

¹²⁴⁸ Actas MZA, sesión nº 4 de 15 de febrero de 1884, p. 221, libro 11.

¹²⁴⁹ Actas MZA, sesión nº 10 de 13 de mayo de 1887, p. 475, libro 12.

hierro franceses, se adhirió al acuerdo tomado sobre aquel asunto por las compañías francesas, según declaración publicada por éstas¹²⁵⁰. A finales de febrero de aquel año, se leyó en la sesión del Consejo el discurso que pronunció el miembro del Comité, señor Ancoc, en la Academia de Ciencias Morales y Políticas de París con motivo de la celebración de aquel cincuentenario. El Consejo de Madrid consignó en las actas haberlo oído con sumo agrado¹²⁵¹.

1. 6. Congreso Económico de Barcelona (1888)

El 28 de septiembre de 1888 el Consejo de MZA deliberó sobre los antecedentes referentes a la celebración del Congreso Económico que estaba a punto de celebrarse en Barcelona por convocación de una comisión organizadora. La anotación del acta que nos habla de esta deliberación expresa que el asunto había sido objeto de recientes correspondencia seguidas entre miembros del Consejo y del Comité de París, y como resultado de éstas, se había considerado preferible que la Compañía se abstuviese de ser representada en esas conferencias. El Consejo aprobó esta decisión de permanecer ausente del congreso y acordó consignar su agradecimiento a D. Rafael Clemente, quien se prestaba a desempeñar el cargo de representante en el caso de que se hubiese optado por tomar parte en aquel evento¹²⁵². Rafael Clemente era un ingeniero de caminos que trabajaba como técnico para la casa Rothschild, en cuya documentación se menciona como “empleado”, aunque parece que solo se le aplicaba este apelativo en el ámbito de MZA¹²⁵³. Por las anotaciones de las actas de MZA sabemos que Rafael Clemente era Director general de MZA en noviembre de 1889, siendo subdirector al mismo tiempo el señor Grebus¹²⁵⁴. Este Congreso Económico es el mismo que hemos mencionado ya en el apartado de las Exposiciones Universales, pues se celebró de forma paralela a la Exposición Universal de Barcelona de 1888. Aunque se habían otorgado subvenciones tanto para el transporte de mercancías a la exposición, como para los precios de los viajes de los congresistas al evento paralelo del debate económico, no sabemos cuál fue el motivo de la negativa de participar en este congreso por parte de MZA.

1. 7. Tercer Congreso de los Caminos de Hierro de París (septiembre 1889)

El Consejo de MZA, en vista de lo acordado por el Comité de París en su sesión de 22 de febrero de 1889, con motivo de la circular del Presidente del Congreso de los Caminos de Hierro que iba a celebrarse en la capital francesa en septiembre de 1889, delegó en el órgano directivo francés de la Compañía la designación de las personas que habrían de tomar parte en el congreso parisino en representación de la Compañía¹²⁵⁵. Este congreso se celebraría en la capital francesa durante el último mes de duración de la gran Exposición Universal de París de aquel año, siendo el Tercer Congreso Internacional de Caminos de Hierro que tenía lugar. Tenemos constancia de la

¹²⁵⁰ Actas MZA, sesión nº 2 de 28 de enero de 1887, p. 411, libro 12.

¹²⁵¹ Actas MZA, sesión nº 4 de 25 de febrero de 1887, p. 427, libro 12.

¹²⁵² Actas MZA, sesión nº 17 de 28 de septiembre de 1888, pp. 239-240, libro 13.

¹²⁵³ LÓPEZ MORELL, Miguel Ángel (2005) *Op. cit.*, p. 458.

¹²⁵⁴ Actas MZA, sesión nº 19 de 28 de noviembre de 1889, p. 354, libro 13.

¹²⁵⁵ Actas MZA, sesión nº 5 de 1º de marzo de 1889, p. 290, libro 13.

celebración del Segundo en Milán en 1887, del Cuarto en San Petersburgo en 1892, del Quinto en Londres en 1895, y del Sexto de nuevo en París en 1900¹²⁵⁶.

1. 8. IX Congreso Internacional de Americanistas (1892)

Sorprende la antelación con la que se organizó el Congreso de Americanistas de 1892, que sería el IX celebrado por la Real Academia de la Historia. En las actas de MZA, la solicitud de la rebaja de precio para los congresistas que acudirían al evento, coincidente con el 400º aniversario del descubrimiento de América por Cristóbal Colón, se hace constar en las actas de febrero de 1891. Solamente las grandes Exposiciones Universales, según hemos visto hasta ahora, fueron capaces de una anticipación de entre ocho meses y un año en las gestiones de rebaja de precio con las compañías ferroviarias. El Consejo de la ferroviaria, a propuesta del Director general conforme con la Comisión Delegada aprobó la concesión de la mitad de precio en los billetes, a los americanistas que acudieran al congreso, que se reuniría en Santa María de la Rábida, de acuerdo con las demás compañías de ferrocarriles¹²⁵⁷. Ciertamente este congreso fue planeado con sumo celo y dilatado margen de tiempo, pues fue el 30 de diciembre de 1890 cuando se verificó una numerosa reunión en el salón de actos de la Real Academia para tratar de los pormenores de la organización del que sería el IX Congreso de este tipo, como hemos dicho. Con la venia de la reina regente, el Presidente del Consejo de Ministros, el ex Ministro de Ultramar, académicos de número de la Real Academia, miembros de la Sociedad Colombina Onubense y de la Económica de Amigos del País de Huelva, escritores, directores de periódicos, y diversos ministros y cónsules de las antiguas colonias españolas como México, Chile, Colombia, Costa Rica, e incluso de los Estados Unidos de América, formaron parte del programa del congreso¹²⁵⁸. Efectivamente, fue un certamen con una repercusión política tan importante como la que tuvieron las exposiciones universales, aunque en el ámbito de las ciencias históricas, y vino a formar parte del programa de actividades de alto nivel celebradas con motivo del 4º Centenario del Descubrimiento, cuya significación también es comparable a las re-creaciones que empezaban a tomar relieve con la serie de efemérides nacionalistas que se forjaban durante el siglo XIX y que acompañaban a los nacionalismos liberales de Europa.

1. 9. Congreso de Higiene y Demografía en Budapest (1894)

El comité de organización del 8º Congreso de Higiene y Demografía que habría de tener lugar en Budapest entre el 30 de agosto y el 9 de septiembre de 1894, dirigió una petición de autorizaciones a mitad de precio hasta, o desde, los empalmes de MZA a los individuos que fuesen a asistir al mismo. Esta petición se había hecho llegar al Comité de París, quien se encargó de trasladarla al Consejo de Administración de Madrid. La exigencia del Consejo en este caso era una relación nominal de las personas que utilizarían los servicios de la ferroviaria, que tendría que ser facilitada por el comité organizador de dicho congreso¹²⁵⁹.

¹²⁵⁶ MARTINUS MARTINUS, Nijhoff (2013) *Second Catalogue of Publications of International Congresses and Conferences*, Springer, nov. 2013, p. 41.

¹²⁵⁷ Actas MZA, sesión nº 4 de 13 de febrero de 1891, pp. 13-14, libro 14.

¹²⁵⁸ CONGRESO INTERNACIONAL DE AMERICANISTAS (1892) *Actas de la novena reunión, Huelva, 1892, tomo I*, 758 pp. Disponible en: <https://archive.org/stream/congresointerna00chilgoog#page/n12/mode/2up> [última consulta 18/09/2015]

¹²⁵⁹ Actas MZA, sesión nº 16 de 2 de agosto de 1894, pp. 59-60, libro 15.

1. 10. Congreso Internacional de Lenguas Romanas en Burdeos (1895)

A mediados de marzo de 1895 el consejo de MZA quedó enterado de la petición dirigida por el señor Trevercet, Presidente del Comité del Congreso Internacional de Lenguas Romanas que se proyectaba celebrar en Burdeos durante la primera quincena de 1895. Para este evento se concedieron autorizaciones a mitad de precio, hasta o desde los empalmes de las líneas de la Compañía de Madrid, Valladolid, Casetas y Encina, según el punto del que procediesen, a los miembros que habría de asistir a dicho congreso. El Presidente o el Secretario del comité de organización del mismo, debía facilitar una relación nominativa de los concurrentes¹²⁶⁰.

1. 11. Congreso Internacional de Ginecología y Obstetricia en Ginebra (1896)

En marzo de 1896, conforme con la Comisión Delegada, el Consejo concedió la reducción del 50% del precio de la tarifa general en el pasaje de los individuos que hubieran de concurrir al Congreso Internacional de Ginecología y Obstetricia que habría de tener lugar en Ginebra durante el mes de septiembre de aquel año. Esta concesión debía sujetarse a las mismas formalidades del Congreso Médico en Roma en 1893, a cuyo efecto habría de exigirse una relación de los individuos que saliesen de las estaciones de MZA a fin de facilitarles las autorizaciones para el descuento hasta o desde los empalmes de Encina y Zaragoza¹²⁶¹.

1. 12. XII Congreso Internacional de Medicina en Moscú (1897)

A mediados de 1896 fue aprobada la concesión de autorizaciones a mitad de precio dentro de la red de MZA, a favor de los individuos y personas de su familia que hubiesen de asistir al XII Congreso Internacional de Medicina en Moscú el año siguiente. El Secretario de dicho congreso habría de facilitar a la Compañía una relación nominal de las personas que se propusiesen concurrir al certamen¹²⁶².

1. 13. Congreso de Derecho Penal en Lisboa (1897)

A propuesta del Director general y conforme con la Comisión Delegada, el Consejo de MZA aprobó que se concediesen billetes personales a mitad de precio por la línea de la red a los asistentes al Congreso de Derecho Penal que habría de celebrarse en Lisboa durante los días del 20 al 22 del mes de Abril de 1897, con las condiciones usuales en casos análogos. La novedad introducida en esta concesión es que serían excepción los *“trayectos sindicados”*¹²⁶³. La explicación a esta salvedad en la concesión del descuento acostumbrado nos indica que ya se habría debido realizar algún tipo de acuerdo para este tipo de concesiones entre varias compañías, al igual que a fin de siglo se unificaron las tarifas especiales para las compañías de artistas, por ejemplo. No obstante, no hemos hallado en las actas de MZA la indicación de esta posibilidad.

¹²⁶⁰ Actas MZA, sesión nº 7 de 15 de marzo de 1895, p. 177, libro 15.

¹²⁶¹ Actas MZA, sesión nº 6 de 13 de marzo de 1896, p. 301, libro 15.

¹²⁶² Actas MZA, sesión nº 16 de 1º de agosto de 1896, pp. 355-356, libro 15.

¹²⁶³ Actas MZA, sesión nº 7 de 12 de marzo de 1897, pp. 450-451, libro 15.

1. 14. IX Congreso Internacional de Higiene y Demografía (abril 1898)

A finales de enero de 1898 el Consejo de MZA se ocupó de una instancia dirigida por el Presidente de la Sección de Recepción del IX Congreso Internacional de Higiene y Demografía que habría de celebrarse en Madrid desde el 1º hasta el 17 de abril de aquel año. A propuesta del Director general de la Compañía, el Consejo aprobó la reducción del 50% en el precio de los billetes de los congresistas, sus esposas e hijas, y en los transportes de los objetos destinados a la exposición anexa a este congreso. También se concedieron dos billetes temporales de libre circulación a favor del Secretario General del Congreso más otro representante, durante los meses de febrero, marzo y abril. Estas reducciones del precio de los billetes de los congresistas y los dos billetes temporales especiales de libre circulación estarían sujetas a las reglas establecidas para casos análogos y a las condiciones que expresaba el Ingeniero Jefe de Explotación en una carta que había dirigido al Director general el 14 de enero acerca de este asunto¹²⁶⁴.

1. 15. Congreso Internacional de la Prensa de Lisboa (1898)

El Consejo de MZA accedió en septiembre de 1898, a la solicitud del Presidente de la Unión Internacional de Asociaciones e la Prensa, a la rebaja del 50% por las líneas de la Compañía a los individuos que concurriesen al congreso organizado por esta asociación. En este caso no se menciona la obligación del pago del impuesto destinado al Tesoro, aunque sí se exigió, como era ya habitual en estos casos, que el Presidente en España de dicha Asociación, facilitase una relación nominal de los asistentes a dicho congreso¹²⁶⁵.

1. 16. Congreso social económico Hispano-Americano (octubre 1900)

La Comisión Ejecutiva de las Compañías de Ferrocarriles invitó a MZA en septiembre de 1900, a conceder la reducción del 50% en el precio de los billetes a favor de los individuos que asistiesen al Congreso Social y Económico Hispano-Americano que habría de tener lugar a finales de octubre de aquel año. El Consejo, de acuerdo con el Comité de Dirección y a propuesta del Director general, aprobó la concesión del 50% del partícipe de la Compañía en los billetes ordinarios, si bien cobrando por entero el impuesto del Tesoro; la expendición de billetes directos desde las líneas combinadas con destino a Madrid y viceversa; la facturación directa del equipaje por todo el trayecto para el cual fuese valedero el billete. Para sujetarse a esta condición, se fijaría el plazo de validez de los billetes de regreso, invitando a la Comisión Ejecutiva a que lo determinase, teniendo presente la duración de dicho congreso. Para la extensión de los descuentos que se otorgaron en este congreso, se tomaron como base las que se habían acordado para un congreso en Burgos celebrado un año antes, que nosotros no hemos podido hallar en las actas¹²⁶⁶. Este texto de las actas merece especial atención, ya que nos informa de algunas novedades respecto a las anteriores concesiones de rebaja para los congresos de distinta índole que se fueron celebrando en la segunda mitad del siglo XIX. En primer lugar, el descuento ya no se hacía sobre el precio total de los billetes,

¹²⁶⁴ Actas MZA, sesión nº 2 de 28 de enero de 1898, p. 129, libro 16.

¹²⁶⁵ Actas MZA, sesión nº 20 de 16 de septiembre de 1898, pp. 236-237, libro 16.

¹²⁶⁶ Actas MZA, sesión nº 16 de 7 de septiembre de 1900, pp. 334-335, libro 17.

sino sobre lo que percibía la compañía excepto el impuesto del Tesoro, que había de ser abonado ahora por el precio total del billete. Esta particularidad ya ha comenzado a aparecer en los años finales del siglo para otras concesiones de apoyo o patrocinio a obras sociales, según hemos visto e iremos viendo. En segundo lugar, aparece la expendición de billetes directos, gracias a la coordinación que por fin va alcanzando MZA de combinación de trayectos en sus propias líneas. Según entendemos, parece ser que anteriormente al siglo XX, para cada línea que tomaran, aún pertenecientes a la misma empresa, los pasajeros debían realizar una nueva facturación de billetes y de equipaje. La tercera nueva condición se refiere expresamente a esta nueva fórmula de facturación directa del equipaje por todo el trayecto. Es decir, estamos ante un avanzado paso adelante en la orientación al cliente de la producción de servicios de la Compañía, ya que lo que se mejora con estos nuevos procedimientos es la experiencia del cliente en el tiempo en el que utiliza los servicios de la empresa, evitándole molestias y reiteración de varias gestiones idénticas a lo largo de su viaje. Estas consideraciones por la mejora de la percepción del servicio de los clientes, ya en los albores del nuevo siglo, nos reafirma en nuestra línea de hipótesis de que en la visión global de las empresas europeas ya dominaban estas tendencias a lo que hoy denominamos “enfoque de marketing”, que la historiografía sobre comunicación empresarial anglosajona, eminentemente de raíz norteamericana, se atribuye como un mérito de las empresas del atlántico norte trasvasado a Europa ya bien avanzado el siglo XX.

2. Instituciones académicas y museos

En este apartado hemos recopilado las anotaciones en las actas de MZA de sus relaciones a partir de los años 1860 con instituciones académicas y museos. Dentro de las instituciones académicas no hemos hecho ninguna distinción especial o clasificación a las que se dedicaban a la ciencia de las que lo hacían a la enseñanza. En el caso de las instituciones con finalidades de conservación de restos arqueológicos, como la Academia de la Historia, y en el de los varios museos con los que colaboró la ferroviaria, no cabe duda de que a partir de la construcción de los ferrocarriles, también se ampliaban las posibilidades de traslado de restos arqueológicos desde puntos alejados de la Península hasta Madrid, generalmente, y en algún caso concreto, hasta centros de conservación regionales. Veremos a continuación los testimonios documentales sobre estas relaciones.

2. 1. La Academia de la Historia (1864, 1899)

En las Actas de MZA aparecen algunas menciones a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX referentes a esta institución, que en aquellos momentos gozaba de un formidable prestigio. Aquellos cincuenta años supusieron una renovación de la Historia y su afianzamiento científico gracias al desarrollo de las ciencias auxiliares, el desplazamiento del romanticismo y la narración histórica literaria por el positivismo y la exigencia de documentación sistemática y verificación de fuentes. La apertura de las líneas férreas españolas posibilitó el traslado para su conservación y estudio de importantes restos arqueológicos que no habían podido ser retirados de sus lugares de hallazgo con anterioridad; e incluso, las obras del ferrocarril ocasionaron en algunos casos el encuentro de yacimientos desconocidos.

2. 1. 1. El transporte a Madrid del sarcófago paleocristiano de Hellín (1864)

El 17 de mayo de 1864 el Consejo de MZA accedió a la solicitud de la Academia de la Historia para el transporte gratuito de un sepulcro antiguo desde Hellín a Madrid. Las actas no dan datos más exactos sobre este sepulcro antiguo, pero es seguro que se trata del sarcófago romano paleocristiano de Hellín. La anotación es muy breve, y con el título “Transporte gratuito de un sepulcro antiguo”, reza:

“Accediendo a lo solicitado por la Academia de la Historia, el Consejo autoriza el transporte gratuito de un sepulcro antiguo desde Hellín a esta Corte.”

Los autores Juan Manuel Abascal Palazón y Lorenzo Abad Casal¹²⁶⁷ de la Universidad de Alicante, han estudiado a fondo el descubrimiento y la recuperación de este sarcófago. La primera noticia de su hallazgo la dio el canónigo Lozano en 1794, y el Secretario de la Academia de la Historia Isidro Benito Aguado Marmachado realizó un informe y un dibujo en 1829, pero hasta que no estuvo en explotación de la red ferroviaria en España no se pudo trasladar. Entre 1862 y 1863, gracias a los esfuerzos de los académicos José Zaragoza y Aureliano Fernández Guerra, se iniciaron los trámites para trasladar la pieza al edificio de la Academia de la Historia en Madrid. Se conoce con seguridad que su traslado desde Albacete hasta Madrid, y sospechan que el trayecto desde Hellín a Albacete también debió hacerse por ferrocarril a cargo de MZA, como así fue. Además, hemos descubierto que la Compañía tuvo la deferencia de realizar el delicado encargo de forma gratuita, concesión muy poco frecuente.

La única disonancia que encontramos entre las averiguaciones de estos arqueólogos y los datos de nuestro acta es que es probado que el sarcófago emprendió el camino hacia Madrid el día 22 de enero de 1864 y que el 5 de febrero se presentó la pieza en la Junta académica de la institución, cuyos miembros fueron avisados de que el monumento estaba ya en el edificio. Sin embargo, la anotación de nuestro acta referida al sepulcro es de 17 de mayo, como hemos dicho, lo que más que un posible error en los documentos de la Academia de la Historia, nos pone al corriente de que muchos asuntos de menor importancia eran despachados por el Consejo con retraso, y que es posible que ya hubiera estado realizado el transporte del sarcófago desde hacía meses cuando el Consejo tuvo el hueco de aprobar su transporte, más que nada, quizás para conceder la gratuidad a la institución académica.

2. 1. 2. Yacimiento bajo la estación de Mérida: un mosaico romano y otros restos (1899)

En octubre de 1899 se dio cuenta ante el Consejo de administración de MZA de los oficios que la Real Academia de la Historia había dirigido al Presidente del Consejo de la empresa y al Comité de Dirección, manifestando que en la estación de Mérida se habían descubierto recientemente un mosaico romano y otros objetos interesantes de

¹²⁶⁷ ABASCAL PALAZÓN, Juan Manuel; ABAD CASAL, Lorenzo (2013) “El descubrimiento y recuperación del sarcófago romano de Hellín. Una aventura arqueológica decimonónica”, en CID LÓPEZ, Rosa María y GARCÍA FERNÁNDEZ, Estela (eds.) *Debita verba. Estudios en homenaje al profesor Julio Mangas Manjarrés*, Ediciones de la Universidad de Oviedo, p. 45-61. Disponible en <http://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/33976/1/Abascal%20y%20Abad,%20Sarc%C3%B3fago%20Tolmo.%20Homenaje%20J.%20Mangas.pdf> [última consulta: 21/04/2015]

carácter histórico. La Academia solicitaba que se autorizase la continuación de las excavaciones comenzadas y la extracción, en su caso, de los objetos descubiertos, con destino al Museo de Antigüedades de la Subcomisión de Monumentos de la ciudad de Mérida. El Consejo expresó su deseo de demostrar a la Real institución la consideración que ésta le merecía, y secundar a la vez su laudable propósito de enriquecer dicho Museo de Mérida, acordando, de conformidad con lo propuesto por el Comité de Dirección de la ferroviaria, que se cedieran a la Subcomisión de Monumentos de la ciudad extremeña, el mosaico romano y los otros objetos descubiertos. En contrapartida, el Consejo, denegaba la autorización para la continuación de las excavaciones, alegando que ello lo impedía el servicio de la estación¹²⁶⁸. Al mes siguiente, en noviembre, se leyó en la reunión del Consejo el oficio que le dirigía la Real Academia de la Historia, dando las gracias por la cesión del mosaico romano y demás objetos descubiertos en la estación¹²⁶⁹.

2. 2. El Museo Arqueológico de Madrid: inventario y traslado de piezas (1869)

El caso del transporte por ferrocarril del sarcófago romano paleocristiano de Hellín no fue el único que se dio. Desde el momento en que fue posible trasladar estos objetos arqueológicos por medio del tren, el Museo Arqueológico de Madrid debió re-inventariar los que permanecían en provincias y planificar su traslado; al menos para las piezas más valiosas. En sesión de 14 de octubre de 1869¹²⁷⁰ tenemos una anotación en las actas de MZA que puede darnos un indicio de ello:

“El Director del Museo arqueológico nacional en comunicación del 6 de setiembre último pide a la Compañía conceda el transporte gratuito en sus líneas de los objetos artísticos existentes en varias provincias y que han de ser conducidos a Madrid. El Consejo aunque con sentimiento, no puede acceder a esta pretensión atendiendo a la situación actual del tráfico.”

2. 3. Museos de Murcia y Albacete (1876)

El Consejo de MZA otorgó en marzo de 1876 el transporte gratuito de los objetos de arte o antiguos destinados a los museos de antigüedades de Murcia y Albacete. En las actas de MZA no se menciona siquiera el pago del impuesto al Tesoro por el traslado de estos objetos, con lo cual suponemos que estuvieron exentos de dicho pago. Las únicas condiciones que se establecieron es que cuando hubiera de verificarse cada expedición, se indicase por la Dirección General de Instrucción Pública los objetos que hubieran de ser transportados y los puntos de salida y llegada de éstos; y que la Compañía quedaría relevada de toda responsabilidad por retrasos y averías, lo cual no obstaría para que se recomendase y tuviese el mayor cuidado en el transporte.

¹²⁶⁸ Actas MZA, sesión nº 28 de 20 de octubre de 1899, pp. 56-57, libro 17.

¹²⁶⁹ Actas MZA, sesión nº 25 de 10 de noviembre de 1899, p. 77, libro 17.

¹²⁷⁰ Actas MZA, sesión nº 22 de 14 de octubre de 1869, pp. 210-211, libro 6.

2. 4. Museo de la Escuela de Ingenieros de Caminos (1877)

A petición del Director del museo de la Escuela especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, de la que hemos hablado en el epígrafe de la formación de los ingenieros españoles, el Consejo de Administración de MZA acordó a comienzos de marzo de 1877 la cesión de útiles y herramientas con destino a dicho museo. Se trataba de una colección de las herramientas y útiles que empleaban las brigadas de Vía y Obras en el asiento y colocación de la vía¹²⁷¹.

2. 5. Asilo de aprendices agrícolas de Aranjuez (1877)

El presidente de la Junta de Bienhechores del Asilo de aprendices agrícolas de Aranjuez, en mayo de 1877 hizo llegar al Consejo de MZA una instancia en la cual solicitaba que se hiciese extensiva a los jefes y empleados de aquel instituto las ventajas concedidas a otros establecimientos análogos, cuando viajasen entre Madrid y el Real Sitio. Seguramente la petición se referiría al descuento a mitad de precio en los precios del transporte de viajeros; sin embargo, aquella solicitud fue desestimada¹²⁷².

En este caso, estamos ante una de las pocas excepciones en que la ferroviaria negó su patrocinio en el descuento de los precios de los billetes de transporte a una institución benéfica. Suponemos que el motivo profundo de ello pudo estar ligado a algún tipo de aspereza entre las élites, pero no podemos determinar exactamente a qué fue debido. En el periódico *El Popular* de 23 de septiembre de 1874, tenemos un extenso artículo que abre la portada con la noticia de la fundación de esta institución. Se trataba de una Escuela de Agricultura teórica y práctica, a la que estaba anexa el Asilo de aprendices Agrícolas, cuya fundación había tenido lugar recientemente. El promotor de la obra había sido el Conde de Peracamps, quien había remitido los estatutos al periódico. El redactor de la información escribe sobre ello en forma laudatoria. La escuela ponía en práctica la línea de estudios empíricos ilustrada sobre agricultura para los jóvenes que como propietarios habrían de dirigir la explotación de sus fincas o hacerse cargo de fincas ajenas como expertos. Para ello la escuela extendía los títulos de enseñanza superior de Agrimensor y de Perito agrónomo, previo examen. Los alumnos podían acudir al centro en calidad de alumnos internos y externos, recibiendo instrucción agrícola teórica y práctica, además de moral y religiosa, sin haber una edad fijada de entrada para estos discípulos. La obra paralela del asilo de Aprendices cubría la faceta filantrópica del conjunto, pues albergaba a huérfanos pobres, a quienes también se impartía algún tipo de instrucción profesional. El periódico adjetiva esta obra institucional de asunto importantísimo de interés general para todos los pueblos de España y todas las clases, observando que nadie debía esquivar sus auxilios ni negar su cooperación a tan noble empresa, instando al Gobierno y a las altas esferas oficiales a coadyuvar a su éxito¹²⁷³.

¹²⁷¹ Actas MZA, sesión nº 4 de 8 de marzo de 1877, p. 446, libro 8.

¹²⁷² Actas MZA, sesión nº 8 de 19 de mayo de 1877, pp. 477-478.

¹²⁷³ REDACCIÓN (23/09/1874) “La escuela de Agricultura y el Asilo de Aprendices Agrícolas en Aranjuez”, en *El Popular*, Año VI, núm. 1.614, p. 1, Madrid. Disponible en: http://www.memoriademadrid.es/fondos/OTROS/Imp_108260_hem_elpopular_18740923.pdf [última consulta 15/09/2015]

No obstante, la negativa de la ferroviaria al descuento habitual que efectuaba en el precio del transporte de otras instituciones benéficas fue taxativo.

2. 6. La Institución Libre de Enseñanza (1880)

El 30 de abril de 1880 el Consejo de Administración se ocupó de una exposición mediante la cual el Presidente de la Institución Libre de Enseñanza en Madrid pedía que la rebaja de la mitad de precio concedida a los profesores y alumnos de la misma en las excursiones científicas, artísticas e industriales que efectuasen en las líneas de la empresa, se ampliase a la cuarta parte del precio de los billetes. El Consejo declaró que aunque se hallase animado de los mejores deseos en pro de una institución de fines tan laudables y que tan provechosos habrían de ser para el país, no juzgaba oportuno alterar lo establecido como regla general para no crear un precedente que otras instituciones análogas no dejarían de invocar. Sin embargo, el Consejo autorizaba al Director de la Compañía para que, según su criterio, en los casos en que mediasen circunstancias especiales, pudiese conceder a dicho centro la rebaja que pretendía¹²⁷⁴.

Aunque esta anotación nos hace alusión a unas relaciones con la ferroviaria anteriores a la primavera de 1880 de la Institución Libre de Enseñanza, nosotros no las hemos hallado en los libros de actas.

2. 7. Asociación para la Enseñanza de la Mujer (1882)

Hemos hablado de esta institución en el epígrafe dedicado al telégrafo, en referencia a la solicitud de su presidente de admisión en el telégrafo de la Compañía de las alumnas que resultasen aprobadas, solicitud que sólo mereció de momento una contestación a modo de moratoria por parte del Consejo, que encargó al Director que estudiase el asunto y propusiese lo que juzgase conveniente. Junto con aquella solicitud de admisión de las alumnas, el presidente de esta Asociación para la Enseñanza de la mujer solicitaba además algún auxilio permanente por suscripción mensual para ayudar al sostenimiento de aquella benéfica institución. Aunque la respuesta del Consejo para la admisión de alumnas aptas para el cargo de telegrafista fuera dubitativa, sí se concedió a la Asociación la cantidad mensual de 100 reales¹²⁷⁵.

2. 8. Palacio de Biblioteca y Museos Nacionales de Madrid (1887, 1890, 1897)

Por Real Decreto de 18 de junio de 1886, siendo ministro de Fomento Eugenio Montero Ríos, se dio la autorización oficial al proyecto del arquitecto Antonio Ruiz de Salces para la terminación del edificio destinado a Biblioteca y Museos Nacionales que había emprendido anteriormente otro arquitecto, Francisco Jareño, apartado del proyecto cuando ya estaban contruidos los cimientos y la planta del edificio. El 6 de febrero del año siguiente se firmó el acta de replanteo de la obra aportando un plano de las plantas de los cimientos y los forjados ya realizados, así como de los muros ya elevados sobre el rasante. También se acordó la entrega de las obras al contratista Juan

¹²⁷⁴ Actas MZA, sesión nº 9 de 30 de abril de 1880, p. 478, libro 9.

¹²⁷⁵ Actas MZA, sesión nº 4 de 17 de febrero de 1882, p. 363, libro 10.

Pruneda para la puesta en ejecución del nuevo proyecto. Sobre el porqué se sustituyó al arquitecto iniciador del edificio, Francisco Jareño, en tan avanzado momento de ejecución de estas grandes obras, su caída en el ostracismo tras haber sido homenajeado con cargos y honores y alabado en la prensa, por ejemplo, por participar generosamente con sus alumnos para reconstruir los daños del terremoto de Málaga y Granada de 1885, casi solamente existen incógnitas. Para esclarecer algunas la Biblioteca Nacional convocó un certamen en 2012 para conmemorar el Tercer Centenario de la fundación y apertura de la Biblioteca Nacional en 1712, así como promover investigaciones sobre los distintos edificios que la albergaron. El plazo de ejecución de las obras del nuevo edificio del Paseo de Recoletos, concedido por cinco años, debió resultar apremiante para los contratistas, ya que la inauguración del nuevo edificio por la reina Regente, M^a Cristina de Habsburgo y su hijo, el futuro Alfonso XIII, estaba previsto en 1892, para hacerlo coincidir con el IV Centenario del Descubrimiento de América y la Exposición Histórico-Americana que debería albergar el nuevo enclave cultural. Pasada esta inauguración las obras debieron continuar durante varios años después para ser completamente finalizadas¹²⁷⁶.

En las actas de MZA encontramos varias referencias a aquella grandiosa obra, pues su contratista, Juan Pruneda, mantuvo correspondencia con el Consejo de Administración de la empresa debido al traslado de materiales para el edificio desde diversos puntos de la Península. En 1887 Pruneda solicitó a la ferroviaria la reducción de precio para el transporte a la capital del reino de unas 1.800 toneladas de piedra de construcción desde Atarfe, término próximo a Granada. El Jefe de Tráfico de MZA emitió un informe destinado al Consejo en el cual manifestaba que, si la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces aceptaba la concesión de la misma oferta, a su juicio podría concederse para estos transportes el precio de 30 pesetas por tonelada, que daba un tipo kilométrico de 0,044 reales de vellón. Este contrato con el regidor de las obras de la Biblioteca debería acordarse por un mínimo de tres años y 6.000 toneladas anuales, y el contratista debería abonar el precio de tarifa, cuya diferencia con la rebaja concedida se reembolsaría al cumplimiento de cada año. El Consejo, conforme con el parecer del Director de MZA, autorizaba al Jefe del Tráfico para tratar del asunto con la Compañía de los Andaluces y el señor Pruneda bajo estas bases, dando cuenta del resultado de las negociaciones al Consejo. Por el momento se remitiría una copia del informe del Tráfico al Comité de París, y tras las gestiones que se realizaran por todas las partes, sería tomada una resolución definitiva sobre este asunto¹²⁷⁷.

Nuevamente, en febrero de 1890 el Consejo de MZA, a propuesta del Director general y en vista de las razones expuestas por el Servicio del Tráfico y el parecer favorable de la Comisión Delegada, aprobaba el precio reducido para el transporte desde Sigüenza a Madrid de 14 columnas de piedra destinadas a la construcción de la nueva Biblioteca. Las columnas pesaban diez toneladas en masa indivisible, y el descuento fue concedido al señor Pruneda con un recargo del 50% sobre el precio que según recorrido establecía el párrafo 3º de la condición 4ª de la tarifa especial nº 9, en vez del de 100% que se había venido aplicando sobre la tarifa general. La colocación de

¹²⁷⁶ BIBLIOTECA NACIONAL DE ESPAÑA (2012) “Tercer Centenario de la fundación y apertura de la Biblioteca Nacional en 1712”, en web oficial. Disponible en: <http://www.bne.es/es/Actividades/Exposiciones/Exposiciones/exposiciones2012/CasasBNE.html> [última consulta 3/10/2015]

¹²⁷⁷ Actas MZA, sesión nº 3 de 11 de febrero de 1887, pp. 413-414, libro 12.

las columnas en los vagones y su descarga serían por cuenta y riesgo del interesado¹²⁷⁸. Por el texto de esta anotación podemos, deducir que de nuevo, este descuento se efectuó después de que las columnas fuesen transportadas y abonado el importe al 100% de la tarifa general, por lo que a posteriori se otorgaba a este transporte una solución de descuento que ya formaba parte de una tarifa especial.

Lo más importante que descubrimos en estas dos anotaciones es, por un lado la localización de las canteras que suministraron la piedra de construcción del edificio, cantera de Atarfe (provincia de Granada, Andalucía) y cantera de Sigüenza (provincia de Guadalajara, Castilla-La Mancha). Por otro lado, el cambio de proveedor de piedra de construcción en 1990, un momento avanzado de las obras, que debió decidir el contratista, Juan Pruneda, pudo deberse a varios motivos. Cabe pensar, bien en un desacuerdo con la cantera andaluza o una mejora de precio ofrecida por la cantera castellana; bien en una carestía del material extraído de la cantera andaluza en las condiciones óptimas que exigiera el contratista de la Biblioteca; o bien un ahorro significativo en el precio final de transporte, puesto que los cálculos del mismo se realizaban bajo relación kilométrica. Esta última observación puede resultar la que ofrece mayores probabilidades de haber inclinado el cambio de cantera por el contratista, ya que éste se produjo en el momento de expiración del primer contrato con ambas ferroviarias, MZA y Andaluces, que se extendería al plazo de tres años, como reza el documento de las actas. Lógicamente, el cambio de cantera también llevaría aparejada la supresión del contrato con la ferroviaria andaluza, puesto que se eliminaba el tramo de transporte de los bloques de piedra en su línea, y probablemente los gastos que conllevaría una posible ruptura de carga en el cambio de la mercancía entre las dos compañías, aunque no sabemos si durante los tres años que duró el primer contrato con Juan Pruneda tal vez la carga hubo de cambiarse desde los vagones de material móvil de una a otra compañía o, si una vez montada la piedra en los vagones de Andaluces, éstos continuarían cargados hasta Madrid y luego retornarían a la red de andaluza para facilitar el trabajo y reducir los costes al constructor de la Biblioteca. Al no disponer por el momento de otros documentos complementarios, no podemos asegurar ninguna de estas opciones, de las cuales, parece la más lógica esta última que hemos expuesto de que el cambio de cantera suministradora estuviese sujeto a un ahorro de costes totales de transporte.

Aunque el Palacio de Biblioteca y Museos Nacionales, que alberga la Biblioteca Nacional y el Museo Arqueológico, finalizó sus obras de construcción en 1892, como hemos dicho, aún en 1897 se llevaba a cabo el embellecimiento del edificio. A comienzos de mayo de aquel año, el consejo de Administración de MZA aprobaba el transporte de varias cajas de esculturas de mármol que verificaba el escultor Agustín Querol desde Barcelona a Madrid con destino a aquel edificio. La rebaja que aplicó en este caso la ferroviaria para aquellas obras consistió en la aplicación de la 2ª clase de la tarifa B. M. N. A. nº 1, a 90 pesetas por tonelada, por asimilación a mármoles pulimentados o trabajados, con el recargo, por razón de masa indivisible en las que pesaren de 5.001 a 10.000 kilogramos cada una, el 50%; y en las que excedieren de 10 toneladas, el 100%. La Compañía quedaría a salvo de toda responsabilidad por las averías que pudiesen resultar¹²⁷⁹.

¹²⁷⁸ Actas MZA, sesión nº 3 de 7 de febrero de 1890, p. 385, libro 13.

¹²⁷⁹ Actas MZA, sesión nº 11 de 7 de mayo de 1897, p. 484, libro 15.

2. 9. Instituto Microbiológico de Madrid (1895)

El director del Instituto Microbiológico de Madrid dirigió una petición a MZA de la que se ocupó el Consejo de Administración a finales de diciembre de 1895, solicitando el concurso de la Compañía para prestar ayuda a dicho establecimiento. Según la exposición del director del Instituto, tal institución investigadora sólo contaba con los auxilios de personas benéficas para su sostenimiento. El consejo, teniendo presente que, según los datos adquiridos, el procedimiento que se empleaba para la curación de la difteria estaba dando excelentes resultados, lo que podría redundar en beneficio de los numerosos empleados de la empresa, concedió al referido centro de investigación un donativo de 2.000 pesetas¹²⁸⁰.

2. 10. Sociedad de Ingenieros y Arquitectos Húngaros (1897)

En marzo de 1897 se concedía la rebaja de mitad de precio a 28 individuos de la Sociedad de Ingenieros y Arquitectos Húngaros acompañados de 8 señoras, que viajarían en los trayectos de Zaragoza a Madrid y de Madrid a Sevilla¹²⁸¹.

¹²⁸⁰ Actas MZA, sesión nº 26 de 20 de diciembre de 1895, p. 270, libro 15.

¹²⁸¹ Actas MZA, sesión nº 7 de 12 de marzo de 1897, p. 450, libro 15.

Capítulo XVI. Turismo de ocio y patrocinio de espectáculos

Mucho se ha escrito sobre los orígenes del turismo de masas en la Edad Contemporánea. En Francia, los miembros de las últimas generaciones de la escuela de Annales se dedicaron a historiar materias tan inaprensibles para la Historia hasta finales del siglo XX, como habían sido de las sensibilidades, la percepción del cuerpo humano, de la sexualidad, del paisaje, de los placeres, etc. Entre estos miembros, destaca Alain Corbin, quien, entre otras materias marginales hasta el momento, profundizó en el estudio del ocio y del tiempo libre¹²⁸². El lugar común de enfoque de los estudios sobre estas materias, puesto en el mundo de las mentalidades, las percepciones, y el entrelazamiento de factores de la superestructura, ha surtido a los investigadores posteriores con la influencia de la escuela francesa, que adolece, sin embargo, de una profundización en la importancia de los factores económicos y materiales que hicieron posible la generación de nuevos gustos y necesidades, de las clases surgidas de la Revolución Industrial, la burguesía y el proletariado. La afluencia de visitantes franceses a España y la proliferación de los relatos de viaje publicados en el siglo XVIII y aún más en el XIX, se ha considerado como desencadenante de la lectura de obras de literatura de viajes en nuestro país, y de la divulgación de la costumbre de viajar¹²⁸³. Nosotros creemos que las nuevas tecnologías del siglo XIX, y el ferrocarril estaba en un lugar principal entre ellas, fueron las facilitadoras y soporte del desarrollo de aquellos nuevos gustos y formas de vida que incluían ahora el ocio y la actividad viajera generalizada¹²⁸⁴.

¹²⁸² Sobre el ocio destaca el acervo de trabajos que desmenuzan los matices diferenciadores entre los distintos tipos de ocio creados a lo largo del siglo XIX, como el ocio cultivado, las vacaciones en la naturaleza, las metamorfosis del placer ciudadano en las grandes ciudades, el ocio deportivo, el tiempo libre en las zonas rurales, las nuevas percepciones del tiempo no dedicado al trabajo, la organización del ocio de los trabajadores, en CORBIN, Alain (dir.) (1995) *L'avènement des loisirs. 1850-1960*, Champs histoire, Paris, Rome, 626 pp. Aún retrotrayéndose más en el tiempo, Corbin se remonta a mediados del siglo XVIII hacia la expansión del hombre europeo en los momentos finales del Antiguo Régimen, cuando los viajes y los afanes de conseguir imperios se generalizan entre los europeos en la decadencia del Imperio español, en CORBIN, Alain (1990) *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage*, Champs histoire, Paris, 407 pp.

¹²⁸³ SERRANO, María del Mar (1993) "Viajes y viajeros por la España del siglo XIX", en *Cuadernos Críticos de Geografía Humana*, Año XVII, número 98. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/geo98.htm> [última consulta 14/11/2015]

¹²⁸⁴ La Revista *TST* (*Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*), dedicó su nº 24 de junio de 2013 a un monográfico sobre "El turismo en la España contemporánea", 238 pp., en el que el estudio del turismo junto con el termalismo, los balnearios y baños son los objetos de investigación protagonistas.

1. Algunos problemas historiográficos de la historia del turismo

En España, algunas investigaciones dedicadas a este tema suelen incorporar prospecciones en el pasado remoto, entrando en la Edad Antigua e incluso en la Prehistoria para enlazar el fenómeno contemporáneo de consumo turístico con el origen de los desplazamientos, las migraciones y los éxodos religiosos desde tiempos remotos¹²⁸⁵. Nosotros creemos que de esta manera se comete, tal vez, un grave error de perspectiva histórica, de anacronismo y de suplantación de conceptos de las mentalidades pertenecientes a tiempos y mundos ya desaparecidos, con conceptualizaciones actuales para las que, siendo muy generosos, podríamos encontrar raíces en los inicios de la Edad Moderna, o sea, en los siglos XV ó XVI. Sin embargo, puede ser que se trate de la misma inercia historiográfica heredada de la Edad Moderna, la que lleva a una gran parte de los autores actuales a intentar asir justificaciones antiquísimas para aplicarlas a nuevos conceptos¹²⁸⁶.

Al igual que ha ocurrido hasta ahora con las investigaciones en torno a la revolución de las comunicaciones en las facetas de la prensa y la publicidad, la mayoría de investigadores presuponen su correlación con la revolución de los transportes y las nuevas tecnologías y realizan ciertas aproximaciones a esta causa, pero no existen verdaderas obras de profundización que expliquen los detalles y pormenores de estas interconexiones ni en la historiografía española ni en la francesa, hasta el momento. En el caso del turismo, son muy escasas las aportaciones referentes al turismo en el siglo XIX, y los investigadores dan por hecho las relaciones de su desarrollo en la edad contemporánea con los avances técnicos y relativos a los transportes, pero en líneas generales se plantea la cuestión casi como una especie de generación espontánea de modas y formas de vida adosadas a los nuevos tiempos y al nuevo pulso de la vida, deseos y aspiraciones modernos¹²⁸⁷. Otra cuestión que forma parte de este debate es que los estudios sobre el origen del turismo y su generalización como forma de ocio contemporánea suelen coincidir en iniciarse en las primeras décadas del siglo XX, cuando este fenómeno se evidencia por doquier en España y se crean las primeras instituciones estatales oficiales para su fomento, como la Comisaría Regia del Turismo (1911-1928) el Patronato Nacional de Turismo (1928-1936); aunque también incluyen la política intervencionista del Estado a lo largo del siglo XX¹²⁸⁸. El desarrollo de los

¹²⁸⁵ ESTEVE SECALL, Rafael (2009) “Turismo y Religión. Aproximación histórica y evaluación del impacto económico del turismo religioso”, en *Jornadas de Delegados de Pastoral de Turismo, Conferencia Episcopal Española*, Ávila, 13 de noviembre de 2009, 26 pp. Disponible en: <http://www.conferenciaepiscopal.nom.es/pastoral/turismo/encuentro/2008/rafaelesteve.pdf> [última consulta 27/09/2015]

¹²⁸⁶ WULFF ALONSO, Fernando (2003) *Las esencias patrias. Historiografía e Historia Antigua en la construcción de la identidad española (siglos XVI-XX)*, Editorial Crítica, Barcelona, 292 pp.

¹²⁸⁷ LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos (2002) “El turismo en la España del siglo XIX”, en *Historia Contemporánea*, nº 25, pp. 157-179. Disponible en: <http://www.ehu.es/ojs/index.php/HC/article/download/5930/5610> [última consulta 27/09/2015]

¹²⁸⁸ En este contexto historiográfico podemos citar el clásico libro de FERNÁNDEZ FUSTER, Luis (1991) *Historia General del Turismo de Masas*, Alianza Editorial, Madrid, 1080 pp., o la más recientes obras de MORENO GARRIDO, Ana (2005) “Turismo de élite y administración turística de la época (1911-1936)”, en *Estudios Turísticos*, nº 163-164 (2005), pp. 31-54. Disponible en: <http://www.iet.tourspain.es/img-iet/Revistas/RET-163-164-2005-pag31-53-92458.pdf> [última consulta 27/09/2015], y de la misma autora (2007) *Historia del Turismo en España en el siglo XX*, Síntesis, Madrid, 333 pp. [Obra reseñada por PELLEJERO MARTÍNEZ, Carmelo (2007) “Moreno Garrido, Ana,

estudios turísticos en los últimos años también ha dado lugar a interesantes trabajos sobre las relaciones entre el turismo y la comunicación en su vertiente publicitaria, pero también se circunscriben hasta el momento a la cronología del siglo XX¹²⁸⁹. Tradicionalmente, desde finales de los años 1990 esta visión se enmarcaba en las funciones propagandísticas del Estado durante el primer tercio del siglo XX, también en el ámbito de las organizaciones para fomento del turismo¹²⁹⁰.

2. Problemas de las definiciones de “turismo” y “turismo de masas”

Algunos, de entre los escasos autores que han abordado las primeras investigaciones cuantitativas que ponen de manifiesto la importancia del ferrocarril en el desarrollo del turismo en España durante el siglo XIX, descartan taxativamente la inclusión de las excursiones y viajes cortos de esparcimiento como verdadera actividad turística¹²⁹¹. Nosotros aquí no hemos atendido a esta distinción, sencillamente porque consideramos que el desiderátum del tiempo de recreo, ocio y esparcimiento en la nueva sociedad contemporánea debió adaptarse a la capacidad adquisitiva de las distintas clases sociales. Por tanto, poco importa si ese deseo de actividades de ocio pudiera satisfacerse con largas vacaciones en lugares más o menos remotos para la élite y clases acomodadas, o paliarse con pequeñas excursiones más modestas en relación directa con las economías domésticas de cada cual. Asimismo, desde una visión tajante en lo que debería o no englobar el término turismo, nos adscribimos a la simple definición de la “*actividad o hecho de viajar por placer*”¹²⁹². Nos acogemos para ello simplemente a la lógica del sentido común, puesto incurriríamos en un error si en el presente, en plena etapa de madurez del turismo de masas, no considerásemos turismo las prolijas excursiones de uno, dos o tres días ofrecidas por doquier por agencias y empresas de transporte, desde el determinismo de su pobreza de posibilidades frente a un “verdadero turismo” de calidad que no está al alcance más que de una cortísima minoría. Siguiendo este razonamiento, ¿sería adecuado pensar que es turismo la forma muy habitual en nuestros días de viajar de una gran parte de la población consumidora de viajes, recorriendo en tres o cuatro días, por ejemplo, cuatro o hasta cinco ciudades y sus monumentos emblemáticos a toda carrera con la motivación de “ver” y “fotografiarse”

Historia del turismo en España en el siglo XX. Madrid, Síntesis, 2007, 333 pp.”, en *Revista de Historia Industrial*, Economía y Empresa, nº 35, pp. 219-221]. Disponible en:

<http://www.raco.cat/index.php/HistoriaIndustrial/article/viewFile/82461/165376> [última consulta 27/09/2015]; o PELLEJERO MARTÍNEZ, C. (2002) “La política turística en la España del siglo XX: Una visión general”, en *Historia Contemporánea*, nº 25, pp. 233-265. Disponible en:

<http://www.ehu.eus/ojs/index.php/HIC/article/viewFile/5936/5616> [última consulta 27/09/2015]

¹²⁸⁹ FERNÁNDEZ POYATOS, M^a Dolores; VALERO ESCANDELL, José Ramón (2015) “Carteles, publicidad y territorio: la creación de la identidad turística en España”, en *Cuadernos de Turismo*, nº 35, pp. 157-184. Disponible en: revistas.um.es/turismo/article/download/221561/173031 [última consulta 27/09/2015]; y FERNÁNDEZ POYATOS, M^a Dolores (2015) “Alicante a través de sus campañas turísticas”, en *Revista Canelobre*, Instituto Alicantino de Cultura, pp. 15-22.

¹²⁹⁰ CAL, R. (1997) “La propaganda del turismo en España. Primeras organizaciones”, en *Historia y Comunicación Social*, nº 2, pp. 125-133. Disponible en: <http://revistas.ucm.es/index.php/HICS/article/view/HICS9797110125A> [última consulta 27/09/2015]; y CORREYERO, B.; CAL, R. (2008) *Turismo: la mayor propaganda de estado. España: desde sus inicios hasta 1951*, Visonnet, Madrid, 489 pp.

¹²⁹¹ BARQUÍN, Rafael (2013) “El Turismo y los primeros ferrocarriles españoles (1855-1900)” en *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 24, junio 2013, pp. 110-136.

¹²⁹² RAE.

rápida en paisajes urbanos de los que disfrutaría más, tal vez, viendo un documental televisivo, sin los inconvenientes y el cansancio que comporta el traslado físico?

No obstante, aunque no nos parezca adecuada la clasificación de turismo según la longitud en el tiempo dedicado a la actividad de ocio, o en el espacio, dependiendo de la longitud recorrida en el desplazamiento al lugar donde se efectuase la estancia de placer; las dudas sobre si ya en el siglo XIX se daba un turismo de masas, nos asaltan en cuanto a la capacidad real de la clase trabajadora de costear escapadas o excursiones de ocio ya a mediados de esta centuria. En los documentos anejos hemos incluido unas tablas con los sueldos en 1860 de los empleados ferroviarios de MZA, extraídos de unas tablas insertas en las actas que se confeccionaron por motivo de cambios de personal, traslados y despidos motivados por la epidemia de cólera de estos años. De un total de 214 individuos pagados a jornal por MZA, resulta un gasto total en salarios de 1.420.850 reales, lo cual estipula que un sueldo medio de 6.639,5 reales. En el *Anuario Estadístico de España*, con datos para los años 1860 y 1861 tenemos los sueldos abonados a 65.790 individuos por un total de 438.442.393 reales¹²⁹³. Estas cifras nos dan un cálculo de un sueldo medio de los funcionarios del Estado de 6.664,3 reales. Aunque el cálculo que estamos utilizando aquí es muy grueso, entre otras cosas porque en los datos originales se incluyen los salarios de los altos cargos, comprobamos cómo las diferencias entre los sueldos entre los funcionarios públicos y los del personal ferroviario no presenta un gran desfase, por lo que podríamos aventurar que los empleados de MZA constituían un cuerpo de obreros privilegiados. A pesar de nuestros esfuerzos por conocer la capacidad adquisitiva de la clase trabajadora del siglo XIX, para conocer si fue ella la que comenzó a consumir los viajes de 3ª clase hacia las costas en la temporada de baños de mar, es complicado y arriesgado hacer comparativas con estos pocos datos. Aún no estamos seguros si podríamos inferir que a mediados del siglo XIX la clase trabajadora media disponía del nivel adquisitivo suficiente para ir incorporando a sus presupuestos anuales una partida de gastos destinada al ocio familiar.

3. Estímulo directo del turismo por las empresas de transporte de viajeros del siglo XIX

Estudiando directamente las fuentes documentales de los archivos de empresas ferroviarias, podemos empezar a poner en duda estos orígenes, que devendrían de los deseos de una nueva mentalidad de un público quizás más instruido, más culto y con nuevas mentalidades, y comenzar a analizar el papel de estímulo directo que realizaron las compañías de ferrocarriles y otras compañías de transporte de viajeros, como las de barcos a vapor, con la directa intencionalidad de estimular todo tipo de desplazamientos de viajeros. Efectivamente, antes de la organización estatal definitiva y efectiva de los sectores productivos de servicios en España, el estímulo del turismo habría sido el resultado de una continua voluntad de las ferroviarias en promover esta nueva fuente de riqueza en nuestro país. El turismo contemporáneo sería, pues, una meditada creación

¹²⁹³ JUNTA GENERAL DE ESTADÍSTICA (1861) “Resumen del personal activo que percibió haberes del Estado en el año 1861 e importe de su retribución”, en *Anuario Estadístico de España publicado por la Junta General de Estadística, 1860-1861*, Imprenta Nacional, Madrid, 1863. Disponible en: <http://www.ine.es/inebaseweb/pdfDispacher.do?td=27725&ext=.pdf> [última consulta 14/11/2015]

de nuevas necesidades con el objetivo de las nuevas empresas capitalistas de extraer un mayor rendimiento lucrativo de sus instalaciones. Aunque, sin duda, algunos tipos de turismo religioso, como los congresos católicos y otras peregrinaciones que fueron patrocinadas por ésta a raíz de la encíclica *Rerum Novarum* del León XIII, fueron directamente organizados por la Iglesia, en general, las ferroviarias desarrollaron una estudiada política de estímulo de destinos turísticos aprovechando las estimulaciones de diversas clases, tanto religiosas como de ocio, sociales o culturales.

3. 1. Las ofertas de viajes de recreo de MZA

Así, encontramos que desde los inicios de su existencia, MZA comenzó a lanzar ofertas suculentas para estimular los desplazamientos cortos para pequeños viajes de recreo, como es el caso de las corridas de toros y otros eventos culturales públicos que pudieran llamar la atención del público, así como las estancias de la familia real en provincias, etc., como hemos ido viendo en otros apartados. Según la documentación primaria disponible, nosotros observamos que fueron estas ofertas emitidas por las ferroviarias —a veces en solitario, a veces en combinación entre sí incluso dentro y fuera de la Península, a veces en combinación con empresas de vapores—, las generadoras directas de nuevas modas y hábitos de desplazamiento en una población que anteriormente no había experimentado tales necesidades, al menos en España. Una parte de la población comienza a desplazarse periódicamente, estimulada por estas nuevas necesidades de ocio. En algunos casos, los traslados efectuados eran por uno o dos días —como ocurría con eventos puntuales como las corridas de toros—, o por varios días —por ejemplo para las ferias o las exposiciones—, o de varias semanas o incluso meses —temporada de baños, viajes circulares, etc.—.

Por tanto, a nuestro modo de ver, la construcción de una mentalidad viajera y turística contemporánea, sería intencionalmente promovida por las empresas capitalistas del momento dedicadas a los transportes, tanto si los viajes tenían el objeto de asistir a eventos concretos, conocer lugares alejados de un modo lúdico, o tenían una motivación religiosa de peregrinación o de festividad. Tal vez, el único “turismo de masas” anterior a la Edad Contemporánea fuesen precisamente las peregrinaciones religiosas, pero creemos que principalmente, fueron las ferroviarias las factoras del resto de estímulos inyectados al público con ofertas cada vez más amplias de turismo de ocio. El público sufriría, en base a estas ofertas, del efecto de contagio colectivo paulatino.

3. 2. Coincidencia entre los relatos de los libros de viajes y las rutas y ofertas ferroviarias en el siglo XIX

En los textos e investigaciones sobre viajeros y viajeras extranjeras en la Península Ibérica, encontramos que tras la fase de viajes románticos de la primera mitad del siglo XIX, cuando los medios de transporte se limitaban a las diligencias por una red de caminos aún no suficientemente desarrollada, ya a partir de 1878, prácticamente los relatos de viajes coinciden en haber utilizado las redes ferroviarias como transporte casi exclusivo. En ocasiones, los relatos que nos han llegado, sobre todo de viajeros y viajeras franceses, señalan la incomodidad de los coches de los trenes españoles

respecto al confort que ofrecían los del país vecino¹²⁹⁴. Algunos de estos viajeros extranjeros del siglo XIX, provenientes en su mayoría de otras naciones de Europa, aún durante su segunda mitad se adentraban en lugares “míticos” donde no había llegado el ferrocarril, como la Serranía de Ronda, aunque en el trayecto principal hasta el punto más próximo a su destino sí empleasen el nuevo medio de transporte¹²⁹⁵. Tradicionalmente, sin embargo, la bibliografía española más añeja en este tipo de estudios, prima el análisis de las descripciones de los tipos y paisajes, las visiones subjetivas de los protagonistas de los viajes y las construcciones ideológicas que los sustentaban, prestando poca o ninguna atención a las noticias que pudieran haber realizado sobre los medios de transporte que utilizaron¹²⁹⁶.

3. 3. Sistematización y evolución de la oferta de trenes especiales de recreo por MZA

Los primeros servicios especiales de trenes para pasajeros de ida y vuelta alrededor de la capital devinieron en exitosos y rentables para la Compañía MZA desde sus comienzos, según las concisas noticias sobre los primeros ensayos que se hicieron de ellos y se ofrecen en las actas de la empresa. Si realizamos un recorrido por las Actas de MZA, se observa claramente que la evolución de las ofertas lanzadas por las ferroviarias, coincide *grosso modo* con la del desarrollo general del turismo de corto y largo recorrido en la España de la época. Sin embargo, en los análisis cuantitativos disponibles esta visión de conjunto, que quizás pueda ser tachada de puramente intuitiva, queda diluida por la dificultad de cuadrar las cifras globales de unas estadísticas muy precarias en las fuentes del número de viajeros en las líneas ferroviarias que, además, en ocasiones no pueden ser desglosados entre turistas, jornaleros estacionales, etc¹²⁹⁷. En el caso de MZA, podemos decir que la ferroviaria operó con prudencia, lanzando ofertas de trayectos cortos en un primer lugar, antes de lanzarse a ofertas turísticas de mayor recorrido, dirigidas a los alrededores de Madrid para estancias de ocio o asistencia a espectáculos o festividades religiosas.

Cuando se hubo comprobado que estas ofertas de pequeños desplazamientos iban teniendo el éxito adecuado y se iban extrayendo rendimientos positivos de aquellas primeras experimentaciones de ofertas de traslados breves, se trasvasó el mismo sistema de ofertas a otras capitales de provincias donde operaba la Compañía, por ejemplo Alicante y sus alrededores. Unos años más tarde, a medida también que se completaban las redes ferroviarias de cada compañía, se explotaron las posibilidades de trasladar al público atrayéndolo, dentro de la propia red con viajes de ida y vuelta a festejos populares y religiosos. Un ejemplo de este caso es el traslado de población entre Madrid y Sevilla para la Semana Santa de la capital andaluza; incluso, como hemos visto en el apartado de patrocinios, se colaboró ampliamente con donativos en pecunia para la estimulación de los festejos procesionales sevillanos, que realmente fueron una excepción que no se dio para ninguna otra capital española.

¹²⁹⁴ ECHEVERRÍA PEREDA, Elena (1995) *Andalucía y las viajeras francesas en el siglo XIX*, Universidad de Málaga, pp. 123-171.

¹²⁹⁵ GARRIDO DOMÍNGUEZ, Antonio (2006) *Viajeros del XIX cabalgan por la Serranía de Ronda. El Camino Inglés*, Editorial La Serranía, pp. 327-402.

¹²⁹⁶ BERNAL RODRÍGUEZ, Manuel (1985) *La Andalucía de los libros de viajes del siglo XIX (Antología)*, Biblioteca de la Cultura Andaluza, 219 pp.

¹²⁹⁷ BARQUÍN, Rafael (2013), *Op. cit.*

El siguiente paso adelante cuando ya se afianzaron los traslados entre Madrid y mayor número de provincias, y entre otras capitales de diversas provincias para las estancias de recreo temporal, fue la construcción de todo un entramado de combinaciones de trayectos más largos que incluían la coordinación entre empresas diferentes. Y poco a poco, comienzan también las combinaciones de ofertas de trayectos de viajes de recreo extensos con compañías férreas francesas, en el afán de promocionar los viajes a España del público galo, o viajes a España y al Norte de África, principalmente a la colonia argelina. Estos viajes largos que incluían diversos países fueron llamados viajes circulares, y en un principio estaban programados para un público de alto nivel adquisitivo, también consumidor de trenes especiales que llevaban carruajes de lujo y coches camas, a cargo de la famosa empresa internacional Wagon-Lits¹²⁹⁸. No obstante, también se promocionaron ya durante el último tercio del siglo XIX, viajes de recreo para clases o colectivos menos acomodados, y se extendieron las ofertas de viaje en 3ª clase.

3. 4. Creación del Servicio Comercial de MZA (1858)

La organización de todo este abanico de ofertas también requirió de precoces ajustes en los organigramas empresariales. Ya en 1858 se creó el Servicio Comercial de MZA, cuando la apertura de la línea de Alicante ya estaba en marcha. Si en un principio, de estas labores comerciales, tanto para tráfico de mercancías como de viajeros, se ocupó directamente el Consejo de Administración, en 1858, se propuso el nombramiento de un agente comercial en Alicante, que ejercía las veces de Inspector de la Compañía. En aquella ciudad costera, la primera que dio acceso a MZA a la salida de sus líneas hacia el mar Mediterráneo, se delegaron en este nuevo agente, la organización del servicio de la estación y de las relaciones comerciales que habrían de establecerse con el extranjero. El primer agente comercial de MZA en Alicante fue el señor Gallardón, y el Consejo de MZA observó que ofrecía todas las garantías necesarias para el buen desempeño de dichos cometidos, por los que se le asignó un sueldo anual de 16.000 reales, el mismo que percibía el jefe de estación de Madrid en aquel momento¹²⁹⁹. La creación del Servicio Comercial, que nacía con esta implantación en Alicante, antecedería en unos meses incluso a la organización definitiva de las funciones y plantillas de la Administración Central y Oficinas¹³⁰⁰ y a la del Servicio de Explotación¹³⁰¹ de la Compañía en Madrid. Año tras año, el Servicio Comercial de MZA se iría haciendo más complejo, llegando a crecer de tal modo, que en las primeras décadas del siglo XX, se había transformado en uno de los departamentos con más peso

¹²⁹⁸ Sobre los Wagon-lits en España no tenemos constancia de que haya habido aún ningún tipo de tanteo en su investigación, sin embargo, los especialistas en caminos de hierro franceses como François Caron, han abierto el campo de sus investigaciones estimulando trabajos universitarios como el que reseñamos aquí para la Compañía de Wagon-Lits, aunque no hayamos podido consultarlo, ni conocemos la fecha de su realización ni número de páginas: LEMARQUAND, G (s/f) *Histoire de la Compagnie internationale des Wagon-lits et du Tourisme*, mémoire de DEA, sous la direction de François Caron, Paris IV [referencia extraída de la bibliografía de la tesis doctoral de PÉGÉ-DEFENDI, Nathalie (2001) *Une invitation au tourisme: l'affiche ferroviaire française (1880-1936)*, Thèse dirigée pour Alain Corbin, et soutenue à l'Université Paris I Panthéon Sorbonne, 3 vol., 1.191 pp.]

¹²⁹⁹ Actas MZA, sesión nº 2 de 14 de enero de 1858, p. 201, libro 1.

¹³⁰⁰ Actas MZA, sesión nº 10 de 24 de febrero de 1858, p. 219, libro 1 y Actas de MZA, sesión nº 11 de 26 de febrero de 1858, pp. 240-243, libro 1.

¹³⁰¹ Actas MZA, sesión nº 11 de 26 de febrero de 1858, p. 223, libro 1.

en la empresa, una especie de departamento desde el que se coordinaban y al que se sometían otros servicios como el del Movimiento o Vía y Obras, que en los primeros tiempos de la existencia de las ferroviarias habían sido los detentadores de mayor poder de decisión. Las funciones, pues, de este Servicio Comercial, fueron equiparándose a lo que hoy llamaríamos un departamento de marketing en una empresa actual.

4. Los viajes breves de recreo. MZA y los alrededores de Madrid: Aranjuez, Alcalá, Vallecas, Toledo y Albacete (1860-1861)

Ya hemos tratado en otro apartado, cómo una de las más precoces atracciones para las que MZA se puso al servicio fueron las estancias de la familia real en Aranjuez, a partir de 1860. Estas estancias se utilizaron como un reclamo para el público, y ello dio lugar a un tráfico importante de pasajeros en viajes cortos de recreo al Real Sitio durante las temporadas primaverales y estivales en las que los reyes y su cortejo se hallaban en la ciudad aledaña a la capital. También hemos visto cómo, incluso, la ferroviaria actuó como patrocinadora de la compañía de teatro de la Zarzuela, otorgando favorables ofertas en los precios de los billetes de viaje de los actores y sus pertrechos escénicos, cuando se trasladaban a Aranjuez para ofrecer funciones teatrales mientras duraba la estancia de Isabel II y su familia allí. Recordamos que estos favores de reducción de precio de viaje fueron concedidos aun cuando la ferroviaria sabía que las representaciones de esta compañía de teatro no atraían gran cantidad de público, pero consideraba que era importante que durante las fechas de la estancia real, en Aranjuez se diesen funciones como elemento de recreo y distracción.

Así pues, se realizaban trenes especiales entre Madrid y Aranjuez a partir de mediados de abril aproximadamente, con rebaja de precio los domingos para el público general a partir de 1861¹³⁰². Aquella misma primavera, en mayo, también se realizó un tren especial compuesto solo de coches de 1ª clase al precio de tarifa, es decir, sin descuento, con motivo del besamanos que tendría lugar en el Sitio Real de Aranjuez el 13 de mayo¹³⁰³.

También en ocasiones se suprimieron trenes de trayecto habitual desde Madrid a Aranjuez, como fue el caso de los trenes números 4 y 5 entre dichas localidades, desde el 1º de noviembre de 1861 al 1º de marzo de 1861, sobre los que se acordó quedaran suprimidos durante la estación de invierno, pues el número de viajeros que los utilizaban era muy reducido, y podrían efectuar el viaje sin inconvenientes por los trenes números 9 y 10 de Toledo, introduciendo algunas ligeras modificaciones en la marcha de estos últimos¹³⁰⁴.

Los días 24, 25 y 26 de agosto de 1860¹³⁰⁵ se hicieron trenes especiales de ida y vuelta entre Madrid y Alcalá a los precios ordinarios, como motivo de la celebración de las ferias de dicha ciudad. En septiembre de aquel mismo año también se hicieron trenes a precio reducido para las ferias de Aranjuez y Albacete, y trenes especiales para las

¹³⁰² Actas MZA, sesión nº 12 de 18 de marzo 1861, p. 248, libro 3.

¹³⁰³ Actas MZA, sesión nº 19, sesión del 10 de mayo de 1861, p. 276, libro 3.

¹³⁰⁴ Actas MZA, sesión nº 40 de 16 de octubre 1861, p. 378, libro 3.

¹³⁰⁵ Actas MZA, sesión nº 37 de 23 de agosto de 1860, p. 65, libro 3.

fiestas de Vallecas y Albacete¹³⁰⁶. Justo al año siguiente¹³⁰⁷, se informó al Consejo del considerable movimiento de trenes que había tenido lugar los días 24, 25 y 26 de agosto en 1861, con motivo de la feria de Alcalá, y el día 8 de septiembre siguiente, con motivo de la fiesta de la virgen en Vallecas. El Consejo se felicitó también de la regularidad y la exactitud con las que se hicieron aquellos servicios y el servicio de los trenes Reales, acordando se dieran las gracias a los jefes y empleados del Movimiento, de la Tracción y de la Vía, por el celo demostrado en el desempeño de sus respectivos cometidos.

En febrero de 1862¹³⁰⁸, se especifican los precios reducidos de ida y vuelta para los domingos y demás días festivos que tendrían los billetes entre Madrid y Aranjuez durante la temporada estival:

*“1ª clase.....reales de vellón 30
2ª id..... “ “ 20
3ª id..... “ “ 12”*

Y en las actas de abril de aquel mismo año¹³⁰⁹, se especifican todas las tarifas de los precios de ida y vuelta de los trenes especiales de ocio que se harían ese año hacia los alrededores de Madrid, lo que denota una organización y sistematización de esta práctica. Se determina también que:

“Se expendarán billetes de ida y vuelta valederos solo por un día en los puntos y durante los plazos siguientes:

*Domingos y días de fiesta
Desde el 15 de abril hasta fin de junio 1862.
Entre Madrid y Aranjuez y vice-versa
1ª clase.....30 reales
2ª id. 20 “
3ª id. 12 “
ida y vuelta.*

*Domingos y días de fiesta
Durante todo el año actual
Entre Madrid y Toledo y vice-versa
1ª clase 60 reales
2ª id. 40 “
3ª id. 20 “
ida y vuelta.*

*Entre Madrid y Alcalá y vice-versa
1ª id. 20 reales
2ª id. 14 “
3ª id. 8,50 “
ida y vuelta.”*

Los servicios de trenes especiales para los días de la feria de Alcalá se repitieron en lo sucesivo, con algunas variaciones. Por ejemplo, en 1863 se hizo otro tren especial

¹³⁰⁶ Actas MZA, sesión nº 38 de 1 de septiembre de 1860, p. 68, libro 3.

¹³⁰⁷ Actas MZA, sesión nº 36 de 19 de septiembre de 1861, p. 359, libro 3.

¹³⁰⁸ Actas MZA, sesión nº 6 de 14 de febrero 1862, p. 24, libro 4.

¹³⁰⁹ Actas MZA, sesión nº 12 de 3 de abril de 1862, pp. 48-49, libro 4

de ida y vuelta para el servicio de las estaciones intermedias, a los precios ordinarios, mientras que en la de Madrid se ofrecían precios reducidos en los días festivos¹³¹⁰.

5. Expansión del método de viajes breves de recreo a otras líneas de MZA (1861-1864)

También en el año de 1861 comenzaron a hacerse trenes especiales entre Alicante y San Vicente, que se repitieron en años sucesivos¹³¹¹, con motivo del día de la fiesta patronal de este último pueblo, el 13 de abril, aunque aquí no nos dedicaremos a ellos con detalle, pero vale la pena decir que este tipo de estrategias de fomentar el turismo de ocio de uno o varios días entre localidades cercanas, fue extendiéndose en varios puntos alrededor de las grandes ciudades conectadas por ferrocarril a otras localidades más pequeñas.

El año siguiente, 1863, se reanudaron estos mismos trayectos a precios reducidos exactamente en los mismos términos y con las mismas cantidades, sin ninguna variación¹³¹²; y se comenzó a organizar un servicio similar de precios reducidos para los viajeros valederos por 36 horas para los viajeros entre Murcia y Cartagena¹³¹³, línea que había sido inaugurada a finales del año anterior, 1862, como hemos visto. También en la primavera de 1863 se instauró el transporte en trenes especiales a precios reducidos desde Murcia a Cartagena y vuelta los Jueves y Viernes Santos¹³¹⁴.

La novedad que aportó el rodaje de la experiencia de varios años, hizo que se optimizasen las gestiones de los trenes especiales y se realizasen de una sola vez para varios eventos. Por ejemplo, en septiembre de 1864¹³¹⁵, el Consejo ya regula juntos los trenes especiales para los días 8 y 9 entre Villarrobledo y Albacete, compuesto solo de coches de 2ª y 3ª clase, con rebaja de la cuarta parte de los precios ordinarios; para el día 8, cuatro trenes de este tipo entre Madrid y Vallecas y viceversa, a los precios de 44 reales de vellón para la 1ª clase, 33 reales para la 2ª, y 22 reales para la 3ª, y otro tren especial pero compuesto solo de vagones de 3ª para el día 9, al precio ordinario; y otros para otras localidades cercanas a Calatayud y Zaragoza. Comprobamos cómo la Compañía va ajustando su oferta según el tipo de público que utilizaba dichos trenes. Es significativo el tren especial entre Madrid y Vallecas del día 9, compuesto sólo de vagones de 3ª clase, y al precio ordinario. Los eventuales visitantes de Vallecas que llenaría ese tren serían obreros que sólo podrían visitar la localidad durante un día, sin posibilidad de pernoctar, pero sin embargo, tampoco disfrutarían de la rebaja en el transporte, que sería a precio ordinario.

¹³¹⁰ Actas MZA, sesión nº 21 de 21 de agosto de 1863, p. 359, libro 4.

¹³¹¹ Actas MZA, sesión nº 13 de 10 de abril de 1862, p. 54, libro 4; Actas MZA, sesión nº 8 de 30 de marzo de 1863, p. 262, libro 4.

¹³¹² Actas MZA, sesión nº 8 de 30 de marzo de 1863, p. 262, libro 4.

¹³¹³ Actas MZA, sesión nº 8 de 30 de marzo de 1863, p. 262, libro 4.

¹³¹⁴ Actas MZA, sesión nº 8 de 30 de marzo de 1863, p. 262, libro 4.

¹³¹⁵ Actas MZA, sesión nº 25 de 5 de septiembre 1864, p. 562, libro 4.

6. Balnearios. Los baños de Trillo y la Isabela (1862)

La toma de conciencia respecto a la importancia del agua en todas sus vertientes, tuvo un auge en Europa y la antigua América española desde finales del siglo XVIII, momento en el que comienza a darse importancia al termalismo como fuente de salud y bienestar sobre todo por las clases acomodadas. Ya en los comienzos del último tercio de aquel siglo, tenemos constancia de la publicación de obras relativas a este tema, como la del Cirujano del Ejército Pedro Nadal Creus¹³¹⁶, y los importantes trabajos de investigación realizados en colonias por el humanista José de Antonio de Alzate y Ramírez, considerados actualmente por la investigación como periodismo científico¹³¹⁷. Durante el siglo XIX los temas sobre el agua fueron considerados como de primera importancia, y se realizaron grandes obras públicas de abastecimiento, salubridad e higiene mediante recursos hídricos, que abarcaban tanto el consumo doméstico de las ciudades como para el suministro de la industria y los nuevos caminos de hierro¹³¹⁸. El termalismo experimentó también en el Ochocientos un auge al traspasar la capacidad de acceso a los balnearios de la aristocracia a la nueva élite del dinero que representaba desde entonces la burguesía debido al cambio sociológico y mental que supuso la Revolución Industrial, además de los avances en el campo de la química y los análisis que contribuyeron al estudio del agua y sus diversas propiedades¹³¹⁹.

¹³¹⁶ NADAL CREUS, Pedro (1779) *Discurso histórico físico-topográfico del sitio y agua termal de la Fuente de la Baronía de Julilla o Chulilla, distante ocho leguas de la ciudad de Valencia, conocida con el nombre de Fuen Caliente. Por D. [...]*, Felipe Teruel, Murcia, 50 pp. [referencia en ACEVES PASTRANA, Patricia (2001) *Periodismo científico en el siglo XVIII: José Antonio de Alzate y Ramírez*, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco, México, D. F., 663 pp.]

¹³¹⁷ ACEVES PASTRANA, Patricia (2001) *Periodismo científico en el siglo XVIII: José Antonio de Alzate y Ramírez*, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco, México, D. F., 663 pp.

¹³¹⁸ La Revista *TST (Transportes, Servicios y Telecomunicaciones)* dedicó su nº 26 de marzo de 2014 a un monográfico sobre “Abastecimiento de agua y desarrollo urbano en la Historia Contemporánea”, en el que se incluyen, entre otros, artículos de MATÉS, Juan Manuel (2014) “Las empresas concesionarias de servicios de abastecimiento de aguas potables en España (1840-1940)”, *TST* nº 26, pp. 36-67; FERNÁNDEZ, Alexandre (2014) “La distribution de l’eau à Bordeaux de 1852 à 2011: singularité et exemplarité d’une économie politique des services techniques urbains”, *TST* nº 26, pp. 68-88; BOCQUET, Denis; CHATZIS, Konstantinos; SANDER, Agnès (2014) “Paris au-delà du paradigme haussmannien: les détours de la modernisation du réseau d’adduction d’eau (1830-1940)”, *TST* nº 26, pp. 90-108; BIGATTI, Giorgio (2014) “Da bere per tutti. Servizi idrici e politiche dell’acqua in Italia tra Otto e Novecento. Uno sguardo di sintesi”, *TST* nº 26, pp. 110-127; SOVEIRA, Beatriz R. (2014) “Agua y saneamiento en la ciudad de Córdoba (Argentina) (1880-1935)”, *TST* nº 26, pp. 128-160; BIRRICHA GARDIDA, Diana (2014) “La regulación de las empresas de abasto de agua en México, 1855-1930”, *TST* nº 26, pp. 198-221; CONTRERAS UTRERA, Julio; GÓMEZ ESCOTO, Daniel A. (2014) “Agua para consumo doméstico en la ciudad de Córdoba, México, 1846-1871”, *TST* nº 26, pp. 222-244; GARCÍA BLANCO, Rolando (2014) “Una obra maestra en La Habana: el Acueducto de Albear”, *TST* nº 26, pp. 270-301.

¹³¹⁹ MICÓ NAVARRO, Juan Antonio; SOLER SÁIZ, Amparo (1997) “El balneario de Bellús en los siglos XVIII y XIX, a través de los tratados de hidrología médica”, en *Asclepio*-Vol. XLIX-1-1997, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, pp. 181-192. Disponible en: asclepio.revistas.csic.es/index.php/asclepio/article/download/386/384 [última consulta 09/11/2015]; LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos (2002) *Op. cit.*; MEDINA TORNERO, Manuel Enrique (2003) “El balneario de Archena en la Historia, hasta el siglo XVIII...”, en *II Congreso Turístico Cultural del Valle de Ricote “despierta tus sentidos”*. Blanca, 14, 15, 16 de Noviembre de 2003. *Compilación de ponencias*, pp. 7-40. Disponible en: http://www.archena.es/files/03el_balneario_de_archena.pdf [última consulta 09/11/2015]; DE LA ROSA, Mª Carmen; MOSSO, Mª Ángeles (2004) “Historia de las aguas mineromedicinales en España”, en *Observatorio Medioambiental*, núm. 7, 2004, pp. 117-137. Disponible en: <https://revistas.ucm.es/index.php/OBMD/article/viewFile/OBMD0404110117A/21593> [última consulta 09/11/2015]; LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos (2013) “Nacimiento y evolución del

A pesar de que las estancias en los balnearios es una de las formas más antiguas de turismo de interior, son muy escasas las referencias en las actas de MZA sobre este tipo de ofertas de transporte para los habitantes de Madrid en aquella época fueron los baños de Trillo y de la Isabela, en la provincia de Guadalajara. En el acta de la ferroviaria de 7 de junio de 1862¹³²⁰ encontramos una anotación para el transporte de las diligencias con aquel destino:

“Los coches diligencias para los baños de Trillo y de la Isabela cuyo servicio empezará del 17 al 20 del actual se transportarán diariamente entre Madrid y Guadalajara y vice-versa al precio de 1 real por cada coche y kilómetro recorrido. Los viajeros tomarán asiento en los carruajes del tren, pagando los precios de tarifa y sus equipajes se transportarán en las diligencias gratuitamente á razón de 30 kilogramos por viagero [sic]”

Sobre estos baños se escribieron manuales a mediados del siglo XIX y han sido objeto de investigación en la actualidad. Sobre Trillo no se conocen los orígenes concretos, pero sí se puede hacer un seguimiento de su evolución desde 1770, fecha en que el Decano del Consejo de Castilla, Miguel María de Nava, mejora allí su salud y solicita a su vuelta a la Corte una ayuda económica a Carlos III para poder ofrecer sus aguas salutíferas a todas las gentes, comenzándose a construir con este propósito varios edificios destinados a baños y albergues, instalados oficialmente en 1777. Tras los años de esplendor del XVIII siguieron otros de abandono, jalonados por la Guerra de Independencia, y después de varios intentos de revitalización, los baños pasaron a ser custodiados por la Diputación Provincial en 1860. Parece que a partir de aquel momento su decadencia fue en progresión, hasta que terminada la Guerra Civil en 1939 fueron utilizados como leprosería. Antes de la construcción del ferrocarril, el camino a los baños de Trillo se hacía a lo largo de dos días completos en diligencia¹³²¹, pero estamos viendo cómo el nuevo medio de transporte hizo posible la ida y el regreso en un solo día. La obra contemporánea mas conocida sobre estos baños de mediados del XIX fue la de Basilio Sebastián Castellanos de Losada, editada en Madrid en 1851¹³²². No obstante este manual es también de época pre-ferroviaria, así que la solución dada por el ferrocarril para esta excursión debía combinar el transporte por tren con el uso de las tradicionales diligencias, lo cual encarecería un tanto el viaje, ya que como hemos visto, las diligencias pagarían un importe estipulado por kilómetros y los pasajeros de éstas tendrían que abonar además el precio del viaje en tren.

termalismo vasco durante el siglo XIX. El caso de Guipúzcoa”, en *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 24, pp. 58-84.

¹³²⁰ Actas MZA, sesión nº 21 de 7 de junio de 1862, pp. 84-85, libro 4.

¹³²¹ LÓPEZ DE LOS MOZOS, José Ramón (1994) “Camino a los reales baños de Trillo (Guadalajara), en *Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, Tomo I, pp. 4415-4422. Disponible en biblioteca2.uclm.es/biblioteca/ceclm/libros/camineria/c2/02f29.htm [última consulta 03/04/2015]

¹³²² CASTELLANOS DE LOSADA, Basilio Sebastián (1851) *Trillo: manual del bañista. Itinerario razonado, descripción del pueblo y baños termales de Trillo; noticia a los bañistas sobre lo que hay y pasa en la temporada de baños en aquella población que les pueda interesar; descripción de sus pintorescas cercanías; cabalgatas que pueden hacerse a los pueblecillos que le rodean é itinerarios desde Trillo al real sitio y baños de la Isabella (Vulgo de Sacedon) y a los bañillos de Córcoles, los que se describen también*, B. González, 203 pp. Disponible en www.books.google.es/books/about/Trillo.html?id=ToAKAQAAMAAJ [última consulta 04/07/2015]

Los orígenes de los baños de la Isabela, también conocidos como Sacedón, se conocen mejor, remontándose a la Antigüedad, habiendo construido los romanos algunos edificios allí, y siendo afamados también en época musulmana. Ya constituyó un Real Sitio en época de los primeros Borbones, constituyendo un ejemplo tardío de urbanismo ilustrado; y al comenzar el siglo XIX, Fernando VII fundó allí una población de nueva planta. El balneario de la Isabela estuvo vinculado hasta finales de la década de 1860 al patrimonio de la Corona, y fue mantenido con sus fondos¹³²³.

A pesar del impulso que conocieron los balnearios en el siglo XIX, vemos que el acceso a estos dos enclaves de baños minerales seguía siendo incómodo y no se podía acceder a ellos directamente con el ferrocarril, de modo que los bañistas se irían poco a poco trasladando a otros balnearios que contaban con mejores accesos a medida que se extendía la red ferroviaria.

7. Impuesto sobre el transporte de viajeros por ferrocarril de 1865

Otros problemas fueron surgiendo con el Estado a medida que éste fue creando nuevos impuestos que anteriormente no existían. En la sesión del Consejo de MZA de 16 de enero de 1864 se debatió acerca de un proyecto de ley incluido en los presupuestos generales del Estado para el año entrante, presentados por el Gobierno al Congreso de los Diputados, y en cuyo artículo 5º se establecía un impuesto sobre el transporte de viajeros por los ferrocarriles. No era el primer intento, ya que previamente, justo un año antes, había habido un intento de crear este nuevo impuesto con otro proyecto similar. El Consejo acordó llamar la atención del Comité Central de las Compañías de ferrocarriles sobre esta medida, proponiéndole elevar al Gobierno una reclamación colectiva contra la misma, por *considerarla “contraria a los derechos de las Empresas y lastimar gravemente sus intereses y los del público”*¹³²⁴.

La posibilidad de que este impuesto se llevase a cabo creaba profunda inquietud en el Consejo de MZA, y el 1 de febrero se nombró a los señores Weisweiller y Zaragoza para que en representación de la Compañía, y sin perjuicio de lo que acordase el Comité central de las Compañías de caminos de hierro de España acerca de este asunto, se acercasen al Ministro de Hacienda practicasen las gestiones oportunas a fin de conseguir que en los nuevos presupuestos del Estado no figure el mencionado impuesto¹³²⁵. Durante 1864, la cartera ministerial de Hacienda atravesaba momentos de extrema inestabilidad ya que entre el 17 de enero y el 1 de marzo, fueron ministros de dicho Ministerio Juan Bautista Trupita Jiménez Cisneros; entre el 1 de marzo y el 16 de septiembre, lo fue Pedro Salaverría Charitu; y entre el 16 de septiembre y el 20 de febrero del año siguiente, Manuel García Barzanallana. Durante 1865 siguieron sucediéndose los Ministros de Hacienda a razón de varios meses por mandato, situación que no se estabilizó ni durante el resto del reinado de Isabel II (hasta 1868), ni durante el Gobierno provisional (1868-1871), ni en el reinado de Amadeo de Saboya (1868-1873), ni durante la I República (1873-1874); conociéndose sólo un período de mayor

¹³²³ AGUADO PINTOR, Amparo (2002) “La Isabela, un nuevo Real Sitio para los monarcas del siglo XIX, en *Espacio, tiempo y Forma*, Serie VII, Hª del Arte, t. 15, UNED, pp. 229-254. Disponible en www.periodistadigital.com/documentos/2009/10/15/Laisabela.pdf [última consulta 04/05/2015]

¹³²⁴ Actas de MZA, sesión nº 1 de 16 de enero de 1864, p. 419, libro 4.

¹³²⁵ Actas de MZA, sesión nº 3 de 1 de febrero de 1864, p. 440, libro 4.

permanencia en el cargo supremo de este órgano a partir de la Restauración Borbónica, con la llegada al trono de Alfonso XX (1874-1885). Observamos en la decisión de nuestras actas, que aunque del tema del nuevo impuesto para viajeros ya se estaba encargando la Comisión, el Consejo confiaba más en el poder resolutorio y de influencia de sus propios miembros, y decide afrontar negociaciones con el Gobierno unilateralmente, en el convencimiento de que quizás, las influencias personales pudieran ser más eficaces que el órgano de presión común recientemente originado por la sindicación de las compañías ferroviarias.

Los billetes a precio reducido en las líneas habituales desde Madrid a Alicante y Madrid y Valencia para la temporada de baños, sufrieron un aumento de precio del 10% en 1865, justo por la cantidad que había de ser revertida al Estado por los nuevos impuestos en los pasajes de viajeros¹³²⁶.

8. Baños de mar

Parece ser que la “moda” de los baños de mar había nacido a mediados del siglo XVIII en Brighton en la costa sur inglesa, difundiéndose desde Gran Bretaña por las riberas del Báltico, mar del Norte y la Mancha, generalizándose entre los círculos de corte, la nobleza y las personalidades durante la década de 1820¹³²⁷. A partir de las últimas cuatro décadas del siglo este interés se trasladó a los baños de mar¹³²⁸, y a nuestro juicio, en España, en ello fueron activas propiciadoras las empresas de ferrocarriles, pues potenciaron y fomentaron al máximo las posibilidades que sus líneas ofrecían, como veremos.

8. 1. Destinos para baños de mar de MZA (1861-1863)

En mayo de 1861¹³²⁹, tenemos la primera noticia de la expendición de billetes de tren de ida y vuelta a precio reducido para la temporada de baños dictada por el Consejo de Administración de MZA. En aquel momento, la salida hacia el mar Mediterráneo de la Compañía estaba en Alicante. Aunque se pretendía la salida al mar por el sur, como hemos visto, la concesión del trozo de línea de Córdoba a Málaga había sido otorgada a Jorge Loring en 1860, y la otra salida al mar que posteriormente consiguió obtener MZA fue a través de Sevilla, puerto más acorde con el aprovechamiento del transporte de mercancías que con el de viajeros hacia los baños de mar. Es probable que las necesidades de ocio y expansión de la población del centro de la Península fueran captadas por la empresa ferroviaria y aprovechadas para el traslado temporal de esta

¹³²⁶ Actas MZA, sesión nº 14 de 7 de junio de 1865, p. 146, libro 5.

¹³²⁷ BEASCOECHEA GANGOITI, José María (2002) “Veraneo y urbanización en la costa cantábrica durante el siglo XIX: las playas del Abra de Bilbao”, en *Historia Contemporánea* 25, 2002, pp. 181-202. Disponible en: <http://www.ehu.eus/ojs/index.php/HC/article/view/5932/5612> [última consulta 09/11/2015]

¹³²⁸ LARA GARCÍA, María Pepa (1997) *La cultura del agua: los baños públicos de Málaga*, Editorial Sarriá, Málaga, 156 pp; TATJER MIR, María Mercedes (2009) “En los orígenes del turismo litoral: los baños de mar y los balnearios marítimos en Cataluña”, en *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, nº Extra 13, 296, 2009, s. p. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-296/sn-296-5.htm> [última consulta 09/11/2015]

¹³²⁹ Actas MZA, sesión nº 19 de 10 de mayo de 1861, p. 279, libro 3.

población hacia la salida marítima de la que disponía en aquellos tempranos momentos de mediados del siglo XIX, y que esta razón logística estimulase el crecimiento de Alicante como centro de recreo y veraneo.

Los primeros billetes de ida y vuelta a precio reducido que se concedieron en 1861 se expenderían desde Madrid, Toledo, Ciudad Real, Almagro y Manzanares hacia Alicante. Serían valederos desde el día 1 de julio al 15 de Septiembre, pero servirían, no obstante por un período de 30 días. La reducción de precio se daría en las tres clases, siendo los precios de ida y vuelta para la 1ª clase de 220 reales, los de la 2ª clase 170 reales, y los de la 3ª 100 reales. Unos días después, también se concedieron billetes similares a los de Alicante, para tomar baños de mar, a precio reducido hasta Almansa, para los viajeros que quisieran tomar sus baños en Almansa (recordemos que desde Almansa a Valencia operaba otra compañía ferroviaria diferente a MZA). Los precios de estos billetes eran similares a los expendidos hacia Alicante, pero la diferencia era que el regreso de los viajeros debería efectuarse entre 15 y 45 días después de la fecha del billete a la salida.

No nos queda claro en un principio cuál fue el motivo para la fijación de las condiciones de regreso de los viajeros desde los baños, limitado a 30 días en el primer caso para los que llegaran hasta Alicante, y ampliado después hasta 45 días, pero limitado en el margen inferior de 15 días a los que llegaran hasta Almansa con intención de dirigirse hasta Valencia. ¿Qué razón objetiva existía para excluir de la rebaja de precio a los bañistas que quisieran permanecer solamente una semana en Valencia, por ejemplo? ¿O qué razón objetiva existía para no extender la validez de los billetes a los dos meses y medio que durase la oferta, es decir, desde principios de julio hasta mediados de septiembre?

En las actas del año siguiente obtenemos las respuestas a estas cuestiones. El 22 de mayo de 1862¹³³⁰, el Consejo de MZA volvió a regular la expendición de billetes a precios reducidos para la temporada de baños. Los precios desde Madrid a Alicante permanecieron inalterables respecto a los del año anterior, y ahora, los precios de los viajes a Valencia se apuntan con el montante total que tendrán, desde Madrid hasta aquel punto, y no desde Madrid a Almansa, como se había hecho antes. Ello nos hace suponer un acuerdo previo que debió darse entre MZA y la compañía de Almansa a Valencia y Tarragona, precisamente para aprovechar el tránsito de viajeros en la temporada de baños y simplificar las gestiones de compras de billetes que debería efectuar el público. Así, se estimó que los precios de ida y vuelta entre Madrid y Valencia serían:

*“1ª clase..... 320 reales
2ª clase..... 230 “
3ª clase..... 130 “*

Estos billetes serán valederos por mes y medio; es decir que los viajeros [sic] deberán efectuar precisamente dentro de este período así su partida para Alicante ó Valencia, como el regreso a Madrid, pero este no podrá tener lugar hasta que hayan transcurrido diez días á contar desde el de la salida.”

¹³³⁰ Actas MZA, sesión nº 18 de 22 de mayo de 1862, p. 73, libro 4.

Comprobamos cómo, aunque el trayecto hasta Alicante era más largo en kilómetros, su precio en primera clase era 100 reales de vellón más económico que el del trayecto hasta Valencia, 60 reales más económico en 2ª clase, y 30 en 3ª. Es posible que lo que realmente encareciese el viaje hacia Valencia fuera precisamente el hecho de que fuesen dos las compañías ferroviarias que operaban para arribar a este punto, y también sería probable que, por el mismo motivo, el veraneo en Valencia quedase reservado a una clase más alta que el público que marchaba hasta Alicante. También vemos cómo en poco tiempo, las dos compañías que participaban en el transporte de viajeros para la temporada de baños desde Madrid a Valencia, han llegado a un acuerdo para fijar un precio común, y han solucionado la lógica que habrían de tener dichos billetes especiales de veraneo para la permisividad de movilidad de público. Ya aquel verano, los veraneantes madrileños gozaron de mayor libertad para el regreso de sus estancias en las ciudades de recreo, pudiendo volver sólo con las condiciones del límite del mes y medio que duraba la temporada de baños, ó diez días de estancia en los baños de mar como mínimo. El hecho de que se reservase un límite inferior para que los bañistas efectuasen su regreso, se debía, sin duda, a dificultar que esta tarifa especial pudiese ser utilizada para otros fines distintos del de recreo, ya que debía ser sensiblemente inferior a los precios de los billetes ordinarios.

Los precios de los billetes para la temporada propicia a los baños de mar hacia Alicante y Valencia en 1863 se mantuvieron sin ascenso ni descenso de conste de ningún tipo para los viajeros, y también se mantuvo la normativa de un mes y medio como máximo para el regreso y diez días como mínimo¹³³¹.

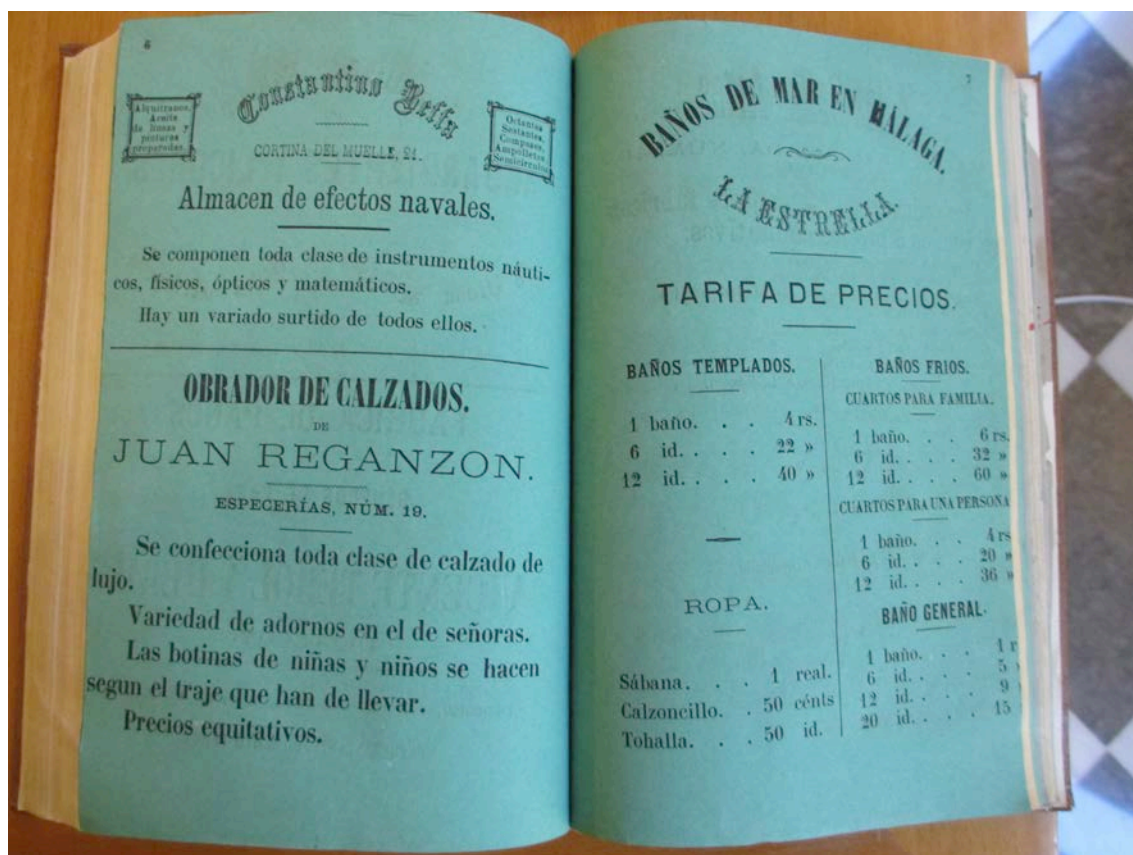
8. 2. Los Baños La Estrella de Málaga (1866)

No podemos ofrecer una visión adecuada ni equilibrada del posible estímulo de los baños que hubo de estar en la mira del fomento de viajeros en la línea del Ferrocarril de Córdoba a Málaga ni su continuación por Ferrocarriles Andaluces de momento, puesto que carecemos de documentación explícita al respecto. Por ahora nos conformaremos con apreciar que los antiguos baños de mar cubiertos de la Estrella en Málaga, se publicitaron en 1866 en la *Guía de Málaga* de Mercier y De La Cerda que estudiaremos más adelante, la cual fue publicada el mismo año de apertura del primer tramo del Ferrocarril de Córdoba a Málaga¹³³². Sobre estos antiguos baños conocemos que en 1917 sufrieron un incendio y que fueron finalmente desplazados por otro balneario de mar llamado popularmente “Baños del Carmen”, del que todavía quedan restos de su original arquitectura en la línea de costa, utilizándose este enclave aún como lugar de esparcimiento de la ciudad¹³³³. No tenemos constancia, sin embargo del año de apertura de los baños La Estrella, pero lo que sí parece claro es que sus propietarios aprovecharon la apertura del ferrocarril para promocionar el establecimiento, sin duda puesto esperaban que el nuevo medio de transporte animase el número de visitantes.

¹³³¹ Actas MZA, sesión nº 16 de 11 de junio de 1863, p. 316, libro 4.

¹³³² MERCIER, A.; DE LA CERDA, Emilio (1866) *Op. cit.*, Sección de anuncios.

¹³³³ HEREDIA CAMPOS, María del Carmen (2012) “Los Baños del Carmen”, en *Péndulo: revista de ingeniería y humanidades*, nº 23, 2012, pp. 64-81. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3938069> [última consulta 14/11/2015]



8. 3. Destinos para baños de mar de MZA (1871-1886)

La política de precios reducidos para el ocio de masas de MZA continuó para las temporadas de baños en la década de 1870. El 17 de junio de 1871 se aprobó el establecimiento de un servicio combinado para el transporte de viajeros durante la temporada de baños entre varias estaciones de las líneas de la Compañía y de otras empresas, para Puerto-Real, Puerto de Santa María, San Fernando y Cádiz. Las rebajas en este caso se fijaban al 50% de los precios ordinarios para señoras y jóvenes de ambos sexos menores de 15 años, y sólo del 4% para los caballeros¹³³⁴. Constatamos cómo a partir de ahora se da una evolución en la planificación de los descuentos, que comienzan a ordenarse en función del sexo y la edad.

En junio de 1884 se reorganizaron los trenes del servicio especial de baños durante la temporada de verano. Esta reorganización se fundó en la supresión de los trenes especiales hacia baños, sustituyéndolos a partir de entonces por la posibilidad dada a los viajeros para viajar en los trenes mixtos, que según el propio Consejo, ofrecía más facilidades a los viajeros. Para dicha reorganización emitieron informes los Jefes del Tráfico e Ingenieros Jefe de Material, Tracción y Material y Movimiento, y también se tomaron en cuenta los resultados favorables obtenidos por la Compañía del Norte con análoga combinación. En vista de estos informes, se aprobaron para el año en curso,

¹³³⁴ Actas MZA, sesión nº 13 de 17 de junio de 1871, p. 72, libro 7.

pero aún por vía de ensayo, una serie de condiciones que serían publicadas en breve, y cuyo extracto se anotó en las actas. Las nuevas condiciones incluían la expendición de billetes especiales de ida y vuelta con el descuento del 49% de rebaja desde las estaciones de Madrid, Aranjuez, Castillejo, Villasequilla, Tembleque y Alcázar; con destino a Valencia, Alicante, Cartagena y Balsicas. Estos billetes para baños serían personales y valederos por 30 días para utilizar en los trenes mixtos¹³³⁵.

Respecto a esta decisión de suprimir los trenes especiales durante la temporada de baños y redirigir el tráfico de los bañistas en trenes mixtos por vía de ensayo, tenemos más información dos años después. Próxima ya la temporada de baños, a finales de mayo de 1886, el Consejo observó que en los años de 1884 y 1885, con motivo de la epidemia colérica, no se habían podido conocer de manera concluyente las ventajas e inconvenientes de la medida de ensayo que se había tomado durante aquellas dos pasadas temporadas. Así se acordó que continuase también vigente en idénticas condiciones durante aquel año dicho servicio a la manera de ensayo¹³³⁶.

9. Los primeros viajes internacionales de recreo y la consolidación de los viajes interiores (1866-1878)

Otros ensayos de rentabilizar las nuevas tendencias de viajes por placer incluían la combinación del transporte de viajeros con otras compañías nacionales y ferroviarias extranjeras. El 21 de agosto de 1866¹³³⁷ el Consejo se ocupaba así de una iniciativa propuesta por los Ferrocarriles del Norte con el título “Viaje de recreo a precio reducido”:

“1º Según lo propuesto por la Empresa del norte, se expendarán por vía de ensayo, y en combinación entre varias Compañías billetes a precio reducido, valederos por un mes para uso viaje de recreo de Burdeos a Perpiñan, tocando en Madrid, Valencia, Zaragoza y Barcelona, con rebaja por parte de la Compañía del 50 por ciento de los precios ordinarios con el trayecto de Madrid á la Venta de la Encina y vice-versa.

Los portadores de billetes para este viaje, tendrán derecho á hacer otro de ida y vuelta pagando solamente la mitad del precio de tarifa; de Madrid á Aranjuez y Toledo, ó de Alcázar á Córdoba, Sevilla, Málaga y Cádiz ó de Albacete a Murcia y Cartagena, ó en fin de Almansa á Alicante.

Los billetes para el viage [sic] de recreo, serán únicamente de 1ª y 2ª clase.”

En 1867 se estableció una serie de billetes a precio reducido entre varias capitales. Además de las rebajas que se hicieron para la Exposición Universal de París, que comentamos en el apartado sobre dicho evento, hubo algunas otras regulaciones para viajes al extranjero. Vamos viendo así, como el concepto y las posibilidades de los viajes de ocio se va ampliando. Ello fue posible gracias también a la apertura de la mayor parte del trayecto de la línea de Andalucía. En el mes de marzo, próxima la

¹³³⁵ Actas MZA, sesión nº 12 de 20 de junio de 1884 , p. 296, libro 11.

¹³³⁶ Actas MZA, sesión nº 11 de 28 de mayo de 1886, p. 260, libro 12.

¹³³⁷ Actas MZA, sesión nº 23 de 21 de agosto de 1866, p. 305, libro 5.

estación cálida, el Consejo de MZA reguló billetes con un 40% de rebaja para los viajeros procedentes de Lisboa con destino a Sevilla, con motivo de la Semana Santa y ferias de la capital andaluza. La Semana Santa de Sevilla constituía un producto turístico presto a potenciarse, y las posibilidades de las nuevas conexiones ferroviarias facilitaban la visita de turistas de interior de todas partes de la Península. En las actas tenemos, así, reducción del precio en la expendición de billetes de ida y vuelta desde las estaciones de Madrid, Alcázar, Manzanares, Alhama, Alicante, Murcia, Cartagena y Toledo con destino a Sevilla. Las otras dos ciudades no andaluzas a las que anteriormente se había desviado la oferta para de recreo durante la Semana Santa, Cartagena y Toledo, se incluyen así ahora en la opción de ser emisoras de turistas nacionales, en lugar de solamente receptoras. No obstante, los billetes con precio reducido desde Madrid a Toledo para la Semana Santa también se establecieron. Es probable que el perfil de los visitantes de la Semana Santa de Toledo fuese evolucionando a partir de entonces, quedando este destino para las familias con menos recursos económicos¹³³⁸. La Semana Santa y la feria de Sevilla siguieron promocionándose con descuentos cada vez superiores para los viajeros que asistieran a dicha ciudad en primavera. Para la del año 1871 los descuentos fueron del 50% sobre los precios ordinarios, e incluían un servicio combinado con las empresas de Valencia, Martorell, Barcelona, Ciudad-Real, Sevilla y Portugal¹³³⁹.

Las ventajas de rentabilidad de la incorporación de la línea de Córdoba a la red de MZA debieron tener repercusiones importantes en el turismo nacional de tiempo breve. Efectivamente, las rebajas en los precios de los billetes para ocasiones especiales de recreo y festejos, se incrementaron considerablemente. Por ejemplo, en sesión de 12 de mayo de 1868¹³⁴⁰, los billetes de ida y vuelta de 2ª y 3ª clase desde varias estaciones de la red de la Compañía hasta Madrid, con motivo de la romería de San Isidro y la corrida de toros del domingo 17 próximo, se libraron con la rebaja del 80% sobre el precio ordinario. Este nuevo ensayo experimental del Consejo de MZA obtuvo un éxito satisfactorio, según anotación del Consejo de la sesión posterior, el cual, además, se congratuló del buen resultado que estaban ofreciendo los trenes cortos entre Madrid y Aranjuez¹³⁴¹.

Las relaciones entre las empresas ferroviarias con conexión, a pesar de la dura competencia que estas mantenían, se fueron consolidando. En enero de 1871¹³⁴² fue aprobado un amplio proyecto de tarifas combinadas que comprendía la mayor parte de las líneas de Francia, España y Portugal, con vocación de favorecer el tráfico hacia América con enlace a barcos vapores; en estos términos:

“Es aprobado un proyecto de tarifa combinada entre la Compañía y las de los caminos portugueses, Ciudad-Real a Badajoz y Belméz, Norte de España, Tarragona a Martorell y Barcelona, Almansa a Valencia y Tarragona, Córdoba á Sevilla, Sevilla a Jerez y Cádiz, Córdoba a Málaga, Tudela a Bilbao, Mediodía de Francia y de París a Orleans para el transporte directo de los viajeros y de sus equipajes que desde París, Burdeos, Bayona, Irún, San Sebastián, Tolosa, Burgos, Bilbao, Madrid, Alicante, Miranda, Cartagena, Zaragoza, Barcelona,

¹³³⁸ Actas MZA, sesión nº 6 de 18 de marzo de 1867, p. 383, libro 5.

¹³³⁹ Actas MZA, sesión nº 6 de 24 de marzo de 1871, p. 38, libro 7.

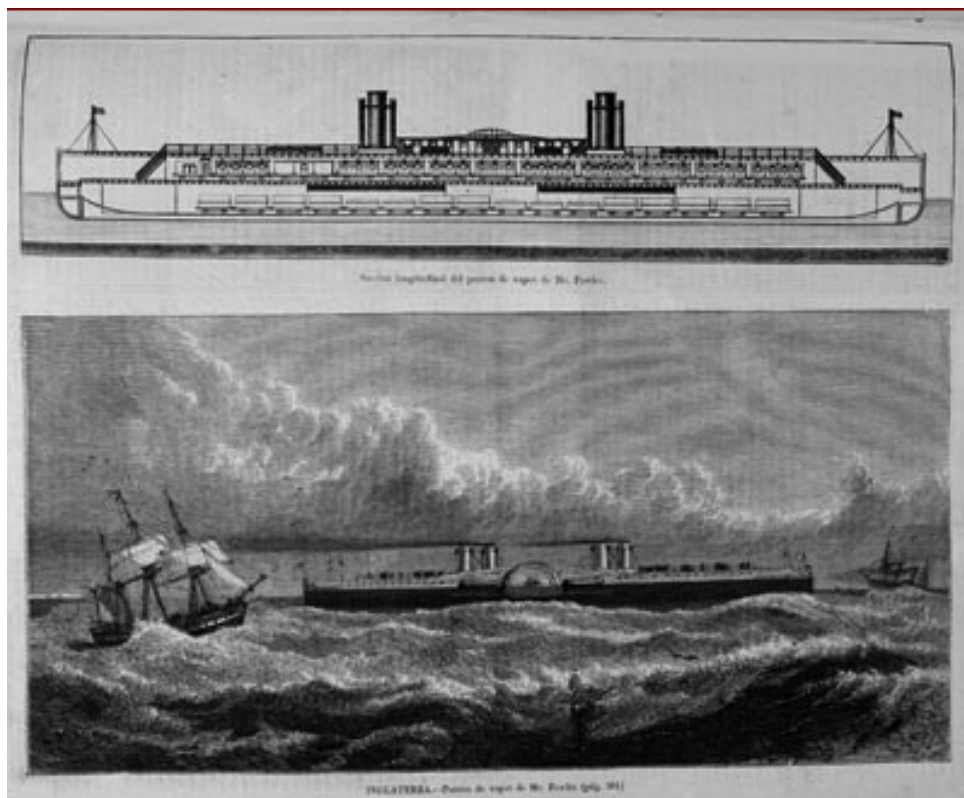
¹³⁴⁰ Actas MZA, sesión nº 20 de 12 de mayo de 1868, p. 592, libro 5.

¹³⁴¹ Actas MZA, sesión nº 21 de 19 de mayo de 1868, p. 3, libro 6.

¹³⁴² Actas MZA, sesión nº 1 de 7 de enero de 1871, pp. 3-4, libro 7.

Tarragona, Valencia Córdoba, Málaga, Sevilla y Cádiz se dirijan a Lisboa para embarcarse en los vapores con destino a Río Janeiro, Montevideo o Buenos Aires, Valparaíso, Arica, Ilan o Callas y vice-versa."

Ilustración 54. "Inglaterra. Ponton de vapor de Mr. Fowler". Autor: anónimo



Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 22, año 16, de 8 de junio de 1872, p. 349. Estos barcos de la compañía de vapores de Mr. Fowler atravesaba el canal de La Mancha, y suponemos que modelos parecido serían los que utilizaron las empresas españolas y francesas de la misma década que realizaban parte de los viajes circulares y algunos trayectos a América. Desde un análisis semiótico de la imagen, obsérvese el contraste ofrecido por el largo barco de vapor, en trayectoria perfectamente recta que aparenta seguir, comparado con los barcos de vela de los extremos, zarandeados por el oleaje. La solidez y seguridad que proyecta la imagen del vapor, impulsado por sus cuatro chimeneas, es fruto también de la imagen de progreso mediante la técnica y las máquinas que tuvieron los contemporáneos.

En 1878, la Compañía Transatlántica estableció un servicio de Marsella a La Habana con escala en Barcelona, Cádiz, Tenerife, San Thomas y Puerto Rico. La Compañía Transatlántica gestionó un descuento del 30% para los viajeros que debían atravesar España para embargarse en Cádiz con destino a las Antillas por conducto del Comité de París. El Comité remitió la carta del nuevo servicio de la compañía de vapores, y solicitó el descuento antedicho para estos viajeros en sus billetes entre Madrid y Sevilla, y el derecho a llevar consigo 60 kilos de equipaje incluidos en el importe. Normalmente, el peso que los viajeros podían transportar dentro del precio de los billetes ordinarios estaba establecido en 30 kilos, por lo que en el descuento solicitado se introducía esta concesión en vista, seguramente, de facilitar el asunto del equipaje de mano permitido fuera de facturación para aquel viaje de largo recorrido. El

Jefe del Tráfico remitió al Consejo un informe expresando que el Consejo de Estado había dispuesto una real orden de 13 de noviembre de 1875 en la que hacía extensiva esta concesión a todas las empresas marítimas que se hallasen en similares condiciones a la Compañía Transatlántica. El Consejo determinó que el descuento solicitado por la Compañía Transatlántica se hiciese extensivo a todos los viajeros procedentes de Francia que tomasen pasaje para América en los buques de cualquier compañía de vapores, estableciéndose la condición previa de que el viajero presentase un documento acreditando tener ya tomado y pagado el pasaje marítimo desde Cádiz a las Antillas, en cuyo caso la concesión del descuento quedaría muy restringida y limitada a favor de las empresas de vapores que tuviesen agencias en Francia¹³⁴³. Así pues, no se favorecía comercialmente a la citada Transatlántica, que parecía querer tomar ventaja con una oferta especial a sus viajeros con esta proposición a MZA —o al menos no se le otorgaba exclusividad fáctica o explícita—, sino que se seguían las pautas dictadas por el Gobierno español respecto a los descuentos en viajes de largas distancias.

10. Los viajes circulares (1871...)

Llegó un momento en el que los viajes de recreo combinados con otras compañías ferroviarias se perfeccionaron y complejizaron, ofreciendo a los viajeros diversos itinerarios a su elección. Fueron los llamados viajes circulares, que se llevaron a cabo en combinación entre varias empresas, tanto de ferrocarriles como de vapores, y para ellos se emitió una cantidad ingente de publicidad, en cartelería y en folletos. El 28 de octubre de 1871¹³⁴⁴ tenemos el testimonio de cómo fueron los comienzos de esta nueva modalidad de viajes circulares, que incluimos en este apartado, puesto que la nota del acta nos da información de cuál fue el arreglo establecido para la publicidad que se dispondría para ellos:

“Se aprueba el establecimiento de un servicio directo para viajeros entre Francia y España, mediante una combinación de viajes circulares organizados para la Península Ibérica con arreglo a itinerarios convenidos y bajo bases discutidas y aceptadas por los representantes de las varias Compañías que toman parte en la combinación. El Sr. Minaux, Agente en París de los ferro-carriles de la alta Italia, que ha sido el iniciador del pensamiento, tendrá a su cargo la agencia de este servicio en aquella capital. Entre las bases ante sindicales las más importantes son:

a. Que los billetes para estos viajes gozarán de una rebaja del precio de 45% -ida y vuelta-.

b. Que al Sr. Minaux se le dará como remuneración el 6% sobre el importe de los billetes que venda en su agencia de París y el 10% sobre el importe de los billetes que venda en las agencias establecidas ya o por establecer en Marsella, Lyon, Tolosa y Burdeos así como en Inglaterra, Bélgica, Italia, Suiza y Austria.

d. Además las Compañías abrirán colectivamente al Sr. Minaux un crédito de 5.000 francos por el 1er. período de seis meses, debiendo dicho Señor justificar los gastos que en tal concepto hiciere.

Pasado este primer período, el Sr. Minaux solicitará con un mes de anticipación otro crédito el cual las Compañías concederán o no según

¹³⁴³ Actas MZA, sesión nº 5 de 7 de marzo de 1879, p. 290, libro 9.

¹³⁴⁴ Actas MZA, sesión nº 18 de 28 de octubre de 1871, pp. 114-115, libro 7.

les parezca conveniente. El reparto entre las Empresas, así de estos gastos como de los de impresión de carteles, programas y billetes se hará a prorrata del producto que los viajes proporcionen a cada línea combinada.

e. Las liquidaciones se harán mensualmente entre el Sr. Minaux y el Norte de España y sucesivamente de Compañía a Compañía.”

Detectamos una leve errata en el texto del escribano, ya que en los apartados de esta anotación pasa directamente del “b” al “d”. Vemos que el organizador de estos viajes circulares era un agente externo, y que la idea y la iniciativa partieron del agente en París de una compañía de ferrocarriles italianos, señor Minaux. Estaba fuera de discusión para el resto de compañías, que la promoción de estos viajes de ocio tendrían un gasto importante en publicidad. El gasto en publicidad se planteaba en conjunto entre la impresión de carteles, programas y billetes, y se calcularía proporcionalmente a los ingresos que cada compañía tuviese del producto conseguido de las ventas. No se han conservado estas muestras de publicidad en los archivos de MZA, seguramente por haber desaparecido en las purgas de documentos inútiles que se fueron haciendo a lo largo del siglo XIX por la propia empresa. No obstante, la promoción de estos viajes debió ser intensa, y se anunciaron también en las guías de viajes como un apartado más de los servicios de las compañías, que se relacionaban generalmente en tablas.

A comienzos de junio de 1881, las compañías ferroviarias y de vapores francesas de París-Lyon-Mediterráneo, de París a Orleans, del Mediodía de Francia y General Transatlántica, proyectaron establecer un servicio de viajes circulares entre Francia y Argelia pasando por España. En el momento en que se consulta a MZA su participación en este nuevo servicio, las agencias francesas ya contaban con su aprobación de las ferroviarias españolas del Norte de España, Tarragona a Barcelona y Francia, y de Almansa a Valencia y Zaragoza. El proyecto fue remitido junto a los itinerarios numerados como 4, 5, 6, 7, 8 y 9, junto con las condiciones que marcaban un descuento para estos viajes con reducción del 40% sobre las tarifas ordinarias. El informe del Servicio del Tráfico para la adhesión de MZA a estos itinerarios era favorable, aunque no obstante, consideraba que respecto a los itinerarios 5, 7, 8 y 9, la ruta indicada, vía Belmez, habría de ser muy molesta para los viajeros, sin proporcionarles distracción alguna, puesto que los puntos en ellas marcados no tenían atractivos que merecieran efectuar el viaje por las estaciones indicadas. El Director general y el Consejo acordaron que conforme la proposición del Servicio del Tráfico se acusase a las compañías francesas conformidad con el proyecto en general, pero a condición de que los itinerarios mencionados fueran modificados en el recorrido desde Sevilla a Madrid, siendo la propuesta del consejo que de Córdoba, vía manzanares, los viajeros se dirigiesen a Madrid-Atocha, Madrid Delicias, Toledo-Castillejo, Aranjuez y Madrid-Atocha¹³⁴⁵.

La integración de las redes españolas en los viajes circulares por ferrocarril que ya se ofertaban como aliciente turístico en el resto de Europa, comportó las negociaciones con la Compañía Internacional de los Wagons-Lits, para el establecimiento en las redes de los servicios de dichos vehículos, llamados “sleeping cars”. Las negociaciones consistieron en una serie de proposiciones presentadas por el señor Vagdmacker, director de aquella sociedad internacional, y fueron llevadas a cabo por el Comité de París durante 1881, responsable de las resoluciones finales

¹³⁴⁵ Actas MZA, sesión nº 11 de 2 de junio de 1881, p. 218, libro 10.

adoptadas¹³⁴⁶. El contrato con la compañía de los coches cama se ratificó y firmó el 22 de agosto de 1882, y por su artículo 10, se concedía el cambio de billetes de circulación gratuita en los vagones cama entre los funcionarios de dicha sociedad y los de la Compañía, solicitando el Consejo de MZA al Comité se encargase de tratar y ultimar dicho asunto¹³⁴⁷. El Consejo se abstenía delegando el asunto al Comité, de aplicar las normas vigentes sobre la concesión de billetes de libre circulación, que eran muy restringidas desde los primeros años de existencia de la Compañía, habiéndose disminuido ampliamente el número de estas concesiones tanto para los representantes de otras compañías como para la Administración del Estado, formulándose bases cada vez más restrictivas a lo largo de 1883 para estos billetes de favor en MZA; aunque, por ejemplo, la política de la Compañía del Norte era radicalmente opuesta¹³⁴⁸. A finales de octubre de 1883 se dio cuenta de las estadísticas de los viajeros que habían utilizado el “sleeping cars” y el número de viajes que éste había hecho desde el 16 de abril anterior, en que empezó a circular, hasta el 23 de octubre. El total de trenes había sido 163, con 1.335 viajeros y el término medio de 8,18 viajeros por tren¹³⁴⁹. No disponemos de otras estadísticas comparativas para este primer período de funcionamiento de la empresa de “Wagon-Lits”, ni en el extranjero ni en otras empresas españolas, así que no podemos ofrecer una comparativa ni una valoración del resultado inicial, ni positiva ni negativa. Tampoco el Consejo de Administración pudo emitir un veredicto acerca del particular, y el Comité de París quedó encargado de emitir un informe relativo al contrato con la Sociedad de Vagones Cama, para someterlo a la deliberación del Consejo¹³⁵⁰. Siguientemente, tras examinar detenidamente el asunto el Director y en vista de la opinión de los diferentes servicios de la Compañía, que diferían en algunos puntos sobre el tema, el Consejo decidió que sería inconveniente estipular por un período de 13 años la duración del contrato con la Sociedad de los Vagones Cama, y se encargó al Comité que la empresa estaría dispuesta a celebrar un contrato por tres años a lo sumo, el cuál podría renovarse sucesivamente por iguales períodos¹³⁵¹. Algunos pormenores sobre el contrato definitivo que se celebró con los “sleeping-cars” están inscritos en las actas de enero y febrero del año siguiente, 1884¹³⁵².

Próxima la primavera de 1883, se habían ofrecido a MZA dos nuevos recorridos de viajes circulares. El primero de ellos fue propuesto por la Compañía del Mediodía de Francia en unión con la Compañía Transatlántica de vapores francesa y los caminos de hierro argelinos. Dicho viaje circular transcurriría por Argelia y España, saliendo de Burdeos y en las mismas condiciones que regían para los que ya existían partiendo de París, es decir, el 40% de descuento sobre los precios de las tarifas legales de cada compañía. Este viaje había sido designado como 4º itinerario por la Compañía francesa del Mediodía, y tendría el recorrido siguiente: Burdeos-Portvendres-Arjel-GranMenours-Melilla-Tánger (por Málaga y Gibraltar), Málaga por Gibraltar-Granada-Cádiz-Sevilla-Córdoba-Madrid-Toledo-Aranjeuz-Madrid-Hendaya-Burdeos. Los precios reducidos serían de 403 francos en 1ª clase y de 305 en 2ª, y la duración del viaje sería de 75 días. El segundo nuevo viaje circular que se configuraba a partir de

¹³⁴⁶ Actas MZA, sesión nº 21 de 23 de diciembre de 1881, p. 324, libro 10.

¹³⁴⁷ Actas MZA, sesión nº 9 de 27 de abril de 1883, p. 89, libro 11.

¹³⁴⁸ Actas MZA, sesión nº 24 de 12 de diciembre de 1883, p. 202, libro 11.

¹³⁴⁹ Actas MZA, sesión nº 19 de 26 de octubre de 1883, p. 164, libro 11.

¹³⁵⁰ Actas MZA, sesión nº 21 de 26 de noviembre de 1883, p. 180, libro 11.

¹³⁵¹ Actas MZA, sesión nº 23 de 7 de diciembre de 1883, p. 192, libro 11.

¹³⁵² Actas MZA, sesión nº 2 de 18 de enero de 1884, p. 212, libro 11 y Actas MZA, sesión nº 4 de 15 de febrero de 1884, pp. 227-228, libro 11.

aquel momento fue propuesto a MZA por la Compañía del Norte de España a invitación de las compañías francesas, desde Burdeos a Argelia y regreso por Cartagena, también con rebaja del 40% en los precios ordinarios. El itinerario sería señalado con el número 3. La ruta a seguir por estos viajeros era Argel-Grau-Cartagena-Castillejo-Toledo-Castillejo-Madrid-Hendaya-Burdeos. El precio de este trayecto, más reducido que el primero sería de 258 francos en 1ª clase y 192 francos en 2ª. Ambos proyectos fueron aprobados por el Consejo de conformidad con el parecer del Servicio del Tráfico, y se otorgó la autorización a dicho servicio para tratar con las demás compañías interesadas y llevarlos a efecto¹³⁵³.

11. El Monasterio de Piedra (1880-1894)

Sobre este enclave turístico, la investigación actual nos ofrece algunos trabajos en cuanto a los orígenes del monasterio en la Edad Media e incluso la historiografía producida en los siglos XIX y XX¹³⁵⁴, y en cuanto a los inicios de su explotación como propiedad privada a raíz de la desamortización eclesiástica de mediados del XIX. No obstante, esta última línea de investigación es mucho más escasa, aunque los trabajos disponibles nos ofrecen una panorámica interesante basada en textos contemporáneos relativa a la adquisición del enclave por la burguesía de mediados del XIX y el intento de convertir aquel lugar en un centro balneario, embelleciendo sus paisajes y promocionando las aguas de un manantial descubierto por sus propietarios como aguas medicinales que parece que no resultaron tales, a pesar de diversos informes favorables emitidos en aquellas fechas por autoridades médicas y farmacéuticas contratadas a tal efecto, necesarias para la categorización del centro como de interés sanitario¹³⁵⁵.

Nuestra aportación a la investigación de este enclave turístico, que tuvo vocación de convertirse en enclave de baños medicinales en el siglo XIX, se basa en los textos inéditos que nos proporcionan las actas de la ferroviaria MZA. La serie de textos que se refieren al Monasterio de Piedra comienzan en 1880, justo coincidiendo con los esfuerzos de la familia propietaria del enclave para conseguir que el manantial de las Aguas de la Peña descubierto en 1869 por Federico Muntadas, fuera legalmente reconocido por sus propiedades medicinales. El reconocimiento pretendido fue hecho realidad por real orden de 13 de junio de 1883 conforme al Real Consejo de Sanidad, que llegó a declarar como de utilidad pública las aguas del manantial, quedando clasificadas como bicarbonatadas, cálcicas, frías de variedad ferruginosa; aunque

¹³⁵³ Actas MZA, sesión nº 5 de 2 de marzo de 1883, pp. 52-53, libro 11.

¹³⁵⁴ GONZÁLEZ ZYMLA, Herbert (2003) "Sobre los posibles orígenes del Real Monasterio cisterciense de Santa María de Piedra: precisiones acerca de su primera ubicación y sentido iconográfico de su advocación mariana", en *Anales del Historia del Arte*, 2003, nº 13, pp. 27-82. Disponible en: <http://revistas.ucm.es/index.php/ANHA/article/view/ANHA0303110027A> [última consulta 4/10/2015]; del mismo autor (2010) "Arquitectura militar medieval en el Real Monasterio Cisterciense de Santa María de Piedra: el castillo Malavella, la torre puerta y la cerca murada", en *Anales de Historia del Arte*, 2010, nº 20, pp. 51-85. Disponible en: <http://revistas.ucm.es/index.php/ANHA/article/view/36403> [última consulta 4/10/2015]; y aún del mismo autor (2010) "La granja de Zaragocilla y su relación con el Monasterio de Piedra", en *Anales de Historia del Arte*, 2010, Volumen Extraordinario, Universidad Complutense de Madrid, pp. 111-121. Disponible en: <http://revistas.ucm.es/index.php/ANHA/article/view/36403/35270> [última consulta 4/10/2015]

¹³⁵⁵ BOSQUED LACAMBRA, Pilar (2004) "Las aguas mineromedicinales del Monasterio de Piedra, Nuévalos (Zaragoza)", en *Espacio, Tiempo y Forma, Serie VII, Hª del Arte*, t. 17, 2004, pp. 195-213. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2481962> [última consulta 4/10/2015]

aquella categoría contó siempre con reticencias y sospechas de falsedad por algunas autoridades médicas y llegó a revocarse con el tiempo varias décadas más tarde¹³⁵⁶.

Efectivamente, las relaciones a las que recurrían las élites y que las enlazaban de alguna manera en el entramado de poder de las compañías de ferrocarriles, debieron ser hábilmente aprovechadas por Federico Muntadas en sus intentos de hacer negocio del monasterio. Llegamos a esta conclusión porque la forma de promocionar el enclave en conjunto con MZA constituye una verdadera excepción a la norma habitual de actuación de la ferroviaria, puesto que normalmente la empresa de transportes se limitaba precisamente a su papel de transportista, y son muy escasos o prácticamente inexistentes los documentos que nos hablan de su participación en la explotación directa de negocios turísticos de particulares. Como decimos, el caso del Monasterio de Piedra fue una excepción, y en abril de 1880 el Consejo de MZA aprobaba un proyecto de contrato con los señores Moreno y Caja para el ensayo de un servicio de viajeros a precio reducido entre Madrid y el Monasterio de Piedra. La duración del ensayo sería desde el 15 de mayo al 30 de junio, y desde el 15 de septiembre al 31 de octubre. Sólo se expenderían billetes valederos para un viaje de ida y vuelta por persona para las clases 1ª y 2ª, cuyos precios respectivos serían 230 reales de vellón y 190 reales de vellón. Lo original de este caso es que en dichos precios ya se incluía tanto el trayecto por ferrocarril entre Madrid y Alhama de Zaragoza y el Monasterio de Piedra, y la permanencia en el mismo de los viajeros, con habitación, cama, manutención y servicio completo durante dos días. El trayecto entre Alhama de Zaragoza, donde concluía la vía férrea, y el Monasterio se haría mediante coches. De el montante total de 230 reales de los billetes de 1ª clase, MZA percibiría 140, para el servicio de coches se destinarían 26 reales, y el precio del desglose que quedaba para el monasterio sería de 64 reales. Para los billetes de 2ª clase, a 190 reales, MZA se quedaba con 104 en concepto del transporte por sus líneas, el precio del servicio de coches a 26 reales quedaba inalterable respecto a los billetes de 1ª clase, y el Monasterio percibía 60 del total de las ventas¹³⁵⁷. Como vemos, la oferta promocional que se acordó con MZA resultaba bastante aventajada al beneficio de la Compañía.

Además, otra novedad que encontramos en el texto anterior es que este proyecto de contrato fue realizado con los señores Moreno y Caja, y no con los propietarios directos del enclave turístico. Podríamos pensar que Moreno y Caja fueran contratistas para la explotación del Monasterio, y es posible que fuese así, pero en la siguiente sesión del Consejo de MZA referida a este asunto, de junio de 1881, descubrimos que Moreno y Caja, eran en 1880 los contratistas del servicio de coches desde Alhama de Zaragoza y Piedra; y que al año siguiente éstos ya se habían retirado, siendo el nuevo contratista de este servicio intermedio de coches Domingo Martínez, con quién la ferroviaria renovó el contrato del año anterior en condiciones idénticas salvo algunas variaciones. Dichas variaciones, además del cambio de contratista, eran que el máximo de billetes que podría expenderse diariamente sería de 18 en lugar de 30 —seguramente por no disponerse de capacidad suficientemente ágil en los coches que accedían al monasterio para no causar molestias a los clientes—, y que la duración de la temporada se reduciría ahora desde el 5 al 30 de junio y desde el 15 al 30 de septiembre¹³⁵⁸.

¹³⁵⁶ *Ibid.*

¹³⁵⁷ Actas MZA, sesión nº 9 de 30 de abril de 1880, p. 474, libro 9.

¹³⁵⁸ Actas MZA, sesión nº 11 de 2 de junio de 1881, pp. 218-219, libro 10.

En 1884, los contratos de precios reducidos desde Madrid a Alhama para visitar el Monasterio de Piedra ya se venían celebrando anualmente con Federico Muntadas de forma directa, y los precios no cuentan con grandes variaciones respecto a años anteriores, excepto porque ya se expresan en la nueva unidad monetaria, la peseta; incluso se especifica que no habrá ningún aumento de gasto para los viajeros. Ahora los billetes de 1ª clase por el servicio completo de pasajeros con transporte y estancia en el Monasterio incluidas serían de 57,50 pesetas, y los de 2ª clase de 47,50¹³⁵⁹. Al año siguiente, 1885, el Consejo volvió a renovar el contrato con Muntadas exactamente en las mismas condiciones y precios¹³⁶⁰. Para 1892, se seguía renovando dicho contrato, pero ahora, ya intervenía la Comisión Delegada en su aprobación, según la evolución de las gestiones de gerencia que aparecen a finales de siglo en todos los órdenes de la jerarquía de MZA, en esta fecha tenemos una observación del Consejo respecto a este servicio de la que podemos sacar algunas conclusiones al modo de hipótesis. El acta hace constar que el contrato accedió a renovarse *“en consideración á que los gastos que dicho servicio ocasiona son muy cortos y que acaso en el corriente año aumente el número de viajeros que visiten aquel Monasterio”*¹³⁶¹. Según estas palabras, podemos deducir que no debía ser elevado el número de viajeros hacia Piedra, aunque aún se albergase la esperanza de que pudiese aumentar. Aún así, en 1893 volvió a renovarse el mismo contrato con el propietario, Federico Muntadas¹³⁶². Al año siguiente, 1894, se introdujo una nueva variación en esta oferta, tal vez en un intento de ajustar la demanda del público y acrecentar los beneficios para el Monasterio. La nueva variación consistía en que el tiempo de permanencia de los viajeros en el enclave podría extenderse a 48 horas más, abonando durante ese tiempo, los gastos de hospedaje y manutención *“independientemente de los que figuran en el cartel”*¹³⁶³. Y este nuevo dato nos informa de que existió una campaña publicitaria a base de carteles como recurso publicitario para la promoción de aquel pretendido centro turístico, en los que se anunciaba el servicio completo combinado de transporte y alojamiento, y que hubieron sido imprimidos también de forma conjunta por la ferroviaria y el centro de recreo, o tal vez, su coste solamente se asumiera por una de las dos entidades. En cualquier caso, no hemos encontrado estos carteles físicamente en los archivos de empresa de MZA, y probablemente no hayan llegado a nuestros días, pero esta referencia a ellos nos indica que existió una cartelística ferroviaria de origen español ya en las postrimerías del siglo XIX, en contra de lo sostenido por la actual investigación española en este tema, que más que negar su existencia, la obvia y olvida, creemos, debido a una falta de profundización en nuestras propias fuentes primarias, escasas, cierto, pero aún disponibles¹³⁶⁴.

En la siguiente anotación sobre la renovación del siguiente contrato con MZA, en 1895, nuevamente tenemos testimonio de los denodados esfuerzos llevados a cabo por Federico Muntadas para llevar el éxito turístico a su Monasterio. Nuevamente se introducen dos cambios importantes. En primer lugar, este nuevo contrato fue renovado por Muntadas a titularidad compartida con un tal Guillermo Martínez, y ahora se incluía un nuevo contrato con la Compañía de Tarragona a Barcelona y Francia que ampliaba el

¹³⁵⁹ Actas MZA, sesión nº 9 de 20 de abril de 1884, p. 269, libro 11.

¹³⁶⁰ Actas MZA, sesión nº 9 de 8 de mayo de 1885, p. 13, libro 12.

¹³⁶¹ Actas MZA, sesión nº 6 de 26 de marzo de 1892, p. 148, libro 14.

¹³⁶² Actas MZA, sesión nº 8 de 21 de abril de 1893, p. 308, libro 14.

¹³⁶³ Actas MZA, sesión nº 9 de 7 de mayo de 1894, p. 25, libro 15.

¹³⁶⁴ CARULLA, Jordi; CARULLA, Arnau (1998) *La publicidad en 2000 carteles. Productos-servicios-comercio-agricultura*, Postermil, L. S., Barcelona, 319 pp.

servicio especial de viajeros desde la ciudad condal, además del habitual que se hacía desde Madrid. Seguramente Guillermo Martínez sería un consignatario para la nueva faceta del negocio que iniciaba la búsqueda de sus clientes en la capital catalana. Además, en este año vuelven a reajustarse las fechas de la duración de la oferta a precios especiales hasta Piedra, que ahora se hará desde el 15 de mayo al 14 de julio y desde el 15 de julio al 14 de septiembre, cubriendo así toda la temporada estival a gusto del consumidor, con la sola limitación de un ecuador a mediados del verano que dividiría a los visitantes en dos tandas¹³⁶⁵. Este nuevo contrato a tres bandas, siguió renovándose en las mismas condiciones que las expresadas en los años de 1896¹³⁶⁶, 1897¹³⁶⁷ y 1898¹³⁶⁸.

Otra nueva variación muy significativa del mismo contrato habitual, la encontramos ya a finales de la última década del nuevo siglo XX, en la temporada de 1907, cuando se incluyeron en la combinación establecida las estaciones de Valencia y Teruel a instancia de la Compañía del Central de Aragón. El precio exigido a los viajeros de esta procedencia sería la tarifa plena entre Calatayud y Alhama¹³⁶⁹. Parece ser que, si bien el Monasterio de Piedra no había conseguido plenos resultados en sus intentos de constituirse balneario medicinal durante el último tercio del siglo XIX, el turismo de recreo hacia este enclave al fin se animó a comienzos del siglo XX. Tal vez la estrategia iniciada por Muntadas a finales del siglo anterior, de crear sinergia desde una zona poblada y de elevado nivel adquisitivo medio distinta de la capital, como era Barcelona, surtiese los efectos deseados de llamada de público sobre el punto a promocionar, y prueba de ello es que ahora, es directamente otra compañía ferroviaria la que solicita *motu proprio* su incorporación en la oferta.

12. La Sociedad de Propaganda del Turismo en Málaga (a partir de finales del XIX)

El papel determinante que la actividad turística pasó a desempeñar en la economía de la provincia malagueña comenzó a ser patente a partir de finales del siglo XIX. La adopción de esta vía, no exenta de problemas muy graves que se proyectarían a través de todo el siglo XX y llegan hasta el siglo XXI, hubo de ser elegido tras el hundimiento y final fracaso de la precoz revolución industrial que había sido ensayada desde los años 1820 y en decadencia desde la década de 1870, y la posterior ruina de los viñedos malagueños tras la filoxera de finales de aquella centuria. Tras el tambaleo de la economía de la que había sido prácticamente la única ciudad industrial e industrial de Andalucía durante el XIX, un importante núcleo de la burguesía malagueña comprendió el valor de la actividad turística e intentó organizar de manera racional y programada la explotación de dicho sector, convirtiéndose en pionera del mismo. Esta burguesía malagueña creó la Sociedad Propagandista del Clima y Embellecimiento de Málaga. Uno de aquellos burgueses, don Luis de León, escribió una memoria en 1894 titulada *Málaga, estación de invierno*, en cuyo prólogo afirma el autor el loable propósito de convertir a Málaga en destino turístico de invierno cuando la crisis general hacía sentir

¹³⁶⁵ Actas MZA, sesión nº 12 de 24 de mayo de 1895, p. 205, libro 15.

¹³⁶⁶ Actas MZA, sesión nº 10 de 9 de mayo de 1896, p. 325, libro 15.

¹³⁶⁷ Actas MZA, sesión nº 9 de 9 de abril de 1897, p. 467, libro 15.

¹³⁶⁸ Actas MZA, sesión nº 8 de 15 de abril de 1898, p. 164, libro 16.

¹³⁶⁹ Actas MZA, sesión nº 16 de 20 de septiembre de 1907, pp. 128-129, libro 21.

los efectos de una paralización absoluta en la agricultura y el comercio. Según este autor, una población que había centralizado en sus mercados de explotación todas las corrientes de Andalucía y llegó a reunir en su muelle millones de cajas de frutos, aceites y minerales, no había reparado en explotar la riqueza de su clima, como sí había sucedido en Pau o Niza, por ejemplo. El ilustre malagueño Narciso Díaz de Escovar participaría activamente en la gestación de la Sociedad Propagandista del clima, y colaboró con gran empeño en las diversas actividades que dicha entidad organizó. Sin embargo, desde el inicio, algunos sectores de la sociedad local, asiduos del círculo de recreo y los cafés, calificarían de soñadores a los entusiastas, mientras hacían patente su desinterés por la reciente iniciativa. Otro malagueño de secular origen inglés, José Ramos Power, también publicó otra obra en pro del nuevo proyecto turístico en 1895, titulada *Málaga, estación de invierno. Por y para ella*, donde conmina a las fuerzas vivas a realizar a toda costa y cuanto antes un plan de reformas en la ciudad que se alinearán con las corrientes de espíritu regeneracionista y con el objetivo de abrir nuevas fuentes de riqueza que viniesen a reemplazar las ya perdidas para siempre. En aquellas postrimerías del siglo, algunos periódicos locales como *La Unión Mercantil* se sumaban a las nuevas expectativas turísticas, pero denunciaban que los defectos de la administración y servicios de la capital impedían la transformación de la ciudad en una estación invernal de la categoría de otras que ya funcionaban con fuerza en este sector en otros lugares de Europa¹³⁷⁰.

Desde el último tercio del siglo XIX los grandes diarios de la capital malagueña, como *El Avisador Malagueño* y *La Unión Mercantil* —éste último se convertiría en la siguiente centuria en el diario más importante de Andalucía según algunos investigadores—, publicaron informaciones y opiniones acerca de las posibilidades turísticas del entorno. *La Unión Mercantil* informó habitualmente de las actividades de la Sociedad Propagandista e hizo públicos los detalles de su programa. El mismo papel de difusión de la Sociedad Propagandista fue llevado a cabo por *La Unión Ilustrada* publicando fotografías y postales, semanario gráfico de la misma empresa que *La Unión Mercantil* y una de las mejores revistas de su género de toda España a partir de su nacimiento en 1909¹³⁷¹.

No tenemos noticia de si hubiera sido posible que también Ferrocarriles Andaluces colaborase con el nuevo objetivo económico del turismo que se ponía en marcha en Málaga a finales del siglo XIX, pero a partir de entonces en la ciudad surgieron iniciativas para promocionar la feria de Málaga y su Semana Santa, cuando hasta ese momento había sido Sevilla la indiscutible ciudad donde aquellos eventos habían logrado fama internacional. Es muy posible que las élites burguesas que se encargaron de la iniciativa pensasen, como había pasado en otros lugares, contar con el

¹³⁷⁰ ARCAS CUBERO, Fernando; GARCÍA SÁNCHEZ, Antonio (1980) “Los orígenes del turismo malagueño: la Sociedad Propagandista del Clima y Embellecimiento de Málaga”, Revista *Jábega*, nº 32, Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga, pp. 42-50. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3000747> [última consulta 11/10/2015]. Los documentos originales en los que se basa este artículo se conservan en el Archivo Díaz de Escovar de la Fundación Unicaja en Málaga.

¹³⁷¹ GARCÍA GALINDO, Juan Antonio (2004) “Prensa y turismo en España (Málaga, 1872-1936) Orígenes y primer desarrollo de una actividad periodística especializada”, en LUDEC, Nathalie; DUBOSQUET LAIRYS, Françoise (coords.) (2004) *Centros y periferias: prensa, impresos y territorios en el mundo hispánico contemporáneo: homenaje a Jacqueline Covo-Maurice*, Université Michel de Montaigne-Bordeaux 3, PILAR, pp. 169-178. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1069923> [última consulta 12/10/2015]

apoyo de la ferroviaria regional para sus propósitos. Como no disponemos de los documentos detallados de Andaluces que hubieran podido esclarecer esta cuestión, un trabajo en profundidad sobre ella debería iniciarse consultando los fondos históricos consistoriales de la ciudad, el archivo de la Agrupación de Cofradías malagueño, e incluso algunos otros archivos de cofradías que han conservado documentación de siglos pasados. También podrían buscarse estas informaciones sobre si la ferroviaria andaluza participó en la financiación y la promoción de Málaga como destino turístico a partir de finales del siglo XIX en fuentes hemerográficas de prensa local, pero hasta el momento, en las que nosotros hemos analizado, no hemos hallado indicios de ello. No es disparatado, no obstante, que estos datos pudiesen aparecer, puesto hemos visto cómo MZA y las ferroviarias privadas más importantes del momento como Norte, aunque a veces a remolque de las francesas para los proyectos más complicados de viajes de recreo internacionales, funcionaron como pioneras de la promoción de destinos turísticos, y estimularon el surgimiento de hábitos y costumbres entre la población ofertando anualmente mejores precios y nuevas ofertas.

13. Otras modalidades de viajes de ocio

En las actas de MZA encontramos muestras dispersas de otras modalidades de ocio que iban surgiendo desde el último tercio del siglo XIX, o que aprovechan ahora las posibilidades del ferrocarril para trasladarse. Estas modalidades que hemos hallado se pueden clasificar básicamente en dos categorías: sociedades de jóvenes y sociedades deportivas.

13. 1. Sociedad de Jóvenes de Barcelona (1876)

En enero de 1876, el Consejo de MZA accedía a la solicitud de una Sociedad de Jóvenes de Barcelona, compuesta de 200 individuos que se proponían acudir a Madrid para amenizar con mascaradas y cabalgatas el próximo Carnaval, concediéndoles la rebaja de la mitad de precio de los billetes desde Zaragoza a Madrid y vice-versa, que componían en aquel momento aquellas de sus líneas que componían el trayecto desde la ciudad condal a la capital¹³⁷². No sabemos exactamente de qué naturaleza era aquella sociedad, pero es muy probable, por el objeto de su viaje, que no se tratase de una sociedad religiosa, siendo más coherente proponer un origen laico para la misma, tal vez universitario.

13. 2. Club Alpino Francés (1888)

Con fecha 5 de enero de 1888, la Compañía del Norte había remitido una carta a MZA participando haber concedido a la Sociedad “Club Alpino Francés”, a petición de su presidente, billetes personales de ida y vuelta a mitad de precio para una excursión colectiva que se proponían verificar por España varios de sus socios. El Consejo aprobó la concesión de rebaja de la mitad del precio de los billetes para los socios del club, de acuerdo con la Subdirección de los Servicios Comerciales y la conformidad de las compañías de los Andaluces y de Tarragona a Barcelona y Francia¹³⁷³.

¹³⁷² Actas MZA, sesión nº 2 de 22 de enero de 1876, pp. 269-270, libro 8.

¹³⁷³ Actas MZA, sesión nº 2 de 18 de enero de 1889, p. 275, libro 13.

13. 3. Estudiantina de la Universidad de Granada (1900)

El Presidente de la Estudiantina de la Universidad de Granada dirigió una petición a MZA solicitando rebaja de precio entre Murcia y Cartagena. La estudiantina tenía el propósito de postular fuera de aquella capital andaluza con el fin de allegar recursos para los pobres de dicha localidad. El Consejo concedió el precio de 7 pesetas en 2ª clase y 4,30 pesetas en 3ª, que representaba una reducción del 50% sobre el partícipe de la Compañía para cada billete de ida y vuelta, siempre que el número de individuos que compusiesen cada expedición de la estudiantina llegase a diez¹³⁷⁴.

13. 4. Asociación General de Cazadores (1900)

En febrero de 1900 el Consejo de Administración de MZA se encargó de una petición dirigida pro la Asociación General de Cazadores solicitando el transporte gratuito del perro que acompaña al cazador, en equivalencia de la franquicia, de que no se solía hacer uso, en el transporte de equipaje. En vista de la conveniencia de rebajar el precio de cincuenta céntimos que establecía la tarifa vigente por perro y zona de 25 kilómetros, el Consejo aprobaba, de conformidad con la Red Catalana, el establecimiento de una tarifa de gran velocidad nº 100 para el transporte de perros de caza, aplicable en todas las líneas de la Compañía, en la cual se fijaba el precio de 0,25 pesetas por perro y zona indivisible de 50 kilómetros de una a otra estación de la red de la Compañía, siempre que la distancia entre el punto de procedencia y el de destino no excediese de 100 kilómetros¹³⁷⁵.

14. Patrocinio de espectáculos

Según avanzaba el siglo XIX y, lógicamente, concluida más o menos la fase de las grandes inauguraciones de líneas, el interés de MZA en comunicación externa se desplaza hacia la subvención de otros eventos públicos, como las carreras de caballos —con el patrocinio de los premios en metálico—, la Semana Santa de Toledo o Sevilla —a las que se hicieron donaciones anuales—, etc. Aunque la ferroviaria concedió también descuentos a compañías de actores, espectáculos circenses y otros acontecimientos lúdicos, los más reiterativos en los que participó con este tipo de política de patrocinio fueron las corridas de toros.

Además del sentido publicitario y propagandístico de la participación de las ferroviarias en estos actos, existía el doble interés lucrativo inmediato, ya que la ferroviaria fletaba trenes especiales para cubrir la afluencia masiva del público que asistía a ellos.

La tarifa especial 4ª de gran velocidad, englobó hasta 1889 las concesiones de rebaja de precio a los artistas, toreros, equipajes de los mismos y efectos de teatros, etc., junto con las rebajas a las congregaciones religiosas, nodrizas y conductores de niños

¹³⁷⁴ Actas MZA, sesión nº 4 de 23 de febrero de 1900, pp. 170-171, libro 17.

¹³⁷⁵ Actas MZA, sesión nº 4 de 23 de febrero de 1900, p. 170, libro 17.

expósitos e indigentes extranjeros. En su artículo nº 4 estaban incluidos los artistas y toreros, pero parece ser que en la práctica, el sistema de percepción en el transporte de estos gremios, generaba ciertos inconvenientes. Para aclarar el asunto, y tal vez evitar impagados, en sesión del Consejo de 1º de marzo de 1889, se aprobó una tarifa especial nº 12 de gran velocidad desligando a los artistas, toreros, etc. de las mismas condiciones que habían compartido hasta el momento con las órdenes religiosas¹³⁷⁶.

A medida que avanzó el siglo, y ya en las postrimerías de éste, la Comisión Delegada de los ferrocarriles de MZA y Norte, se ocupó de elaborar un proyecto de tarifa temporal, llamado “T. C. nº 1 (G. V.)”, es decir: Tarifa Combinada nº 1 de Gran Velocidad. En esta tarifa se englobaba el transporte de individuos que constituyesen las compañías de espectáculos públicos y de sus equipajes, ganado y material. Sería valedera por diez meses, es decir, más o menos el tiempo que estaban de gira las compañías de artistas. La novedad de esta tarifa, previa a la cual se habían emitido otras similares por cada compañía, es que ahora se habían puesto de acuerdo las principales ferroviarias para llevarla a cabo. Las compañías que habían puesto de acuerdo sus servicios de Tráfico para la elaboración de la tarifa fueron: MZA, Compañía de Tarragona a Barcelona y Francia, Compañía del Norte, Compañía de Andaluces y Compañía de Bobadilla a Algeciras. El proyecto quedó aprobado el 13 de septiembre de 1896¹³⁷⁷. Estamos aquí frente a otra solución de cara al enfoque al cliente, ya que a partir de ahora las compañías de espectáculos no tendrían que enviar una solicitud de descuento a cada ferroviaria para cada viaje que realizasen, a expensas de que esta rebaja fuese concedida o no según el caso. Ahora todas las compañías de espectáculos accedían al derecho por medio de la tarifa establecida, y además, serían las ferroviarias las que internamente se ocupasen de calcular entre sí el reparto del cobro del precio total de los billetes que abonaban los viajeros.

La conveniencia de la aplicación de aquella tarifa temporal T. C. nº 1, destinada al transporte del personal y material de empresas de espectáculos públicos fue reconocida por el Consejo de Administración de MZA en octubre de 1898, y se aprobó que dicha tarifa siguiese rigiendo por otros diez meses más, a contar desde el 1º de octubre de dicho año, de conformidad con las compañías del Norte, Barcelona, Andaluces y Algeciras¹³⁷⁸. Sin embargo, el año siguiente, 1899, las compañías de Andaluces y de Bobadilla a Algeciras, solicitaron que se las eliminase de dicha tarifa, que caducaba en agosto de aquel mismo año. Debía accederse a la segunda prórroga de esta tarifa temporal, que, según declara el texto de las actas del Consejo, sí era valorada como de buenos resultados obtenidos de ella. Ahora, la combinación de esta tarifa T. C. nº 1 (G. V.) se limitaría a la red de MZA, incluida la Red Catalana, y la red de la Compañía del Norte, que continuaría en el convenio¹³⁷⁹.

14. 1. Las corridas de toros

A la popularidad que alcanzó este espectáculo durante el siglo XIX se sumó también las nuevas posibilidades del transporte en tren a otras localidades para el

¹³⁷⁶ Actas MZA, sesión nº 5 de 1º de marzo de 1889, p. 287, libro 13.

¹³⁷⁷ Actas MZA, sesión nº 21 de 23 de octubre de 1896, p. 381, libro 15.

¹³⁷⁸ Actas MZA, sesión nº 21 de 7 de octubre de 1898, pp. 248-249, libro 16.

¹³⁷⁹ Actas MZA, sesión nº 18 de 1º de agosto de 1899, p. 7, libro 17.

público común, que en el caso de las corridas de toros se efectuaba en el mismo día, extendiéndose billetes de ida y vuelta para cada acontecimiento concreto.

Sobre el desarrollo que alcanzó la fiesta de los toros, y sobre todo, su popularización durante los siglos XVIII y XIX, los estudios actuales coinciden en sus líneas generales. Parece que el arte de los toros en la Edad Moderna se había practicado hasta el siglo XVII como un tipo de actividad física que ejercían los caballeros, siendo el pueblo en aquella época un simple observador. Con la llegada a España de la Casa de Borbón en el año 1700, la tauromaquia comenzó a decaer como valerosa práctica caballeresca como acto de gallardía, fundamentalmente por su desaprobación por parte de Felipe V, declarado enemigo de las corridas. La tendencia de los caballeros de la corte a adaptarse al gusto francés, llevó a el languidecimiento de esta afición entre los nobles, pasando a considerarse entre estos una habilidad vil, al mismo tiempo que el pueblo comenzó a practicar sus propios entretenimientos taurinos. Tanto llegó a apreciarlos el vulgo, que llegó el punto de no existir ninguna festividad que no contase con su corrida de toros, y tal llegó a ser el fervor del pueblo por las actividades físicas taurinas, que a medida que pasaba el tiempo, el interés del pueblo por este arte llegó a elevar a sus practicantes a la categoría de ídolos, llegando a recuperar el sentido originario del mundo antiguo de elevar al matador al rango de semidios frente al toro bravo. Durante el primer tercio del siglo XIX se creó en Sevilla en 1830 la primera “Escuela Gimnasio Taurina”, donde se preparaba físicamente a los matadores, que ya alcanzan el rango de profesionales en las técnicas, estética y el arte de la tauromaquia, que comienza a codificarse en base a la sistematización de los estilos de algunos grandes matadores de mediados del siglo XVIII¹³⁸⁰. A pesar de las sucesivas prohibiciones históricas de “correr toros” —y hasta excomuniones papales por ser consideradas una fiesta “pagana” por la iglesia—, de las cuales las más controvertidas de los ilustrados del siglo XVIII, sincrónicas al afianzamiento de la fiesta, y otros impedimentos legales interpuestos por diversas autoridades en los siglos XIX y XX, las corridas llegaron a convertirse en la “fiesta nacional”¹³⁸¹. El significado de la popularidad de la que gozaron de las corridas de toros durante la segunda mitad del siglo XIX podríamos asemejarla a la que más adelante, con la consolidación de la cultura de masas llegaría a alcanzar el deporte futbolístico, con el apoyo de la difusión radiofónica y televisiva.

En un principio, MZA se limitaba a fletar trenes especiales en servicio extraordinario para transportar al público entre Madrid y los alrededores de la capital cuando se celebraban las corridas de toros, normalmente con descuentos sobre el precio de tarifa, y de igual forma se procedía en otras capitales de provincia asistidas por sus líneas, como Alicante, Córdoba, etc. Más adelante se comenzaron a conceder descuentos para el transporte de los toros, los novillos y las cuadrillas de toreros en cada ocasión, normalmente a mitad de precio, como forma de participación o padrinazgo de las corridas. Por último, ya en los albores del siglo XX, MZA concedió a la recién creada Asociación de la Prensa de Madrid, el transporte gratuito de los toros que se

¹³⁸⁰ FERNÁNDEZ TRUHÁN, Juan Carlos (¿?) “Orígenes de la Tauromaquia”, *Documentos de trabajo de la Universidad Pablo de Olavide*, Sevilla, 16 pp. Disponible en:

<http://www.cafyd.com/HistDeporte/htm/pdf/6-0.pdf> [última consulta 12/09/2015]

¹³⁸¹ SÁNCHEZ-OCAÑA VARA, Álvaro (2013) “Las prohibiciones históricas de la fiesta de toros”, en *ARBOR Ciencia, Pensamiento y Cultura*, Vol. 189-763, septiembre-octubre 2013, p. 74. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4493937> [última consulta 12/09/2015]

lidiaban en las corridas que organizaba dicha organización para su financiación, exceptuando el porcentaje de impuesto al Tesoro que gravaba el precio del viaje.

14. 1. 1. Planteamiento de normativa para rebaja en el transporte de compañías de actores y cuadrillas de toreros (1858)

El 7 de septiembre de 1858¹³⁸² encontramos la primera anotación explícita en las actas de MZA de la petición de rebaja en los transportes por los profesionales del espectáculo, puede ser que reunidos en algún tipo de asociación. Se trata de un apunte con el título “*Rebaja pedida por los actores y toreros*”, que nos informa de que este tipo de peticiones eran numerosas y se habían efectuado desde hacía tiempo:

“En vista de la frecuencia con que las Compañías de actores y cuadrillas de toreros solicitan rebaja en el precio de los billetes de nuestro ferro-carril, el Director pide al Consejo adopte la determinación que estime conveniente sobre el particular para que sirva de norma en lo sucesivo. El Consejo decide que no le hará rebaja alguna en el concepto indicado.”

14. 1. 2. La corrida de toros de Aranjuez de 21 de abril de 1858 del torero Mendívil y *El Mundo Pintoresco*

Respecto a los descuentos y trenes especiales que ofrecía la empresa con motivo de corridas de toros existen numerosas menciones en las Actas del Consejo de Administración de MZA. La primera que encontramos es de la sesión del 21 de abril de 1858¹³⁸³. El apartado se titula “Servicio extraordinario de trenes entre Madrid y Aranjuez”, y expone:

“A propuesta del Director el Consejo aprueba un servicio de trenes especiales entre Madrid y Aranjuez á precios reducidos para el domingo 25 del corriente, con ocasión de la corrida de toros que ha de verificarse en dicho Real sitio. Este servicio no tendrá lugar si aquella no se realizase, en cuyo caso se devolverá el importe de los billetes de ida y vuelta á Aranjuez en las estaciones comprendidas desde Albacete á Alcazar de San Juan.”

Tenemos noticia de esta corrida en la prensa de la época, en *El Mundo Pintoresco* del 2 de mayo del mismo año 1858¹³⁸⁴, página 31. Ésta era una revista semanal muy joven que había comenzado a publicarse el 11 de abril anterior. En el apartado de “Toros”, sin firma, aparece un pequeño artículo en verso de esta “SEGUNDA CORRIDA DE LA PRESENTE TEMPORADA”, elogiando al empresario que proporciona los toros, pero parece criticar, no de demasiado buen talante, la función de la cuadrilla y el torero

¹³⁸² Actas MZA, sesión nº 52 del 7 de septiembre de 1858, p 374.

¹³⁸³ Actas MZA, sesión nº 23 de 21 de abril de 1858, p. 287.

¹³⁸⁴ *El Mundo Pintoresco*, nº 4, 2 de mayo 1858. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0003970247&search=&lang=es> [última consulta 14/09/2015]

principal, Juan Domingo Díaz de Mendívil Belacortu, más conocido como Domingo Mendívil¹³⁸⁵.

14. 1. 3. Corridas de Alicante, Almagro y ferias de Alcalá de 24 y 25 de agosto de 1861

Los días 24 y 25 de agosto de 1861, también se hicieron trenes extraordinarios por las corridas de toros que tuvieron lugar en Alicante y Almagro, y las ferias de Alcalá, decisión que fue tomada por el Consejo a principios de aquel mismo mes¹³⁸⁶, y el texto de esta anotación dice así:

“1º Que en cada uno de dichos días se haga un tren especial entre la indicada Ciudad y Almansa, expendiéndose en todas las estaciones que se encuentran entre ambos puntos billetes de ida y vuelta a los precios ordinarios.

2º Que debiendo la cuadrilla de lidiadores hallarse en Madrid el 26 y no pudiendo aprovecharse del tren correo del 25, se haga para ellos un tren especial que saldrá de Alicante en este último día después de la corrida y seguirá hasta el punto en que alcance á aquel. El precio de este tren especial será de 10 reales por kilómetro.

Así mismo y con motivo también de las corridas de toros que se verificarán en Almagro el 24 y 25 del corriente, se hará un tren de ida y vuelta entre Manzanares y Almagro, y otro entre este punto y Ciudad-Real, a los precios indicados.

Finalmente, celebrándose las ferias en Alcalá el 24, 25 y 26 del presente mes, se harán en dichos días a los precios ordinarios trenes especiales de ida y vuelta entre la indicada Ciudad y Madrid.”

14. 1. 4. Corrida de Valdemoro el 4 de mayo, cartel de la corrida de Madrid de 5 de mayo de 1862, ¿y la batalla de Puebla de México?

La primavera siguiente, en 1862, se hizo otro tren especial de ida y vuelta entre Madrid y Valdemoro el 5 de mayo a los precios ordinarios, con ocasión de una corrida de toros en aquella localidad¹³⁸⁷.

No hemos encontrado la referencia exacta a esta corrida en Valdemoro, localidad muy próxima a la capital de Madrid, distante de ésta unos 23 kilómetros hacia el sur. La corrida que se celebrase debió ser importante, ya que dio lugar a que se hiciese un tren especial con este motivo. Sin embargo, hemos encontrado otra corrida importante, de la que no se especifica el lugar, en una de las guías bibliográficas de la Comunidad de Madrid, titulada *Madrid Taurino*¹³⁸⁸. La información que nos da esta

¹³⁸⁵ Domingo Mendívil, Portal Taurino, disponible en

http://portaltaurino.net/enciclopedia/doku.php/domingo_mendivil [última consulta 14/09/2015]

¹³⁸⁶ Actas MZA, sesión nº 32 de 8 de agosto de 1861, p. 344, libro 3.

¹³⁸⁷ Actas MZA, sesión nº 15 de 1 de mayo de 1862, p. 60, libro 4.

¹³⁸⁸ BIBLIOTECA REGIONAL DE MADRID JOAQUÍN LEGUINA (2011) *Madrid Taurino*, Guías bibliográficas, Comunidad de Madrid, 274 pp. Disponible en

guía bibliográfica es del registro de material gráfico, una lámina (cartel), editado en la Imprenta de D. P. Montero en 1862, de 28 x 21 centímetros. La imagen digitalizada del cartel está disponible en la Biblioteca Virtual de la Comunidad de Madrid. Se trata de un cartel no ilustrado, tipografiado sobre papel rosa, y su texto anuncia “Plaza de Toros”, y al lado, manuscrito a pluma la palabra “Madrid”. La información del contenido reza:

“En la tarde del domingo 4 de mayo de 1862, se verificará (si el tiempo no lo impide), la 2ª media corrida de toros, con división de plaza, en la que se lidiarán diez toros: seis en plaza entera y cuatro en la división. Presidirá la plaza la autoridad competente (...).”

El resto del contenido se refiere a las ganaderías de los toros, tres del sevillano Francisco Arjona Guillén, tres de la viuda de Larraz é hijos, del Puerto de Santa María; toros que lidiarían los picadores Antonio Calderón y Mariano Cortés y los espadas, Julián Casas, Cayetano Sanz y José Antonio Suarez con sus correspondientes cuadrillas de banderilleros. Y en la división de plaza, cuatro toros de Esteban Antonio Oliveira, vecino de Lisboa, que lidiarían los picadores Antonio Osuna y José Marqueti, y los espadas Pablo Herraiz y Benito Garrido. Se vendieron entradas para ver el apartado de los toros en la plaza el mismo día de la corrida a las doce, desde los balcones del corral y toriles, a cuatro reales. El despacho de billetes sería en la calle de Alcalá, frente al café Suizo, el viernes y el sábado, desde las diez de la mañana hasta el anochecer, y el domingo desde la misma hora hasta las tres y media de la tarde, o sea, media hora antes del comienzo del espectáculo. También se prevenía al público de orden de la autoridad:

*“1º Que no se lidiará mas número de toros que los anunciados, y que se usarán banderillas de fuego para los toros que no entren á varas.
2º Se prohíbe [sic] absolutamente que los concurrentes se dirijan insultos ni improperios.
3º Que está prohibido arrojar á la plaza, naranjas, cáscaras, piedras, palos ni cualquiera cosa que pueda perjudicar á los lidiadores.
4º Que nadie pueda estar entre barreras sino los precisos operarios, ni bajar de los tendidos hasta que esté enganchado el último toro; en la inteligencia que los transgresores se pondrán a disposición del Sr. Presidente para imponerles el castigo á que se hayan hecho acreedores.”*

A continuación se dan los precios de las entradas de la corrida, desde los más económicos de 4 reales cada una del tendido al sol en asientos sin numeración, y el doble para los equivalentes a la sombra; hasta los más caros de 26 reales de las andanadas delanteras a la sombra ó los 240 reales de los palcos con diez asientos a la sombra.

Sin duda se trataba de una corrida importante en la plaza de toros de Madrid, y se nos plantea un problema ante dicha información, ya que si el 4 de mayo de 1862 era domingo —día habitual para las corridas de toros—, el 5 de mayo fue lunes, y se celebró otra corrida de toros en Valdemoro. Es probable que aquel 5 de mayo del que nos hablan las actas de MZA fuese festivo, pues en otro caso no podría celebrarse una corrida ni el traslado de los aficionados madrileños hasta Valdemoro, pero sólo tenemos constancia de que el festivo de aquel mes fuese el jueves día 1 de mayo,

constituyéndose así un puente de cuatro días. No hemos encontrado noticias de una corrida de toros en Valdemoro el día 5, con lo que podemos deducir que no fuera demasiado importante, o también puede ser que las actas contengan una errata en la fecha en la que se dispone el tren especial. Lo más probable es que dicho tren estuviese destinado a una corrida más modesta y económica en Valdemoro que la que se dio en Madrid el día antes, que recibiría un público popular, es decir la clientela residual que no hubiese podido asistir a la sonada corrida de la capital del día anterior, o a los forofos muy aficionados dispuestos de asistir a las dos. Pero el público trabajador o jornalero encontraría serias limitaciones para asistir una tarde de lunes laborable a los toros, y los precios ordinarios de los billetes de tren hasta Valdemoro eran algo superiores a las entradas medias de la corrida de Madrid, así que tampoco es probable que esta corrida estuviese dirigida al público obrero. No podemos resolver esta incógnita de las dos corridas consecutivas, en Madrid el domingo día 4 de mayo de 1862, y en Valdemoro al día siguiente, para la que se hizo el tren especial de MZA, pero la dejamos abierta a investigaciones posteriores en materia taurina.

Si enmarcamos esta gran corrida en el contexto histórico general, podríamos encontrar algún tipo de relación entre los acontecimientos políticos y estas grandes fiestas para distracción del pueblo. En el caso de estas dos corridas que hemos comentado, podemos deducir cierta coincidencia en el hecho de que el 5 de mayo, tuvo lugar la batalla de Puebla en México, donde se enfrentaron los ejércitos de la República Mexicana y el Segundo Imperio Francés, que intentaba su segunda intervención en dicha república americana. Ya hemos comentado someramente en el apartado de “Relaciones con el Estado” de este capítulo, el inicio de las intervenciones de las potencias europeas en América Latina aprovechando la coyuntura que ofrecía la guerra de Secesión en los Estados Unidos (1861-1865), pues en las actas de 1861 encontramos los comentarios acerca de la participación de MZA con el Ministerio de la recién anexionada República Dominicana, puesto que se concedieron rebajas en los precios del transporte de la Compañía a la emigración de españoles a aquella isla fomentada por el Gobierno.

La intervención en México de 1862, que coincide con las grandes corridas de toros organizadas en Madrid y Valdemoro en mayo, estuvo avalada por la Convención de Londres, celebrada en octubre de 1861 entre Francia, Inglaterra y España, potencias que pretendían reclamar sus derechos como acreedores de la deuda de una deuda mexicana que ascendía a 80 millones de pesos aproximadamente (69 millones para ingleses, 9 para españoles y 2 para Francia). En la batalla de Puebla intervinieron contingentes militares de las tres naciones europeas, de los cuales España participó con 6.000 hombres al mando del General Juan Prim, en un intento de recuperar la influencia española sobre la antigua colonia, independizada unos veinte años antes. La batalla de Puebla fue un desastre para los europeos, y el general Prim tuvo que abandonar el partido de la Unión Liberal, del que formaba parte hasta el momento, y entrar a formar parte del partido Progresista, ya que recibió fuertes críticas del Gobierno y de destacados políticos de dicho partido.

14. 1. 5. Corrida de novillos de Valdemoro de 25 de julio de 1862

Ya no habrá referencias más corridas de toros en las actas de MZA hasta bien avanzado el mes de julio, cuando de nuevo encontraremos otro tren especial de ida y

vuelta entre Madrid y Valdemoro con ocasión de una corrida de novillos que tendría lugar el 25 de julio de 1862¹³⁸⁹. No obstante, otro evento que pudiera haber servido como medio de distracción de la atención de la población de la Península en momentos de intervenciones militares internacionales de alto costo y catastróficos resultados políticos, que se celebró justo en el intervalo entre las corridas de toros de la primavera y finales del verano de 1862, fue la revista de la escuadra surta en la bahía de Alicante, que ya hemos comentado en el epígrafe de “Eventos”.

14. 1. 6. Corridas de toros de Almagro de agosto de 1862

Aquel mismo verano, a finales de agosto, se hicieron otros dos trenes especiales de ida y vuelta entre Madrid y Almagro y Ciudad-Real y Santa Cruz a los precios ordinarios, con motivo de las corridas de toros que habría de tener lugar en Almagro¹³⁹⁰. No obstante,

14. 1. 7. La virgen de Vallecas y las corridas de novillos de Valdemoro de septiembre de 1862

A principios de septiembre de aquel mismo año, se hicieron también trenes extraordinarios de ida y vuelta a los alrededores de Madrid, a los precios ordinarios. Esta vez las actas nos hablan de la celebración de la virgen de Vallecas el 8 de septiembre y de las corridas de novillos que habrían de tener lugar en Valdemoro el día siguiente¹³⁹¹.

14. 1. 8. Tarifa para transporte de toros de lidia (1863)

En el verano de 1863¹³⁹², se fijó por primera vez en MZA una tarifa para el transporte de los toros de lidia, especificándose que los vagones donde fuesen conducidos estos animales debería ser suministrados por los remitentes, y la anotación del acta referida a esta información dice:

“Los toros para corridas que se transporte en wagones suministrados por los remitentes, pagarán 2 reales 50 céntimos por wagon y kilómetro, cualquiera que sea el número de cabezas hasta 5. Dichos wagones satisfarán a su retorno 20 reales cada uno.”

14. 1. 9. Asimilación de cuadrillas de toreros a empresas de teatro para rebaja de transporte (1863)

Las peticiones de rebaja en el transporte de empresas de espectáculos se convirtieron en algo frecuente a partir de mediados de la década de 1860. En sesión de 16 de agosto de 1864¹³⁹³ se resolvió assimilar a las cuadrillas de toreros a las empresas de

¹³⁸⁹ Actas MZA, sesión nº 25 de 24 de julio de 1862, p. 112, libro 4.

¹³⁹⁰ Actas MZA, sesión nº 27 de 21 de agosto de 1862, p.

¹³⁹¹ Actas MZA, sesión nº 28 de 4 de septiembre de 1862, p. 138, libro 4.

¹³⁹² Actas MZA, sesión nº 18 de 6 de julio de 1863, p. 331, libro 4.

¹³⁹³ Actas MZA, sesión nº 24 de 16 de agosto de 1864, p. 556, libro 4.

teatro, y con el título de “Autorización al Director para conceder rebajas del precio de transporte a las cuadrillas de toreros” se acordó lo siguiente:

“El Consejo teniendo presente lo resuelto en sesión del 11 de junio de 1863 respecto a las Empresas de teatro que actuando en un punto cualquiera de los caminos de la Compañía o inmediato a ellas puedan dar lugar aun movimiento extraordinario de viajeros, acuerda, que la autorización concedida al Director para otorgar a aquellas rebaja del precio de transporte, sea extensiva a las cuadrillas de toreros que se encuentren en iguales circunstancias”.

14. 1. 10. Convenio con la Compañía de Valencia a Badajoz para las corridas de 8 y 9 de abril de 1871 en Madrid

El movimiento de viajeros con motivo de las corridas taurinas interesaba pecuniariamente a MZA, que se dedicó también a estimular el turismo interior de corta duración, atrayendo al público de la periferia de Madrid a la capital para las corridas de toros que se celebraban en primavera en la capital. Este servicio comenzó también a ofrecerse para el público de ciudades más alejadas, incluso realizando convenios con otras compañías ferroviarias, por lo que los trayectos de ida y vuelta ya no se extenderían para el mismo día, sino que abarcarían varios días de recreo. Por ejemplo, en 1871 se hizo un servicio especial combinado a precios reducidos, entre MZA y la Compañía de Valencia a Badajoz, para los días 8 y 9 de abril en los que celebraban corridas de toros en la villa de la Corte¹³⁹⁴.

14. 1. 11. Transporte gratuito de toros para corridas de la Asociación de la Prensa (1903)

A partir de 1903, MZA comenzó a otorgar donativos a la Asociación de la Prensa, en forma del transporte gratuito de los toros destinados a las corridas de toros que comenzaba a celebrar dicha institución. La primera anotación que encontramos al respecto es del día 10 de julio de 1903:

“El Señor Director expone que el Presidente de la Asociación de la Prensa, ha solicitado el transporte gratuito desde Salteras á Madrid, de 4 toros destinados a la corrida celebrada a beneficio de dicha Asociación, y que asciende a 366 pesetas.

Deseoso el consejo de coadyuvar á los fines benéficos de la Asociación de la Prensa, dando una prueba más de la consideración que le merece, acuerda, a propuesta del Señor Director, que se le devuelvan las referidas 366 pesetas, dejando únicamente a su cargo las pesetas 18,40 del impuesto del Tesoro y que la cantidad restante se cargue en concepto de donativo al Capítulo VII –Artículo 30 = Párrafo 5º del Presupuesto de la Secretaría del Consejo.”

La Asociación de la Prensa de Madrid fue fundada en 1895, al filo ya del siglo XX, por el político y empresario Miguel Moya, director del periódico El Liberal, y creador del primer grupo empresarial de medios en español, la Sociedad Editorial de España. La fundación de la Asociación respondía a la política permisiva del gobierno de

¹³⁹⁴ Actas MZA, sesión nº 6 de 24 de marzo de 1871, p. 39, libro 7.

Sagasta en materia de prensa, bajo el cual fueron indultados varios de los periódicos suspendidos desde 1875, en el momento de la Restauración borbónica. Uno de los momentos decisivos para la prensa de aquel gobierno vino en julio de 1883, al promulgarse la nueva normativa de inspiración liberal o Ley de Policía e Imprenta. el aperturismo de Sagasta, fomentó un gran desarrollo de la prensa española desde los últimos años del siglo XIX, coincidiendo con el aumento de las tiradas de cabeceras de gran difusión¹³⁹⁵, que a partir de los años 1880 podían ser distribuidas eficazmente gracias a la terminación de las principales arterias ferroviarias que conectaban las distintas regiones del país. A la altura de 1903, cuando MZA comienza a colaborar con la Asociación de la Prensa en el donativo de los transportes para las corridas de toros que ésta organizaba, el periodismo conquistaba su posición de indiscutible autoridad. La ferroviaria debió realizar este dispendio de la totalidad del gasto del transporte de los toros —exceptuando el importe del impuesto— en lugar del habitual descuento del 50% que concedía en la mayoría de los casos de colaboraciones, en pro de estar a bien con el naciente cuarto poder.

14. 2. Las carreras de caballos

Las ferroviarias MZA y Norte costearon desde 1859 los premios para las carreras de caballos de la Sociedad del Fomento de la Cría Caballar de España. Además fomentaron este deporte concediendo descuentos en el precio del transporte de équidos a otras sociedades de carreras de caballos e incluso a aficionados y particulares. A partir de la llegada al trono de Alfonso XII las carreras de caballos conocieron una época de auge, puesto que el monarca fue un gran aficionado a ellas. Durante los años de su reinado, es posible que las ferroviarias MZA y Norte mantuvieran el esfuerzo de patrocinar los premios para los ganadores, puesto que seguramente el monarca acudía como espectador a los certámenes; pero tras varios años de fallecimiento del ilustre aficionado, las ferroviarias se retirarán de este patrocinio.

14. 2. 1. Costeo de los premios de la Sociedad del Fomento de la Cría Caballar de España por MZA y Norte (desde 1859)

De los premios de las carreras de caballos de la Sociedad del Fomento de la Cría Caballar de España en Aranjuez, tenemos constancia a partir de la primavera de 1859, costeados, mitad por mitad, entre MZA y la Compañía de los Ferrocarriles del Norte —la segunda en importancia en España—, a razón de 3.000 reales anuales cada empresa en un principio¹³⁹⁶. Sobre aquella sociedad de cría caballar tenemos noticias indirectas por medio del primer volumen del Diccionario general de bibliografía española de Dionisio Hidalgo¹³⁹⁷. Este libro recoge la publicación en 1843 del Reglamento de la

¹³⁹⁵ MÁRQUEZ PADORNO, Margarita (2011) “El liberalismo en la prensa: Miguel Moya”, en *Revista Historia Contemporánea*, nº 43, febrero 2011, pp. 685-699. Disponible en:

<http://www.ehu.es/ojs/index.php/HC/article/view/4737/4523> [última consulta 12/09/2015]

¹³⁹⁶ Actas MZA, sesión nº 21, de 20 de abril de 1859, p. 66, libro 2.

¹³⁹⁷ HIDALGO, Dionisio (1973) *Diccionario general de bibliografía española*, vol. 1, Georg Olms Verlag, p. 485. Disponible en:

<https://books.google.es/books?id=QjEBt5TpSIIC&pg=PA485&lpg=PA485&dq=sociedad+de+fomento+de+la+cr%C3%ADa+caballar+de+Espa%C3%B1a+1859&source=bl&ots=7gBoa4NGE-&sig=fNGPD1rvGTvvEc0sSPIkCPtd6G4&hl=es&sa=X&ei=GawMVZyzOciz7garvIGwAg&ved=0CCkQ6AEwAQ#v=onepage&q=sociedad%20de%20fomento%20de%20la%20cr%C3%ADa%20caballar%20de%20Espa%C3%B1a%201859&f=false> [última consulta 04/07/2015]

Sociedad de Fomento de la cría caballar en España por la imprenta de Alegría y Charlain, lib. de Sojo. En 8º. Gracias a la publicación de estos reglamentos sabemos que esta sociedad existía al menos desde 1843, pero no podemos asegurar si la organización de las carreras comenzaría en 1859 o con anterioridad a la subvención de sus premios por las ferroviarias.

14. 2. 2. Donativo de MZA a la Sociedad de carreras de Caballos de Sevilla y solicitud de donativo de gran importe con motivo de la boda de Alfonso XII por el Ministro de Fomento (1876)

MZA también contribuyó a las carreras que se realizaron en Sevilla a partir de 1876, que fueron organizadas por otra agrupación, la Sociedad de carreras de Caballos de Sevilla. Para estas carreras de Sevilla, MZA realizó un donativo de 2.000 reales¹³⁹⁸. Con motivo de la boda del rey, que se celebraría el 23 de enero de 1878, el Ministro de Fomento solicitó al Consejo de Administración de MZA una contribución de 30.000 reales, a mitad con la Compañía del Norte, para el premio de las carreras de caballos que habían de tener lugar en los días de festejos celebrados con ocasión del enlace, petición a la que la compañía accedió¹³⁹⁹.

14. 2. 3. Los premios de MZA y Norte en el Hipódromo de la Castellana (1878-1879)

A partir de aquel mismo año de 1878, cada anualidad, se celebraron carreras de caballos en Madrid en primavera y en otoño —mayo y noviembre—, que fueron organizadas por la Sociedad del Fomento de la Cría Caballar de España, para las que MZA junto con la Compañía del Norte concedieron un premio de 5.000 reales por mitad para cada carrera¹⁴⁰⁰.

Hemos recurrido al actual sitio web oficial de la Sociedad de Fomento de la Cría Caballar en España para contextualizar las noticias que nos aportan las Actas de MZA, que incluye un pequeño apartado sobre la historia de esta entidad aún viviente, y los hitos más importantes de la celebración de carreras en nuestro país. Según este blog, el 31 de enero de aquel año de 1878 se inauguraba el Hipódromo de la Castellana, aún en obras, y el premio que sufragaron las dos compañías ferroviarias más importantes del momento, MZA y Norte, no fue otro que el conocido como “Gran Premio de Madrid”, aunque la información que reza en este sitio web es que dicho premio tuvo su primera edición en 1881¹⁴⁰¹. Sin duda los datos ofrecidos en su página web por la Sociedad de la Cría Caballar, deben estar basados, más en la memoria colectiva de la asociación que en fuentes documentales, o las fuentes, para los tres primeros años de la existencia del premio, no se conserven en los archivos disponibles, aunque como vemos, las Actas de MZA nos informan que el premio se puso en marcha en 1878, año de la boda real y de la inauguración del Hipódromo de Madrid.

¹³⁹⁸ Actas de MZA, sesión nº 2 de 22 de enero de 1876, p. 277, libro 8.

¹³⁹⁹ Actas de MZA, sesión nº 1 de 11 de enero de 1878, p. 95, libro 9.

¹⁴⁰⁰ Actas de MZA, sesión nº 7 del 26 de abril de 1878, p. 155, libro 9; Actas de MZA, sesión nº 12 de 14 de octubre de 1878, p. 194, libro 9;

¹⁴⁰¹ Sociedad de Fomento de la Cría Caballar de España, sitio web, apartado de Historia. Disponible en: http://www.sfcce.es/?page_id=32 [última consulta 22/06/2015]

En 1879 la ferroviaria también sufragó los dos premios de aquel año, a partes iguales con Norte, aunque el desembolso resultaba algo oneroso para la ferroviaria, que en otoño de aquel año planteó la posibilidad de invitar a otras compañías a contribuir a él con alguna aportación¹⁴⁰². No obstante, el Consejo de Administración debió discernir que aquel gasto debía tener mayores repercusiones positivas en la imagen de la empresa que lo que suponía su coste, y siguió concediéndolos para las que se celebraban en Madrid, durante las dos temporadas de 1880¹⁴⁰³, la de la primavera de 1881¹⁴⁰⁴, ambas temporadas de 1882¹⁴⁰⁵, la de la primavera de 1883¹⁴⁰⁶, las dos carreras de 1884¹⁴⁰⁷, las dos de 1885¹⁴⁰⁸; y aún después del fallecimiento prematuro del rey Alfonso XII, MZA siguió concediendo los premios de las dos temporadas de 1886¹⁴⁰⁹, las dos de 1887¹⁴¹⁰. En 1888, la cantidad para el premio de las carreras de primavera se redujo a 1.500 reales por cada compañía, MZA y Norte¹⁴¹¹. Pero en otoño de aquel mismo año, el Consejo de MZA decidió comunicar al Presidente de la Sociedad de la Cría caballar que debido a la persistente disminución de las recaudaciones de las ferroviarias y sintiéndolo en extremo, se había acordado junto con la Compañía del Norte, verse privadas ambas empresas de la satisfacción que hasta aquel momento habían tenido en conceder los premios para las carreras¹⁴¹².

16. 2. 3. Ajuste de tarifas de équidos de carreras (1878-1883). Carreras de Sevilla, de Madrid, de Córdoba, de los Duques de Fernán Núñez y del Hipódromo de Barcelona

MZA también ajustó las tarifas y condiciones para el transporte de los équidos destinados a las carreras, tomando como referencia la práctica habitual que realizaban las compañías ferroviarias francesas a este respecto, concediendo una rebaja del 50% tanto a la ida como a la vuelta, sobre los precios de transporte de los animales a partir de 1878¹⁴¹³. La rebaja en el precio del transporte de MZA de los caballos de carreras se hizo extensiva a los que participaron en la feria de San Miguel de Sevilla y las carreras de Portugal celebradas aquel verano¹⁴¹⁴, en la finca “La Flamenca” propiedad de los Duques de Fernán Núñez¹⁴¹⁵, las organizadas por la Sociedad de la Cría Caballar en Madrid y Sevilla¹⁴¹⁶ y otras carreras en Córdoba¹⁴¹⁷, todas ellas en la primavera de 1879;

¹⁴⁰² Actas de MZA, sesión nº 7 de 4 de abril de 1879, p. 306, libro 9; Actas de MZA, sesión nº 16 de 10 de octubre de 1879, p. 388, libro 9.

¹⁴⁰³ Actas de MZA, sesión nº 6 de 27 de marzo de 1880, p. 461, libro 9; y Actas de MZA, sesión nº 18 de 29 de octubre de 1880, p. 86, libro 10.

¹⁴⁰⁴ Actas de MZA, sesión nº 5 de 4 de marzo de 1881, p. 167, libro 10.

¹⁴⁰⁵ Actas de MZA, sesión nº 6 de 17 de marzo de 1882, p. 377, libro 10; Actas de MZA, sesión nº 1 de 5 de enero de 1883, p. 31, libro 11.

¹⁴⁰⁶ Actas de MZA, sesión nº 3 de 1 de febrero de 1883, p. 61, libro 11.

¹⁴⁰⁷ Actas de MZA, sesión nº 6 de 14 de marzo de 1884, p. 240, libro 11.

¹⁴⁰⁸ Actas de MZA, sesión nº 4 de 20 de febrero de 1885, p. 459, libro 11.

¹⁴⁰⁹ Actas de MZA, sesión nº 3 de 5 de febrero de 1886, p. 189, libro 12; Actas de MZA, sesión nº 14 de 2 de julio de 1886, p. 301, libro 12.

¹⁴¹⁰ Actas de MZA, sesión nº 1 de 14 de enero de 1887, p. 400, libro 12.

¹⁴¹¹ Actas de MZA, sesión nº 3 de 10 de febrero de 1888, p. 141, libro 13.

¹⁴¹² Actas de MZA, sesión nº 13 de 6 de julio de 1888, p. 225, libro 13.

¹⁴¹³ Actas de MZA, sesión nº 7 del 26 de abril de 1878, p. 155, y Actas de MZA, sesión nº 8 del 10 de mayo de 1878, p. 159, libro 9.

¹⁴¹⁴ Actas de MZA, sesión nº 12 de 14 de octubre de 1878, p. 194, libro 9.

¹⁴¹⁵ Actas de MZA, sesión nº 9 de 13 de mayo de 1879, p. 318, libro 9.

¹⁴¹⁶ Actas de MZA, sesión nº 7 de 4 de abril de 1879, p. 301, libro 9.

¹⁴¹⁷ Actas de MZA, sesión nº 11 de 30 de mayo de 1879, p. 329, libro 9.

o las celebradas en el Hipódromo de Barcelona en el otoño de 1883¹⁴¹⁸, etc. En fin, no vamos a seguir aquí detallando estos descuentos de tarifas para las carreras de caballos, ya que los ejemplos que incluimos son suficientes para dar a entender que la participación de la ferroviaria en el deporte de moda del momento tenía una doble vertiente. Con la concesión de premios se cubría una importante faceta en la promoción de la empresa ante el gran público, y además estos premios iban acompañados de las rebajas de tarifa en el transporte, que estaba más bien enfocada al contenido de las élites a las que iban dirigidas, como hemos visto, las sociedades organizadoras de los eventos, los hipódromos e incluso la nueva nobleza. No obstante, aunque el hecho de que el Duque de Fernán Núñez hubiera organizado este tipo de evento en su finca privada de veraneo, no podemos trasladarlo a que fuese un uso habitual entre esta clase, ya que, según el sitio web actual de la Sociedad de la Cría Caballar de España que citamos más arriba, en 1878 este Duque, llamado Manuel Falcó d'Adda, había sido elegido Presidente de dicha sociedad caballar¹⁴¹⁹. De cualquier manera, el acceso a los descuentos de transporte de caballos otorgado al duque estaría en la línea de nuestra hipótesis de una vertiente publicitaria dirigida a la élite del momento en este tipo de política de la empresa.

14. 3. Compañías de actores, músicos y circo

Las compañías de artistas solían obtener descuentos de las ferroviarias en el precio del transporte de sus giras, tanto para sus componentes como para la tramoya, vestuario y otros objetos que transportaban. Aunque no hemos podido profundizar más en este sentido, ofrecemos aquí algunos ejemplos relevantes de compañías de espectáculos que solicitaron descuentos a MZA. Estas peticiones de descuentos eran, como para otros colectivos, otorgados en cada caso, o rehusados; pero el Consejo se ocupó durante mucho tiempo de ellas una por una. Los colectivos de artistas regían por la misma tarifa que se aplicaba a los toreros, y que hemos visto más arriba.

14. 3. 1. El Teatro Francés en Madrid (1858)

El 6 de octubre de 1858¹⁴²⁰ el Consejo se ocupó de la solicitud de rebaja de una compañía extranjera, el Teatro Francés en Madrid, cuyo director solicitó rebaja de mitad de precio en los billetes de sus actores para viajar desde Alicante a Madrid, fundándose en la práctica seguida por los ferrocarriles franceses pero el Consejo se mantuvo firme en la disposición tomada un mes antes en conjunto con lo acordado para compañías de actores y toreros —que hemos insertado en el epígrafe de las corridas de toros—, y la petición del Teatro Francés fue rechazada.

14. 3. 2. La Compañía de la Zarzuela (1859-1863)

Aunque otras peticiones de descuentos en los precios del transporte de compañías nacionales fueron rechazadas también, por ejemplo, la Compañía de la Zarzuela fue tratada de manera privilegiada durante años consecutivos, y ello tenía una relación directa con las estancias de Isabel II en Aranjuez, donde la compañía actoral se

¹⁴¹⁸ Actas de MZA, sesión nº 17 de 17 de septiembre de 1883, p. 145, libro 11.

¹⁴¹⁹ Sociedad de Fomento de la Cría Caballar de España, apartado de Historia, sitio web.

¹⁴²⁰ Actas MZA, sesión nº 57 de 6 de octubre de 1858, p. 385.

desplazaba tras la familia real para ofrecer entretenimiento a la reina, su séquito y el resto de público que se unía al asueto de la alta nobleza y los cortesanos. Como la reina Isabel II y su Corte pasaban la temporada veraniega en Aranjuez, la Compañía de la Zarzuela se proponía dar algunas funciones allí y con este motivo emitió una comunicación dirigida al Consejo de Administración de la ferroviaria. En la sesión del Consejo de MZA del 20 de abril de 1859¹⁴²¹ se deliberó sobre la petición de rebaja en el precio del transporte de ida y vuelta para el personal que formaba parte de los espectáculos, solicitada por la Compañía de la Zarzuela. El Consejo de la ferroviaria estimaba que el tráfico de viajeros entre Madrid y Aranjuez aumentaría algo, aunque reducidamente, pues se valoró el hecho de que ordinariamente la concurrencia al teatro de Aranjuez era escasa; pero consideró que si no accedía a la solicitud propuesta por la Zarzuela, sería muy posible que ésta desistiera de efectuar funciones en el Real sitio, o al menos las redujera considerablemente. Es decir, la decisión del Consejo de Administración estuvo inclinada por la seguridad de que su resolución haría posible el entretenimiento de los reyes en el Real Sitio o lo impediría; es decir, un fin de imagen de no obstaculización, y no un fin lucrativo.

Bajo estas premisas, el Consejo autorizó al Director a negociar con la Compañía de la Zarzuela la concesión de una rebaja hasta de la mitad de los precios de tarifa, a condición de que los transportes habrían de hacerse por los trenes ordinarios. En este último punto, la compañía cedió parcialmente, ya que en sesión del 11 de mayo siguiente¹⁴²², el Director informó que el empresario del Teatro de la Zarzuela pidió que el transporte de su compañía se hiciese a la ida en trenes ordinarios a mitad del precio de tarifa, pero que la vuelta se dispusiera un tren especial que saliera de Aranjuez a la una de la mañana, con 50 actores, por el cual abonaría la cantidad de 100 reales. El Consejo aceptó la propuesta del empresario teatral. Es muy probable que para la compañía de actores fuese más rentable dispensar este gasto para salir de vuelta al terminar sus representaciones, en lugar de hacer noche en Aranjuez, lo que, sin duda, supondría un gasto más elevado.

El año siguiente, el 22 de marzo de 1860¹⁴²³ se volvió a hacer otra concesión a la Compañía de la Zarzuela, que durante la permanencia de SS.MM. en Aranjuez se proponía dar de cuatro a cinco representaciones por semana. MZA les otorgó la rebaja de la mitad del precio de los asientos que ocupasen, y también la mitad del precio de 1ª clase de la tarifa de pequeña velocidad para el vestuario y las decoraciones que hubieren de transportar. Curiosamente se añadió la cláusula de que el Director se ocupase de adoptar las medidas convenientes *“para evitar todo fraude”*. Con ello se pretendía evitar que los actores y el personal del teatro portara otras mercancías que no fueren las exclusivas de las funciones.

Al mismo tiempo se acordó expedir en las estaciones de Madrid y Aranjuez durante el período desde el 10 de abril al 15 de junio, billetes de ida y vuelta para el público entre ambos puntos a precios reducidos, valederos por 24 horas ó por 48 horas cuando se tomasen los sábados o vísperas de festivos. Los precios de estos billetes serían 30 reales para la 1ª clase, 20 para la 2ª y 12 para la 3ª.

¹⁴²¹ Actas MZA, sesión nº 21 de 20 de abril de 1859, p. 66.

¹⁴²² Actas MZA, sesión nº 24 de 11 de mayo 1859, p. 78.

¹⁴²³ Actas MZA, sesión nº 13 de 22 de marzo de 1860, p. 332.

La siguiente primavera¹⁴²⁴, en 1861, el empresario del teatro de la Zarzuela vuelve a solicitar una rebaja a mitad de precio en el transporte de los individuos de su compañía entre Madrid y Aranjuez, y el Consejo de MZA pasa esta solicitud, de oficio ya, a la Comisión de Tarifas. En las actas de 1862 no tenemos constancia del desplazamiento de esta compañía de actores de la Zarzuela a Aranjuez, pero en el acta de 1863 vuelve a aparecer el apunte que se refiere a esta compañía de actores. En este año se les volvió a conceder a todos los miembros de esta empresa teatral otro descuento a mitad de precio del transporte de ida y vuelta, mientras la familia real permaneciese en aquella localidad¹⁴²⁵.

El empresario de la Zarzuela realizó otra petición de rebaja del precio de transporte en nuevos términos a principios del verano de 1863¹⁴²⁶. Por lo visto, el empresario teatral —que acostumbraba ya a obtener el favor de MZA relativo a los descuentos en el transporte de su troupe—, pretendía ahora dar un cierto número de representaciones en Cádiz, y solicitó precios reducidos entre Madrid y Santa Cruz. En esta ocasión el Consejo de la compañía ferroviaria no otorgó el beneficio solicitado por la compañía de teatro de la Zarzuela, y como medida preventiva y establecimiento de normativa, se autorizó al Director a conceder favores de esta naturaleza tan solo a empresas que actuando en un punto cualquiera de las líneas de la compañía o inmediato a ellas pudieran dar lugar a un movimiento extraordinario de viajeros.

14.3.3. La Compañía del Teatro del Príncipe (1861)

La primavera de 1861¹⁴²⁷ también se concedió una rebaja a la Compañía del Teatro del Príncipe, que iría a actuar a Alicante durante la temporada de baños de mar, cuyos descuentos habían comenzado a concederse para aquel mismo año, como hemos visto anteriormente. La rebaja que consiguieron estos actores fue equivalente a la de los bañistas que se dirigían a Alicante, con la salvedad de que los actores podrían disfrutar de ella aunque realizasen el trayecto antes del 1 de julio o después del 15 de septiembre, que era el intervalo de tiempo de reducción de tarifa concedido para los baños de mar.

14.3.4. Compañía de músicos (1862)

El 1 de marzo de 1862¹⁴²⁸ tenemos el apunte en las actas de la rebaja del precio del transporte de ida y vuelta entre Madrid y Guadalajara a veinte artistas que se proponían dar algunos conciertos en el último punto. Aunque no se especifica el nombre del grupo de artistas, parece ser que debieran ser músicos en este caso.

14.3.5. Compañía del Teatro del Circo (1876)

Entre finales de la década de 1862 y la de 1876, no existen apuntes acerca de subvenciones o favores a las compañías de teatro. Sin embargo, en sesión del 16 de noviembre, el Consejo acordó que tomando en cuenta la triste situación a que han

¹⁴²⁴ Actas MZA, sesión nº 12 de 18 de marzo de 1861, p. 250, libro 3.

¹⁴²⁵ Actas MZA, sesión nº 8 de 30 de marzo de 1863, p. 262, libro 4.

¹⁴²⁶ Actas MZA, sesión nº 16 de 11 de junio de 1863, pp. 316-317.-, libro 4.

¹⁴²⁷ Actas MZA, sesión nº 21 de 17 de mayo de 1861, p. 286, libro 3.

¹⁴²⁸ Actas MZA, sesión nº 9 de 1º de marzo de 1862, pp. 33-34, libro 4.

quedado reducidos varios artistas del teatro del Circo a consecuencia del incendio ocurrido en el mismo, se concediese a aquellos de dichos individuos que habían de marchar a Barcelona el transporte gratuito hasta Zaragoza¹⁴²⁹.

14.3.6. La Compañía “Buffalo Bill” (1890)

El representante de la Compañía Buffalo Bill, Vicente Alafont, envió una carta al Director General de MZA, que se leyó en el Consejo en reunión de 27 de diciembre de 1889. En la carta, el representante de la compañía circense norteamericana solicitaba se le facilitase una nota de precios reducidos para los transportes del personal del espectáculo, sus enseres, ganados y otros efectos de circo. El Consejo, a propuesta del Director general y conforme lo informado por el Subdirector de los Servicios Comerciales, aprobó la aplicación de los mismos precios que había concedido la Compañía del Norte en un trayecto que y había efectuado este circo por sus líneas de Barcelona a Zaragoza. Para el trayecto de los artistas, sus equipajes y animales, de Zaragoza a Madrid, concedió MZA los precios siguientes¹⁴³⁰:

*“Equipajes y otros efectos.....pesetas 450 por wagon
Ganados.....pesetas 137,25 por wagon
Personal.....pesetas 21,30 por viajero, con arreglo al
primer párrafo de la tarifa especial nº 12”*

Recordemos que la tarifa especial nº 12 era la que regía para las compañías de toreros y artistas desde 1889.

Merece la pena comentar que a partir de mediados del siglo XIX, los grandes circos norteamericanos comenzaron a hacer giras por Europa con gran éxito. Según la historiografía actual sobre publicidad, los orígenes de la publicidad norteamericana se suelen ubicar en este momento, con la prolija procesión de los enormes carteles que exhibían aquellos grandes circos norteamericanos y los carteles de medicinas milagrosas. Estos enormes carteles de los circos del otro lado del Atlántico pasaron a Europa durante sus giras internacionales, que se hicieron posibles gracias a la Revolución de los transportes, y que llegaron a influir en el arte francés a través de los cartelistas de París, Chéret o el mismo Toulouse-Lautrec¹⁴³¹.

El espectáculo de Búfalo Bill, cuyo auténtico nombre fue William F. Cody, recorrió varios países europeos como España y Francia con gran éxito de público, alcanzando cotas de gran fama y popularidad. Se trataba de una especialización circense con contenido específico sobre la conquista del Oeste, sorprendente en la época, que recreaba la atmósfera del Oeste americano poniendo en escena recreaciones de la caza del búfalo, el servicio a caballo de correo Pony Express, el ataque indio de una diligencia y una cabaña de pioneros, e incluía entre sus actores y actrices famosos tiradores de rifle norteamericanos de ambos sexos y el jefe Toro Sentado y otros indígenas amerindios con ropajes tradicionales¹⁴³².

¹⁴²⁹ Actas MZA, sesión nº 16 de 16 de noviembre de 1876, p. 380, libro 8.

¹⁴³⁰ Actas MZA, sesión nº 22 de 27 de diciembre de 1889 p. 373, libro 13.

¹⁴³¹ EGUIZÁBAL MAZA, Raúl (1998) *Historia de la publicidad*, Editorial Eresma & Celeste Ediciones, Madrid, pp. 218-219.

¹⁴³² Sobre la figura de Buffalo Bill existe abundante bibliografía de investigación norteamericana, como CARTER, Robert A. (2000) *Buffalo Bill Cody: The Man Behind the Legend*, John Wiley & Sons, Inc,

14.3.7. Banda de Música del Campo de CRIPTANA (1896)

En 1896 se concedió la rebaja de los pasajes a mitad de precio a la Banda de Música del Campo de CRIPTANA, que se proponía asistir al certamen que habría de tener lugar en Manzanares en la primera quincena de septiembre de 1896. En esta concesión encontramos una pequeña variación respecto a los anteriores descuentos, y es que el impuesto del Tesoro que había de pagar la ferroviaria al Estado, sería ahora abonado en su totalidad por los viajeros aparte del descuento¹⁴³³.

USA, Canadá, 496 pp. Los viajes a Europa de Buffalo-Bill, especialmente a Francia y el asentamiento de su circo en la Exposición Universal de París en 1889, también han sido estudiados americanistas franceses como CROUZIER, Gérard (2005) “Il y a un siècle Buffalo-Bill”, en <http://ffava.free.fr/artbufbill.pdf>, 2 pp. [última consulta 11/11/2015]

¹⁴³³ Actas MZA, sesión nº 17 de 24 de agosto de 1896, p. 359, libro 15.

UNIVERSIDAD DE MÁLAGA
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN
DEPARTAMENTO DE PERIODISMO



TESIS DOCTORAL

**COMUNICACIÓN, PUBLICIDAD Y MODERNIDAD.
EL CASO DEL EJE FERROVIARIO
MADRID-CÓRDOBA-MÁLAGA (1848-1900)**

Vol. II

Autora
Deborah González Jurado

Director
Bernardo Díaz Nosty

Programa de doctorado:
Periodismo: Nuevos escenarios

Málaga, diciembre de 2015

Tercera Parte

Ferrocarriles, información, imprentas, publicaciones, publicidad y prensa en el siglo XIX

Capítulo XVII. La acumulación de información y las necesidades de imprenta de las ferroviarias: documentación, impresos y publicaciones propias

No deja de ser por todos reconocido el gran poder que supone el control de la información o la capacidad de acceso a ella en la sociedad contemporánea. La interferencia que ejerce este fenómeno en la vida pública, privada y viceversa, hace que resulte cuando menos intrigante la apatía de los historiadores y los investigadores de la comunicación con respecto a la profundización en este campo de estudio en los orígenes del fenómeno, el siglo XIX. Las complejas interrelaciones entre mundo social, conocimiento social y empresas, suponen una unión entre sí que merece probablemente más atención de la que se le ha dado hasta ahora. La presencia de la comunicación contemporánea, con sus características de ubicuidad y continuidad, ha condicionado y condiciona las construcciones sociales e intelectuales que conforman la mentalidad actual.

Es tan sumamente extenso este campo, que merecería todo un estudio completo y detallado para alcanzar la profundidad que merece, pero desafortunadamente, no se ha abordado aún ningún estudio académico, siquiera parcial sobre esta temática, ni sobre el presente, ni sobre su desarrollo histórico. Sin poder obviar esta faceta de almacenamiento de información que hizo posible la comunicación de las empresas ferroviarias privadas del siglo XIX que nos competen —la del Ferrocarril de Córdoba a Málaga y la posterior empresa de los Ferrocarriles Andaluces y MZA—, ni poder abarcar todo el espectro de sus características en nuestra tesis, hemos optado por presentar aquí un ligero avance, como un aproximativo retrato impresionista a la manera de grandes manchas, que por supuesto, no colmará expectativas de precisión y exhaustividad, pero al menos servirá como preludio respecto al trabajo por hacer.

Además de los archivos de empresa, como fuente fundamental de información que las compañías utilizaban para mantener su hegemonía en las negociaciones con todos los organismos o particulares con los que mantenían contactos y relaciones comerciales de cualquier tipo, vamos a estudiar también en este capítulo las publicaciones propias de las compañías objeto de nuestro estudio, aunque no podremos entrar en profundidad en la cuestión de las imprentas propias que mantuvieron, al menos durante algún tiempo, en esta ocasión. Sí hemos prestado atención, por el contrario, a las empresas impresoras que trabajaron al servicio de nuestras empresas de caminos de hierro. Para terminar la introducción a este epígrafe, insistimos una vez más en la necesidad de realizar investigaciones que cubran el total vacío de estudios sobre la

vinculación de los ferrocarriles con la imprenta y la comunicación en España, y la escasez de los dedicados a las grandes firmas de imprenta y las necesidades de especialización requeridas por las nuevas profesiones surgidas en el siglo XIX.

1. La acumulación de información, la comunicación y los procesos civilizatorios

De hecho, la comunicación de masas nació ligada indisolublemente a la capacidad de acumular información y crear estructuras ágiles de recuperación de esa información, lo cuál hacía posible el uso eficiente del poder en la etapa contemporánea: poder económico y político y, tal vez, desde el origen, poder suprapolítico. Sin embargo, pocas obras de comunicación están enfocadas desde este plano, aunque destacan algunas excepciones como el libro de Philippe Breton y Serge Proulx, titulado *L'explosion de la communication*¹⁴³⁴. Aunque la idea central alrededor de la que gravita la exposición de estos autores es acerca de la que ellos llaman la ideología de la comunicación, nos interesa de esta obra la forma de análisis de la comunicación desde la visión de fijación y acumulación de información. En los primeros capítulos de este libro se reflexiona sobre el origen del proceso acumulativo de información, que comenzaría con la aparición de la escritura en Mesopotámica, que aún provocó hostilidades en el mundo griego, más dado a la retórica. La escritura suscitó la desconfianza del propio Sócrates, según rememoran las fuentes, quien era partidario de la estimulación de recuerdos en sus discípulos desde dentro, desde el fondo de sí mismos, y no desde el lugar externo proporcionado por los caracteres extranjeros de la escritura. Ya sospecharon los antiguos que la escritura fabricaría discípulos en la presunción de la posesión de la ciencia, y no en la ciencia en sí misma.

La siguiente fase en la utilización de la información y la comunicación como cohesionador social la encuentran Breton y Proulx a propósito del termino latino *informatio*, que remite a dos familias de sentidos: una material, reflejada en la acción de formar o dar forma; la otra, sobre enseñar e instruir acerca de una idea, noción o representación. Distinguen principalmente al Imperio romano de otros imperios anteriores edificados sobre la simple dominación miliar, en que su poder estuvo garantizado por la participación de los vencidos en una ciudad que se extendería indefinidamente y acogía de forma progresiva a los enemigos en su seno, creándose un gran vínculo jurídico y moral. Más que por el empleo de la coacción, Roma unió entre sí a las diferentes naciones sometidas bajo su égida gracias a estos principios¹⁴³⁵.

Breton y Proulx analizan el significado real que tuvo la imprenta en el contexto de difusión de ideas del Renacimiento, que comenzaron a surgir antes de la invención de la imprenta, la cual irrumpiría, pues, en un contexto completamente favorable en el que más lectores pedían cada vez más libros. Para ellos, esta fue la circunstancia principal que explicaría el distinto destino que tuvieron la imprenta china y la occidental, además del diferente empleo del papel, inventos ambos debido a la civilización china, auténtica precursora. Según estos autores, las tensiones entre la

¹⁴³⁴ Ofrecemos aquí el título de este libro en español, pues es la versión que hemos utilizado: BRETON, Philippe; PROULX, Serge (1990) *La explosión de la comunicación*, Civilización Ediciones, S. L., Barcelona, 236 pp.

¹⁴³⁵ *Ibid.*, pp. 30 y ss.

cultura de la argumentación y la nueva cultura de la evidencia que levantó la llegada de los tiempos modernos se materializa en los paralelismos sobrecogedores entre el nacimiento de la escritura en los confines del Oriente medio hace cinco milenios y el nacimiento de la informática a mediados del siglo XX. En ambos casos, una nueva técnica de comunicación nació del cálculo, pasando en primer lugar por una fase casi exclusivamente consagrada a la memorización de datos y al tratamiento pasivo de la información, para convertirse en el soporte de una intensa actividad de circulación de ideas y de informaciones entre los seres humanos. En ambos casos, una vez inventada la base técnica, será el contexto de la evolución social el que decida la forma adoptada por los nuevos instrumentos de comunicación¹⁴³⁶.

1. 1. La fase intermedia de la organización de la información entre la Edad Moderna y la Contemporánea

Dentro de este esquema, nosotros observamos, sin embargo, una fase intermedia entre el advenimiento de la imprenta en el Renacimiento y el desarrollo de las formas de comunicación escrita y fijación de la información durante la Edad Moderna, y las formas contemporáneas de almacenamiento y transmisión de datos que darían lugar a la revolución de la comunicación con la llegada de la informática. Esta fase intermedia tuvo lugar en el seno mismo de la Revolución Industrial y la expansión del capitalismo, al ampliarse las necesidades de acumulación y acceso a datos e información especializada y extensa de las grandes empresas internacionales. Surgieron en los últimos lances de la Edad Moderna a caballo con la Edad Contemporánea, estadísticas, anuarios, compendios, prontuarios, códigos bibliográficos, etc.; en fin, toda una morfología de obras de recopilación de información que requerían también idear nuevas fórmulas de ordenación y fácil acceso a los datos almacenados. La velocidad y la precisión que aportaba el providencial maquinismo se aplicaron sin demora a la confección de documentación interna de las empresas, desplazando a los amanuenses, taquígrafos y mecanógrafos.

1. 1. 1. Rápida asimilación de la máquina de escribir y el papel de calco por las ferroviarias

La máquina de escribir se convirtió muy pronto en un elemento clave de las oficinas de las grandes ferroviarias, cubriendo el papel de imprenta casera que podía ser utilizada para la escritura en tiempo real, y ofrecía la posibilidad de realizar varias copias a la vez del mismo documento, necesarias para ser distribuidas a todos los departamentos involucrados en cualquier gestión. Sólo era necesario disponer de papel de calco y otros modernos objetos de escritorio. En los primeros momentos (años 1850 y 1860) las cartas y órdenes de las ferroviarias fueron manuscritas, pero muy pronto comenzó a utilizarse la máquina de escribir y dicho papel de calco (años 1870).

¹⁴³⁶ Íbid, pp. 60 y ss.

Ilustración 55. "Nueva York. Máquina para escribir, inventada por Mr. Remington. Dibujo: Fichot. Grabado: Smeeton Tilly



Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 43, año 21, de 22 de noviembre de 1877, p. 324. En estos primeros momentos había muchas empresas dedicadas a construir diferentes modelos de máquinas de escribir, pero obviando ligeras diferencias entre los sistemas, los tipos eran similares. En cuanto estuvieron disponibles estos inventos para la venta al público, las empresas ferroviarias los adaptaron rápidamente, siendo de las primeras en pasar de la carta manuscrita al texto mecanografiado, debido a la enorme cantidad de documentos que emitían en el devenir diario de trabajo de sus oficinas.

2. Los archivos de empresa de las ferroviarias

El archivo de los documentos tramitados tanto con el Estado como con otras entidades y empresas públicas y privadas, como hemos anunciado, era la fuente de información que las compañías ferroviarias utilizaban para mantener su hegemonía en las negociaciones con todo tipo de organismos, con los que mantenían contactos y relaciones de cualquier clase. La documentación y la información acumulada suponían una garantía frente a conflictos y reclamaciones de cualquier naturaleza con otras entidades y particulares. Esta evidencia, sin embargo, no fue percibida desde la fundación de estas grandes compañías en España, y las propias compañías tardaron más de tres décadas desde el principio de su existencia en optar por conservar todos los documentos que producía su gestión.

Nuestra aportación personal sobre la documentación ferroviaria en este apartado se basa en el examen de la conservada para MZA en el AHF, centrándonos concretamente en las eliminaciones de documentación efectuadas por MZA en el momento en el que esta documentación perdía su puro valor administrativo y aún no se mantenía conservada en ningún archivo interno de la empresa. Para las empresas la información significaba verdaderamente poder, pero mantener disponible esta información exigía un dispendio de espacio, recursos y personal que no todas las empresas podían afrontar. La agilidad de extracción de los documentos y los datos contenidos en el archivo ofrecía a las compañías recursos inestimables sobre reclamaciones, conflictos o cualquier eventualidad que pudiera presentarse. Así pues, la capacidad de una empresa de mantener un archivo documental propio era un factor diferenciador y constituía una ventaja competitiva respecto al medio empresarial e incluso gubernamental en el que se movían. Mediante este repaso podremos percatarnos de la evolución de la percepción de la importancia del mantenimiento de un archivo documental para las propias empresas, aunque este es otro tema de envergadura que deberá ser estudiado en mayor profundidad en el futuro.

En los comienzos de la segunda mitad del siglo XIX, MZA mandó destruir periódicamente grandes cantidades de documentación “inservible” por dos motivos principales: por haber caducado las fechas de utilidad administrativa de los documentos, y/o por considerar dichos documentos de escaso valor. En estos primeros momentos se conservaban durante más de tres años solamente los libros de contabilidad, los libros mayores y los de facturas por cuenta corriente; es decir, los documentos financieros y bancarios vinculantes más importantes. En nuestra exploración del archivo de empresa de MZA hemos observado que prácticamente la totalidad de la documentación sobre relaciones con la prensa, pagos por concepto de publicidad, contratos con empresas anunciadoras, etc., anterior a los años 1880-1890 fue eliminada. Idéntico fue el caso de los contratos de distribución de prensa o de participación en publicaciones especializadas, aunque sabemos por las Actas de MZA que existieron, pues esos convenios han dejado rastro en ellas. Igualmente ocurre con los contratos y la documentación producida en el caso de la exhibición de publicidad en las redes de MZA por los concesionarios que explotaron este negocio con anterioridad a 1907. Hasta estas fechas sólo tenemos constancia de la celebración de este tipo de acuerdos, o su rescisión, a través, como hemos dicho, de las Actas del Consejo de Administración; pero aquellos documentos no se han conservado. A partir de entonces, debido seguramente a una mejor organización de su sistema de archivos, MZA conservó todos los documentos generados en estas actividades, incluidas las facturas por publicidad en prensa, las órdenes de publicidad que emitían los concesionarios, las órdenes internas de tramitación de anuncios, copias de estas órdenes, cartas de reclamación, bocetos de los anuncios propuestos, etc.

2. 1. La eliminación del “papel inútil” por el Consejo de Administración de MZA en las primeras décadas de existencia de la empresa

Seguidamente haremos un repaso de algunas anotaciones sobre la destrucción inicial de la documentación no esencial de MZA en los primeros tiempos de su andadura, como muestra de este hábito de no conservación de la totalidad de los archivos documentales en el siglo XIX. No pretendemos realizar aquí un análisis exhaustivo en esta materia, que sería posible y pertinente efectuar en un futuro.

Como sabemos, MZA se había constituido como empresa en 1857, y ya en el último tercio de 1865 el Consejo comenzó a tomar medidas respecto a la acumulación de papel que se había producido desde la fundación de la Compañía. Los apuntes de las actas nos informan de la venta de papel y documentos por arrobas como papel inútil. Una arroba es una medida de peso con una equivalencia aproximada entre 10 y 12 kilogramos.

La primera de estas ventas quedó aprobada en septiembre de aquel año de 1865, desechándose 30 arrobas de *“papel inútil existente en el almacén de impresos, al precio de 5 reales arroba”*¹⁴³⁷. Al tratarse del almacén de impresos el que eliminaba el papel, pudiéramos pensar que el texto debe referirse a impresos con membretes antiguos desechados, o impresos que se hubieran deteriorado por alguna circunstancia. Pero es muy posible que en aquel almacén se hubieran acumulado partidas de documentos cuyo plazo de vigencia hubiese finado, y entonces, seguramente entre aquellas arrobas de papel inútil estuviesen algunos de los contratos con proveedores o concesionarios menores, como los validados para la venta de libros en las estaciones y la exhibición de publicidad más antiguos. Así, deducimos que fueron vendidos algo más de 300 kilos de documentos o impresos cuyo fin inicial hubiera sido el suministro de las oficinas.

Podemos llegar a esta conclusión por dos indicios. El primero es que en la siguiente operación de desecho de papel inútil, se tomaron serias precauciones de conservación de cierta documentación importante, por lo que creemos posible que la vez anterior se hubiesen eliminado por error papeles que sí hubieran debido ser conservados. El segundo indicio apunta a que, aunque en la primera anotación sobre venta de papel usado o inservible por arrobas no se especifiquen datos que nos den certeza de la naturaleza de aquel papel, las siguientes anotaciones de las actas sí indican las fechas de la documentación que va a ser destruida.

La siguiente eliminación se efectuó al cabo de dos años de la primera, en 1867, desechándose en aquel momento los documentos de los años 1863 y 1864; por tanto, los documentos anteriores generados por la empresa, o sea, los concernientes al tramo de los años 1857 a 1862, fueron los eliminados en la primera destrucción. Esta segunda eliminación de documentación se acordó por el Consejo a finales de noviembre de 1867¹⁴³⁸ y, como hemos dicho, ahora sí se tomaron varias precauciones:

“El Consejo autoriza la venta de los documentos inútiles de los años 1863 y 1864 y que forman parte de los archivos de la intervención. Quedan desde luego exceptuados los registros de Contabilidad de las Estaciones, los libros mayores y los de facturas por cuenta corriente, y además aquellos documentos que sean clasificados para su conservación, por una Comisión compuesta por un empleado de la Dirección otro de lo Contencioso y de un tercero de la contabilidad general. Los documentos destinados a la venta deberán ser inutilizados por el comprador a presencia de uno o varios agentes que al efecto designe la comisión mencionada.”

¹⁴³⁷ Actas MZA, sesión nº 20 de 30 de septiembre de 1865, p. 173, libro 5.

¹⁴³⁸ Actas MZA, sesión nº 24 de 26 de noviembre de 1867, pp. 476-477, libro 5.

Otros efectos de papel también fueron vendidos para el reciclaje sin haber sido utilizados. En un caso como el que exponemos a continuación se nos revela que la gestión de la empresa no siempre era efectiva y ajustada a sus necesidades, y se producían derroches de material. Por ejemplo, el 11 de febrero de 1868¹⁴³⁹ encontramos esta anotación sobre una partida importante de billetes de viajeros que se tuvo que desechar:

“En la cuenta de almacenes, figura una partida de reales de vellón 32.602,30 por valor de 4.648.842 billetes de viajeros que se hallan inservibles. El Consejo a propuesta del Sr. Director de la Explotación, autoriza la venta de estos billetes, previa su completa inutilización o reducción a pasta al precio de 3 reales vellón arroba, y acuerda que deducido el producto de los mismos de la suma antedicha, se abone el líquido que resulte a la cuenta de Almacenes con cargo a la de Beneficios sobre inventarios.”

En abril de 1869¹⁴⁴⁰ volvió a afinarse sobre los documentos que deberían conservarse y cuáles podrían ser inutilizados del año 1865, y se realizaron listas completas que fueron presentadas al Consejo:

“El Sr. Director de la Explotación de acuerdo con la Contabilidad, remite una relación de los documentos pertenecientes al archivo de 1865, en la cual se especifican los que a su juicio deben conservarse, los que convendría inutilizar, y los que podrían venderse sin riesgo alguno. El Consejo autoriza al Sr. Director para proceder respecto a dichos documentos según se indica en la relación mencionada.”

En febrero de 1870¹⁴⁴¹ se hizo otra venta, esta vez en subasta, de 196 arrobas de papel y cartón viejo e inútil, con las consabidas precauciones:

“Se autoriza la venta en subasta de 196 arrobas de papel y cartón viejo e inútil existentes en el almacén del economato, siempre que en este papel no se hallen documentos que puedan en algún caso ser necesarios para servir de justificantes, o que por cualquier otro concepto deban ser conservados, según el espíritu del acuerdo tomado en sesión del 26 de noviembre de 1867 sobre venta de papel inútil de los archivos y de la Intervención.”

En mayo de 1871 se procedió a otra venta de documentos inútiles del archivo de la Intervención, pero las precauciones se seguían ampliando, con el fin de no eliminar documentación verdaderamente esencial para la empresa¹⁴⁴²:

“Se autoriza la venta de documentos inútiles del año 1867 y que forman parte del archivo de la Intervención. De esta venta quedan desde luego exceptuados los registros de Contabilidad de las Estaciones, los libros mayores y los de facturas por c/c [cuenta corriente] y además aquellos documentos que sean clasificados para su conservación por una Comisión compuesta de un empleado de la Dirección, otro de lo

¹⁴³⁹ Actas MZA, sesión nº 8 de 11 de febrero de 1868, p. 530, libro 5.

¹⁴⁴⁰ Actas MZA, sesión nº 12 de 15 de abril de 1869, p. 151, libro 6.

¹⁴⁴¹ Actas MZA, sesión nº 7 de 17 de marzo de 1870, p. 283, libro 6.

¹⁴⁴² Actas MZA, sesión nº 9 de 6 de mayo de 1871, p. 58, libro 7.

Contencioso y un tercero de la Contabilidad general. Los documentos destinados a la venta, deberán ser inutilizados, por el comprador en presencia de uno a lo menos de los individuos de la Comisión mencionada.”

El mejor postor de todos los que presentaron propuestas de compra en aquella ocasión fue D. Mariano Sompedor y González, que ofreció 6,50 reales por arroba para la adquisición de papel y cartón. La venta fue autorizada el 1 de julio de aquel mismo año¹⁴⁴³.

Los términos de las precauciones sobre la venta de documentos de la Compañía como papel usado quedó fijada desde 1871, como hemos visto en el texto precedente. En 1872 se autorizó la venta de los de Intervención del año 1868¹⁴⁴⁴. En 1873, los del archivo de los almacenes de varios años hasta 1867, exceptuando los libros de entrada y salida de almacén, los de facturas de empresas y aquellos que clasificara una comisión compuesta por un empleado de Almacenes, otro de la Contabilidad y otro de lo Contencioso; tomándose también la precaución de la inutilización de los documentos en presencia de uno o varios agentes de la Compañía¹⁴⁴⁵.

Podemos deducir por las anotaciones de las actas que cada servicio tenía su propio archivo documental, y que no existía un archivo general central donde fuesen a parar los papeles que perdiesen su utilidad administrativa inmediata; y parece ser que los respectivos servicios no debían tener los documentos antiguos excesivamente clasificados ni prestos a ser utilizados como fuentes de información. Observamos también que algunos departamentos, como el de Intervención, eliminaban sus documentos con una frecuencia de unos tres años, mientras que otros, como Almacenes, alargaban este plazo hasta los seis años. Seguramente la causa de ello fuera la producción de mayor cantidad de documentos en unos departamentos que en otros. Intervención volvió a solicitar al Consejo la venta de los documentos correspondientes al año de 1869, en 1873¹⁴⁴⁶.

En 1875 se autorizó la venta de documentos inútiles de los años 1870 y 1871, pero por lo rutinarias que estas operaciones debieron tornarse, las anotaciones de las actas en estas ocasiones no detallan a cuales departamentos pertenecían y sólo se dice de cada venta que *“deberá efectuarse mediante subasta y con las formalidades acordadas para las ventas de documentos de años anteriores”*¹⁴⁴⁷. De este modo se procedió en adelante, autorizándose la destrucción de los documentos de 1872 en 1876¹⁴⁴⁸, y para los de 1873 y 1874 en 1880¹⁴⁴⁹.

El hecho de que las últimas ventas de documentos considerados inútiles se autorizasen de forma general y no por departamentos, podría ser indicativo de que se había llegado a la centralización de los papeles sin vida administrativa, aunque sólo podemos afirmar esto de forma especulativa, ya que no contamos con pruebas

¹⁴⁴³ Actas MZA, sesión nº 14 de 1º de julio de 1871, p. 79, libro 7.

¹⁴⁴⁴ Actas MZA, sesión nº 14 de 19 de junio de 1872, p. 205, libro 7.

¹⁴⁴⁵ Actas MZA, sesión nº 11 de 16 de mayo de 1873, p. 308, libro 7.

¹⁴⁴⁶ Actas MZA, sesión nº 12 de 4 de junio de 1873, pp. 314-315, libro 7.

¹⁴⁴⁷ Actas MZA, sesión nº 2 de 1 de febrero de 1875, p. 129, libro 8 y Actas de MZA, sesión nº 11 de 21 de mayo de 1875, p. 172, libro 8.

¹⁴⁴⁸ Actas MZA, sesión nº 9 de 13 de mayo de 1876, p. 322, libro 8.

¹⁴⁴⁹ Actas MZA, sesión nº 12 de 18 de junio de 1880, p. 7, libro 9.

constatables de la creación de un archivo centralizado. Lo que también podemos observar es que la frecuencia de eliminación de documentos es mucho más amplia en la última autorización de 1880, ya que el período de eliminación se ha postergado entre 7 y 8 años.

Otra gran destrucción de “papel inútil” se ordenó en 1876, tras la compra de la extinguida Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Sevilla por MZA. En sesión de 5 de diciembre de 1876, el Consejo de Administración de Madrid ordenaba la venta de los documentos que existían en las oficinas del Tráfico de la recién adquirida línea ferroviaria¹⁴⁵⁰. Aquí seguramente tuvo lugar la destrucción de este valioso archivo de empresa.

En abril de 1878 se autorizó la venta de papel y cartones viejos e inútiles a ser efectuada mediante subasta y con las formalidades acordadas para las ventas anteriores. La inutilización de la parte de aquel papel destinado a pasta debería tener lugar en presencia de un empleado de Almacenes y otro de la Intervención¹⁴⁵¹. Aquella subasta fue concedida a Agustín Acín, tras estudiar varias proposiciones presentadas para la compra, al precio de 8,20 reales la arroba para ambos artículos¹⁴⁵².

2. 2. El cambio de percepción de MZA respecto a su propia documentación y las primeras recopilaciones de documentos de las distintas concesiones de la Compañía

Es probable que en la década de los años 1880, cambiase la relación de las empresas con los documentos que producían, ya que se dieron algunos cambios en la normativa legal acerca de ellos, por ejemplo en las normativas sobre el impuesto del timbre; y que esta fuese una de las causas del cese de la destrucción sistemática de los mismos. A partir de junio de 1886, encontramos un nuevo tipo de anotación en las actas de MZA que se refieren a las visitas anuales que desde entonces realizará un Inspector especial del Timbre del Estado a las oficinas de la Compañía, que revisaría todos los documentos conforme a las disposiciones vigentes que regulaban el empleo del referido timbre, y expediría cada año el certificado correspondiente¹⁴⁵³.

En abril de 1894, ya en las postrimerías de final de siglo, también se observa un cambio de relación de la empresa con su propia producción documental. La cantidad ingente de concesiones y contratos que MZA firmaba con distintos proveedores o concesionarios de servicios, etc., debía arrojar cierta confusión a la hora de llevar el control y poder tener una visión en perspectiva de los mismos. Aquel año se llevó a cabo una recopilación de documentos de la Compañía de la que se encargó el Inspector Principal y Secretario de Explotación, llamado Sebastián Tamariz. El trabajo de recopilación fue aportado por este empleado en horas extraordinarias, y su destino fue la impresión final del resultado. Transcribimos el texto completo del acta, que reza como título “Recopilación de documentos de la Compañía”¹⁴⁵⁴:

¹⁴⁵⁰ Actas MZA, sesión nº 17 de 5 de diciembre de 1876, p. 393, libro 8.

¹⁴⁵¹ Actas MZA, sesión nº 5 de 5 de abril de 1878, p. 137, libro 9.

¹⁴⁵² Actas MZA, sesión nº 8 de 10 de mayo de 1878, p. 158, libro 9.

¹⁴⁵³ Actas MZA, sesión nº 12 de 11 de junio de 1886, p. 274, libro 12.

¹⁴⁵⁴ Actas MZA, sesión nº 8 de 20 de abril de 1894, pp. 14-15, libro 15.

“A propuesta del Señor Director Gral. conforme con el Señor Subdirector, el Consejo concede una gratificación de 500 ptas. al Ynspector Principal, Secretario de Explotación, Don Sebastián Tamariz, por el celo y esmero que ha consagrado en horas extraordinarias al trabajo de recopilar los documentos oficiales de las concesiones de la Compañía.

El Consejo aplaude la idea que ha presidido á dicho trabajo, que considera muy útil y conveniente, reservándose examinarlo de nuevo, una vez terminado, antes de acordar en impresión.”

Para agradecer el celo y esmero del empleado Sebastián Tamariz en la terminación del trabajo de recopilación de los documentos oficiales de la Compañía, conforme con la Comisión Delegada y el Director general de la empresa, el Consejo aprobó el 18 de enero de 1895 la gratificación de 500 pesetas al Inspector. Para acordar lo que procediese respecto a la impresión del referido trabajo, se quedó esperando aún un informe de Don Rafael Clemente, Director de MZA en ese momento¹⁴⁵⁵.

3. Características de los impresos de oficina de las primeras ferroviarias

En el AHF se conserva parte de la papelería antigua utilizada por las diversas compañías, de la que hemos comenzado a analizar una parte. Se imprimieron folios y cuartillas con membrete para cartas, impresos para minutas internas, carpetillas de cartulina para clasificación, sobres de correspondencia, impresos para telegramas, etc.

Las firmas de imprenta nos ofrecen la fecha de impresión, el modelo, y la cantidad de ejemplares imprimidos en una tirada; al menos desde los años 1870, puesto que observamos un vacío de firmas de imprenta sobre estos trabajos para las dos primeras décadas de su utilización en España, a partir de la concesión y construcción de los primeros ferrocarriles. Por estas firmas se puede averiguar la frecuencia de impresión de este material de papelería, o los cambios de modelos a imprimir. Lo que invariablemente sí encontramos en el material de oficina más antiguo de las ferroviarias españolas es el membrete con el nombre de la compañía y el nombre de las diferentes secciones (Servicio de Construcción, de Vía y Obras, de Movimiento, de Explotación, Servicio Comercial, Eléctrico, etc.).

El papel impreso de lujo (incluyendo las cartulinas para carpetillas), que casi siempre durante la segunda mitad del siglo XIX debía ser importado desde Francia, se dispensaba a raudales por las compañías españolas. Casi de forma absoluta, el papel utilizado era papel blanco guillotinado y de alta calidad, aunque en ocasiones se usó papel coloreado en otros tonos.

Una cuestión interesante en la que profundizar en futuros estudios y que, tal vez tenga mucho que ver con la historia de las mentalidades, es esta necesidad casi compulsiva de imagen de las ferroviarias españolas relacionada con la utilización preceptiva de papel de lujo impreso para oficinas; lo que no se dio, por el contrario, en las ferroviarias francesas. Tal vez encontremos aquí alguna condición de raigambre

¹⁴⁵⁵ Actas MZA, sesión nº 2 de 18 de enero de 1895, p. 148, libro 15.

española respecto al documento sobre papel como signifiante de autoridad, con orígenes en la Edad Moderna y en la elevada importancia otorgada al documento, ligada a las antiguas necesidades de regir el imperio a base de documentación.

Suponemos que para impregnar al documento de mayor oficialidad y/o rigor, se incluían varios sellos de caucho impregnados de tinta de diversos colores para especificar la fecha exacta de entrada de la comunicación y la fecha exacta en la que se le dio tramitación, o la fecha exacta en la que se contestó o se dio salida a la nueva orden o instrucción que se hubiese generado, etc.

Lo más llamativo y característico de la documentación producida por las ferroviarias españolas, en contraste con la de las francesas, es que no sólo se utilizó papel blanco impreso con membretes para las misivas que debían ser enviadas a otras empresas o a las Divisiones de Ingenieros del Estado, externas a las compañías, sino que incluso todas las órdenes internas a subalternos de cualquier parte de las líneas o de las distintas dependencias administrativas de las empresas se efectuaron en esta suerte de papel de lujo. Prácticamente la única diferencia que podemos encontrar entre las cartas enviadas al exterior y las cartas internas es el gramaje del papel, más denso para las primeras y más fino para las segundas; pero todas ellas son formalmente extendidas en este papel blanco con membrete, lo cual confiere un significado de alta formalidad a cualquier orden o intercambio interno.

No deja de llamar la atención que el alto sacrificio económico que suponía mantener esta suntuosidad incluso para la comunicación interna continuase inalterable incluso en los momentos de mayores apuros económicos para las empresas, cuando otros gastos fueron significativamente reducidos en los presupuestos. Aún este hecho es más destacable si tenemos en cuenta que las ferroviarias francesas actuaron de forma totalmente opuesta a las españolas en este punto. Según nuestras indagaciones en el Archivo Histórico de la SNCF de Le Mans, la mayor parte del papel en el que se transmitieron órdenes internas a empleados y subalternos de cualquier cargo y en cualquier época (siglos XIX y comienzos del XX), fueron manuscritas sobre papel marrón de bajo gramaje y sin guillotinar, y se observa el aprovechamiento de cualquier clase de papel e incluso su reutilización y reescritura varias veces. La única formalización de estas órdenes internas francesas era un sello de caucho con la fecha y el nombre o número del departamento de la empresa que lo extendía. Lógicamente, los gastos de oficina tanto en personal como en material se reducían inmensamente de esta manera; y sin embargo, las ferroviarias españolas no adoptaron nunca estas fórmulas sencillas, ni integraron jamás el ahorro de energía y materia prima en su burocracia, haciéndose esclavas de alguna manera, precisamente, del papel fabricado en Francia.

Analizando los distintos impresos, podemos observar cuestiones que vuelven a llevarnos al tema de las insignias y la no homogeneización de los logotipos de imagen de marca, pues no se adoptó una tipología estrictamente fija para las letras. Los documentos emitidos por la empresa durante las últimas décadas del siglo XIX se imprimen con una tipología similar, pero que varía según los tipos disponibles de cada impresor. No se asociaba aún un tipo de letra exacta al nombre de la empresa, como se suele hacer hoy día cuando una compañía lleva a cabo la unificación de su imagen corporativa. Bastaba con el hecho de que el nombre de la empresa constase bien claro y legible, y con una tipología similar entre los documentos. Tampoco encontramos un criterio fijo sobre cómo debe ser nombrada la empresa. Así, en unos documentos

aparece solamente “Ferro-carriles Andaluces”, y en otros “Compañía de los Ferro-carriles Andaluces”. Como ejemplo de ello insertamos a continuación una circular de finales de 1888 para la apertura de uno de los ramales hacia el puerto fluvial de Sevilla, que partía de la estación principal de esta ciudad, estación de San Bernardo. Esta circular tampoco lleva firma de imprenta, aunque sí un registro del modelo de impreso, que además añade el año en el que se realizó la tirada de este documento: “*Série G. n.º 64 del 88.*” También se observa que el formato del papel no corresponde al tamaño folio en el ancho, sino que su forma es más cuadrangular.

Ilustración 56. Cuartilla para escritura con membrete de la Dirección de los Ferro-carriles Andaluces (2), sin firma de imprenta, 1889

26

122605-19 de fe 276.

FERRO-CARRILES
ANDALUCES
 DIRECCION.
 Núm. *7888*

FERRO-CARRILES ANDALUCES
 NÚMERO *17218*
 FECHA *2 de Oct. 89*
 DIRECCION GENERAL

Recibí, a su debido tiempo, la atenta comunicación de V. S. fecha 9 de Agosto último, con copia de la instancia que la Compañía de Madrid a Tarazona y a Alicante eleva al Excmo. Sr. Ministro de Fomento, en solicitud de que se varie la actual línea de enlace, estudiando y construyendo otro ramal que, según el proyecto que hubo de aprobarse por P. O. de 7 de Febrero de 1877, hoy derogada por la de 18 de Julio último, parta de la Estación de Plaza de Armas, y siga la margen izquierda del Guadalquivir.

Por los antecedentes que obran en los archivos consta a esta División que, antes de ahora, se

4. Las imprentas proveedoras de las primeras ferroviarias: impresos

Los impresores que trabajaron con los ferrocarriles tuvieron mucho que ver en el proceso transversal de comunicación física y de ideas que investigamos. En las tareas de comunicación y de acumulación de información de las ferroviarias fue de esencial importancia la imprenta, puesto que era el único canal desde el que se podía desarrollar la comunicación escrita, con sus características intrínsecas de permanencia en el tiempo. Las ferroviarias habían contado con imprentas propias desde mediados del siglo XIX, que solían marcar sus producciones con la firma de “Imprenta de la Compañía”, según comprobamos en el material más antiguo de MZA y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. Pero sus necesidades de productos de oficina fueron tan enormes que hubieron que recurrir para su abastecimiento a grandes imprentas, sobre todo desde el segundo ciclo de expansión de la red ferroviaria, en torno a finales de los años 1870 y la década de 1880¹⁴⁵⁶.

4. 1. Rivadeneyra y Sucesores de Rivadeneyra, Manuel Minuesa e Hijos

Aunque el caso requiere un estudio en mayor profundidad, en este trabajo observaremos cómo las pocas excepciones de imprentas bien capitalizadas en España en la segunda mitad del siglo XIX fueron precisamente las que abastecieron de material fungible de oficina y publicaciones propias a las ferroviarias. Nos referimos principalmente a las imprentas Rivadeneyra y sus Sucesores para MZA, y a la imprenta de Manuel Minuesa de los Ríos y posteriormente de sus Hijos y de la viuda de uno de ellos, para la Compañía de los Ferrocarriles del Norte; aunque ambas imprentas compitieron por el suministro de impresos a MZA. De la imprenta de Minuesa, conocemos que su capitalización fue tal, ya durante la segunda mitad del siglo XIX, que emprendió un camino errado de diversificación de inversiones que finalmente le supuso su ruina¹⁴⁵⁷. Rivadeneyra, sin embargo, es una empresa que se mantiene actualmente viva en el mismo sector¹⁴⁵⁸.

Ambas empresas impresoras estaban en Madrid, e imprimieron los Estatutos y Memorias de las compañías, así como los cuadernillos de instrucciones para empleados y un sinfín de normativas, órdenes de servicio, tarifas, etc.; cubriendo así las necesidades de las empresas de ferrocarriles de este tipo de producto, elaborado de forma externa en la mayoría de los casos.

Los descendientes del fundador de la imprenta Rivadeneyra, al menos desde 1882, adoptaron el nombre de Sucesores de Rivadeneyra y comenzaron a imprimir el material de oficina para MZA, según nos indica la fecha *post quem* que nos aporta uno

¹⁴⁵⁶ Una conocida e ilustrativa anécdota del trajín burocrático de las antiguas compañías ferroviarias la constituye el nombre popular con el que bautizaron los malagueños la sede de Andaluces, Palacio de la Tinta, con el que aún se designa al edificio en la actualidad. Ver: JUNTA DE ANDALUCÍA (s./f.) “Palacio de la Tinta”, en *Patrimonio Inmueble de Andalucía*, Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, Consejería de Cultura, web oficial. Disponible en: <http://www.iaph.es/patrimonio-inmueble-andalucia/resumen.do?id=i18211> [06/12/2014]

¹⁴⁵⁷ RUEDA LAFFOND, José Carlos (2001) “La fabricación del libro: La industrialización de las técnicas, máquinas, papel y encuadernación”, en MARTÍNEZ MARTÍN, Jesús (dir.) *Historia de la edición en España, 1836-1936*, Marcial Pons, Madrid, pp. 102 y ss.

¹⁴⁵⁸ Imprenta Rivadeneyra, web actual, con sus instalaciones centrales actualmente en Getafe y especializada en artes gráficas. Disponible en: <http://www.rivadeneyra.com/> [04/08/2014]

de los documentos más antiguos que hemos encontrado con esta firma de imprenta en el AHF. Se trata de una cuartilla en color verde con membrete del Servicio de Tráfico de MZA, rallada para escritura y pautas de relleno para caligrafía, y con la firma de Sucesores de Rivadeneyra en el lateral derecho, de abajo arriba, cuya imagen insertamos a continuación¹⁴⁵⁹. Sin embargo, aún no aparece en este momento la especificación de S.A. (sociedad anónima), forma jurídica que debieron adoptar con posterioridad, pues la primera vez de la que tenemos constancia de estas siglas incluidas en sus firmas de imprenta es para una cuartilla vertical de papel blanco con membrete de Vía y Obras impreso en octubre de 1927¹⁴⁶⁰.

Ilustración 57. Orden interna impresa en papel color verde con membrete del Servicio de Tráfico de MZA, rallada para escritura y pautas de relleno para caligrafía, y con la firma de imprenta de Sucesores de Rivadeneyra en el lateral derecho, de abajo hacia arriba. Fechada en el año 1882 es una de las muestras más antigua de material de oficina de esta casa. Fuente AHF, expediente D-0004-001.



Aunque otras imprentas —madrileñas y de provincias— trabajaron para la gran ferroviaria, ésta fue la principal proveedora de folios y cuartillas con membrete para las diferentes secciones de MZA (Servicios de Construcción, de Vía y Obras, de Movimiento, de Explotación, Servicio Comercial, Eléctrico, etc.), así como de avisos al público en grandes carteles tamaño sábana de diferentes colores.

¹⁴⁵⁹ AHF. Expediente D-004-001.

¹⁴⁶⁰ AHF. Expediente C-411-1.

En el tránsito al siglo XX, el examen de la papelería conservada de MZA demuestra que aunque continuaron los encargos de material de oficina a los grandes impresores, una parte de su volumen fue derivándose a otras pequeñas imprentas madrileñas y de provincias a medida que avanzaba el tiempo, pues las secciones más apartadas de las redes fueron servidas por imprentas locales, como por ejemplo la Tipografía de la Viuda de R. Vales, que imprimió para la Sección de Sevilla de MZA a partir de 1925¹⁴⁶¹.

4. 2. Los inicios del suministro de impresos y material de escritorio a MZA: Sr. Años o Rivadeneyra (1858)

El 22 de septiembre de 1858¹⁴⁶², se aprobó en el Consejo un proyecto de condiciones presentado por el Director para la adjudicación del suministro de todos los impresos que se necesitaban en las diferentes oficinas de la Compañía. En la sesión del 27 de octubre siguiente¹⁴⁶³ el Director informó al Consejo que:

“(...) varios impresores de esta Corte en conformidad con el pliego de condiciones aprobado por el Consejo en Sesión del 22 de setiembre último, han hecho proposiciones para el suministro de todos los impresos que necesita la Compañía. Que las más ventajosas son: 1º las del Sr. Años; 2º la del Sr. Rivadeneyra, más que á su juicio debería darse la preferencia á este último el cual entre todos los concurrentes es el que ofrece mayores garantías bajo todos los puntos de vista, siendo propietaria de uno de los primeros establecimientos en España; mientras que el sr. Años según los datos adquiridos, no reúne ninguna de las circunstancias indispensables para asegurar el buen desempeño de este importante servicio (...)”

El Consejo autorizó al Director para la adjudicación del suministro de impresos a cualquiera de las dos imprentas, Años o Rivadeneyra, indicando que debían hacerse valer los conocimientos especiales del Sr. Llorente en materia de imprenta. Llorente era uno de los miembros del Consejo de MZA, pero no hemos podido averiguar por el momento en qué consistían aquellos conocimientos especiales en materia de imprenta que tanto interesaban al Consejo. Posiblemente, además de administrador de la ferroviaria, tuviera negocios en empresas impresoras.

Parece ser que el contrato fue adjudicado finalmente a Manuel Rivadeneyra, aunque no hemos encontrado anotaciones en el acta sobre la firma de dicho contrato.

Un tiempo más tarde, en sesión del 4 de septiembre de 1862¹⁴⁶⁴, el Consejo decidió que al expirar el contrato celebrado con el Sr. Rivadeneyra para el suministro de impresos, se encargaría éste a la casa de los Sres. Chaix y Compañía, con lo que se obtendría una economía anual de unos 200.000 reales. Sin duda, Chaix y Compañía era la casa francesa famosa por sus guías de viajeros, los *Livret Chaix* y los anuarios, *Annuaire Chaix*, que tenía el privilegio de imprimir en la Imprenta Central de los caminos de hierro de Francia.

¹⁴⁶¹ AHF. Expediente C-411-1.

¹⁴⁶² Actas MZA, sesión nº 54 de 22 de septiembre de 1858, p. 380.

¹⁴⁶³ Actas MZA, sesión nº 61 de 27 de octubre de 1858, p. 398.

¹⁴⁶⁴ Actas MZA, sesión nº 28 de 4 de septiembre de 1862, p. 137, libro 4.

4.3. Sres. Chaix y Compañía, Corradi y el arrinconamiento de Rivadeneyra (1862)

Un nuevo debate sobre el suministro de impresos, que en principio parecía ya adjudicado a la francesa Chaix, vuelve a surgir al finales del otoño de aquel mismo año. En el acta del Consejo de 6 de noviembre de 1862¹⁴⁶⁵, se lee una propuesta de un tal don Fernando Corradi, dueño de un establecimiento tipográfico que se ofreció a tomar a su cargo el suministro de impresos que necesitase la Compañía y que hubiera de hacerse en España, a contar desde el 1 de enero siguiente, fecha en la que terminaba la contrata vigente con el Sr. Rivadeneyra. Corradi ofrecía un descuento del 10% sobre los precios estipulados por Rivadeneyra. Este compromiso con Corradi no descartaría el suministro desde Francia, pero se da por sentado que parte de los impresos que necesitase la Compañía podrían abastecerse directamente desde territorio nacional. El Consejo aceptó la proposición del tipógrafo aunque especificando que sólo lo hacía por vía de encargo y por tiempo indeterminado, es decir, sin asumir responsabilidades estrechamente vinculantes con el proveedor.

El impresor Rivadeneyra reaccionó un poco tarde a la competencia francesa y española que se le presentaba para el suministro de impresos, que fueron vistas por el Consejo de MZA a principios de diciembre¹⁴⁶⁶, pero el Consejo decidió que:

“Habiéndose ya tomado acuerdo acerca del particular para el año próximo. las proposiciones mencionadas se tendrán presentes oportunamente, cuando el consejo haya de ocuparse de esta cuestión para el año 1864.”

Comprobamos que el Consejo no actuó con ninguna consideración respecto a su proveedor habitual en este momento, que no tuvo la ocasión de haber llegado a tiempo a contrarrestar las ofertas de otros impresores que fueron tanteados, y la ferroviaria basó en esta ocasión su decisión en una visión de ahorro económico.

4.4. Objetos y material de escritorio franceses (1857-1862)

La importación del extranjero de objetos de escritorio por las compañías ferroviarias tuvo una larga tradición. Hemos encontrado en las Actas de MZA el testimonio más antiguo del acuerdo tomado por el Consejo de Administración de la Compañía de la unificación de las compras de este tipo de objetos el 6 de diciembre de 1857¹⁴⁶⁷, con el título “Surtido de objetos de escritorio”:

“Habiendo observado el Consejo que el modo con que se surten las dependencias de la Compañía de los impresos, libros, y otros objetos que constituyen los gastos de escritorio, no es el que la economía aconseja, por la falta de unidad con que su adquisición se verifica, acuerda que desde 1º de Enero próximo, cuide la Secretaría de

¹⁴⁶⁵ Actas MZA, sesión nº 33 de 6 de noviembre de 1862, p. 166, libro 4.

¹⁴⁶⁶ Actas MZA, sesión nº 37 de 4 de diciembre de 1862, p. 186, libro 4.

¹⁴⁶⁷ Actas MZA, sesión nº 91 de 6 de diciembre 1857, p. 174.

proveer á todas las oficinas de los referidos objetos, y que el Director proponga lo que crea oportuno para llevar á efecto esta resolución”.

Para llevar a cabo esta unificación de compras se convino encargar al Jefe de la Contabilidad un extracto con todos los contratos, convenios, ajustes y compromisos ejecutados hasta la fecha o que se estuviesen ejecutando, con el fin de realizar un estudio en profundidad sobre esta materia.

El 30 de junio de 1859¹⁴⁶⁸ el Consejo autorizó al Director a efectuar un pedido a Francia de objetos de escritorio para las oficinas de la Compañía por valor de 10.550 francos con 52 céntimos.

El 6 de julio de 1860¹⁴⁶⁹ el Consejo volvió a autorizar al Director a la apertura de un crédito para la adquisición de objetos de escritorio por un valor de 34.420 reales de vellón; y en la sesión del Consejo de 6 de diciembre siguiente¹⁴⁷⁰, el Director informa de haber recibido tres proposiciones para este suministro, que se remiten al Comité de París para que éste dé su parecer antes de tomar una resolución, aunque no se detalla qué propuestas ni qué empresas son las que se han ofrecido como proveedoras.

Las necesidades de objetos de escritorio de MZA debieron ir incrementándose exponencialmente a medida que la ferroviaria iba extendiendo la construcción de su red, y en mayo de 1862, el Consejo abrió un crédito de 25.662,71 francos para la adquisición de este tipo de material, que debería verificarse por conducto del comité de París¹⁴⁷¹. Para hacernos una idea de las equivalencias entre francos y reales de vellón en ese momento, hemos recurrido a los datos ofrecidos por un blog especializado en historia del ferrocarril¹⁴⁷², que nos informa de que el primer proyecto entre Zaragoza y Escatrón, redactado en enero de 1862, tuvo participación de capitales ingleses y franceses, por lo que se hizo que se valoraran sus acciones en paridad con la moneda de aquellos países, resultando los 83.600.000 reales de vellón de su capital, equivalentes a 22.000.000 de francos y 880.000 libras esterlinas. Así, guiándonos por esta proporcionalidad aproximada de 4 reales de vellón equivalentes a 1 franco, podemos deducir que en 1862 MZA gastaría 97.515,6 reales de vellón en objetos de escritorio, es decir, aproximadamente el triple del presupuesto destinado a este concepto en 1860.

4. 5. Nuevo almacén exclusivo para impresos y objetos de escritorio y nuevos pedidos (1862-1863)

En la sesión del Consejo de MZA de 7 de agosto de 1862¹⁴⁷³ se abrió un crédito, junto a otros de diversas obras en la estación de Madrid, para el arreglo de un local destinado a almacén e impresos y objetos de escritorio, en el edificio antiguo de almacenes de dicha estación. Evidentemente, el Consejo había debido reflexionar sobre el hecho de que dicho material debía ser correctamente almacenado, puesto que era fácil

¹⁴⁶⁸ Actas MZA, sesión nº 34 de 30 de junio 1859, p. 106.

¹⁴⁶⁹ Actas MZA, sesión nº 30 de 6 de julio de 1860, p. 26, libro 3.

¹⁴⁷⁰ Actas MZA, sesión nº 54 de 6 de diciembre de 1860, p. 153, libro 3.

¹⁴⁷¹ Actas MZA, sesión nº 15 de 1 de mayo de 1862, p. 64, libro 4.

¹⁴⁷² EUROFERROVIARIOS (s. f.) “Línea de Ferrocarril de Zaragoza a Escatrón”. Disponible en: <http://euroferroviarios.net/index.php?name=Reviews&req=showcontent&id=314> [última consulta 14 abril 2015]

¹⁴⁷³ Actas MZA, sesión nº 26 de 7 de agosto de 1862, pp. 120-121, libro 4.

su deterioro en un almacén común dedicado a otros usos distintos. La mejora de las instalaciones de la estación de la capital dio la oportunidad de reservar un espacio más indicado para los objetos de papelería en haber de la ferroviaria.

En el mes de diciembre de aquel mismo año¹⁴⁷⁴ —en la misma sesión en la que se decidía no tomar en cuenta las contraofertas del antiguo suministrador de impresos, Manuel Rivadeneyra, a favor de los franceses Chaix y el español Corradi—, se autorizó el pedido de diversos objetos para completar el surtido del almacén de impresos y efectos de escritorio:

*“100 calendarios americanos para 1863
300 cajas de plumas metálicas
100 pastillas de color carmín
100 id azul de Prusia
100 id goma gutta
30.000 sobres para cartas.”*

Mientras tanto, la acumulación de impresos en la pequeña estancia acomodada a tal uso del almacén central de la estación de Madrid en agosto de 1862 debió ir incrementándose, y a principios de febrero de 1863¹⁴⁷⁵ el Consejo abrió un crédito de 6.205 reales de vellón para la prolongación de la anaquelaría del almacén de impresos y objetos de escritorio.

A mediados de julio de 1863 el Director presentó unas relaciones de impresos y objetos de escritorio que necesitarían los diferentes servicios hasta fin del año, y el Consejo acordó su adquisición por conducto del Comité¹⁴⁷⁶.

4. 6. El suministro a MZA de impresos, material de escritorio y cartones para billetes de viajeros (1864-1870)

Incluso en el suministro de impresos observamos los cambios a los que hicieron frente las ferroviarias a partir de 1864. Desde estas fechas el Gobierno creó multitud de nuevos impuestos y aumentó los ya existentes, y respecto a los aranceles de aduana, se derogaron en parte las prerrogativas de libre importación de las ferroviarias. Como grandes consumidoras de papel, las ferroviarias quedaban afectadas significativamente por cualquier pequeña variación en los impuestos y aranceles a este material.

Habíamos visto en el epígrafe anterior que, si bien inicialmente Rivadeneyra se había hecho cargo del suministro de impresos de MZA, a partir de finales de 1862 se otorgó esta adjudicación a los impresores franceses Chaix, y se había llegado al acuerdo sin compromiso con el español Corradi para que surtiera pequeños encargos puntuales.

4. 6. 1. Intento de Corradi de desbancar a Chaix y acaparar el pleno suministro de MZA (1864)

En mayo de 1864, el impresor Corradi intentó un órdago para quedarse con el pleno del suministro de impresos de MZA, y eliminar a los franceses del puesto de

¹⁴⁷⁴ Actas MZA, sesión nº 37 de 4 de diciembre de 1862, p. 187, libro 4.

¹⁴⁷⁵ Actas MZA, sesión nº 3 de 4 de febrero de 1863, p. 228, libro 4.

¹⁴⁷⁶ Actas MZA, sesión nº 19 de 15 de julio de 1863, p. 344, libro 4.

abastecedores. De la sesión del Consejo de 30 de mayo de 1864, tenemos una “Proposición del Señor Corradi para el suministro de impresos”, en las actas:

“El suministro de los impresos de la Compañía está repartido entre el Sr. Corradi en Madrid, y el Sr. Chaix y Compañía de París. El Sr. Corradi ofrece encargarse también de los impresos que hacen dichos Señores a los precios que se les abonan con el aumento del coste que corresponda por gastos de transporte de los impresos desde la Capital del vecino Imperio a esta Corte y del que representen los derechos de arancel que deberán satisfacer las Compañías de ferro-carriles por este artículo en virtud de una Real orden a que se refiere el Sr. Corradi. El Consejo se reserva tratar nuevamente esta cuestión cuando tenga conocimiento de dicha Real orden, y entre tanto ruega al Comité se sirva dar un parecer acerca de la proposición mencionada autorizándole al propio tiempo a contratar desde luego los impresos que se hacen en Francia necesarios para 6 meses, sea con los señores Chaix, sea con otros tipógrafos.

Además el Consejo desea que el Comité le remita los datos que acerca del particular posea y pueda adquirir sobre el valor del papel de todas clases y sobre el precio de las impresiones de todo género por línea y por metro de rayado”

Está claro que el Consejo no hizo mucho caso a Corradi y que, aunque atrevida, su propuesta no ofrecía nada que interesase a la Compañía. Corradi no realizó una proposición interesante a la ferroviaria, que hubiera podido ser suministrar los impresos con el descuento del transporte y del supuesto arancel que iba a ser impuesto. Seguramente el impresor español no podría ni siquiera competir con la casa francesa, y es poco probable que contase con las instalaciones necesarias para hacerse cargo de todo el pedido de la Compañía.

Las armas que Corradi esgrimió para intentar acaparar el suministro de papel impreso fueron la sorpresa y el gozar de una información por adelantado a la ferroviaria. Según se destila del texto, el Consejo de MZA, minuciosamente informado de disposiciones legales y de todo cuanto pudiera afectar a la Compañía, había pasado por alto esta real orden de la que Corradi tenía noticia. Entre tanto el Consejo, tomado de improviso por el pequeño impresor, decidía seguir con la inercia del proveedor francés, pero obsérvese que sólo se encargan al Comité de París los impresos necesarios para seis meses, y no para un año completo, como era lo habitual. Lo que sí provocó Corradi fue poner sobre aviso a la Compañía, que solicita al Comité de París que realice averiguaciones de todo tipo acerca del papel. Esta anotación también es reveladora de que, si bien los impresores españoles trataban de competir con los franceses, es muy posible que la concurrencia no fuese apenas significativa, y que la ferroviaria conociese de sobra cuáles eran los impresores españoles con los que podría tener posibilidades de trabajar y a qué precios. Las dudas estaban en Francia, donde el sector de la imprenta de todas clases era mucho más competitivo, numeroso, y estaba mejor capitalizado.

4. 6. 2. Real orden derogando la libre importación por las ferroviarias de algunos objetos (1864)

En la sesión de 20 de junio de 1864¹⁴⁷⁷, el Consejo tomó conocimiento de la real orden del Ministerio de Hacienda a la que se había referido el impresor Corradi. Con el título de “Real orden prohibiendo la libre importación de algunos objetos” tenemos la anotación:

“El Consejo toma conocimiento de una Real orden expedida por el Ministro de Hacienda con fecha 19 del próximo pasado mayo disponiendo que no se consideren comprendidas en la libertad de derechos de importación concedida a las Compañías de ferrocarriles por el párrafo 5º del artículo 20 de la ley general de 3 junio de 1855, las impresiones de todas clases, el papel para escribir y dibujar y los demás útiles de escritorio y el mobiliario y objetos de adorno destinados a las Estaciones incluso el papel y alfombras para vestirlas, se reclamará de esta disposición por ser contraria a los derechos concedidos a la Compañía por la ley general de ferro-carriles y por las particulares de concesión de sus líneas.”

La recisión del privilegio de importación de productos foráneos del que habían gozado las compañías ferroviarias, incluyendo el papel, encarecería considerablemente el coste de estos materiales, no haciendo viable el recurso a la compra en Francia del papel, que gozaba de la ventaja de precios mucho más reducidos que el fabricado en España.

Entre los objetos de escritorio para el repuesto de almacenes que se seguían encargando a finales de año, encontramos un pedido a mediados de octubre de 1864 de 100 almanagues americanos finos, 150 almanagues americanos ordinarios y 10 maquinillas para fechar billetes¹⁴⁷⁸.

4. 6. 3. Nuevo sistema para pagos a fabricantes de París (1864)

En vista de la nueva normativa estatal sobre restricción en la importación, la Compañía tomó medidas alternativas, y encontramos una anotación en el acta de 24 de octubre de 1864, en la que se hace referencia a un nuevo sistema adoptado para los pagos a los fabricantes en París, del que se está ocupando el Comité¹⁴⁷⁹, aunque no sabemos de qué sistema se trata. Nos preguntamos si es posible que los impresos sin firma de imprenta fueran realizados en Francia e importados ilegalmente por las ferroviarias, que además el sistema de pago a las empresas extranjeras fuese arreglado mediante algún tipo de contabilidad “B” para que estas importaciones no pudiesen ser detectadas por el Gobierno para su fiscalización.

4. 6. 4. Cartones para billetes de viajeros

Aunque profundizaremos más adelante en los billetes para viajeros, adelantaremos aquí que, a pesar de la normativa estatal sobre restricción de libres importaciones, las ferroviarias continuaron importando de productos como el cartón para los billetes, y en la primera sesión del año siguiente, 1865, el Consejo autorizó a un

¹⁴⁷⁷ Actas de MZA, sesión nº 20 de 20 de junio de 1864, p. 530, libro 4.

¹⁴⁷⁸ Actas MZA, sesión nº 30 de 12 de octubre de 1864, p. 17, libro 5.

¹⁴⁷⁹ Actas MZA, sesión nº 31 de 24 de octubre de 1864, p. 22, libro 5.

pedido por conducto del Comité de París de 40.000 cartones color blanco y rosa para billetes de 1ª clase, 70.000 cartones amarillo y rosa para los de 2ª, y 90.000 cartones blanco y azul para la 3ª; destinados al servicio combinado de la Compañía con la de Bilbao¹⁴⁸⁰. A pesar de las normativas para la restricción de importaciones, los cartones de diversos colores para billetes siguieron pidiéndose al extranjero por conducto del Comité de París durante varios años más¹⁴⁸¹.

4. 6. 5. Confirmación de la derogación de la exención de aranceles para papel, impresiones, y objetos de escritorio (1865)

Esta batalla normativa sobre el fin o la continuación de los privilegios de importación de las ferroviarias fue parcialmente ganada a favor de éstas, y en 26 de marzo de aquel mismo año la Dirección General de Aduanas y Aranceles expidió una circular a los Administradores de Aduanas recordando lo prescrito en la real orden de 4 de febrero de 1861, y declarando no haber lugar a la imposición de recargo alguno de derechos a los artículos de prohibida importación introducidos por las compañías de ferrocarriles. Pero las compañías perdían la mano respecto a las importaciones de impresiones de cualquier clase, el papel para escribir y dibujar y demás útiles de escritorio, así como el mobiliario y objetos de adorno destinados a las estaciones, y en este sentido se decretaba otra real orden con fecha de 6 de marzo de aquel año de 1865 reforzando este mandato y concretando la clasificación de los objetos que no quedarían exentos de arancel. Es decir, el Estado daba una de cal y otra de arena sobre el asunto, manteniéndose en posturas ambiguas. La directiva de MZA decidió acudir al Consejo de Estado para reclamar la real orden mencionada¹⁴⁸².

A finales de noviembre de 1865 el Director presentó al Consejo de MZA un informe referente al suministro de impresos, comentando que dicho informe había sido realizado aun cuando la Compañía tenía en esos momentos asuntos más importantes que resolver —recordemos que la epidemia de cólera penetró durante el verano en toda la Península, y que las catastróficas inundaciones en octubre habían provocado grandes destrozos en la vía de Andalucía que acumulaba ya casi un año de retraso sobre lo previsto—, por ser ésta una cuestión importante desde el punto de vista económico. El informe del Director iba acompañado de varios documentos que se remitieron al Comité de París para que manifestase a la mayor brevedad su parecer acerca de esta cuestión¹⁴⁸³.

4. 6. 7. Robo de impresos (1866)

Una prueba de que el papel impreso era un objeto valioso la hallamos en una anotación de las actas de MZA de 14 de abril de 1866¹⁴⁸⁴, testimonio de un robo de impresos perpetrado presumiblemente por los mismos empleados de la Compañía y que tuvo consecuencias coercitivas para el conjunto del personal, que dice:

¹⁴⁸⁰ Actas MZA, sesión nº 1 de 7 de enero de 1865, pp. 74-79, libro 5.

¹⁴⁸¹ Actas MZA, sesiones nº 5 de 29 de enero, p. 524, libro 5, y nº 15 de 1º de abril, p. 561, libro 5, ambas de 1868.

¹⁴⁸² Actas MZA, sesión nº 9 de 27 de abril de 1865, p. 119, libro 5.

¹⁴⁸³ Actas MZA, sesión nº 21 de 24 de noviembre de 1865, p. 190, libro 5.

¹⁴⁸⁴ Actas MZA, sesión nº 11 de 14 de abril de 1866, p. 264, libro 5.

“En los almacenes de la Compañía se han cometido últimamente dos robos, uno de papel impreso y otro de cobre en lingotes, ascendiendo en junto el valor de estos objetos a unos 28.000 reales. No es la primera vez que ocurren hechos semejantes, y con el fin de evitar en lo posible su repetición, el Director cree deberían adoptarse las más severas medidas.

Por lo tanto, a propuesta del mismo el Consejo acuerda, que en los casos arriba indicados y siempre que en cualquiera de las dependencias de la Compañía ocurra un robo y no pueda averiguarse quien le hubiere cometido, sean presuncionariamente [sic] responsables del valor de los efectos robados, los empleados del servicio en que aquel hubiese tenido lugar, hasta que sea conocido el culpable o responsable.

Las averiguaciones sobre el robo de impresos, apoyadas en el sistema de delación para evitar al resto de los empleados pagar colectivamente por el culpable, dieron el resultado deseado, y en la sesión siguiente, de 3 de mayo¹⁴⁸⁵, se dio cuenta del ladrón:

“El Director manifiesta que de las averiguaciones practicadas acerca de la sustracción de impresos de los almacenes de Madrid, resulta culpable el ordenanza del Movimiento Juan Albo, el cual ha sido puesto a disposición de la justicia. El Director añade que se ha recuperado una parte bastante considerable de los impresos robados. El Consejo acuerda que la Compañía se muestre parte en la causa que se sigue sobre este asunto.”

4. 6. 8. Aprobación del pliego de condiciones y bases para subasta en Madrid y París del suministro de impresos (1866)

A principios de julio de 1866, el Consejo aprobó un proyecto de pliego de condiciones y bases de precios para el suministro de impresos, acordando se sacase a licitación dicho suministro en Madrid y en París, y reservándose resolver lo que se estimase conveniente en vista de las proposiciones que se presentasen¹⁴⁸⁶. El 21 de septiembre de 1866 se dio por cerrado el plazo de admisión de proposiciones presentadas en Madrid y París para el suministro de impresos, y se encargó al señor Llorente que se examinara para proponer lo que estimase más conveniente¹⁴⁸⁷.

Poco más tarde de un mes transcurrido desde su encargo, en sesión de 20 de octubre de 1866¹⁴⁸⁸, el administrador Llorente manifestaba su parecer acerca de las proposiciones presentadas para el suministro de impresos. Además para asegurarse de que los impresores que habían emitido las propuestas ofrecían las garantías suficientes para el cumplimiento de las obligaciones que habrían de contraer con la Compañía, Llorente había practicado indagaciones.

4. 6. 9. Nueva estrategia de Corradi, recisión de su contrato y Narciso Ramírez de Barcelona, nuevo contratista (1866-1867)

¹⁴⁸⁵ Actas MZA, sesión nº 12 de 3 de mayo de 1866, p. 269, libro 5.

¹⁴⁸⁶ Actas MZA, sesión nº 16 de 5 de julio de 1866, p. 287, libro 5.

¹⁴⁸⁷ Actas MZA, sesión nº 24 de 21 de septiembre de 1866, p. 307, libro 5.

¹⁴⁸⁸ Actas MZA, sesión nº 26 de 20 de octubre de 1866, p. 312, libro 5.

Ahora sí, el atrevido impresor Sr. Corradi, ganó por la mano a sus contrincantes en esta competición por el suministro de impresos a la ferroviaria, habiendo ofrecido un descuento del 15% sobre la serie de precios del pliego de condiciones. Pero la relación con el oportunista impresor pronto arrojó problemas. En la última sesión de 1866, de 29 de diciembre¹⁴⁸⁹, el administrador delegado Bauer, que se había ocupado también de la elección del proveedor junto con Llorente, comunicó al Consejo que había surgido un incidente después de la firma del contrato con el pequeño empresario, aunque el acta no detalla de qué incidente se trata. El Consejo decidió dejar aplazada la resolución del asunto para próximas sesiones.

Corradi había jugado de nuevo con un as falso para conseguir el contrato de suministro de impresos sin contar con la infraestructura ni la autonomía necesarias para llevar a término las funciones demandadas por la ferroviaria. Por lo visto había discutido con la Compañía su punto de vista, enviando varias cartas al Consejo, pero éste no toleraba tanta indiscreción. En la primera sesión de enero de 1867¹⁴⁹⁰ descubrimos las pretensiones del impresor y la decisión tomada al respecto por la directiva de MZA:

“El Sr. Corradi, contratista del suministro de impresos, en carta fecha de hoy y a consecuencia de varias contestaciones, pide que la Compañía se encargue de la adquisición del papel necesario para los mismos o que en otro caso se rescinda el contrato. El Consejo opta por la rescisión y aprueba el proyecto de un nuevo contrato con D. Narciso Ramírez de Barcelona, el cual toma a su cargo el mencionado suministro bajo condiciones iguales a las estipuladas en el celebrado con el Sr. Corradi.”

4. 6. 10. Rescisión del contrato y pleito judicial con Narciso Ramírez y nuevo contrato con Minuesa y Cuevas (1867)

Apenas medio año después, se hizo palmario que tampoco el impresor Narciso Ramírez pudo cumplir con el trabajo ingente que le exigían las necesidades de la Compañía. Quedaba claro que los pequeños impresores españoles no podían sacar adelante aquella tarea. En España el sector de la impresión se componía en el siglo XIX de pequeñas empresas familiares de débil capitalización. Sólo dos imprentas estuvieron capitalizadas a la manera de las europeas, precisamente las dos que trabajaron con las compañías ferroviarias más importantes, Rivadeneyra y Minuesa.

En sesión de 1º de julio de 1867¹⁴⁹¹, tenemos una anotación de cómo seguía el curso de los acontecimientos sobre los impresos. El contrato de Ramírez fue rescindido por petición del mismo impresor, y se firma otro contrato con la imprenta de Minuesa, que trabajaba al servicio de la ferroviaria del Norte. Transcribimos íntegra esta anotación del acta:

“A petición del Sr. Ramirez es rescindido el contrato con el mismo para el suministro de impresos y el Consejo entre las proposiciones presentadas para este servicio acepta la de los Sres. Minuesa y Cuevas,

¹⁴⁸⁹ Actas MZA, sesión nº 32 de 29 de diciembre de 1866, p. 345, libro 5.

¹⁴⁹⁰ Actas MZA, sesión nº 1 de 19 de enero de 1867, pp. 358-359, libro 5.

¹⁴⁹¹ Actas MZA, sesión nº 15 de 1º de julio de 1867, p. 431, libro 5.

impresores del camino del Norte, los cuales se conforman con todas las cláusulas del pliego de condiciones.”

El contrato con Minuesa y Cuevas fue celebrado por el Director durante el verano, en el período en el que el Consejo dejó de celebrar sesiones desde que se ocupaba de los asuntos importantes la Comisión Delegada. En la primera reunión del Consejo concluido el período estival, de 19 de octubre de aquel año, se dio cuenta de ello al pleno de los asistentes, y el contrato quedó oficialmente aprobado¹⁴⁹².

Pero el fiasco con el impresor Ramírez tuvo consecuencias judiciales, aunque no tenemos los detalles de éstas. En sesión del 8 de abril de 1869¹⁴⁹³, se informó al consejo de que el tribunal de Comercio había nombrado un perito para que realizase una tasación referente a varios puntos expresados en la providencia abierta con el impresor. Seguramente se hubiera entregado una cantidad de impresos antes de la rescisión del contrato, que MZA se negaba a abonar. El pleito con Narciso Ramírez quedó resuelto en el Juzgado de 1ª instancia por sentencia, en virtud de la cual sólo se le reconocía el derecho al cobro de 9.400 reales, saldo de su cuenta de impresiones, y se absolvía a la Compañía de los 26.000 duros que éste le reclamaba, condenando además al impresor al pago de las costas del juicio¹⁴⁹⁴.

4. 6. 11. Renovación del contrato con Minuesa (1870)

El 24 de junio de 1870¹⁴⁹⁵ se recordaba al consejo que el próximo mes de agosto terminaba el contrato con el suministrador de impresos Manuel Minuesa, que se había firmado durante el verano de 1867¹⁴⁹⁶. Es decir, el contrato había sido extendido por un período de tres años, dato que las actas no nos revelaron anteriormente. En principio el Consejo autorizaba en junio al Director para la renovación de dicho contrato o para proceder a la formalización de otro, atendidas las deliberaciones de la comisión que se formaría para estudiar esta cuestión en particular. Se esperaba que la comisión propusiera mejoras que podrían introducirse en el pliego de condiciones para aquel suministro, vigentes hasta el momento. Finalmente, en septiembre de aquel mismo año de 1870¹⁴⁹⁷, se procedió a renovar el contrato con Minuesa, y en la anotación del acta que lo suscribe, descubrimos algunas condiciones del contrato anterior de 1867 que no se especificaron anteriormente, y los términos en los que se procedía a la renovación. Transcribimos el apunte textualmente:

“De conformidad con lo que propone el Sr. Director en virtud de la autorización que le fue conferida en sesión del 24 de junio último, el Consejo aprueba la prorrogación por cinco años del contrato que ha venido rigiendo hasta la fecha con D. Manuel Minuesa para el suministro de impresos con algunas modificaciones que se expresan en una nota presentada por el Sr. Director y que consisten principalmente en una rebaja de 4% en los precios de las impresiones y del papel, en la mejora en la calidad de este, según las muestras que acompañan a dicha

¹⁴⁹² Actas MZA, sesión nº 17 de 19 de octubre de 1867, p. 443, libro 5.

¹⁴⁹³ Actas MZA, sesión nº 11 de 8 de abril de 1869, p. 143, libro 6.

¹⁴⁹⁴ Actas MZA, sesión nº 24 de 18 de noviembre de 1869, pp. 223-224, libro 6.

¹⁴⁹⁵ Actas MZA, sesión nº 16 de 24 de junio de 1870, p. 329, libro 6.

¹⁴⁹⁶ Actas MZA, sesión nº 17 de 19 de octubre de 1867, p. 443, libro 5.

¹⁴⁹⁷ Actas MZA, sesión nº 18 de 21 de septiembre de 1870, p. 356, libro 6.

nota; en la rebaja de la tarifa de precios de las encuadernaciones; y por último en la reducción de 20.000 reales de la fianza de 100.000 que el Sr. Minuesa tiene depositada para responder del cumplimiento de su compromiso.”

En fin, parece que aunque ante la presión de la Compañía, el impresor cedía en cuanto a la reducción del 4% en los precios del trabajo terminado, a pesar de que también debía mejorar la calidad del papel para los impresos y en los precios de las encuadernaciones. Sin embargo, la fianza depositada en 1867, que había sido de 100.000 reales, pasó a reducirse ahora a 80.000. También parece que Minuesa ofreció un muestrario de calidades de papel a la empresa para que pudiese elegir qué tipos preferiría.

4. 7. La litografía de Ramón Párraga de Málaga, suministradora de la Compañía del Ferro-carril de Córdoba a Málaga, y los impresos sin firma de imprenta de Ferrocarriles Andaluces

Entre las series documentales más antiguas del Ferro-carril de Córdoba a Málaga conservadas en el AHF, hallamos una carta con membrete de la Compañía de 1874 que incluía por fin, la firma del impresor que realizaba el trabajo. Ya introdujimos la imagen de aquella carta con membrete en el apartado dedicado a insignias firmada por Párraga. Recordemos que la firma del impresor rezaba: “*M.º n.º. 37. Imp de Párraga*”.

La litografía de Ramón Párraga fue fundada en 1857, llegando a ser una de las más prestigiosas de Málaga. Obtuvo varios galardones, entre ellos en la Exposición Internacional de Niza de 1884, en la de Barcelona de 1892, y en la de Málaga de 1893. En este taller se imprimieron en color etiquetas para vinos y carteles para las ferias malagueñas de célebres cartelistas. Tras el fallecimiento del fundador del establecimiento, su viuda tomó las riendas del negocio a partir de 1908, relevándola más tarde uno de los hijos del matrimonio¹⁴⁹⁸. Vemos que, aunque el tipo de trabajo de impresión de membretes es sencillo, y podría ser realizado por cualquier otro tipo de taller, la compañía ferroviaria eligió precisamente un impresor de prestigio, con capacidad técnica que superaba las exigencias del encargo.

Esta imprenta realizó trabajos de impresión de papel para las oficinas de la ferroviaria, pero no llegó a efectuar trabajos de impresión de órdenes de servicio, Estatutos o Memorias para la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga ni para Ferrocarriles Andaluces; al menos nosotros, no tenemos constancia de ellos. Estos cuadernillos de información interna y externa que publicaron estas Compañías, fueron efectuados en todos los casos por las imprentas malagueñas de Gil de Montes, Casilari, y la Viuda de Gil de Montes, como veremos adelante. Hemos podido obtener algunos datos más sobre esta imprenta en un anuncio de *El Indicador de España y de sus posesiones de Ultramar...*, del año 1864-1865¹⁴⁹⁹, el cuál hemos utilizado para realizar una reconstrucción de este sector en la ciudad de Málaga en estas fechas próximas a la construcción del Ferrocarril de Córdoba a Málaga. El anuncio al que nos referimos reza:

¹⁴⁹⁸ DEL RÍO, Pilar (2010) “La litografía artística para uso comercial en Málaga”, en *ddiseño*, núm. 07, año III, octubre de 2010, s./p. Disponible en: <http://www.arsfluentes.es/ddisenio/ddisenio-7/documento9.htm>

¹⁴⁹⁹ VIÑAS Y CAMPÍ (1865) *Op. cit.*, Sección de anuncios.

**“IMPRENTA Y LIBRERÍA
DE RAMÓN PÁRRAGA Y LEYVA.**

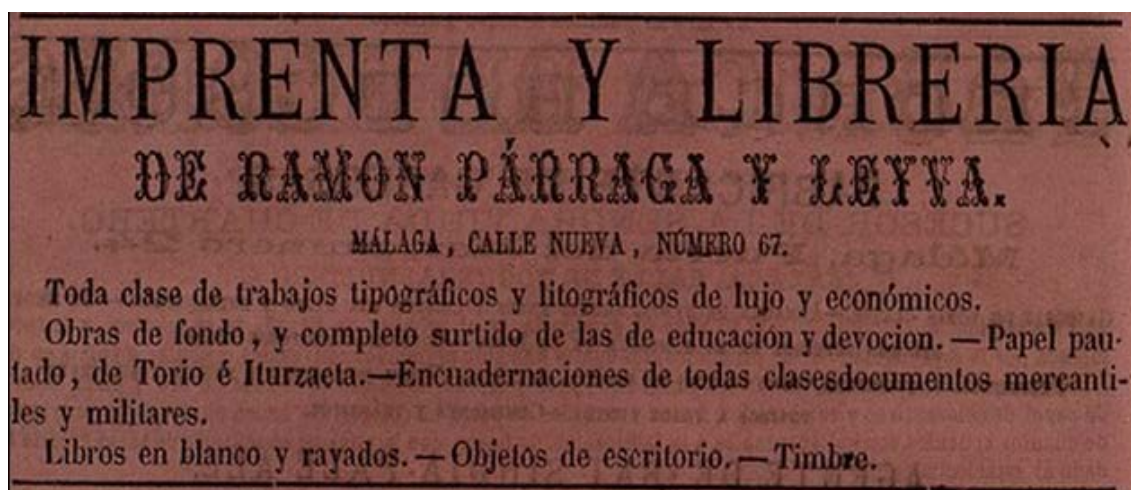
MÁLAGA, CALLE NUEVA, NÚMERO 67.

Toda clase de trabajos tipográficos y litográficos de lujo y económicos.

Obras de fondo, y completo surtido de las de educación [sic] y devoción [sic].- Papel pautado, de Torio é Iturzaeta.- Encuadernaciones de todas clases, documentos mercantiles y militares.

Libros en blanco y rayados.- Objetos de escritorio.- Timbre”.

Ilustración 58. Reproducción del anuncio de Imprenta y Librería Párraga en el *Indicador*... 1865



De esta manera, sabemos que esta imprenta también mantenía una sección de librería y estaba sita en calle Nueva, en el centro histórico de la ciudad. En la división por actividades de *El Indicador*..., Ramón Párraga y Leiva también está incluido en los apartados de “Objetos de escritorio”, “Talleres de encuadernaciones” e “Imprentas”.

Ya en fechas más avanzadas, encontraremos otros trabajos de papelería de Ferrocarriles Andaluces que no indican el nombre de la imprenta donde fueron realizados. Es posible que estos trabajos saliesen de la propia imprenta de la Compañía, —como el de la imagen que ya insertaremos en el epígrafe anterior sobre características de los impresos, fechado en 1889—; o tal vez también sea posible que se eliminase la firma de imprenta por ser productos franceses importados, como también intuimos que pudiera haber sido ésta una estrategia de MZA para burlar el pago de aranceles por importación de papel, impresiones y objetos de escritorio que comentamos anteriormente.

5. Las publicaciones de las compañías y las imprentas

A pesar de la discontinuidad y escasez de los estudios sobre ellos, estos encargos de imprenta de publicaciones propias de las ferroviarias, destinadas a implicados en el negocio o hacia su propio personal, tuvieron gran importancia desde el inicio de la explotación de las redes a mediados del siglo XIX.

Como fuentes primarias para este apartado, vamos a utilizar las referencias a una serie de documentos publicados por la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga y las Actas de MZA; conservados en la Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. En cuanto a fuentes secundarias o bibliográficas, para el estudio de las publicaciones de las compañías nos ha resultado de gran utilidad la tesis de Gema Toribio González¹⁵⁰⁰, quien fue jefa de la Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles entre los años 1986 y 1997. Esta tesis es un catálogo bibliográfico sobre monografías con tema ferroviario ordenadas cronológicamente, que ofrece la localización física de las fuentes e incluye las obras publicadas sobre el ferrocarril en España, otras obras extranjeras traducidas al castellano y algunas referencias en catalán, inglés y francés; idioma éste último que produjo numerosas ediciones relativas al ferrocarril español como motivo de la inversión francesa en esta industria, como ya hemos explicado en la primera parte de nuestra tesis. Toribio González nos advierte que no se ha publicado en nuestro país ninguna obra enciclopédica sobre las monografías ferroviarias como la *Railway Bibliography* del bibliotecario inglés Ottley relativa al ferrocarril británico. Tampoco existen en España bases de datos específicas sobre ferrocarriles, exceptuando la Docfet, desarrollada por RENFE con referencias desde los años 1990; aunque la autora considera primordial el estudio bibliográfico de los siglos XIX y XX de Antonio Palau, donde se recogen numerosas monografías ferroviarias.

En esta intersección entre empresas ferroviarias e imprentas, quedan grandes pesquisas por realizar, por ejemplo, la casa impresora Bailly-Baillière, la cual, además de editar el más famoso anuario de la época por su riguroso contenido en datos sobre sociedad y abundantes inserciones publicitarias¹⁵⁰¹, fue proveedora oficial de libros técnicos para la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, el Observatorio Astronómico, la Biblioteca Nacional Central y el Congreso de los Diputados¹⁵⁰². Hemos descubierto también que esta imprenta fue protagonista del intento fallido de lanzar una guía de ferrocarriles en fecha temprana junto con Hubbard, propietario y director de la *Gaceta de los Caminos de Hierro*. Sobre este intento fallido de los dos grandes impresores, debido, por cierto, a la negativa de colaboración de MZA, dedicaremos un espacio más adelante.

Otra de las coincidencias que saltan a la vista en un primer acercamiento a las relaciones de las imprentas del siglo XIX y las industrias del ferrocarril, se manifiesta en los avatares de uno de los primeros catálogos sobre prensa periódica en España. Un caso paradigmático fue el catálogo de Eugenio Hartzenbush Hiriart, titulado *Periódicos de Madrid (1661-1870). Tabla cronológica de los incluidos en la obra premiada por la Biblioteca Nacional en el certamen público de 1872*. Aunque tenemos un registro de una primera impresión por la Imprenta de Aribau —una de las excepciones de imprentas españolas, que alcanzó una capitalización media durante el último tercio del

¹⁵⁰⁰ TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *Op. cit.*

¹⁵⁰¹ BAILLY-BAILLIERE, Carlos (1879, 1881...) *Anuario-Almanaque del Comercio, de la Industria, de la Magistratura y de la Administración. Almanaque de las 400.000 señas de Madrid, de las Provincias, de Ultramar y de los Estados Hispano-Americanos (Bailly-Bailliere). Con anuncios y referencias al Comercio é industria extranjera*. El número 1 se publicó en 1879 y se encuentra microfilmado en la Hemeroteca Municipal de Madrid. El resto de números, desde 1881, están accesibles en la Hemeroteca Virtual de la Prensa Histórica de la Biblioteca Nacional, en Internet: <http://hemerotecadigital.bne.es/details.vm?o=&w=2172-8305&f=issn&l=500> [última consulta 05/12/2015]

¹⁵⁰² GRUPO DE ESTUDIOS DE ASOCIACIONISMO Y SOCIABILIDAD (1998) *España en Sociedad. Las asociaciones a finales del siglo XIX*, Universidad Castilla La Mancha, págs. 21-31.

siglo, y comentaremos más adelante—en 1876¹⁵⁰³, este interesante catálogo y uno de los primeros ensayos bibliográficos sobre prensa española, no gozaría de una impresión más amplia hasta veintiún años después, cuando por fin fue publicado por la emblemática Sucesores de Rivadeneyra¹⁵⁰⁴, proveedora principal de MZA, como venimos comentando. Y otros pequeños misterios trabados entre las imprentas, los profesionales de la comunicación y los ferrocarriles, tal vez anecdóticos, pero sin duda evocadores y complejos; por ejemplo, la posible influencia ideológica del ferrocarril en intelectuales como Manuel Ossorio y Bernard¹⁵⁰⁵, pionero de la Historia del Periodismo. Este autor nombró María de Atocha a su única hija, nacida en 1876, en honor a la antigua advocación de la virgen madrileña... o a la futura estación de Atocha, cuando aún estaba en proyecto, pues sus obras comenzarían en 1883¹⁵⁰⁶. María de Atocha Ossorio y Gallardo sería también periodista, escritora feminista, miembro de la Sociedad de Escritores y Artistas y la primera mujer admitida en la Asociación de la Prensa de Madrid¹⁵⁰⁷.

Durante el último tercio del siglo XIX, además de Rivadeneyra y Minuesa, proveedoras de impresos de las principales ferroviarias de la época, como hemos dicho, algunas otras imprentas llegaron a capitalizarse medianamente, como fue el caso de la imprenta de los señores Aribau y Compañía, donde se imprimió la famosa revista ilustrada llamada *La Ilustración Española y Americana*. Como sabemos, ésta fue una de las suscritas por MZA, pues existe una colección de números en la biblioteca conservada de la empresa. Creemos que es posible que la ferroviaria estuviera interesada en ella por la cantidad de ilustraciones fieles de máquinas e inventos que contiene, de los que hemos ido insertando algunas muestras en esta tesis. Insertamos a continuación una ilustración de esta imprenta, procedente de la propia revista *La Ilustración Española y Americana*, para hacernos una idea del aspecto y la actividad que debieron tener estas empresas durante la segunda mitad del siglo XIX.

¹⁵⁰³ HARTZENBUSCH [HIRIART], Eugenio (1876) *Periódicos de Madrid (1661-1870). Tabla cronológica de los incluidos en la obra premiada por la Biblioteca Nacional, en el certamen público de 1872*. Madrid. Imp. Aribau. 1876. XXXIII + 330 págs. 15,5 cm. [cita recogida en SIMON DÍAZ, José (1983) *Bibliografía de la Literatura Hispánica*, Vol. 1, Editorial CSIC – CSIC Press, p. 702]

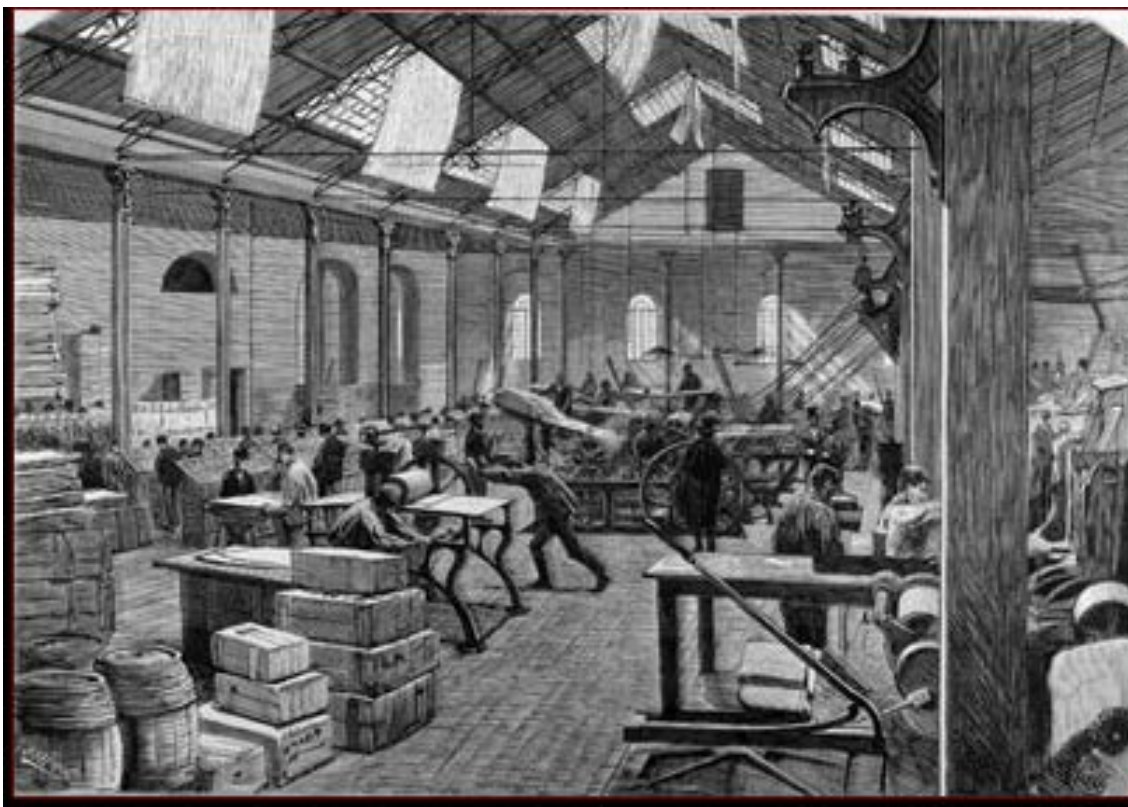
¹⁵⁰⁴ HARTZENBUSCH [HIRIART], Eugenio (1894) *Apuntes para un Catálogo de Periódicos Madrileños desde el año 1661 al 1870*. Madrid. Suc. de Rivadeneyra. 1894. XII + 420 páginas. 28 cm. [cita extraída de SIMON DÍAZ, José (1983) *Bibliografía de la Literatura Hispánica*, Vol. 1, Editorial CSIC – CSIC Press, p. 702]

¹⁵⁰⁵ La obra más importante de este autor es el *Ensayo de un catálogo de periodistas españoles del siglo XIX*, publicada por primera vez en 1903, en la Imprenta y Litografía de J. Palacios, Madrid; que ha sido reeditada en facsímil por la Hemeroteca Municipal de Madrid en 2004 y que venimos utilizando en diversos apartados de esta tesis. Por cierto, agradecemos su obsequio a la documentalista Cristina Antón Barrero, responsable de la Hemeroteca Municipal de Madrid.

¹⁵⁰⁶ COMÍN COMÍN, Francisco (et. al.) (1998) *Op. cit.*, Vol. I, págs. 118-127.

¹⁵⁰⁷ SIMÓN PALMER, Carmen (1991) *Escritoras españolas del siglo XIX: Manual bio-bibliográfico*, Castalia, Madrid, 834 pp.

Ilustración 59. "Madrid. Vista de la imprenta de "La Ilustración Española y Americana", propiedad de los Sres. Aribau y C^{ta}". Dibujo: Pellicer. Grabado: Marichal



Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 7, año de publicación 18, de 22 de febrero de 1874, p. 100.

5. 1. Las primeras publicaciones ferroviarias de Rivadeneyra y las publicaciones de sus Sucesores para MZA

Desde fechas muy tempranas de la existencia de MZA como empresa, encontramos a su servicio la imprenta de M. Rivadeneyra de Madrid. Además del material fungible de oficina, del que hemos hablado ya, esta gran imprenta cubrió otras necesidades de publicación de MZA. En esta imprenta fueron encargados, además de ingentes cantidades de papel impreso, numerosos trabajos de impresión de Estatutos, folletos e instrucciones para los empleados.

El propietario iniciador de la imprenta Rivadeneyra había apoyado desde un principio la implantación del ferrocarril frente a sus detractores. Su publicación más antigua en relación al nuevo medio de transporte data del año 1853 —aún cuatro años antes de la fundación de MZA— y es un folleto de catorce páginas titulado *Observaciones sobre la cuestión de los ferro-carriles de España*, firmado por Balbino Cortés, intelectual, escritor y político¹⁵⁰⁸. El folleto abogaba por la necesidad de la

¹⁵⁰⁸ Balbino Cortés y Morales fue “*Escritor agrónomo, militar é individuo del Cuerpo consular. Nació en 19 de Septiembre de 1806 y murió en Madrid en 11 de Agosto de 1889. Fue redactor de «El Fenix» (1857-59) y colaboró en gran número de periódicos y publicaciones enciclopédicas*”, según OSSORIO Y BERNARD, Manuel (2004) *Op. cit.*, pág. 93.

construcción de los ferrocarriles y defendía la actuación de gobierno y empresarios de las críticas de la prensa.

En las últimas décadas del siglo XIX y el primer tercio del siglo XX, fueron los Sucesores de Rivadeneyra los que imprimieron para MZA guías, itinerarios y tarifas para los viajeros por ferrocarril; instrucciones, órdenes y reglamentos para empleados; carteles y avisos de información al público de distintos tamaños —desde sábana a octavilla— en papel de color —generalmente rosa o verde—. A través de la tesis de Toribio González, conocemos unas 125 publicaciones de MZA en la imprenta de Rivadeneyra y sus sucesores¹⁵⁰⁹.

Rivadeneyra y sus Sucesores no sólo imprimieron para MZA guías, órdenes, reglamentos y tarifas, sino que también realizaron un amplio repertorio bibliográfico útil a todas las ferroviarias en general. Ya en los años 20, ingenieros de la Compañía como Domingo Mendizábal publicarían también con los Rivadeneyra¹⁵¹⁰.

Sucesores de Rivadeneyra mantuvo otras cuentas de grandes clientes relacionadas con el ferrocarril durante el primer tercio del siglo XX, como el Ministerio de la Guerra para publicaciones sobre el transporte de tropas por ferrocarril, varias cámaras de comercio, grandes casas de construcción como Babcock & Wilcox, el Instituto de Ingenieros Civiles de España para el I Congreso Nacional de Ingeniería de 1919, la Asociación de Agricultores de España para la revisión de tarifas del transporte de sus productos por ferrocarril, la Asociación de Ingenieros Industriales, el ministro de Alfonso XIII Juan de la Cierva Peñafiel, el Consejo Superior de Ferrocarriles, la Federación Internacional de Obreros del Transporte, el fabricante de frenos Jourdain Monnret, el Congreso Internacional de Ferrocarriles de 1930, la Sociedad Española de Construcción Naval, y otras importantes compañías ferroviarias como la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España (Norte). No obstante, como hicimos constar *supra*, Norte trabajó más con la imprenta de Manuel Minuesa de los Ríos, posteriormente de sus Hijos y de la viuda de uno de ellos¹⁵¹¹. Minuesa, como hemos dicho, fue otra de las imprentas representativas de las excepciones de alta capitalización en el sector impresor de las que hablábamos al principio de este apartado, por su potente capitalización y diversificación empresarial ya en la segunda mitad del siglo XIX¹⁵¹².

5. 1. 1. Memorias, estatutos, compilaciones de reglamentos, monográficos de gastos e ingresos de MZA e impresos de obligaciones (1857-1860)

A medio camino entre la comunicación interna y la externa se encuentran las sucesivas impresiones de las Memorias de la Compañía. Tras la reunión anual de la Junta General de accionistas, se publicaba la *Memoria* que había sido presentada en esta Junta General, disponiéndose que se insertara en el Acta de esta Junta General y se firmase por varios de los administradores que formaban parte del Consejo. También, los acuerdos tomados por la Junta General que debieran formar parte de los *Estatutos* se

¹⁵⁰⁹ TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *Op. cit.*, pp. 66-701.

¹⁵¹⁰ Ver: *Ibid.* En esta obra se recogen unas 125 publicaciones de M. Z. A. en la imprenta de Rivadeneyra y sus Sucesores, entre guías e itinerarios para los viajeros por ferrocarril, instrucciones y reglamentos para empleados.

¹⁵¹¹ *Ibid.*, pág. 218 y ss.

¹⁵¹² RUEDA LAFFOND, José Carlos (2001) *Op. cit.*, págs. 102 y ss.

imprimían en una nueva edición de éstos, dando lugar a las modificaciones pertinentes en la primera etapa de constitución de la empresa.

Las primera anotación en las Actas de MZA referida a la publicación de la Memoria —que fue firmada por los señores Moreno, Bauer y Zaragoza— y la nueva versión de los Estatutos a los que dio lugar la Junta General, son de 28 de enero de 1857¹⁵¹³. En la siguiente sesión del Consejo de Administración, de 31 enero de 1857, se acordó definitivamente publicar la Memoria leída a la Junta General la cual había de ser insertada en el acta de dicha Junta y firmada por tres importantes vocales del Consejo de administración, los señores Moreno, Bauer y Zaragoza¹⁵¹⁴.

En la obra de Toribio González, también tenemos constancia de la impresión en aquel mismo año, de 1857, de los Estatutos de la Compañía en la Imprenta y estereotipia de M. Rivadeneyra, constando de 32 páginas, de los que Una copia se conserva en el Archivo de los Ferrocarriles Españoles¹⁵¹⁵.

Otra de las noticias más antigua de las actas de MZA sobre una publicación propia de la ferroviaria la tenemos a finales de noviembre de 1859. En sesión del Consejo de MZA de 30 de noviembre de 1859¹⁵¹⁶ se accedió a una propuesta del comité de París de realizar una compilación de reglamentos, leyes y disposiciones más importantes referentes a ferrocarriles, y el Consejo acordó que ésta fuese preparada por el Director asistido del Consultor y el Secretario. El compendio debería abarcar la normativa, tanto de los caminos de hierro en general como de los que afectasen a la Compañía en particular. Dicha colección se imprimiría después de haber sido aprobada por el Consejo, pero la anotación del acta no nos indica en qué imprenta se realizaría el trabajo.

De cara a los accionistas y obligacionistas de la Compañía, y también a medio camino entre documento público y documento de comunicación interna, se editaban monográficos dedicados a la exposición de los gastos de explotación y construcción realizados, de los que se conservan en la Fundación de Ferrocarriles Españoles ediciones para 1860, 1886, 1899 y 1913¹⁵¹⁷.

Las obligaciones emitidas por la empresa también se incluían los textos de los Estatutos, que hubieron de modificarse debido a la autorización gubernamental para la ampliación de capital de las ferroviarias que se dieron a partir de 1860. En julio de 1860 también se acordó que en los textos de las obligaciones que se imprimiesen en lo sucesivo se suprimiese el último párrafo del artículo 7º de los estatutos que decía: “*La suma del importe de todas las obligaciones emitidas no podrá nunca exceder [sic] de la mitad del capital recibido de las acciones de la Sociedad*”. Por lo visto, las Cortes

¹⁵¹³ Actas MZA, sesión nº 3 de 28 de enero de 1857, “Publicación de la Memoria”, “Se impriman los acuerdos de la Junta General”, pp. 6 y 9, libro 1.

¹⁵¹⁴ Actas de MZA, sesión nº 5 de 31 de enero de 1857, p. 9.

¹⁵¹⁵ COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (1857) *Estatutos*. Madrid: Imprenta y estereotipia de M. Rivadeneyra, 1857, 32 p. [referencia en TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *Op. cit.*, Signatura de la Biblioteca de la FFE archivo Administración MZA C/1/1, referencia nº 138, p. 99].

¹⁵¹⁶ Actas MZA nº 61 de 30 de noviembre de 1859, p. 219.

¹⁵¹⁷ COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (1860) *Clasificación de los gastos: explotación y construcción*, Imprenta y Estereotipia de M. Rivadeneyra, 15 p. [Cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *Op. cit.*, p. 121].

habían aprobado una ley, que ya había sido sancionada por S. M., sobre el uso del crédito a las empresas concesionarias de obras públicas¹⁵¹⁸. En la sesión siguiente a este acuerdo se nos informa también de que la Junta General de Accionistas celebrada el 31 de mayo anterior acordó modificar aquel texto del artículo 7º de los *Estatutos* reemplazándolo con el siguiente: “*La suma del importe de todas las obligaciones emitidas no podrá nunca exceder [sic] el límite fijado por la ley del 11 de Julio de 1860*”¹⁵¹⁹. El Comité de París envió al Consejo una carta que fue leída a comienzos de agosto, en la que expresaba que la modificación del artículo 7º de los *Estatutos* podría limitarse simplemente a la supresión del párrafo 5º del mismo, sin necesidad de reemplazarlo con el propuesto por el Consejo, pero el parecer del Consejo fue contrario a la opinión del Comité, y se mantuvo el acuerdo ya tomado acerca del particular, transmitiendo al Consejo que no se había acordado la modificación de los *Estatutos*, sino exclusivamente la modificación del texto de las obligaciones¹⁵²⁰.

5. 1. 2. Tarifas (1857-1883)

Las tarifas eran objeto de impresión y reimpressiones sucesivas a medida que se iban formulando o modificándose nuevas tarifas y condiciones de envío de mercancías o transporte de viajeros, descuentos, etc. En las Actas de MZA la primera reseña que tenemos sobre este tipo es la de “Tarifa de percepción para el ferro-carril de Madrid á Almansa, aplicable desde el 10 de enero de 1858”, que fue aprobada por el Consejo el 29 de Diciembre de 1857¹⁵²¹. La publicación de tarifas es tan extensa a lo largo de los años, debido a las sucesivas modificaciones de éstas según se iban incorporando nuevas vías a la red de MZA o se iban realizando acuerdos con otras compañías nacionales y extranjeras, que para este estudio hemos debido descartar su extracción documental como publicaciones, tanto de forma exenta como en periódicos, revistas, guías de viajeros, etc., conformándonos aquí solamente con hacer un breve repaso a la evolución legal que tuvo este tipo de documentos.

Desde los primeros años de la construcción de la red ferroviaria constituyó uno de los temas principales por los que las compañías hubieron de hacer numerosos reajustes internos y comenzar a realizar un esfuerzo de coordinación a nivel nacional hasta llegar a la unificación de las mismas. En real orden de 19 de noviembre de 1863, el Gobierno accedió a una solicitud de la Compañía para que se dispusiera una comisión de personas competentes, designadas por el Gobierno y la empresa ferroviaria, con el fin de que se presentaran las bases y tipos que hayan de servir de norma para la unificación de las tarifas de las diversas líneas. El Consejo de MZA nombró para formar parte de aquella comisión a los señores Llorente, Gándara y Udaeta con capacidad para negociar individual o colectivamente en representación de la empresa¹⁵²².

Durante 1864 se inició la unificación de tarifas del ferrocarril, tanto para el transporte de mercancías, como en el caso de las tarifas especiales entre la línea de Córdoba con destino directo a Valencia, o para toda la red, entre Alicante, Córdoba, Ciudad-Real, Cartagena y Zaragoza. A la vez, se modificaban y ajustaban las tarifas

¹⁵¹⁸ Actas MZA, sesión nº 31 de 12 de julio de 1860, p. 29, libro 3.

¹⁵¹⁹ Actas MZA, sesión nº 32 de 20 de julio de 1860, p. 35, libro 3.

¹⁵²⁰ Actas MZA, sesión nº 34 de 2 de agosto de 1860, p. 42, libro 3.

¹⁵²¹ Actas MZA, sesión nº 98 de 29 de diciembre de 1857, p. 186, libro 1.

¹⁵²² Actas MZA, sesión nº 28 de 2 de diciembre de 1863, p. 389, libro 4.

para mercancías procedentes del Norte de Europa con destino a Madrid, que hacía su entrada en el país por el puerto de Alicante¹⁵²³.

El problema de la gran variedad de tarifas que existían en un principio en la red ferroviaria española, gestionadas por una miríada de empresas diferentes, fue resolviéndose a medida que las compañías fueron poniéndose de acuerdo. A finales de noviembre de 1865 encontramos en las actas de MZA un gran avance en este aspecto, y se resolvieron tarifas especiales combinadas para mercancías con las compañías del Norte, de Isabel 2ª, de Bilbao y de Córdoba a Sevilla. Incluso, dentro de la misma empresa de Madrid a Zaragoza y Alicante, anteriormente existían varios precios de tarifas diferentes para cada sección de vía, pues seguramente los cálculos se habían efectuado por el coste de instalación y el coste del transporte de cada sección. Hasta la puesta en práctica de la unificación de tarifas, las operaciones de cálculo para el transporte de cada partida de mercancías resultaban mucho más complejas, por lo que dicha simplificación, cuando la empresa contó con una red amplia, debió hacerse indispensable a efectos de gestión interna. Las mercancías organizadas por tarifas especiales dentro de la red fueron las harinas, trigos, cebadas y demás cereales, el resto de mercancías de todas clases que no se hallaren comprendidas en otras tarifas, el arroz, los aceites, los plomos, las lanas sucias y lavadas, los minerales, el corcho, la cal y el cemento, las baldosas, la potría la tierra para la industria, los ladrillos y tejas, la arena y las piedras para construir y empedrar. Una tarifa especial fue estipulada para vinos, aguardientes y vinagres combinados entre las estaciones de Alcázar y Venta de Cárdenas y para la parte de Calatayud a Zaragoza y viceversa. Otra tarifa especial se dictó para el carbón vegetal que se remitiese desde Toledo a Madrid; otra para el esparto que se dirigiese desde Albacete, Pozo Cañada, Hellín, Agramón, Las Minas y Calasparra a Córdoba; y otra tarifa especial para las mercancías de las clases 1ª, 2ª, 3ª, 4ª y 5ª que se cambiasen entre Murcia y Cartagena o viceversa. También se regularon los transportes a pequeña velocidad para caballos, ganados, corderos y carneros, cerdos de cría (por cabeza y por vagón completo), y carruajes de todas clases.

En cuanto a las tarifas especiales, se regularon para el año venidero de 1866: una tarifa especial para la vía del puerto de Alicante, dos tarifas internacionales con Lyon y París y con Marsella, una especial con Inglaterra, Bélgica, Holanda y demás países del norte de Europa.

A principios de junio de 1867, también se comenzaron a formar las tarifas unificadas con la Compañía de Córdoba a Málaga para diversos productos, en previsión de la próxima apertura de la línea completa. Para las uvas, frutas, hortalizas y legumbres se aprobó una tarifa combinada en gran velocidad a los precios por tonelada y kilómetro de 1ª categoría¹⁵²⁴.

En marzo de 1882, el Consejo autorizó la reimpresión de 2.000 ejemplares de las tarifas especiales combinadas entre la compañía y las demás empresas españolas, pues se habían agotado en su totalidad. El fin principal de esta reimpresión era que tanto las estaciones de la red de MZA como de otras líneas dispusieran de los cuadernos de estas tarifas para evitar los errores que se cometían en la facturación por carecer de los mismos. El gasto que se originase sería reintegrado por los ejemplares adquiridos por el

¹⁵²³ Actas MZA, sesión nº 32 de 7 de noviembre de 1864, pp. 31-32, libro 5.

¹⁵²⁴ Actas MZA, sesión nº 13 de 3 de junio de 1867, p. 423, libro 5.

resto de compañías con las que se llevase a cabo dicho servicio combinado, y por el precio de la venta de estas tarifas a los particulares que las solicitasen¹⁵²⁵. No nos indica la anotación del acta a qué imprenta fueron encargados estos nuevos dos mil ejemplares.

Los problemas ocasionados por la gran variedad de tarifas, que iban siendo unificadas poco a poco, seguían tratando de resolverse a finales de aquel año, con soluciones de impresión que aclarasen el trabajo a los factores. Con este fin aclaratorio, se dispuso la unificación en un solo cuaderno de las tarifas de gran velocidad de la empresa. En sesión de 10 de noviembre de 1882 el director de la empresa dio cuenta al consejo de un extenso y razonado informe del Jefe del Tráfico, acompañado de un trabajo de condensación y unificación en un solo cuaderno de todas las tarifas generales de gran velocidad de las diferentes líneas de la Compañía, en el cual, además estaban refundidas todas las órdenes de concesión, circulares y tarifas especiales que habían ido publicándose en todas las épocas. Así esperaba el Jefe del Tráfico evitar los errores que por fácil olvido de alguna de dichas disposiciones venían los factores cometiendo. El Consejo se congratuló del útil trabajo realizado y acordó que dicho cuaderno se elevase a la Superioridad para su aprobación a fin de que pudiese imprimirse y repartirse antes del 1 de enero del siguiente año, 1883¹⁵²⁶.

5. 1. 3. Instrucciones para ingenieros (1860-1861)

Alguna publicación de la década de 1860 destinada a los cuadros de ingenieros de la Compañía, estaba compuesta exclusivamente de esquemas y dibujos relacionados con elementos constructivos, como túneles, tageas, alcantarillas, estaciones, muelles; y publicada sin título en portada ni paginación¹⁵²⁷. También sin paginación tenemos el *Pliego de condiciones*, aplicables a la construcción de líneas para uso del Servicio de la Construcción de MZA; de algún año sin determinar de la década de 1860, en dos idiomas, francés y español¹⁵²⁸. Además, dedicadas a la utilización del personal cualificado de la Compañía se publicaron varias instrucciones en 1861, todas para el Servicio de la Construcción, año en que se debieron establecer normativas para la coordinación constante de este servicio. De este año tenemos una *Instrucción para redacción de los proyectos*, describiendo los tres tipos de documentos exigidos en la redacción de un proyecto —los que se enviaban a la aprobación del Gobierno, los que se remitían a la Compañía para adjudicar las obras, y los de ejecución de dichas obras, con notas en español y francés—¹⁵²⁹; una *Instrucción para la contabilidad* —con notas en español y francés—¹⁵³⁰; una *Instrucción para las expropiaciones y la ocupación temporal de terrenos* —incluyendo modelos de los formularios necesarios de

¹⁵²⁵ Actas MZA, sesión nº 7 de 31 de marzo de 1882, pp. 381-382, libro 10.

¹⁵²⁶ Actas MZA, sesión nº 17 de 10 de noviembre de 1882, p. 491, libro 10.

¹⁵²⁷ COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (1860) *Ferrocarriles de MZA: tipos de construcción* [título procedente de la encuadernación], Lit. J. Donon, Madrid, s./p. [Cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *Op. cit.*, pp. 121-122]

¹⁵²⁸ COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE. SERVICIO DE LA CONSTRUCCIÓN (186?) *Pliego de condiciones*, s/l, s/n, s/p. [cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *Op. cit.*, p. 122]

¹⁵²⁹ COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE. SERVICIO DE LA CONSTRUCCIÓN (1861) *Instrucción para redacción de los proyectos*, s/n, Madrid, s/p. [Cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *Op. cit.*, p. 129]

¹⁵³⁰ COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE. SERVICIO DE LA CONSTRUCCIÓN (1861) *Instrucción para la contabilidad*, s/n, s/p. Madrid [Cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *Op. cit.*, p. 129]

cumplimentación, con notas en español y francés—¹⁵³¹; y otra Instrucción sobre las formalidades en las relaciones de servicio, en los pedidos y entregas de material, para la exención de derechos de portazgos, pontazgos y barcajes y liquidaciones de cuentas con los contratistas¹⁵³².

5. 1. 4. Instrucciones para empleados (1859-1860)

En diciembre de 1859 se registra en las Actas de MZA la publicación del artículo 18 del *Reglamento para la circulación de la vía única* sometido a la aprobación del Gobierno, acordando el Consejo que desde ese momento se pusiera en vigor. Suponemos que la publicación de este artículo se realizaría en algún tipo de pliego suelto y se haría circular entre los empleados de todas las categorías laborales, incluidos los de rangos inferiores. El texto del artículo 18 obligaba por ley a asumir la responsabilidad de los accidentes a todos los empleados de la Compañía, y decía así¹⁵³³:

“Cuando se sepa en un punto cualquiera que la línea que a consecuencia de un accidente haya de lamentar desgracias personales, el primer deber de todo empleado de la Compañía es después de haber avisado á la autoridad local más próxima, si con todos los medios posibles inmediatamente á socorrer los heridos y ayudar a restablecer la comunicación.”

La primera publicación impresa de MZA específicamente destinada al uso de empleados a modo de instrucciones, recogida en su tesis por Gema Toribio González, es del año 1860 y está dedicada al personal de la vía, tanto a los guarda-vías de día y de noche como a los obreros; y también fue publicada en la Imprenta de Rivadeneyra, con otra reimpresión posterior en 1867¹⁵³⁴. Creemos que la primera edición de esta publicación de instrucciones fue consecuencia de una decisión del Consejo de 9 de agosto de 1860, donde éste, tras tomar conocimiento de una real orden de 7 de julio que aprobaba los reglamentos de circulación de la vía, señales y vigilancia para los ferrocarriles desde Madrid a Zaragoza y Alicante, Castillejo a Toledo y Alcázar a Ciudad-Real, acordó se pusieran en vigor las instrucciones que presentaba el Director para los guardas de día y de noche¹⁵³⁵, por lo tanto, estas instrucciones serían mandadas publicar, eligiéndose para este trabajo nuevamente la Imprenta de Rivadeneyra.

¹⁵³¹ COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE. SERVICIO DE LA CONSTRUCCIÓN (1861) *Instrucción para las expropiaciones y la ocupación temporal de terrenos*, s/n, s/p, Madrid [Cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *Op. cit.*, p. 129]

¹⁵³² COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE. SERVICIO DE LA CONSTRUCCIÓN (1861) *Instrucción que comprende las formalidades que han de observarse: 1º en las relaciones de servicio; 2º en los pedidos y entregas de material; 3º para obtener la exención de los derechos de portazgos, pontazgos y barcajes; 4º para las liquidaciones de cuentas con los contratistas*, s/n, s/p, Madrid [Cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *Op. cit.*, p. 130]

¹⁵³³ Actas MZA, sesión nº 63 de 14 de diciembre de 1859, pp. 233-234, libro 2.

¹⁵³⁴ FERRO-CARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y ALICANTE (1860) *Instrucciones para los guarda-vías de día y de noche y para los obreros de la vía*, Imprenta y Estereotipia de M. Rivadeneyra, 98 pp. [Cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *Op. cit.*, p. 124]

¹⁵³⁵ Actas MZA, sesión nº 35 de 9 de agosto de 1860, p. 47, libro 3.

5. 2. Las publicaciones de la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga y los impresores Casilari, Gil de Montes y su viuda (1863-1874)

El sector de las imprentas malagueñas permanece en un estado de casi nula investigación histórica. Tal vez sea debido a la pérdida de documentación empresarial que supusieron las quemaduras del Archivo Mercantil de Málaga en 1931 y 1936. No obstante, dejamos apuntada aquí la posibilidad de llevar a cabo algunas interesantes reconstrucciones de la actividad económica de cualquier provincia, tomando la publicidad como fuente histórica, pues en este sentido, la publicidad es una fuente con información fidedigna. También podrían reconstruirse mediante esta metodología las actividades más relevantes y la burguesía activa y sus negocios en los momentos de la publicación de los anuncios, pues la costumbre era añadir el nombre completo de los propietarios de las empresas, tanto en los anuncios comerciales como en las guías por actividad de anuarios y almanaques que se publicaban como guía de las ciudades.

5. 2. 1. Reconstrucción de las imprentas malagueñas a través del *Indicador de España...* (1864-1865)

Una fuente incalculablemente valiosa para nuestro objetivo aquí es *El Indicador de España y de sus posesiones de Ultramar...*, del año 1864-1865¹⁵³⁶. Este anuario, del cual el número que utilizamos aquí es el primero que se publicó, sorprende por ser un antecedente bastante adelantado en el tiempo al famoso Bailly-Bailliére, que comenzó a editarse en 1879. La estructura y disposición de las secciones es prácticamente la misma en las dos obras. Además de un listado alfabético por provincias de todos los habitantes que realizaban una actividad profesional, se incluye otra sección por sectores que a su vez está clasificada de forma secundaria también por provincias, con lo que tenemos facilidad para reconstruir los establecimientos comerciales e industriales por actividades en cada provincia y localidad. Entre las diferencias de *El Indicador de España y de sus posesiones de Ultramar...* y el *Anuario Bailly-Bailliére*, editado quince años más tarde, la más notable es que el segundo incluirá también domicilios de particulares. En ambas publicaciones se incluye una amplia sección de anuncios con papel coloreado de distintos tonos al final del tomo.

En la sección de anuncios comerciales de *El Indicador de España y de sus posesiones de Ultramar...* de 1865 se incluyen las siguientes imprentas malagueñas: Litografía de Pérez y Berrocal, en calle Salinas, números 4 y 7; Imprenta y librería de Ramón Párraga y Leyva, calle Nueva, número 67; Imprenta de Fernando Carreras e Hijos, en plaza de la Constitución; Imprenta de *El Avisador Malagueño*, dirigida por José Martínez de Aguilar, en calle del Marqués, números 10 y 12; Imprenta y redacción del *Correo de Andalucía*, propietario y director D. Ramón Franquelo, en calle Casapalma número 7; Francisco Gil de Montes, Impresor, calle de la Cintería, números 1 y 3. En total son seis los anuncios de talleres impresores malagueños que abonaron

¹⁵³⁶ VIÑAS Y CAMPÍ (1865) *El Indicador de España y de sus posesiones de Ultramar, ó sea, inscripción general de todas las clases comprendidas en el Subsidio Industrial y de Comercio, las de la Magistratura y Administración y las casas extranjeras que faciliten antecedentes al efecto: almanaque de más de 300.000 direcciones: Año económico de 1864 á 1865, primero de su publicación*, Imprenta de Narciso Ramírez, Barcelona. Disponible en: <http://fonsantic.upc.edu/handle/2099.4/1230?show=full> [última consulta 30/10/2015]. Además del ejemplar digitalizado, existe otro en la colección de fondos de la Biblioteca de Sevilla, que fue localizado y puesto en nuestro conocimiento por el profesor Jean-Marc Buigues, de la Universidad de Burdeos.

por inserción de publicidad en *El Indicador*... de 1865. Sin embargo, en el listado de la sección de actividades por provincias, aparecen tres impresores más, que son Santiago Casilari, en calle Comedias 11; Juan Giral, en calle Granada 75; y Manuel Martínez, calle Calderería 4. En la publicación del listado por actividades tenemos un indicio de la política de diferenciación del anuario entre los anunciantes que abonaban por un anuncio comercial al final del tomo, y los que no abonaban por publicidad, pero sin embargo eran registrados por cuestiones de exactitud. A los impresores que abonaron la publicidad en la sección de anuncios, se les añadía el texto de sus anuncios en tipografía corriente también en el listado; sin embargo, los que no abonaban por publicidad, eran recogidos solamente con una sola línea que mentaba el nombre del impresor y el nombre y número de la calle donde estaban situados. Siguiendo la lógica de nuestras deducciones, Casilari sería uno de los que no abonase, pero en 1865, año de publicación del anuario, había comenzado ya a realizar trabajos para el Ferrocarril de Córdoba a Málaga, por lo que es posible que fuera aún una empresa pequeña o con corta andadura en el negocio; por tanto, sin fuerte capitalización aún en estos momentos. Los talleres que realizaron publicaciones para el Ferrocarril de Córdoba a Málaga y Ferrocarriles Andaluces, Casilari y Gil de Montes, sí insertaron publicidad —creemos bajo abono— en la sección de anuncios comerciales del anuario.

5. 2. 2. Publicaciones conservadas del Ferrocarril de Córdoba a Málaga (1863-1874)

En el estudio del caso concreto de la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, hemos seguido la pista del listado de impresiones que utiliza Martínez Lledó para su estudio lexicológico¹⁵³⁷, ya citado anteriormente. El listado de Martínez Lledó, sin embargo, sólo abarcaba los títulos y subtítulos para 37 entradas, especificando sólo el año de publicación de cada una, sin orden cronológico, mención a imprentas, firma de autoría ni estado de los documentos, es decir, si se han conservado de forma individual o agrupados entre sí. Para averiguar los datos, hubimos de solicitarlos a la Biblioteca de la Fundación de Ferrocarriles Españoles¹⁵³⁸, donde hubo de realizarse una nueva catalogación que ha arrojado 28 entradas, la cuál ofreceremos aquí en orden cronológico. Estas publicaciones constituyen el corpus de instrucciones y reglamentos dedicados al personal, publicado entre los años 1863-1874.

1. COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1863)
Reglamento de la organización de los servicios de explotación. Ferro-carril de Córdoba a Málaga, Imprenta de G. de Montes, Málaga, 4 p.

Encuadernados en el mismo volumen aparecen otros documentos.

2. COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1863)
Reglamento general para el servicio comercial y del movimiento. Ferro-carril de Córdoba a Málaga, Imprenta de Casilari, 8 p.

Encuadernados en el mismo volumen aparecen otros documentos.

¹⁵³⁷ El listado al que nos referimos puede verse en: MARTÍNEZ LLEDÓ, Mariano Andrés (1999-2000), *Op. cit.*, pp. 6 y 7.

¹⁵³⁸ Agradecemos la generosa y desinteresada ayuda de la actual jefa de la Biblioteca de los Ferrocarriles Españoles, Ana Cabanes Martín, quien hubo de realizar expresamente la labor de re-catalogación de estos documentos —puesto que aún permanecían sin haber sido revisados—, y la ayuda prestada para esta tesis.

3. COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1863)
Reglamento para el servicio sanitario. Ferro-carril de Córdoba a Málaga, Imprenta de Gil de Montes, 12 p.

Encuadernados en el mismo volumen aparecen otros documentos.

4. COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1863)
Reglamento general de empleados. Ferro-carril de Córdoba a Málaga, Imp. de G. de Montes, 8 p.

Encuadernados en el mismo volumen aparecen otros documentos.

5. COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1863)
Reglamento para los gefes [sic] de estación. Ferro-carril de Córdoba a Málaga, Imprenta de Casilari, Málaga, 32 p.

El documento está firmado por Jorge Loring, director gerente de la compañía. Está encuadernado junto con otros documentos.

6. COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1863)
Tarifa y reglamento de transportes. Ferro-carril de Córdoba a Málaga, Imp. de G. de Montes, Málaga, 51 p.

Encuadernados en el mismo volumen aparecen otros documentos. Contiene: Tarifas para los transportes en grande y pequeña velocidad y reglamento para su aplicación (firmado por Jorge Loring); Tarifas generales para los transportes en gran velocidad; Pequeña velocidad. Tarifa única; Clasificación general de mercancías.

7. COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1863)
Instrucción para la carga de los wagones y la conducción de materias inflamables. Ferro-carril de Córdoba a Málaga, Imprenta de Casilari, Málaga, 8 p.

Encuadernados en el mismo volumen aparecen otros documentos de la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga.

8. COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1863)
Reglamento General de Contabilidad. Ferro-carril de Córdoba a Málaga, s/i, Málaga, 14 p.

El documento está firmado en Málaga el 1 de abril de 1863 propuesto por el jefe de la Contabilidad General J. de Carvajal-Hue con el visto bueno de Jorge Loring, director gerente de la compañía. Encuadernados en el mismo volumen aparecen otros documentos.

9. COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1863)
Reglamento de contabilidad de las estaciones. Ferro-carril de Córdoba a Málaga , Imprenta de G. de Montes, Málaga, 35 pp.

El documento está firmado en Málaga el 26 de abril de 1863 por Jorge Loring, director gerente de la compañía. Encuadernados en el mismo volumen aparecen otros documentos.

10. COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1863)
Reglamento de la conservación de la vía. Ferro-carril de Córdoba a Málaga, Imprenta de Casilari, Málaga, 14 p.

El documento está firmado en Málaga el 26 de mayo de 1863 por Jorge Loring, director gerente de la compañía. Encuadernados en el mismo volumen aparecen otros documentos.

11. COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1863)
Reglamento general de la circulación por la vía única. Ferro-carril de Córdoba a Málaga, Imprenta de Casilari, 16 p.

El documento está firmado en Málaga el 26 de mayo de 1863 por Jorge Loring, director gerente de la compañía. Encuadernados en el mismo volumen aparecen otros documentos.

12. COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1863)
Reglamento general de señales. Ferro-carril de Córdoba a Málaga, 5 p.

El documento está firmado en Málaga el 26 de mayo de 1863 por Jorge Loring, director gerente de la compañía. Encuadernados en el mismo volumen aparecen otros documentos.

13. COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1863)
Reglamento general del servicio telegráfico. Ferro-carril de Córdoba a Málaga, Imprenta de Casilari, Málaga, 14 p.

Documento firmado en Málaga el 26 de mayo de 1863 por el director gerente de la compañía Jorge Loring. Encuadernados en el mismo volumen aparecen otros documentos.

14. COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1863)
Reglamento para los guarda-agujas. Ferro-carril de Córdoba a Málaga, Imprenta de Casilari, Málaga, 7 p.

El documento está firmado en Málaga el 26 de mayo de 1863 por el director gerente, Jorge Loring. Encuadernados en el mismo volumen se recogen otros documentos.

15. COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1863)
Instrucción para el manejo y conservación de las placas giratorias. Ferro-carril de Córdoba a Málaga, Imprenta de Casilari, Málaga, 5. p.

Esta instrucción está firmada en Málaga el 26 de mayo de 1863 por el director gerente de la compañía, Jorge Loring. Encuadernados en el mismo volumen aparecen otros documentos de la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga.

16. COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1863)
Reglamento para el servicio del almacén general: explotación. Ferro-carril de Córdoba a Málaga, Imprenta de Casilari, Málaga, 9 p.

El documento está firmado en Málaga el 6 de agosto de 1863 por Jorge Loring, director gerente de la compañía. Encuadernados en el mismo volumen aparecen otros documentos.

17. S/N (1864) Instruction pour la pose de la voie, Málaga, 13 p.
El documento es una copia manuscrita no impresa, fechada en Málaga el 12 de abril de 1864 y firmado por Dupuy, representante de la empresa. Está encuadernado con otros documentos.

18. COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1865)
Reglamentos para la contabilidad del material y tracción y la contabilidad de talleres.
Ferro-carril de Córdoba a Málaga, Imprenta de Casilari, Málaga, 14 p.

Encuadernados en el mismo volumen aparecen otros documentos.

19. COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1865)
Reglamento para el servicio del almacén general: material. Ferro-carril de Córdoba a Málaga, Imprenta de Casilari, Málaga, 10 p.

Encuadernados en el mismo volumen aparecen otros documentos.

20. COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1865)
Reglamento para el servicio comercial. Ferro-carril de Córdoba a Málaga, Imprenta de Casilari, Málaga, 5 p.

El documento está firmado en Málaga el 1 de septiembre de 1865 por Jorge Loring, director gerente de la compañía. Encuadernados en el mismo volumen aparecen otros documentos.

21. COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1868)
Instrucciones a los engrasadores: deberes y atribuciones: Orden de servicio nº 319, Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, Málaga, 8 pp.

El documento está firmado en Málaga el 10 de agosto de 1868 por E. Painemaison, y aprobado por el director gerente de la compañía, Jorge Loring. Encuadernados en el mismo volumen aparecen otros documentos.

22. COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1869)
Instrucciones sobre la marcha de las locomotoras mediante el uso del contra-vapor: Orden de servicio nº 373, Ferro-carril de Córdoba a Málaga, 8 pp.

El documento está firmado en Málaga a 31 de mayo de 1869 por el ingeniero del material y tracción, El. Plainemaison. Encuadernados en el mismo volumen aparecen otros documentos.

23. COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1871)
Reglamento de la vigilancia de la vía. Ferro-carril de Córdoba a Málaga, Imp. de la Viuda de Gil de Montes, 18 p.

Encuadernados en el mismo volumen aparecen otros documentos.

24. COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1873)
Instrucciones a los empleados sobre la ley y reglamentos de policía de los ferro-carriles. Colección de la ley, reglamentos y demás disposiciones sobre la Policía de los Ferro-Carriles. Ferro-carril de Córdoba a Málaga, Explotación, Imprenta Viuda de Gil de Montes, 96 pp.

Encuadernados en el mismo volumen aparecen otros documentos. Se trata de un conjunto de Ley de Policía de Ferrocarriles: Instrucciones a los empleados sobre la ley y reglamentos de policía de los ferrocarriles, firmado por Jorge Loring; Ley de 14 de noviembre de 1855 sobre policía de ferro-carriles; Reglamento de 8 de julio de 1859 para la ejecución de la ley y sobre policía de ferro-carriles; Real decreto y reglamento de 9 de enero de 1864 para la inspección y vigilancia de los ferrocarriles; Instrucción para los empleados de las inspecciones de los ferrocarriles de 10 de abril de 1862; Formularios para los encargados de la inspección administrativa; Relación de las materias a que deberán referirse los partes, etc., que eleven a sus gefes [sic] los

funcionarios de la inspección facultativa; Relación de las materias a que deberán referirse los partes de la inspección administrativa y mercantil.

25. COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1873)
Reglamento de los conductores de tren. Ferro-carril de Córdoba a Málaga, Imprenta Viuda de Gil de Montes, 23 p.

El documento está firmado en Málaga el 26 de mayo de 1873 por el director gerente, Jorge Loring. Encuadernados en el mismo volumen aparecen otros documentos.

26. COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1873)
Reglamento de maquinistas y fogoneros. Ferro-carril de Córdoba a Málaga, Imprenta Viuda de Gil de Montes, 24 p.

El documento está firmado en Málaga el 26 de mayo de 1873 por Jorge Loring, director gerente de la compañía. Encuadernados en el mismo volumen aparecen otros documentos.

27. COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1873)
Instrucción para la organización de las brigadas. Ferro-carril de Córdoba a Málaga, Imprenta Viuda de Gil de Montes, Málaga, 10 p.

Esta instrucción está firmada en Málaga el 26 de mayo de 1873 por el director gerente de la compañía Jorge Loring. Encuadernados en el mismo volumen aparecen otros documentos.

28. COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1874)
Real orden y reglamento de señales. Ferro-carril de Córdoba a Málaga, Imprenta Viuda de Gil de Montes, 34 pp.

Encuadernados en el mismo volumen aparecen otros documentos.

Comprobamos que este corpus de documentos se divide en reglamentos e instrucciones, apareciendo solamente un documento que no está incluido en estas categorías, que es la impresión de la Real orden y reglamento de señales de 1874. Los reglamentos son disposiciones generales en cuanto a cometido de los servicios y sus funciones, y planes de funcionamiento. Las instrucciones, sin embargo, cubrirían detalles del modo de realizar labores determinadas. Aunque los reglamentos deberían en teoría conocerse por todo el personal, lo más lógico es que fuesen los cargos intermedios con otros individuos a su cargo, los que debieran aplicarse al estudio al menos de los reglamentos que les competiesen directamente, transmitiendo luego la información a los empleados de base. Sin embargo, las instrucciones, iban dirigidas directamente al personal de base que manipulase las máquinas, aparatos o desempeñase labores específicas. No disponemos de estudios sobre la evolución ni los niveles de formación del personal de las compañías ferroviarias, o niveles de analfabetismo, etc.; por tanto, no podemos concretar si también las instrucciones eran transmitidas de forma oral por los encargados de puestos medios, o si se distribuirían individualmente entre las brigadas y grupos de trabajo. También es posible que se diesen todas las formas de transmisión, oral y escrita, individual y colectiva, de reglamentos e instrucciones.

Del total de estas publicaciones con efecto interno en la compañía, más del 53% fue emitido a lo largo del año 1863, es decir, cuando se organizó la estructura y funciones de los distintos servicios de la empresa unos meses antes del comienzo de la

puesta en explotación de los primeros tramos de la línea que fueron inaugurados. Cuatro de los documentos del corpus fueron publicados en 1873, tratándose de sustituciones de reglamentos que ya existían, que debieron tener que ver con ciertas reordenaciones de la Ley de Ferrocarriles vigente de 1855, unos años antes de que se dictase la nueva Ley de Ferrocarriles de 1877.

Suponemos que los cuatro documentos de 1863 que aparecen sin firma de imprenta, serían los más antiguos que se mandaron publicar o, como hemos sospechado anteriormente, fueron imprimidos en el extranjero e importados de forma fraudulenta, aunque para esta fecha ello es menos probable, ya que la restricción en la exención de impuestos de importación de papel, impresos, etc. a las ferroviarias no se puso en marcha hasta 1865. A partir de entonces, encontramos dos establecimientos impresores de la ciudad de Málaga que prestaron este servicio a la ferroviaria:

- a) Imprenta de Casilari
- b) Imprenta de G. de Montes, que más tarde cambia su nombre a Imprenta de la Viuda de G. de Montes.

No podemos asegurar si el encargo de trabajos en 1863 a sendas imprentas, de forma alternante y casi simultánea, pudiera haber estado debido a una competencia comercial, puesto que es posible que en los primeros momentos de su constitución, la ferroviaria optase por probar los servicios que ofrecían ambos impresores y la calidad del trabajo; o bien, simplemente los encargos alternados entre ambas imprentas fuesen fruto de que en ciertos momentos cualquiera de las dos estuviese colapsada de trabajo, y éstos se derivasen a la otra imprenta. Desconocemos, no obstante, si pudiera haber otras relaciones entre estos establecimientos.

Aunque estas imprentas debieron inscribirse en la pauta de baja capitalización y estructura familiar de negocio, general para la mayoría de imprentas españolas de la época, es significativo que la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga y posteriormente los Ferrocarriles Andaluces, optasen por empresas locales en lugar de nacionales. Obviamente, la cuestión de la distancia geográfica hubo de tener que ver en esta elección, puesto seguramente supondría un mayor coste la impresión en la capital por motivos de transporte del material elaborado, pero es posible que en el ideal de desarrollo integral de la región del trío de empresarios malagueño estuviese llevándose a cabo mediante estímulos combinados en diferentes áreas.

Según una nota del *Boletín Bibliográfico Español y Estrangero [sic]*, la Imprenta de Santiago Casilari fue la misma anteriormente llamada “Del Comercio”¹⁵³⁹. Nos preguntamos si este impresor tendría algo que ver con el Francisco Casilari, Jefe de la intervención y de la estadística del Ferro-carril de Córdoba a Málaga que aparece en el escueto organigrama de la Compañía que ofrece la guía de Málaga de 1866 de A.

¹⁵³⁹ *Boletín Bibliográfico Español y Extranjero* (15/11/1862) “Relación de las imprentas que existen en Málaga, anotadas por el orden de antigüedad de su establecimiento”, Año III, núm. 22, pp. 246-247 [Cita extraída de CALVO GONZÁLEZ, José (2009) *Letra y Duelo. Imprentas de viudas en Málaga (siglos XVII-XIX). Fondos del Archivo Municipal de Málaga*, Ayuntamiento de Málaga, Área de Igualdad de Oportunidades de la Mujer, p. 23. Disponible en: <http://areadeigualdad.malaga.eu/export/sites/default/mujer/mujer/portal/menu/portada/documentos/LETRAYDUELO.pdf> [última consulta 24/08/2015]

Mercier y Emilio de la Cerda¹⁵⁴⁰, al que ya hicimos alusión en el apartado de las élites. También según el mismo *Boletín Bibliográfico*, la imprenta de Francisco Gil de Montes fue establecida por los señores Cabrera y Laffore y poseída después por José del Rosal¹⁵⁴¹.

En el año 1863, cuando la ferroviaria malagueña mandó publicar la mayoría de los documentos de este corpus, encontramos que este impresor compite en la realización de los trabajos con la Imprenta Gil de Montes. A partir de 1865 hasta 1871, solamente tenemos documentos con la firma de imprenta de Casilari. A partir de 1871 hasta 1874, el resto de los documentos de comunicación interna que imprimió la Compañía del Ferrocarril de Málaga a Córdoba fueron realizados en la Imprenta de la Viuda de Gil de Montes.

Así pues, además de los talleres que realizaron publicaciones para el Ferrocarril de Córdoba a Málaga y Ferrocarriles Andaluces, Casilari y Gil de Montes, otra de las imprentas anunciadas en el *Anuario de España...* barcelonés, la de Ramón Párraga, realizaría también trabajos de impresión del papel de oficina para el Ferrocarril de Córdoba a Málaga como hemos visto, pero no imprimió, sin embargo, cuadernillos con estatutos, memorias, órdenes internas para empleados, o publicaciones del tipo que estamos viendo en este apartado.

La Viuda de Francisco Gil de Montes continuó con la empresa en actividad a la muerte de su esposo. La imprenta estuvo situada en la calle Cintería del centro de Málaga, desde 1870 hasta 1884. Parece ser, pues que a partir del momento en el que la viuda se hizo cargo del negocio, pasó su imprenta a realizar todos los trabajos de publicación de la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, de los que disponemos en el corpus. Además de los reglamentos e instrucciones de la ferroviaria, la viuda también imprimió las cuatro últimas Memorias de las Juntas Generales de accionistas: de 28 de mayo de 1875, de 28 de mayo de 1877, de 28 de mayo de 1878, de 20 de noviembre de 1878¹⁵⁴². En 1877 se liquidó dicha empresa y se fundó la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, que reabsorbería la línea primigenia de Córdoba a Málaga, procediéndose a liquidar la antigua corporación. Esta liquidación y las operaciones financieras enrevesadas que llevó a cabo Jorge Loring en perjuicio de los accionistas, dieron lugar a que dos Juntas Generales se celebrasen el mismo año, en mayo y noviembre de 1878, de las cuales que se publicaron sendas Memorias.

¹⁵⁴⁰ MERCIER, A.; DE LA CERDA, Emilio (1866), *Op. cit.*

¹⁵⁴¹ *Ibid.*

¹⁵⁴² CALVO GONZÁLEZ, José (2009), *Op. cit.*, pp. 39-41.

Capítulo XVIII. Ferrocarriles y publicidad

En nuestro país no son frecuentes los estudios de la publicidad en claves de historia económica, aunque en las últimas décadas han comenzado a desarrollar esta línea de investigación¹⁵⁴³. Por otro lado, también resaltamos que en la actualidad se están comenzando a esclarecer los problemas del estudio de la publicidad desde una óptica de objetividad científica, puesto que se planteaban serios problemas cronológicos, historiográficos, metodológicos y conceptuales hasta la fecha en este ámbito de la comunicación¹⁵⁴⁴. Otro problema fundamental que bloquea la extensión de esta línea de estudio es que el nacimiento de la empresa industrial moderna, principal responsable de la transformación de las economías occidentales, la Revolución Industrial y la aceleración de la historia del siglo XIX ha sido bien estudiado en Estados Unidos, Gran Bretaña, y algunos países de Europa central como Alemania por especialistas como Chandler¹⁵⁴⁵ y otros germanos y sajones; mientras que para la Europa latina por el contrario, no existen grandes escuelas ni una historiografía potente sobre estas temáticas. Creemos que esto puede ser debido a que tradicionalmente han sido investigados otros temas o, incluso es posible que la cuestión de los relativos retrasos francés o español en las dinámicas de la industrialización, repercutan en producir unas lagunas en la investigación y en la producción de estudios. Así, los fenómenos comunicacionales como la publicidad o la distribución de prensa, suelen ser abordados desde finales del siglo XIX y principios del XX, cuando ya el fenómeno de la comunicación contemporánea se encontraba en fase de pleno auge.

Insistimos en el hecho de que la publicidad es un fenómeno de estrechas imbricaciones con el resto de los fenómenos sociales, económicos y hasta políticos de la contemporaneidad, y se compenetra hasta tal punto con la realidad, que llegan a conformar el mismo cuerpo de ésta. Según nuestro entender, debemos hablar de Publicidad Contemporánea a partir de que las empresas o células económicas de la sociedad deciden externalizar el esfuerzo de la elaboración de su publicidad,

¹⁵⁴³ FERNÁNDEZ POYATOS, M^a Dolores (2006) *Orígenes y Evolución de la Publicidad en España. 1880-1936*, Tesis doctoral, dirigida por Emilio Felui García y Victoria Tur Viñes, Departamento de Sociología II, Psicología, Comunicación y Didáctica, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad de Alicante, 424 pp.

¹⁵⁴⁴ FERNÁNDEZ POYATOS, M^a Dolores (2013) “Propuestas cronológicas para la Historia de la publicidad”, en *Historia y Comunicación Social*, Vol. 18, n^o Esp. Octubre 2013, Universidad Complutense de Madrid, pp. 267-277. Disponible en: <http://revistas.ucm.es/index.php/HICS/article/viewFile/43965/41572> [última consulta 13/12/2015]

¹⁵⁴⁵ CHANDLER, Alfred D. Jr. (1996) *Escala y diversificación: la dinámica del capitalismo industrial*, Prensas Universitarias de Zaragoza, Vols. I y II, 1220 pp.

recurriendo a otras empresas de la comunicación con sus propios aparatos empresariales, funcionales y económicos; dándose a partir de entonces una simbiosis entre el cliente y la empresa vehículo de su publicidad.

1. La publicidad como vehículo ideológico del capitalismo

La publicidad en el espacio público fue un tema de interés señalado hace ya varias décadas por Jürgen Habermas —uno de los autores que constituyeron el núcleo de la escuela de Frankfurt¹⁵⁴⁶—, y ya en las postrimerías del siglo XX, el filósofo greco-francés Cornelius Castoriadis también interpretaba la publicidad más allá de las visiones estrictamente económicas o economicistas con que habitualmente se la contempla, como un ejercicio de “institución imaginaria de la sociedad”¹⁵⁴⁷. Según Castoriadis, la publicidad se plasma en el imaginario social instituido vigente en la actual sociedad capitalista globalizada, el cual actúa en la práctica como soporte ideológico de la expansión capitalista. A estos razonamientos comienzan a adscribirse algunos autores españoles, como Antonio Caro¹⁵⁴⁸, planteando algunas derivaciones al eje principal de la filosofía marxista. Marx había preconizado la separación entre infraestructura y superestructura, pero Caro cuestiona este criterio, seguido casi como dogma, puesto que se plantea la publicidad como verdadero soporte e ingrediente fundamental del imaginario social instituido en el actual sistema de producción capitalista. Para este autor, sería la publicidad el elemento que dotaría al sistema de su dimensión ideológica, mientras que la económica ya se pone de manifiesto en los medios y bienes de producción, su distribución comercial y sus ventas. En esta lógica, la publicidad sería el instrumento de intermediación entre los componentes imaginarios de la actual producción capitalista y el imaginario social instituido. Esta doble vertiente de los imaginarios colectivos estaría en función de la doble dimensión de la publicidad, a la vez económica e ideológica.

Aunque en líneas generales estamos de acuerdo con esta visión de la publicidad como soporte ideológico del capitalismo, en nuestras incursiones en la publicidad del siglo XIX hemos ido llegando a algunos matices divergentes de este eje de pensamiento. Combinando prospecciones de publicidad impresa en prensa, con otras prospecciones de documentos de materias puramente económicas, como los informes consulares ingleses de este período¹⁵⁴⁹, hemos percibido que ya desde mediados del

¹⁵⁴⁶ HABERMAS, Jürgen (1988) *L'espace public: archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*, Payot, Paris, 324 pp.

¹⁵⁴⁷ CASTORIADIS, Cornelius (2013) *La institución imaginaria de la sociedad*, Tusquets editores, 548 pp.

¹⁵⁴⁸ CARO, Antonio (2008) “La publicidad como núcleo de un imaginario globalizado”, en HELLÍN ORTUÑO, Pedro A. (coord.) *El discurso publicitario contemporáneo. Su relación con lo social*, Diego Marín Librero-Editor, Murcia, pp. 79-97.; o del mismo autor (2015) “Publicidad y macroestructura imaginaria”, en *Colección Académica de Ciencias Sociales*, Vol. 2, nº 1, 2015, Universidad Pontificia Bolivariana, pp. 39-46.

¹⁵⁴⁹ Consular Reports (CR): Cádiz 1856, 1857, 1864, 1865, 1866, 1867, 1871, 1872, 1873-1876, 1877, 1878, 1880, 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1891, 1892, 1893, 1895, 1896a, 1896b, 1897, 1899, 1900, 1901, 1903, 1904, 1905; Huelva 1873-1876; Jerez 1876; Málaga 1863, 1866, 1869, 1872, 1873, 1874, 1875, 1876, 1877, 1878, 1879, 1880, 1882, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1889bis, 1890, 1891, 1891-1906, 1892, 1893, 1893bis, 1894, 1895, 1907-1912; Motril 1877; Sevilla 1876. Debemos estas fuentes al investigador de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Domingo Cuéllar Villar, quien nos las cedió generosamente.

siglo XIX se registra una brecha singular entre lo que era la economía real de un lugar o región dados, y la apariencia económica que proyecta en conjunto la publicidad sobre el ámbito ciudadano. La publicidad genera una especie de movimiento económico aparente que percibe el ciudadano inmerso en un ámbito de modernidad, inserto en la prensa o en los anuncios y carteles por doquier que van apareciendo en los núcleos urbanos importantes, que pretenden agregarse al nuevo modo de vida y a las nuevas formas de producción que irradiaban en aquel momento las nuevas potencias industriales de Europa y a floraba también en Norteamérica. Por ejemplo, mientras los informes consulares hablan de balanza de comercio exterior desventajosa para España, elusión de los impuestos proteccionistas de la Corona por las fuerzas económicas del momento, y una economía basada en la exportación de minerales, la publicidad que recibía el ciudadano medio en cantidades nunca antes experimentadas, se basa principalmente en productos de producción local que han de lidiar con un estrecho mercado interior y regional. Comienzan a ser algo más numerosos a medida que avanza el siglo XIX los productos de importación que se anuncian en la prensa escrita. Tal vez ni las clases trabajadoras, ni tampoco el ciudadano medio, alcanzase a interpretar las informaciones técnicas y estadísticas sobre economía que ofrecían los periódicos o la prensa especializada. Es más que probable que el público medio lector u oidor de las informaciones de los periódicos viviese desentendido de los reales movimientos económicos de la nación y de la comprensión de las repercusiones que ellos pudiesen tener sobre su entorno más cercano. La publicidad debió, tanto o más que en la actualidad, generar una distorsión entre las masas en la comprensión real de lo que era la vida económica real y la vida económica imaginaria. Y esta brecha ha ido creciendo más y más a medida que se desarrollaba el mundo capitalista, ya que el conjunto de emisiones publicitarias que percibe un ciudadano a lo largo de su tiempo de vida, han de sumirle en un medio que percibirá con una imagen muy alejada de la infraestructura que soporta verdaderamente su mundo y su entorno más directo.

Ello nos induce a pensar en la publicidad como instrumento de “invisibilización” de la economía real para la mayor parte de la sociedad. Puestos a pensar desde esta óptica, comprobamos cómo esta brecha fue establecida desde un principio. Aunque los niveles de represión y persecución de la prensa y la libertad de expresión se mantuvieron elevados durante todo el siglo XIX, durante la regencia de María Cristina de Borbón y el reinado de Isabel II, estos niveles bajaron ostensiblemente desde la muerte del patriarca Fernando VII. La relación del reinado de Isabel II con la prensa osciló en la prensa liberal desde posiciones laudatorias de la Corona, en colaboración con los objetivos principales del liberalismo, hasta los ataques frontales y constantes a la Casa Real en los años previos al derrocamiento de la reina. Del dilatado paso que supuso en España el cambio del Antiguo al Nuevo Régimen, tal vez deberíamos señalar que los esfuerzos de la Corona estuvieron centrados en la observación y censura de la propagación de ideas en los contenidos y la redacción de noticias, pero no existieron los mismos controles sobre la publicidad. Durante la Regencia de María Cristina de Borbón, la publicidad se infiltró con fuerza en los soportes periodísticos, alimentando sutilmente la semilla ideológica del nuevo modo de producción, el capitalismo.

A raíz del triunfo del capitalismo en su vertiente liberal a lo largo del siglo XIX, la población en su conjunto podía pertenecer solamente a dos grupos: la élite económica, que controlaba a su vez los modos de producción y supo aprovechar muy pronto las armas ideológicas y propagandísticas que portaba la publicidad de un modo velado; y la masa de consumidores, que absorbían ese contenido ideológico inherente a

los nuevos tiempos. Entonces, como ahora, las diferentes capacidades de acceso e interpretación de la información marcaban la pertenencia a una de las dos caras de la sociedad, que pronto devendría en sociedad de masas. Tanto en la Revolución Industrial como en la época actual —que pudiéramos llamar de “capitalismo maduro” o de “crisis del capitalismo”—, esta comparación de períodos parece tener más elementos comunes que en el período intermedio vivido desde Entreguerras al último tercio del siglo XX. Desde finales de la segunda Guerra Mundial hasta los momentos del advenimiento de la Crisis Financiera de Occidente en la primera década del siglo XXI, se rompió la tónica general del sistema capitalista, ampliándose el contrato social con las conquistas sociales de la clase obrera y soluciones de protección legal de la clase trabajadora y el funcionariado. Fuera de este intervalo, que Hobsbawm llamó “el corto siglo XX”¹⁵⁵⁰, lo que conocemos como clases medias, o no existían en los comienzos o tienden a desaparecer en la actualidad.

No sabemos si el efecto de la publicidad sobre los deseos, los valores y las mentalidades fue mayor o menor en el siglo XIX que en la actualidad. Si bien a nivel cuantitativo es indiscutiblemente superior nuestra exposición a la publicidad que entonces y que esta exposición al bombardeo publicitario conforma junto con el resto de informaciones buena parte de las características de los individuos, los habitantes del plantea en el siglo XIX estaban en gran medida aún conformados en una mentalidad en muchas facetas propia aún del Antiguo Régimen, y los nuevos modos de la información pudieron ser cualitativamente fuertemente impactantes y tener gran influencia sobre los individuos. Durante largas décadas en esta intersección entre el Antiguo y el Nuevo Régimen, se superpusieron añadidos y se sucedieron adaptaciones propios de los ajustes necesarios para llevar a cabo el cambio entre los dos modelos o —por seguir términos de Marx—, modos de producción. Mas el trasfondo moral y perceptivo de la mentalidad anterior siguió actuando por largo tiempo. No obstante, la concepción moderna del mundo debió influir más rápidamente sobre las personas de lo que lo hicieron los vehículos del desarrollo sobre la economía real. Si bien España no alcanzó nunca las cotas ni la extensión de la industrialización del centro del continente, las ideas, las noticias, la información y los gustos, se trasladaban durante la segunda mitad del siglo XIX velozmente, como nunca antes se había visto.

Estas cuestiones serían por sí mismas objeto de otro estudio, pero adelantaremos aquí que la observación de la publicidad de comienzos del siglo XIX hasta los años 1840, sobre todo de los pequeños anuncios por palabras, nos da idea de cómo se superponen ambos conjuntos de ideas y modos de percepción y de vida. Por ejemplo, es frecuente que en la publicidad de medados del siglo XIX se dispusiesen anuncios solicitando mozo o doncella que “tiene” o “no tiene quién le abone”, o “amas de cría”. El ejemplo de las amas de cría es significativo, ya que comprobamos a través de él cómo esta costumbre de las amas de cría trasciende a la publicidad, antes de quedar eliminada y desfasada por los nuevos valores burgueses que volvieron a dar preferencia a la crianza materna¹⁵⁵¹. De este modo, durante dicha intersección temporal, los antiguos

¹⁵⁵⁰ HOBBSAWM, Eric (1994) *Age of Extremes. The Short Twentieth Century 1914-1991*, Abacus, London, 627 pp. Disponible en: <https://libcom.org/files/Eric%20Hobsbawm%20-%20Age%20Of%20Extremes%20-%201914-1991.pdf> [última consulta]

¹⁵⁵¹ La costumbre de las amas de cría había surgido en el seno de la alta aristocracia y había ido extendiéndose desde finales de la Edad Moderna, sobre todo en el siglo XVIII, a otros escalafones más bajos de la nobleza y entre la burguesía incipiente que trataba de ascender en la escala social y de

modos de vida se adaptaron durante un tiempo a las nuevas formas de transmitir unas informaciones que anteriormente quedaban en el ámbito privado el hogar o se transmitían de forma más íntima en el entorno más inmediato. A partir del meridiano del siglo XIX, este tipo de anuncios va siendo menos frecuente en la prensa local, hasta desaparecer completamente a comienzos de su último tercio.

2. La hegemonía historiográfica anglosajona sobre publicidad y empresa contemporáneas

En este apartado daremos un apresurado repaso a la historiografía para comprobar cómo ésta sitúa el arranque de los mecanismos de comunicación de las empresas capitalistas a partir de la hegemonía de los Estados Unidos de América sobre Europa tras la Segunda Guerra Mundial, contemplando los antecedentes de la comunicación comercial para el consumo de masas en los años 1920. Saliendo de esta tendencia, comienzan a darse excepciones y a realizarse estudios sobre la comunicación corporativa o institucional en el ámbito de las empresas en Francia, pero aunque tratan a modo de precedente algunos aspectos de la comunicación de las empresas históricas de los comienzos de la Revolución Industrial, se centran en procesos actuales¹⁵⁵².

La historiografía sobre comunicación persuasiva sitúa el comienzo de este tipo de estudios académicos en los Estados Unidos, iniciados por un grupo de psicólogos de la rama de la información y educación del Ejército después de la Segunda Guerra Mundial. En realidad, con la asunción de las teorías de Freud por la psicología, a partir de los años 1920, el papel de la comunicación de masas se había revelado como un factor de primer orden para el control social por medio de la propaganda, profusamente utilizada por los regímenes fascistas europeos durante el período de Entreguerras. Pero con el auge de la ideología y el modo de producción capitalista norteamericano, opuestos al sistema económico comunista, se investigaría a fondo en la traslación de los modelos de comunicación persuasiva de la primera mitad del siglo XX, hacia el consumo de masas en provecho de la industria a través de la publicidad comercial. Así, en 1946 se crearía el Stanford Research Institute, hoy conocido como SRI International, en la Universidad de Stanford¹⁵⁵³.

Los años 1960 fueron considerados la época dorada de la publicidad comercial, que vino acompañada del nuevo soporte audiovisual para las masas, especialmente creado para fines publicitarios¹⁵⁵⁴. Según el historiógrafo catalán Josep Fontana, la CIA tomó cartas importantes en el asunto de la promoción del “estilo de vida” capitalista de Occidente y emprendió labores de mecenazgo y promoción cultural financiada por las grandes fundaciones de empresas norteamericanas, como la Fundación Ford, o por el mismo Plan Marshall¹⁵⁵⁵. Pero en los años 1970, tras la crisis del petróleo, también

mimetizarse con las clases superiores al adoptar sus formas y maneras, según ARIÈS; Philippe (1987) *El niño y la vida familiar en el Antiguo Régimen*, Taurus, Madrid, 548 pp.

¹⁵⁵² LIBAERT, Thierry; JOHANNES, Karine (2010) *La communication corporate*, Dunod, Paris, 128 pp.

¹⁵⁵³ VERA BALANZA, M^a Teresa (1995) *La teoría de la comunicación. Perspectivas para un debate interdisciplinario*, Secretariado de Publicaciones e Intercambio Científico, Universidad de Málaga, 161

pp.

¹⁵⁵⁴ EGUIZÁBAL MAZA, Raúl (1998) *Op. cit.*

¹⁵⁵⁵ FONTANA, Josep (2002) *La historia de los hombres: el siglo XX*, Editorial Crítica, Barcelona, pp. 88-99.

entrarán en quiebra los súperconceptos imperantes en la vida cotidiana de Occidente, y autores como Elliot Aronson se dieron a analizar las fuentes y la naturaleza de la comunicación y las características propias, colectivas e individuales del público¹⁵⁵⁶. Esta etapa de crisis quedó superada a partir de los años 1980, cuando se trasladaría el modo de comunicación empresarial americano a Europa, apareciendo el patrocinio o mecenazgo de empresas en los ámbitos cultural y deportivo. En esta década las empresas que más invirtieron en esponsorización en España fueron Tabacalera, Campsa, Lois, Reynolds o Teca, que se instituyeron en los nuevos mecenas de la alta competición deportiva¹⁵⁵⁷. Pero los sistemas de mecenazgo de las últimas décadas del siglo XX habían penetrado en la Europa continental a través de Francia, que había reorientado sus políticas económicas hacia el neoliberalismo liderado por EE UU., liberalizando leyes, privatizando empresas públicas y otorgando concesiones a los sistemas privados en cuestiones sociales y laborales —además de dedicarse a la fabricación y venta de armas—; poniendo gran empeño en mejorar la imagen de marca de las empresas francesas y explotando la posibilidad de lavar la imagen de las instituciones con herramientas publicitarias¹⁵⁵⁸.

En los años 1990 la comunicación empresarial va comenzando a considerarse uno de los pilares de las organizaciones con ánimo de lucro, y se revisan las teorías de la comunicación existente en base a su aplicación práctica enfocada al éxito comercial y a la propia comunicación interna¹⁵⁵⁹. Sin embargo, a raíz de la sucesión de crisis financieras desde el término del siglo XX y los albores del XXI, se planteó para las empresas la necesidad de sistemas sopesados de comunicación de crisis que las salvaguardase de caer en una espiral de descrédito de difícil salida, apareciendo abundante producción académica en este tipo de estudios¹⁵⁶⁰. Ya en la década actual, la

¹⁵⁵⁶ ARONSON, Elliot (1975) *Introducción a la psicología social*, Alianza Editorial, Madrid, 343 pp.

¹⁵⁵⁷ ROCA, Quim (1987) *Sponsorship. La publicidad espectáculo o "Comunicando a través del Patrocinio"*, Distribución Consulting, S. A., Barcelona, 263 pp.

¹⁵⁵⁸ HÉBERT, Nicole (1988) *La empresa y su imagen. La publicidad institucional: ¿para qué?, ¿cómo?*, Ediciones Deusto, S. A., Bilbao, 199 pp.

¹⁵⁵⁹ Sobre la producción científica a partir de los años 1990 y las siguientes décadas, en el marco de la comunicación empresarial en español, hemos seleccionado algunos títulos: WESTPHALEN, M. H (1993) *La dirección de comunicación*, [Edición española de PIÑUEL, José Luis] Ediciones del Prado, Madrid, XX + 1246 pp.; ADAIR, John (1995) *Guía Práctica para la Comunicación Empresarial*, Deusto, Bilbao, 160 pp.; PIÑUEL RAIGADA, José Luis (1997) *Teoría de la comunicación y gestión de las organizaciones*, Síntesis, Madrid, 319 pp.; VILLAFANE, Justo (1999) *La gestión profesional de la imagen corporativa*, Ediciones pirámide, Madrid, 322 pp.; LOSADA DÍAZ, José Carlos (coord.) (et al.) (2004) *Gestión de la comunicación en las organizaciones*, Ariel, Barcelona, 556 pp.; ANDRADE RODRÍGUEZ DE SAN MIGUEL, Horacio (2005) *Comunicación organizacional interna: proceso, disciplina y técnica*, Netbiblo, La Coruña, 122 pp.; GUTIÉRREZ GARCÍA, Elena (2006) *Comunicación institucional financiera*, Eunsá. Ediciones de la Universidad de Navarra, S. A., 202 pp.; BERCERUELO, Benito (2011) *Comunicación Interna en la Empresa. Claves y desafíos*, AEDIPE, Vizcaya, 197 pp.; ÁLVAREZ FERNÁNDEZ, Jesús Timoteo (2013) *Manejo de la comunicación organizacional. Espacios, herramientas y tendencias en gestión de negocios*, Díaz de Santos, Madrid, 454 pp. Agradecemos aquí la orientación bibliográfica en este tema del profesor de la Universidad de Málaga Francisco Javier Paniagua Rojano.

¹⁵⁶⁰ Sobre la comunicación de crisis, ver: FITA TRIAS, Jaume (1999) *Comunicación en programas de crisis*, Gestión 2000, Barcelona, 217 pp.; MITROFF, Ian I. & PEARSON, Christine M. (1997) *Cómo gestionar una crisis: guía para mejorar la preparación frente una la [sic] crisis*, Gestión 2000, Barcelona, 136 pp.; MORENO CASTRO, Carolia (ed.) (2009) *Comunicar los riesgos. Ciencia y tecnología en la sociedad de la información*, Biblioteca Nueva, Organización de Estados Iberoamericanos, Madrid, 345 pp.; SAURA PÉREZ, P. y GARCÍA GARCÍA, F. (2010) "La comunicación de crisis como elemento clave de la comunicación empresarial", en *Revista Icono 14*, 1 de julio de 2010, Año 8, Vol. 2, pp. 42-56. Ídem al profesor Francisco Javier Paniagua Rojano.

comunicación empresarial ha llegado a unos grados de desarrollo y especialización tales que sobrepasan las áreas académicas de las Relaciones Públicas en las que se circunscribían en las últimas décadas del siglo pasado. Profesionales y académicos han llegado a reclamar la autonomía de la comunicación empresarial como disciplina independiente en el contexto de las Ciencias de la Comunicación, al modo en el que ahora lo son el Periodismo, la Comunicación Audiovisual o la Publicidad¹⁵⁶¹. También las tendencias de la llamada Responsabilidad Social Corporativa (RSC) o Empresarial (RSE), en boga desde las últimas décadas del siglo XX, alude a la consideración de las empresas como agentes de cultura y civilización¹⁵⁶², aunque esta visión apologética de los entornos capitalistas ha generado duras corrientes críticas en su contra, no abundaremos más en ello en este trabajo¹⁵⁶³.

Sin invalidar de manera absolutamente tajante la visión historiográfica que otorga preeminencia al desarrollo empresarial del mundo anglosajón (inglés y norteamericano), queremos advertir que para hacer honor a la verdad, en primer lugar sería necesario realizar entrelazamientos entre esta línea de análisis de la comunicación y la de la historia de la prensa europea continental desde el momento en el que la prensa política pasa a convertirse en prensa de masas, pues en este peldaño de la historia el mundo empresarial se convierte en sostenedor de las empresas de la información mediante la publicidad. En segundo lugar, existe un vacío de estudios sobre las empresas capitalistas europeas del siglo XIX y principios del XX del ámbito geográfico latino, sobre todo en materia de comunicación, que no ha permitido hasta ahora verificar si el origen de los paradigmas actuales de la comunicación comercial de masas está en los Estados Unidos o si esta potencia actuó solamente como catalizadora en la sistematización de unos mecanismos que ya existían en las empresas europeas continentales en los albores del liberalismo. Nosotros, a través del trabajo de prospección de fuentes primarias que hemos desarrollado en esta tesis, y porque creemos sencillamente que estos mecanismos de comunicación empresarial son inherentes a la propia existencia de las empresas capitalistas, optamos por esta última opción.

La evolución de las empresas capitalistas desde su aparición en Europa a principios del siglo XIX y su consolidación como entidades sociales, ya a mediados de aquella centuria hasta nuestros días, ha sido estudiada de forma un tanto general y

¹⁵⁶¹ CARDOSO CASTRO, Jorge (2010) “Aspectos epistemológicos y metodológicos de la comunicación empresarial e institucional”, en *Revista Icono 14*, 2010, Año 8, vol. 2, pp. 340-370. También en esta línea la Asociación de Directivos de la Comunicación ha editado anualmente desde 2007 a 2014 el *Anuario de la Comunicación*, DIRCOM, Madrid. Ídem al profesor Francisco Javier Paniagua Rojano.

¹⁵⁶² SÁNCHEZ OLEA, Carlos (2010) “La empresa hoy. Agente de cultura y civilización”, en *Revista Icono 14*, 2010, Año 8, Vol. 2, pp. 25-41. Ídem al profesor Francisco Javier Paniagua Rojano.

¹⁵⁶³ Aunque ya hemos advertido que no profundizaremos en la historiografía ni la bibliografía sobre Responsabilidad Social Corporativa, ofrecemos aquí dos ejemplos básicos en español de estas dos visiones a favor y en contra, que se incluyen en la bibliografía básica para los alumnos de las prácticas de la asignatura Historia de la Comunicación de la facultad de Periodismo de la Universidad de Málaga, impartida por Carmen del Rocío Monedero Morales y la autora de esta tesis: NAVARRO GARCÍA, Fernando (2008) *Responsabilidad social corporativa: teoría y práctica*, ESIC, Madrid, 330 pp.; BELTRÁN VERDES, Esteban (2009) *Derechos torcidos: Tópicos, medias verdades y mentiras sobre pobreza, política y derechos humanos*, Editorial Debate, Barcelona, 378 pp. Recientemente en este departamento, también se leyó una tesis doctoral que contiene una historiografía sobre RSC. Ver: GALARZA FERNÁNDEZ, Emelina (2014) *Feminismo, RSC y Comunicación Participativa: metodología para la igualdad de género en la empresa*, tesis doctoral dirigida por Juan Antonio García Galindo y Ana Jorge Alonso; Facultad de Ciencias de la Comunicación, Universidad de Málaga, 465 pp.

teórica por los historiadores de la economía, que dedican sus obras a analizar en cifras globales los rendimientos de amplios sectores industriales o comerciales y su peso global en los mercados. Desafortunadamente, los historiadores de la comunicación apenas se han dedicado a los primeros momentos del mundo empresarial contemporáneo en Europa y, cuando lo han hecho, ha sido de forma superficial y con una metodología que deja mucho que desear hasta la fecha, influidos por la tendencia excesiva al presentismo de esta parcela académica. El resultado de esta conjunción de factores ha sido la práctica inexistencia de investigaciones que indaguen en la comunicación empresarial europea del siglo XIX a partir de la Revolución Industrial, tanto en España como en Francia.

En este último país, estudios recientes sobre la empresa en el siglo XIX desde los primeros años del XXI, han abarcado los aspectos concernientes a ella como la historia de las empresas y su inalienable ligazón a la sociedad industrial, la importancia de las primeras dinastías de empresarios, la profesionalización de las funciones empresariales y sus justificaciones ideológicas y la producción de bienes y servicios en la intersección de los problemas financieros y humanos. En definitiva, en las últimas décadas, los investigadores franceses se han planteado la visión subjetiva de esta temática económica, que no puede ser separada de los movimientos de orden social y moral y las razones políticas e intelectuales. Así pues, las dinámicas de los nuevos enfoques de la historia económica se tornan en los últimos tiempos menos simples que los aportados por la historiografía clásica sobre el capitalismo por los padres fundadores de esta tendencia de estudio de la escuela francesa, como Pierre Léon, Jean Buuvier, Bertrand Gille, François Crouzet, François Caron, Maurice Lévy-Leboyer, Louis Bergeon; y el aporte de la historia social, principalmente inspirada por Yves Lequin y Michèle Perrot. La historia empresarial francesa, estudiada en profundidad desde perspectivas estancas entre sí, se había centrado durante el siglo XX en compartimentos acotados como la historia de la electricidad, de los ferrocarriles, de la banca y la historia económica y financiera¹⁵⁶⁴.

En España aún está por abordar este tipo de estudios holísticos sobre la historia empresarial del siglo XIX, aunque también es posible que, en gran medida, otra de las causas de la carencia de investigaciones que pongan en relación los distintos ámbitos de factores derivados del mundo empresarial en los albores de la modernidad en España, la haya propiciado la no conservación de los archivos de empresa de los primeros momentos del capitalismo, por no haberse considerado un tipo de archivos merecedores de estudio histórico hasta bien avanzado el siglo XX, cuando alcanzan nuestro país las corrientes de la nueva historia económica y social a partir de los años 1960. Como veremos a continuación, en un principio fueron las mismas empresas las responsables de la destrucción de sus propios archivos, pues, transcurrido un corto período de conservación documental con fines administrativos inmediatos, los eliminaban. Si bien no todos los documentos eran condenados, una parte importante de los papeles considerados menos relevantes se hacían desaparecer. Y este fue el destino de los documentos relativos a la comunicación y la publicidad, al menos hasta las postrimerías del siglo XIX.

¹⁵⁶⁴ DAVIET, Jean-Pierre (2001) “Mémoires de l’entreprise française du XIX^e siècle”, en *Revue d’Histoire du XIX^e siècle. Société d’Histoire de la Révolution de 1848 et des Révolutions du XIX^e siècle*, nº 23, pp. 105-119. Disponible en: <https://rh19.revues.org/313> [última consulta 30/10/2015]

Hemos visto en el apartado de gestión de las empresas capitalistas de la primera parte cómo las ferroviarias precisaron desde sus comienzos de la lógica científica para optimizar la gestión del trabajo, el tiempo y los recursos, incluyéndose entre estos recursos la opinión pública y la imagen de la empresa. De hecho, los altos cargos de las ferroviarias solían ser individuos con formación académica superior, instruidos bien en ingeniería, bien en leyes, etc. Que no se estilase aún una sistematización milimétrica de las distintas funciones de las empresas, no quiere decir que las directivas no tuviesen en cuenta todos los factores que les incumbían. En un principio las tareas de gestión se acumulaban en los órganos directivos de las compañías, como consta en las Actas del Consejo de Administración de MZA desde 1857, pero poco a poco estos órganos directivos fueron delegando algunas funciones en comisiones encargadas de ciertas temáticas que requieran conocimientos especializados en determinadas materias o y disponían de las redes de contactos que era necesario manejar para llevar a cabo las tareas que se les encomendaban. El proceso de ajuste de las tareas de comunicación de las empresas capitalistas desde sus orígenes hasta nuestros días ha sido lento en el sentido de organización sistemática, pero, como veremos a continuación, en las empresas del siglo XIX podemos encontrar una similitud muy evidente con las actuales en concepciones y actuaciones comunicacionales.

3. La publicidad de las primeras ferroviarias

La publicidad que en principio conciben las empresas de ferrocarriles, y a la que el Consejo de Administración de MZA se refiere en sus actas durante la segunda parte del siglo XIX, hace referencia a los artículos y noticias que hablaban de las compañías o sus actuaciones. No existen apenas anuncios en prensa u otras publicaciones tal como hoy los conocemos, de las empresas o los servicios ferroviarios, al menos hasta los años 1930; aunque sí se consideraba publicidad la inserción de artículos y reportajes en los contenidos de la prensa por los que sí se abonaba un precio.

En innumerables casos —como las guías de viajeros que estudiaremos más adelante o las publicaciones especializadas que hemos estudiado ya— las compañías gozaron de publicidad, presumiblemente gratuita, gracias al interés de los editores de insertar los listados de sus recorridos y tarifas para el transporte de mercancías o personas como información de gancho para los lectores. También fue frecuente la publicación de los beneficios y cotización de las compañías ferroviarias por la prensa especializada con este mismo objetivo. Casi con total seguridad, la inserción de estos espacios de información debió ser gratuito en la mayoría de los casos, ya que debían ser demandados por público, y la prensa y las publicaciones competían a veces simplemente por incluirlos en sus páginas. Así pues, la inserción de esta publicidad con formato informativo de las ferroviarias, no fue en principio negocio para la prensa, sino un factor de atracción del interés del público lector.

Por el contrario, sí fue negocio para la prensa realizar puntual o regularmente reportajes o redactar noticias, ya que diversos diarios y publicaciones periódicas obtenían subvenciones por ello de parte de las compañías del ferrocarril, como iremos viendo.

3. 1. La relación de MZA con la publicidad

En este apartado trataremos principalmente de los artículos que salieron en prensa durante el período de constitución de MZA y la construcción de su red; a partir de 1857 hasta la década de 1880. El hecho de que llevemos estos dos temas en un solo epígrafe se debe a que en estos tempranos momentos, no existía aún una separación clara de las conceptualizaciones de publicidad que tenemos en la actualidad, y se consideraba publicidad cada artículo que salía redactado en la prensa como contenido.

Los gastos en publicidad en prensa, en forma de publicación de artículos supusieron un gasto ingente en los presupuestos de MZA desde su institución como empresa en 1857 hasta finales de 1869, momento en el que tras un período de interinidad de la Dirección de la Compañía desde la dimisión de Prompt, se nombró a don Cipriano Segundo Montesino para el cargo de Director, quedando a su cargo todos los servicios de la Explotación y la Construcción¹⁵⁶⁵. La nueva dirección comenzó un período de reajustes económicos y reducción de gastos nada más llegó el nuevo Director en todos los flancos. Entre otros recortes de diverso orden, como la reducción de las cantidades destinadas a aguinaldos de Navidad, que venían siendo consuetudinarias desde el principio de la andadura de la Compañía, Cipriano Segundo Montesinos trató de reducir las cantidades que se abonaban a periódicos. Sin embargo, debido a la necesidad de información de la empresa, y su intercambio con la prensa en beneficio de su imagen pública, llevaron a cancelar esta reducción una vez iniciada, y volver a la tendencia anterior de dispendios en este apartado.

3. 1. 1. Primeros gastos de MZA en publicidad. El control del Comité de París (1857)

Recién establecido del Consejo de Administración de MZA, en su segunda sesión, de 21 de enero de 1857¹⁵⁶⁶, se aprobó los anuncios publicados en los periódicos de París y Madrid, para la reunión de la Junta General de la Compañía, aunque no se especifica de qué periódicos se trata. El resumen del margen reza: “*Anuncios en los periódicos de París*”, y el texto del Acta dice así:

“A propuesta igualmente de uno de los vocales de la Comisión, aprobó el Consejo los anuncios publicados en los periódicos de París y de Madrid, para la reunión de la Junta General”.

En sesión de 15 de abril de 1857¹⁵⁶⁷, el director de la Compañía informa al Consejo de una carta del Comité de París relativa a los artículos referentes a la misma, con el título de resumen “*Publicaciones en los periódicos*”:

“El Director dá a conocimiento al Consejo de una carta del comité de París relativa á la reproducción en los periódicos españoles de los artículos publicados por “La Industria”, “El periódico de los caminos de hierro” y “El Diario de los Debates”, referentes á los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante.

¹⁵⁶⁵ Actas MZA, sesión nº 26 de 9 de diciembre de 1869, p. 235, libro 6.

¹⁵⁶⁶ Actas MZA, sesión nº 2 de 21 de enero de 1857.

¹⁵⁶⁷ Actas MZA, sesión nº 29, 15 de abril de 1857, p. 54.

Un vocal manifiesta que la parte más importante de dichos artículos ha sido ya publicado [sic] por La Hoja y por algunos otros periódicos de Madrid; y en cuanto al mapa bastan por ahora los ejemplares remitidos al Sr. Gándara para dar aquí la publicidad conveniente”.

Constatamos en el texto de esta sesión dos soportes de publicidad, uno el que hacen los periódicos madrileños en forma de artículos, y otro un mapa impreso que suponemos ha de representar la red de la Compañía construida hasta el momento, y tal vez los proyectos de nuevos trazados. En cuanto a los periódicos mencionados en el Acta, *La Industria*, el *Diario de los Debates* y *La Hoja*, no hemos podido identificarlos en la Hemeroteca Digital de la Prensa Histórica, ni contamos con investigaciones especializadas de los mismos. El llamado en el acta *El Periódico de los Caminos de Hierro* debe referirse a la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, de la que nos hemos servido repetidas veces en distintos apartados.

3. 1. 2. La publicación de los ingresos de MZA como imagen de solvencia (1857)

Algo más adelante, el 9 de mayo de 1857¹⁵⁶⁸, el director de la Compañía fue autorizado a comunicar el estado de los ingresos mensuales del ferro-carril de Madrid a Albacete a la *Gaceta de los Caminos de Hierro* y a la *Revista Peninsular Ultramarina*, así como a los demás periódicos que lo pidiesen. La publicación de los ingresos de estas grandes empresas puede considerarse una forma de publicidad, en tanto que, en la fiebre del capitalismo a mediados del siglo XIX, debieron ser llamativas las grandes cifras de dinero expresadas, y El título de este acuerdo del consejo es “Comunicación a los periódicos”, y su texto:

“El Consejo autoriza al Director á comunicar el estado de los ingresos mensuales del ferro-carril de Madrid á Albacete á la “Gaceta de los caminos de hierro” y á la “Revista peninsular ultramarina”, como igualmente á los demás periódicos que lo pidan.”

La *Revista Peninsular Ultramarina* se refundió con la *Gaceta de los Caminos de Hierro* en 1866, cuando adquirió la propiedad y dirección de esta última Francisco Javier Eloy de Bona¹⁵⁶⁹.

En la *Gaceta de los Caminos de Hierro* Año 2º, Nº 19, del domingo 10 de mayo de 1857, el día siguiente a la anotación registrada en el acta, aparecen ya los resultados de los ingresos de MZA de la última semana¹⁵⁷⁰. En los números siguientes de la *Gaceta*... se insertaron los ingresos de los meses completos, al igual que los de otras compañías ferroviarias, mediante una tabla, que tomó espacio en las dos últimas páginas como sección fija en el periódico. La tabla de las dos páginas finales de esta publicación incluye otros sectores, que en el Nº 19, primero en el que aparecen los ingresos de MZA, son:

¹⁵⁶⁸ Actas MZA, sesión nº 36, 9 de mayo de 1857, pp. 65-66, libro 1.

¹⁵⁶⁹ Ver: Nota descriptiva sobre *La Gaceta de los Caminos de Hierro* en Hemeroteca Digital de la BNE. Disponible en <http://hemerotecadigital.bne.es/details.vm?lang=es&q=id:0000000163> [última consulta 16/10/2015]

¹⁵⁷⁰ Primer número de esta cabecera en el que se insertan los ingresos de MZA. La *Gaceta de los Caminos de Hierro*, domingo 10 de mayo de 1857, Año 2º, Nº 19, p. 316, p. 12 de ese número. Disponible en <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000003297&search=&lang=es> [última consulta 16/10/2015]

“CAMBIOS (9 de mayo)
MERCADO MINERO DE MADRID-PRECIOS CORRIENTES DE
LAS ACCIONES DE MINAS
BOLSA DE MADRID-MOVIMIENTO DEL 2 AL 9 DE MAYO DE
1857
FERRO-CARRILES, SOCIEDADES INDUSTRIALES Y DE
CRÉDITO-BOLSA DE MADRID
FERRO-CARRILES, SOCIEDADES INDUSTRIALES Y DE
CRÉDITO-BOLSA DE BARCELONA”

3. 1. 3. La puja del Consejo de Administración y del Comité de París por el control de la publicidad (1858)

Debió haber una reflexión en la forma de actuación respecto a la prensa y la publicidad o necesidades de comunicación de la empresa, que se puso en práctica en varios meses. A partir de mediados de 1858, la Compañía decide racionalizar este asunto, asentando su control en contenidos y gastos.

En las Actas del Consejo de Administración de MZA, el 29 de junio de 1858¹⁵⁷¹ se refleja la apertura de un crédito a favor del Director de 4.000 reales para atender a gastos de publicidad extraordinarios. Vemos que es temprana la fecha en la que la empresa asigna partidas especiales para este concepto.

Poco tiempo después, el 26 de julio¹⁵⁷², el Consejo se ocupó de nuevo del tema “Publicidad”:

“En vista de lo manifestado por el Comité de París en dicha acta, el Consejo encarga al Director envíe al mismo todas las publicaciones referentes á los asuntos de la Compañía que tengan lugar á consecuencia de lo acordado por el Consejo en sesión del 29 de Junio último. Con este motivo el Consejo hace presente al Comité que varios de los Señores administradores de algún tiempo á esta parte no reciben los periódicos de París subvencionados por la Compañía, que antes se les remitían, y le ruega por lo tanto haga restablecer al regularidad de estos envíos”.

Queda clara de nuevo la labor de supervisión del Comité respecto a los asuntos de prensa y publicidad. El Consejo a su vez, tal vez refleje cierto resquemor respecto a dicha injerencia, puesto que puntualiza que existen carencias con el resultado de las gestiones de éste, puesto que algunos de los miembros no reciben las publicaciones subvencionadas; más tal vez podría tratarse de una puntualización para la que se aprovecha que se haya tocado el tema.

3. 1. 4. La Comisión de Publicidad del Consejo de Administración en Madrid y sus presupuestos (1859-1863)

El 16 de marzo de 1859¹⁵⁷³, el Consejo de MZA nombró una comisión compuesta de los administradores Llorente, Zaragoza y Bauer para examinar los medios

¹⁵⁷¹ Actas MZA, sesión nº 37 de 29 de junio 1858, pp. 333.

¹⁵⁷² Actas MZA, sesión nº 42 de 26 de julio 1858, p. 348.

de publicidad empleados por la Compañía, y acordar lo que juzgase oportuno a fin de hacerlos más eficaces. Por las alusiones de los apuntes de las Actas del Consejo de Administración de MZA, parece que Llorente hubo de estar relacionado con las industrias de impresión, por otras notas de las actas, aunque no hemos podido averiguar más sobre este asunto de momento.

El 16 de noviembre de 1859¹⁵⁷⁴ el señor de la Gándara, uno de los vocales del Consejo de Administración de MZA, realizó algunas proposiciones para la mejora del servicio de publicidad, y se decidió que de la Gándara se agregase a la Comisión de Publicidad para proponer allí lo conveniente para que dicho servicio se hiciese del modo más provechoso y económico para la Compañía.

Otra decisión importante sobre los asuntos relativos a la publicidad se tomó el 30 de diciembre de 1859¹⁵⁷⁵. El señor Chatelus, miembro del Comité de París, expuso ante el consejo la opinión de los parisinos de que resultaría muy útil el nombrar en París un agente de la Compañía encargado del tráfico, comisiones y publicidad, proponiendo confiar este cometido por vía de ensayo al señor Wan-Duerme. Chatelus presentó a Wan-Duerme como experimentado en estos negocios y que gozaba de mantener relaciones con una gran parte de la prensa, por lo que podría prestar un servicio de calidad. La retribución anual para el año siguiente se estipularía en 2.000 francos, aclarándose que no se le abonaría en concepto de sueldo, sino como indemnización. El Consejo declaró que no veía inconveniente en la adopción de tal medida y delegó en el Comité la resolución de este asunto. Podríamos decir que este fue el origen primigenio del “bureau” común de las Compañías de ferrocarriles españolas que más adelante se establecería en París y cuya misión sería realizar gestiones de comunicación de todo tipo para estimular las ventas de viajes de placer a clientes franceses y europeos.

En sesión de 26 de abril de 1860¹⁵⁷⁶ el Consejo acordó que Bauer, que realizaba frecuentes estancias en Francia, fuera reemplazado durante su ausencia en la comisión de publicidad por Bermúdez de Castro, otro miembro del Consejo.

Respecto a la Comisión de Publicidad existe una contradicción muy significativa en las Actas de MZA. Como hemos visto, en la sesión de 29 de junio de 1858 con la que iniciamos este epígrafe, se había establecido un presupuesto anual de 4.000 reales para los gastos extraordinarios en concepto de publicidad; sin embargo, en la sesión de 3 de octubre de 1860¹⁵⁷⁷ se hizo referencia a este presupuesto, pero la cifra de la que se habla es de 48.000 reales. No creemos que fuera un error del escribano en este caso, sino de que en la práctica hubiese sido aumentado este presupuesto sin la autorización previa del Consejo.

Es posible que el montante del crédito de los 4.000 reales se refiriese a mensualidades, con lo que multiplicados por doce meses, serían exactamente 48.000. Si no se trata de una contradicción, estamos pues, ante una ambigüedad de las actas, ya que normalmente se detallan los períodos de los créditos abiertos, y con frecuencia son anuales.

¹⁵⁷³ Actas MZA, sesión nº 14 de 16 de marzo de 1859, p. 41.

¹⁵⁷⁴ Actas MZA, sesión nº 57 de 16 de noviembre de 1859, p. 202.

¹⁵⁷⁵ Actas MZA, sesión nº 69 de 30 de diciembre de 1859, p. 259.

¹⁵⁷⁶ Actas MZA, sesión nº 18 de 26 de abril de 1860, p. 365.

¹⁵⁷⁷ Actas MZA, sesión nº 43 de 3 de octubre de 1860, p. 98, libro 3.

Tal vez el presupuesto para publicidad hubiera sido aumentado en la práctica por ser insuficiente, y no hubiera sido necesaria la aprobación del Consejo para ello, sino solamente la autorización del Director de la Compañía; pero esta opción resulta, cuando menos, sorprendente, dada la gran diferencia entre los dos montantes. Transcribimos íntegra la anotación del acta a la que nos referimos, que tiene como título “Publicidad”:

“Se dá cuenta por la Comisión respectiva de los arreglos hechos con varios periódicos para la inserción de anuncios y noticias del servicio de la Compañía y queda nombrado para formar parte de la Secretaría del Consejo el Sr. D. Pablo Martínez para el cargo de redactor, con el sueldo anual de reales de vellón 15.000, imputables al crédito anual de 48.000 abierto para gastos de publicidad con fecha 29 de Junio de 1858, y el cual queda fijado de hoy en adelante en reales de vellón 51.000”.

Lo más probable es que los 4.000 reales fuesen mensuales, pero observamos vuelve a haber un aumento del presupuesto anual para este concepto, que queda fijado en adelante en 51.000 reales de vellón. Según el documento vemos cómo se ha nombrado a Pablo Martínez¹⁵⁷⁸ con el cargo de redactor, por lo que deducimos que la publicidad a la que se hace referencia se tratase de artículos redactados para la prensa, y no de simples anuncios o inserciones publicitarias como las entendemos hoy en día. El sueldo de Pablo Martínez sería de 15.000 reales de vellón anuales, que se descontarían del montante total de este presupuesto.

El presupuesto para publicidad volvió a aumentarse significativamente apenas pasados tres meses, y en la sesión del Consejo del 6 de diciembre de aquel mismo año¹⁵⁷⁹, se vuelve a abrir otro crédito de 80.000 reales de vellón con cargo a la cuenta de establecimiento de la línea de Zaragoza, acordándose que Bermúdez de Castro formase también parte de la Comisión de publicidad.

Esta comisión debió funcionar durante el año 1861 sin mayores alteraciones, pero el 1 de mayo de 1862¹⁵⁸⁰, propuso varias modificaciones en la aplicación del crédito de 70.000 reales abiertos para gastos de este ramo del servicio, las cuales se aprobaron. Observamos un pequeño desfase entre los 80.000 reales de los que nos habla el acta de 1860 y los 70.000 que menciona la de 1862. Pensamos que ello puede ser simplemente una errata del escribano, aunque es posible que se hubiera dado algún recorte en el presupuesto para publicidad, que no hubiera sido votado por el Consejo. Además, en la misma sesión, la Comisión de publicidad observó al Consejo que sería necesario suprimir la plaza de redactor que desempeñaba Pablo Martínez, por innecesaria. Sin embargo, se propone, para seguir utilizando los conocimientos de dicho escritor, se le ofrece el sueldo de 20.000 reales de vellón —es decir, 5.000 reales más de

¹⁵⁷⁸ En el Ensayo de un Catálogo de Periodistas Españoles del siglo XIX de Ossorio y Bernard encontramos un Pablo Martínez y González, del cual se dice que fue un “*Distinguido industrial, muerto en Madrid, á la edad de ochenta y cuatro años en 4 de Mayo de 1901. Había colaborado en los periódicos «El Defensor del Comercio» «La Tutelar» y «La Época», demostrando su competencia en los asuntos económicos»*”. No podemos asegurar, sin embargo que se trate del mismo escritor que prestó sus servicios durante algún tiempo como redactor de MZA y pareció muy valorado dentro de la empresa, pero sin embargo, sería posible que se tratase de la misma persona, puesto su perfil como escritor de asuntos económicos se ajusta a las necesidades y cometido de la Compañía en el momento de su contratación. Ver: OSSORIO Y BERNARD, Manuel (2004) *Op. cit.*, p. 260.

¹⁵⁷⁹ Actas MZA, sesión nº 54 de 6 de diciembre de 1860, p. 154, libro 3.

¹⁵⁸⁰ Actas MZA, sesión nº 15 de 1 de mayo de 1862, p. 64, libro 4.

lo que cobraba solamente como redactor de publicidad—; pero con la condición de que no tuviese inconveniente en asistir a la oficina a la que se le destine en las horas de reglamento, es decir, de imponerle un horario fijo de trabajo. El escritor renunció al ofrecimiento que le hacía la Compañía, manifestando que por razones particulares se veía en la imposibilidad de aceptar los ofrecimientos que le habían sido hechos en virtud de lo acordado en la sesión del 1 de mayo anterior, para lo que dirigió una carta al Consejo que fue leída en la sesión inmediatamente posterior, quedando registrado el sentimiento del Consejo por el hecho de que el redactor no pudiera quedar al servicio de la Compañía¹⁵⁸¹. Seguramente el escritor no quiso quedar en la categoría de asalariado de la ferroviaria, es probable que por motivos de prestigio u otros de índole profesional.

Empero, aún los gastos de publicidad no se centralizaron totalmente, y aún encontramos partidas destinadas a este concepto entre los gastos varios de las oficinas de los distintos departamentos de la empresa. Por ejemplo, en diciembre de 1863, en la estimación de presupuestos y estados del personal de la Compañía para el año siguiente, existe una partida diferenciada para publicidad de 8.000 reales de vellón incluida en “Almacenes”¹⁵⁸².

3. 1. 5. La creación de un Despacho Central en París (1863)

La proyección de las gestiones comerciales en París siguió avanzando y consolidándose, y finalmente, a mediados de marzo de 1863 se materializó la idea de establecer un despacho central de la Compañía en París¹⁵⁸³, cuando aún no se había terminado la construcción de la sección de la red de MZA que llegaría hasta Zaragoza, enlazando desde allí las conexiones terrestres con Francia por medio de la red ferroviaria Norte, propiedad nominal de los competidores de los Rothschild, los hermanos franceses Péreire. La anotación del acta referente a esta decisión reza:

“El Comité propone el establecimiento de un despacho central en París con el fin de facilitar las relaciones que indudablemente se establecerán entre España y Francia por la línea de Madrid a Zaragoza. El Consejo aprueba este pensamiento y para que se lleve a efecto autoriza a la Comisión de tarifas a adoptar de acuerdo con el Director y teniendo presente la propuesta del Comité consignada en carta de 2 del corriente, las disposiciones que estime oportunas acerca del particular.”

En menos de dos meses, el Comité de París había ejecutado la primera fase del proyecto del despacho central, e informado al Consejo de Madrid, que quedó enterado del éxito inicial de aquellas primeras gestiones el 13 de abril¹⁵⁸⁴. Se había alquilado unos locales por seis años en la rue Richelieu, y la gerencia de esta oficina de estímulo del comercio en el país vecino se había confiado al Sr. Saavedra por tres años. Dicho señor Saavedra era el mismo intermediario que se había hecho cargo del correo internacional desde Madrid a Alicante en el momento en que aquel servicio se había puesto en marcha desde finales de 1858 y comienzos de 1859, y que hemos visto en el apartado dedicado al correo. La anotación del acta dice textualmente:

¹⁵⁸¹ Actas MZA, sesión nº 16 de 8 de mayo de 1862, p. 67, libro 4.

¹⁵⁸² Actas MZA, sesión nº 33 de 31 de diciembre de 1863, p. 414, libro 4.

¹⁵⁸³ Actas MZA, sesión nº 7 de 16 de marzo de 1863, p. 249, libro 4.

¹⁵⁸⁴ Actas MZA, sesión nº 9 de 13 de abril de 1863, p. 270, libro 4.

“El Comité anuncia en carta del 1º de abril, que en virtud de la autorización que le ha sido dada por el Consejo, ha alquilado por seis años en la rue Richelieu unos locales para uso del Despacho central franco-español, cuya gerencia será confiada al Sr. Saavedra por tres años solamente, es decir hasta 1º de abril de 1866.

En esta época la Compañía juzgará lo que le convenga acerca del particular en vista de la nueva situación que para entonces habrá creado por la unión de la red férrea de España con la del vecino Imperio. La Comisión de Tarifas examinará el contrato que ha de celebrarse con el Sr. Saavedra y que será sometido a la aprobación del Consejo.”

3. 1. 6. La evolución de las estrategias para visibilidad en prensa de MZA a partir de 1863

A partir de finales de 1863, se aprecia también una evolución en las estrategias de visibilidad respecto a la prensa que adoptaba MZA. Recordemos que acudimos en esta época a un período de plena efervescencia de las agencias de la información francesas, como adelantamos en el capítulo anterior, que están reformando las categorías de anuncios para sistematizar y rentabilizar el aprovechamiento de la publicidad.

En acta de MZA de 14 de diciembre de 1863¹⁵⁸⁵, encontramos un ajuste significativo de la información que emitía la Compañía para adaptarse a estos nuevos sistemas de publicidad. Con el título “Publicación en los periódicos de los productos de las líneas de la Compañía”, encontramos esta anotación:

“El Comité de París manifiesta que no pudiendo a partir del año próximo disponer en el Moniteur universal [sic] de más espacio que el de dos renglones para la publicación de los productos de la línea de la Compañía, ha creído oportuno adoptar el sistema seguido en varios ferrocarriles de Francia, dividiendo aquellos en antigua y nueva red, la primera de las cuales comprenderá los caminos de Zaragoza, Alicante y Toledo, y la segunda los de Cartagena, Ciudad-Real y Córdoba. Además el Comité, para que haya la debida uniformidad en la publicación de los productos de la Compañía, ha dispuesto que así se verifique también en los demás periódicos. El Consejo acuerda que desde 1º de enero próximo se siga en la publicación de los productos el sistema indicado.”

Los tanteos para la nueva organización de los datos que ofrecía la empresa a la prensa no acabaron ahí. En la última sesión del Consejo de aquel año tenemos otro apunte sobre lo que sería más conveniente resolver al respecto¹⁵⁸⁶:

“El Comité se ha ocupado nuevamente de la forma en que han de publicarse los productos de la red férrea de la Compañía. A su juicio lo más conveniente sería reunir los de todas las líneas en un solo guarismo; pero sin que por esto se dejen de formar separadamente los estados de los productos de cada línea, como ha venido practicándose hasta el presente. El Consejo acuerda que por ahora, se lleve a efecto el

¹⁵⁸⁵ Actas de MZA, sesión nº 29 de 14 de diciembre de 1863, p. 394, libro 4.

¹⁵⁸⁶ Actas de MZA, sesión nº 33 de 31 de diciembre de 1863, p. 408, libro 4.

pensamiento del Comité, reservándose examinar más detenidamente este asunto en vista de que con la impresión de los estatutos separados podría obtenerse una economía anual de 120.000 reales.”

Finalmente prevaleció la opinión del Comité de París, y el 25 de enero de 1864¹⁵⁸⁷, se tomó la siguiente determinación:

“El Comité, teniendo presentes algunas indicaciones que le han dirigido los periódicos financieros relativamente a la publicación de los productos de los caminos de la Compañía, y hallándolas fundadas, propone que se comuniquen a los mencionados periódicos separadamente los productos de cada línea como se practicaba el año último y al Monitor del Imperio Francés, dos guarismos, a saber, el de los productos de la línea de Alicante siendo esta la única que se encuentra en estado normal de explotación y el de las demás líneas bajo la designación de Madrid a Zaragoza, Córdoba y Cartagena. El Consejo así lo acuerda.”

El acuerdo sobre los permisos para entrar en los andenes de personal ajeno a la empresa y de las personas que no eran viajeros se intentaría revocar unos meses más tarde por los corresponsales de periódicos, quienes debían recoger los paquetes de prensa en las estaciones para distribuirlos en las ciudades a la mayor brevedad de tiempo posible¹⁵⁸⁸.

3. 1. 7. Créditos para gastos extraordinarios de publicidad (1867, 1868)

Para los gastos de MZA de publicidad se había establecido un presupuesto permanente de unos 70.000 u 80.000 reales de vellón anuales, según vimos en el capítulo anterior. Previamente a la apertura de la línea de Córdoba, en abril de 1867¹⁵⁸⁹, se aprobó la apertura de un crédito suplementario de 40.000 reales de vellón para publicidad extraordinaria. Aunque no tenemos los datos exactos de qué tipo de publicidad deseaba cubrirse con esta importante partida dineraria, lo más probable es que se preparasen comunicaciones para la línea andaluza, próxima a su apertura.

Una vez abierta en sus ejes principales toda la red, MZA siguió abriendo créditos para gastos extraordinarios de publicidad, como el de 5 de noviembre de 1868, por importe de 40.000 reales de vellón¹⁵⁹⁰.

3. 1. 8. El intento de recorte en los presupuestos para publicidad en prensa de Cipriano Segundo Montesinos (1869-1870)

Como hemos avanzado, la llegada al cargo de Director de Cipriano Segundo Montesinos, a finales del año 1869, supuso una política de recortes de gastos y economía para la empresa. Entre otras medidas de ahorro que tomó este Director nada

¹⁵⁸⁷ Actas de MZA, sesión nº 2 de 25 de enero 1864, p. 432, p. 432.

¹⁵⁸⁸ Actas MZA, sesión nº 19 de 7 de junio de 1864, p. 522, libro 4.

¹⁵⁸⁹ Actas MZA, sesión nº 8 de 10 de abril de 1867, p. 393, libro 5.

¹⁵⁹⁰ Actas MZA, sesión nº 31 de 5 de noviembre de 1868, p. 67, libro 6.

más llegar, estuvo la “Reducción de las cantidades que se abonan a periódicos”, como se indica en el acta de 20 de diciembre de aquel año¹⁵⁹¹:

“Teniendo en cuenta razones de economía el Consejo decide que las cantidades que se abonan a periódicos por inserción de anuncios, informes y otros documentos concernientes a la Compañía y que se elevaban en 1869 a 43.200 reales se reduzcan a una 3ª parte próximamente, o sea a reales de vellón 16.000.”

En sesión de 13 de mayo de 1870¹⁵⁹² se dio marcha atrás en la reducción que se había intentado de la subvención que venían percibiendo desde la fundación de MZA el Marqués de Santa Ana. Con el título “Abono a la “Correspondencia de España” por inserción de anuncios” tenemos la siguiente prueba de ello:

“Tomando en cuenta las consideraciones expuestas por el Sr. Director, el Consejo acuerda que a contar desde 1º del corriente mes vuelva a satisfacerse a la administración de La Correspondencia de España la cantidad anual de 12.000 reales que hasta fin de 1869 se le había venido abonando por la inserción de anuncios. Por su parte la administración del mencionado periódico se obliga a publicar en el mismo todos los anuncios y sueltos referentes a asuntos de la Compañía que al efecto se le remitan por los servicios de la misma.”

Realmente el Marqués de Santa Ana, en 1857 se había comprometido a insertar todos los anuncios y escritos que conviniese a la Compañía, pero la insistencia del Consejo sobre este punto nos lleva a pensar que tal vez este grupo de prensa hubiere relajado su atención sobre la Compañía a lo largo de los años. La mención a los sueltos, sin embargo, sí constituye una novedad.

3. 1. 9. Suscripciones conjuntas del Comité de París y la Compañía de los Ferrocarriles del Norte para inserción de anuncios publicitarios (1873-1874)

A pesar de las tensiones entre el Comité de París y el Consejo de Madrid de MZA para el control de la publicidad nacional, el Comité continuó llevando la voz cantante en cuanto a publicidad internacional, sobre todo en la prensa francesa. En este sentido, se entablaron conversaciones recíprocas con la Compañía del Norte sobre suscripciones, de las que se conserva parte de la correspondencia a este nivel que entablaron ambas compañías y algunos periódicos galos, e incluso se conserva alguna factura¹⁵⁹³.

En 1874, por el concepto de envío anual del periódico *Le Mefsaiger de Paris* durante 1873, se facturarían a la Compañía del Norte 588 francos en total. Los envíos eran efectuados a la oficina de Chemins de Fer du Nord de l’Espagne en París, y a los señores Fournel, Emile Pereire (hijo), Gustave Pereire, Guérin de Litteau, Collez, Lévy y De Villieze también en París, a razón de 54 francos cada uno; y a Alonzo [sic] Martinez y Pirel en Madrid, a razón de 78 francos cada uno.

¹⁵⁹¹ Actas MZA, sesión nº 28 de 20 de diciembre de 1869, p. 241, libro 6.

¹⁵⁹² Actas MZA, sesión nº 11 de 13 de mayo de 1870, p. 311, libro 6.

¹⁵⁹³ AHF, expediente W-0033-013.

De 1874 también tenemos una factura de por 75 francos extendida por *Le Moniteur Financier*, por la inserción de 21 de febrero de una convocatoria de la asamblea extraordinaria de la Compañía del Norte de España.

También en este expediente tenemos una carta manuscrita en francés, fechada en París el 20 de diciembre de 1874, remitida por el Director Propietario Gerente del dirigiéndose al Presidente del Consejo de Administración de la Compañía de Caminos del Norte de España.

3. 1. 10. Gastos de Publicidad de la Agencia Administrativa de Barcelona de MZA (1894)

MZA mantenía a finales de siglo una Agencia Administrativa en Barcelona, años antes de la unificación de las redes de la Compañía de Barcelona a Tarragona y Francia (BTF) y la red antigua original de la empresa que comprendía la geografía central de la Península. En 1894 la agencia barcelonesa estaba a cargo del agente Juan Husson. En febrero de aquel año, el Consejo de Administración de Madrid, de acuerdo con el Comité de París, autorizó la inclusión en el presupuesto del año corriente de la suma de 800 pesetas en concepto de indemnización a Husson por los gastos de publicación, suscripciones y demás gastos de publicidad que el curso del trabajo de la agencia le obligaba a sufragar¹⁵⁹⁴.

¹⁵⁹⁴ Actas MZA, sesión nº 2 de 7 de febrero de 1894, p. 468, libro 14.

Capítulo XIX. Prensa especializada, generalista y publicaciones periódicas

En paralelo a la terminación de las principales arterias ferroviarias españolas en torno a la década de 1880, la prensa sufrió el empuje definitivo en su orientación hacia tendencias comerciales y de producción masiva. Creemos fundamental para la transformación de la prensa española en una auténtica prensa comercial, la terminación de las vías principales de la red ferroviaria peninsular, puesto que no sería hasta este momento cuando pudo llevarse a cabo una distribución eficaz de los diarios y publicaciones periódicas. Como ya hemos estudiado en el apartado de Correos, desde la puesta en marcha de los ferrocarriles se dio una auténtica revolución en el transporte de la prensa, de la que se hizo cargo de forma directa la Dirección General de aquel gremio. Aún ya en tiempos del ferrocarril, hasta bien avanzado el siglo XX, el correo presentaba numerosos desajustes y retrasos por falta de conexiones por carretera y de profesionalización en algunos tramos del reparto, lo que ocasionaba quejas continuas de suscriptores y periódicos¹⁵⁹⁵.

Los impresores y directores de publicaciones suscitaron controversias contra el Estado nada más ponerse en marcha la distribución ferroviaria del Correo para conseguir el abaratamiento de los precios de franqueo de los periódicos, que ahora serían transportados por los nuevos ferrocarriles, como estudiamos en el epígrafe dedicado a este tema. La prensa de estilo comercial, como ya adelantamos en un trabajo anterior, sí se habría puesto en marcha momentáneamente con muy poco retraso respecto a Francia, en torno a los años 1840, pero falta de canales apropiados y eficaces de distribución, fue languideciendo hasta el momento en que los ferrocarriles estuvieron en marcha desde Madrid a las principales ciudades de la periferia. Más que en otros países de Europa, seguramente a causa de las enormes dificultades para el transporte terrestre de la Península Ibérica, en España la distribución de prensa con garantías de hacerse en un tiempo adecuado, no se dieron hasta los últimos veinte años del siglo XIX. Por tanto, la distribución de prensa a escala nacional y el ferrocarril, quedarían íntimamente ligadas por estas circunstancias¹⁵⁹⁶.

¹⁵⁹⁵ RODRÍGUEZ INFIESTA, Víctor (2008) “La distribución de la prensa diaria en los inicios del siglo XX: el espacio asturiano”, en *Zer*, Vol. 13, nº 25, pp. 269-286. Disponible en: <http://www.ehu.eus/zer/hemeroteca/pdfs/zer25-13-rodriguez.pdf> [última consulta 20/11/2015]

¹⁵⁹⁶ GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2014) *Op. cit.*

Aún no podemos ofrecer resultados definitivos de las pesquisas que hemos iniciado en este sentido, pero adelantaremos que en la combinación de la bibliografía disponible sobre prensa en Andalucía y la información que hemos extraído del AHF y que se ofrece en una tabla en los documentos anejos, se producen ciertas coincidencias muy significativas. A medida que iban otorgándose concesiones de líneas férreas que atravesarían regiones mal conectadas con otras zonas por la discontinuidad geográfica natural de la Península, iban fundándose publicaciones periódicas a lo largo del trayecto que estaba proyectado atravesase el ferrocarril. Esta característica se dio inclusive en localidades cabezas de comarcas que nunca habían tenido ningún medio de comunicación ni publicación propios. También se da la coincidencia en el caso más preciso de la ciudad de Málaga —como podemos comprobar en la tabla que adjuntamos en los documentos anejos basada en la recopilación de las publicaciones periódicas malagueñas extraída de un artículo de García Galindo¹⁵⁹⁷—, que después de tres años de terminada la línea ferroviaria y puesta en circulación, se da un número inusitado de publicaciones periódicas aparecidas en 1868 y una elevada proporción de ellas en un intervalo corto en torno a este pico de apariciones. Quizás no todas las causas de la aparición de nuevos periódicos por donde pasaba el ferrocarril fueran debidas a las nuevas facilidades de distribución. Es muy posible que entraran en juego conceptos de las mentalidades que asociaban la modernidad al ferrocarril y la prensa, y se desencadenasen desde el momento en que los habitantes de una región o localidad se supiesen prontamente incardinados con el resto del mundo gracias a las arterias férreas.

En cuanto a otros factores distintos de los problemas de distribución de prensa en El siglo del maquinismo y de los nuevos inventos llegaba, además, con un cierto retraso a las industrias españolas de la información, puesto que éstas estuvieron entre los sectores “no líderes”¹⁵⁹⁸ formando parte del minifundismo productivo de la pequeña empresa familiar, y tardaron en encontrar financiación para incorporar las nuevas técnicas que permitían mayores tiradas.

El examen de la documentación primaria de MZA nos permite comprobar que las grandes capitalistas ferroviarias y la prensa, muy pronto se pusieron de acuerdo en aunar sus intereses, de tal manera que es difícil averiguar qué sector tenía más dependencia del otro. Probablemente, estos grados de dependencia entre la prensa y las ferroviarias fuesen variando con el tiempo, en un juego de tensiones que deberá ser estudiado más amplia y detenidamente en el futuro.

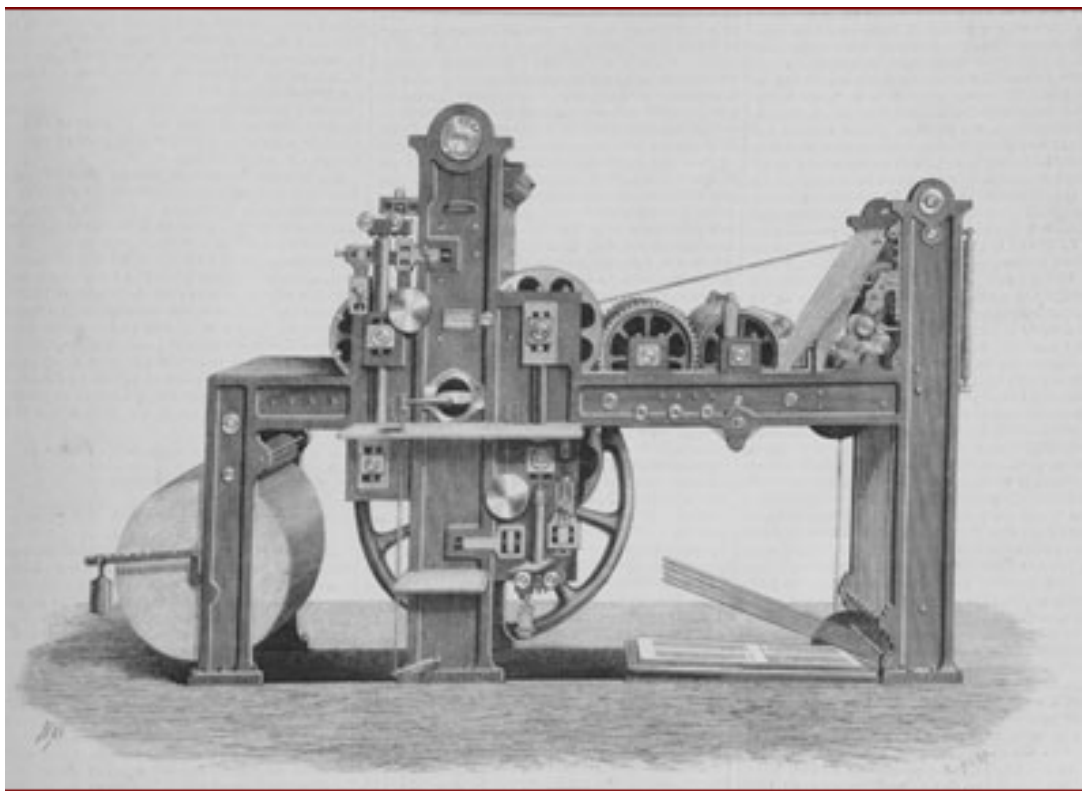
¹⁵⁹⁷ GARCÍA GALINDO, Juan Antonio (1978) “Publicaciones periódicas malagueñas en la Hemeroteca Municipal de Madrid”, *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, nº 1, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Málaga, pp. 403-415. Disponible en:

<http://riuma.uma.es/xmlui/handle/10630/6060> [última consulta 20/11/2015]

¹⁵⁹⁸ RUEDA LAFFOND, José Carlos (1999) “Industrialización y empresas informativas en el Madrid del siglo XIX”, en *Historia y Comunicación Social*, número 4, pp. 341-453. Disponible en:

<https://revistas.ucm.es/index.php/HICS/article/view/HICS9999110341A> [última consulta 20/11/2015]

Ilustración 60. "Máquina para imprimir en papel continuo del periódico "El Imparcial", a razón de 20.000 ejemplares en cada hora". Dibujo: Nao. Grabado, E. Alba



Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 47, año 21, de 22 de diciembre de 1877, p. 389. El primer periódico español en invertir en una prensa de papel continuo, que permitía estas tiradas a gran escala fue "El Imparcial". A partir de entonces la inspección del papel timbrado por los funcionarios del Estado debía hacerse directamente en las sedes de los periódicos, en lugar de que el papel fuese transportado y timbrado en oficinas de la Administración. Pronto varios periódicos de Madrid incorporaron este tipo de prensa rotativa para poder competir entre sí.

1. Las primeras subvenciones a la prensa desde la fundación de MZA. *La Gaceta de los Caminos de Hierro* y los periódicos del Marqués de Santa Ana (o Santana)¹⁵⁹⁹

Tal vez se trate éste de uno de los apartados que recogen las actas de MZA que mayor importancia revisten para nuestra tesis, ya que en él incluimos las publicaciones periódicas que fueron directamente subvencionadas por la Compañía ferroviaria a la que hacemos referencia, como ya hemos dicho, la mayor, más estable y mejor capitalizada de todas las que surgieron en la Península Ibérica desde el comienzo de las andaduras del ferrocarril en nuestro país, hasta la integración de todas las compañías en la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) en 1941.

La primera dotación de las inversiones capitalistas para la conformación de la gran red de MZA fue de origen eminentemente francés, pues sus fundadores y primeros promotores fueron los capitalistas Rothschild, propietarios de una parte sustancial de la

¹⁵⁹⁹ Aunque este marquesado lleva el nombre oficial de Marquesado de Santa Ana, en nuestras fuentes, hemos encontrado sucesivamente escrito el nombre de este empresario periodístico como Santana. En nuestro texto empleamos ambos apelativos indistintamente.

gran banca privada con vocación inversionista en el extranjero que existía en el país galo¹⁶⁰⁰, como ya hemos explicado. Los testimonios que hallamos en las actas de su Consejo de Administración recaen directamente sobre algunas de las hipótesis de nuestro análisis, y nos llevan a averiguar las relaciones de la primera prensa comercial en España con los grupos capitalistas de la Primera Revolución Industrial.

1. 1. La *Gaceta de los Caminos de Hierro*

El primer testimonio de subvenciones directas de las primeras industrias ferroviarias y la prensa española no se hizo esperar. Lo tenemos en la sesión nº 18 del primer libro de actas de MZA, de 10 de marzo de 1857¹⁶⁰¹, cuando el Consejo de Administración de la Compañía concedió una subvención de mil quinientos reales por trimestre a la *Gaceta de los Caminos de Hierro* de Madrid. Mediante esta subvención, el semanario perdía autonomía sobre los contenidos que se hiciesen en su periódico sobre MZA, quedando obligado a

“(...)publicar todas las comunicaciones y anuncios relativos a la Compañía que el Consejo de Administración ó el Director de la misma juzguen oportuno hacer insertar en el mencionado periódico”.

Previamente a dicho acuerdo, en el mes de enero, recién inauguradas las sesiones del Consejo, Hubbard, quien aparece en las notas del acta como director y redactor del periódico, había solicitado permiso para asistir a la Junta general de la Compañía¹⁶⁰², lo cual nos da cuenta de una estrategia previa preparada con esmero para la obtención de la subvención. El permiso de asistencia a la Junta general le fue concedido a Hubbard.

En otra sesión posterior, del mes de febrero siguiente, el director de la Compañía de ferrocarriles informa al Consejo de una proposición dirigida por Hubbard en la que ofrece, mediante una subvención de 10.000 reales (se entiende, anuales), encargarse “*de la publicación de los anuncios, estados de ingresos y demás documentos que puedan interesar a la Compañía*”. La decisión de colaboración con esta publicación no fue tomada de inmediato, y el secretario del Consejo quedó encargado de informarse de las condiciones pactadas entre la Sociedad Mercantil y dicho periódico¹⁶⁰³.

La Sociedad Mercantil fue una empresa capitalista que abasteció de abundantes y variados materiales a MZA, sobre todo en los primeros momentos de construcción de la red. No tenemos más informaciones sobre la consulta al respecto que debió realizarse a esta sociedad, hasta que hallamos el resultado final del acuerdo que se fijó a término de las negociaciones. En la sesión del Consejo de 10 de marzo siguiente¹⁶⁰⁴ la subvención a la *Gaceta de los Caminos de Hierro* quedó establecida en 1.500 reales por trimestre, que, hablando en términos de anualidades, alcanzaría un montante de 6.000 reales cada año, cantidad significativamente inferior que la solicitada en principio por el director de esta *Gaceta*. El acuerdo se llevó a efecto por dicho montante, y no tardaron

¹⁶⁰⁰ BRODER, Albert (2012) *Op. cit.*

¹⁶⁰¹ Actas MZA, sesión nº 18 de 10 de marzo de 1857, p. 35.

¹⁶⁰² Actas MZA, sesión nº 3 de 28 de enero de 1857, p. 6.

¹⁶⁰³ Actas MZA, sesión nº 11 de 16 de febrero de 1857, p. 19.

¹⁶⁰⁴ Actas MZA, sesión nº 18 de 10 de marzo de 1857, p. 35.

en aparecer nuevos interesados en subvenciones procedentes de las empresas del ferrocarril.

1. 1. 1. Indignación de la directiva de MZA por artículos publicados en la Gaceta de los Caminos de Hierro y despido del ingeniero Édouard Pirél (1857)

Apenas transcurridos ocho meses desde que la *Gaceta de los Caminos de Hierro* consiguió su subvención de MZA, se ocasionó un escándalo entre la directiva de la ferroviaria que supuso el despido de uno de sus ingenieros franceses, Édouard Pirél¹⁶⁰⁵, y la retirada de la subvención a dicha publicación. El motivo del escándalo fue la publicación de dos artículos que implicaban una filtración de información que no resultó nada grata a la Compañía.

Durante la apertura de la sesión del 25 de noviembre de 1857¹⁶⁰⁶, se leyó una carta del comité de París dirigida al Consejo, que denota el nivel de atención que prestaba dicho comité al asunto de la comunicación en prensa, ya que el comité hace un análisis comparativo de los textos de los artículos publicados con el informe presentado por el ingeniero:

“Se lee una carta del Secretario del Comité llamando por encargo del mismo la atención del Consejo, acerca de un artículo publicado en la Gaceta de los caminos de hierro del 15 del actual, sobre el estado de los trabajos en la sección de Albacete a Almansa, el cual se funda sobre datos que según la opinión del Comité no han podido ser suministrados sino por parte de un empleado de la Compañía. Se da igualmente lectura de dicho artículo y de otro inserto en el citado periódico del 22, referente á la misma cuestión. La conformidad que existe entre estos dos artículos y el Dictámen del Sr. Pirél, Yngeniero de la vía de Madrid á Alicante es fuerte indicio á los ojos del Consejo para creer que dicho Yngeniero no sea extraño á la redacción de aquellos artículos; y penetrado de la gravedad del asunto, invita al Director á que esponga lo que le conste y lo que opine acerca del particular.

El Director manifiesta que al día siguiente de haber aparecido el artículo publicado en la Gaceta del 15, preguntó al Sr. Pirél, en vista de la perfecta conformidad que en él se nota con algunos párrafos de su Dictámen, si infería que pudiese haber habido algún abuso de confianza por parte de los empleados subalternos ocupados en copiarlo. El Sr. Pirél contestó negativamente, declarando por el contrario que conversaciones particulares habidas entre él y el Director de la Gaceta de caminos de hierro, en el sentido de su dictamen, han podido suministrarle los datos para dicho artículo, que debe ser el que ha salido en la Gaceta de los caminos de hierro del 22 y que no ha llenado el objeto que indica.

El Director en vista de las circunstancias que concurren en el hecho propone el nombramiento de una comisión que encargada de

¹⁶⁰⁵ MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS (1993-2008) *Ingénierus des Ponts-et-Chaussées (1748-1932)*, Archives Nationales (Paris), p. 99. Disponible en: http://www.archivesnationales.culture.gouv.fr/chan/chan/fonds/edi/sm/sm_pdf/F14%20Ingenieurs%20Ponts.pdf [última consulta 09/11/2015]. En este compendio aparece un listado por orden alfabético de ingenieros de caminos entre 1748 y 1932. Édouard Pirél perteneció al “Corps des ingénierus des Ponts-et-Chaussées” que cesaron en sus funciones antes de 1932. Pirél había nacido el 11 de marzo de 1827 y falleció el 6 de diciembre de 1876, a la edad de 49 años.

¹⁶⁰⁶ Actas MZA, sesión nº 85 de 25 de noviembre de 1857, pp. 160-162.

averiguar todo lo referente al particular, dé cuenta al Consejo y proponga lo que crea conveniente.

Acto continuo el Sr. Ros de Olano presenta la siguiente proposición

«No creyendo necesario el nombramiento de la Comisión que propone el Sr. Director, en vista de las aclaraciones dadas por el mismo, proponga al Consejo la separación del Sr. Pirél»

El Sr. Weisweiller presenta la enmienda siguiente:

«Que tratándose de un empleado que ha sido nombrado por el Sr. Chatelús se ponga en conocimiento del Comité la opinión del Consejo de que el Sr. Pirél ha desmerecido su confianza y que opina por su separación, acerca de la cual desea saber la opinión del Comité».

Tomada en consideración y discutida, fue desechada por ocho votos contra dos.

Puesta á votación la proposición del Sr. Ros de Olano, votaron en pró ocho vocales y en contra dos.

Resultando separado el Sr. Pirél del servicio de la Compañía por efecto de esta votación, á propuesta del Director del Consejo acuerda se encargue interinamente el Sr. Prompt Yngeniero Gefe de la línea de Zaragoza, de las funciones que desempeñaba el Sr. Pirél.”

Los números de la *Gaceta de los Caminos de Hierro* de los días 15 y 22 de noviembre a los que se refiere el texto de las actas, y que provocaron la ira del comité de París y del Consejo de Administración de MZA, el despido del ingeniero, y la anulación de la subvención á la *Gaceta de los Caminos de Hierro* están disponibles en la Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España. Se trataba de los días de salida de la publicación previo y posterior a la inauguración de una de las líneas de la Compañía.

El artículo de la *Gaceta de los Caminos* del día 15 del que hablan las actas¹⁶⁰⁷, ocupa ocupando la tercera columna de la página 754, las tres columnas de la 755 y parte de la primera de la 756, está titulado “OBRAS DE LA SECCIÓN DE ALBACETE A ALMANSA”, y su autor es E. M. Cuende. Anuncia la próxima inauguración de la línea, y anuncia que consignará las observaciones hechas por el mismo periódico al recorrer las obras. Remarca lo accidentado del terreno del tramo, con subida hasta la estación del Villar y descenso rápido hasta Almansa. Se alude a las pendientes con desniveles que podrían haberse hecho menos sensibles si en las alturas del Villar se hubiera rebajado el tendido de estas pendientes, sin excusa por el costo que ello hubiera ocasionado, puesto que quedaría compensado con el menor del movimiento de tierras en los dos lados. Se resalta que las obras de fábrica en la línea son poco considerables, y que algunos terraplenes y desmontes no tienen la suficiente solidez para el objeto a que están destinados, habiendo sido construidos con demasiada precipitación y sin tener en cuenta la naturaleza del terreno. En el artículo se continúa haciendo críticas a los trozos comprendidos entre las estaciones de la vía con exactitud de detalles de puentes y alcantarillas.

¹⁶⁰⁷ CUENDE, E. M. (15/11/1857) “Obras de la Sección de Albacete á Almansa”, en *Gaceta de los Caminos de Hierro*, pp. 754-756. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000005884&search=&lang=es> [última consulta 16/10/2015]

Tras el repaso general a las obras de construcción, el texto se centra en el desmonte del pantano de Almansa, que adolece de dos grandes defectos: 1º el poco talud dado al mismo, cuyas paredes, por el poco tendido que tienen aparecen como perpendiculares a la vía, y 2º las grandes filtraciones que a simple vista se aprecian a derecha e izquierda en la base del desmonte. A partir de aquí se observa una aguda crítica a las soluciones que ha buscado la compañía para el remedio de estos defectos, anunciando riesgo por desprendimientos de tierra y por las grandes grietas que acusan la poca firmeza del terreno, pudiéndose ver huecos formados por trozos de roca que cruzan el desmonte, muchos de los cuales se hallan fuera de su centro de gravedad, y cuyo desprendimiento es probable. Es decir, el artículo propone situaciones de peligro derivadas de unas obras nada esmeradas. Se utilizan más términos como “hundimiento”. El artículo sigue haciendo consideraciones sobre las dificultades al comercio hacia el Mediterráneo que la explotación del camino pudiera generar a raíz de estos defectos.

También se menciona la falta de almacenes en toda la línea, pero como un asunto menor de fácil remedio y que no afecta tan directamente a “*la seguridad y la existencia misma del ferro-carril*”. A continuación el autor habla del paisaje monótono de la línea, que atraviesa terrenos incultos, y anuncia que la línea se inaugurará el 17 del mismo mes, o sea, dos días después, cerrándose el texto con el deseo de que los defectos sean remediados, ya que la línea está llamada a ser una de las más productivas de la Península. La crítica es mordaz y, efectivamente, no muy benévola con la inauguración de la línea en ciernes, ya que más parece querer disuadir al público de transitar por ella.

El artículo publicado el día 22, en la tercera columna de la página 770 y la primera de la 771¹⁶⁰⁸, lleva como título “*OBRAS DE LA SECCIÓN DE ALBACETE A ALMANSA*”, y también está firmado por E. M. Cuende¹⁶⁰⁹. Comienza recordando el número anterior del semanario, donde se dio a los lectores una descripción detallada de las obras de este tramo, que había ya sido abierto al público. Se alude a una fuente anónima de información que con ocasión de la apertura de la línea ha hecho algunas informaciones. No se da el nombre directo de la empresa responsable de las obras, sino que se utiliza siempre un eufemismo para referirse a ella, y se emplea un tono crítico y ligeramente sarcástico a lo largo de todo el texto.

El periódico resalta de nuevo los dos grandes defectos en el tramo del pantano de Almansa, repitiendo exactamente las mismas palabras aparecidas en el número del día 15: 1º el poco talud, etc., y 2º las grandes filtraciones, etc.

El artículo alude a su fuente de nuevo, la cual había manifestado que las paredes tenían la inclinación exigida por el Gobierno, pero que a simple vista parecían casi perpendiculares. El periódico insiste en que su inclinación es insuficiente por las especiales circunstancias del terreno, y que la empresa que ha entrado ahora en posesión del camino se dedicará a la corrección de las grandes filtraciones. El artículo sigue

¹⁶⁰⁸ CUENDE, E. M. (22/11/1857) “*Obras De La Sección De Albacete A Almansa*”, en *Gaceta de los Caminos de Hierro*, pp. 770-771. Disponible en <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000005961&search=&lang=es> [última consulta 16/10/2015]

¹⁶⁰⁹ E. M. Cuende no figura en el *Ensayo de un Catálogo de Periodistas Españoles del siglo XIX*, de Ossorio y Bernard, ni en el *Catálogo de Novelas y novelistas españoles del siglo XIX*, de Ferreras; obras que han servido en este trabajo para identificar a la mayoría de autores a los que nos referimos en esta tesis.

poniendo de relieve carencias en las obras de mampostería, que no han tenido por objeto evitar estas filtraciones sino rellenar los huecos hechos por las excavaciones y afirmar en lo posible la base de aquellas paredes. También destaca la falta de almacenes en toda la línea y la conveniencia de que a los terraplenes a los que se les ha dado mayor elevación de la que en realidad deberían tener, se los rebajara suficientemente para dejarlos en la elevación que les corresponde.

Además, el artículo que inmediatamente sigue a éste en la misma columna trata de las obras ferro-carril del Grao de Valencia a Almansa, está extraído del *Diario mercantil de Valencia*, y está redactado en un tono de halago a las obras que se están realizando. La responsable de las obras de este tramo, que también llega a Almansa, es una compañía diferente a MZA, y tal vez, su inclusión justo después, pueda amplificar el tono crítico de la redacción del que nos compete.

En las actas de MZA, a continuación de la decisión tomada respecto al ingeniero Pirél, en otros apartados se consignan la “Anulación de la subvención á la Gaceta de los caminos de hierro” y la “Reputación de dos artículos de la Gaceta de caminos de hierro”. El texto englobado por estos dos títulos de resumen dice así:

“El Sr. Weisweiller propone se suprima la subvención que la Compañía abona á la Gaceta de los caminos de hierro por haber publicado los artículos precitados, contrarios á los intereses de la Compañía; que se ruegue al Sr. Salamanca encargue al Sr. Retortillo Yngeniero de la construcción con este dichos [sic] artículos (...) en la parte facultativa, y en la parte que se refiere á los intereses generales de la Compañía, formule el Director la contestación correspondiente que someterá á la aprobación del Consejo.

El Consejo así lo acuerda.

El Sr. Salamanca manifiesta que hallándose el Sr. Retortillo ocupado en trabajos importantes en la línea de Almansa á Alicante; no podrá desempeñar con la prontitud conveniente dicho cometido, pero que lo hará tan pronto como sus atenciones se lo permitan.”

El súbito despido del ingeniero francés Pirél, tuvo largas consecuencias, de las que el consejo hubo de hacerse cargo durante las sesiones siguientes. La siguiente sesión de 27 de noviembre de 1857¹⁶¹⁰ se abrió con este tema. El señor Pirél había remitido tres cartas al Consejo exigiendo que la Compañía le abonase en concepto de indemnización por haber sido separado del servicio 26 mensualidades, los gastos de viaje de regreso a Francia, y la mudanza y nueva instalación de su domicilio. El Consejo estimó improcedentes estas reclamaciones y acordó enviar al Comité de París su decisión y copias de las cartas del ingeniero.

La siguiente sesión se abre con el mismo asunto, ya que de nuevo el sr. Pirél había remitido otra carta pidiendo copia del acta en que fue acordada su separación, pero el Consejo lo consideró improcedente y no se accedió a ello¹⁶¹¹. Dos sesiones más tarde, el 15 de diciembre de 1857¹⁶¹², la reunión también se abre con el mismo tema, leyéndose una carta del Comité de París del día 3 anterior. Parece ser que desde París se amonestó al Consejo por haber acordado la separación del ingeniero sin previo examen,

¹⁶¹⁰ Actas de MZA, sesión nº 87 de 27 de noviembre de 1857, p. 166.

¹⁶¹¹ Actas de MZA, sesión nº 91 de 6 de diciembre de 1857, p. 174.

¹⁶¹² Actas de MZA, sesión nº 94 de 15 de diciembre 1857, pp. 177-178.

y el Consejo expresa su sentimiento por el modo de haber juzgado este acto el comité, pues el cotejo del artículo de la *Gaceta de Caminos de Hierro* del día 15 de noviembre y el dictamen del Sr. Pirél coincidían en el dictamen. Efectivamente tal apreciación del Comité de París era la que en origen había dado lugar a la reacción tajante del Consejo, pero parece que esta reacción no fue bien vista en París. Por tanto, el Consejo se abstuvo de hacer más reflexiones en espera de la llegada de algunos de los miembros del Comité de París.

Mientras que el ingeniero hubo de cargar con su despido debido a los artículos publicados en la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, en la sesión siguiente de 21 de diciembre de 1857¹⁶¹³ el Consejo decidió que se siguiese pagando la subvención a la publicación. De modo que a pesar del disgusto por los artículos, la decisión final de la dirección de la empresa fue de seguir manteniendo el acuerdo con el medio de comunicación, probablemente con vistas a mantener la visibilidad de la empresa en dicho semanario, lo que demuestra la necesidad mutua entre MZA y las empresas de la información del momento. Ciertamente el factor de atracción de lectores que aportaban las compañías ferroviarias a las empresas de información era considerable, y ello queda constatado en el interés de la prensa y las revistas del momento en contar con informaciones de los ferrocarriles. Pero también es evidente que las empresas de caminos de hierro eran muy conscientes de la proporción de su credibilidad que residía en sus buenas relaciones con la prensa, y sobre todo con la prensa especializada, ya que ésta era la que consumían el resto de profesionales del sector y de otros afines, como industriales, comerciantes, banqueros, etc.

El entuerto con el ingeniero despedido, Eduardo Pirél, se solucionó definitivamente durante la primera sesión del año siguiente¹⁶¹⁴, a la que asistió como invitado el Sr. Baron Salomon de Rothschild. En esta sesión el Consejo consideró excepcionales las circunstancias de la separación, y concedió 25.000 francos equivalentes a un año de sueldo y 10.000 francos en concepto de indemnización de viaje e instalación. Los fondos para esta indemnización —nada desestimable en comparación con otras que se concedían en aquellos años—, se obtuvieron de un crédito abierto por el Consejo sobre la casa de los Sres. Rothschild hermanos, abonando el pago a Pirél bajo recibo redactado con el acuerdo y declaración de que el ingeniero no podría hacer en lo sucesivo ninguna reclamación contra la Compañía por ningún motivo ni razón. Además el Consejo consignaba en el Acta que dicho acuerdo no debería servir de precedente,

“(...) puesto que los empleados que el Consejo separa no tienen otro derecho que el de la liquidación de su haberes, lo cual se especificará en la credencial que todos los empleados de la Compañía recibirán tan luego como quede arreglada la cuestión del personal.”

Fue éste un caso excepcional, y no sabemos qué teclas pudo pulsar el ingeniero francés para que incluso un miembro de la familia Rothschild se trasladase a Madrid con motivo de aquel asunto. Lo interesante es que mientras que el despido para el ingeniero fue irreversible, la Compañía ya había arreglado el desacuerdo con la publicación de Hubbard cuando el empleado aún sufría las consecuencias de haber ofrecido más información de la cuenta al corresponsal. Aunque según el ingeniero, la

¹⁶¹³ Actas de MZA, sesión nº 95 de 21 de diciembre 1857, p. 181.

¹⁶¹⁴ Actas de MZA, sesión nº 1 de 7 de enero 1858, p. 196.

conversación que había mantenido con dicho corresponsal de la *Gaceta de los Caminos de Hierro* había sido oficiosa, aquél la había publicado sin grandes escrúpulos, y aunque el texto que redactó mantuvo en el anonimato a su fuente de información, la gerencia de la empresa ferroviaria no tardó en percatarse de su origen, como hemos visto.

1. 2. *La Correspondencia de España* y otros periódicos del Marqués de Santa Ana

Santa Ana fue el mayor empresario de la prensa española de la época y aún hoy en día es considerado un adelantado de su tiempo al negocio de la prensa en España, pues trabajó desde el apoyo institucional y controló varias publicaciones importantes madrileñas. Además se encargaba personalmente de la dirección *La Correspondencia de España* —órgano exponente de la representación oficial de ministerios y decisiones gubernamentales—¹⁶¹⁵.

En la sesión nº 22 de 20 de marzo de 1857¹⁶¹⁶, encontramos una deliberación del Consejo de Madrid de MZA, en torno a este empresario. Santana es presentado en las Actas como director de *La Correspondencia autógrafa* —primer nombre del periódico que pasaría a llamarse *La Correspondencia de España* unos años más adelante—. Según podemos extraer de las fuentes, Santana hizo uso de una estudiada estrategia comercial para acercarse a la Compañía.

En este año de 1857, se desató una polémica a causa de los rumores de la construcción del Gran Central. Éste fue un tema espinoso según los valores nacionalistas, puesto que se trataba de un proyecto para unir los ferrocarriles franceses y españoles, el cuál nunca llegó a realizarse.

En primer lugar, Santana hizo publicar por su cuenta en varios de sus periódicos algunos artículos con la intención de aliviar el posible descrédito o rechazo que estaba teniendo efecto en la opinión pública debido a los planes de la Compañía, avivados por la mayoría de los periódicos del momento:

“El Consejo se entera de varios artículos que el Sr. Santana, Director de “La Correspondencia autógrafa” ha hecho publicar en diferentes periódicos a fin de ratificar los errores en que había incurrido gran parte de la prensa española al dar cuenta de la fusión del Gran central.(...)”

Y después

“(...) El Sr. Santana ofrece encargarse de la publicación en su periódico y en otros tres de los más acreditados de cuantas noticias, explicaciones, rectificaciones o avisos la Compañía juzgue oportuno hacer publicar, mediante una subvención de mil reales por mes”¹⁶¹⁷.

El Consejo aceptó finalmente la proposición, pero reduciendo el montante de la subvención que aportaría al empresario Santana a mil quinientos reales por trimestre; o

¹⁶¹⁵ SEOANE, María Cruz (1996) *Op. cit.*, pp. 175-176 y 214-218.

¹⁶¹⁶ Actas MZA, sesión nº 22 de 20 de marzo de 1857, p. 39.

¹⁶¹⁷ Actas MZA, sesión nº 22 de 20 de marzo de 1857, p. 39.

sea, 6.000 reales anuales, igual cantidad que se había concedido a la *Gaceta de los Caminos de Hierro* en la sesión de 10 de marzo anterior. Se propone al Secretario del consejo que cierre el trato con Santana y asegure el punto sobre la retribución.

En la sesión siguiente, de 25 de marzo de 1857, el acta da fe de que

“(...) el Sr. Santana acepta la subvención de mil quinientos reales por trimestre para la prensa periódica, y el Consejo autoriza el pago del primer trimestre”¹⁶¹⁸.

Podemos hacer varias observaciones para estos dos casos de primeras subvenciones de las compañías ferroviarias a la prensa periódica. Se trata de dos ejemplos tempranos, y casi simultáneos en el tiempo, de la adopción de este tipo de práctica entre empresas capitalistas a los negocios de la información. Según los documentos, la Sociedad Mercantil sería un ejemplo de empresa capitalista del sector comercial que ya seguía este sistema. Tanto para el caso de *La Gaceta de los Caminos de Hierro*, como para el de la concentración de periódicos de Santana, los directores de ambas empresas de información lanzan una oferta a la ferroviaria, a todas luces superior de las que pudieran estar recibiendo en el mismo período de otras empresas e industrias. La primera oferta de Santana a MZA, que ascendía a 12.000 reales al año, quedó reducida en el acuerdo final a 6.000 reales anuales, la misma cantidad que se había acordado con *La Gaceta de los Caminos de Hierro*. Sin embargo, aunque la publicación de Hubbard estaba especializada en el tema ferroviario, tenía una periodicidad semanal, y las publicaciones de Santana eran de periodicidad diaria. Santana había ofrecido otras ventajas, como la salida de las noticias de la compañía en varios medios a la vez. Comprobamos en esta ocasión cómo la publicación especializada de Hubbard tomó ventaja, por mayor rentabilidad de la subvención, sobre la prensa de gran difusión de Santana.

Mediante estos dos acuerdos, MZA se garantizaba acceso a una opinión pública favorable en los consumidores de ambas modalidades de prensa. *La Gaceta de los Caminos de Hierro* sería seguramente leída por cargos de otras compañías ferroviarias, colegas de profesión y expertos o personas distinguidas con afinidades e intereses en las industrias del ferrocarril. Los consumidores de la prensa generalista de Santana formarían el acervo del público general.

La fuente sólo nos da indicación precisa del nombre del periódico perteneciente a Santana, *La Correspondencia autógrafa*, y aunque nos informa de que había tres más vinculados al empresario, que estaban incluidos en el contrato, no nos especifica sus nombres.

2. La primera noticia de suscripción a una revista. La *Revista Ultramarina* (1857)

La noticia más antigua que tenemos de MZA como suscriptora de revistas es la de la sesión del Consejo del 1 de julio de 1857¹⁶¹⁹. Se trata de la “*Suscripción á la*

¹⁶¹⁸ Actas MZA, sesión nº 23 de 25 de marzo de 1857, p. 41.

¹⁶¹⁹ Actas MZA, sesión nº 49 de 1º de julio de 1857, p. 94.

Revista ultramarina”, refiriéndose a la *Revista Peninsular Ultramarina*, que como hemos dicho más arriba, se fundiría en 1866 con la *Gaceta de los Caminos de Hierro*. El texto de esta decisión del Consejo de la ferroviaria dice así:

“En vista de una carta del Secretario de la comisión peninsular ultramarina de caminos de hierro, telégrafo y navegación, el Consejo acuerda se tomen seis suscripciones [sic] de la Revista de los caminos de hierro á razón de 60 reales por año cada cuál pagaderos por trimestres anticipados.”

Varios años más tarde, en 1860, el Consejo autorizó la compra de 100 ejemplares del Anuario que publicaría todos los años esta revista, cuyos detalles incluiremos en el apartado de anuarios y guías para viajeros.

3. Subvención por publicidad al diario *El Debate* (1871)

En sesión del 14 de octubre de 1871 el Consejo de MZA autorizó el pago a la administración de *El Debate* de una cuenta de 3.000 reales de vellón por anuncios publicados en dicho periódico, acordando que la suma se aplicase al crédito abierto a la Secretaría General de la empresa con cargo a “Publicidad”¹⁶²⁰. La anotación lleva el título de “Pago de una cuenta de anuncios”, entendiéndose que la redacción de artículos era aún considerada como publicidad o anuncios. Aquí tenemos, pues, una nueva prueba de que los periódicos afines a la Compañía obtenían beneficios por la publicidad de éstas.

4. La nueva filosofía de la prensa a partir de 1880

Otros indicios del ámbito de la comunicación y el periodismo en el siglo XIX, remarcan la linde que hemos resaltado anteriormente, apuntando de nuevo a la década de terminación de los principales ramales de la red ferroviaria en la Península Ibérica. Sería necesario aquilatar en esta línea de estudio, podemos entrever algunos atisbos del maridaje que alcanzará la prensa con las empresas capitalistas del siglo XIX, entre las cuales, las más grandes de la época eran las ferroviarias. A continuación pondremos de relieve dos de estos hitos.

4. 1. Hibridación entre la prensa comercial y el capitalismo ferroviario. Un ejemplo en el diario *La Europa* y la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte (1880)

A pesar de la falta de estudios especializados, algunas otras correlaciones entre prensa y ferrocarriles fueron reveladas por estudios consagrados sobre historia de la prensa en España en los años 1990¹⁶²¹, por ejemplo el intento fallido de publicación del periódico *La Europa*, que funcionaría llevando cada ejemplar un número impreso al

¹⁶²⁰ Actas MZA, sesión nº 17 de 14 de octubre de 1871, p. 112, libro 7.

¹⁶²¹ ÁLVAREZ, Jesús Timoteo (1981) *Op. cit.*, pp. 180-189.

modo de un boleto de lotería y premiaría a los lectores con dinero cada día. Para este proyecto se constituyó la primera sociedad anónima periodística, impulsada por Detroyat, al amparo gubernamental y para beneficio de la imagen pública de Cánovas del Castillo. El carácter capitalista de este periódico se pone de manifiesto en la composición de su consejo de administración, formado por políticos conservadores con altos cargos y pro-hombres relacionados con los ferrocarriles y las empresas financieras¹⁶²².

Según el profesor Jesús Timoteo Álvarez, en torno a 1880, nuevos medios periodísticos van naciendo con diferente filosofía que en la etapa anterior. Como ejemplo nos da el caso del intento fallido de *La Europa*, primer diario registrado como Sociedad Anónima, impulsado por el francés Detroyat. La ventaja competitiva de este proyecto periodístico estribaba en una “lógica perfecta”, pues asegurándose los favores ministeriales, cada ejemplar del periódico, con un número impreso, funcionaría como una lotería, premiando cada día a los lectores con significativas cantidades de dinero. Aquel diario, proyectado ciertamente para funcionar como negocio, tal vez como pistoletazo de salida de la prensa de masas en España, no llegó a pasar del número cero, debido en buena parte a la absoluta oposición que ejerció en su contra el resto de grandes periódicos de Madrid. Entre los argumentos de todo tipo que se publicaron en contra del nuevo periódico, los más atrayentes para explicar la creación de este periódico fueron dados por la prensa democrática, que se basó en el estudio de los personajes y las fuerzas implicados. *El Globo* y *El Mundo Político* noticiaban durante la segunda quincena del mes de octubre de 1880 que el consejo de administración de esta novedosa empresa periodístico-lotera estaba compuesto por hombres del “Crédito mobiliario” (N. Turgan, E. Sazerac de Forge) y de la Compañía de ferrocarriles de Asturias, León y Galicia”, conocida como Compañía del Noroeste (J. Polack y Joseph, representante en dicha compañía de la de Ferrocarriles del Norte), además de los señores Moreno Nieto (presidente del Ateneo y vicepresidente del Congreso de Diputados y del partido conservador), A. de la Fuente (secretario particular de Cánovas) y R. Rodríguez Correa (único periodista del grupo). Según la hipótesis de los demócratas, *La Europa* vendría a dar publicidad y defensa a los intereses de “Crédito Mobiliario”, de quienes se rumoreaba que junto con la “Compañía del Noroeste” estaban interesados, además, en que el estado sacase a subasta la Compañía de Tabacos de Filipinas. Durante la década de los '80 del siglo XIX, los grades periódicos de Madrid, como *El Siglo Futuro*, *La Fe*, *El Fénix*, *El Imparcial*, *El Liberal*, *El Globo*, *La Correspondencia* se enzarzaron en discusiones y enfrentamientos que Álvarez explica reflejan un momento de reajuste ideológico y una lucha por el predominio en la tirada e influencia, tanto a nivel general como dentro de sus propias facciones o afinidades políticas. Los periódicos han comenzado su lucha secular por el control de la propia clientela y nuevos clientes y anunciantes¹⁶²³.

No obstante, creemos que este intento de publicación del periódico *La Europa* en España por Detroyat en 1880 como sociedad anónima no es sino una reverberación de otro mucho más antiguo que ya se diera en 1865, y que seguramente tuviese que ver con la capitalización temprana de las empresas de la información europeas en un intento de asalto a nuevos mercados y que se sostuvo en varias oleadas a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX. Se trata solamente de un indicio, pero lo suficientemente

¹⁶²² REDACCIÓN (16/10/1880) “Sobre el periódico La Europa”, en *El Liberal* página 1. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0001082679&search=&lang=es> [última consulta 16/10/2015]

¹⁶²³ ÁLVAREZ, Jesús Timoteo (1981) *Op. cit.*, pp. 180-189.

comprometido como para merecer un estudio en mayor profundidad en el futuro. En el número 4.955 del periódico malagueño *El Correo de Andalucía* de sábado 11 de noviembre de 1865, se insertaron dos breves al final de la primera plana que se ocupan de asuntos de actualidad de la prensa del momento. Uno de los breves publica que “*Se ha dispuesto por real orden [sic] que no se permita la entrada en España del periódico titulado L’Europe*”, de Francfort¹⁶²⁴.

4. 2. Cambio de paradigma. Inserción de la información ferroviaria de manera gratuita en la prensa como gancho de atracción de lectores a partir de finales del siglo XIX. El *Diario Oficial de Avisos* (1884) y *El Heraldo de Madrid* (1906)

A partir de las últimas décadas del siglo XIX tenemos diversos testimonios documentales que nos dan indicios de lo que nosotros interpretamos como un cambio de paradigma respecto a la publicidad e información ferroviaria insertada en la prensa generalista. Si en los comienzos de la formación de las redes ferroviarias españolas, las compañías privadas encargadas de su explotación habían abonado cantidades importantes a las industrias de la comunicación para ganar su favor y trabajar una opinión pública favorable a ellas, a partir de los años 1890, asistimos a un cambio significativo de perspectiva en ambos sectores. Parece que la información emitida por las ferroviarias, lejos de necesitar comprar un espacio en los contenidos de las publicaciones, parece haberse convertido en un gancho de atracción de los lectores, o bien, es posible decir que era una información exigida por el público. Es posible que la generalización de los transportes por ferrocarril, coincidente con la finalización en aquella década de las arterias ferroviarias principales en nuestro país, se hubiese convertido en un elemento considerado imprescindible en cualquier medio que se preciase. Incluso es posible que al no contar con información ferroviaria, pudiera producirse la falta de interés del público por la publicación en cuestión que no la ofreciese entre sus páginas con carácter periódico. Podríamos decir que estuviéramos en estos momentos finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX ante el surgimiento de la antigua costumbre, heredada por la prensa y los medios de comunicación actuales, de obsequiar con publicidad gratuita o información de contenido a modo propagandístico a las grandes empresas con las que mantenía intereses.

Con fecha de 19 de junio de 1894, el director del *Diario Oficial de Avisos de Madrid* —quien sería en esas fechas Adolfo Tomaseti¹⁶²⁵—, remitió una carta haciendo el ofrecimiento de insertar en su periódico “*sin remuneración alguna, todos los anuncios que se le envíen*”. La carta del periódico fue recibida por la Subdirección, y el secretario de la misma, M. Malores, quien la remitió al Director General de la Compañía con copia al Ingeniero Jefe de Vía y Obras el día 25 de aquel mismo mes, para que la información transmitida por el director del periódico, fuese tenida en cuenta por el resto de los servicios de la empresa cuando enviasen los anuncios que acostumbraren¹⁶²⁶.

¹⁶²⁴ *El Correo de Andalucía* (11/11/1865) Archivo Municipal de Málaga.

¹⁶²⁵ *Diario Oficial de Avisos de Madrid* [descripción], en EUROPEANA, web. Disponible en: http://www.europeana.eu/portal/record/9200302/BibliographicResource_3000014702022.html [última consulta 4/06/2015]

¹⁶²⁶ AHF, expediente C-0634-001-19.

Otro caso que avala nuestra hipótesis de un cambio de paradigma respecto a la información ferroviaria, que desde finales de siglo no debe pagar sus inserciones porque comienza a ser demandada por los propios periódicos, es el del liviano y breve conflicto mantenido entre MZA y *El Heraldo de Madrid* en 1906, y que ya hemos tratado en un artículo publicado en 2014¹⁶²⁷. Respecto al anterior documento que nos habla de la petición expresa del importante y antiguo periódico madrileño, de solicitud de permiso para inserción gratuita de información de MZA de cualquier tipo, los documentos de *El Heraldo* presentan una sustancial diferencia de forma en un principio, pero que a la postre, se resuelve con los mismos resultados de inserción gratuita de publicidad, que se convierten en norma. Con fecha 20 de junio de 1906, tenemos una minuta interna que trata de la queja del Jefe del Tráfico —en aquellos momentos Teobaldo Blanc—, al Subdirector Ingeniero Jefe de Explotación de MZA —Luis Marry—. La queja se refiere al intento del cobrador de El Heraldo de hacer efectivo un recio de 72 pesetas por la inserción de un suelto enviado “*á los demás periódicos de gran circulación, sin que hasta ahora nos hayan reclamado cantidad alguna ni por la inserción de ese suelto ni por la publicidad de los que constantemente estamos remitiendo para diferentes servicios*”. El Jefe del Tráfico informaba en su misiva de que había paralizado el pago de la factura presentada por el cobrador, y en documentos posteriores del mismo expediente donde encontramos el origen del conflicto, el periódico se disculpa epistolarmente con la Compañía, poniendo la excusa de haber sido un error administrativo el causante del malentendido, y dando por cerrado el incidente¹⁶²⁸.

Da la impresión de que si en un pasado no tan lejano, eran las ferroviarias las que se esforzaban en andar a bien con la prensa, ya en fechas a caballo entre los dos siglos, es más bien la prensa la que no desea causar malestar entre la dirección de las compañías de ferrocarriles, al menos, en el caso de MZA, gigante capitalista. Con toda probabilidad, este nuevo modelo de principios de siglo se reproduciese en las relaciones de otras ferroviarias de la periferia de la Península y los respectivos periódicos de alcance regional o local vinculados a su misma geografía.

5. El Correo de Andalucía y el ferrocarril de Córdoba a Málaga (1851-1875)

Entre el Archivo Municipal de Málaga y el Archivo Díaz de Escovar de la misma capital se conserva parte de la colección del periódico *El Correo de Andalucía*, el cual llegó a ser uno de los más relevantes diarios en la historia del periodismo malagueño. Aunque cambió de subtítulo varias veces, salió con el de *Diario político, de comercio, artes, industria, agricultura y estadística*. Se trataba de un diario liberal de amplio contenido que se publicó entre finales de 1851 y los años 1890 del siglo XIX. Entre los ejemplares de 23 de noviembre de 1860 y el de 2 de septiembre de 1864 se da el primer salto de las colecciones conservadas en Málaga, pero hemos encontrado dos números más de 13 y 14 de agosto de 1862 en la Hemeroteca Municipal de Madrid con

¹⁶²⁷ GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2014) “El papel del ferrocarril en la distribución de prensa y publicidad entre 1865 y 1941. El caso de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, y algunos antecedentes”, en *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 27, Octubre 2014, p. 76.

¹⁶²⁸ AHF, expediente W-089-005.

los que podría ser completada la colección de este diario para un análisis más exhaustivo en un futuro¹⁶²⁹. Para este trabajo nos hemos limitado a realizar algunas calas a modo de ejemplo que nos ilustren sobre la utilización de las noticias ferroviarias que pudieron ser empleadas de diversas formas para mantener la expectación del público sobre este tema en el intervalo de tiempo en el que se resolvía la obtención de la concesión del Ferrocarril Córdoba-Málaga y su construcción.

Hemos analizado los primeros doce números correlativos disponibles en las dos colecciones conservadas en Málaga, y excepto el de 7 de febrero de 1860, que no contiene información sobre caminos de hierro pues es un suplemento especial sobre la Guerra de África, todos los demás son dignos de tener en cuenta en este análisis. El enfoque que hemos seguido para el análisis de *El Correo de Andalucía* ha sido amplio y orgánico, incluyéndose aquí las temáticas principales que se publicaron en cada número. Como verá el lector, se entrelazan cronológicamente en los textos del diario gran parte de los temas que hemos tratado en este trabajo separadamente por la necesidad de dar un orden temático a nuestro estudio. Creemos que ésta es una buena forma de acercarnos a la unicidad de todas las cuestiones relacionadas con el ferrocarril y con el cambio de época que percibieron las gentes contemporáneas en aquel momento.

5. 1. ¿Fundación de *El Correo de Andalucía* por Jorge Loring?

En otro trabajo, hemos indagado en la aportación capitalista que fue necesaria para la creación y puesta en marcha de este diario¹⁶³⁰. Aunque los investigadores que se han dedicado a la historia de Málaga en ese período dan por cierto que *El Correo de Andalucía* fue fundado por Jorge Loring Oyarzábal o, al menos que el burgués aportó una parte importante de su capital inicial, nosotros no hemos encontrado ninguna referencia contrastada sobre la que poder asegurar dicha afirmación. Sobre el origen del capital necesario para la fundación de *El Correo de Andalucía*, no contamos con pruebas fehacientes de que Jorge Loring tuviese que ver en ello, aunque la memoria colectiva de la ciudad así lo rememore. Podríamos pensar también en la posibilidad de que la supuesta aportación de capital del *lobby* malagueño Loring-Heredia-Larios a la fundación del periódico se hubiese realizado de forma oficiosa, pero francamente, no creemos que ello pueda ser una hipótesis de peso, ya que por la forma de actuar de Jorge Loring, como empresario moderno, podemos creer afirmar que no era su estilo de hacer negocios, sino que por el contrario, este burgués solía dejar bien amarradas las cuestiones administrativas y de propiedad de sus afanes.

Consultando en los fondos del Archivo Histórico del Registro Mercantil de Málaga, constatamos que allí no queda ningún rastro de la fundación de este periódico. La base de datos de este registro, que está vinculada a las del resto de España, sólo ofrece un resultado de *El Correo de Andalucía, S. A.*, pero se trata de otro periódico diferente, que fue fundado en Sevilla a principios del siglo XX, tomando el nombre del recientemente desaparecido. En el Registro mercantil tampoco existen registros a nombre de la imprenta del periódico ni de sus titulares, los hermanos Franquelo. Es posible que ello se deba a que el Registro Mercantil sufrió dos quemas graves en 1931 y

¹⁶²⁹ Queremos agradecer a Cristina Antón Barredo, responsable de la Hemeroteca Municipal de Madrid su eficiencia y colaboración al atendernos en nuestras consultas en la Hemeroteca y su diligencia más tarde, al enviarnos vía postal una copia completa de estos dos números de *El Correo*...

¹⁶³⁰ GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2015) *Op. cit.*

1936, en las que se perdieron gran parte de sus fondos documentales. Tal vez en el número 1 del periódico, que pudiera haber dado información sobre la procedencia del capital para su fundación no se conserva. En el nº 2 tampoco hay ninguna información a este respecto. En su carencia, hemos revisado lo que queda de las colecciones de *El Correo de Andalucía* y de *El Avisador Malagueño*, otro diario relevante del momento en la ciudad de vida paralela, pero como ambas están incompletas y con saltos de varios años, los números que existen no coinciden con los aniversarios de la fundación de *El Correo...*, en los que tal vez pudiera rememorarse el inicio de esta publicación.

5. 1. 1. *El Correo de Andalucía* y su competencia con *El Avisador Malagueño* en las Actas de la Junta de Comercio de Málaga

Sobre los propietarios y fundadores de *El Correo de Andalucía* tenemos información en el catálogo de Ossorio y Bernard, quien atribuye dicha cabecera a los hermanos Narciso y Ramón Franquelo y Martínez. De ellos, el primero fundaría otro periódico llamado *El Mediodía* en 1875, del que a su vez sería director uno de sus hijos, llamado Carlos Franquelo y Romero. Estos tres Franquelo trabajaron y escribieron en *El Correo...*¹⁶³¹. Este periódico tenía imprenta propia, figurando como titular Ramón Franquelo. La firma de imprenta aparece en todos los ejemplares: “*Círculo Literario, Calle Casapalma, 7*”, vía que aún existe con el mismo nombre en el centro histórico de la ciudad. De la larga vida de este periódico tenemos constancia exacta hasta el 9 de abril de 1890, fecha en la que termina la colección más prolongada en el tiempo, la del Archivo Díaz de Escovar.

Checa Godoy menciona que Ramón Franquelo, dramaturgo sin éxito y censor de teatros hacia 1860, estaba vinculado a una “*familia mercantil malagueña*”, pero no especifica de qué familia se trataba ni cuál es su fuente para esta información¹⁶³²; así que, hasta nuevas averiguaciones no sabemos si fuere posible que los Franquelo estuviesen unidos al trío de industriales por relaciones matrimoniales.

Al comenzar a publicarse en Málaga *El Correo de Andalucía*, hubo de entrar en directa competencia con *El Avisador Malagueño*. *El Avisador Malagueño*, fundado en 1843 y desaparecido en 1893 fue el otro gran periódico generalista de la ciudad durante la segunda mitad del siglo XIX, como hemos dicho. Este otro periódico fue pionero por sus contenidos y forma de tratar la información, aunque haya sido escasamente estudiado hasta el momento¹⁶³³. *El Avisador Malagueño* se confeccionaba en la imprenta de José Martínez de Aguilar y cumplía con todas las características de la prensa europea más vanguardista de su época, recordando a las revistas inglesas especializadas en anuncios, tanto por su título como por el tratamiento publicitario de todas las informaciones que ofrece y por la inclusión de signos para la lectura, como pequeñas manos con el índice extendido como resalte. Estas características están presentes en la revista *The Art-Journal Advertiser*, publicada en Londres, especializada

¹⁶³¹ OSSORIO Y BERNARD (2004) *Op. cit.*, p. 144.

¹⁶³² CHECA GODOY, Antonio (2011) *Op. cit.*, p. 113.

¹⁶³³ DE SOLA, Amelia (1979) “El Avisador Malagueño (1843-1893). Apuntes para su estudio”, en *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, 2-II, Universidad de Málaga, pp. 295-314. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3822217> [última consulta 16/10/2015]

en publicidad, y con una forma de trabajo de plataforma de negocios con corresponsales en diferentes países. El primer número que se conserva en la Biblioteca Nacional de España, en Madrid, de esta revista inglesa es el nº 131, con fecha de mayo de 1849¹⁶³⁴.

Prueba de aquella competencia la tenemos en las Actas de la Junta de Comercio de Málaga. Sobre estas Actas de la Junta de Comercio malagueña se han realizado notables estudios¹⁶³⁵, puesto que estas instituciones se convirtieron en auténtico eje de la vida económica y social de las ciudades desde que estas instituciones municipales habían comenzado su existencia a finales del siglo XVIII¹⁶³⁶. Sin embargo, los estudios disponibles en general han obviado el análisis de las informaciones que ellas contienen sobre prensa o imprentas, aunque hemos comprobado que los originales manuscritos de estas Actas de la Junta de Comercio de Málaga sí contienen numerosas menciones a las actividades de comunicación pública de dicha institución; incluso con expresa mención a los títulos de los periódicos y a las inserciones que en ellos se realizaban. Tal vez el motivo haya sido que en el momento álgido de la aparición de estudios en torno a la historia económica, los estudios sobre prensa no estaban aún plenamente desarrollados en nuestro país y debía tenerse éste por un tema menor al que no se concedía mayor importancia. En la actualidad, esta línea de estudios sobre periodismo en España sobre fuentes primarias se encuentra desdichadamente estancada por el momento.

Sin embargo, sí constituye un serio indicio de ciertos vínculos entre el nuevo periódico malagueño surgido en 1851 y el triángulo de negocio constituido por Loring-Larios-Heredia por la evolución del contenido de las Actas de la Junta de Comercio respecto a la prensa local del momento. Por ejemplo, los días 18 de marzo de 1845 y 4 y 27 de enero de 1849 se ordenaba expresamente la publicación de varias decisiones de aquella cámara en *El Avisador Malagueño* en detrimento de otro periódico liberal generalista más antiguo llamado *El Despertador Malagueño*, al cuál se habían asignado anteriormente estas tareas. De este último también se conservan dos pequeñas colecciones incompletas en los archivos Díaz de Escovar y Municipal, cuyos números extremos van desde el 11 de diciembre de 1831 al 10 de diciembre de 1843. Aunque no tenemos certeza de la fecha exacta del cierre de su edición, *El Despertador...* debió desaparecer suplantado por la pujanza del nuevo y vanguardista *El Avisador...* Algunos años más adelante, el 7 de abril de 1852 se consignó en las Actas de la Junta la inserción de algunas decisiones de la Junta de Comercio en la prensa local, ordenándose expresamente llevarse a cabo éstas en *El Correo de Andalucía* y no en *El Avisador...*,

¹⁶³⁴ *The Art-Journal Advertiser* (BN Alcalá, ZA/657). Se conserva otra colección de esta publicación en la Library of Congress. Disponible en: <http://catalog.loc.gov> [última consulta 16/10/2015]

¹⁶³⁵ BEJARANO ROBLES, Francisco (1947) *Historia del Consulado y de la Junta de Comercio de Málaga, 1785-1859*, C.S.I.C., Madrid, 442 pp.

¹⁶³⁶ Para nuestra sorpresa, las Actas de la Junta de Comercio son prácticamente la única documentación disponible en la Cámara de Comercio de Málaga, pues en los años de la crisis económica de 2009, 2010 y 2011, se procedió a la eliminación del archivo histórico de esta institución por falta de presupuesto para su conservación, sin haber intentado previamente enviarlo, cederlo o donarlo a algún archivo. Sobre los orígenes del Consulado de Comercio de Málaga, creado por Carlos III en 1785 mediante Real cédula, que más tarde siguió el modelo recogido en la Novísima Recopilación, y el proyecto para la formación de nuevas ordenanzas en 1825, puede consultarse la transcripción de las copias impresas de 1785 ofrecida por GARCÍA ESPAÑA, José Juan (1975), en *Historia. Instituciones. Documentos*, Publicaciones de la Universidad de Sevilla, pp. 45-188. Disponible en: <http://institucional.us.es/revistas/historia/02/02%20garcia%espana.pdf> [última consulta 16/10/2015] y OLIVENCIA RUIZ, Manuel (1986) "Suspensión de pagos y quiebra en el Código de Comercio", en *Centenario del Código de Comercio*, volumen 1, Ministerio de Justicia, Madrid, pp. 348 y ss. Disponible en: <https://books.google.es> [última consulta 16/10/2015]

como era acostumbrado hasta la fecha. En las Actas a partir de 1854 encontramos más menciones acerca de inserciones en los periódicos locales, pero ya no se especifica en cuáles, por lo que entendemos que *El Correo de Andalucía* habría desbancado a *El Avisador*... como órgano de comunicación de la Junta.

Las décadas centrales de la centuria, las de 1850 y 1860 fueron precisamente las de mayor éxito económico y social en la historia empresarial del *lobby* empresarial Loring-Heredia-Larios. En las Actas de la Junta de Comercio vislumbramos indicios de una posible maniobra política de estas familias para apropiarse del proyecto del ferrocarril de María Cristina, como se había denominado primigeniamente la línea futura que uniría Málaga con Córdoba y a su vez con Madrid. El ferrocarril de María Cristina de Málaga había sido iniciado por una empresa pública de la municipalidad que no lograba llevarse a efecto tras más de una década de intentos fallidos de obtener financiación¹⁶³⁷. Siguiendo el hilo de estas actas, también podemos vislumbrar indicios de una posible maniobra política del lobby Loring-Heredia-Larios para apropiarse del proyecto municipal del ferrocarril de María Cristina. Ésto, más el estilo integral de negocios del *lobby* sureño, muy semejante al de los saintsimonianos franceses Pereire puesto abarcaban todos los sectores del desarrollo del capitalismo a nivel regional en forma de retícula conjunta de extracción de plusvalía, pueden llevarnos a pensar que ciertamente tal vez Loring fundase *El Correo*... con el objetivo de convertirlo en una herramienta de influencia sobre la opinión pública y así redondear su ambicioso proyecto de negocios diversificado e integrado a un tiempo. No obstante, si Loring fuese uno de los fundadores capitalistas del periódico, como si no, son altas las probabilidades de que dicho medio de comunicación actuase de forma conjunta con el *lobby* empresarial, pues abundan las coincidencias en este sentido. En 1850, Jorge Loring había contraído matrimonio con Amalia Heredia, hija de Manuel Agustín Heredia, fundador en 1826 de los primeros altos hornos de la Península Ibérica, sitos en Marbella y llamados “La Constancia”, comenzando así la larga historia de vínculos matrimoniales del *lobby*.

5. 1. 2. La edad dorada de la Casa Loring en la Junta de Comercio y *El Correo de Andalucía*

Por ejemplo, el nº 2 de *El Correo de Andalucía* salió en fecha 1 de noviembre de 1851, y ya comentaba una noticia relacionada con el industrial, puesto que éste había comprado y mandado estudiar unas tablas de bronce romanas aparecidas fortuitamente en unas extracciones de barro para un tejatillo que resultaron ser la *Lex Flavia Malacitana* y la *Lex Flavia Salpensiana*. Ildefonso Marzo, el erudito al que inicialmente confiase Loring el estudio de las tablas y colaborador de otro periódico local llamado *El Guadalhorce*, fue pronto relegado por Rodríguez de Berlanga, quien también contraería nupcias con otra de las hijas de Manuel Agustín, y llegaría ser un afamado arqueólogo. Inmediatamente tras su la publicación de su estudio sobre el descubrimiento de las llamadas Leyes Flavias malagueñas, Berlanga recibió el título de Caballero de la Real Orden de Isabel la Católica, y el de académico correspondiente de la Real Academia de la Historia en 1857, tras el fallecimiento de Marzo en 1856, quien lo detentaba

¹⁶³⁷ En el Acta de la Junta ordinaria de 13 de julio de 1844 viene referida explícitamente una empresa municipal del Ferrocarril de María Cristina, “*invitando al Comercio á que se interese en ella*”. Actas de la Junta de Comercio de Málaga, en Cámara de Comercio de Málaga.

anteriormente¹⁶³⁸. En 1852, Tomás Heredia, hijo también de Manuel Agustín y, por tanto, cuñado de Jorge Loring, alcanzó el grado de Cónsul en el Tribunal de Comercio. Jorge Loring obtuvo su marquesado de nueva creación en 1856, como gratificación a su contribución activa donando medicinas gratuitamente en la epidemia de cólera de Málaga entre 1854 y 1855. Los Loring, junto con los Heredia y los Larios, fundaron el Banco de Málaga en 1856¹⁶³⁹ y continuó adelante con el ambicioso proyecto de la construcción del ferrocarril Córdoba-Málaga, cuya concesión fue otorgada a Loring en 1860, y la línea se abriría, como sabemos, en 1866.

Como hemos adelantado, en las Actas de la Junta de Comercio de Málaga vislumbramos indicios de una posible maniobra política del *lobby* para apropiarse del proyecto del ferrocarril. Manuel Agustín Heredia, el suegro de Loring, había sido Prior del Consulado de Comercio en 1824 y Martín Larios Herrero Presidente de la Junta en 1835¹⁶⁴⁰; pero en las actas manuscritas de 1 de enero 1843, Manuel Agustín ya figura solamente como vocal y encargado de las secciones de Comercio y Empresas e integrante de la Comisión del Ferrocarril de M^a Cristina en la de 19 de enero del mismo año. En estas fechas, sin embargo, no figura ningún Larios o Loring con cargos en esos años. En el Acta de 9 de marzo de 1849, el hijo de Manuel Agustín, Tomás Heredia, se inscribe también solamente como vocal, pero pasa a ser Cónsul del Tribunal de Comercio, directamente, al cabo de dos años; y justo dos meses después de la fundación de *El Correo de Andalucía* y la aparición de las tablas de bronce, Jorge Loring, recién convertido en cuñado de Tomás, se hizo a su vez con el cargo de vicepresidente de la Junta de Comercio de Málaga. Lo que resulta muy significativo es que este hecho de la llegada a la vicepresidencia de la Junta de Loring se especifica en las actas “*por aclamación*”, obviando el escribano en las actas el habitual juramento y la real orden que invariablemente avalaban esta toma de posesión; es decir, se habían trascendido los modos legales y reglamentarios al uso en el ascenso de Loring.

Nos atrevemos a aventurar, pues, que a partir de principios de la década de 1850 el *lobby* Loring-Heredia-Larios, efectuó un “golpe de mano” para hacerse con el

¹⁶³⁸ Sobre esta historia de los bronce imperiales y la familia Loring existe abundante bibliografía, como: RODRÍGUEZ DE BERLANGA, Manuel (1853) *Estudios sobre los dos bronce encontrados en Málaga a fines de octubre de 1851*, Imprenta del Avisador Malagueño, Málaga, 52 pp. Disponible en: <http://www.bibliotecavirtualdeandalucia.es/catalogo/consulta/registro.cmd?id=1013455> [última consulta 16/10/2015]; RODRÍGUEZ DE BERLANGA, MANUEL (1995 facsímil, 1ª edición 1903) *Catálogo del Museo Loringiano*, Servicio de Publicaciones e Intercambio Científico de la UMA, Málaga, 193 pp.; RODRÍGUEZ OLIVA, Pedro (1995) “Comentarios sobre el Museo Arqueológico de los Loring en la malagueña Finca de La Concepción y sobre el Dr. Manuel Rodríguez de Berlanga, autor de su catálogo”, en RODRÍGUEZ DE BERLANGA, Manuel (1995 facsímil, 1ª edición 1903) *Catálogo del Museo Loringiano*, Servicio de Publicaciones e intercambio Científico de la UMA, Málaga, ¿? pp.; RODRÍGUEZ OLIVA, Pedro (2001) “Noticias historiográficas sobre el descubrimiento y los primeros estudios en torno a las tablas de bronce con las leyes municipales de Málaga y Salenas (1851-1864)”, en *Mainake*, XXIII, Servicio de Publicaciones de la Diputación de Málaga, pp. 9-38. Disponible en <http://www.cedma.es/catalogo/mainake.php?ref=13013> [última consulta 16/10/2015]; WULFF ALONSO, Fernando (2002) “Historias europeas: Rodríguez de Berlanga, Th. Mommsen y las leyes municipales de Málaga y Salensa”, en *Revista Péndulo*, número XIV/Diciembre 2002, Colegio de Ingenieros Técnicos Industriales de Málaga, pp. 114 y ss.; VV. AA. (2008) *Manuel Rodríguez de Berlanga. Liber amicorum* (1825-1909), Real Academia de Bellas Artes de San Telmo/Ayuntamiento de Alhaurín el Grande, Málaga, 340 pp.

¹⁶³⁹ MORALES MUÑOZ, Manuel (1983) “El Banco de Málaga: Factor descapitalizador de la economía malagueña”, en *Jábega*, 41, Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga, pp. 53-64.

¹⁶⁴⁰ MORALES MUÑOZ, Manuel (1999) “El papel de las élites en la industrialización andaluza”, en *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, nº 21, Universidad de Málaga, pp. 431-449.

gobierno de la Junta de Comercio de Málaga, maniobra en la que pudo tener que ver la creación del nuevo diario y, tal vez, la intención de hacerse con el proyecto de la construcción del ferrocarril.

Como ya habíamos adelantado en capítulos anteriores, la planificación empresarial del *lobby* malagueño, aunque a pequeña escala, muestra acusadas semejanzas con la de otra acaudalada familia francesa rival de los Rothschild, los Pereire. La diversificación de las empresas de los hermanos Pereire y el riesgo de sus inversiones de capital son bien conocidos, al igual que el estrangulamiento final de sus negocios¹⁶⁴¹, resultado paralelo al que desembocaron los de los Loring-Heredia-Larios. El proyecto de construcción y explotación de la vía férrea entre Málaga y Córdoba fue la piedra angular en el intento de consolidación de la estructura de negocios del lobby, tratando de abarcar todos los sectores productivos de negocios y finanzas, desde las flotas navieras comerciales a vapor, hasta la producción y transformación de cultivos innovadores, pasando por las industrias siderúrgica, textil, inmobiliaria¹⁶⁴²... y tal vez la imprenta.

Los Pereire habían invertido grandes capitales en el periódico *Le Globe*, de tendencia saintsimonista, y sus inversiones en imprenta, prensa y publicidad se desarrollaron intensivamente en Francia¹⁶⁴³. En cambio, aunque aceptáramos que *El Correo de Andalucía* contó con la capitalización del trío de industriales malagueños, este negocio impresor en Málaga no pudo desarrollarse de la misma forma que en Francia, simplemente a que el sustrato geográfico y cultural era bien diferente. Mas, no obstante, en cuanto a la publicidad, aunque una actuación empresarial tan amplia como la de los Pereire en Francia habría resultado absolutamente irrealizable en la Málaga del momento, la visión de los Loring-Heredia-Larios no dejó de ser vanguardista en esta actividad, y desde los comienzos de la puesta en marcha del ferrocarril Córdoba-Málaga en 1866, ya existía un concesionario en exclusiva que ofrecía a los anunciantes espacios para sus carteles en diversos puntos e la pequeña red ferroviaria, con la única demora respecto a MZA de la más tardía inauguración de la línea férrea malagueña. Aquel primer concesionario para la publicidad del Ferrocarril de Córdoba a Málaga fue Francisco Moya, propietario de una moderna librería de la capital costera¹⁶⁴⁴. Comentaremos nuevamente esta librería en el apartado de guías de viajeros.

Aunque queda prácticamente todo por averiguar sobre los vínculos entre el trío de industriales Loring-Heredia-Larios y las industrias de información del momento, para esta tesis, hemos analizado algunos números del *El Correo de Andalucía* entre 1860 y 1875, apreciando que ciertamente el periódico dedicó sucesivos espacios a temas relacionados con el ferrocarril de forma directa a veces, e indirecta en otras ocasiones. En los números en los que se hace mención explícita al diversas obras de ferrocarriles nacionales, estas noticias son expuestas con connotaciones positivas en todos los casos. Y en los números en los que no se hace mención explícita al ferrocarril malagueño o a

¹⁶⁴¹ FARGUETTE, Guy (2001) *Op. cit.*

¹⁶⁴² LACOMBA, Juan Antonio (1974) *Op. cit.*, pp. 53 y ss.; TEDDE DE LORCA (1978) *Op. cit.*, pp. 367 y ss.

¹⁶⁴³ En Francia los Pereire invirtieron grandes sumas de capital en *Le Globe* y en una agrupación de varios periódicos importantes para la gestión común de su publicidad, que dio lugar a la creación de la Société Générale de Annonces (SGA), la cual se desamortizó a partir de la crisis de 1848. Ver: MARTIN, Marc (1992) *Op. cit.*, pp. 75-78.

¹⁶⁴⁴ GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2014) *Op. cit.*

otros ferrocarriles nacionales en construcción, se introducen noticias o glosas a modo de recordatorio que quizás podríamos interpretar de intencionalidad propagandística.

Las colecciones disponibles de *El Correo de Andalucía*, excepto el nº 2 de noviembre de 1851 —que seguramente se conservó gracias a contener la noticia sobre las Leyes Flavieras—, comienzan en 1860. También para el año 1860, aparece la firma de Antonio Villegas “*Por todo lo contenido y no firmado*”. Este redactor no aparece en el compendio de Ossorio y Bernard.

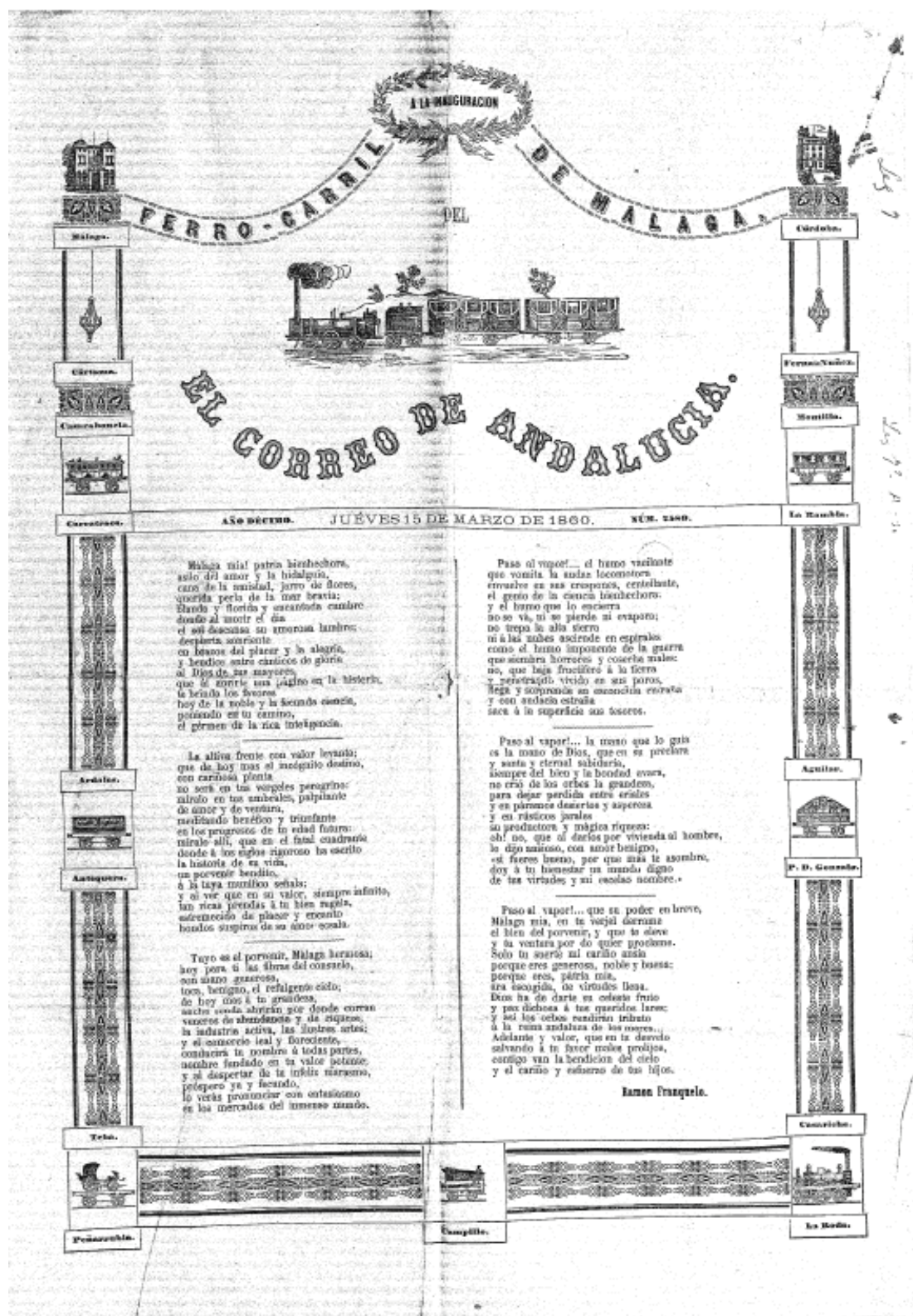
5. 2. *El Correo de Andalucía* de jueves 15 de marzo de 1860 “Á la Inauguración del Ferrocarril de Córdoba á Málaga”

El número 2.580 de jueves 15 de marzo de 1860, se dedicó casi por completo a la concesión del ferrocarril Córdoba a Málaga otorgada a Jorge Loring. Aquel número salió a modo de “especial”, con clara intención propagandística y formato diferente al habitual, pues se introdujo una primera plana ilustrada en sus bordes con imágenes y una cenefa en el borde superior con el título “*Á la Inauguración del ferro-carril de Málaga*”, rodeando las palabras “*Á la Inauguración*” con una corona de laureles. La composición de la imagen decorativa de esta portada la constituye un conjunto de representaciones de edificios contemporáneos y pequeñas ilustraciones con motivos ferroviarios, en sustitución de los clásicos elementos decorativos arquitectónicos tradicionales de pináculos, columnas y capiteles renacentistas o neoclásicos, resaltando los elementos de la nueva modernidad. El símbolo de la corona de laureles alrededor del título nos remite al mundo antiguo, habiendo sido un elemento recurrente a través de la iconografía de las edades Moderna y Contemporánea en monumentos y escultura pública. En la parte superior, enmarcada entre el título de este “especial” y el nombre del periódico se insertó el grabado de un tren con locomotora, maquinista y tónder con fogoneros, más dos vagones de viajeros, atravesando un paisaje hacia la izquierda, ilustración similar a la que hemos visto servía como decoración a los primeros documentos de Estatutos imprimidos por las empresas que hemos visto ya en otro apartado de esta tesis. En los bordes ilustrados se colocan espacios a modo de cartelas con los nombres de las localidades que se proyectaba inicialmente el ferrocarril entre Málaga y Córdoba, situándose en el margen superior las cartelas con los nombres de estas dos ciudades principales. Otros elementos de esta cenefa ilustrada que enmarca la primera plana de *El Correo*... son lámparas de araña de cristal con velas, vagones de viajeros y de mercancías, un coche de caballos de cuatro ruedas tipo “Milord” que está siendo transportado sobre una plataforma con ruedas de carril, y otra pequeña locomotora. La ilustración se completa con adornos de entramados geométricos, vegetales y bandas.

Toda la primera plana está ocupada con una composición en verso sin título firmada por el director, impresor y propietario del periódico, Ramón Franquelo. En ella se ensalzan las virtudes de la ciudad en la forma clásica y, tal vez, populista a la usanza, aunque se intercalan elementos literarios de modernidad y de apertura al futuro de su contenido. En la segunda mitad de la composición se hacen alusiones directas al maquinismo que aportó el ferrocarril, estilo que no sería tema común de la poesía hasta ya entrado el siglo XX con la irrupción de los vanguardismo. La segunda plana de este ejemplar de *El Correo*..., está firmada por el granadino Salvador López Guíjarro,

político liberal y periodista y poeta parnasiano, según Ossorio y Bernard, y adopta la forma de oda dedicada directa y explícitamente a Jorge Loring.

Ilustración 61. Primera plana de *El Correo de Andalucía* de jueves 15 de marzo de 1860. Archivo Díaz de Escovar



Al final de este número “especial” de aquel 15 de marzo de 1860, en la tercera y última plana, se incluyó un pequeño y singular anuncio que reza:

“Los señores curas párrocos y las sociedades de San Juan de Dios y San Vicente de Paul, han tomado á su cargo el reparto de los 4.000 panes que la sociedad del ferro-carril de Màlaga dá à los pobres con motivo de la inauguracion y que serán entregados en los días 15, 16 y 17 en la panadería de don Francisco Rosado, calle de Esparteros”.

En otro lugar ya nos hemos ocupado pormenorizadamente del análisis de este número de *El Correo...*, y hemos expuesto las posibilidades de interpretación de este aparente paternalismo burgués o de la re-creación de los modelos clásicos de nuevo evergetismo laico burgués, siempre desde la intención propagandística de los promotores del ferrocarril¹⁶⁴⁵.

5.3. *El Correo de Andalucía* de jueves 22 de noviembre de 1860

El Correo de Andalucía del día siguiente al número “especial” que acabamos de ver, fecha 22 de noviembre de 1860, conservado en el Archivo Municipal de Málaga, es el primero cronológicamente hablando con cabecera habitual del que disponemos. Podemos definirlo como una continuación al anterior ya que, aunque no presenta una apariencia especial, está plagado de noticias sobre el ferrocarril. Mientras que el contenido del número del día 21, que acabamos de ver, es fundamentalmente literario, en éste el contenido adopta el estilo periodístico más depurado.

La cabecera donde está contenido su título, *El Correo de Andalucía*, lleva dos estrechos faldoncillos con información sobre el medio, uno superior y otro inferior. El faldoncillo superior se divide en tres secciones. La primera sección nos informa que es el año décimo; la segunda, que nos aclara el lugar de publicación, contiene la palabra “MÁLAGA” en letras mayúsculas; y la tercera sección del faldoncillo nos da el número del periódico, el 2.688. El faldoncillo inferior, asimismo dividido en tres partes, nos ofrece los precios de la “suscripción”: diez reales al mes en Málaga y cuarenta al trimestre fuera de esta ciudad. En ambas posibilidades hay que abonar anticipadamente. En el centro se escribe la fecha del ejemplar, “Juéves [sic.] 22 de Noviembre de 1860”. La tercera parte del faldoncillo inferior hace de nuevo referencia a las suscripciones, esta vez en el extranjero y ultramar, de sesenta reales al trimestre, también pagaderos de forma anticipada.

El primer párrafo del número es una referencia a *La Correspondencia* del día 18 del mismo mes, al objeto de debatir la dotación de presupuestos a la Casa Real, con el motivo del nacimiento, y corta vida, de la infanta doña María de la Concepción, una de las hijas del matrimonio entre Isabel II y su primo el rey consorte Francisco de Asís. La cuestión principal de este debate es si esta asignación debe ser permanente durante todo el reinado, o si deberá aumentar según aumentaren las necesidades de la Casa. Seguidamente el texto cita otro periódico, esta vez malagueño, *Las Novedades* del día

¹⁶⁴⁵ GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2015) *Op. cit.*

15, referida a los donativos para “los heridos é inutilizados”, y también para las familias de los fallecidos en la campaña de África.

La siguiente noticia nos habla de “*Los trabajos del ferro-carril de Madrid á Zaragoza*”, que “*se llevan con una rapidéz [sic] digna de todo elogio*”. En ella se hace un repaso a las secciones en obras y a los 10.000 obreros ocupados en ellas, “*número respetable, que pocas veces se ha visto reunido en una obra pública*”. La noticia continúa exponiendo el acuerdo al que han llegado la compañía ferroviaria y la municipalidad de Zaragoza para el emplazamiento de la estación, que había sido motivo de divergencias. Se hace referencia a que la rápida construcción traerá “*el desarrollo de los intereses del comercio, de la industrial y de la producción en general*”. Se trata, sin duda, de una forma de insistir sobre el tema de la construcción de los ferrocarriles, citando la línea de MZA, que ya está en construcción, como paralelismo a lo que se esperaba sucediera pronto en Málaga.

A continuación se trata del tema financiero y del crédito internacional, que mucho tenía que ver con la construcción de las redes ferroviarias en nuestro país. Según el texto, “*Cartas recibidas de París anuncian que el movimiento ascendente de nuestros fondos se ha querido detener en aquella y otras plazas de Europa*”. “*Mr. Leopold Werner*”, refiriéndose a Leopold Werner Wolf¹⁶⁴⁶,

“(…) que ha trabajado por levantar con sus relaciones y sus recursos nuestro crédito en el extranjero [sic] [...] ha dirigido á la prensa, para oponerse á los movimientos de baja, una carta que es la más enérgica defensa que se puede hacer del honor de España. Mr. Werner atribuye con justicia á la actual administración esencialmente el lisonjero estado de nuestro crédito, á cuyo desarrollo han contribuido (...) la desamortización, la libertad de interés del dinero, la creación de bancos y otras medidas de las Cortes Constituyentes. Estas apreciaciones exactas é imparciales del comunicante han restablecido la confianza, y una vez difundida, naturalmente han subido los fondos españoles, cuyo valor aumentará progresivamente si neutrales en la política extranjera [sic] liberalizamos nuestras aduanas, seguimos perseverantes la grande empresa de caminos de hierro y nos ocupamos de crear nuevas instituciones de crédito”.

La familia Werner estaba emparentada por matrimonio con la familia Heredia, y formaba parte de la camarilla de Isabel II, a quien acompañó al exilio, participando también en la vuelta de la monarquía a España en la figura de Alfonso XII. Esta familia formó parte activa en la financiación de la construcción de varias grandes obras de ingeniería del siglo XIX, como el canal de Panamá, siendo amigo de Ferdinand de Lesseps, así como de Eiffel, constructor de la famosa torre en París. Leopoldo Werner Martínez del Campo, hijo de Werner Wolf, nacido en 1860 —el mismo año del periódico que analizamos—, estudió para ingeniero de caminos en Madrid y emparentó con las familias Heredia Loring, además de participar en las soluciones de las obras del pantano del Chorro. Más tarde, durante el comienzo de la guerra civil en el año 1936,

¹⁶⁴⁶ VÁZQUEZ, Alfonso (24/04/2011) “La trágica historia de los condes de San Isidro”, en *La Opinión de Málaga*, en internet: <http://www.laopiniondemalaga.es/malaga/2011/04/24/tragica-historia-condes-san-isidro/417540.html> [última consulta 16/10/2015]

esta familia fue víctima de las ejecuciones milicianas de Málaga, siendo ejecutados varios de sus miembros en trágicas circunstancias¹⁶⁴⁷.

El resto de artículos y noticias breves son variados, incluyendo tanto noticias de sociedad, como bodas de la nobleza, como noticias sueltas sobre la guerra en Marruecos, Napoleón III, Lincoln (escrito con errata, “Hucoln”)—recién elegido presidente de EEUU—, O’Donnell, etc. En general, el texto se apoya en numerosos medios de la época, que se citan, como el *Diario Español*, el *Porvenir* de Alicante, la *Opinión* de Valencia, o *El Pensamiento Español* (sobre una multa de 4.000 reales impuesta por los tribunales por una nota sobre los “*diarios ministeriales*”, que provocó la atención del fiscal de imprenta).

De nuevo otra nota breve sobre ferrocarriles, hablando de la “*subasta del ferrocarril de Palencia á Leon [sic]*”, que iba a tener lugar el 21 de noviembre. Obsérvese que la fecha del número que analizamos es del día 22, así que el breve anuncia una subasta que estaba produciéndose el mismo día en el que se escribe el contenido que aparecerá al día siguiente. Según el breve “*tomarán parte, á mas del Crédito moviliario [sic] español y de la Compañía [sic] general de material de caminos de hierro de Bélgica, otros constructores belgas, ingleses, franceses y españoles*”. El periódico añade una nueva nota optimista al final de la noticia, pues ello supone “*otra prueba mas de la confianza que hoy tienen los capitales extranjeros en España*”.

Otros artículos de este número se hacen eco de los debates sobre los ascensos militares y los distintos cuerpos del ejército, como el de Ultramar. Se trata también, por ejemplo, del fin de la epidemia del cólera en Soria, de una comparativa de la criminalidad entre España y Francia, que incluye los censos de ambos países para los años de 1857, con 15.464.340 de habitantes en España y 36.039.364 habitantes en Francia en 1856. Se detalla también la cifra de suicidios en ambos países. Y otras dos noticias dadas en este número nos permiten relacionar el inicio de la construcción de las vías ferroviarias con algunas reformas urbanas y de edificios públicos que fueron acometidas al mismo tiempo en diversas ciudades españolas. Concretamente, sobre Alicante, en el breve de la primera plana donde se parafraseaba al periódico *Porvenir* de aquella ciudad, que mencionábamos más arriba, se daba la noticia de que

“(…) aquella diputación provincial acordó el día 15 pedir al gobierno la correspondiente autorizacion para levantar un empréstito de ocho millones de reales, los cuales se distribuyeron en esta forma: cinco para construcciones de carreteras; uno para ayudar al coste del edificio que deberá levantarse con destino á las oficinas de la administración provincial; y dos para la construcción de otro, en que se establecerán el instituto de segunda enseñanza, la biblioteca y el [falta texto]”.

Más avanzado el texto, en la sección dedicada a temas locales de la tercera plana, encontramos otra noticia que se ocupa de las mejoras urbanísticas, con titular destacado, que transcribimos:

¹⁶⁴⁷ VÁZQUEZ, Alfonso (24/04/2011) “Teorías sobre una muerte en plena Guerra Civil”, en *La Opinión de Málaga*, en internet: <http://www.laopiniondemalaga.es/malaga/2011/04/24/teorias-muerte-plena-guerra-civil/417541.html> [última consulta 16/10/2015]

“Se asegura que en todo el presente mes se trasladarán las oficinas del Excmo. Ayuntamiento á la casa de don José Ordoñez, calle de San Agustín, según ya [...]n uno de nuestros anteriores números indicamos: parece que en seguida principiará la demolic[...]on [sic.] de las antiguas casa Capitulares cuya reedificacion es cada dia más necesaria”.

En otro breve de esta sección local también se insiste en *“la necesidad de que parte del alumbrado públicó [sic.] se prolongue hasta el dia [sic.], en vez de verificarlo hasta las [sic.] cinco de la mañana, como sucede en la actualidad (...)”.*

El apartado local también denuncia en otro breve otra cuestión que atañe al urbanismo, el *“estado asquerosísimo de las calles de Aventureros, San José, y otras que se encuentran en igualdad de circunstancias”.*

Lo más interesante de estos textos de *El Correo*... son las interrelaciones entre las reformas urbanísticas de las ciudades y la implosión del transporte ferroviario, coincidentes en el tiempo.

La cuarta plana de *El Correo de Andalucía* goza de gran interés, puesto que está dedicada por completo a la publicidad de empresas que en su mayoría eran de transportes, repartiéndose dicha publicidad en dos secciones, tituladas *“SECCIÓN DE ANUNCIOS”* y *“AVISOS”*. Como también consta en las Actas de la Junta de Comercio de Málaga, de las que ya hemos hecho mención, uno de los asuntos a los que dicha institución dedicó grandes cantidades de esfuerzo y dinero fue los transportes. Como también hemos comentado, el acceso desde el interior a la Málaga de la primera mitad del siglo XIX era muy costoso, y hasta la inauguración del ferrocarril, el transporte habitual de mercancías que entraban y salían de la ciudad se hacía por mar, mediante el puerto. En una ciudad dedicada a la industria y al comercio que tenía que lidiar con estas dificultades de transporte, el rastro de la competencia entre las empresas dedicadas a este ramo es en sumo grado notable en la publicidad de su prensa. A través de la publicidad que hemos analizado en este número de *El Correo de Andalucía*, podemos comprobar cómo la ciudad estaba regularmente comunicada con las principales ciudades marítimas de España y con los puertos principales de las Islas Canarias, América y plazas africanas. También hay constancia del contacto por diligencia que se mantenía con los pueblos de la banda litoral de la provincia, como Alhaurín y Coín, e incluso hacia Granada o Madrid, pero no hemos encontrado, sin embargo, diligencias directas hacia Antequera. No obstante, las obras del Camino de Antequera estaban absorbiendo importantes recursos de la Junta de Comercio de la ciudad en estos tiempos, nombrándose una comisión específica para la mejora de este camino. La Junta también dedicó mucho tiempo y esfuerzos económicos y humanos a la mejora del puerto, mencionándose con frecuencia el *“tinglado del puerto”*.

En esta cuarta plana, dividida en *“Sección de Anuncios”* y *“Avisos”*, como hemos indicado, se detallan las entradas y salidas de Correos hacia los pueblos de la provincia, el Campo de Gibraltar y las plazas africanas. También se especifica la correspondencia conducida por los vapores, *“siendo la más fija la que conduce los de la empresa A. Lopez y comp.”*, entre Alicante, Málaga y Cádiz. Esta referencia a la empresa del Marqués de Comillas de la que ya hemos hablado en otro apartado, puede interpretarse como una clara alusión publicitaria. Por último, sobre el Correo, se detalla la correspondencia marítima al extranjero; hacia Cuba, Malta, Alejandría, Suez,

Bombay, Singapore, Hong-Kong, Australia y “*demás puntos del Mediterráneo y Occéano [sic.] meridional, á las islas Filipinas y posesiones oceánicas*”.

También tenemos un espacio dedicado a “*CARRUAGES [sic]*”, con una empresa llamada “*LA MADRILEÑA*” que hace el recorrido para Granada y Madrid los días 3, 7, 11, 15, 19, 23 y 27; y otra diligencia que sale para Córdoba, Sevilla y “*puntos intermedios*”, los días pares del mes. Ambos recorridos se administran en fonda de la Victoria, en la Alameda. Otra diligencia viaja tres días a la semana en un recorrido de cercanías hacia los pueblos malagueños de Alhaurín y Coín, y vuelve de Coín tres días a la semana, despachándose también en la Alameda.

Seguidamente se inserta una sección llamada “*BUQUES*”, donde aparecen el vapor “*ALMOGAVAR*”, hacia Cádiz, Canarias, Puerto Rico y La Habana, conduciendo la correspondencia oficial y pública; otro llamado “*EL THARSIS*”, que admite carga y pasajeros, con la ruta Barcelona, Málaga, Cádiz, Vigo, Coruña y Santander. Siguen anunciándose la “*fragata española ISABEL I*”, para Valparaíso, Lima y puntos intermedios; el “vapor español DARRO”, hacia Cartagena, Alicante, Valencia, Barcelona y Marsella; el “vapor-correo MADRID”, procedente de Cádiz, hacia Alicante, Barcelona y Marsella.

5. 4. *El Correo de Andalucía* de jueves 23 de noviembre de 1860 y el amarillismo de sucesos con escenario ferroviario

En el número de 23 de noviembre de 1860, número 2.689, en primer lugar, el corresponsal del diario en Gibraltar, relata varios accidentes navales, con y sin víctimas o heridos, mencionándose a los voluntarios ingleses que “*pasaron para Garibaldi*”, que han vuelto al puerto gibraltareño “*heridos y algunos disgustados con el trato que les han dado*”. La segunda noticia de la primera plana se refiere al regalo de S. M. la reina al general O'Donnell, consistente en una magnífica espada repujada con figuras simbólicas y con adornos “*del gótico bizantino*”. De fabricación toledana, la hoja de la espada estaba cincelada e incrustada de oro —recordemos que la espada era uno de los símbolos de la nobleza, a la cuál pertenecía este general por nacimiento—. De este regalo se dio noticia en el número anterior, en base a un telegrama donde se anunciaba brevemente. Este presente se verificó el día 19 del mes de noviembre de 1860, aniversario de las primeras victorias españolas en África. La tercera noticia del diario describe el enlace matrimonial efectuado el día 19 anterior a la publicación, entre la infanta doña María Cristina de Borbón y Borbón, hermana del rey consorte Francisco de Asís, y el infante don Sebastián Gabriel de Borbón y Braganza, asistiendo de padrinos Isabel II y su esposo. Observamos aquí el desfase de cinco días entre el acontecimiento, y la posibilidad del medio de provincias de publicarlo.

En cuanto al ferrocarril, tema que nos ocupa, nos encontramos con una noticia que podríamos catalogar a medio camino entre la prensa de sucesos y el folletín literario. Esta noticia aparece en la primera plana y en ella se relata un crimen pasional ocurrido en Orduña, perpetrado por un ciudadano francés empleado en las obras del camino de hierro de aquella región contra su compañera sentimental, también francesa, la cuál regentaba una casa de huéspedes, y con la que vivía junto a los dos hijos de ésta y la madre del hombre. El hombre, tras acabar con la vida de su compañera, se quitó también la vida a sí mismo, dejando preparadas tres cartas. Una para el canciller del

consulado de Francia, disponiendo la venta de sus enseres y el reparto del producto de ella entre los miembros de la familia, otra con idéntico encargo a unos compatriotas del francés, residentes en Bilbao y Miranda; y otra a una persona, llamada Farre, del que no se especifica su nacionalidad ni otro informe, y que parece se hospedaba en la casa donde tuvo lugar el crimen.

La literatura recurría frecuentemente a los crímenes pasionales, los suicidios y los duelos a pistola, que eran habituales en la vida real. Tengamos en cuenta que estamos justo a mediados del siglo XIX, cuando aún los arquetipos románticos de principios de siglo no han sido desplazados por el naturalismo y la racionalidad que sobrevinieron en la segunda mitad de esta centuria. Bien podríamos buscar el origen de este tipo de noticias sensacionalistas de sucesos escabrosos en la prensa del XIX, en la anciana literatura de cordel fundada en la adaptación de la imprenta a los gustos y necesidades de las gentes humildes o poco adineradas acostumbradas a los relatos de ciegos y buhoneros de la Edad Moderna. Tanto el pliego de cordel de los siglos anteriores, como la traslación de su esencia en prensa y publicaciones de todo tipo ya en la Edad contemporánea han sido profusamente estudiados¹⁶⁴⁸.

Transcribimos el texto completo de esta noticia y nos detenemos en su análisis por su relación con las construcciones ferroviarias del norte, de las que está pendiente el resto del país, y las posibilidades que ofrece en sí misma, para una visión sociológica y amplia:

“Acerca de la catástrofe ocurrida en Orduña, dan á El Eco vascongado los siguientes pormenores: —«Hace como ocho meses se trasladó desde Areta, donde habia permanecido algun tiempo, y estableció en la calle de Burgos un modesto café y hospedería, una mujer francesa de unos 35 años de edad, con dos hijos, de 17 años el uno y de 11 el otro. Vivía en su compañía un compatriota suyo, carpintero, ocupado en las obras del ferro-carril, que contaría sobre 43 años de edad, y la madre de este, que es de 70 á 80 años. Madre é hijo se trasladaron hace algun

¹⁶⁴⁸ Los iniciadores de esta línea de estudio fueron CHARTIER, Roger (dir.) (1987) *Les Usages de l'Imprimé (XVe-XIXe siècle)*, Fayard, Paris, 446 pp.; y CARO BAROJA, Julio (1990) *Ensayo sobre literatura de cordel*, Ediciones Istmo, Madrid, 533 pp. Uno de los autores más destacados investigadores en estos temas es BOTREL, Jean-François (1993) *Libros, prensa y lectura en la España del siglo XIX*, Prefacio de José Simón Díaz, Madrid, Fundación Germán Sánchez Ruipérez, 692, pp.; (2000) “Lectura y modernidad en la España finisecular”, en *1898: entre la crisi d'identitat i la modernització*. Actes del Congrés Internacional celebrat a Barcelona, 20-24 d'abril de 1998. Vol. I, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, Barcelona, pp. 393-402; (2000) “Les aveugles colporteurs en Espagne: un vecteur original de propagande”, en CARREZ, Maurice; BOUCHER, Thomas (dirs.) *Le verbe et l'exemple. Colporteurs propagandistes en Europe de la Révolution française à nos jours*, Territoires Contemporains. Cahiers de l'IHC, 5 (2000), pp. 84-99; (2002) “Mercado y lectores de la prensa en España (siglos XVIII-XIX)”, en ALMUIÑA, C; SOTILLOS, E. (coords.) *Del Periódico a la Sociedad de la Información (I)*, España Nuevo Milenio, Madrid, pp. 111-126; (2003) “La construcción de una nueva cultura del libro y del impreso en el siglo XIX”, en MARTÍNEZ MARTÍN, J. A. (ed.) *Orígenes culturales de la sociedad liberal (España siglo XIX)*, Biblioteca Nueva/Editorial Complutense/Casa de Velázquez, Madrid, pp. 19-36; (2007) “Propaganda y opinión pública en la España contemporánea: el papel de los ciegos”, en NIETO SORIA, Manuel et al. (2007) *Propaganda y opinión pública en la historia*, Universidad de Valladolid, pp. 91-109; (2010) “La presse et les transferts culturels en Espagne au XIXe siècle (1833-1914)”, en THERENTY, Marie-Eve; VAILLANT, Alain (dirs.) *Presse, nations et mondialisation au XIXe siècle*, Nouveau monde éditions, Paris, pp. 55-74. Agradecemos esta orientación bibliográfica, que ha sido mucho más extensa que la que trasladamos aquí al profesor Jean-Marc Buiges de la Universidad de Burdeos.

tiempo a Miranda, y este último se vino anteayer á la misma casa, y ayer sábadó (el 10), aprovechando sin duda la ocasión de encontrarse sola la viuda jóven [sic], cerró por dentro la puerta principal, y de dos y media á tres de la tarde descargó un pistoletazo á la misma, introduciéndola dos balas por la espalda, una de las cuales le atravesó el corazón.

Al penetrar en la casa al autoridad forzando la puerta principal, fué hallado el hácaver [sic] de la viuda, tendida en el suelo junto á la entrada de la habitación; y en la cocina, sentado en una silla y con los brazos apoyados sobre una mesa se encontró el cadáver del hombre, horriblemente destrozada su cabeza cuyos fragmentos estaban esparcidos por el suelo y mezclados con dos pistolas recientemente descargadas. En la cartera de este último cadáver se han hallado tres cartas, una de ellas dirigida al señor canciller del consulado de Francia, revelándole el crimen que iba á cometer, y suplicándole haga vender los muebles y efectos de la casa, dando la mitad del producto á su propia madre y la otra mitad á los hijos de su concubina (así llama á su víctima en la carta), para que unos y otros puedan trasladarse á Francia, en donde tienen estos su padre, ó a Lion, en cuya ciudad residen sus tíos. En otra carta hace idéntico encargo á unos compatriotas suyos residentes aquí, en Bilbao y en Miranda, y en la tercera dá el mismo cometido á un tal Farre que se hospedaba en la misma casa donde ha tenido lugar tan terrible escena.”

Resultan llamativas, para nuestro estudio varias cuestiones:

1) El desplazamiento de población francesa a nuestro país con motivo de las obras de construcción de los ferrocarriles españoles. La noticia nos ofrece el dato de que el hombre francés era carpintero de profesión. Podemos suponer que el hombre desempeñaba su oficio, bien en las labores de realización de traviesas para las vías, bien en la ejecución de otros trabajos, como vagones o coches de los trenes, aunque las labores de carpintería eran muy variadas en aquellas fechas, pues la gran mayoría de enseres estaban confeccionados en ese material.

2) Sin duda, los varones franceses mencionados en este luctuoso artículo eran empleados de la compañía Norte, propiedad de los hermanos Péreire (o la empresa constructora de las instalaciones), aunque no se hace ninguna referencia expresa a estas empresas.

3) Sí se hace referencia aproximada a la edad del empleado ferroviario, 43 años, lo cual nos puede dar indicación de la edad de los profesionales especializados que trabajaron en las obras, aunque no podemos generalizar en nuestras deducciones, ya que trabajamos aquí con un solo caso particular.

4) El texto nos revela cuatro localidades asentamiento de estos obreros franceses desplazados y sus familias. Orduña, exclave de Vizcaya en la provincia de Álava, fue la ciudad en la que se cometió el doble crimen; Areta, localidad, también en Álava, donde había residido la mujer con anterioridad durante ocho meses, a unos cincuenta y ocho kilómetros de Orduña; Bilbao, capital de Vizcaya, distante unos 40 kilómetros de Orduña; y Miranda (suponemos que Miranda de Ebro), una de las localidades más septentrionales de la provincia de Burgos, limítrofe con la de Álava. Ésta última localidad, Miranda, es hoy un importante nudo de comunicaciones ferroviarias.

5) También nos es revelada la ciudad donde residían unos tíos de los niños, Lion, bajo la tutela de los cuales debían ser enviados tras la tragedia. Parece que el lugar donde vivía el padre biológico de éstos no se conoce, pues

no se especifica más que vivía en Francia. No obstante, aunque el texto dice “Francia, en donde tienen estos su padre”, refiriéndose a los niños, observamos un posible error del redactor o la manifestación de una cuestión de género que trataremos a continuación, ya que sobre la mujer asesinada se refiere el texto como “joven viuda”. No obstante, el lugar de residencia de los tíos de los niños no nos indica realmente el lugar de procedencia de los obreros franceses.

6) Los franceses emigrados a territorio español con motivo de la construcción ferroviaria mantenían una red de contactos entre sí durante el período de su traslado. Estos contactos se reforzarían por medio de correspondencia por correo y, tal vez, en fechas señaladas o días señalados, estos empleados se reunirían con sus compatriotas.

7) Esta inmigración francesa a España de los empleados en las obras de los primeros ferrocarriles, venía acompañada de la inmigración de sus familias o personas allegadas, y tal vez, de otra población gala que cruzaba los Pirineos en un flujo cuyo objetivo sería atender o asistir a sus compatriotas. En este caso, sabemos que la mujer había instalado “un modesto café y hospedería”, al llegar desde Areta, aunque no conocemos si en aquella ciudad tenía otro medio de vida distinto o similar al que estableció en Orduña.

8) Es de apreciar la libertad en la posesión de armas de fuego que tiene el obrero francés, sin que el texto plantee si quiera la idea de preguntarse por la procedencia de las pistolas que usó el hombre para cometer el crimen. Es conocido mediante la literatura y la prensa de la época, que el uso y posesión de pistolas era frecuente entre la burguesía, que solía solucionar con ellas sus desavenencias en los duelos. Ello contrasta con la noticia del regalo de la espada al general O'Donnell que hemos comentado más arriba, regalo pensado y efectuado con el objetivo de resaltar la nobleza del agasajado.

9) La noticia es extraída del periódico *El Eco vascongado* para su difusión en Málaga por *El Correo de Andalucía*. Comprobamos que esta noticia es tratada con preeminencia, pues se inserta en la primera plana del periódico, justo a continuación de la columna dedicada al conflicto internacional del momento de la anexión de las Dos-Sicilias por Cerdeña, que hemos descrito brevemente arriba. Llama la atención el hecho de que este tipo de noticias trágicas, redactadas con detalles morbosos y situadas en un lugar principal en el periódico, fuesen comunes en el año 1860, con bastante anterioridad a que sucediesen los crímenes de Archidona (1886) y Fuencarral (1888), los cuales se consideran los detonantes de la llamada prensa amarilla en nuestro país¹⁶⁴⁹.

10) Por último nos detendremos en varias cuestiones de género que se destilan del texto de la noticia. Respecto a las dos mujeres que aparecen en el texto, la mujer francesa asesinada por su compañero y la madre de éste, se detallan las edades. De forma más aproximada para la mujer joven, 35 años, de la que podemos deducir las edades a las que fue madre, a los 18 y 24 años, ya que también se especifica las edades de sus hijos en el momento del suceso, 17 y 11 años. De forma mucho más imprecisa se da cuenta de la edad de la madre del obrero francés, entre 70 y 80 años. El texto sólo nos aclara que el obrero y su anciana madre se habían trasladado hacía algún tiempo a Miranda, pero parece que el hombre se trasladó unos días antes del crimen a casa de su pareja solo.

11) Es de apreciar la situación de independencia económica de la viuda, que mantiene “un modesto café y hospedería”. Las mujeres en situación

¹⁶⁴⁹ SEOANE, María Cruz (1996) *Op. cit.*, p. 259 y ss.

de independencia económica en España, que generaban su propio medio de vida, solían ser viudas y en algunos casos solteras, pero casi nunca casadas.

12) Respecto a la situación civil de la mujer francesa asesinada, la noticia nos plantea varias dudas. Por un lado, el redactor habla de la mujer como “*joven viuda*”, aunque en las cartas que el asesino tenía preparadas para las autoridades y los amigos, parece que éste hace alguna mención al padre de los niños, “*en donde tienen estos su padre*”. Por tanto, de existir un padre biológico de los niños con vida, la joven madre no sería viuda. Podemos achacar este desliz a varios factores: a) La precariedad de la información recibida por los periodistas, bien por la diferencia de idiomas, bien porque la noticia original aparecida en *El Eco vascongado* fuera compuesta desde informaciones no de primera mano; b) Los condicionantes morales del propio redactor de la noticia, que pasaron igualmente desapercibidos por los que la copiaron en *El Correo de Andalucía*. Efectivamente, no debía ser muy frecuente en España la convivencia conyugal fuera del matrimonio en los años '60 del siglo XX, aunque esta situación de vida pudiera ser tolerada socialmente, o al menos más frecuente, en el caso de las viudas jóvenes. c) Sin embargo pudiera ser posible que el error estuviese en que realmente estuviera fallecido el padre de los niños, y en lugar de “*tienen su padre*”, debería decir “*tienen la familia de su padre*”.

13) El término utilizado por el obrero que efectuó el crimen para referirse a su pareja, “*concubina*”, ha llamado la atención incluso a los redactores de la noticia, que colocan entre paréntesis una observación, “(*así llama á su víctima en la carta*)” para resaltar que no es un término empleado por ellos, si no por el hombre francés, pues se trata de una expresión peyorativa.

14) Para terminar, llama la atención la disposición de bienes que hace el criminal, pues sabemos que la casa era de la joven mujer, y parece que el hombre no residía habitualmente en ella, como tampoco la mujer anciana, su madre. Sin embargo, en las cartas que sirven de testamento, el hombre dona a su madre la mitad de la suma del importe conseguido con la liquidación de los muebles y enseres del café y la hospedería, dejando tan sólo la otra mitad a los hijos de la víctima. Si la realidad en cuanto a la propiedad de los objetos era otra, no podemos conocerla a través del texto. Así, si realmente la propiedad era de la mujer asesinada, y fueron seguidas las disposiciones del ejecutor del crimen por las autoridades, según la voluntad que dejó escrita, se estaría produciendo, además, una usurpación de los bienes de los niños. No obstante, el reparto pergeñado por el autor del crimen no se hace de manera equitativa según los individuos que hubieran de heredar, es decir, a tercio, sino que la anciana recibirá una mitad completa, mientras que los dos niños sólo la mitad restante.

Creemos que la relevancia que da *El Correo de Andalucía* a esta noticia se corresponde tanto con la función de la prensa como parámetro intermedio entre la literatura y la vida real, que a mediados de siglo se encontraban ambas —sobre todo en los aspectos que atañían a las facetas amorosas— imbuidas del espíritu y los mitos del romanticismo, como con la expectación de la sociedad general hacia la implantación del nuevo medio de transporte que significaba el ferrocarril. El hecho de que esta noticia preceda en orden a la siguiente que dedica el número que analizamos del periódico a asuntos ferroviarios —cuyo carácter informativo es más neutral—, puede interpretarse como una forma de lo que hoy definiríamos como publicidad encubierta. Ciertamente se trata de una publicidad negativa en contenido, pero efectiva en valor de impacto.

Recordemos que unos ocho meses antes, el periódico ha dedicado un número especial a la figura del marqués de Loring y a las recién comenzadas obras del ferrocarril de Málaga. Hemos de suponer, aunque no disponemos de la colección completa de *El Correo de Andalucía*, que el periódico debía cumplir el encargo de promocionar la opinión pública positiva acerca de tal empresa de forma constante. Así, la noticia de la tragedia con el telón de fondo de la construcción de las vías del ferrocarril en el norte de la Península, debió resultar atractiva a los responsables del medio, dándole una importancia que tal vez no hubieran otorgado a otro crimen cualquiera en aquellos momentos.

Un poco más abajo, todavía en la primera plana, se habla de la recepción de noticias en torno al día 17 (observamos que el desfase temporal aumenta en dos días en las noticias de América respecto de las de la Península) de la Habana, vía Nueva-York. Se da cuenta de la remisión de una enfermedad tropical mortífera llamada vómito, gracias a la entrada de la estación templada. A continuación, se comenta la celebración de *“la apertura del camino de hierro de Gines á Matanzas, emprendido y llevado á cabo por el rico capitalista señor Aldama”*, donde participaron las principales autoridades de la isla de Cuba. El cacique pronunció un *“discurso muy notable”* en el banquete de este acto de apertura del ferrocarril entre las dos estaciones cubanas, *“por el que dejó comprender cuales eran sus deseos respecto al adelanto y progresos del país”*. Era frecuente, tal vez de manera más evidente en colonias incluso que en los territorios de la metrópolis, que los caciques y magnates locales hiciesen referencia a sus obras y actos como refrendación de que sus intenciones estaban en pro del bien común. Como ya hemos observado en otros apartados de esta tesis, aunque en este texto de *El Correo...* no se hace mención directa a ello, que la instalación de ferrocarriles prosperó con antelación en las colonias, debido precisamente a la falta de oposición o crítica que en ellas tenían los magnates terratenientes y capitalistas. Éstos, además de la preeminencia y la cuasi exclusividad de la que gozaban en los negocios, dominaban con amplio margen los vericuetos políticos y el entramado de cargos públicos en aquellos lares.

La siguiente noticia sobre ferrocarriles que encontramos en este ejemplar de *El Correo de Andalucía* viene de la segunda plana, y se refiere a una noticia del día 13 de aquel mes de noviembre, aparecida en un periódico del País Vasco, llamado *Iruract-bat*. La noticia se refiere al

“dictámen [sic] por la Junta consultiva de caminos condenando el trazado de la línea de Pamplona a Irún, presentado por el Sr. Salamanca, por exigirle así toda clase de razones, é indican lo que no hay, motivo para modificar el trazado del ferro-carril del Norte llevándolo por Irurzun à Tolosa”.

También en la segunda plana, ahora en la *“SECCIÓN ESTRANJERA”*, mezclada entre las noticias de la guerra entre el Piamonte y el reino de Nápoles y la invasión piamontesa del estado pontificio de Gaeta y las negociaciones entre Garibaldi, Mazzini y el rey Víctor Manuel, aparece una noticia sobre ferrocarriles en Inglaterra, aparentemente sin conexión con el resto de información, que transcribimos íntegra a continuación. Se trata de una copia exacta de la noticia aparecida en día 20 de

noviembre anterior en *La Correspondencia de España*¹⁶⁵⁰, pero *El Correo de Andalucía* no cita su origen, al contrario de lo que hace en la mayoría de ocasiones. El porqué de esta omisión no podemos vislumbrarlo en este momento de la investigación, y nos resulta extraño, ya que el diario malagueño hace gala de citar sus fuentes exhaustivamente y de estar suscrito a variadísimos medios nacionales e internacionales con el fin de ofrecer un periódico de calidad y bien documentado:

“—Con indecible entusiasmo saludan los ingleses la llegada del carruaje de vapor del conde de Cattness, que ha recorrido ya una parte de Inglaterra sin que hayan opuesto obstáculo alguno à su marcha ni las pendientes, ni las subidas, ni las bajadas, ni los surcos y el mal estado de los caminos. Corre 12 kilómetros cada hora. Es un faeton de tres ruedas; el conductor lo dirige por medio de un manubrio. Una provision de 1,000 kilogramos de carbon suficiente para recorrer 30 kilómetros en un camino ordinario, llena una caja puesta delante del fogonero, ó sea mecánico [sic] encargado de alimentar el fuego, de asegurarse que el productor no carece de agua, y que el vapor tiene la tension necesaria.”

La siguiente noticia referida a ferrocarriles en la sección dedicada a información extranjera se refiere al “proyecto del ferro-carril del Rosario á Córdoba”, extraída según el redactor de *El Correo de Andalucía* de un diario argentino llamado la *Tribuna*¹⁶⁵¹. Transcribimos el texto:

«Están ya firmadas las bases de la concesión del ferro-carril entre el Rosario y Córdoba, ajustado por el presidente de la Confederación y el señor Lelièvre, agente de banqueros de Lóndres [sic].

Estas bases serán inmediatamente sometidas al Congreso para su aprobacion.

Ha sido adoptada la traza establecida por el ingeniero Campbell y aprobada por el gobierno de la Confederacion.

Los trabajos deben empezar á los seis meses despues de aceptada la ley por los concesionarios de Lóndres.»

Se trata de la aprobación de una línea férrea entre ciudades principales de Argentina, ex-colonia española independizada en los años '30 del mismo siglo XIX. Al contrario de lo que ocurrió en la España y otros países europeos, donde la inversión inglesa en ferrocarriles fue escasísima y limitada a ferrocarriles dedicados casi en exclusiva a la extracción y exportación del mineral, como los de Río Tinto o las minas de las Sierras Sub-béticas de Andalucía, tanto en EEUU como en Suramérica, sí se dio una importante inversión inglesa en caminos de hierro.

La penúltima noticia sobre ferrocarriles de la segunda página de este número de *El Correo de Andalucía* habla de un ferrocarril prusiano:

¹⁶⁵⁰ REDACCIÓN (20/11/1869) “Primera Edición. Noticia sobre la línea de Irurzun a Tolosa”, en *La Correspondencia de España*. *Diario universal de Noticias*, primera plana. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/pdf.raw?query=id:0000009806&lang=en&log=00000000-00000-00001/> [última consulta 14/11/2013]

¹⁶⁵¹ REDACCIÓN (jueves 23/11/1860) “Proyecto del ferro-carril del Rosario á Córdoba”, en *El Correo de Andalucía* [se especifica que esta información ha sido extraída de el periódico argentino *La Tribuna*, que se editó entre 1853 y 1915. [Creemos que este periódico argentino se conserva microfilmando entre las colecciones de prensa del siglo XIX de la Biblioteca del Congreso de la Nación Argentina, pero no hemos podido consultar la fuente].

“Segun noticias de la capital de Prusia, aquel gobierno presentará à las càmaras [sic] un proyecto de ley para la construccion de un ferro-carril directo de Berlin á Stralsund cuya línea servirá de comunicacion entre la capital y el mar, considerándose además muy importante bajo el punto de vista estratégico para la defensa de las costas.”

La última sección de la segunda plana es la “*SECCION NACIONAL*”, que se inicia con la noticia del éxito alcanzado por la Caja local de descuentos de Valladolid, que abrió el día anterior con una suscripción de ocho mil acciones que importaban diez y seis millones de reales, que conformaban el capital social de esta caja. El texto nos informa que éste de Valladolid sería el tercer establecimiento de créditos establecido y que se esperaba que reportase tantos beneficios al comercio y la industria, que Valladolid se convertiría en la segunda plaza de España en toda clase de transacciones. Seguidamente se introduce otra noticia referida a la ciudad de Valladolid, donde se da cuenta de un incendio en la estación de aquella ciudad. Transcribimos:

“El viernes entre once y media à doce de la noche, se declaró un horroroso incendio en dos de los almacenes de la estacion del ferro-carril, habiendo quedado á las pocas horas reducido à cenizas. Las pérdidas, segun nos han asegurad, son inmensas, pues en uno de los referidos almacenes titulado el economato, se depositaba todo lo principal, tanto para el servicio de la estacion como de la vía. En el número próximo daremos detalles.”

Aparece otra noticia en esta tercera plana relacionada con la saga Larios en la “*SECCION LOCAL*”. Se trata del anuncio de la autoría de uno de los tres donativos de Málaga a la campaña de África. El primero, de 80.000 reales del Ayuntamiento, no había podido ser librada en el momento de la publicación del número de prensa que analizamos, por gastos ocasionados a causa de las epidemias de cólera que atacaron la ciudad en aquellas fechas. La segunda suma, de 29.262 reales era el producto líquido e intereses de una corrida de toros verificada en el mismo mes de noviembre de la publicación de este ejemplar de *El Correo de Andalucía*. Esta segunda suma había sido remitida por medio de letra de cambio de la “*casa de los señores Larios*” a la Junta de donativos, publicándose su anuncio en la *Gaceta* de 10 de noviembre de 1860, el *Boletín oficial* (se refiere al Boletín oficial de la provincia) y los periódicos locales. La tercera suma ascendía a 3.792 reales y era producto de una iniciativa popular de varios jóvenes que habían celebrado una corrida de novillos. Según las Actas de la Junta de Comercio, la Casa Larios en Málaga, antes de la creación del Banco de Málaga, se encargaba de efectuar transacciones y libramientos de créditos. Comprobamos por el texto de este periódico, que la casa Larios se encargaba de dar publicidad por todos los medios posibles de sus libramientos. Para las otras dos remesas no se especifica tal suerte de publicidad exhaustiva. Tampoco se verifica la misma efectividad en el envío del dinero, ya que la única partida que llega puntual a la Junta de donativos es la librada por la casa Larios, producto, como hemos dicho, de una corrida de toros organizada a tal fin.

Se anuncia con un destacado, en esta sección local, el retraso habitual del correo general, que “*sigue llegando á hora avanzada de la noche, á escepcion [sic.] de alguna que otra vez que lo verifica á las nueve lo mas temprano*”. El texto añade que “*parece*

que la causa de la tardanza es el mal estado de los caminos”. Esta inserción es otra prueba de uno de los problemas más acuciantes de la Málaga de aquellos tiempos. Plaza comercial de importancia, había de bregar con una dificultosa precariedad en los transportes, ya que los caminos hacia el interior se encontraban en su mayoría en pésimas condiciones.

5.5. *El Correo de Andalucía* de viernes 2 de septiembre de 1864

El precio de las suscripciones en 1864 se mantiene exactamente igual que en el año 1860. Se cobran 10 reales al mes anticipados en Málaga, 40 reales al trimestre fuera y 60 reales, también al trimestre en el extranjero y ultramar. Los tipos gráficos de la cabecera se mantienen, aunque el diseño del periódico presenta ligeras variaciones respecto al diseño del principio de la década. Ahora es el faldoncillo superior el que anuncia los precios de suscripción y la fundación del periódico —1851— en lugar del nombre de la ciudad. Se ha añadido un subtítulo debajo del título que reza “*PERIÓDICO POLÍTICO DE MÁLAGA*”. El faldoncillo inferior contiene el año de publicación —“Año 14”—, la fecha y el número, que en este caso es el 4.600. Otra ligera variación es que el texto de las dos columnas de los extremos se inserta directamente a los lados de la cabecera, llegando hasta el faldoncillo superior de las suscripciones, que ejerce de margen de la mancha, y de nuevo se insertan las palabras “*Correo de Andalucía*” al inicio de la primera columna.

La primera noticia que aparece en la primera plana de este número es interesante para nuestro estudio porque habla extensamente de un folleto aparecido en 1864, en un medio llamado *El Espíritu Público*, publicación de la que no hemos encontrado, de momento, más que una referencia en una revista publicada por el ministerio de defensa español, donde se habla del origen del himno real español y las falsas informaciones dadas sobre dicho origen¹⁶⁵². En este número de *El Correo de Andalucía* se hace referencia a un “folleto francés-español”, impreso en “*casa de Dentu*” y publicado en París

“(…) que malamente traducido lo reproducía en España El Espíritu Público, ha hecho completo fiasco entre progresistas y demócratas, en la union liberal contra la que ha sido escrito, y aun entre los mismos moderados, en obsequio de los cuales parece haber sido escrito, ¿qué podrá decir El Correo de Andalucía, enemigo siempre de toda trama encubierta, de toda hipocresía, de toda ambición funesta de todo principio reaccionario?”

Lo interesante para nosotros aquí es el reflejo de las guerras políticas de finales del reinado de Isabel II, preludio de La Gloriosa, revolución que expulsó a la reina

¹⁶⁵² Revista *Coronelía Guardas del Rey*, Año III, nº 14 (2005), 71 pp. Disponible en: http://www.ejercito.mde.es/Galerias/Descarga_pdf/Unidades/Madrid/rinf1/REVISTA_numero_14.pdf [última consulta 06/12/2015]. El artículo estrella del mes de la revista, como se anuncia en la página 2 del sumario, “(…) *va sobre los orígenes, andaduras y vicisitudes de nuestro Himno Nacional a lo largo de su historia, así como otros himnos españoles*”. La referencia que citamos en nuestro texto se encuentra en la página 14 de esta revista, y se refiere a la falacia de la atribución de la autoría del himno nacional español a Federico II el Grande de Prusia. En la explicación de esta revista militar se da repaso de las publicaciones que lanzaron tal teoría sin una base sólida, como *La España Militar* (1861); *El Espíritu Público* (1864), en un artículo del coronel Antonio Vallecillo y Luján; y otro anónimo aparecido en *Los Sucesos* (1868).

declarando su incompetencia en las labores de gobierno. Por lo visto el folleto, a juicio del redactor de *El Correo de Andalucía* pretendía rehabilitar “á los hombres de la malhadada administración de 1854”, es decir, la administración del gobierno progresista, gobierno que propició la apertura económica y fiscal de España y la construcción de la red ferroviaria. El folleto de la discordia periodística del momento rehacía la historia de la reina madre de forma positiva, y junto con otros temas del momento al que se refería, “*seduca á un banquero opulento con la verificación del ferro-carril de los Alduides*”. Este ferrocarril fue uno de los proyectos más largos y enredados que se pusieron en marcha en España y, finalmente, nunca pudo ser llevado a cabo. El folleto del que nos habla el texto, publicado en Francia, discute la posibilidad de una alianza con el país galo más estrecha de lo que estilaban las relaciones internacionales entre potencias europeas a mediados de siglo. Este planteamiento, difundido por el susodicho folleto, había sido rechazado en bloque por la prensa del momento, según expresa el medio del que nos ocupamos, el cual hace varias alusiones a los sucesos de 1806, que dieron lugar a la invasión napoleónica de España de 1808, en contraste con la

“(...) España fuerte, constitucional vigorosa, despierta, que sabe de alianzas porque las ha experimentado, y sabe de partidos envejecidos y reaccionarios porque los ha sufrido; y que hoy no es tan hacedero imponerle unas, ni sobreponerse otros á la imperiosa opinion pública, que rechaza indignada, aunque olvidados los tiene, la evocacion de actos y recuerdos que la mancillaron y escarnecieron.”

Y unas líneas más adelante:

“(...) España, lo repetimos, está hoy regenerada; su nombre, sus glorias, su poder, su influencia, su ejército, su experiencia, sus medios todos de actividad y de vida, la ponen á cubierto de amañes y sugeriones (...)”

Observamos en este fragmento la identificación de la modernidad, a la que se adscriben los contemporáneos, por medio de la oposición a los sucesos de principios de siglo, considerados ominosos para los ideales de patriotismo e independencia nacional imperantes en la mentalidad burguesa de mediados del siglo XIX. Si bien ya había transcurrido más de medio siglo desde la ocupación francesa de España y otras naciones-Estado de Europa, estos sucesos se tomaban con frecuencia como punto de referencia para formular alusiones a la independencia de la patria.

Seguidamente a este texto, donde se exponen los antiguos males y la regeneración de la patria, se inserta un artículo sobre “el estado de las obras del ferrocarril de Manzanares á Córdoba”. Creemos que la clave de la interpretación de la correlación entre estas dos noticias estaría en el intento de hacer relacionar al lector los valores patrióticos con la terminación del ferrocarril que uniría Málaga con Madrid. Una de las primeras líneas resulta ilegible, pero el texto continúa:

“(...) las Ventas de Càrdenas [sic], se encuentran totalmente parados los grandes trabajos de la via, á causa de las calenturas que padecen los trabajadores.

—Los grandes túneles de Despeñaperros adelantan poco: en el de los Azogaderos, que tiene 500 metros, faltan por horadar unos 300, hallándose ya principiada la obra de fábrica por el lado de Vilches.

—Las obras de fábrica de puentes, que son muchos en los rios [sic] Almuradiel y Guarrizal, y sitios del Toril y Arroyo Cañero están casi concluidas, así como las alcantarillas.

Quedan por hacer grandes y penosos desmontes y terraplenes.

—Están casi acabadas las estaciones de Ventas, Correderas y Vilches.

—En las dos leguas que hay partiendo de Vilches hasta el término de Linares se ocupan 400 hombres en los trabajos de desmonte y terraplén [sic].

—El magnífico y elevado puente de Charcolmo, sobre el rio Guarrizal, tiene ya sacados los cimientos, y en él se ocupan unos 80 hombres.

—En este punto de Guarrizal terminan las obras mas penosas de toda la via [sic], y estas están mas adelantados que en el resto de ella hasta Córdoba.”

Algunas de las noticias breves que aparecen en la primera plana de este número son relevantes por su contenido en elementos de cambio hacia el Estado moderno, sistematizado en instituciones y en canalización de la información. Una de ellas se refiere al debate, atendido en *El Diario Español*, entre las doctrinas progresista y moderada sobre los consejos de guerra a la prensa. Según la doctrina progresista, los delitos de la prensa debían quedar sujetos a la ley ordinaria, y no a una ley especial. Pudiera parecer parece que el diario que examinamos suscribe la doctrina progresista, aunque en párrafos anteriores haya denostado el gobierno del bienio progresista, bajo el que se dictó la ley de libertad de prensa de 1855; por lo tanto, la postura ideológica de *El Correo*... resulta envuelta en ambigüedad. Otro de estos breves nos habla del anuncio en la *Revista general de Estadística*¹⁶⁵³ —suponemos que en alguno de sus números de 1864—, de la terminación del “escalafón de los empleados de las secciones de Estadística de las provincias”. También se indica que este escalafón será publicado a su vez, en breve tiempo, en la *Gaceta*¹⁶⁵⁴. Efectivamente, para la consolidación de las naciones-Estado en la edad contemporánea, fue preciso sistematizar un sistema de información coherente y constante, que no poseían en el Antiguo Régimen. La falta de estadísticas fidedignas, incluso sobre población, suponían un inconveniente para el control centralizado de los estados modernos emergentes.

A continuación, otra noticia relacionada con los ferrocarriles y que podríamos relacionar también con los movimientos obreros organizados desde finales del siglo XIX, en los que participaron activamente y de forma pionera los empleados ferroviarios. Transcribimos:

¹⁶⁵³ COMISIÓN DE ESTADÍSTICA GENERAL DEL REINO (1862) en *Revista general de Estadística*, número 1, 138 pp. Disponible en: http://www.ine.es/ss/Satellite?L=es_ES&c=INEPublicacion_C&cid=1259924888679&p=1254735110606&pagename=ProductosYServicios%2FPYSLayout&titema=Métodos+estad%C3%ADsticos+y+publicaciones+especiales Con motivo de la celebración del 150 aniversario de la creación de la *Comisión de Estadística General del Reino*, el INE recuperó tres ediciones históricas: el *Anuario Estadístico de España* de 1858, primero que se publicó; el *Tratado Elemental de Estadística*, obra del profesor José María Ibáñez, fechada en 1844, y el número 1 de la *Revista General de Estadística*, de marzo de 1862, que se puede considerar un primer antecedente de la actual *revista Estadística Española* [última consulta 15/11/2013]

¹⁶⁵⁴ Se refiere a la *Gaceta de Madrid*.

“Por el juzgado de Almodóvar se sigue causa criminal contra otro de los maquinistas de la vía férrea de Badajoz á consecuencia de un incendio en las mieses que parece ocurrió en término de Argamasilla el día 3 de julio último al regresar a la capital el gobernador y demás convidados al almuerzo que ofreció la empresa constructora en dicho día en la estación de Puerto-Llano.”

La noticia resume un incendio declarado después de un almuerzo dado a las autoridades por la empresa constructora de la vía del ferrocarril de Badajoz. Esta vía fue construida y explotada por la Compañía de los Caminos de Hierro de Ciudad Real a Badajoz, que sería absorbida más adelante por la gigante MZA. Según denuncia la prensa obrera surgida a comienzos del XX, —como el periódico que analizaremos más adelante en este trabajo, llamado *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías*, publicado de 1902 a 1904—, los obreros industriales en general, y los ferroviarios en particular a comienzos de la Revolución Industrial, se encontraban totalmente desprotegidos ante sus propios patrones. También existen testimonios en las actas de MZA de la frecuencia de aperturas de procesos judiciales a empleados, puestos en marcha incluso por las propias compañías a las que pertenecían, que eludían de esta forma cualquier responsabilidad ante hechos derivados en la mayoría de ocasiones de la propia actividad que desarrollaban.

Este ejemplar de *El Correo de Andalucía*, contiene otras noticias de relevancia, como la guerra de secesión norteamericana, relatándonos varios episodios bélicos entre confederados del norte y federales del Sur, o la negativa del presidente Lincoln a acreditar enviados de los EE.UU. al nuevo imperio de México, regido por Maximiliano I, por temor a que sus adversarios políticos se valiesen de este reconocimiento para combatir su elección. Gran parte de las noticias de EE.UU. se reciben a través de los corresponsales de *The Times*¹⁶⁵⁵, prestigioso periódico londinense, en Nueva York. Otras noticias destacan su valor económico, como la de la expedición de la fragata “Magenta” desde Génova hacia Japón, en misión científica, para estudiar los mejores métodos para la cría del gusano de seda. Se comentan también varias cuestiones políticas francesas, conocidas a través del periódico francés *Le Moniteur*¹⁶⁵⁶, acerca de los problemas del legitimidad del II Imperio francés, encabezado por Napoleón III y apoyado por Persigny, por ejemplo, en contra de la opinión y los escritos de otras personalidades, como Cousin y Thiers.

En un apartado titulado “*Correo nacional*” se da cuenta de un choque de trenes por el que también se procesa a un empleado ferroviario. Transcribimos la noticia:

“Madrid 29. —Se ha remitido á la Real audiencia de esta corte por el juez de San Martín de Valdeiglesias en consulta de sentencia, la causa que ha seguido con motivo del choque de los trenes de la línea del Norte núms. 15 y 104 en la noche del 10 de setiembre de 1863, junto al Arroyo de la casa, en jurisdicción de Santa María de la Alameda, de cuyas resultas murieron un maquinista y un fogonero, habiendo salido heridos tambien de gravedad cuatro viajeros y uno levemente; además hubo otros tres viajeros, dos señoras y un niño contusos. El procesado don Pedro puente Echavarría, jefe de la estacion de las Navas del Marqués y telegrafista, ha sido

¹⁶⁵⁵ *The Times*, fundado en 1875, sigue publicándose en la actualidad.

¹⁶⁵⁶ *Le Moniteur universale* (1789-1901) fue el principal periódico de París desde la Revolución francesa y pervivió hasta principios del siglo XX.

condenado por dicho juez como reo convicto y confeso de imprudencia temeraria y abandono del cargo que desempeñaba, á 36 meses de presidio correccional y las accesorias oportunas, y declarada la empresa de la citada línea, responsable civilmente de todos los daños y perjuicios que se han ocasionado en los heridos y familias de los muertos. Ha correspondido la causa á la sala tercera y escribanía de cámara de don José María de Quintas.”

Vemos cómo en este caso la causa criminal se ha cargado de manera íntegra contra el empleado, asumiendo la empresa únicamente la responsabilidad civil.

La segunda plana se abre con otro suceso relacionado con el ferrocarril. Se trata del incendio de la estación de Zaragoza, del que también tenemos noticias en las Actas de MZA. Aunque no hemos profundizado en este tema para este trabajo, adelantamos que ya hemos comenzado un estudio acerca de las compañías de seguros que cubrieron las responsabilidades de MZA desde su fundación. En El Correo de Andalucía tenemos la noticia en estos términos:

“Zaragoza 29.— Ayer tarde, á cosa de las cinco y media, se declaró un horroroso incendio en el primer muelle de la estacion del ferro-carril. Parece ser que el incendio se comunicò [sic] á dicho muelle por medio de un wagon [sic] cargado de salitre y se propagó á una gran cantidad de sacos de azúcar que estaban en depósito. A los pocos minutos el muelle era una inmensa hoguera y corrian grave peligro los edificios y el material de la estacion contigua del Mediterráneo. Las llamas impulsadas por el viento pusieron fuego á un tren de mercancías que debia salir hoy á las cinco de la mañana y han quedado reducidos á cenizas cuarenta wagones [sic] cargados.

A las diez y media se pudo aislar el incendio, gracias á los heroicos [sic] esfuerzos de los bomberos, mangueros de la villa, Guardia civil y tropa, hábilmente dirigidos por el gobernador interior, señor Alonso Colmenares y el teniente alcalde corregidor, señor duque de Tamames para quienes son pocos cuantos elogios se prodiguen. De todos modos las pérdidas ascienden á muchos millones de reales, pues los bultos quemados en su mayoría eran de telas y tejidos de todas clases.

A las altas horas de la noche, en que escribimos estas líneas, continuaba una mitad de los operarios que han trabajado, y que han sido 400 hombres, procurando extinguir completamente el fuego, pero se teme que aun dure todo el dia de hoy.

En medio de esta horrible catástrofe no hay que lamentar otras desgracias personales que la de un soldado asfixiado por el humo, pero que recobró el sentido al poco rato, y dos ò tres bomberos ligeramente heridos.

Catorce bombas han estado funcionando y siguen aun arrojando agua sobre los restos del incendio.

Todas las autoridades, jefes subalternos y dependientes, han rivalizado en celo, haciendo algunos mas de lo que humanamente podia exigirseles y ha sido verdaderamente providencial el que á pesar de tanto arrojó y tanto riesgo no hayan ocurrido desgracias más lamentables.”

Es notoria la cantidad y frecuencia de accidentes e incendios que ocurrieron en estos primeros tiempos en relación con los ferrocarriles. En este caso, el suceso es utilizado para dar publicidad a las autoridades y los cuerpos que lucharon en la extinción del fuego. Apreciamos que el tratamiento de la noticia es totalmente opuesto

al que se da al otro incendio de las mieses de la línea de Badajoz, donde no se especificaba los perjuicios acaecidos, pero sí la condena del maquinista, sin más lujo de detalles. En este caso, las responsabilidades quedan diluidas entre el ejercicio del heroísmo por las autoridades y las personas encargadas de apagar el incendio, aunque sí se da una idea de las pérdidas ocasionadas.

Más adelante en el texto, en el apartado “*Correo general*” se nos da otra noticia que podemos inscribir en las reformas urbanas que de alguna forma fueron estimuladas por el advenimiento de la modernidad y, por ende, del ferrocarril en las ciudades donde se proyectaban sus obras. Se trata la paralización de las obras de reedificación de las casas capitulares, cuyo anuncio fue hecho público en el número de este mismo periódico, de 22 de noviembre de 1860, al que nos hemos dedicado con anterioridad. Parece que uno de los propietarios de una de las tres casas que debía adquirir el Ayuntamiento de Málaga para el nuevo edificio, Juan Nepomuceno Camargo se negaba a firmar la escritura, pues imponía ciertas condiciones que no se habían expuesto en el acuerdo oral, excusándose en la existencia de un inquilino en el edificio. El apellido Nepomuceno estuvo entre los notables de la Málaga de la época, y aparece en las Actas de la Junta de Comercio. Más adelante, se menciona a otro Juan Nepomuceno, esta vez Fernández de segundo apellido, rescatado de un supuesto secuestro por la guardia civil en la venta de los Carros del lagar Nuevo, sita en algún lugar entre Antequera, Álora y Almogía, según podemos deducir del texto. Estas dos noticias acerca de sendos Juanes Nepomuceno, no están enlazadas entre sí y no podemos asegurar si los dos hombres estaban emparentados entre sí. Entre los secuestrados se menciona al guarda del lagar Fuente de la Rana, propiedad del secuestrado, de nombre Pedro Luque.

En la tercera plana se inserta una tabla en el formato común adoptado por los itinerarios y horarios de ferrocarril publicados, tanto por las propias compañías y otros medios, como por las guías de viajeros.

Bajo el título “*FERRO-CARRILES ANDALUCES*” se colocan cinco subapartados de la tabla. El primero se encarga de la “*PRIMERA SECCION DESDE MALAGA A ALORA*”, el segundo de los “*TRENES DE CÓRDOBA A SEVILLA*”, el tercero de los “*TRENES DE CÓRDOBA Y SEVILLA CON DIRECCION A CADIZ*”, el cuarto de los “*TRENES DE SEVILLA A CÓRDOBA*”, y el quinto de los “*TRENES DE CADIZ CON DIRECCION A SEVILLA Y CÓRDOBA*”. El título con el que se presenta esta tabla y la agrupación de líneas bajo un mismo conjunto son claros precursores, en el año 1864, de lo que será la futura Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, que no se fundó hasta 1877, puesto que las primeras líneas férreas andaluzas fueron construidas desagrupadas por empresas diferentes. Tal vez la idea de esta compañía, que habrá de aunar, más de una década más tarde la casi totalidad de los ferrocarriles no mineros del territorio andaluz, ya estaba siendo gestada en este momento. Si, como venimos sosteniendo, *El Correo de Andalucía* fue el periódico órgano oficioso de este lobby, la edición de este formato de horarios debe ser considerada una estrategia publicitaria (o propagandística) para predisponer al público positivamente a esta idea. Insertamos la imagen de esta tabla-anuncio debajo:

[illegible]

En este número, 4.751 de miércoles 8 de marzo de 1865 encontramos otro ligero cambio en el diseño de la cabecera, que adopta tipos más simples y vuelve a ocupar todo el espacio a lo largo de la página superior. Por lo demás, la disposición del contenido de los rótulos de cabecera es el mismo que el que definimos para el número anterior que hemos descrito, de 2 de septiembre de 1864.



UNIVERSIDAD
DE MÁLAGA

principal de la ciudad, *El Avisador Malagueño*. La información principal de la primera plana gira en torno a las “cuestiones del Schelswig Holstein”, conjunto de conflictos hereditarios entre las coronas danesa, prusiana y el imperio austríaco, mezclados con la puesta en marcha de los regímenes democrático-liberales en aquella región. Los conflictos diplomáticos desembocaron en tres conflictos bélicos entre los años 1864 y 1866, relacionados con la ascensión de Bismarck, en apoyo de la pretensión de Prusia de convertirse en una potencia marítima, lo cual *El Correo de Andalucía* considera una “puerilidad” y una “idea inconveniente”. También se habla en la segunda columna de esta primera plana de la amnistía decretada por el Rey Víctor Manuel II de Italia por los desórdenes acaecidos en Turín en septiembre del año anterior y finales de enero de aquel mismo año, por los escritos de la prensa. Como complemento a esta noticia, se dará un breve en la segunda plana anunciando la aparición de un nuevo periódico en Madrid, con el título de *Las Gemelas*, político y bilingüe, “que abogará por la unidad de Italia y el reconocimiento de esta nación por España”. La tercera novedad se refiere a la paz en los Estados Unidos, y las condiciones impuestas por Lincoln a los comisarios confederados, más la abolición oficial de la esclavitud de los negros, que pasan a tener por ley el estado civil de aprendices, y la adopción de la doctrina Monroe en la línea política de los EE.UU. Respecto a los asuntos españoles de ultramar, el periódico se declara en contra del “antipatriótico proyecto de ley de abandono de la Isla Española”, más conocida por el nombre de Santo Domingo, que, sumida en un conflicto bélico permanente con Haití y una galopante inflación y hundimiento del comercio y la agricultura, había sido vuelta a anexionar a la corona española en 1861, bajo petición popular de los dominicanos. Pocos años después de esta reincorporación, Santo Domingo volvía a reclamar su independencia de España. Además de este asunto de Santo Domingo, el número da constancia del tratado celebrado con Perú a finales de enero dentro del marco de la guerra civil peruana que ya hemos tratado en otro apartado.

En la tercera plana se incluye idéntica tabla “*FERRO-CARRILES ANDALUCES*” que describimos en el número anterior analizado, de 1864, con la variante que en el apartado “*PRIMERA SECCIÓN DESDE MÁLAGA A ÁLORA*”, en Álor se incluye una estación más, la de Campanillas.

El resto del contenido de esta tercera plana no presenta grandes novedades respecto a las costumbres habituales del periódico. Se siguen anunciando las llegadas y salidas de buques desde el puerto de Málaga y los restantes puertos de España y otros extranjeros, además de darse los tipos de cambio y los datos de los fletatos del matadero.

Lo que sí representa una novedad es que ahora, la sección de publicidad ha desbordado la cuarta plana e invade la tercera. Además se introduce una novedad gráfica, ya que en la sección “Correo de Anuncios”, que comienza, como hemos dicho, en las dos últimas columnas de la tercera página, se insertan dos ilustraciones, una de una fragata de vela, a pesar de que la ilustración sirve para anunciar los barcos vapores que hacen escala en el puerto malagueño; y otra del Arco del Triunfo de París, para anunciar las “*PÍLDORAS VEJETALES [sic.] DE CAUVIN, farmacéutico químico de la escuela superior de París*”, de venta al por mayor en Cádiz.

La publicidad de este número incluye un anuncio sobre el gabinete fotográfico de Spreafico, fotógrafo destacado en su dedicación a la fotografía de temas ferroviarios

al que hemos dedicado una glosa en otro apartado, que transcribimos a continuación. Es destacable la estrategia de captación de nuevos clientes en la ciudad, muy similar a las técnicas de “marketing directo” de la actualidad:

*“GABINETE FOTOGRAFICO,
Pasage [sic.] de Larios, núm. 3.
J. SPREÁFICO.*

Queriendo introducir la costumbre de los fotógrafos extranjeros, desde hoy se regalará una reproduccion fotográfica de los mejores grabados, del tamaño de media placa, a todas las personas que manden ejecutar su retrato con doce copias.

En el establecimiento de dicho señor, situado en la Puerta del Mar, fonda de la Alameda, se acaba de recibir un variado surtido de grabados franceses é ingleses y demás estampas de novedad conocidas hasta la fecha.”

Otro anuncio publicitario, ya en la cuarta plana, nos remite a la librería de Francisco Moya, que ya hemos indicado fue el primer concesionario para la explotación de los carteles comerciales en el Ferrocarril de Córdoba a Málaga desde su inauguración en 1866. Se trata “*DEL NUEVO ZARAGOZANO*”, almanaque para el año en curso, 1865. Gracias a este anuncio identificamos la misma calle y los mismos números —15 al 22 de Puerta del Mar— que ocupa la Librería Universal, citada en un párrafo superior; es decir, la librería de Francisco Moya era conocida tanto por el nombre de su propietario como por este otro nombre comercial. Es probable que con la variación del nombre del establecimiento en sendos anuncios se pretendiese producir sensación de diversidad y diferenciación para productos diferentes, de venta en el mismo establecimiento.

Por último, de entre los varios anuncios de compañías de seguros mutuos que se anuncian en esta tercera plana, transcribimos uno que nos ha llamado la atención, por ser representativo de una práctica publicitaria utilizada ampliamente a partir de la segunda mitad del XIX, que incluía los nombres de los accionistas destacados en la publicidad de las empresas, y porque nos aporta información importante sobre la diversificación de negocios de la familia Franquelo, los propietarios del periódico. Lo transcribimos íntegro:

“LA PENINSULAR.

*Compañía general española de seguros mútuos [sic.] sobre
la vida humana.*

Delegado del Gobierno, Sr. D. Eduardo de Mier.

*Director general, Excmo. Sr. D. Pascual Madoz, ex-ministro de Hacienda, ex-diputado á
Cortes y propietario.*

Situación de al Compañía en 11 de Junio de 1864.

13.444 pólizas por Rvn. 128.118.477

***La Peninsular** abraza por el sistema mútuo [sic], diferentes ramos de
seguros sobre la vida. Hay asociaciones para capital sin riesgo, capital
de supervivencia y renta á voluntad.*

*En los capitales sin riesgo puede el padre hacer una imposicion
para formar á su hijo un capital de ocho mil reales á fin de librarle de la
quinta, teniendo opción al dinero, caso de que no le toque aquella. De
manera que si cada padre al tener un hijo desea asegurarle un capital de
8.000 reales para la edad de 20 años, con aplicacion á su carrera ó á la*

exencion del servicio militar, le basta desembolsar de una sola vez 1,190 reales, ó bien 125 todos los años, ó sean unos 10 reales mensuales.

En supervivencia los beneficios son mayores, porque se acumula el capital, además [sic] de sus intereses, una parte proporcional del capital é intereses de los socios [sic.] fallecidos.

Todos los beneficios de esta Compañía se distribuyen entre los socios [sic]. Invierte sus fondos en títulos de la Deuda publica ó en obligaciones hipotecarias à voluntad del imponente. Para ello construye fincas y las vende en pública subasta à pagar á los 15 años. Además edifica en terreno de particulares y por cuenta de estos, y crea obligaciones hipotecarias, haciendo préstamos sobre la propiedad urbana ó rústica.

La buena administracion de esta Compañía y su íntegra gestión, se deducen de los siguientes datos, que hablan mas alto que todas las pomposas teorías.

<i>Suscripcion [sic]</i>	<i>en 1861.....</i>	<i>24.824.472</i>
<i>Id.</i>	<i>en 1862.....</i>	<i>26.281 015</i>
<i>Id.</i>	<i>en 1863.....</i>	<i>44.241.581</i>
<i>Suscripcion [sic] total en fin 1863.....</i>		<i>95 347 068</i>

D. Narciso Franquelo y Martinez

Representantes en esta provincia {

D. Eduardo Franquelo y

Romero.

Oficinas, Desengaño 4, donde facilitarán cuantos prospectos, noticias etc., se reclamen.

Obsérvese los nombres de los capitalistas principales, Mier y Madoz, y que se trata de un negocio en el que participa la familia propietaria del periódico, nombrándose a Narciso Franquelo y Martínez y a Eduardo Franquelo y Franquelo. Por el momento desconocemos si esta compañía Peninsular pudiera ser la aseguradora de la Compañía de Ferrocarriles de Córdoba a Málaga.

5.7. El Correo de Andalucía de sábado 11 de noviembre de 1865, crisis en el número de páginas y la calidad del periódico

Se trata de un número que sólo consta de dos páginas, es decir, un pliego por ambas caras. De las seis columnas de la primera plana de este número, las cuatro primeras, en su integridad, están dedicadas a la descripción, con todo lujo de detalles, de la enfermedad del tifus bovino, y de las medidas de aislamiento a las que han de someterse los animales “infectados” y los restos de las reses muertas por la enfermedad. No se hace referencia a una zona concreta, pero se habla de países donde se da la infección. Al final de la cuarta columna, el periódico añade las disposiciones de control y aislamiento de animales que han tomado las administraciones de los ferrocarriles ingleses, haciéndonos suponer que el foco principal de la epidemia de tifus del ganado bovino provenía de aquel país. Apreciamos en este número una bajada de calidad del contenido del periódico. Ya no se ofrecen la cantidad de noticias de interés del comienzo de la década y apenas se dan nombres de los periódicos de los que se extrae la información. Hay extensas partes del texto que cumplen la función de relleno, como una larga lista, en la última columna de la segunda plana final, donde se dan los

nombres de todos los ministros de hacienda desde la muerte de Fernando VII, sin más comentarios y sin ninguna justificación con la actualidad.

Al final de la primera plana, este número incluye un breve donde se menciona un periódico titulado *L'Europe* de Francfort, cuya entrada en España ha sido prohibida por real orden y que creemos que puede tener que ver con el intento de 1880 de Detroyat de la fundación fallida del diario *La Europa* en España con estrategias puramente comerciales, que tratamos en otro apartado de esta tesis dedicado a ello.

La segunda plana continua con noticias del frente en África, la epidemia de cólera en Mula, la fuga por deudas del gerente de las tenerías¹⁶⁵⁷ catalanas Requesens, y a continuación se expone el descarrilamiento de un tren de obreros el día 29 del mes anterior. Esta noticia, que se publica en *El Correo de Andalucía* con 13 días de diferencia respecto a los hechos, viene de Alicante, y trata de un tren que se dirigía a Almuradiel. En el accidente quedaron malheridos diez trabajadores, cuatro de ellos con escasas esperanzas de vida. La guardia civil acudió a socorrer los heridos. Parece que la causa del descarrilamiento fue haber echado sobre la vía algunos escombros. Seguidamente se da la noticia de la muerte de otro hombre algunos días antes de la publicación del número, también causada por una máquina del ferrocarril, en Villena, también en la provincia de Alicante. Según el periódico, el hombre desatendió los avisos del maquinista por salvar la caballería que llevaba cargada de maíz, al pasar por un sendero que atraviesa la vía.

De nuevo el *lobby* malagueño es protagonista de una noticia relacionada con los transportes, ya que este número inserta una carta dirigida por la Junta provincial de Agricultura, Industria y Comercio de Málaga¹⁶⁵⁸ a la Reina Isabel II, con la solicitud de trasladar al fondeadero de Chafarinas la observación de buques procedentes de puntos epidemiados de cólera en vez de que esta observación se verificase en el puerto de la ciudad, con el fin de que la ciudad, que hasta el momento no había sido infectada, siguiera libre de la epidemia. Esta carta está firmada en Málaga el 28 de octubre de 1865 por el vicepresidente de la Junta, Tomás Heredia, y los vocales: José A. Parrao, Francisco de Paula Sola, Manuel Casado, M. de Lara, Juan Antonio del Valle, José Imbert de Majarrés, Carlos Larios, Manuel Rubio Velázquez, José de Sandoval, Martín Larios, E. Hernández, Antonio G. Molina, Vicente R. de Salas, Eduardo M. de Jáuregui, Juan Heredia, Francisco Crooke, y el secretario general, Ramón Moreu.

5. 8. *El Correo de Andalucía* de martes 22 de septiembre de 1868 de la Revolución Gloriosa

Este ejemplar fue publicado el martes 22 de septiembre de 1868, siendo el número 5806 del año XVIII. En este número encontramos un cambio importante del diseño de la cabecera que además de una tipología que pretende ser más atractiva y moderna, añade en el faldoncillo los precios de las inserciones publicitarias, que en números anteriores no aparecía. Las *“INSERCIONES PARA LOS SUSCRITORES*

¹⁶⁵⁷ Fábrica de curtir el cuero.

¹⁶⁵⁸ Vemos aquí como la Junta de Comercio, ha cambiado su nombre por el de Junta de Agricultura, cuyas actas también se conservan en la Cámara de Comercio de Málaga. Por los nombres de sus miembros, comprobamos que hay continuidad con los representantes de la Junta de Comercio anterior, y que sólo ha cambiado la forma de denominar al organismo.

[sic]” cuestan: la línea de anuncios religiosos y comunicados, un real; los demás anuncios a cuartillo de real; edictos y avisos oficiales, tres reales por línea para todos. En el otro extremo del faldoncillo, al lado derecho del espacio donde se acomoda la fecha, refiriéndose a la línea de anuncios religiosos y comunicados, las “*INSERCIONES PARA LOS NO SUSCRITORES*”, cuestan el doble de precio en las primeras; los edictos y avisos oficiales, a tres reales la línea para todos; y se indica que se vea la tarifa que se publica el 1º y el 15 de cada mes. Sin embargo, este número no contiene publicidad.

El número está dedicado a los sucesos acaecidos en Málaga en la jornada de la Septembrina o Revolución Gloriosa, gestada desde la bahía de Cádiz, por la que fue derrocada la reina Isabel II. La evolución del tono empleado para hablar de la reina, a la que se apoyaba fielmente en los primeros números de los que hemos podido disponer, hacia la repulsa formal por parte del periódico en este momento, es abrupta. A la apertura del texto de la primera plana se expone que debido al “*movimiento liberal ocurrido en esta ciudad en el día de ayer*”, y a la falta de operarios, no se pudo realizar la tirada ni repartirse entre los suscriptores, y que ese día, aprovechando las versiones más verídicas, se confecciona sólo una hoja. Desde el fin de semana anterior habían quedado interrumpidas las comunicaciones telegráficas, el correo y la prensa. Los pronunciados habían cortado, a su vez, uno de los puentes de la vía férrea junto a Lora del Río, y más tarde en Casariche. Gracias a este corte de las comunicaciones, los sublevados consiguieron que las ciudades andaluzas se fueran sumando al movimiento, constituyéndose Juntas provisionales y milicias ciudadanas. En Málaga fue publicada una alocución en pro del alzamiento que firman algunos notables que también aparecen en las Actas de la Junta de Comercio, aunque no los principales. Éstos son: Joaquín García Briz, Joaquín García Segovia, José Antonio Aguilar, Mariano Vela, Eduardo Palanca, Antonio Luis Carrión, José Moreno Micó, Demetrio Ruíz de la Herrán, José Soliva de Bresca, Andrés Paso, Manuel Cardero de la Vega, Juan Pérez Meléndez, Pedro Castillo, Antonio Hoyos, José Martínez, Francisco de Paula López y José del Río.

Comprobamos, pues, que no se haya ninguno de los apellidos de los magnates patrocinadores del ferrocarril y de las grandes empresas, Loring, Oyárzabal, Larios, Heredia...

5.9. *El Correo de Andalucía* de jueves 4 de febrero de 1869

El diseño de la portada de este número 5.916 de 4 de febrero de 1869 ha vuelto a cambiar, nuevamente, a unos tipos más sencillos. Los precios del periódico se han mantenido inalterables desde los primeros números que analizamos, de 1860, en un período de nueve años transcurridos. También los precios de inserciones han permanecido fijos desde que tenemos constancia que se comenzaron a publicar, en el número de 22 de septiembre de 1868, en el que La Gloriosa fue protagonista.

El número se abre con la sección “*CARTAS POLÍTICAS*”, recordando el reciente asesinato del gobernador civil de Burgos, Isidoro Gutiérrez de Castro, perpetrado por una multitud en la catedral, en enero de 1869¹⁶⁵⁹. Esta noticia se da a

¹⁶⁵⁹ Sobre el asesinato del gobernador civil de Burgos, llamado Isidoro Gutiérrez de Castro y Cossío, ver: GARCÍA ANDRÉS, Joaquín (2007) *¿Quién mató al Gobernador? Una documentada historia sobre los autores y los pormenores del alevoso asesinato del Gobernador Civil de Burgos a las puertas de la*

modo introducción a la de otro fallecimiento en Madrid, el del militar liberal Bernardo Abascal, hermano del propietario del famoso diario *La Iberia* a consecuencia de las heridas que recibió, al batirse contra los insurrectos de Málaga al frente de su batallón. El día anterior había tenido lugar una anunciada manifestación “libre-cultista” en los Campos Elíseos de Madrid, organizada por el comité republicano bajo el gobierno provisional de Ruiz Zorrilla.

Se inserta en primera plana un largo “*CORREO DE LA HABANA*”, llegado a Cádiz en el vapor-correo “*Comillas*”, trayendo correspondencia y periódicos de aquella ciudad con fecha *ante quem* del día 15 del mes anterior, es decir, con unos veinte días de desfase. Comprobamos que el desfase temporal de noticias de América es bastante mayor que el que observábamos para números de años anteriores. Varios decretos liberales acerca de la imprenta y sus delitos, dados en La Habana, son transcritos. Ha tomado posesión en aquella isla de las Antillas, un nuevo capitán general, Domingo Dulce. Se había promulgado la libertad de imprenta y los delitos relacionados con esta actividad quedaban sujetos a legislación común y tribunales ordinarios, pero se salvaguardaban el dogma de la religión católica y la esclavitud no podrían ser objeto de discusión hasta que las Cortes constituyentes resolviesen sobre estos puntos. Estaba recién iniciada la Guerra de los Diez Años de Cuba, y el general llegaba a la isla con el encargo de someter a los rebeldes. Al tiempo, en Madrid, Nicolás María Rivero, alcalde del ayuntamiento popular dictaba un bando prohibiendo las manifestaciones populares por la noche.

Sobre ferrocarriles, un breve nos da noticia en la segunda plana sobre “*El proyecto de ley sobre relaciones de las empresas de ferro-carriles con sus acreedores, de que en otro lugar hablamos con referencia á un periódico francés, se halla á informe del ministerio de Fomento desde hace algunos días.*” No hemos podido encontrar ese “otro lugar” al que se refiere este breve, pero la columna “*CORREO GENERAL*” está recortada, por lo que, es probable que la información estuviese ahí.

La cuarta plana ofrece alguna evolución susceptible de destacar. Los anuncios de carruajes ahora hacen mención de combinaciones con el ferrocarril de Antequera y Loja. Tales empresas de diligencias que prestan servicios combinados son anunciantes habituales: “*LA MADRILEÑA*”, “*LA GRANADINA*” y “*LA ALIADA*”.

Se trata del primer número del que disponemos con publicidad tras la inauguración del trayecto completo de Córdoba a Málaga, en agosto de 1865, ya que el dedicado a La Gloriosa no contenía más que un pliego sin sección de anuncios. El anterior a este último, era de marzo de 1865, y la línea, pues, no estaba aún concluida. Tenemos, por tanto, constancia de esta combinación de transporte de caballerías y diligencias con la línea de ferrocarril, en la publicidad de *El Correo de Andalucía*, tres años y medio después de la inauguración de dicha línea. Anteriormente a la apertura del acceso directo que proporcionó el ferrocarril hacia Córdoba a través de El Chorro, cualquier salida de Málaga por el interior pasaba por la ruta hacia Granada, sorteando los Montes de Málaga; es decir, para llegar a Córdoba había que pasar obligatoriamente por Granada.

Es más que probable que las empresas de carruajes llevasen a cabo los trayectos desde Málaga a Granada y desde Málaga a Córdoba con anterioridad, pero esta casuística no es deducible con rigor según el contenido de los anuncios, antes al contrario. El reclamo que transcribimos a continuación, da fe de un nuevo establecimiento del servicio para el trayecto hacia Granada. De la línea férrea de Bobadilla a Granada sólo estuvo operativo, desde 1866 hasta 1874, el tramo de Loja a Granada. Fue sin duda un año tardío el de la terminación de dicha línea, inferimos que debido a problemas económicos de la compañía propiedad del Marqués de Salamanca, que la tenía atribuida.

Los ferrocarriles suburbanos de Málaga no fueron construidos hasta 1908, y por lo tanto, las diligencias siguieron cubriendo los itinerarios a la manera habitual, hasta Coín, —que sí participan de la novedad del ferrocarril, ya que el coche sale de la estación de Cártama—; o, por la costa, pasando por Churriana, Torremolinos y Arroyo de la Miel.

El anuncio mas completo de los tres que dejan constancia de este servicio combinado de diligencias y ferrocarril hacia Granada es el de “LA GRANADINA”, cuyo texto sigue:

“LA GRANADINA

Esta empresa, deseosa de complacer al público, ha establecido un nuevo é inmejorable servicio de diligencias entre esta ciudad y la de Granada, en combinación con el ferro-carril de Antequera y Loja, saliendo de esta en el tren de las 6 y 15 minutos de la mañana.

Precios.

Berlina y primera en ferro-carril. 120 rs. (reales)

Id. y segunda “ . 110

Interior y primera “ .100

Id. y segunda “ . 90

Cupé y segunda “ . 75

Id. y tercera “ . 70

Administración Puerta del Mar, frente à la

Fonda de Alameda.

Antequera, Parador de la Corona.

Loja, Parador de la Concepción.

Granada, Fonda de Minerva, acera de Darro.

Transcribimos también, los otros cuatro anuncios de carruajes de este número:

“LA MADRILEÑA

*Empresa de diligencias,
en combinación con el ferro-carril.*

-

*Sale en este mes para Granada los dias
pares a las seis de la mañana en punto,
por la línea del Colmenar y Antequera.
Administración, portales á la Puerta
del Mar y la Alameda.*

“LA ALIADA.

*Empresa de diligencias,
en combinacion con el ferro-carril.*

*Sale en este mes para Granada los dias
impares á las seis de la mañana en pun-
to, por la línea del Colmenar.
Administracion, portales á la Puerta
del Mar y la Alameda.*

El coche de Coin

*sale todos los dias de la estacion de Cártama
al llegar el tren de las 6-15 minutos y regre-
sa al tren de las 8.50.*

*Los billetes se despachan en la calle del
Cister, almacen de comestibles, esquina à la
Aduana.—Cada asiento, 10 rs.*

Góndola diaria.

*Sale á las dos y media de la tarde para Chur-
riana, Torremolinos y Arroyo de la Miel, re-
gresando al siguiente dia á las diez y media de
la mañana.*

precios.—Churriana, 8 rs. ida y vuelta.

Torremolinos, asiento de delantera 10 rs.

ida y vuelta, interior 12.

Arroyo de la Miel, 20 rs. ida y vuelta.

5. 10. El Correo de Andalucía de domingo 14 de abril de 1872

En este número 6.869 de 14 de abril de 1872, el precio de las suscripciones y de las inserciones no ha variado tampoco este año; y el diseño y la tipografía de cabecera se mantiene respecto al anterior que hemos examinado de 1869.

La primera noticia de esta plana nos sitúa en el contexto nacional de la tercera guerra carlista bajo el reinado constitucional de Amadeo I. Aparecen los nombres de los hombres públicos: Zavala, Topete, Sagasta, Ríos Rosas. Se comenta una huelga de la que se venía hablando pero parece que “no sigue adelante”. Otra noticia nacional dada en forma de breve parece estar relacionada con la prensa y la represión judicial de esta:

*“Por auto judicial se hallan en el Saladero los señores Suarez de
Figuroa, Anchorena y Perez Lirio, redactores de el Universal.”*

Más adelante en el texto tendremos más información detallada sobre este acontecimiento.

En los “*DESPACHOS TELEGRÁFICOS*” aparece la siguiente noticia acerca de un suceso referido a los ferrocarriles europeos:

“BERLIN 10.—Asegúrase que el conde de Bismarck se ocupa en la redacción de una nota anunciando á las potencias extranjeras que Alemania va á explotar [sic] por su cuenta los ferro-carriles del Luxemburgo.”

También en esta sección se habla del retroceso de la insurrección de Méjico bajo el gobierno de Juárez, y del provecho que de dicha insurrección quería extraer los Estados Unidos para inmiscuirse en los asuntos de la república vecina. Entre otros nombres, aparecen los de Treviño, Porfirio Díaz, Martínez y Cortina. *El Correo de Andalucía* parece, por su discurso, que no apoya a los revolucionarios mexicanos. Sobre los daños infringidos a los ferrocarriles mexicanos por los revolucionarios se nos ofrece un párrafo que dice:

“El general Negrete, con 1.600 hombres, mantiene en constante alarma los Estados de Puebla, Hidalgo y Tlascala, por sus actos vándálicos [sic]. Evita los encuentros con la tropa y ataca las poblaciones indefensas, hacienda(s) y trenes de ferro-carril. El 3 robó á los (em)pleados y trabajadores del ferro-carril de [...]pizaco. El 4 volvió y s[...] y el 9 atacó varios trenes y destruyó la carga.”

En otro párrafo:

“La prensa de la capital, con escepcion [sic] de *El Ferro-carril*¹⁶⁶⁰, congratula á Juárez por el fracaso de la revolución.”

El periódico se extiende sobre la guerra carlista, de la que existen varios expedientes en el AHF de Madrid, enumerando los destrozos causados por las partidas carlistas, desde el norte de España hasta Andalucía¹⁶⁶¹. *El Correo de Andalucía* habla de los carlistas como “estos locos fanáticos que sueñan en imposibles y al parecer no escarmientan a pesar de las lecciones contundentes que tienen recibidas.” El relato de las fechorías de las partidas carlistas, es seguido en el periódico malagueño a través de “*La independencia*”¹⁶⁶², periódico republicano de Barcelona”, “*La Imprenta*”¹⁶⁶³, también republicano, pero de matiz templado”, *La Crónica de Cataluña*¹⁶⁶⁴ y *El Diario*¹⁶⁶⁵.

Más adelante encontramos la noticia ampliada que se anunciaba al inicio del texto de este número sobre la represión de la prensa del momento, que comienza al final de la primera plana y continua en la segunda. *El Imparcial* ha dado la confirmación de haber sido reducida a prisión la redacción de *El Universal*. Los redactores de *El Universal*¹⁶⁶⁶ habían sufrido esta medida de orden preventivo, y sus colegas de otros medios, como *El Imparcial*, elevaron en sus páginas quejas razonadas acerca de estos métodos contra las interpretaciones de la imprenta, alegando que como máximo se

¹⁶⁶⁰ *El Ferro-carril*, debe ser el título de un diario de México de la época, que no hemos podido localizar por el momento.

¹⁶⁶¹ AHF, expedientes W-0002-001 y W-0002-002.

¹⁶⁶² *La Independencia*, periódico republicano de Barcelona que tampoco hemos encontrado digitalizado en Internet.

¹⁶⁶³ *La Imprenta*, periódico republicano de Barcelona pero más moderado, ídem por su localización.

¹⁶⁶⁴ *La Crónica de Cataluña*, periódico de Barcelona, ídem por su localización.

¹⁶⁶⁵ *El Diario*, periódico catalán, ídem por su localización.

¹⁶⁶⁶ *El Universal*. Debió ser un periódico español, pero tampoco hemos podido identificarlo por el momento.

debería exigir “la fianza personal ó metálica, pues de lo contrario se coloca al escritor en igualdad de condiciones que al mas vulgar y endurecido criminal”. Los periodistas detenidos fueron: “Suarez de Figueroa, Anchorena y Perez Lirio, complicados en dos causas criminales por supuestas injurias al rey y al gobierno, y por escitar [sic] á la rebelion”.

En una columna de esta segunda plana se da la noticia de uno de los asaltos a trenes en Andalucía perpetrado por los carlistas, de los que hay constancia en las Actas de MZA conservadas en el AHF. La noticia está extraída del periódico monárquico *La Esperanza* y comentada de forma crítica. *La Esperanza* fue el órgano oficioso del carlismo de larga vida (1844-1874)¹⁶⁶⁷. La transcribimos en su totalidad, pues aporta los resultados de las pesquisas judiciales:

“Cuando se supo la noticia del escandaloso atentado cometido contra un tren, dijo *La Esperanza* que no sería extraño [sic] encontrar entre los perpetradores del crimen [sic] algun caballero honrado con algunas de las órdenes españolas; *La Esperanza* fué profeta, pues ya dicen los periódicos ministeriales¹⁶⁶⁸ que de los ladrones que asaltaron y robaron el tren de Andalucía, hay ya presos diez, entre ellos una persona pudiente, que ha sido alcalde, y que está condecorado con algunas encomiendas.”.

La tercera plana de este número se abre con el “CORREO GENERAL”, y en ella encontramos la proyección en la prensa local de lo que hemos denominado en otro apartado la “fiebre de las exposiciones regionales”, que explosiona a partir de la celebración periódica de las grandes exposiciones universales a partir de la segunda mitad del siglo XIX. En esta noticia se anuncia que desde el año anterior se había tenido “el pensamiento de dotar á Málaga de una feria periódica, pues, conociendo como todos la significación de estos concursos, no podíamos olvidar el papel beneficioso que representa en los pueblos”. Este fragmento continua haciendo mención de los industriales, artistas y comerciantes que pasan por la feria, para exponer su mercancía y para comprar “lo necesario ó lo supérfluo [sic]”.

Este texto relaciona indudablemente la introducción en la sociedad de provincias de los hábitos de consumo en masa durante aquella segunda mitad del siglo XIX; relacionados, asimismo con la transformación de la economía y la sociedad en varios niveles simultáneamente y estimulada por la organización de exposiciones, ferias y congresos. Esta introducción de hábitos modernos de consumo se realiza de forma plenamente consciente por las fuerzas vivas de la ciudad. Dicha feria había sido “inaugurada el año último”. Para ponerla en marcha, se había nombrado una “comisión de feria”, y aunque el evento no había tenido el éxito que se esperaba, el ayuntamiento seguía adelante con el plan, “aun á riesgo de luchar con los obstáculos de toda idea no bien aclimatada y de un espíritu público indolente por naturaleza”.

¹⁶⁶⁷ HEMEROTECA DIGITAL DE LA PRENSA HISTÓRICA. *La Esperanza*, Madrid, 1844-1874. Periódico monárquico, órgano oficioso del carlismo. Descripción disponible en:

<http://hemerotecadigital.bne.es/details.vm?q=id:0001801754&lang=es> [última consulta 13/12/2015]

¹⁶⁶⁸ Debe referirse a *La Correspondencia de España*.

En la tercera plana, se citan algunos acuerdos tomados por la comisión permanente de la diputación provincial en una sesión celebrada el 9 de febrero. Entre estos acuerdos se cita uno donde

“Se acordó pedir informes al Director de carreteras sobre lo solicitado por el Alcalde de Archidona sobre reparación del camino desde la estación del ferro-carril a Salinas.”

En cuanto a transportes, en esta sesión también se acordó la aprobación para “subastar en arrendamiento el solar de Atarazanas, con destino a establecer una parada de caballerías”. Efectivamente, se está dando en estos momentos en la ciudad, una reordenación de los lugares de uso público y las funciones que desempeñan los espacios. Sin duda, habría anteriormente otras paradas de caballerías, y seguramente, ésta vendría a ser una parada más amplia o mejor ubicada. Atarazanas es una pequeña calle delante del Mercado Central, que permanece con el mismo nombre en la actualidad. Se sitúa perpendicular al comienzo de la Alameda Principal, y vendría a sustituir a los antiguos muladares hasta entonces situados a lo largo de calle Carreteras¹⁶⁶⁹. Seguramente los fines de esta reorganización serían higiénicos y de adecuación y reagrupación de los puntos de salida y llegada de carruajes a la zona que en aquella época sería la entrada de la ciudad principal, quedando al otro lado del río Guadalmedina los barrios obreros, los percheles¹⁶⁷⁰ y las tenerías¹⁶⁷¹ de la ciudad, como era tradición.

¹⁶⁶⁹ La antigua muralla de la ciudad de Málaga, estaba rodeada externamente por una vía donde tradicionalmente arribaban los arrieros con sus carros a la ciudad. Esta vía tiene una morfología circular debido a la forma de la muralla. Actualmente se divide en tres calles: la calle Pasillo de Santa Isabel —a aquella altura el ejército de Fernando el Católico abrió mella en la muralla musulmana mediante artillería, lo que fue determinante en la toma de la ciudad en 1487 y el fin del sitio militar cristiano y de la resistencia nazarí en este lugar—, próxima a una de las puertas musulmanas al sur custodiada por una atarazana; la calle Carreteras y la calle Álamos, las cuales definen el antiguo cierre septentrional de la antigua medina. A finales del siglo XIX comenzarán a aparecer en la prensa local artículos o notas sobre las insalubres condiciones higiénicas de esta zona y la necesidad de efectuar trabajos de recuperación. Durante el último tercio del siglo XX fue una calle comercial de primer orden del centro de la ciudad, pero a partir de la proliferación de grandes centros comerciales entró en decadencia esta actividad en esta rúa. En la primera década del siglo XXI se han realizado diversas excavaciones arqueológicas y recuperado algunos paños de la antigua muralla. Ver: DIRECCIÓN GENERAL DE BIENES CULTURALES (2004) *Anuario Arqueológico de Andalucía 2004.1*, Empresa Pública de Gestión de Programas Culturales, Consejería de Cultura Junta de Andalucía, pp. 2696 y ss. Disponible en: http://www.juntadeandalucia.es/cultura/publico/BGCC/Anuario_2004_1/Malaga.pdf [última consulta 07/11/2015]

¹⁶⁷⁰ Un “perchel” es un aparejo de pesca consistente en uno o varios palos dispuestos para colgar las redes o lugar donde se colocan (R. A. E.). En Málaga existe aún un barrio llamado el Perchel situado en el antiguo extrarradio de la ciudad, es decir, extramuros de la antigua muralla. Su ubicación es correlativa a otro popular barrio, La Trinidad, entre éste y el sur, en dirección a la orilla del mar. Ambos barrios son de origen musulmán y siempre estuvieron habitados por clases populares. Se dice que el nombre dado al barrio “El Perchel” o “Los Percheles” de Málaga se debe a que en aquel lugar se desarrolló una industria artesanal floreciente de secado del pescado en perchas. Este barrio aparece ya mencionado en la obra de Miguel de Cervantes, *Don Quijote de la Mancha*. La primera estación ferroviaria de Málaga estaba también al otro lado del río, en perpendicular a El Perchel y la Trinidad.

¹⁶⁷¹ Tenerías. Fábrica para curtir los cueros. En Málaga el inglés Tomás Livermore, uno de los patriarcas de la saga de la familia Loring-Heredia —suegro de Manuel Agustín Heredia y de José de Salamanca— fue poseedor de una importante tenería en el barrio de Capuchinos, que se había instalado sucesivamente en Sevilla, Carmona y Málaga. Ver: HEREDIA FLORES, Víctor M. (2007) *La mirada recuperada. Memoria de mujeres en las calles de Málaga*, Asociación Málaga monumental, Área de Igualdad de Oportunidades de la Mujer, Ayuntamiento de Málaga, 243 pp. Disponible en:

De los viajes de personalidades y prohombres en ferrocarril, para relaciones políticas y negocios, queda constancia también en la tercera plana, aunque implícitamente, ya que no se cita el medio de transporte de forma directa. Dos ex-ministros de Hacienda, Manuel Alonso Martínez y José de Sierra, han tomado una “breve estancia” en Málaga capital, para visitar las fábricas y otros establecimientos, convidándolos a comer Jorge Loring, “en su hermosa quinta de la Concepción”. También asistieron a la comida “la señora de Alonso Martínez, dos hermanas del Sr. Loring, el general Boceta y otras personas íntimas y de la familia del diputado electo”. Tras la comida se organizó una reunión de amigos y una animada conversación.

En la cuarta plana nos interesan para nuestro estudio, nuevamente, las empresas de diligencias en combinación con el ferrocarril, para observar la evolución de este servicio. Como habitualmente, ocupan la primera columna de la 4ª plana, bajo la palabra “CARRUAJES”:

*“La Madrileña,
empresa de diligencias.*

-

*Línea de Granada á Málaga y Córdoba
y vice-versa.*

*Habiéndose recompuesto el camino de
Loja a Archidona, esta empresa ha dis-
puesto retirar el servicio que provisional-
mente estableció por la antigua carretera
del Colmenar, trasladándolo nuevamente
desde el día 1º de marzo, á la parte de
Archidona, en combinacion con las sec-
ciones del Ferro-carril de Granada á Loja
y de Archidona á Málaga y Córdoba.
Se despachan los asientos, Puerta del
Mar, esquina á la Alameda.”*

Los arreglos del camino de Antequera, acometidos desde dos décadas antes por iniciativa de la Junta de Comercio, han ido dando resultado:

*“La Aliada,
empresa de diligencias para Granada.*

-

*Salen los días impares dos coches con
berlina, interior y cupé, combinadas con
el tren 3 ó sea el de las 3 y 25 minutos
de la tarde.”*

“La Coineña,

*diligencias en combinacion con el
ferro-carril.*

*Salen todos los dias dos coches desde
la estacion de Cártama, uno á la llegada
del tren-correo y otro á la del mixto de
las 3'25 minutos de la tarde.
Se despachan en la administración del
Ferro-carril."*

Y por último, un anuncio de publicidad propiamente sobre el ferrocarril Málaga-Córdoba, el primero que hayamos en su especie en los números que se conservan de *El Correo de Andalucía*, y que se han examinado hasta ahora; aunque realmente anuncia el Despacho central, que solía ser una concesión a ún particular.

*"Despacho central del ferro-
carril.*

Alameda núm. 18.

*En dicho Establecimiento como depen-
dencia del ferro-carril, se despachan bi-
lletes de viajeros [sic] para todas las Estacio-
nes, se registran los equipages [sic] y se fac-
turan bultos en grande y pequeña veloci-
dad, siendo los precios los mismos de la
Estacion.*

*De su puerta salen ómnibus para la Es-
tacion á las 7 de la mañana, á las 12, 3 y
4, con 30 minutos de la tarde y 7,45
de la noche*

Precio de los asientos 1 real.

*Idem de los bultos hasta 50 kilógramos,
no siendo voluminosos, 1 real.*

*A la llegada de todos los trenes están
los ómnibus en la Estacion.*

*En el mismo Despacho, se alquilan
carruages [sic] para dentro y fuera de la pobla-
ción, se recojen [sic] y conducen equipajes á
domicilio y se hacen toda clase de acar-[sic]
reos á precios muy económicos: tambien
van ómnibus á domicilio."*

Deducimos por este anuncio, que la Compañía del ferro-carril de Málaga a Córdoba, mantenía en el año 1872, es decir, cinco años antes de la constitución de Ferrocarriles Andaluces, una oficina sucursal en el número 18 de la Alameda Principal de Málaga, donde la empresa ferroviaria favorecía a los viajeros con algunos servicios complementarios, como recogidas y transporte de equipajes, y salidas en coches de caballos de viajeros desde el límite de la zona burguesa de la ciudad, la Alameda Principal, hasta la estación de ferrocarril, situada en la explanada entre la zona oeste del muelle del puerto, y el barrio popular de El Perchel, al otro lado del río Guadalmedina, es decir, fuera de la ciudad burguesa.

En la misma columna que los anuncios de transportes, hallamos dos inserciones, también relacionadas con el ferrocarril, pero de forma indirecta. Se trata de un anuncio de la Sociedad Minera Constancia y otro de la llegada de un vapor inglés con cargamento de carbón mineral. Ambas reflejan la actividad metalúrgica y minera en Málaga en el último tercio del siglo XIX. Los transcribimos a continuación:

“SOCIEDAD MINERA
TITULADA
CONSTANCIA

-
Por acuerdo de la Junta Directiva de esta Sociedad, se cita por segunda vez á Junta General de accionistas para el dia 15 del actual á las siete y media de la noche en el salon del Consulado. Málaga 12 de abril de 1872,-El secretario contador, M. Fernandez Argo-vejo.”

Se trata del anuncio de una reunión de la Junta Directiva de la empresa metalúrgica fundada por la familia Heredia.

Y,

AVISO.

-
Habiendo llegado á este puerto ayer tarde el vapor inglés “Constance” su capitán don Thomas Colling procedente de Glasgow con cargamento de carbon de piedra, consignado á la órden [sic], se suplica al tenedor del conocimiento se presente con él á bordo ó en casa del consignatario de dicho vapor don Eduardo Mc Master, calle Carros núm. 1, para recibir dicho carbon [sic] en evitacion [sic] de los perjuicios que puedan resultarle en caso de demora. Málaga 11 abril 1872.

Por último, transcribiremos la promoción a tres medias columnas completas, de los precios de la publicidad. Se trata de una novedad: una larga columna especificando condiciones y precios de la publicidad y distintos tipos de posibilidades de inserciones, ya que, generalmente, en los estudios sobre publicidad del siglo XIX, se da por sentado que los periódicos de esta época suelen dar los precios de suscripción, pero no los de publicidad. Sin embargo, con la lectura de este anuncio, comprobamos que la afirmación generalizada del oscurantismo de la prensa en los precios de su publicidad no es cierta ni consecuente. Lo que hemos percibido es que este tipo de publicidad se da en forma de texto, y puede pasar desapercibido muy fácilmente para un lector del siglo XX o XXI, acostumbrado a recibir imágenes cartelísticas en los anuncios, es decir, a ser capaz de interpretar anuncios de este tipo con claros destacados visuales, por lo que a la

vista de un lector o lectora actual se camuflan algunos tipos de inserciones publicitarias proporcionadas a lectores del siglo XIX, más habituados a la lectura lineal. Transcribimos, obviando el formato impuesto por las columnas, y sólo recalcando los resaltes en negrita, el largo anuncio con las condiciones para los anunciantes al completo:

“REGLAS Y PRECIOS
PARA LAS INSERCCIONES EN ESTE PERIÓDICO.

-
PAGO PRECISAMENTE ANTICIPADO.
-

Para los señores suscritores.

1.^a Cada línea de anuncios, á contar todo el lugar que ocupen segun el tipo destinado á este objeto, **un cuartillo de real** cada día.

2.^a La línea de comunicados **un real**, en el mismo concepto.

3.^a **Un real** cada línea de anuncios de sufragios, convite á entierros ó funerales: **medio real** la de avisos que procedan de Hermandades ó cofradías, ó de otra corporacion, Sociedad ó persona y se refieran á funciones religiosas de otra índole que aquellas.

4.^a Si el anuncio se pusiera con orla de luto y cruz, tendrá el aumento de dos reales en su importe, por este solo hecho.

5.^a Si la papeleta de convite para entierro, funeral ú otro acto religioso, hubiese sido impresa en la imprenta de este periódico y en hora oportuna, se insertará gratis si así lo solicita la familia interesada.

6.^a Los señores suscritores no podrán usar del beneficio que se les concede en las anteriores condiciones, sino en avisos y anuncios de su propio interés y que le sean enteramente respectivos.

No se harán rebajas en las cuentas.

Para los no suscritores.

7.^a **Doble precio** respectivamente por anuncios, comunicados, avisos de sufragios y demás conceptos. Sin embargo, el público en general disfrutará del beneficio concedido en la condicion 5.^a á los que impriman esquelas de convite en el establecimiento de este periódico.

8.^a Los anuncios de toda funcion religiosa que remitan los señores curas párrocos y capellanes que no tengan relacion con los actos de que habla la condicion 3.^a y se refieran á solemnidades de tabla en sus iglesias, serán publicados gratis; pero solo la parte sustancial de ellos y en la víspera y el día en que deba verificarse.

9.^a Los consignatarios ó empresas de vapores y carruajes que deseen estension [sic] en sus anuncios, abonarán **un cuartillo de real** por línea diaria en su totalidad, siendo suscritores, y no siéndolo **medio real línea**.

10. Cada línea de edictos y demás avisos oficiales, subastas y todo otro judicial, ya sean integros ó en extracto [sic], y de interés particular, **tres reales** por línea cada día, para todos indistintamente, sea cualquiera el lugar del periódico en que se coloquen.

11. Los que en cualquiera insercion pidan tipo mayor que el destinado á ella, pagarán el equivalente de líneas segun el espacio que ocupen.

12. *El pago de toda insercion como se ha dicho, deberá hacerse precisamente anticipado, sin cuyo requisito no se verificará aquella: esta circunstancia evita la formacion de pequeñas cuentas, repetidas gestiones de los cobradores y á veces molestias para los interesados y la redaccion, no compensadas con la insignificancia casi siempre de las cantidades que se reclaman.*

13. *Los que soliciten copiar en el CORREO sueltos de fondos, gacetillas¹⁶⁷² o artículos de cualquier clase que no escedan [sic] de 50 líneas, tomados de otros periódicos, pagarán anticipadamente dos reales por línea, y siendo muy estensos [sic], á precios convencionales.*

14. *Todo original ha de ser admisible para su publicacion, á juicio de esta redaccion.*

15. *Empezado á publicar un anuncio, aun cuando al interesado convenga después retirarlo antes de cumplir los dias porque se hubiese convenido y pagado la insercion, no podrá reclamar se le devuelva la cantidad que corresponda á los dias que falten, sino que dar obligado, así como el periódico, al cumplimiento del contrato.*

16. *Los que deseen la publicacion de sus anuncios al dia siguiente de presentados en esta oficina, deberán entregarlos antes de las doce de la mañana.*

17. *Es condicion indispensable que todo anuncio, comunicado ú otro escrito que deba insertarse en el CORREO, Contenga la firma del que lo solicite, haciéndose constar además el número de dias que haya de publicarse, sin cuyos requisitos no será admitido.*

18. *En la cabeza de cada número de este periódico, constan el precio y condiciones de suscripcion [sic], lo mismo en Málaga que fuera en el extranjero [sic] y Ultramar.”*

Este largo anuncio de las condiciones de la publicidad de *El Correo de Andalucía*, las cuales encontramos por primera vez publicadas en este ejemplar de abril de 1872, nos da testimonio de la existencia de la nueva prensa comercial en provincias y su funcionamiento como negocio en cuanto a la inserción de publicidad una década antes del momento en el que la historiografía sobre periodismo en España admite la aparición de la prensa comercial. Encontramos dos ejes fundamentales de interés para el periódico: la propia promoción de la venta de publicidad, y la necesidad de organizar la gestión de esta publicidad y dar unas normas a los anunciantes.

5. 11. *El Correo de Andalucía* de 4 de abril de 1875

Este ejemplar, número 7.730, del domingo 4 de Abril de 1875 es idéntico en diseño de cabecera al número anterior del que disponemos de 1872, tanto en diseño como en precios de suscripciones y de inserciones. La apertura de la primera plana nos sitúa justo al inicio de la Restauración Borbónica en la figura de Alfonso XII. No hemos hallado ningún ejemplar de este periódico con fechas de la Primera República, aunque suponemos, según las líneas que va adoptando a lo largo de los procesos políticos, que el medio debió adaptarse a las circunstancias. Ahora, en 1875, se habla respetuosamente del nuevo rey, armonizándose los textos con la nueva situación política. Algunos de los temas de fondo principales que se tratan en la primera y segunda plana son los rumores de destierro a Canarias de Francisco Giner de los Ríos, fundador de la Institución Libre de Enseñanza —de la que también tenemos noticia en las Actas de MZA—; los últimos

¹⁶⁷² “Gacetillas” se llamaba a inserciones de pequeñas columnas con información al modo de noticias.

conatos de la tercera guerra carlista; el alegato contra el bandolerismo en los campos promovida por la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de la provincia de Málaga, siendo presidente de ésta Tomás Heredia. En el contexto internacional destacan las deportaciones políticas de Montevideo, el allanamiento de la casa del arzobispo y la quema de dos templos y el colegio de los jesuitas en Buenos Aires.

En cuanto a las noticias locales, aparecidas en la tercera plana, de nuevo continuamos en la fase de reformas urbanísticas de la segunda mitad del siglo XIX. Comprobamos como durante el período de la llegada del ferrocarril a Málaga, se acometen toda clase de reformas en los edificios y espacios públicos de la ciudad. En esta provincia se ofrece información de la inauguración de las obras para un nuevo mercado que llevaría el nombre de S. M. el Rey, conocido en adelante como Mercado de Atarazanas o Mercado Central —en el periódico se describe la ruta de las autoridades de la corporación municipal, que salen de calle S. Agustín hasta la de Atarazanas—. Como acto simbólico constaron de la incrustación en la primera piedra de una caja donde iban encerrados con otros documentos los periódicos de la localidad correspondientes al “*día de hoy*” (debe referirse al día anterior a la publicación). Después del acto se celebró un banquete en que tomaron parte las autoridades de la ciudad¹⁶⁷³.

Tanto el ferrocarril como el resto de inventos y avances en la técnica y las ciencias aplicadas, hicieron posible la materialización de las exposiciones universales. En este número de *El Correo de Andalucía*, con motivo “*de la apertura de la próxima esposicion [sic] universal de Filadelfia*” se ofrece una columna que recoge un cuadro estadístico de las exposiciones anteriores, publicado en un diario de Inglaterra, que incluye el número de días que estuvieron abiertas estas exposiciones, el número de visitantes, y el montante total de la recaudación de dichas exposiciones. Se citan las siguientes, que entre todas, sumaron 32.599.119 visitas y 39.704.110 pesetas recaudadas:

1. Gran exposición de Londres, 1851.
2. Exposición universal de París, 1855.
3. Exposición internacional de Londres, 1862.
4. Exposición universal de París, 1867, la que recibió más visitas.
5. Exposición universal de Viena, 1873.

Para terminar diremos que en este año de 1875, a dos de ser constituida la empresa de Ferrocarriles Andaluces, en cuanto a ferrocarriles ya no aparece la profusión de noticias que encontrábamos en los números anteriores. En éste, específicamente sobre el tema que nos ocupa, sólo encontramos una mención a modo literario, en la sección de “*VARIEDADES*”, en dos columnas firmadas por Concepción Arenal, bajo el título “*CUADROS DE LA GUERRA*”. Este texto, publicado con el número VIII, hace hincapié en la importancia del correo transportado por ferrocarril —tema al que también hemos dedicado ya otro apartado basado en las Actas de MZA— durante los tiempos de guerra. Transcribimos unos fragmentos:

¹⁶⁷³ El Mercado de Atarazanas de Málaga, que se construyó haciendo de una de las antiguas puertas principales almorávides de entrada a la ciudad, ha sido reformado a partir del año 2011, pero no ha habido noticia de que se haya recuperado esta caja con la prensa de la época.

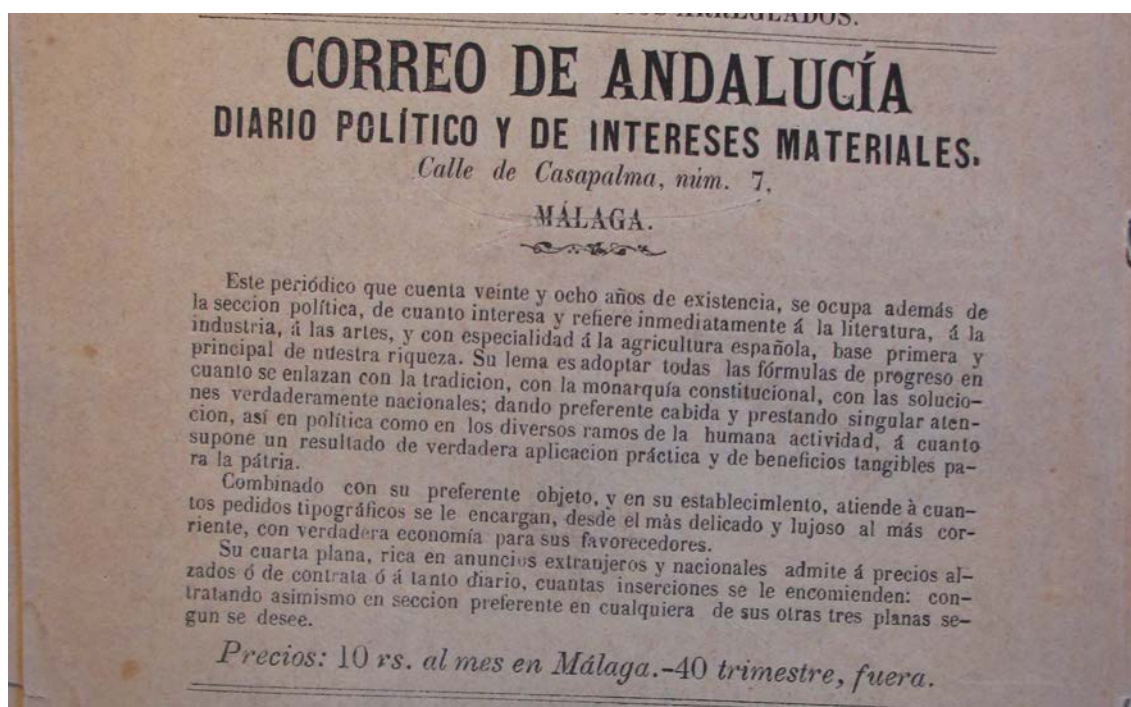
“Nunca he podido ver con indiferencia un saco de esos que, llenos de cartas, están en la acera ó en el anden de una estacion [sic], antes de meterlos en el wagon [sic] ó en el coche ¡Cuántos corazones aguardarán palpitantes aquellos paquetes, que se manejan con tanta indiferencia y con tal descuido! (...)”

Y esto sucede en tiempos de paz, cuando la existencia llega á su término, segun [sic] el órden [sic] natural, ¿qué será cuando se abrevia por la guerra impía, invirtiendo las leyes de la naturaleza (...)”

5. 12. Publicidad de *El Correo de Andalucía* en otras publicaciones

Era lo normal que los periódicos con más solera de los municipios se anunciaran en guías y almanaques. Tanto ocurre con *El Correo de Andalucía*. Hemos observado que también está por realizar este tipo de trabajo respecto a la prensa. Sería interesante averiguar la publicidad de periódicos y revistas insertada en otros medios de la época, y este trabajo podría realizarse también con las técnicas cualitativa y cuantitativa combinadas que nos posibilitarían bases de datos similares a las del proyecto NICANTO de la Universidad de Bordeaux 3, que comentaremos más detenidamente en el apartado de las guías de viajeros.

Ilustración 63. Anuncio de *El Correo de Andalucía* en el *Almanaque Figaro*, 1879.



Obsérvese que el anuncio de *El Correo*... ofrece una imagen de sobriedad por no acompañarse de ninguna ilustración u ornamento, excepto una pequeña línea debajo de la dirección, compuesta de líneas con volutas ligeras que hacen alusión a formas vegetales. Se compone de un cuidado texto en tres partes. La primera y principal se refiere al contenido de análisis político y económico de la realidad. La segunda hace publicidad de la imprenta del periódico como taller gráfico para cualquier tipo de pedidos tipográficos. La tercera alude a la inserción de publicidad en la cuarta plana y restantes. Podríamos deducir que éstas tres partes del anuncio corresponden a las partidas de ingresos del periódico, a saber: suscripciones de lectores interesados en estar bien informados, usuarios que necesitasen realizar trabajos de impresión y usuarios que desearan publicitar sus establecimientos o negocios. Normalmente, en la historiografía sobre prensa no se suele tener en cuenta la segunda partida de ingresos que obtenían las empresas periodísticas por explotación de sus imprentas para trabajos externos de otras empresas;

partida de ingresos que, sin embargo, se testimonia de manera frecuente en los anuncios que los periódicos hacían en otras publicaciones e incluso en su propia autopublicidad.

6. La prensa de oposición

En ocasiones algunos periódicos osaron contrariar los intereses de los grandes burgueses acomodados en los cargos directivos de las ferroviarias, o soliviantarles en sus asentados preceptos de imagen pública. La forma de conseguirlo rápidamente era poner en duda la imagen de la empresa con algún artículo hiriente o poco benévolo con sus formas de proceder. El recurso a pleitos judiciales con la prensa fue frecuente en estos casos, aunque en las actas de MZA no son fáciles de seguir, pues la información sobre ellos cuando ya estaban en marcha es escueta, y se pierde en las cuentas globales de los gastos judiciales que se abonaban a procuradores o letrados que llevaban a la vez otros recursos. En algunas ocasiones dejan registro en las actas, los cuales ofrecemos a continuación. En algunos casos, como el de la reacción indignada del Consejo de MZA contra la publicación en la *Gaceta de Madrid* de los artículos del Marqués de Corvera que hemos visto en el apartado de las publicaciones, las soluciones no llegaron a ser judiciales, encontrándose otras vías para resolver estas contiendas.

6. 1. El pleito judicial de MZA con el *Diario del Comercio de Alicante* (1858)

En la sesión del Consejo de 18 de agosto de 1858¹⁶⁷⁴ se acordó proceder judicialmente en contra del gerente y editor de el *Diario del Comercio de Alicante*, por la publicación de varios artículos “*injuriosos para la Compañía y basados en hechos falsos ó maliciosamente interpretados*”. El recurso fue interpuesto ante el Juez de paz de Alicante, quién gestionó el asunto a favor de la compañía ferroviaria, y sorprende la rapidez con la que se trató de resolver el proceso. El 22 del mes siguiente¹⁶⁷⁵, un vocal comunicaba al Consejo, que

“(…) la dirección del “*El Comercio*” ha eludido el cumplimiento del compromiso que contrajo su editor haciendo cesar la publicación del indicado periódico, ó mejor dicho, cambiando su título por el de “*El Comercio de Alicante*” y que nuestro abogado gestiona á fin de que la Compañía obtenga la satisfacción á que tiene derecho en virtud de lo convenido ante el Juez de paz de Alicante”.

Podemos deducir a través de esta información que las compañías ferroviarias tenían a su favor a las autoridades locales hasta el punto de poder provocar el cierre de un periódico, gracias a la idea-fuerza, profundamente arraigada en el momento, de que el ferrocarril traería el desarrollo y grandes oportunidades económicas a las regiones que conectaba. La estrategia del periódico había sido cambiar levemente su nombre y seguir adelante con la publicación, pero esta estrategia fue rápidamente interceptada por la compañía ferroviaria. Algo más adelante, en octubre de aquel mismo año¹⁶⁷⁶ se acordó por el Consejo continuar los procedimientos hasta obtener la publicación del juicio de conciliación celebrado entre la Compañía y el editor del periódico.

¹⁶⁷⁴ Actas MZA, sesión nº 48 de 18 de agosto de 1858, p. 363.

¹⁶⁷⁵ Actas MZA, sesión nº 54 de 22 de septiembre de 1858, p. 379.

¹⁶⁷⁶ Actas MZA, sesión nº 57 de 6 de octubre 1858, p. 385.

6. 2. Libelos y pasquines (1864)

En noviembre de 1864 se dio el caso de un empleado que amenazó a MZA con la publicación de un libelo. Según el texto que se refleja en las actas de la Compañía, se trataba de un chantaje en toda regla, al menos, esa fue la impresión que percibieron tanto los miembros del Consejo de Administración de Madrid, como los del Comité de París¹⁶⁷⁷. Por lo curioso del caso, transcribimos la anotación completa, que lleva por título “Autorización para entablar demanda por injuria y calumnia contra el Señor Daguet”, y se expresa así:

“El Director hace presente que el Sr. Daguet Gefe [sic] que ha sido de la Contabilidad de los Talleres ha dirigido al Comité de París las pruebas de un libelo que se propone publicar contra algunos Gefes [sic] de servicio y especialmente contra el de la tracción, si no se accede a varias pretensiones que formula por escrito. El Director añade que las pretensiones del Señor Daguet son infundadas y que bajo ningún concepto debe aceptarse al indecorosa transacción que el mismo propone. El Consejo se adhiere a este parecer y acuerda se autorice al Sr. Paquin y a los demás Gefes [sic] de servicio a demandar por injuria y calumnia al Sr. Daguet ante los tribunales quedando a cargo de la Compañía los gatos que con este motivo se originen.”

Finalmente el libelo fue publicado y desencadenó una serie de consecuencias internas graves en la empresa. Parece que las razones denunciadas por Daguet estaban relacionadas con las comisiones otorgadas a los empleados de alto rango sobre el ahorro de gastos. Muchos de estos empleados eran ingenieros franceses. Aunque el Comité de París negó las acusaciones que se les imputaba, a primeros de enero de 1865, el Consejo tomó algunas medidas serias que incluso llevaron a la separación de algunos departamentos y el nombramiento de un Sub-director de la Compañía¹⁶⁷⁸. Sigue el texto literal de estas decisiones:

“En sesión del 11 de noviembre próximo pasado, se dio cuenta de un libelo que el Sr. Daguet, Gefe que fue de la Contabilidad de los talleres había publicado contra los Sres. Paquin y Garein (¿?) atacando señaladamente los actos administrativos de este último. Aunque el Sr. Director no tuviese motivo alguno para creer fundados los cargos que se dirijan a dichos Sres. para satisfacer no obstante los deseos del Comité, ha procedido a una escrupulosa averiguación acerca del particular consignando los resultados de la misma en un informe que pone sobre la mesa. De este informe no aparecen justificados los cargos antedichos, más sin embargo el Consejo en interés del buen servicio y a propuesta del Sr. Administrador delegado del Comité, y del Sr. Director, ha tomado las resoluciones siguientes.

1ª El Servicio de los talleres queda separado del de la Tracción cesando en su conveniencia a contar desde 1º del actual, el abono del 10% concedido al Ingeniero Gefe y otros empleados de este servicio sobre las economías obtenidas en los gastos de tracción.

¹⁶⁷⁷ Actas MZA, sesión de 14 de noviembre de 1864, p. 40, libro 5.

¹⁶⁷⁸ Actas MZA, sesión nº 2 de 23 de enero de 1865, p. 85, libro 5.

2ª El Sr. Le Masson, es nombrado Sub-Director de la Compañía con el sueldo que actualmente disfruta y conservando el cargo de Ingeniero Jefe de la Construcción, tendrá a sus órdenes los servicios del material y de la tracción, de los talleres, de los combustibles y de los Almacenes.

3ª El Sr. Paquin seguirá desempeñando el destino de Ingeniero Jefe de la p. 86.- Tracción y del material elevándose su sueldo a 110.000 reales al año.

4ª El Sr. Lefrançois conservando la dirección del servicio de aguas minas y combustible, se hará cargo también del de los talleres sin aumento de sueldo.

5ª Los sueldos de los Sres. Riff Ingeniero de la Tracción y Merget encargado de coches y wagones se elevan respectivamente a reales vellón 60.000 y 32.000 anuales.

Los aumentos de sueldo concedidos a los Sres. Paquin, Riff y Merget se justifican por la cesación del abono a los mismos de una parte de las economías sobre los gastos de Tracción.

(En sesión del 14 de noviembre próximo pasado, se dio cuenta de un libelo que el Sr. Daguet, Jefe que fue de la Contabilidad de los talleres, había publicado contra los Sres. Paquin y Garein)."

6. 3. Reyerta con el periódico *El País* (1870)¹⁶⁷⁹

De nuevo tenemos constancia de una reyerta con la prensa el 10 de junio de 1870¹⁶⁸⁰. En este caso es el periódico *El País* el que levanta la ira del consejo con un artículo del 21 de mayo de aquel año. Directamente, el Consejo decide la "Denuncia de un artículo del periódico "El País"", en estos términos:

"Habiendo considerado calumnioso el párrafo de un artículo "Amortización de obligaciones de los ferro-carriles del Mediodía" inserto en el número 92 del periódico "El País" del 21 de mayo último y que empieza "Y al propio tiempo llamábamos la atención del Delegado del Gobierno" y concluye "un hecho penado por el artículo 44 del Código de Comercio" el Consejo acuerda se denuncie el citado párrafo a los tribunales con arreglo a las leyes y que para ello se otorgue poder especial a favor del procurador D. Manuel Ordoñez, designando para que firmen este instrumento a los Administradores de la Compañía Excelentísimo Señores D. Alejandro Llorente y Don Pedro de Salaverría."

Comprobamos que Salaverría se ha recuperado del atentado que sufrió, según se consignó en las Actas de MZA, y sigue prestando sus servicios a la Compañía. También Llorente, habitualmente ocupado en asuntos de prensa e imprente, serán los encargados

¹⁶⁷⁹ No hemos podido localizar ni identificar este periódico del que hablan las Actas de MZA, puesto que la colección de *El País* del siglo XIX en la Hemeroteca Digital de la Prensa Histórica comienza en el nº 1 de *El País* o *El Nuevo país*, fundado por Antonio Catena Muñoz en 1887, que sirvió como órgano del Partido Republicano Progresista de Ruiz Zorrilla y Nicolás Salmerón. Se trata, pues, de dos publicaciones bien distintas, alejadas en el tiempo por 17 años. No obstante, *El País* que aparece en las actas de MZA no debió ser un diario de poco peso o marginal, ya que el asunto contra este medio fue encargado a varios de los administradores con más peso político de entre los que disponía la ferroviaria. El diario de Zorrilla y Salmeón si se encuentra disponible en dicha hemeroteca con la referencia de *El País* o *El Nuevo país* (1887), en Hemeroteca Digital de la Prensa Histórica. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/details.vm?q=id:0001648645&lang=es> [última consulta 13/11/2015]

¹⁶⁸⁰ Actas MZA, sesión nº 14 de 10 de junio de 1870, p. 321, libro 6.

de tratar este asunto. La denuncia se elevó a la justicia de la mano de uno de los letrados de la Compañía, pero a la postre se llegó a un acuerdo que se satisfizo enmendando la imagen de la Compañía en la prensa. En acta de 9 de diciembre de 1871¹⁶⁸¹ tenemos el resultado, con el título “Transacción con el Sr. Araujo autor de un artículo publicado en “El País””:

“D. Daniel Araujo, autor del artículo publicado en el periódico “El País” sobre amortización de obligaciones de la Compañía y que fue denunciado por la misma según acuerdo del 10 de junio de 1870 ha propuesto en carta de que se da lectura se transija el litigio pendiente desistiendo la Empresa de la denuncia y obligándose él por su parte a publicar en un periódico que se le designe un comunicado rectificando el error que hubiese cometido y dejando en el buen lugar que le corresponda a la Compañía y a sus administradores. El Consejo en su vista y después de haberse enterado del dictamen emitido acerca del particular por el letrado Señor Espinosa, autoriza al mismo para ultimar este asunto en la forma que estime más conveniente para el decoro de la Compañía.”

No hemos encontrado más anotaciones sobre cómo se liquidó este asunto en las Actas de MZA.

6. 4. Contencioso. Demanda judicial a *El Imparcial* (1896)

En 1896 las compañías de ferrocarriles declararon haberse encontrado el año anterior en un grave aprieto económico y a tal efecto se firmó un proyecto de convenio entre el Gobierno y éstas para acceder a un auxilio por la crítica situación que decían atravesar. Las compañías habían entregado un proyecto de convenio reclamando dicho auxilio al Ministro de Fomento —quien en aquellos momentos era el gallego Aureliano Linares Rivas—, el 29 de junio de 1896, que fue elevado al Senado por el ministro el 3 de julio de 1896. El Consejo de MZA quedó enterado de las últimas noticias respecto aquel convenio y se ocupó largamente de la actitud de ataque al mismo que había tomado una parte de la prensa, “*en una forma en extremo violenta, apasionada y falta de fundamento, alterando los hechos con falsos argumentos y tratando de influir en la opinión pública, con el fin de que el proyecto no llegue á ser aprobado*”. arios administradores, coincidiendo con las indicaciones del Comité de París, expusieron la conveniencia de rebatir aquellas “falsas y malévolas apreciaciones” publicando un folleto al que habría de darse gran publicidad, y además, una nota concisa resumiendo las razones principales que justificaban la petición de las compañías, que se entregaría a los Senadores y Diputados cuando se presentase y discutiese el proyecto, “*pues si bien algunos periódicos han publicado artículos interesantes y favorables á las Compañías, esos periódicos no son por desgracia los de mayor publicidad*”. El Director general de MZA debería reunir a la mayor brevedad a la Comisión Ejecutiva de Ferrocarriles para tratar el asunto de común acuerdo, y la elaboración del folleto fue encargada a la Comisión Delegada¹⁶⁸².

Unos días después de la elevación del proyecto de convenio de auxilio a las compañías de ferrocarriles al Senado, el 16 de julio de 1896, apareció en la primera plana del periódico *El Imparcial*, uno de los de mayor difusión a nivel nacional del

¹⁶⁸¹ Actas MZA, sesión nº 21 de 9 de diciembre de 1871, p. 133, libro 7.

¹⁶⁸² Actas MZA, sesión nº 14 de 3 de julio de 1896, pp. 342-343 y 348-349, libro 15.

momento, un artículo titulado “Valoración de la prórroga. Insistimos”, que hizo montar en cólera al Consejo de Administración de MZA, puesto que utilizando el folleto que había emitido la Compañía, el cual le había sido remitido, “*inserta frases y conceptos calumniosos contra los que manejan las principales Empresas de ferrocarriles*”. El Consejo acordó que se demandase ante los tribunales de justicia al periódico, para que rectificase dichos conceptos y, en caso contrario seguir la acción judicial correspondiente. Para llevar a cabo tal actuación judicial se otorgó poder a favor de los señores D. Isidro Mariño, D. José de Castro y Quesada, y D. Gabriel Talavera; abogado el primero y procuradores los últimos de MZA. También se asignó a los señores D. Miguel Martínez de Campos, Administrador de la Compañía y a D. Cipriano Segundo Montesinos, director General para que se encargasen del asunto¹⁶⁸³.

El artículo en cuestión se halla disponible en la Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España¹⁶⁸⁴. El texto es fecundo en adjetivos sarcásticos sobre el contenido del folleto publicado por MZA, y realiza cálculos utilizando las cifras de la última Memoria de la Compañía el Norte y estimaciones con el resto de datos publicados por las demás compañías. La prórroga del Gobierno representaba un capital total de 4.800 millones de pesetas, y el redactor de *El Imparcial*, no duda en desmentir las quejas de quebranto económico de las grandes compañías, que sólo admiten no haber podido repartir dividendos entre los accionistas durante el año anterior; aunque admite que era cierto que algunas otras sí pudieran haber sufrido pérdidas.

No sólo la prensa elevó voces de protesta al Gobierno respecto a este nuevo proyecto de auxilio de fin de siglo, sino también otras corporaciones, como la Liga Vizcaína de Productores, que luchaba por defender la siderurgia nacional frente a el privilegio de libre exportación de las ferroviarias, que aunque se había intentado abolir en diversas ocasiones a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, aún prevalecía a finales de dicha época¹⁶⁸⁵.

Lo que no deja de resultar curioso es que, hallándose en un momento crítico las relaciones entre MZA y el periódico *El Imparcial*, en noviembre de aquel mismo año 1896, el Consejo de Administración de la empresa, conforme con el Director general y la Comisión Delegada, accediese al reembolso de 487 pesetas correspondiente a el transporte desde Sevilla a Madrid de los toros de lidia destinados a la lidia que había organizado en Madrid el periódico para socorrer a los heridos de Cuba, a petición del director del rotativo¹⁶⁸⁶.

7. La prensa obrera. *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías* (1902-1904)

Como hemos adelantado en otro apartado, el movimiento obrero entre los empleados del ferrocarril fue sofocado, dirigido y reconducido por la patronal desde sus

¹⁶⁸³ Actas MZA, sesión nº 15 de 17 de julio de 1896, p. 353, libro 15.

¹⁶⁸⁴ REDACCIÓN (16/07/1896) “Los auxilios a los Ferrocarriles. Valoración de la prórroga. Insistimos”, en *El Imparcial*. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000764303&search=&lang=es> [última consulta 21/09/2015]

¹⁶⁸⁵ Actas MZA, sesión nº 15 de 17 de julio de 1896, pp. 353-354, libro 15.

¹⁶⁸⁶ Actas MZA, sesión nº 23 de 20 de noviembre de 1896, p. 395, libro 15.

orígenes, la cuál se introdujo e influyó desde sus comienzos en las organizaciones que aquellos trataron de poner en marcha y en sus miembros directivos. Hasta comienzos del siglo XX no encontramos ninguna publicación periódica que fuese exponente de las reivindicaciones de los empleados de este sector. El primer periódico que se constituyó como órgano portavoz de los empleados ferroviarios fue *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías*, que se publicó desde 1902 a 1904. A pesar de que dicha publicación sobrepasa los márgenes cronológicos de esta tesis, por su alta calidad, originalidad de sus contenidos y el interés que presenta, hemos incluido aquí un análisis de sus primeros números.

En sus invectivas contra la patronal ferroviaria, *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías* emplea unas originalísimas formas, puesto confecciona apartados con forma de falsos anuncios publicitarios con técnicas que hoy podemos apodar de contrapublicidad, utilizando de manera precoz técnicas de distorsión comunicativa que son propias de un tipo de comunicación producida en torno a las industrias culturales en red, y analizada por los investigadores ya en el siglo XXI¹⁶⁸⁷.

El primer número de esta publicación aparece el 24 de octubre de 1902, con unas medidas de 42 x 55 centímetros. El número 1 lleva como subtítulo la frase “*La Unión es Fuerza*”. En el margen superior del texto, bajo la cabecera, se anuncia que “*Se publica los días 7, 14, 21 y 28*”. Esta concreción de los días de salida del periódico se rectifica en el número 3, debido a retrasos en las fechas previstas, y a partir de entonces, se anunciará que “*Se publica cuatro veces al mes*”. La redacción y administración de este periódico estaba en el número 4 de calle Ballesta, en Madrid, y la suscripción que se menciona, también en el mismo margen superior, se consigue por 2 pesetas al trimestre.

Es éste un caso curioso de periódico que, como hemos dicho, surge como órgano parlante de los incipientes movimientos obreros de los que fue partícipe la clase ferroviaria. La estrategia inicial del periódico es conseguir suscriptores entre los 70.000 ó 50.000 (según cifras contradictorias dadas en los primeros números) empleados de las compañías ferroviarias que operaban en España. Da la impresión de que el periódico no surgió con intenciones comerciales en un primer momento, a pesar de que la prensa estaba abandonando las posturas políticas y las ideologías y atendiendo a estrategias comerciales, optimizando las suscripciones, la venta de números sueltos y la publicidad.

¹⁶⁸⁷ CABELLO FERNÁNDEZ-DELGADO, Florence (2007) *La Distorsión Comunicativa: Aproximación a los modos de consumir a través de las industrias culturales en red*, tesis doctoral dirigida por Demetrio Brisset Martín, Universidad de Málaga, 768 pp.

Ilustración 64. Imagen de la primera plana del nº 1 de *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías*. Hemeroteca Municipal de Madrid



7. 1. La publicidad comercial en *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías*

En un primer lugar, haremos un breve análisis de la publicidad que se inserta en este primer número de *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías* y un somero recorrido por su evolución. La publicidad, a comienzos del siglo XX se ha convertido en inalienable a la prensa, incluso en las publicaciones, como esta que estudiamos, que sigue siendo órganos de colectivos y, por tanto, herederas aún de los antiguos orígenes y razón de ser de los periódicos. No obstante, veremos que la publicidad comercial se confunde a veces con el contenido, y los contenidos adoptan formas propias de la publicidad comercial.

Este primer número lleva la cuarta plana impresa con tan sólo cinco anuncios, repartidos en tres tercios de la página que a continuación describiremos, pues se trata de una publicidad que, aunque escasa, está especialmente dirigida al público objetivo lector del periódico. El tercio superior es una publicidad de la Mutual Franco-Española. El negocio de las empresas aseguradoras, que comenzó su auge durante el segundo tercio del siglo XIX ha comenzado a diversificar y democratizar sus productos, y ahora, durante los comienzos del siglo XX, se ofrecen productos enfocados a los trabajadores de la clase obrera, incluyendo aún necesidades que son herencia de las que se dieron durante el Antiguo Régimen, como dotes para las hijas y libramiento de quintas del servicio militar para los hijos. El negocio de estas empresas aseguradoras se basaba en la cobertura de la clase obrera, tomando como nicho de mercado la carencia aún de una seguridad social pública de nivel estatal. Transcribimos el texto del anuncio:

“LA MUTUAL FRANCO-ESPAÑOLA

Sociedad Benéfica de previsión y de seguros mutuos sobre la vida.

Funciona bajo la intervención del Estado, con arreglo al Real decreto de 14 de Marzo de 1889.

Está constituida por Escritura pública, otorgada ante el Notario D. J. M. de la Torre é

Izquierdo, con fecha 26 de Agosto de 1902 (GACETA 7 de Septiembre de 1902).

DOMICILIO SOCIAL

CALLE DEL PRADO, 2, MADRID

CONSTITUCIÓN EN 12 AÑOS DE UN CAPITAL

Pueden todos asegurarse, tanto en caso de vida, como de fallecimiento, desde los 3 años hasta los 55.

DOTES para los hijos. —CAPITAL para el obrero. —LIBRAMIENTO de quintas. —CRÉDITO para establecerse. —RETIRO para la vejez. —HERENCIA para la familia.

Entregas desde 5 pesetas mensuales durante 10 años.

LA MUTUAL FRANCO-ESPAÑOLA es la única Sociedad de España que reúne las tres condiciones indispensables de la verdadera Mutualidad.

Primera. No existiendo accionistas, no hay repartición de dividendos, siendo el haber social adquirido íntegro entre los asociados.

Segunda. Precisa en la época de la repartición la cantidad que haya correspondido satisfacer á cada adherido para los gastos indispensables.

Tercera. El derecho de todos los suscriptores sin excepción, al inspeccionar los libros de contabilidad como justificante del empleo de sus entregas, cuando lo juzgan necesario.

Todas las cantidades son convertidas en valores del Estado y depositadas en el Banco de España. Los socios que tienen el derecho

absoluto de inspección, pueden comprobar que los fondos son depositados en dicho establecimiento de crédito.

Produce como minimum el 12 por 100, lo que permite calcular que una participación de 600 pesetas entregadas en diez años, á 50 pesetas mensuales, asegura al suscriptor á los doce un capital que asciende, cuando menos á 1.380 pestas.

La Sociedad, para gastos de gestión y administración, percibe sólo el 7 por 100 en total de cada seguro que hace.

Para informes, dirigirse al Director general, Mr. J. Lauren, Calle del Prado, 2. —MADRID.”

El siguiente tercio de página de publicidad se reparte, a su vez, entre tres anuncios. El anuncio central es de tamaño mayor, los dos de los lados son del mismo tamaño. Se trata de la publicidad de un establecimiento de confección de gorras de uniforme, que aparecerá ocupando el mismo emplazamiento para su publicidad en este medio desde los números 1 al 5, inclusive. Este anuncio tiene que ver con la uniformidad de los empleados, que si bien hemos visto, en un primer momento al menos en MZA estuvo financiada por las empresas ferroviarias, ahora, a principios del siglo XX, parece ser que las ventas de las gorras de uniforme están dirigidas al abono individual de las mismas por los operarios. Transcribimos el anuncio:

*Fábrica de gorras de uniforme
de
RUBIO
50—JACOMETREZO—50
MADRID*

Especialidad en las gorras de uniforme de los señores empleados de ferrocarriles. Precios módicos é inmejorable calidad, tanto en los géneros como en su confección, según de muy antiguo lo acredita esta casa. Basta escribir por correo, acompañando la medida, para servir los pedidos que se la confían.

Otro de los anuncios que ocupan la parte central de la cuarta plana de este primer número de la publicación es de los talleres del establecimiento tipográfico donde se imprime *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías*, llamados Establecimiento Tipográfico de M. Mardomingo y Compañía, sitos en calle Encarnación nº 4 de Madrid. Es de presumir que este anuncio no fuera remunerado por la imprenta al periódico, sino que saliese como parte del acuerdo entre las dos empresas, o a manera de gancho para anunciantes, es decir, a modo de ejemplo. El texto de este anuncio reza: “*Este establecimiento confecciona todos cuantos trabajos se le encomienden, como facturas, tarjetas, membretes, circulares, B. L. M., periódicos de gran tirada, revistas ilustradas, etc., etc., contando para ello con materiales y maquinaria según los últimos adelantos y personal práctico e idóneo. Especialidad en la impresión de fotograbados, bicolores y tricolores.*”

El siguiente anuncio de esta cuarta plana es de una droguería de Madrid que será fiel anunciante del periódico desde el primer número hasta el número 13, inclusive.

“EL PROGRESO DE LA CIENCIA

Con el RON QUINA antiséptico de la casa F. Hersach, de París, se evita la caída del cabello. El Salus Orio, el Vinagrilie per extanzino y la Reacción Pacof, para el reuma, se venden en la DROGUERÍA Y PERFUMERÍA

Éste es el único anuncio que cambiará su texto más o menos regularmente, ya que a veces se anunciará como titular directamente el “Ron Quina, antiséptico. Producto de la casa F. Hersach de París” (números 2, 3 y 4), y otras veces se anuncian otros productos a la venta en aquella droguería. Por ejemplo, de los números 6 al 13 se introdujo como titular de este anuncio “Sabañones. Se curan radicalmente con la Reacción Pakot”. Este anunciante desapareció para siempre de la cuarta plana de *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías* desde el número 14, después de una huelga en la que parece que fueron protagonista los directores del periódico.

El tercio inferior de la cuarta plana del número 1 de *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías*, lo ocupa la auto-publicidad del medio. Procedemos a su transcripción:

*“EL OBRERO DE FERROCARRILES Y TRANVÍAS
PERIÓDICO SEMANAL
LA UNIÓN ES FUERZA*

Defensor de los intereses morales y materiales de los obreros en general, y de los ferroviarios y de tranvías muy singularmente.

SE PUBLICA LOS DÍAS 7, 14, 21 Y 28

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: BALLESTA, 4, MADRID.

Precio de suscripción: Trimestre, DOS PESETAS en toda España.

Como hemos dicho antes, las fechas de publicación proyectadas que se ofrecen en este primer número no se mantendrán desde el número 3, pasando a anunciarse que “Se publica cuatro veces al mes”.

La publicidad de esta cuarta plana aparece estática desde el primer número durante una temporada;

En el número 4 se vuelve a modificar la cuarta plana, y en lugar del anuncio de la imprenta del periódico aparece un anuncio insertado en dirección horizontal respecto al papel en lugar de vertical como de habitual en la publicidad, con la relación de los títulos de las obras de Ubaldo Romero Quiñones. Éste fue un escritor republicano vinculado al anarquismo —parece que bastante popular y leído en su tiempo, a juzgar por el número de ediciones que alcanzaron algunas de sus obras, tal vez predilecto de la clase obrera—¹⁶⁸⁸. Romero Quiñones, además, colaboró con algunas columnas en el periódico. Por el mismo periódico sabemos que Ubaldo Quiñones era “*Socio fundador número 2 de la Asociación General de empleados de F.C. de España*”, y por tanto empleado ferroviario. Transcribimos este anuncio que, además de los nombres, los formatos y los precios de venta al público de las obras de este escritor, nos ofrece una relación de puntos de venta en España y Latinoamérica.

¹⁶⁸⁸ Véase IGNACIO FERRERAS, Juan (1979) *Op. cit.*, p. 356, ref. 1767. ROMERO QUIÑONES, Alfredo o Ubaldo (1843-1914). —De Ponferrada, León. Publica desde 1865 a 1914 aproximadamente. Parece importante aunque rigurosamente olvidado. Autor copioso, 54 referencias en Palau. Publicó libros de sociología y temas diversos, como impuestos, evolución, la mujer, etc. Parte de sus libros aparecieron firmados con el pseudónimo de *Canta Claro*. Parece cultivar una cierta tendencia naturalista, relacionada con su formación sociológica. Los títulos que da el autor de la reseña que citamos, no coinciden en absoluto con los de nuestro anuncio.

“Obras de Ubaldo Romero Quiñones, publicadas
Teoría de la Justicia (3ª edición), un tomo, 3 pesetas.
La Religión de la Ciencia, un tomo en 8º mayor, 7,50 pesetas.
Filosofía de la Caridad, (3ª edición) un tomo en 8º mayor, 3 pesetas.
El Evangelio del hombre, (3ª edición) un tomo en 8º mayor, 3 pesetas.
La Neurosis anárquica, un folleto, 1 peseta.
La Moral Democrática, un tomo en 8º, 1 peseta.
Teoría del Derecho, un tomo en 8º, 3 pesetas.
La Fórmula resolutive del socialismo racional, un tomo en 8º, 2 pesetas.
La Fórmula social, un tomo en 4º, 4 pesetas.
Pensamientos (2ª edición), un tomo en 8º, 1 peseta.
«La elocuencia de los números» (3ª edición), un tomo en 8º, 2,50 pesetas.
«Servicio militar obligatorio» (4ª edición), un folleto, 0,75 pesetas.
«Equidad Tributaria» (4ª edición), un folleto, 0,75 pesetas.
«Método para acelerar el triunfo del problema social», un f., 0,50 pesetas.
«Principios de organización racional y productiva del Ejército», un tomo en 8º, 1 peseta.
«La educación moral de la mujer» (5ª edición), un t. en 8º, 2, 50 pesetas.
«La educación moral del hombre» (2ª edición), un t. en 8º, 2 pesetas.
«¡Qué hay!» (verdades psicológicas según la ciencia) segunda edición), un tomo en 8º, 1,50 pesetas.
«Reflexiones á Pablo» un tomo en 8º, 1 peseta.
«Problemas sociales» (3ª edición), un tomo en 8º, 1 peseta.
«El materialismo es la negación de la libertad» (4ª edición), folleto en 8º, 1 peseta.
«Historia de D. Pedro I de Castilla anotada por U. R. Q.», dos tomos, 4,50 pesetas.
«Mi Religión» (de Tolstoi), traducida y anotada por U. R. Q., 3 pesetas.

Novelas originales

«La Gariátide» (novela sobre Cuba), (2ª edic.) un t. en 8º, 1,50 pesetas.
«Abnegación», un t. en 8º, 2,50 pesetas.
«Tontón», un tomo [...]º, 2,50 pesetas.
«Los huérfanos» (10ª ed.) un tomo en 8º, 2 pesetas.
«Juan de Avendaño» (2ª ed.) un tomo en 8º, 2 pesetas.
«Violeta» (4ª edición), un tomo en 8, 1 peseta.
«El General Motín», de Sexto Pompello [sic.], un tomo en 8, 2 pesetas.
«El Lobumano», un t. en 8., 2 pesetas.
«La Bestia», novela social, tomo en 8., 2 pesetas.

PUNTOS DE VENTA. —Madrid: Librería Irradiación, calle de Leganitos, 16. —Santos Rivas, Ventura de la Vega, 12. —Librería de Fé, Carrera de San Jerónimo. —Pamplona: Administración de “El Porvenir”, Navarro Mártires de Biráuqui, núm. 72, bajo. —Tarrasa: Administración del “Lumen” —Buenos Aires —Administración de “La Cantárida”, Independencia número 2061 y Constancia Tucumán, 1736. —Coruña: Administración de “El Combate”, Real, 94. —Guadalajara. Plaza de Jáudenes, núm. 101, casa del autor.

NOTA A nuestros suscriptores hace el autor una rebaja del 30 por 100 sobre los precios indicados.”

En las últimas líneas de los títulos, observamos que el montador de la caja ha debido quedarse sin símbolos ordinales “º”, sustituyéndolos por puntos en alto y los ha

sustituido por puntos. Este detalle nos lleva a pensar que la imprenta de la que salía el periódico era humilde y no debía estar muy capitalizada, pues probablemente la colección de tipos disponibles era justa.

En el número 6, de 7 de diciembre de 1902, se ha fugado el anunciante de la fábrica de gorras de uniforme Rubio, como avanzamos, y entra en su lugar un electricista llamado Adolfo Codorcillo, quien anuncia “*Instalaciones de luz para todas las compañías. Timbres, motores acústicos y pararrayos. Lámparas Edison — Incandescencia imitación á arco voltaico [sic.]. —Economía, duración y brillantez en la luz. El depósito de este electricista estaba en calle San Leonardo, 9, y su anuncio advierte “¡¡Ojo con las falsificaciones!!”*. Este anuncio continuará en cada edición del semanario hasta el número 14.

Ya el número 14 del periódico, del 7 de febrero de 1903, aparecerá sin cuarta plana, es decir, completamente sin publicidad. Por el contenido de dicho número sabemos que había habido una huelga en la que participó la dirección del periódico. Es muy posible que aquella participación provocase la fuga de publicidad, costando al periódico los pocos anunciantes que tenía. No obstante, en los números 15 (14/02/1903), 16 (21/02/1903) y 17 (28/02/1903), reaparecerá la cuarta plana, dividida solamente en dos grandes anuncios, uno de la Mutual Franco-Española, y la autopublicidad de *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías*, en la forma en que están siendo descritos, y el espacio dejado por los anteriores anunciantes se ocupa con un espacio que es llamado “*El Folletón*”, en forma de encuadernable. La originalidad de “*El Folletón*” es que en lugar de historias románticas u otro tipo de literatura, se hace entrega aquí de leyes, normativas y reglamentos de interés para el personal ferroviario.

En el número 44 de 21 de septiembre de 1903, el medio conseguiría un nuevo e importante anunciante para la contraportada que sustituye a la Mutual Franco-Española. Se trata de las famosas Aguas Carabaña, empresa que desarrolló todo un despliegue publicitario y encontramos anunciada en la mayoría de soportes disponibles, prensa, guías de viaje, e incluso cartelería en las estaciones sobre azulejos y otros materiales durante el último tercio del siglo XIX y comienzos del siglo XX. Por ser cliente de honor, esta marca tiene su espacio de privilegio. El anuncio consiste en un largo texto a modo de publipreportaje en el que se ensalza la marca, esmeradamente redactado.

“JOYA MEDICINAL, para conservar la salud y curar las enfermedades
AGUAS MINERALES NATURALES

CARABAÑA

SLINS SULFURADAS, SULFATADO-SÓDICAS, HIPO-SULFATADAS
ÚNICAS DE SU ESPECIE

Han obtenido DOCE medallas de oro y diez diplomas de honor.

AUTORIZADAS POR LOS GOBIERNOS DE ESPAÑA Y FRANCIA

*En el gran concurso Exposición de Bélgica, en concurrencia de 32
países, Carabaña ha obtenido el GRAN DIPLOMA DE HONOR*

*Sus primeros efectos son: purgantes, depurativas, antibiliosas,
antiherpéticas, pudiéndose administrar lo mismo á los niños ó ancianos
más débiles que a las personas robustas.*

*Constituyen un verdadero específico en las enfermedades del estómago,
hígado, vientre y bazo, como las dispepsias, gastralgias, catarros
gastrointestinales, infartos del hígado y del bazo, ictericia,
estreñimiento el vientre y todas aquellas dolencias que procedan de los
órganos que tienen relación con el tubo [sic.] digestivo.*

En las enfermedades de la piel, ó manifestaciones cutáneas, herpetismo, escrofulismo, úlceras, eczemas, oftalmias, erupciones, infartos glandulares y otras, obran del mismo modo que en las anteriores, y en igual forma en las múltiples enfermedades de la mujer, leucorreas, flujos, granulaciones, clorosis, histerismo, menstruaciones difíciles, empleadas interior y exteriormente, etc., etc.

En la Memoria científica constan las manifestaciones de cien notables médicos, certificando la extraordinaria importancia y aplicaciones de estas preciosas aguas naturales, haciéndose en ella, también por médicos, químicos é ingenieros, notar que tienen analogía, parecido ni semejanza con ninguna otra agua ni producto, ni por sus resultados, ni por su composición, ni por su modo de presentarse ó por su yacimiento. Brotan muchas aguas purgantes, ó que purgan, y en España numerosas, y muchas superiores en su composición á las que hasta la fecha están en uso; pero como el purgar no es curar, y á veces es lo contrario, la humanidad necesita medicamentos que, bajo la forma purgante u otra, curen las dolencias en los enfermos y las eviten en los sanos, á cuyo fin concurre el precioso medicamento contenido.

El público debe vivir prevenido y no aceptar ninguna otra agua ni producto como sucedánea, parecida ó semejante, si no quiere exponerse á obtener resultados opuestos á los que se propaga [sic].

Sus aplicaciones son numerosas, generales; á todos interesa conocerlas; es la Naturaleza quien las fabrica y las presenta; a ella corresponde todo elogio é importancia.

El Agua de Carabaña se halla de venta en todas las farmacias y droguerías.

Depósito general: R. Chávarri. —Atocha, 87. —MADRID.”

A partir de este número 44, aparece anunciado también otro nuevo establecimiento tipográfico llamado El Trabajo, en calle Guzmán el bueno del barrio de Pozas de Madrid, al que se otorga el tercio inferior de la cuarta plana. Es un anuncio profesional, sobrio, de elegante y de sencilla tipografía, con un texto reducido a pocos renglones.

El problema de la falta de anunciantes no se solucionará hasta el número 59, de 14 de Enero de 1904, número en que la cuarta plana se llena de publicidad. Creemos posible, por los problemas previos de obtención de anunciantes que venía arrastrando el periódico durante toda su existencia y por lo súbito de la aparición de tal plana, rebosante de publicidad, que este espacio pudo ser subarrendado por alguna agencia de publicidad, según comenzaba a ser costumbre en otros periódicos de mayor tirada.

7. 2. Contenido y contrapublicidad en *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías*

En este apartado realizaremos un somero recorrido por el contenido del periódico, desde el número 1, para resituarnos en el número 14, de 7 de febrero de 1903, posterior a la huelga, al que nos hemos referido más arriba.

En el primer número, de 24 de octubre de 1902, en un recuadro en el extremo superior derecho de la primer página se inserta en la primera columna un sumario que se suprimirá a partir del 4º número. En la lectura de los artículos de la primera edición de *El Obrero...* se infiere que se han realizado algunas acciones, hoy diríamos de

“marketing”, previas a la aparición de la cabecera. Los fundadores del medio han enviado una circular a distintos públicos, y ello ha surtido efectos diversos. Este tipo de circulares enviadas a diversas asociaciones y colectivos, anunciando la próxima aparición de un periódico eran habituales desde el siglo XIX. Los públicos a los que se refiere el redactor del texto del número 1, debieron ser algunas de las primeras asociaciones obreras ferroviarias, como *La Locomotora Invencible* de Madrid, asociación de la que se hacen repetidas alusiones en el texto del diario a lo largo del tiempo. También estaban entre los destinatarios de esta circular los periódicos más relevantes del país. En una nota sin firma de la segunda página, titulada “*Juicios de la Prensa*”, se expresa el “*más fervoroso reconocimiento*” a todos los colegas de Madrid y de provincias que han consagrado “*lisongeras [sic] frases á este humilde semanario, aun antes de publicarse, con motivo de la Circular mensajera (...)*”. Entre los compañeros madrileños de la prensa se menciona con “*gratitud profunda*” á *El Imparcial*, *El Liberal* y *El Globo*, los tres periódicos que fundaron en 1906 el trust de la prensa.

La editorial del número 1 de 24 de octubre de 1902, es una declaración de intenciones donde se determinan las consignas del nuevo medio. Se titula “*A nuestros compañeros*”, y sigue así, aunque sólo transcribimos algunos fragmentos del texto:

“Hermanos en el trabajo: Salud, Unión y Constancia.

Los últimos serán los primeros Acaso lleguemos tarde, pero conste que solicitamos puesto de honor en la vanguardia de los que luchan. Allí donde el peligro arrecie, allí está el puesto que pretendemos.

Venimos al palenque de la publicidad para defender las legítimas reivindicaciones de los eternamente explotados.

Sois la fuerza, porque sois la razón, y en pos de ella vamos, y por defenderal estamos dispuestos á sucumbir antes que rendirnos.

Humildes obreros de la inteligencia, queremos colaborar en la obra redentora del oprimido, del que sufre, del que sintiéndolo todo: nervio, músculo, poder, en el concierto de la Humanidad que labora, vive la vida del paria, sin personalidad civil, sin garantías de subsistencia; engañado y vilipendiado siempre por los que nacieron con vocación de tiranos y á la meta de sus bastardos designios llegaron sembrando odios y cultivando discordia.

Donde quiera que un humilde hijo del trabajo gima opreso por la tiranía, allí acudiremos para ser los muy honrados voceros de su protesta.

Pelear siempre, y pelear en campo abierto, en plena faz de la opinión pública, tremolando muy en alto la bandera de la solidaridad entre nuestros hermanos, esa es la ferviente aspiración nuestra.

Contribuir á la conquista del derecho [...]

Ni tenemos ni debemos nada á nadie.

Llegaremos hasta donde sea preciso llegar [...]

Que la palabra escrita por nosotros, oscuros legionarios de la idea, tenga eco en el corazón de los humildes, á quienes concitamos para que nos sigan, en la seguridad de que la victoria habrá de ser nuestra [...]

Y tened muy presente que la unión es fuerza”.

Firma *La Redacción*.

El siguiente artículo del mismo primer número, es un plan de conducta, que en primer término eleva la *“más ferviente, vigorosa y rotunda protesta contra un proyecto de real orden sobre huelgas, que lleva la firma de Suárez Inclán”*. Informa que *“la prensa de todos los matices”* ya emitió su veredicto negativo a esta disposición *“calificándola de absurda”*. Esta orden, como augura el periódico, no prosperó. El autor advierte al Gobierno que serán censurados *“sin contemplaciones sus actos que lo merezcan, por menoscabar los legítimos intereses de los de abajo”*, y previene a las empresas de ferrocarriles y tranvías de que jamás atacarán sistemáticamente su gestión. El deseo del medio no es otro que *“se trate al personal con la exquisita consideración á que es acreedor por su laboriosidad, por su resignación por su honradez, no olvidándose de abordar con resolución la tarea de mejorar cuanto antes su suerte”*. El texto sigue:

“Cuanto abusos se cometan contra el obrero de ferrocarriles y tranvías, no sólo serán denunciados, sino que estamos dispuestos [...] á procurar su corrección por medio de la sanción penal y á que repercuta el eco de nuestras protestas en el parlamento.

Dense por notificadas las empresas: de su conducta dependerá el imparcial aplauso o la censura merecidísima. [...] Confiamos ciegamente [...] en el apoyo que á nuestras honradas campañas prestará la Prensa, á la cual saludamos con el mayor respeto”.

Esta última frase es un guiño a la prensa, de entre la que, en la página siguiente, se especifican los tres periódicos madrileños de mayor tirada del país en aquel momento que ya hemos mencionado.

Otras secciones más o menos fijas del periódico, o que se mantienen durante un tiempo, y que aparecen en el primer número son escritas en su mayoría bajo pseudónimo. Así, detrás del pseudónimo de “Vía Libre”, se oculta un distinguido escritor que elabora asiduamente una de las secciones. También participa asiduamente en estos primeros momentos del periódico F. Toribio Sueiro, quien se encarga a lo largo de los números de hablar de las agrupaciones obreras y de hacer apología del asociacionismo. En el primer número que estamos examinando, este autor destaca las ventajas de la solidaridad, refiriéndose a los casos de los compañeros de Cataluña, Vigo, Jerez, Bilbao y La Línea. Se dice que de 1902 a 1909 fue el despertar del anarquismo, citándose algunos lugares de Andalucía que fueron focos activistas de esta ideología, como Jerez o La Línea, además de otros de la geografía española como Vigo y Bilbao.

Aparece también en esta primera plana una breve nota del famoso escritor anticlerical José Nakens, donde se alude a la idea de materializar una gran huelga ferroviaria. Transcribimos la nota de Nakens:

“La Compañía del Norte dispuso hace años que los empleados de la Estación acudieran todos los días festivos, con sus jefes á la cabeza, á oír misa en San Antonio de la Florida.

Cuando lo supe escribí:

«Será para que pidan al cielo por las almas de los muchos viajeros que mueren en choques y descarrilamientos.

Y para que nunca imperen en España Gobiernos que obliguen á las Compañías á indemnizar a las víctimas.

Y para que no les falte á los empleados la paciencia que tanto han menester para sufrir injusticias y postergaciones.»

Y ahora añado:

Será para que no insistan los obreros de Movimiento y Tracción en la huelga que ha de acabar con los abusos y las arbitrariedades de que vienen siendo víctimas”.

Unos años después, en 1906, José Nakens fundaría el periódico *El Motín*¹⁶⁸⁹.

A continuación se incluye una nota que ofrece un nuevo atractivo a los suscriptores del periódico, un servicio de abogados gratuito para sus abonados. Además se propone que los obreros les dirijan originales para su publicación, con firma o bajo pseudónimo. El contenido continúa con otra sección titulada “*Manos á la obra*”, que se dirige de forma directa a los empleados de Ferrocarriles de M.Z.A., alabando sus esfuerzos asociacionistas frente a Süß, director de la Compañía en aquellos momentos. Firma bajo pseudónimo El Rivereño.

Sigue una sección fija de “*Reclamaciones*” en el interior, en la segunda página. Esta sección se compone de cartas generalmente anónimas o firmadas por los trabajadores solamente nombrando el cargo que ocupan. Por ejemplo: “*Un Maquinista de M. Z. A.*”, o “*Tres empleados de M. Z. A. Antigua Red*”, o “*Un Jefe de Estación, del Norte*”. En el primer número la mayor parte de los artículos de empleados ferroviarios, enviados a la dirección y publicados en el número se dedican, en su mayor parte, a congratularse por el nuevo órgano de la prensa comprometido con su causa, aunque también se publica alguna amonestación que ha recibido *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías* por parte de los sectores más reaccionarios de los empleados. A medida que avanza el tiempo, en esta sección y, en general, en las páginas interiores del periódico, se da noticia de los nombres y circunstancias de los trabajadores que pierden la vida durante el servicio, o que sufren mutilaciones, heridas o secuelas por accidentes.

En los primeros números los colaboradores y columnistas son: J. Álvarez Guerra, F. Sánchez Baytón, J. C., Alberto Rodríguez de la Presa, Ubaldo R. Quiñones y Enrique Jardiel¹⁶⁹⁰ (padre del escritor y dramaturgo Enrique Jardiel Poncela).

Aparecen también citas de otros periódicos que publican noticias afines a las ideas de la redacción. En el número 2 se cita a *El Diluvio* de BCN y en el número 3 a *El Liberal*. Estas y otras referencias a la prensa de mayor divulgación, tienen por objetivo reafirmar las quejas sobre las que insiste *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías* de forma habitual.

¹⁶⁸⁹ Según OSSORIO Y BERNARD, Manuel (2004) *Op. cit.*, p. 299, José Nakens fue “*Propagandista de los ideales políticos y religiosos más avanzados; director durante muchos años del semanario madrileño «El Motín», y colaborador actualmente de «El Nuevo Evangelio» y «Gente Vieja».* Brilla Nakens en esta época de convencionalismos y transacciones por una intransigente consecuencia y un desinterés que constituyen su mejor ejecutoria. Sus libros, muchos y muy notables, son una prolongación de su vida periodística. También ha hecho alguna tentativa dramática con el pseudónimo de Tomás Saavedra.” FERRERAS, José Ignacio (1979, *Op. cit.*, p. 273, dice que José Nakens y Pérez (1841-192...), según el bibliólogo Méndez Bejarano, fue un famoso republicano anticlerical y entre sus numerosas obras de teatro, poesía, folletos políticos etc., muchas de las cuales adoptan la forma novelesca, destacan *Colección de Fieras Clericales y Biblioteca de la Inquisición*. El problema según Ferreras es que ni Méndez Bejarano fecha las obras ni éstas se pueden encontrar fácilmente. Además, Ferreras propone el pseudónimo de Tomás Peris Mora como posiblemente también de este autor.

¹⁶⁹⁰ Enrique Jardiel Agustín colaborador de *El Globo* y *La Correspondencia de España* y otros diarios.

El primer “Folletón” que sale en *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías*, incluida en su primer número, es la Ley de 30 de enero de 1900, sobre accidentes del trabajo, publicada en *Gaceta* de 31 de enero, que establece y regula la responsabilidad de las empresas en materia de accidentes laborales, una de las constantes denuncias de los trabajadores ferroviarios. Éstos, además, acusaron frecuentemente a las compañías mediante *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías* de despedir a los accidentados por inútiles, privándoles a veces de las elementales pensiones de subsistencia de que disponían las compañías; y, puestos en lo peor, los empleados acusaban a las compañías de enviarlos incluso a prisión en casos de siniestro, eludiendo siempre las últimas su responsabilidad y su parte de carga.

En el número 10, el periódico sacrifica su auto-publicidad de contraportada para ampliar el espacio del folletín, y ahora dará la “*Instrucción General nº 2 de la Compañía del Norte, sobre el personal de los servicios de la Compañía*”. Esta compañía es frecuentemente atacada por el periódico, tanto en artículos como en cartas de los lectores. Este encuadernable de “*El Folletón*” había sido anunciado en el contenido del número anterior. La parte superior de la contraportada queda, pues, durante varios números, repartida entre la Mutual Franco-Española, el electricista y la droguería, con la inserción en el centro del anuncio de las obras de Ubaldo Romero Quiñones. Y así hasta el número 14, en el que ya dijimos, se suspendió la cuarta plana. De ahí en adelante, quedará la parte superior de la contraportada dividida entre la Mutual Franco-Española y la auto-publicidad del periódico, perdiendo todos los anunciantes susceptibles de dispensar algún ingreso por publicidad al periódico, menos uno —la Mutual—. En la parte inferior de la cuarta plana sigue “*El Folletón*”.

En cada uno de los números 11, 12 y 13 encontramos advertencias dadas a los lectores por el impago de las suscripciones. El periódico debía atravesar circunstancias económicas difíciles, tanto por la falta de publicidad como por estos impagos.

El último número del primer período de este diario es del día 17, de 28 de febrero de 1903. El siguiente número que se conserva en la Hemeroteca Municipal de Madrid es el 41, de fecha 28 de Agosto de 1903.

Encontramos el número 41 con una cabecera con algunos cambios, entre otros tipográficos y de anunciantes. También ha cambiado la dirección de la redacción, que ahora se sitúa en calle de Quevedo 8 y 10, principal, Madrid. En el recuadro superior derecho bajo el margen de este número aparece un “*Aviso importante*” donde se hace constar que el periódico había tenido otro domicilio distinto del primero de Ballesta, en los números que no hemos localizado en la Hemeroteca Municipal de Madrid, entre el 17 y el 41. Este segundo domicilio de la redacción del periódico estaba en la calle de la Montera. Así pues, el periódico habría tenido, al menos, tres sedes a lo largo de su historia, en las calles Ballesta, Montera y Quevedo. En la nota se suplica a los lectores que “*no se extrañen de la frecuencia*” de estos traslados, “*por cuanto obedecen exclusivamente*” a las modificaciones en sus necesidades de espacio. Permanece el eslogan inicial de cabecera “*La unión es fuerza*”.

Lo más interesante y original del contenido de *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías* es la introducción a partir del número 43, de 14 de septiembre de 1903, de una serie de pseudo-anuncios irónicos con formato y tono publicitario, denunciando algunas prácticas deshonestas y problemas corrientes, por lo visto, en las compañías

ferroviarias. Se trata de lo que hemos reconocido con lo que en términos actuales denominaríamos “contrapublicidad”.

El texto dice así:

“ANUNCIO QUE SE RECOMIENDA

Gran Cervecería de D. Ramón Topete, Inspector Principal de explotación del ferrocarril del Norte; Socio Honorario de la Congregación de Luises, de esta Corte; Secretario particular queridísimo, en sus ratos de ocio, de Comillas y Compañía... de Jesús; escrupulosísimo en todos sus negocios; de reconocido mérito en asuntos ferrocarrileros, etc., etc., etc.

Gran baratura en los precios, y superiores los refrescos debido á la frescura de su propietario, con relación al pago del local, donde ejerce su industria.

Puede hacer competencia á los de su clase por tener dependencia que cobra... en la casa de enfrente.

EL DISLOQUE... SEÑORES... EL DISLOQUE

NO EQUIVOCARSE

ANDEN DE LA ESTACION DEL NORTE

JUNTO AL RELOJ-MADRID

Los comentarios, ellos solitos se hacen.

Y ahora cabe preguntar al Sr. Aubert, Director de esa Compañía que quiere pasar por justiciero:

¿Por qué al desgraciado, al obrero que honradamente y de manera análoga á la del anuncio, sin abandonar para nada su servicio, puesto que en estos casos tiene á su familia al frente de su negocio, se le prohíbe en absoluto —hasta el punto de variarle enseguida de residencia— pueda agregar una triste peseta al exiguo sueldo que por su explotación le da la Compañía?

¿Por qué no está en vigor para todos por igual lo dispuesto sobre estos casos?

¿Ó es que todos andamos en el negocio?”

Esta crítica en forma de anuncio debió levantar revuelo, puesto que en el número siguiente, 44, de 21 de septiembre de 1903, el director del periódico por fin firma la editorial, a la cuál titula “*¡Fuera Caretas! Anonistas [sic] ó estetas*”, donde denuncia que ha recibido dos amenazas por medio de escritos anónimos, y será ahora cuando conoceremos el nombre de los responsables de redacción de *El Obrero*... en ese momento. El autor firma la editorial con su nombre, Emiliano Guillén, y dirección “*s/c Jesús María, 11, 2º, ó en esta Redacción*”. Éste, el 44, será uno de los números más mordaces de toda la historia del periódico. En el número siguiente aparecerá otro Guillén, Antonio, al que suponemos hermano del primero, también revela su nombre en la dirección del periódico. En los artículos editoriales de muchos ejemplares se declara repetidamente que la dirección del periódico conoce por dentro la estructura de las compañías ferroviarias. En base a estas declaraciones, bien pudiéramos deducir que estos hermanos hubieran sido en algún momento empleados de ferrocarriles, y por tanto, conocedores en profundidad y de forma directa de los problemas del personal ferroviario, sus jerarquías, etc. Si nuestra hipótesis es correcta, ambos hermanos debieron tener contactos muy directos con el asociacionismo obrero ferroviario del momento.

En el número el 44, cuando Emiliano Guillén revelaba su nombre, también apareció otro pseudo-anuncio como el anterior, pero de mayor formato, ocupando casi la página completa. Imita los formatos frecuentes de inserción de horarios y trayectos ferroviarios que aparecen en las guías de viajeros o en los sueltos que publicaban las compañías. Transcribimos parte del texto de esta contrapublicidad:

“COMPAÑÍA NEGRERA DE M.Z.A.

SUCURSAL DE BARCELONA

(Habiéndose perdido las colonias y no pudiendo ejercer la tan socorrida industria del ébano vivo, como en tiempos más felices, venimos obligados a trabajar en blanco.)

Grandes adelantos para la explotación de carne humana.

*Pasen señores y aprecien la Inquisición del siglo XX * Descubrimiento prodigioso del movimiento continuo.*

PATENTE DE INVENCION GARANTIZADA MARCA M. Z. A.,

REGISTRADA

¡OJO! Hay ruines imitadores de marcas inferiores, como son: Norte, Andaluces, M. C. P, Sur, etcétera, etc., pero no existe quien pueda batirnos el record.

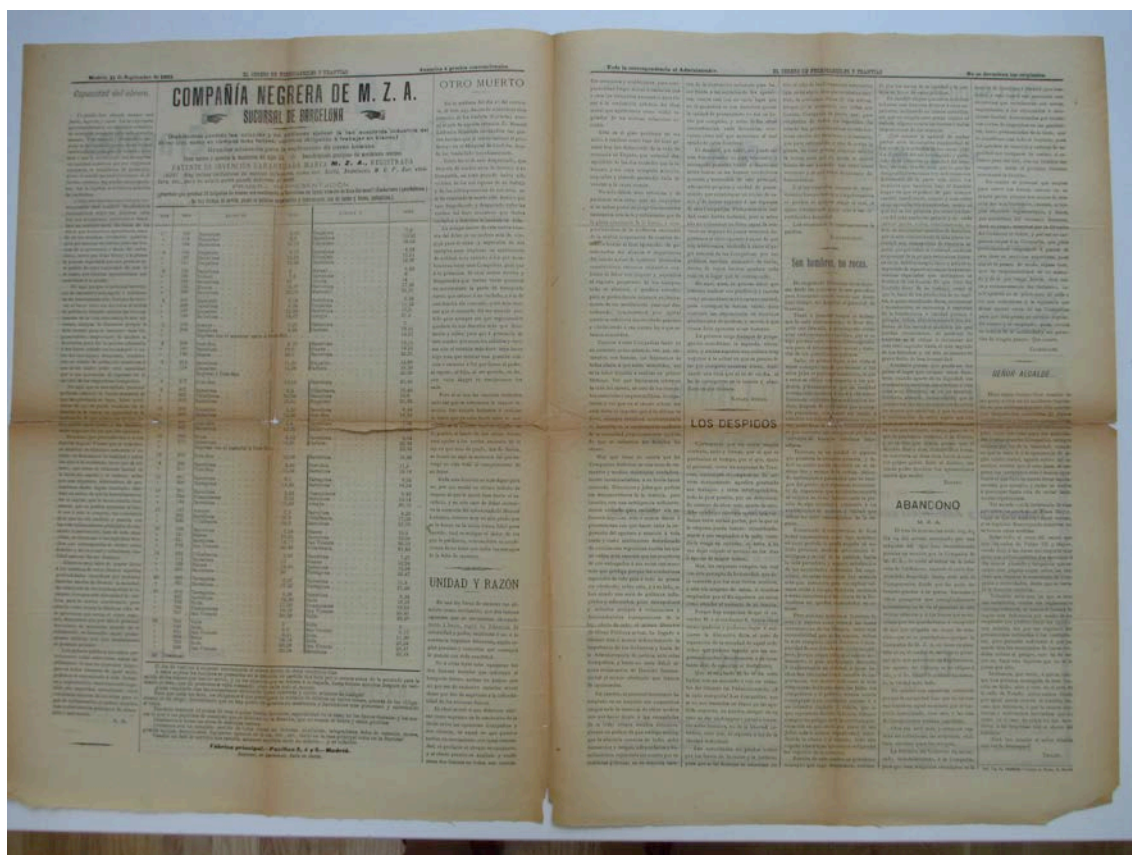
PRIMERA REPRESENTACIÓN

¡¡¡Servicio que prestan 98 brigadas de trenes, con residencia en Barcelona, en igual número de días del mes!!! (Conductores y guarda-frenos)

No hay trampa ni cartón; puede el público examinarlos y convencerse; son de carne y hueso, auténticos).”

El resto del anuncio es una tabla con los horarios de los empleados que habían de realizar esas rutas y los días de trabajo.

Ilustración 65. Contrapublicidad en el número 44 de *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías*: “Compañía Negrera de MZA”



A partir del número 45, de 28 de septiembre de 1903, se multiplican las menciones a desgracias y accidentes ferroviarios, que van ganando más espacio en el periódico, a medida que éste se va radicalizando en el tono recriminatorio al Gobierno por inacción y acusa a las compañías de cometer estos crímenes con impunidad, responsabilidad que deberían cargar por las malas condiciones del tendido de las redes, el material de tracción y las diferentes precariedades del servicio. Por ejemplo, en la editorial de este número se comentan tres de los siniestros acaecidos hasta la fecha en la red de Norte: Pozal, Najerilla y Fuentemayor, haciendo referencia a “*otros mil menos recientes*”, y añadiendo que “*Nadie ignora que para calmar la opinión, nuestros gobernantes se han limitado á ordenar una inspección técnica desde los cómodos salones con que cuentan estas Compañías (...)*”. Esta editorial se hace eco de un artículo de *El Heraldo de la Rioja* que se cita en las líneas de apertura del texto. *El Heraldo de la Rioja* había publicado: “*¿Cree la opinión pública, como nosotros, que estamos ya en el caso de prescindir de los poderes para la defensa de nuestras vidas amenazadas por la siniestra Compañía?*”. En opinión de *El Obrero*... “*el hecho práctico nos ha demostrado en Fuenmayor que aún continúan extenuados por la fatiga esos pobrísimos obreros, y corriendo la sangre inocente para que el miserable puñado de oro ó plata vaya á rellenar las arcas del avaro*”.

En el número siguiente, el 46, de 7 de octubre de 1903, se vuelve a hablar de Norte en la editorial. De nuevo el puente de Najerilla, dándonos más datos sobre el accidente. El puente se desplomó bajo el peso del tren que pasaba y “*sepultó entre sus lingotes aquel aterrador montón de seres despedazados*”. El artículo continúa dando

detalles de otros accidentes, y para ilustrar el accidente del puente de Najerilla, en este número se introduce otro pseudo-anuncio en el centro de la tercera página prlado con una clásica cenefa de las empleadas en la publicidad corriente, y rezumante del más agrio y sarcástico humor:

**“COMPAÑÍA
DE LOS
CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA
VIAJES DIRECTOS AL OTRO MUNDO**

Con escalas en... donde menos se piensa.

Contamos con elementos sobrados para hacer llegar á nuestros favorecedores al final de su viaje con más rapidez y seguridad que nadie.

No hay Compañía que pueda batirnos el “record,,.

Inmenso y variado surtido de líneas, túneles, puentes y construcciones, de cuya estabilidad podemos ofrecer pruebas diarias como las de Torre Montalvo.

Nuestros materiales de tracción, compuestos por máquinas y vagones de todo confort (cuando se construyeron), son los más á propósito para quedar inutilizados en cualquier parte.

Personal tenemos, aunque escaso, activo, inteligente y capaz; pero nosotros somos tan exactos en la conducción de viajeros y mercancías á aquella mansión lejana, que ni le pagamos para que puedan sostenerse, ni casi les damos más descanso que cuando han de curarse de las heridas ó golpes que reciben al entrar con tanta frecuencia en agujas de la estación del término.

Rapidez, comodidad y buen servicio.

No contamos con trenes de vuelta, porque... no son necesarios.

Servicio diario en cualquiera de nuestras estaciones.

Para precios y cuadros de trenes y marcha de los mismos puede verse nuestra guía oficial.

En cualquiera de nuestras expediciones y clase de sus vagones se llega al... otro mundo.

**PROBADLO Y OS CONVENCERÉIS
Domicilio central en Madrid: Estación del Príncipe Pío
CON SUCURSAL EN BARCELONA”**

Desde este momento, en casi todos los ejemplares de *El Obrero*... se relatan los accidentes ferroviarios con todo lujo de detalles, constituyendo éstos una proporción importante del contenido del periódico.



Capítulo XX. Anuarios de ferrocarriles y guías para viajeros

Los anuarios son fuentes inestimables para el estudio del período cronológico que abarcamos aquí. Ya hemos hecho referencia al significado de los anuarios en el tránsito entre la Edad Moderna y la Edad Contemporánea. Ante todo eran herramientas de ordenación sencillas que posibilitaban un rápido acceso a la acumulación de información precisa, tanto para el público como las empresas y organizaciones, en la nueva sociedad que surgía y que imponía una necesidad de información y de datos exponencialmente superior de la que había sido necesaria en la época que tocaba a su fin. Los anuarios son también un reflejo de la necesidad de uniformizar las diferencias y sus nomenclaturas. Para confeccionarlos, los editores hubieron de desarrollar el ingenio fabricando y combinando índices con varias entradas de ordenación, para facilitar el acceso del lector según su grado de conocimiento previo de lo que estaba buscando.

Las guías de viajeros tampoco alcanzaron el nivel de calidad continuado que tuvieron las francesas pero son más abundantes, circulaban con profusión y de ellas han sobrevivido al paso del tiempo más ejemplos. Algunas excepciones que expondremos confirman la norma, alcanzando una alta calidad, pero estos casos se limitan a un primer número y no suelen tener continuidad. La diferencia patente entre las guías españolas y las francesas, aparte del gran tamaño y peso de las primeras en comparación con las segundas, es que las españolas expresaron sus posibilidades como soportes de publicidad de todo tipo de negocios. En las guías galas las inserciones de anuncios son mucho menos abundantes, están muy relacionadas con el objeto de la publicación, y el contenido indiscutible es la información precisa y comprensible necesaria para el pasajero. En las españolas, el peso crítico de las guías de viajeros parece residir en la publicidad de establecimientos y negocios de todo tipo que ansiaban captar clientes.

1. Los anuarios españoles de ferrocarriles

En España no se fabricaron apenas anuarios especializados en ferrocarriles durante la segunda mitad del siglo XIX. Algunos intentos tempranos fueron abortados en proyecto, y otros debieron tener una vida tan corta, que no ha llegado hasta nosotros ningún ejemplar y tenemos noticias de ellos solamente por alguna referencia en las actas de MZA. No sería hasta 1893 cuando surge el *Anuario de la Torre*, que ha sido muy utilizado por los historiadores ferroviarios como fuente. Pero hasta ese momento del ocaso del siglo, como decimos, no disponemos de este tipo de obras con información

detallada de todas las ferroviarias que operaban en el territorio español. El trabajo que requería la confección y actualización constante de un anuario, no debió ser una tarea rentable para los editores, que no obtuvieron en nuestro país el favor directo de las ferroviarias, ni las ventajas que estas ofrecían a los editores y sus publicaciones sobre ferrocarriles en Francia.

1. 1. El primer intento fallido de Hubbard y Bailly-Bailliere (1858)

Durante la segunda mitad de 1858, se deliberó acerca de realizar una revista que fuese el único órgano oficial de la Compañía en lo referente á los datos y noticias concernientes a ella. Dos editores de gran prestigio, Hubbard, director de la *Gaceta de los Caminos de Hierro* y Carlos Bailly-Bailliere, futuro editor en 1879 del famoso y monumental anuario de la industria y el comercio de España que llevaba su nombre¹⁶⁹¹, iniciaron conversaciones con la Compañía. Con el título “*Publicación de los Sres. Hubbard y Bailly-Bailliere [sic]*”, encontramos el siguiente texto en el acta de 11 de agosto de 1858¹⁶⁹²:

“Los Sres. Hubbard, Director de la Gaceta de los caminos de hierro y Bailly Bailliere [sic] editor librero de esta corte, se proponen dar á luz una publicación que en lo referente á los caminos de hierro españoles reuniría todos los datos que respecto á los de Francia contienen el Yndicateur, el Annuaire y el Livret Chaix, y como una compensación de los desembolsos que originaría dicha publicación, piden que esta fuese declarada el único órgano oficial de la Compañía en lo referente á los datos y noticias concernientes á sus caminos; que se obligase a la misma á comunicar á dichos Señores exclusivamente [sic] y durante un período de veinte años todas las modificaciones de servicio y de Tarifas; y por último, que se autorizase también exclusivamente y durante el indicado período de veinte años la venta de esta publicación en todas las estaciones de los caminos de la Compañía. El Consejo en vista del parecer favorable del Director, le autoriza a formular bajo las bases indicadas el correspondiente convenio con los Sres. Hubbard y Bailly Bailliere [sic], salvo las modificaciones que el Director juzgue conveniente establecer. El proyecto de contrato que se convenga con dichos Sres. deberá ser sometido á la aprobación del Consejo”.

El texto es sumamente interesante, aunque no tenemos constancia documental del contrato ni del proyecto de contrato que se gestó para esta asociación; ni tampoco de que dicha publicación finalmente se materializase. Sabemos que Hubbard se había especializado en la edición de la publicación especializada en ferrocarriles que más prestigio tenía en España en aquel momento, y que Bailly-Bailliere era un editor de elite y sus publicaciones gozaban de la máxima calidad, pero no sabemos de cuál de los dos editores provino la idea que dio lugar a la iniciativa. Otra cuestión digna de apreciar es que la decisión de realizar esta asociación con los editores se tomase de forma unívoca por el Consejo, sin consultar previamente con el Comité de París, que hasta entonces

¹⁶⁹¹ BAILLY-BAILLIÈRE, Carlos (1879, 1881...) *Op. cit.* En la firma del pie de la cuarta portada, Carlos Bailly-Bailliere se presenta como librero de la Universidad Central, del Congreso de los Diputados y de la Academia de Jurisprudencia y legislación, regentando además una librería extranjera y nacional, científica y literaria en la Plaza de Santa Ana, nº 10 en Madrid.

¹⁶⁹² Actas MZA, sesión nº 47 de 11 de agosto de 1858, pp. 361-362, libro 1.

había jugado el papel de supervisor y gestor de los asuntos importantes que incumbían a la publicidad, la prensa y la imagen pública de la Compañía. El texto también hace mención de tres publicaciones francesas de alta calidad dedicadas al ferrocarril:

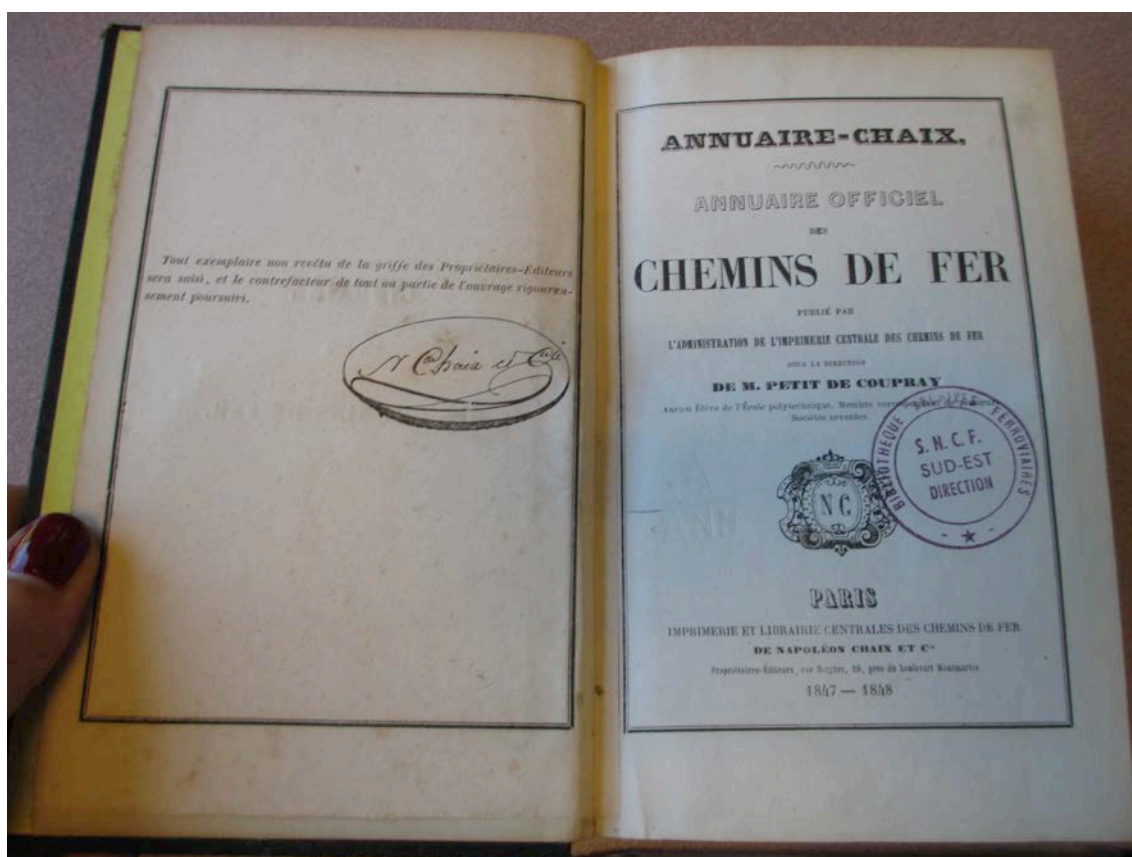
Indicateur officiel des environs de Paris. Services des chemins de fer, bateaux à vapeur, voitures et omnibus... et bulletin des propriétés à vendre ou à louer, paraissant le 1er et le 15 de chaque mois, París¹⁶⁹³, conservado en la Bibliothèque Nationale de France (BNF) desde el 1 de marzo de 1858, aunque no se conoce la fecha exacta del comienzo de su aparición. La otra famosa publicación francesa de ferrocarriles que comienza con el nombre de *Indicateur* comenzó en 1861. *Guide indicateur illustré des chemins de fer de Paris à Lyon*.

Annuaire-Chaix: annuaire officiel des chemins de fer publié par l'administration de l'Imprimerie centrale des Chemins de fer, comenzó a publicarse en en París en 1847. El primer número de esta publicación, el de 1847-1848 se conserva en l'Archive Historique de la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF), en Le Mans, Francia; aunque también se han conservado varios ejemplares en la BNF, desde 1852¹⁶⁹⁴. Hemos podido consultar esta fuente, desde el primer número, cuyo director fue Monsieur Petit de Coupray, quien se presenta en la portada de la obra como antiguo alumno de l'École polytechnique de París y miembro correspondiente de varias sociedades del saber. Volveremos a ocuparnos de Petit de Coupray más adelante, ya que fue el artífice de la introducción de los concesionarios de publicidad en las estaciones españolas, explotación de negocio desconocida en España hasta esos momentos, y que en Francia estaba ya muy extendida. También se conserva en el archivo histórico de Le Mans el segundo número del *Annuaire-Chaix*, que abarcó tres años consecutivos, después del convulso año de la revolución burguesa de 1848, es decir, un solo número abarca los años 1849-1850-1851. Insertamos a continuación la portada interior del primer *Annuaire-Chaix*.

¹⁶⁹³ *Indicateur officiel des environs de Paris. Services des chemins de fer, bateaux à vapeur, voitures et omnibus... et bulletin des propriétés à vendre ou à louer, paraissant le 1er et le 15 de chaque mois*, París [2 années disponibles - 27 numéros: 1858, 20 numéros; 1859, 7 numéros]. Disponible en Gallica: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb327907537/date.r=.langEN> [última consulta 14/09/2015]

¹⁶⁹⁴ DE COUPRAY, Petit (dir.) (1847-1858) *Annuaire-Chaix*, *Annuaire officiel des Chemins de Fer*, Publié par L'Administration de l'Imprimerie Centrale des Chemins de Fer. Sous la direction de M. Petit de Coupray..., Imprimerie et Librairie Centrales des Chemins de Fer de Napoléon Chaix et C^{ie}., París, 451 pp. [1er. número conservado en Archives Historiques de la SNCF, Le Mans]. A partir del nº de 1852, el *Annuaire Chaix* se encuentra disponible en Gallica: <http://gallica.bnf.fr/searchInPeriodique?spe=suez&arkPress=c32695714c%2Fdate&lang=ES> [última consulta 14/09/2015]

Ilustración 66. *Annuaire-Chaix*, 1847-1848, conservado en Archives Historiques SNCF, Le Mans

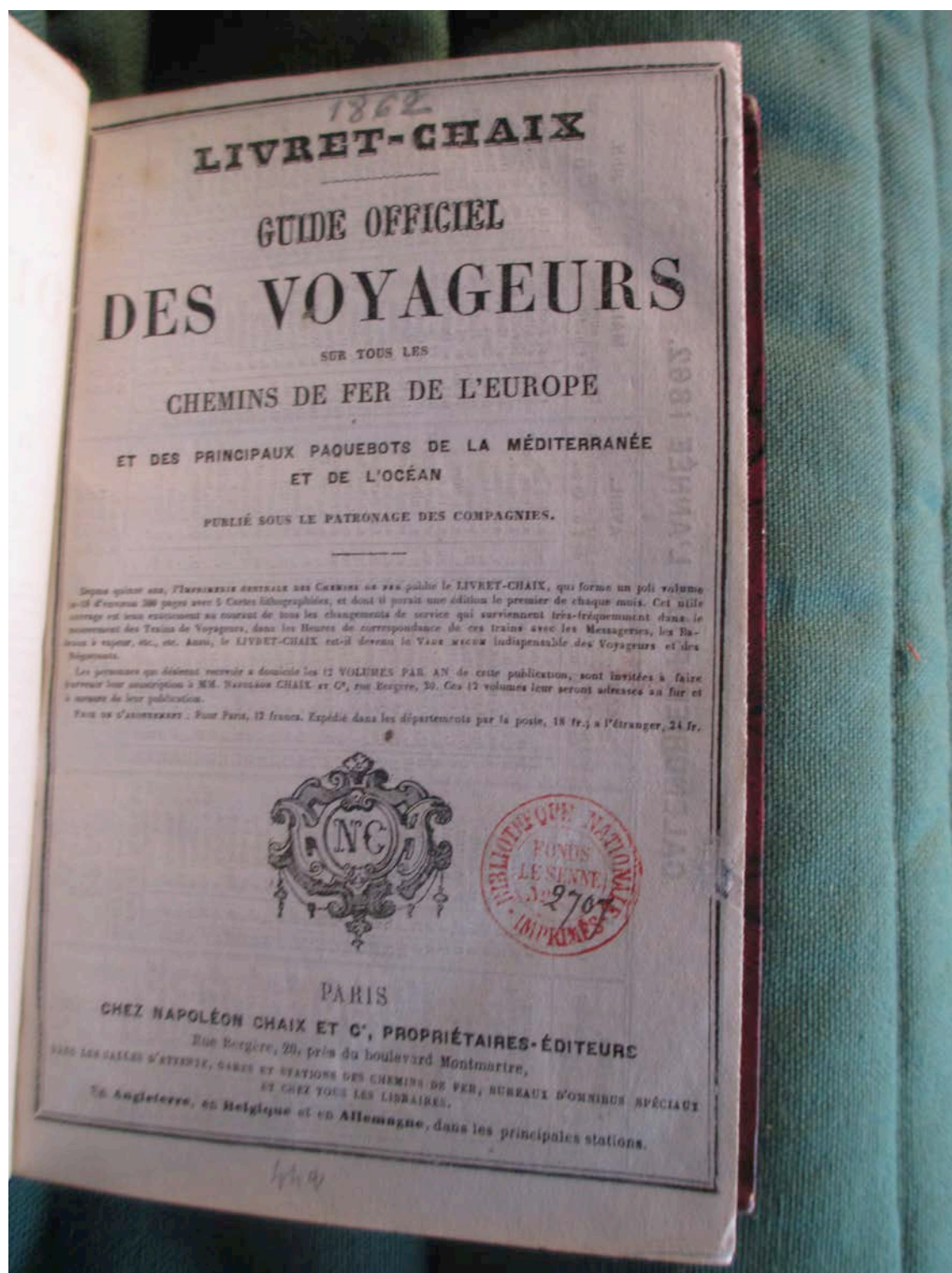


Los *Livret Chaix* fueron publicaciones más ligeras (unos 12x8 cms.) destinadas al gran público y con una frecuencia más alta de publicación, basadas en el *Annuaire Chaix*. Incluimos a continuación la portada interior de uno de estos *Livret Chaix* de 1862, uno de los más antiguos consultables en la BNF¹⁶⁹⁵. En la referencia de esta primera página de la publicación se especifica que estos *Livret Chaix* se publicaban bajo el patrocinio de todas las compañías de caminos de hierro franceses.

Este tipo de acuerdo entre las empresas ferroviarias e impresores externos, como veremos, nunca se llegó a alcanzar en España; a pesar de que, como comprobamos en las Actas de MZA, algunos de los más adelantados y capaces editores especializados en publicaciones ferroviarias realizaron algún intento en este sentido. Tan solo contamos con un ejemplo muy posterior de publicación de una guía oficial de viajeros en tiempos de las compañías privadas, del que nos ocuparemos más tarde, y que tras unos años de funcionamiento, también perdió la categoría de “oficial”.

¹⁶⁹⁵ Al no firmar ningún autor —aunque seguramente los livret-Chaix se confeccionaban con la información extraída de los *Annuaire Chaix* dirigidos por Petit de Coupray—, hemos estimado reseñar esta publicación con la autoría del editor. Así, le hemos asignado el nombre de CHAIX ET C^{ie} (1862) *Livret-Chaix. Guide Officiel des Voyageurs sur tous les Chemins de Fer de l'Europe des principaux paquebots de la Méditerranée et de l'océan publié sous le patronage des compagnies, etc.*, Chez Napoléon Chaix et C^{ie}, Propriétaires-Éditeurs, Rue Bergère, 20 près du boulevard Montmartre, Paris, 376 pp.

Ilustración 67. *Livret Chaix. Guide Officiel des Voyageurs...*, 1862, BNF, Paris



El último tema que nos interesa del texto de nuestro acta de MZA que estamos analizando, son los datos de la elevada inversión inicial que suponía comenzar una publicación de este calibre, cuestión que ha sido expuesta por los editores y que el Consejo admite sin vacilar. Debido a esta barrera de entrada alta, los editores plantean dos condiciones: la exclusiva para la transmisión de las informaciones de la empresa ferroviaria relativas a modificaciones de tarifas por un período de veinte años, y la autorización, también en exclusividad, de la venta de este manual en todas las estaciones de la Compañía.

Se trata ésta, pues, de la primera iniciativa de distribución exhaustiva de puntos de venta para las guías de viajeros en España, ya que, aunque en la fecha de este acuerdo se habían comenzado a instalar algunos puntos de venta de libros y periódicos, como veremos en el apartado de distribución de prensa y libros en las estaciones, la red de estos puntos de venta era aún extremadamente escasa y débil, y cada punto de venta era regentado por un particular, sin solución de continuidad u organización ni sistematización entre los diversos puntos. Podemos deducir que los editores Hubbard y Bailly-Bailliere conocían las dificultades de rentabilización de su negocio y las fallas del mercado español, sobre todo en cuanto a distribución, y es posible que también hubieran pensado en una estrategia para la eficaz oferta y venta de su publicación en la red de MZA.

En la sesión de 1 de septiembre de 1858¹⁶⁹⁶, el Consejo se vuelve a ocupar de este tema. El Comité de París había enviado una carta referente a las condiciones pedidas por Hubbard y Bailly Balliere como compensación a los desembolsos que les ocasionaría la publicación de un itinerario de los caminos de hierro españoles. Parece ser que el Consejo estaba de acuerdo con el Comité, y el Director quedó encargado de la negociación con los editores y llegar a un acuerdo de proyecto de convenio.

Como ya hemos indicado, no tenemos constancia documental de que aquel proyecto se llevase a término, y todo indica que nunca se realizó. En el acta del 27 de enero de 1860¹⁶⁹⁷ se refleja que el Consejo no estimó oportuno aceptar las condiciones de Hubbard y Bailly-Bailliere para emprender la publicación, indicándose que Hubbard había renovado la propuesta reduciendo sus peticiones a que se le autorizase la venta de la guía sin permitir la de otras análogas en todas las estaciones de la Compañía durante el período de quince años. Asimismo, la propuesta de Hubbard incluía reservarse la facultad de poder cesar en dicha publicación con la única condición de prevenir de ello a la Compañía con un mes de anticipación. La respuesta del Consejo a la nueva propuesta de Hubbard fue que aún encontraba inadmisibles aquellas pretensiones, y ofreció al editor concederle tan solo por tres años el privilegio de exclusividad que solicitaba, y siempre y cuando advirtiese a la Compañía con tres meses de anticipación en el caso de renunciar a la publicación de su guía.

¹⁶⁹⁶ Actas MZA, sesión nº 50 de 1 de septiembre de 1858, pp. 368-369.

¹⁶⁹⁷ Actas MZA, sesión nº 4 de 27 de enero de 1860, p. 281, libro 2.

1. 2. El Anuario de Caminos de hierro (1860)

El 14 de septiembre de 1860¹⁶⁹⁸ se autorizó la compra de 100 ejemplares del *Anuario de Caminos de hierro*, que publicaría todos los años la *Revista Peninsular Ultramarina*. El precio al que adquiriría MZA estos ejemplares sería de 6 reales cada uno. Para el lanzamiento de este anuario, se organizó una campaña de publicidad con carteles anunciando la obra, los cuales obtuvieron permiso para ser fijados en las Estaciones de la Compañía. No hemos hallado ejemplares de este primer anuario de ferrocarriles, precedente del *Anuario de Ferrocarriles Españoles* de Francisco de la Torre, aparecido en 1893, del cuál hablaremos a continuación.

Recordemos que la *Revista Peninsular Ultramarina* no había obtenido ninguna subvención de MZA, sino sólo una suscripción de ejemplares por la empresa en 1858. Sin embargo fue la imprenta de esta revista la que intentó publicar un anuario ferroviario en 1860, y en 1864, como veremos en el apartado de las guías para viajeros, el director de la publicación, Manuel Durán, pondría en marcha un proyecto de guía oficial para los viajeros por los ferrocarriles de España, Francia y Portugal. Aquella guía saldría adelante con la mención de oficialidad durante unos años, pero pasado un tiempo se le retiró aquella distinción. Una vez más comprobamos que a estos intentos de impresores dispuestos a arriesgar su trabajo, tiempo y capital, en poner en marcha un servicio de información impresa sobre ferrocarriles en España a la altura de los del país vecino, se oponían los recelos o autosuficiencia de las grandes empresas.

1. 3. El Anuario De La Torre como fuente para el estudio de los ferrocarriles españoles (a partir de 1893)

Una magnífica fuente para la comprensión de la incardinación de los servicios ferroviarios en el entramado de servicios públicos del Estado la tenemos en la serie de los *Anuario De La Torre*, publicados anualmente desde 1893 hasta 1935, al estilo de los *Manual Poor* americanos. En estas guías se sintetizan estadísticas, datos financieros e industriales de las compañías, itinerarios, tarifas, noticias históricas y bibliografía española y extranjera sobre el sector. Además, actualiza año tras año los cargos del Ministerio de Fomento y el funcionariado de las diferentes Divisiones de Ferrocarriles que ejercían como autoridad estatal para la regulación del medio de transporte, los miembros de los Consejos de Administración de las Compañías, los empleados con cargos de responsabilidad principal y el número de empleados de base de las compañías¹⁶⁹⁹.

Los anuarios iban prologados desde el primer número por Pedro Ribera, inspector Jefe del Servicio del Movimiento de la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España, con un prefacio del director del anuario a continuación. En el prefacio del primer número de 1893, el director de la publicación, Enrique De La Torre agradece la colaboración del director de la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, don Juan E. de Bona, quien colaboró con la naciente publicación entregando los materiales necesarios

¹⁶⁹⁸ Actas MZA, sesión nº 40 de 14 de septiembre de 1860, p. 84, libro 3.

¹⁶⁹⁹ Del *Anuario De La Torre* se conserva una serie ininterrumpida en la Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles desde el primer número publicado en 1893, hasta 1902. A partir de 1903 se puede consultar los ejemplares disponibles en línea en la Hemeroteca Digital de la Prensa Histórica de la Biblioteca Nacional de España.

para su iniciación. Estos anuarios son imprescindibles para conocer la carrera profesional de los principales cargos y jefaturas de las compañías de ferrocarriles desde finales del siglo XIX hasta el primer tercio del siglo XX. Incluso podemos seguir la carrera del propio director de la publicación, quien en el primer número de 1893 se presenta como empleado en el Servicio de Intervención y Estadística de los Caminos de Hierro del Norte de España y ascenderá al año siguiente a empleado principal de este servicio. En 1903, Enrique De La Torre pasaría a ser empleado principal en el Servicio de Tráfico de la misma Compañía, aunque pasará de nuevo al Servicio de Intervención y Estadística como Jefe de la Sección de Tasas en 1906. En 1909, es posible que por una reorganización de los servicios de Norte, o bien por la relación del editor con su propia publicación, se produjo un descenso en su carrera profesional ferroviaria, ya que pasará a ser Subjefe de Oficina y encargado de la de Tasas en el mismo servicio de Intervención y Estadística. En 1911, ascenderá de nuevo a Jefe de la Oficina de Tasas en la División Comercial de Norte. Hemos de comentar que las Divisiones Comerciales de las empresas ferroviarias fueron departamentos que creados *ex novo* a partir de las primeras décadas del siglo XX, ya que no existían anteriormente, y que estos departamentos aglutinaron diferentes servicios que antes se encontraban diseminados en diferentes secciones de las empresas, y a servir como elementos de coordinación entre ellas.

De nuevo, Enrique De La Torre, cambiará de departamento en Norte en 1913, cuando pasa a ser Agente Comercial en el Servicio del Tráfico, y Jefe de la Oficina de Tasas en dicho servicio en 1914. En 1917 ostentará el cargo de Agente Comercial Principal también en Tráfico, ascendiendo a Sub-Jefe de este departamento en 1924. También en el año de 1925 fue paralelamente Director de la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, aunque esta responsabilidad solo la llevase a cargo durante un año. Podemos suponer que la evolución de la carrera de De La Torre desde el Servicio de Intervención al Servicio Comercial o las funciones comerciales del Servicio del Tráfico, pudieran estar relacionadas con su actividad paralela de edición del anuario, ya que dicha publicación contiene una alta proporción de publicidad de empresas importantes, en gran medida destinada a consumidores industriales y mayoristas, con productos como maquinaria, etc. Las relaciones comerciales de De La Torre tuvieron que mantenerse en un alto nivel, aprovechando tanto él personalmente, como la empresa la sinergia creada entre la publicación y la carrera profesional de su director.

Del mismo anuario podemos extraer también la variedad de imprentas en las que fue fabricado. A continuación insertamos una tabla con las imprentas y tipográficas que imprimieron esta publicación para los ejemplares disponibles:

Tabla 4: Cuadro de las distintas imprentas en las que se elaboró el *Anuario De La Torre* desde su fundación en 1893 hasta 1927

1893	Imprenta del Indicador Oficial de los Caminos de Hierro, Madrid
1894	Imprenta del Indicador Oficial de los Caminos de Hierro, Madrid
1895	Establecimiento Tipográfico de J. Rodríguez, Madrid
1896	Establecimiento Tipográfico de E. Odriózola, Madrid
1897	Carrión Hermanos Impresores, Madrid
1898	Administración Bailly-Bailliere é Hijos, Madrid
1899	Imprenta Central de los Ferrocarriles, Madrid
1900	Imprenta Central de los Ferrocarriles, Madrid
1901	Imprenta Central de los Ferrocarriles, Madrid
1902	Imprenta Central de los Ferrocarriles, Madrid
1903	Imprenta Central de los Ferrocarriles, Madrid
1904	Imprenta Central de los Ferrocarriles, Madrid
1905	Imprenta Central de los Ferrocarriles, Madrid
1906	Imprenta Central de los Ferrocarriles, Madrid
1907	Imprenta de Federico Domenech, Valencia
1908	Imprenta de Federico Domenech, Valencia
1909	Imprenta de Federico Domenech, Valencia
1911	Establecimiento Tipográfico de los Hijos de E. Minuesa, Madrid
1913	Establecimiento Tipográfico de los Hijos de E. Minuesa, Madrid
1914	Establecimiento Tipográfico de los Hijos de E. Minuesa, Madrid
1915	Establecimiento Tipográfico de los Hijos de E. Minuesa, Madrid
1916	Establecimiento Tipográfico de los Hijos de E. Minuesa, Madrid
1917	Establecimiento Tipográfico de los Hijos de E. Minuesa, Madrid
1918	Establecimiento Tipográfico de los Hijos de E. Minuesa, Madrid
1919	Establecimiento Tipográfico de los Hijos de E. Minuesa, Madrid
1921	Imprenta de “Alrededor del Mundo”, Madrid
1922	Imprenta de “Alrededor del Mundo”, Madrid
1924	Imprenta de José Huelves, Madrid
1925	Imprenta de Huelves y Compañía, Madrid
1927	Imprenta de Huelves y Compañía, Madrid

Fuente: Elaboración propia

Al poco de aparecer esta publicación fue declarada obra de utilidad general por real Orden de 24 de Octubre de 1894. Aunque existen antecedentes de publicaciones de este tipo en el mundo editorial español con información legislativa, práctica, lista de funcionarios (militares, médicos, etc.), de comerciantes, de fabricantes en las Guías de forasteros y los Almanques mercantiles desde el siglo XVIII¹⁷⁰⁰, esta declaración de utilidad general imbuiría de gran prestigio al Anuario De La Torre, lo cual beneficiaría a su director para llegar a acuerdos ventajosos con los impresores. Efectivamente, para la

¹⁷⁰⁰ Un ejemplo de precedente al Anuario De La Torre lo tenemos en IMPRENTA VEGA Y COMPAÑÍA (1808) *Almanak mercantil o Guía de comerciantes para el año 1808*, Imprenta de Vega y Compañía, Madrid. De esta publicación se conservan ejemplares de 1802, 1806 y 1808, el último de los cuales se encuentra íntegramente digitalizado en Google Books. Disponible en: <https://books.google.es/books?id=HN5xNSl6RhkC&printsec=frontcover&hl=es#v=onepage&q&f=false> [última consulta 08/08/2015]

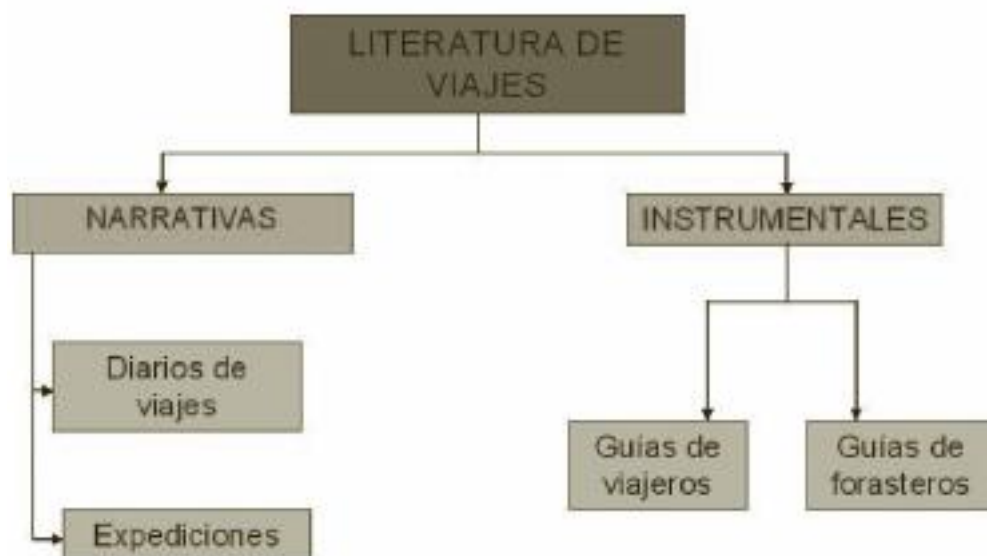
publicación de un anuario, no era necesario montar una imprenta propia, máxime cuando su director ejercía funciones profesionales en la Compañía Norte, y no era un impresor profesional. El prestigioso anuario probablemente favorecería que De La Torre pudiese negociar a su vez una publicidad de alto nivel y ciertos servicios y ofertas de la Compañía del Norte de España, al mismo tiempo que los contratos de impresión de la guía con las imprentas mejor dotadas o que ofreciesen mejores condiciones, tanto materiales para la obra, como económicas para su director. Observamos que todas las imprentas donde se imprimió el anuario eran madrileñas, excepto la de Federico Domenech, sita en Valencia.

2. Las guías para viajeros

Tradicionalmente la literatura de viajes no había sido considerada como un género literario propio, sino enmarcada dentro del género narrativo como un subgrupo temático más, debido a la teoría de los géneros clásica, la cual no dejaba espacio a novedades creativas; pero las recientes tendencias de la historiografía filológica admiten la suficiencia de motivos para aceptarla como un género literario propio¹⁷⁰¹. Las obras referidas a viajes se concebían desde los orígenes como un instrumento para orientar a las personas por medio de descripciones y mostrar los sitios de interés de regiones y lugares. Este objeto de estudio es copioso y ha sido ampliamente estudiado. Los bibliotecólogos han propuesto diversas clasificaciones, entre las que escogemos un cuadro sintético sencillo que incluye las guías de viajeros y de forasteros como obras instrumentales¹⁷⁰², cuya imagen insertamos a continuación.

¹⁷⁰¹ SANTOS ROVIRA, José María; ENCINAS ARQUERO, Pablo (2009) “Breve aproximación al concepto de Literatura de Viajes como género literario”, en *Revista Electrónica de Estudios Filológicos*, número 17, julio 2009, s. / p. Disponible en: <https://www.um.es/tonosdigital/znum17/secciones/estudios-20-litviajesgeneraliterario.htm> [última consulta 09/11/2015]

¹⁷⁰² ESCOBAR, Noé Ángeles; DÍAZ AGUILAR, Janet J.; ROMERO MIRANDA, Xavier; SOSA, Miguel (2009) “Las bibliotecas, imprentas y librerías en las guías de forasteros y obras relacionadas de la Ciudad de México”, en *Investigación bibliotecológica*, vol. 23, nº 47, ene./abr., 2009, México, s. / p. Disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0187-358X2009000100005&script=sci_arttext#f1 [última consulta 09/11/2015]



Clasificación de la literatura de viajes

Bajo nuestro punto de vista, el modo más interesante de análisis de estas guías sería una aproximación a la profusa publicidad que incluyen, acercándonos a la publicidad como fuente histórica, puesto que un análisis cuantitativo y cualitativo de aquellas guías cuyo número de ejemplares nos permite hacer un seguimiento de su evolución, nos permitiría observar los cambios en la sociedad, la industria y el consumo.

Para realizar este análisis en profundidad de las guías de viaje y otras publicaciones tenemos proyectado para trabajos venideros utilizar el método desarrollado para las bases de datos NICANTO de la Universidad de Burdeos Montaigne, iniciadas por François López y actualmente a cargo del profesor Jean-Marc Buigues¹⁷⁰⁴. Esta metodología es una sistematización del análisis para ciencias sociales, enfocado a contenidos bibliográficos, de publicidad en impresos, etc. Una simplificación de estas técnicas de indexación bastaría para el cometido de futuros estudios en esta línea de trabajo. la indexación, pero dejamos apuntada la idea de perfeccionar en el futuro esta técnica. Aunque hemos comenzado a realizar el vaciado de la publicidad y el contenido de algunos títulos, no podemos presentar aún los resultados de estos análisis, pero se incluye en los documentos anejos de esta tesis un cuadro de Excel con una pequeña muestra del trabajo a abordar mediante este método, como ejemplo de la idea que estamos proyectando someramente aquí. Ante la imposibilidad de presentar en esta tesis un estudio de este tipo, pasamos a reconstruir

¹⁷⁰³ *Íbid.*

¹⁷⁰⁴ BUIGUES, Jean-Marc (2014) "Indexación y códigos en bases de datos bibliográficas", en *Humanidades Digitales: desafíos, logros y perspectivas de futuro*. Janus, Anexo 1, pp. 123-135.

Disponible en:

<http://www.janusdigital.es/anexos/contribucion/descargar.htm;jsessionid=413F0B2B9F71FEDFDE738F910479AB17?id=12> [última consulta 04/11/2015]

una breve historia de las guías de viajeros con los datos disponibles aportados por la bibliografía existente y algunas de las fuentes que hemos recopilado en nuestro trabajo de campo.

2. 1. Antecedentes y primeras guías de viajeros de etapa ferroviaria en España y en Gran Bretaña

En España, un antecedente paradigmático de las guías de forasteros es el *Kalendario manual y Guia de Forasteros en Madrid*, titulada *Kalendario particular* hasta 1734, fundada en 1722 por Luis Félix de Miraval y Spínola. Sobre el contenido y evolución de esta guía la Hemeroteca Digital de la Prensa Histórica ofrece un amplio recorrido, pues se trata de una guía completísima de la Administración del Estado del Antiguo Régimen con indicación de órganos ejecutivos y consultivos, nombres de los arzobispos y obispos de España y de las Indias, composición de las chancillerías y audiencias, relación de reinos, provincias y partidos con los nombres de gobernadores, intendentes y corregidores. La profusión y exactitud de sus datos la convierte en una fuente consultada habitualmente para la reconstrucción de la historia hispana, desde la monarquía absolutista e ilustrada hasta las primeras décadas de construcción del Estado liberal, pues se publicó hasta 1837¹⁷⁰⁵. Creemos identificar la nueva etapa de este *Kalendario* con la *Nueva Guía de Madrid*, de la cual el Consejo de Administración de MZA adquirió 50 ejemplares en 1884¹⁷⁰⁶. La proliferación de guías de Madrid que debió darse en la década de 1880 y que hace difícil su identificación. Los editores debieron crear confusión deliberadamente imitando los títulos de publicaciones prestigiosas precisamente para vender sus productos por la equivocación de las gentes al realizar la compra. Un ejemplo claro lo tenemos en las actas de MZA, cuando el 27 de enero de 1888, el Consejo ordenó la adquisición de 40 ejemplares de “la verdadera” Guía de Madrid, al precio de una peseta cada ejemplar¹⁷⁰⁷. La precaución del Consejo nos afirma que distinguir unas guías de otras en esta situación de competencia más o menos desleal entre títulos, no era una sencilla tarea. Volveremos a comentar la *Nueva Guía de Madrid* más adelante.

En un trabajo inédito hasta el momento, la actual directora de la Biblioteca de la Fundación de Ferrocarriles Españoles, realiza una aproximación a las principales guías de viajes en Europa, surgidas entre los años 1825 y 1860¹⁷⁰⁸. En Londres, Robert Jenning publica sus guías desde 1829, conteniendo abundante material gráfico. Este editor publicó una guía sobre España entre 1836 y 1839. Este último año se inició la publicación de las famosas guías Baedeker, que incluían textos modélicos con la

¹⁷⁰⁵ Al aparecer sin nombre de autor, fichamos este *Kalendario* por el nombre del impresor, SANZ, Antonio (1744) *Kalendario manual y guia de forasteros en Madrid para el año M.DCC.XLIV. Contiene los Nacimientos de Reyes, Reynas, Cardenales, y Principes de la Euroopa, los Ministros que componen los Tribunales de fu Magestad en eftos Reynos, y donde al prefente habitan los de efta Corte. Con Privilegio, que tiene Antonio Sanz, Inprefor de el Rey nueftro Señor, y fu Confejo. Hallarafe en fu Imprenta en la calle de la Paz*, 106 pp. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/details.vm?q=id:0000873319> [última consulta 09/11/2015]

¹⁷⁰⁶ Actas MZA, sesión nº 29 de 19 de diciembre de 1884, p. 422, libro 11.

¹⁷⁰⁷ Actas MZA, sesión nº 2 de 27 de enero de 1888, p. 129, libro 13.

¹⁷⁰⁸ CABANES MARTÍN, Ana (2006) *Las guías de horarios: un recorrido por la historia del ferrocarril*, Trabajo de curso de doctorado, inédito, Universidad Autónoma de Madrid, 38 pp. Agradecemos de todo corazón a la autora de este trabajo inédito, Ana Cabanes, su generoso y confiado gesto al ponerlo a nuestras disposición en fichero pdf desde el primer día que la doctoranda llegó a la Biblioteca de Ferrocarriles Españoles.

información sobre todo aquello que el viajero debía visitar en cada ciudad, incluyendo toda la información necesaria para su desplazamiento y estancia. También este editor llegó a publicar una de sus guías referente a España en 1898¹⁷⁰⁹.

Todas las compañías elaboraban “libros de marcha” para la gestión de la circulación de los trenes y la gestión de sus horarios, itinerarios y circulaciones diarias. Este tipo de documentación era fundamental para la compañía y sus trabajadores, pero desde el principio, también lo fue para los viajeros, que debían conocer los trayectos y horarios de cada empresa para poder hacer uso de sus servicios. Debido a la aspiración (y obligación legal bajo pena de multa) de las compañías de prestar sus servicios con la mayor puntualidad posible, desde la apertura de las primeras líneas de hacían públicos sus horarios, que primeramente aparecieron insertos como avisos en los periódicos locales, para posteriormente editarse en forma de folletos o como horarios de bolsillo, a modo de calendarios¹⁷¹⁰. No tenemos constancia de la publicación de estos “libros de marcha” en España par el uso de los viajeros, al menos, no los hemos encontrado ni en centros de conservación ni en las actas de MZA.

En Gran Bretaña, entre 1840 y 1860 los horarios de ferrocarriles se publicaban en formato de cuadernillo con unas medidas aproximadas de 150x120 mm. y con más de 50 páginas. Este formato y tamaño fue evolucionando a lo largo del siglo e incrementando su volumen. La creación de nuevas compañías, el incremento de líneas servicios empezaron a crear problemas para manejar toda la información que contenían estos “cuadernos”. En Gran Bretaña, el aumento de información fue tal que en 1850 apareció la guía *The Intelligible Railway Guide*¹⁷¹¹.

Uno de los primeros y principales editores de este tipo de publicaciones fue George Bradshaw, cuyas guías se publicaron desde 1839 hasta 1861, y en 1847 publicó la llamada *Guía Continental Bradshaw*, ganándose una excelente reputación por la calidad de su edición e información; pero en el año 1870 tenía casi 1.500 páginas, lo cual la hacía poco operativa de cara al público general. Otra guía inglesa importante fue el *Indicador Continental Cook*, ideada por John Bredall, empleado de la agencia de viajes Thomas Cook. Se trataba de una guía de horarios simplificada que reunía los horarios de las principales líneas de ferrocarriles, barcos y diligencias del continente europeo. Desde el momento en que vio la luz esta guía, en 1873, se convirtió en un libro de referencia para la industria del turismo y para los usuarios en busca de viajes y aventuras. En principio se publicaba cuatro veces al año, pero desde 1883 hasta la actualidad —puesto sigue publicándose—, tiene una periodicidad anual. A nivel local y nacional fueron numerosos los editores ingleses que publicaron horarios parciales de las líneas locales, sobreviviendo en el tiempo gracias a los ingresos de la publicidad incluida en las guías¹⁷¹².

¹⁷⁰⁹ Íbid., p. 3.

¹⁷¹⁰ Íbid., p. 4.

¹⁷¹¹ Íbid., p. 5.

¹⁷¹² Íbid., pp. 5 y 10.

2. 2. Las guías de viajeros por tren francesas del siglo XIX en l'Association pour l'Histoire des Chemins de Fer (AHICF) y la Bibliothèque National de France (BNF) en París

Creemos que en Francia para confección de guías de caminos de hierro se daba el sistema de acuerdos entre las grandes compañías y los impresores. La Association pour l'Histoire des Chemins de Fer (AHICF) es un centro de investigación de financiación pública que sostiene una revista científica impresa en papel que comenzó a publicarse en 1990. Los números corrientes de esta revista están disponibles en línea desde el año 2002 (no así los números especiales). Además del estudio científico de la historia económica y social de los ferrocarriles franceses, uno de los cometidos principales de esta asociación es atender las posibilidades asociativas y comunicativas de los empleados ferroviarios en Francia, por lo que numerosos monográficos de la revista están dedicados a temas sociales de actualidad en este ámbito¹⁷¹³. La sede de esta fundación se halla en París, se conservan numerosas de estas publicaciones que hemos podido examinar,¹⁷¹⁴ las cuales presentan gran lujo de encuadernación, papel, color y calidad, contando con mapas desplegados en el interior, e incluso algunas rematan sus portadas con detalles en pan de oro en los comienzos del siglo XX. En todas ellas se especifica el nombre de una compañía en concreto, y no abarcan las redes de sus competidoras. Así, están clasificadas como “Est”, “État”, “Nord-Est”, “Nord”, “París-Lyon-Méditerranée” y “Paris Orléans-Midi”. Algunas aparecen sin fecha de publicación, pero datadas en el siglo XIX hasta 1900 con seguridad las que incluimos a continuación, aunque es muy probable que la mayoría de la colección del AHICF sin fecha, también pertenezcan a esta centuria¹⁷¹⁵.

También hemos recogido algunas de las más antiguas disponibles en la Bibliothèque National de France (BNF) en París, que comentaremos a continuación. Entre las guías con información ferroviaria más antiguas conservadas en este centro están, *Le Cicérone impérial*, el *Livret-Guide Goffin*, y las llamadas *Guides Moulins*, de las que mostraremos aquí unos ejemplos; además de los *Livret-Chaix*. Las características más destacadas de estas guías con respecto a las españolas publicadas en la misma época es el pequeño tamaño y peso de las francesas (unos 8x5 ó 9x6 cms.), comparadas con las españolas, que suelen tener un tamaño similar a un libro corriente (unos 18x13 cms).

-*Le Cicérone impérial. Guide des Étrangers dans Paris, par C. Vanier, C. Varnier. Libraire-Éditeur et M. Fruchard, Librairie-Editeur, Palais Royal, Paris, 1856*¹⁷¹⁶.

¹⁷¹³ *Revue d'Histoire des Chemins de Fer*, AHICF, París. Disponible desde 2002 en: <https://rhcf.revues.org> [última consulta 14/11/2015]

¹⁷¹⁴ Agradecemos expresa y afectuosamente el buen trato y atención recibidos por Christian Fonnet, bibliotecario de la AHICF en París, quien nos facilitó y orientó en las búsquedas y permitió la consulta directa y fotografía de las guías y otras publicaciones interesantes para nuestro trabajo. Agradecemos también la hospitalidad recibida en este centro de investigación su Secretaria General, Marie-Noëlle Polino. Para una clasificación de las guías de viajeros francesas e inglesas, y una profundización en sus características comunes y diferencias, ver: GUILCHER, Goulven (1997) “Les guides de chemins de fer: pratiques anglaises et françaises, en MOUREAU, François; POLINO, Marie-Noëlle (1997) (eds.) *Écitures du Chemin de fer*, Collection Littérature des voyages, Klincksieck, Paris, pp. 23-36.

¹⁷¹⁵ Las referencias bibliográficas completas de estas guías conservadas en AHICF de París, se incluyen en el listado de “Fuentes” al final de esta tesis.

¹⁷¹⁶ Conservada en BNF, París.

Se trata de la 10ª edición, corregida y ampliada, que se vendía al precio de 75 céntimos de franco. El contenido de esta guía denota un amplio interés del público por la historia, pues dedica gran parte de su contenido a ella, promocionándolo en su título. Comienza con una descripción geológica e histórica de París, desde la prehistoria haciendo hincapié en la paleontología, continuando por los pueblos prerromanos como fenicios y griegos, la posterior romanización de la región, los principales hitos de la historia medieval y moderna, etc. A continuación un apartado sobre Administración Pública, Gobierno, Ministerios, Residencias diplomáticas, Ayuntamiento y Tribunales de paz, Dirección General de Correos, mensajerías, barcos a vapor, palacios, museos y monumentos, edificios y establecimientos religiosos, cuarteles, hospitales civiles, hospicios, hospitales militares, cementerios, prisiones, bibliotecas, institutos, facultades y colegios, para terminar con monumentos y curiosidades de Versalles. A continuación de esta información general comienza la específica de caminos de hierro desde la página 27 a la 38, clasificadas en líneas con tablas de horarios, precios, etc. Tras esta sección, una página dedicada a los servicios especiales de ferrocarriles de las afueras de París, y continua con ofertas de coches y ómnibus para cada línea. Después se inserta una tabla de calles principales de París, siendo esta una de las diferencias principales con las guías españolas, en la que este callejero suele anteceder el resto de información de las guías. No hay sección de publicidad ni inserciones de anuncios comerciales en esta guía.

Ilustración 69. *Le Cicéron impérial*, 1856. Conservada en BNF, París



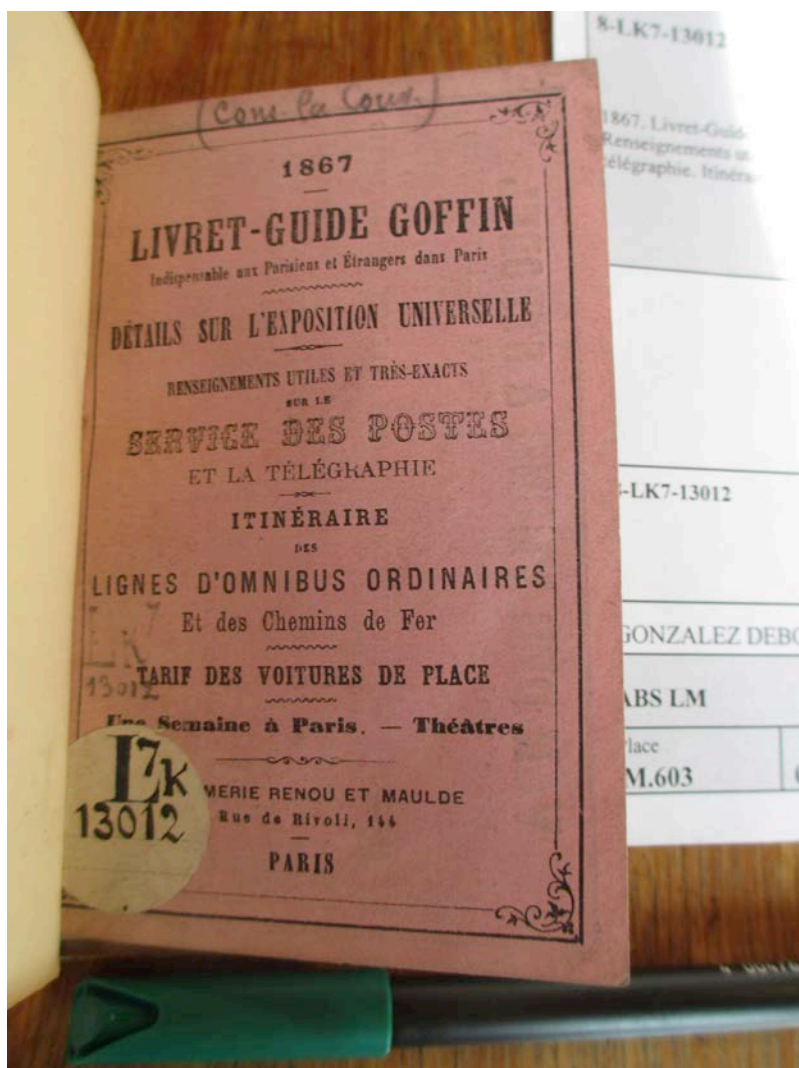
-Livret-Guide Goffin. Indispensable aux Parisiens et Étrangers dans Paris. Détails sur l'exposition Universelle. Renseignements utiles et très-exacts sur le service des postes et la télégraphie. Itinéraire des lignes d'omnibus ordinaires et des Chemins de Fer. Tarif des voitures de place. Une semaine à Paris. Théâtres, Imprimerie Renou et Maulde, Rue de Rivoli, 144, Paris¹⁷¹⁷.

En esta pequeña guía observamos ya la reducción de tamaño característica de las guías parisienses con información sobre ferrocarriles. La guía incluye información sobre la Exposición Universal de París de 1867, dando prioridad a los medios de transporte mediante los que podía llegarse al recinto de la muestra. Otra de las diferencias

¹⁷¹⁷ Conservada en BNF, París.

principales con respecto al más antiguo *Le Cicéron* que hemos visto más arriba, es que esta guía incluye algunos anuncios comerciales en papel coloreado o blanco, de agencias de transportes, ómnibus, y galerías de ropa para caballero. El contenido principal sobre ferrocarriles no se dispone en tablas, sino por apartados dedicados a las distintas empresas; y además contiene diversa información relacionada con la comunicación, como servicios de correos con información sobre las horas de salida de los despachos.

Ilustración 70. *Livret-Guide Goffin 1867*. Conservada en BNF, París



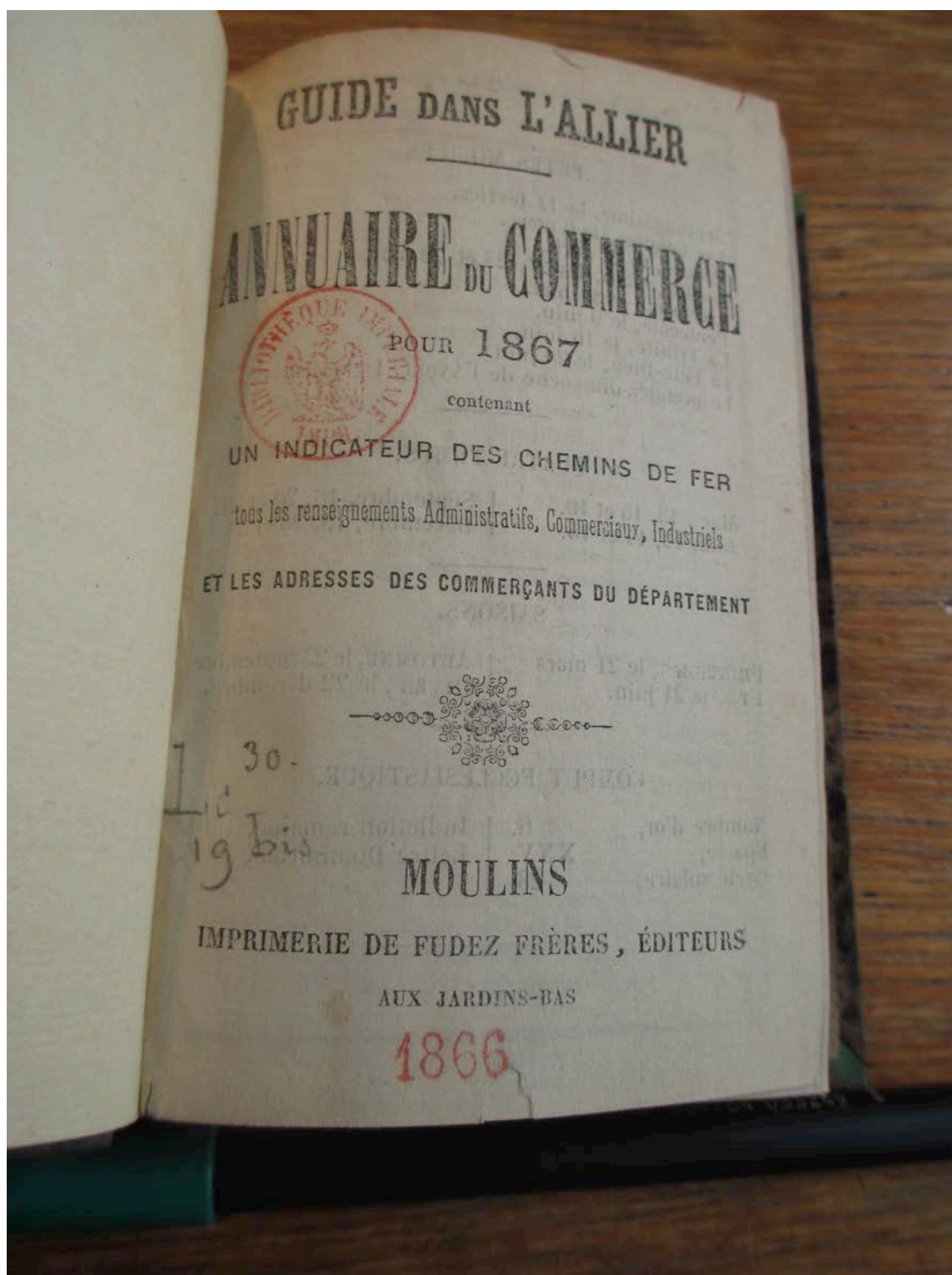
*-Guide dans l'Allier. Annuaire du Commerce pour 1867. Contenant un indicateur des chemins de fer tous les renseignements Administratifs, Commerciaux, Industriels et les adresses des commerçants du département. Imprimerie de Fudez Frères Éditeurs, Aux Jardins-Bas, Moulins, 1866*¹⁷¹⁸.

Con éste, queremos ofrecer un ejemplo de guía departamental francesa, no dedicada a París sino al Departamento de l'Allier, cuya prefectura o cabeza de partido es la ciudad de Moulins. Estas guías Moulins son una especie de híbrido entre las pequeñísimas guías de formato reducido de París y los anuarios de comercio

¹⁷¹⁸ Conservada en BNF, París.

extensísimos, pero centradas en un departamento determinado. Además de la información concreta que anuncian, contienen la de algunos otros servicios y algunas inserciones de publicidad. La disposición de la información mantiene el formato clásico, comenzando por un calendario con indicación de días festivos seguido de otro apartado con las fiestas móviles del año por departamento. A continuación ofrece una tabla de los departamentos del Imperio francés con las cifras de población y la localidad cabeza de departamento. Ya no se ofrecen detalles sobre la historia de Francia, sino que se hace una mención al nombre completo de Napoleón III, su fecha de nupcias, y una breve descripción a la familia imperial, para continuar con el Consejo de Ministros, Senado, Cuerpo Legislativo, Consejo de Estado, etc. La guía contiene abundantes anuncios comerciales intercalados entre la información general o a página completa, sin distinción del color del papel, disponiéndose al final de la guía un conjunto de ellos al modo de sección de anuncios. Ofrece las correspondencias de las diferentes empresas ferroviarias que arriban a la región, bien en la capital, Moulins, bien en otras localidades de las comarcas próximas.

Ilustración 71. *Guide dans l'Allier. Annuaire du Commerce pour 1867*. Conservada en BNF, París



-*Voyages Circulaires, cartes d'abonnement, billets d'aller et retour de bains de mer, billets directs. Chemins de Fer PLM 1890*, Imprimerie Chaix, Imprimerie et librairie centrales des chemins de fer, Paris, 1890, 17x12 cms. [carte dépliant coloré à l'intérieur]¹⁷¹⁹.

Ilustración 72. *Voyages Circulaires. Cartes d'abonnement, etc.* Paris-Lyon-Méditerranée, 1890.

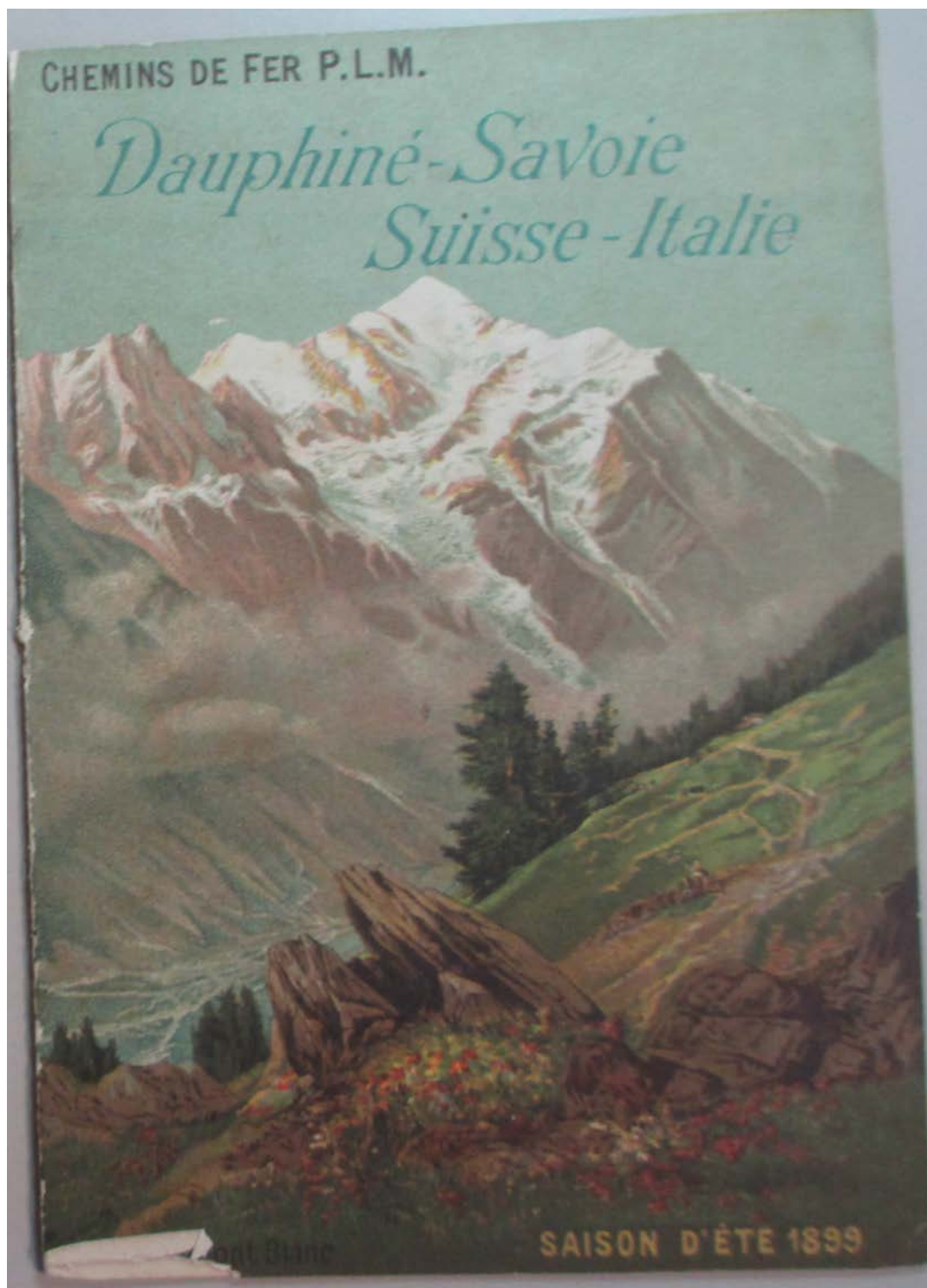


Compañía Paris-Lyon-Méditerranée. Fondos de la AHICF, en París.

¹⁷¹⁹ Conservada en AHICF, París.

-Dauphiné-Savoie, Suisse-Italie, Chemins de Fer P. L. M., Saison d'été 1899,
[illustrée par Émile Blarie et Hugo d'Alési, Atelier F. H. D'Alési] [brochure deux
feuilles], Paris, 1899, 12x16 cms¹⁷²⁰.

Ilustración 73. *Dauphiné-Savoie, Suisse-Italie, Chemins de Fer P. L. M., Saison d'été 1899*



Compañía Paris-Lyon-Méditerranée. Fondos de la AHICF, en París.

¹⁷²⁰ Conservada en AHICF, París.

-*Chemins de Fer de l'Est. Billets de Saison, Voyages Circulaires*, [une et troisième feuille illustrées par F. Hugo d'Alési] Livret-Chaix, Imp. Chaix, Paris, plus carte dépliant à l'intérieur, 1900, 22x12 cms¹⁷²¹.

Ilustración 74. *Chemins de Fer de l'Est. Billets de Saison, voyages Circulaires*, Livret-Chaix, Imp. Chaix, Paris



Compañía Chemins de Fer de l'Est. Fondos de la AHICF, en París.

¹⁷²¹ Conservada en AHICF, París.

2.2.1. Contenidos sobre España en guías de viajeros francesas (1897)

A comienzos de julio de 1897, el Consejo de Madrid de MZA, accediendo a lo propuesto por el Comité de París con el fin de fomentar el movimiento de viajeros a España, acordó que se aumentasen 25.000 pesetas a la cantidad consignada para publicidad en el presupuesto del Comité de París. El objeto directo de este aumento del presupuesto era promover el turismo hacia España por medio de las guías de viajeros y anuncios especiales, que diesen a conocer al público las bellezas de los sitios más interesantes de nuestro país¹⁷²².

2.3. Las guías de viajeros por tren del siglo XIX en España. Una aproximación

Si la industria de la francesa fue pionera en el continente en la explotación de un nuevo registro de publicaciones destinadas a los nuevos usuarios del ferrocarril por industrias privadas de la información —como fueron Chaix en un principio y, más adelante Hachette—, en España la organización de dicho negocio fue un tanto más tardío. En definitiva, hasta pasados siete años desde la primera iniciativa fallida de Hubbard y Bailly-Bailliere en los momentos de nacimiento de MZA y construcción de las primeras líneas férreas (1857-1863), y ya bien entrada la fase de cambios y consolidación de los ferrocarriles en España (finales de 1863-1880), el negocio de la publicidad impresa en soportes idóneos como los que significaban las guías de viajeros fue desaprovechado en nuestro país. Curiosamente, mientras la vecina Francia atravesaba una vorágine vertiginosa de empresas y agencias de la información bien capitalizadas y dispuestas a la fusión, la externalización y la constante innovación de nuevos productos en soporte papel, en España, ni siquiera el grupo capitaneado por el Marqués de Santana —dedicado a la prensa generalista con gran vocación de comercialidad—, fue capaz de plantear unos objetivos sistemáticos de explotación de negocio en torno al *target* bien definido que ofrecía el nuevo transporte de viajeros por ferrocarril.

Con motivo de la inauguración de las primeras líneas ferroviarias entre Barcelona y las ciudades vecinas, se publicaron folletos descriptivos de estos itinerarios, entre los que destacan el *Viaje a Mataró con el ferrocarril*, de Juan Amich (1848); la *Guía del viajero por el ferrocarril del Norte (Sección Barcelona a Granollers)* (1854); y las del editor Víctor Balaguer: *Guía de Barcelona a Arenys de Mar por el ferrocarril* (1856), *Guía de Barcelona a Granollers por el ferro-carril* (1857), *Guía de Barcelona a Tarrasa por el ferro-carril* (1857), y *Guía de Barcelona a Francia por Figueras: línea del litoral y del interior* (1867)¹⁷²³.

En este conjunto de guías que se publicaron a la apertura de las primeras líneas férreas, tenemos una anotación en las actas del Consejo de MZA de 31 de marzo de 1858, sobre la *Guía del Viagero [sic] por el ferro-carril de Alicante*¹⁷²⁴, referente a la adquisición de un lote de ejemplares de esta guía por la Compañía. La anotación dice:

¹⁷²² Actas MZA, sesión nº 15 de 2 de julio de 1897, p. 16, libro 16.

¹⁷²³ CABANES, Ana (2006) *Op. cit.*, p. 5.

¹⁷²⁴ Actas MZA, sesión nº 20 de 31 de marzo de 1858, pp. 276-277, libro 1.

“Se lee una carta del editor de la guía del viajero por el ferrocarril de Alicante proponiendo al Consejo la compra de mil ejemplares [sic] de la misma. El Director manifiesta que esta obra contiene muchos datos de una grande exactitud y que es muy útil sean conocidos para los intereses de la Compañía y del público. El consejo acuerda que por ahora se adquieran por cuenta de la Compañía 300 ejemplares de esa publicación”.

Parece ser que el editor siguiera la estrategia de publicación de producir la guía de forma independiente, pero con contenidos que interesase y agradase a la empresa, y una vez terminado el trabajo, ofrecía una cantidad de ejemplares en venta a la empresa. Pero vemos cómo las expectativas del editor en cuanto al número de ejemplares que podía endosar a la ferroviaria quedaron muy por encima de la realidad.

También la inauguración del ferrocarril de Madrid a Aranjuez dio lugar a la publicación de varias guías y obras específicas sobre este camino, como el *Manual del ferrocarril de Madrid a Aranjuez* o el álbum litográfico Panorama del ferro-carril de Madrid a Aranjuez, ambas en 1851, así como numerosas guías sobre la localidad de Aranjuez en cuya mayoría se incluyen capítulos dedicados al ferrocarril¹⁷²⁵.

Como vimos más arriba, los primeros editores que intentaron ponerse de acuerdo con MZA para la confección de una guía especializada para los viajeros y convenientemente actualizada, con el respaldo de ser órgano oficial de las compañías ferroviarias fueron Hubbard y Bailly Bailliere, en agosto de 1858¹⁷²⁶. Recordemos que en aquel año Hubbard era el director de la *Gaceta de Caminos de Hierro* —periódico que, como también comentamos anteriormente, fue el primero en conseguir una subvención periódica por parte de MZA en 1857—, y Carlos Bailly-Bailliere, francés de origen asentado en Madrid, se presentaba en 1858 como librero de la Universidad Central, del Congreso de los Diputados y de la Academia de Jurisprudencia y legislación. Este último sería también en 1879, futuro editor del famoso *Anuario de las 400.000 señas*, más conocido por su nombre, como *Anuario Bailly-Bailliere*. La oferta de estos editores en 1858 era producir asociados una guía como las francesas *Indicateur*, *Annuaire* o el *Livret Chaix* —los cuales también comentamos ya—; pero como vimos, plantearon unas condiciones de exclusividad de transmisión de informaciones por un período de veinte años y la autorización, también en exclusiva, de la venta de su manual en todas las estaciones de la Compañía. Durante algo más de un año se mantuvieron las conversaciones para aquel proyecto, pero en enero de 1860 la ferroviaria MZA rechazó de plano las condiciones solicitadas por los editores, y finalmente la publicación no se llevó a cabo¹⁷²⁷. Parece ser que aquella idea de Hubbard y Bailly-Bailliere fue el embrión más antiguo del que tenemos constancia en España del inicio del negocio de las guías para los viajeros del período ferroviario.

La segunda iniciativa de este tipo de la que tenemos constancia en las Actas de MZA, y que ya hemos comentado, fue la del *Indicador Oficial de los Caminos de Hierro*, en 1859, del que se conservan un escaso número de ejemplares en la Hemeroteca Municipal de Madrid —solo dos, uno de 1875 y otro de 1879—, y que como sabemos, de su imprenta saldrían en el futuro gran número de ejemplares del

¹⁷²⁵ *Ibid.*, p. 6.

¹⁷²⁶ Actas MZA, sesión nº 47 de 11 de agosto de 1858, pp. 361-362, libro 1.

¹⁷²⁷ Actas MZA, sesión nº 4 de 27 de enero de 1860, p. 281, libro 2.

Anuario De La Torre. No tenemos constancia de que esta publicación, pese a llamarse oficial, tuviese establecido ningún acuerdo de exclusividad con la ferroviaria. Como ya comentamos, sólo sabemos que a mediados de 1860, el Consejo de Administración de MZA decidió suscribir 60 ejemplares para el consumo de la empresa, puesto que esta guía publicaba los itinerarios de la Compañía semanalmente, y eso permitía a la ferroviaria suprimir la impresión por su propia cuenta que venía haciendo de dichos itinerarios¹⁷²⁸.

A lo largo de la década de 1860 se fueron creando nuevas publicaciones especializadas en la orientación de los viajeros por ferrocarril. Algunas de ellas no han llegado hasta nuestros días, pero accedieron directamente al Consejo para optar a la distribución utilizando la red de estaciones del ferrocarril. No obstante, era una distribución muy primitiva, realizada en forma directa entre la empresa publicadora y el público al que iba dirigida, sin la intervención de una empresa intermediaria dedicada a la distribución. En el acta de MZA de 15 de septiembre de 1864, encontramos una noticia a este respecto con el título “Autorización para repartir en los andenes de las Estaciones “El Auxiliar del viajero””:

“Accediendo a la solicitud que D. Francisco de Altolaguirre, Director de “El Auxiliar del viajero”, el Consejo le autoriza para hacer repartir en los andenes de las Estaciones el mencionado periódico, pero entendiéndose que esta concesión podrá anularse previo aviso al Sr. Altolaguirre con ocho días de anticipación y que por ella no resultará obligación alguna para la Compañía.”

Creemos que el Francisco de Altolaguirre al que se refiere este acta es el mismo Francisco de Paula Altolaguirre al que se refiere Manuel Ossorio y Bernard en su *Ensayo de un catálogo de periodistas españoles del siglo XIX*¹⁷²⁹. El párrafo dedicado a Francisco de Paula Altolaguirre es escaso. No sabemos cuándo ni donde tuvo lugar su nacimiento, pero sí que fue jefe de administración, autor dramático y redactor de *La Correspondencia de España*, y murió en Zamora en 1892. A pesar de la escasez de datos sobre este personaje, el apunte de Ossorio deja clara su conexión con el entramado periodístico del Marqués de Santa Ana. Es posible que esta publicación especializada estuviera también a cargo del conglomerado de negocios que gozaba de la subvención de MZA, e incluso que sacar a la luz esta revista para los viajeros fuese una de las formas de rentabilización derivadas del contacto del grupo periodístico con la ferroviaria.

A principios de noviembre de 1867¹⁷³⁰, el Consejo de MZA autorizó la suscripción a seis ejemplares del periódico *El Monitor de las Vías Férreas*. Se trataba de una nueva publicación en torno a los ferrocarriles que acababa de iniciar su andadura el mes anterior. No debió tener finalmente mucho éxito y parece lo más probable que la publicación no viviese más allá de aquel año. No deben haberse conservado muchos números de esta publicación, puesto que no consta en los catálogos de la Biblioteca Nacional de España, aunque sí aparece algún número de 1867 en el catálogo de la Hemeroteca Histórica del Ayuntamiento de Huelva¹⁷³¹. Aunque la prensa solía hacerse

¹⁷²⁸ Actas MZA, sesión nº 25 de 6 de junio de 1860, p. 6, libro 3.

¹⁷²⁹ OSSORIO Y BERNARD, Manuel (2004) *Op. cit.*, p. 11.

¹⁷³⁰ Actas MZA, sesión nº 20 de 6 de noviembre de 1867, p. 460, libro 5.

¹⁷³¹ HEMEROTECA HISTÓRICA DEL AYUNTAMIENTO DE HUELVA (s. / f.) Catálogo on-line. Disponible en:

eco de las nuevas publicaciones en puertas de salir al mercado, tampoco hemos encontrado referencias de esta revista de ferrocarriles, salvo en dos números de la revista satírica madrileña *Gil Blas*. En el número de *Gil Blas* de 17 de agosto de 1867 hay un comentario sobre el folleto anunciante de *El Monitor*... en el apartado titulado “Cabos Suelos”, que dice:

“Acabo de recibir este prospecto:
El Monitor de las vías férreas, revista facultativa y administrativa.
Y empieza así:
«La publicación que hoy anunciamos viene á llenar una necesidad no satisfecha todavía.»
¡Doy un salto!
¡No satisfecha todavía! Pues entonces, ¿qué hacen la *Gaceta de los caminos de hierro, la Revista de los ferrocarriles [sic] españoles, de mi amigo Cosío, y tantos otros?*
¡Muriendo y aprendiendo! dijo Salomon, ó debió decirlo!”

Creemos que era acertado el comentario del autor de *Gil Blas* sobre otra revista más que intentaría competir por un lugar entre las publicaciones dedicadas a ferrocarriles. Ya estaba el mercado en este sector editorial suficientemente concurrido, y la noticia debió sorprender verdaderamente al humorista.

Aún *Gil Blas* se tomó el gusto de hacer otra broma más sobre *El Monitor de las Vías Férreas* en su número de 2 de octubre de 1867. Gracias a el dato que ofrece la revista satírica, podemos saber que el primer número de *El Monitor* debió salir publicado entre los últimos días de septiembre y los dos primeros de octubre de aquel año. En la primera plana de este ejemplar de *Gil Blas*, se publican varios renglones que informan al lector de que “*Restablecido de su enfermedad el Sr. Rivera, vuelve á encargarse de la dirección completa de este periódico, cesando por esta causa el Sr. Blasco en su cargo de redactor en jefe*”. El chiste de este número es un tanto más críptico que el anterior, pero no podemos asegurar que sendas referencias a *El Monitor*... fuesen escritas por una misma persona o por dos redactores diferentes. En esta ocasión, también en “Cabos Suelos”, se escribe:

“Tambien se ha publicado el primer número de una revista titulada: *El Monitor de las vías férreas.*
Dióscoro Puebla.— ¡Pido la palabra para reclamar mi equipaje!
Yo.— Calma, amigo mío, eso corresponde á la empresa del Norte.

Dióscoro Puebla era un pintor ecléctico de la especializado en temas históricos y fantásticos. Las pérdidas de equipaje y las sustracciones de efectos en los mismos, en esta época eran frecuentes, y en las actas de MZA hay numerosas anotaciones acerca de amonestaciones y sanciones al personal en base a este punto, así como reclamaciones de viajeros e indemnizaciones exigidas a la ferroviaria. La empresa del Norte era la competidora de MZA, la segunda en mayor importancia en España. Ahí descompuesto

el chiste, queda servido el jeroglífico de sus significantes, para quien sepa ahondar en la mentalidad de la época y pueda darle visión de conjunto.

En la década de 1880 se pusieron en marcha varias publicaciones con contenido dedicado a los viajeros. El auge de la prensa del que hemos hablado, al estar preparadas las infraestructuras para una mejor distribución, debió darse en la misma medida para este tipo de publicaciones dedicadas a la información de los caminos de hierro. En junio de 1884 se acordó la adquisición de 100 ejemplares de la obra titulada *El Consultor del Viajero*, que había publicado el Jefe de Negociado de la Dirección General de Obras Públicas, don Julián Aguilar, en la cual se contenían coleccionadas y anotadas las disposiciones legales referentes a transportes por ferrocarriles¹⁷³². Estamos, pues, ante una publicación elaborada por un funcionario del Gobierno, más concretamente empleado de la sección que directamente se encargaba de controlar a las empresas ferroviarias. Por el título y la explicación del acta, podemos inferir que se trataba de una recopilación de normativas legales para información del viajero sobre sus derechos o garantías frente a la producción de servicios de las ferroviarias.

En 1886 comenzaron a editarse una serie de *Itinerarios de líneas férreas* por Emilio Valverde y Álvarez, que se imprimían en la imprenta de Fernando Cao y Domingo de Val en Madrid¹⁷³³. Este impresor debió tender a la especialización en publicaciones tipo guía de diversos tipos, pues en aquel mismo año publicó también la *Nueva guía del viajero en España y Portugal. Viaje geográfico, artístico y pintoresco por la Península Ibérica*, de Emilio Valverde y Álvarez y en 1884 había publicado ya el *Almanaque Estadístico Geográfico-Político y Administrativo de España para 1885*, de Aristipo Guillem, del que hablaremos de nuevo.

En este capítulo no podemos llevar a cabo una profundización en el estudio pormenorizado de las guías para los viajeros por ferrocarril del siglo XIX más señeras que se han conservado, si quiera para la línea ferroviaria a la que nos dedicamos, Madrid-Córdoba-Málaga, pues este estudio sería objeto de todo un trabajo monográfico dedicado a este tema. Digamos que el prolijo desarrollo de estas guías durante la segunda mitad del siglo podría hacernos considerar el advenimiento de todo un género de publicaciones, pasando por las más especializadas hasta llegar a una amplia variedad de almanaques y guías de ciudades que incluían exhaustivamente los servicios ferroviarios entre sus páginas. De todas las guías de viajeros por ferrocarril que se publicaron en España y se han conservado, muy pocas aparecen mencionadas en las Actas de MZA o han dejado registro en el resto de documentos empresariales de esta Compañía. Consideramos aunque no quede registro de estas algunas publicaciones en los archivos de empresa mencionados, el simple hecho de su conservación, se nos plantea como señal inequívoca de alta circulación y rápida transmisión de ideas que fueron alterando las mentalidades en las transformaciones desde la sociedad agrícola a la industrial, desde el Antiguo al Nuevo Régimen, desde la sociedad del ahorro y la autoproducción a la sociedad del consumo y las nuevas masas. No sólo las guías de viajeros por ferrocarril, sino todo tipo de guías de ciudades y almanaques de provincias incluyeron información ferroviaria.

¹⁷³² Actas MZA, sesión nº 12 de 20 de junio de 1884, p. 297, libro 11.

¹⁷³³ CABANES, Ana (2006) *Op. cit.*, p. 7.

2. 3. 1. El origen de la *Guía oficial para los viajeros de los Ferrocarriles de España, Francia y Portugal y de los servicios marítimos, servicio de tranvías, más tarde Guía para los viajeros...* (Antigua guía oficial). Premiada en la Exposición de Barcelona 1888, de Manuel Durán

A finales de 1858, como hemos dicho, habían comenzado a surgir intentos de guías oficiales, que no dieron tan buenos resultados como en Francia, ya que en España no se consolidó esta tipología de guías respaldadas por las propias empresas, hasta pasados bastantes años, cuando, por el contrario, como hemos visto, en el país vecino, la editorial Chaix ocupó el puesto de editora oficial de los caminos de hierro en aquel país. En la última sesión del Consejo de MZA, de 1864, celebrada el 30 de diciembre¹⁷³⁴, tenemos el testimonio de la “Autorización para vender en las Estaciones la Guía oficial de los caminos de hierro”, que nos proporciona los nombres del promotor de la guía y de la empresa editora madre. La anotación del acta que hace referencia a esta publicación dice así:

“Don Manuel Durán, Director de la Gaceta peninsular ultramarina de los caminos de hierro, pide se permita vender en las estaciones de la Compañía la guía oficial de los caminos de hierro que va a publicarse muy en breve. El Consejo accede a esta solicitud; pero entendiéndose que tal concesión podrá anularse previo aviso al Sr. Durán con 15 días de anticipación y que por ella no resultará obligación alguna para la Compañía.”

La iniciativa parte del director de la *Revista Peninsular Ultramarina*, que fue junto con la *Gaceta de los Caminos de Hierro* la primera en ser autorizada para publicar los ingresos de la Compañía en mayo de 1857¹⁷³⁵, y que se fusionaría con la *Gaceta de los Caminos de Hierro* en 1866. Eso sería justo al año siguiente de que la *Revista Peninsular* realizar esta operación que estamos constatando, de intentar publicar una guía oficial y distribuirla en las estaciones de MZA. La fusión de estas dos potentes revistas tendría lugar cuando adquiriese la propiedad y dirección de esta última Francisco Javier Eloy de Bona¹⁷³⁶, pero comprobamos que en 1864, todavía estaba a cargo de la dirección de la *Revista Peninsular*, según nuestra fuente documental, un tal Manuel Durán, que creemos que es el mismo Manuel Durán de Cottés que recoge Ossorio y Bernard en su *Ensayo de un catálogo de periodistas españoles del siglo XIX*¹⁷³⁷, tan solo con una breve anotación, diciendo que fue redactor en Madrid de la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, y anota el año de 1902 entre paréntesis al final de su breve cita, por lo que no podemos saber si se refiere al año de fallecimiento del personaje, o a su cese como director de la publicación a la que hace referencia. No obstante, mediante el contraste de fuentes, parece que Manuel Durán de Cottés, director de la *Revista Peninsular Ultramarina*, pudo pasar a ser simple redactor en la *Gaceta de los Caminos de Hierro* tras la fusión de ambas publicaciones, y que fuese este puesto el que le otorgó reconocimiento en su época.

¹⁷³⁴ Actas MZA, sesión nº 38 de 30 de diciembre de 1864, p. 62, libro 5.

¹⁷³⁵ Actas MZA, sesión nº 36, 9 de mayo de 1857, pp. 65-66, libro 1.

¹⁷³⁶ Ver: Nota descriptiva de *La Gaceta de los Caminos de Hierro* en Hemeroteca Digital de la BNE.

Disponible en <http://hemerotecadigital.bne.es/details.vm?lang=es&q=id:0000000163>

¹⁷³⁷ OSSORIO Y BERNARD, Manuel (2004) *Op. cit.*, p. 111.

Comprobamos cómo en estos primeros momentos de distribución no sistemática de publicaciones en las estaciones, menudeadas cada una a cargo de sus mismas editoras, la compañía ferroviaria se reserva en todo momento la anulación de estas concesiones de permiso para las ventas, y que los plazos para poner en práctica dichas anulaciones son muy breves, quedando resueltos en tan solo quince días o menos para la retirada de las publicaciones y sus ventas, desde el momento del aviso al director de la edición.

Los ejemplares de esta guía a los que hemos podido acceder se conservan en la Biblioteca del Archivo Histórico Ferroviario de Madrid (AHF) y en la Hemeroteca Municipal de Madrid (HMM). En la Hemeroteca tenemos números de 1877, 1886, 1888, 1902, 1906, 1907, 1908, 1909, diciembre de 1919, noviembre de 1919, abril de 1920, abril de 1921, mayo de 1922, abril de 1923 y abril de 1925; y en la Biblioteca del AHF un ejemplar de 1898. Como podemos comprobar, desde el inicio de la publicación en 1865/65 hasta la fecha a la que pertenece el primer número conservado, 1877, han transcurrido casi doce o trece años. Tememos que la colección más antigua se haya perdido irremisiblemente, pero es posible que otros ejemplares reposen dispersos en bibliotecas o archivos que desconocemos. La longevidad de esta guía y su carácter marcadamente publicitario, la convierte en idónea para este tipo de estudio de publicidad como fuente para la historia económica.

2. 3. 1. 1. Etapa oficial de la guía (1877) y portada

La portada de todas estas guías, la cual describiremos a continuación, presenta pocas variaciones en sus rasgos principales a lo largo de toda la serie conservada. La más antigua, la de 1877, lleva el título de *Guía Oficial de los Ferro-carriles de España, Francia y Portugal y de los servicios marítimos* en su margen superior, con el año XII, junio de 1877; y en la parte inferior de la portada, un espacio que nos indica que su administración estaba en Madrid, en calle de las Infantas, número 30, 2º.

Esta portada, en papel grueso color sepia, consiste en un grabado de un pequeño tren en el tercio superior del dibujo, pasando por encima de una arquería de dos pisos. El grabado presenta un paisaje ficticio, con ciertos toques románticos. La arquería sobre la que pasa el tren, con su locomotora de chimenea humeante, recuerda más a un antiguo acueducto romano de piedra que a los modernos puentes de hierro y hormigón que se construyeron en la era de los primeros ferrocarriles. Al fondo, detrás del acueducto, una bahía idílica, con barcos de vela entre montañas, un cortijo en la orilla más cercana a las vías, y un telégrafo atravesando el valle en primer plano. La mitad inferior de la ilustración, que constituye el primer plano de la misma, está delimitada bajo el acueducto. Se trata de un valle atravesado por las vías en curva, un telégrafo y otra locomotora con tender y tren de coches, justo en paralelo al telégrafo. Este tren sale del túnel aproximándose al lector de frente, aprovechando el juego de perspectivas para acentuar el efecto de cercanía, y tal vez de velocidad. Dentro del dibujo aparecen las palabras en mayúsculas el espacio en blanco donde se insertan las palabras “Administración Madrid”.

Comprobamos cómo el cómputo indicado en las guías es sobre años naturales, y que el año de arranque de la publicación fue 1865. Coincide por tanto, con los datos que hemos contrastado entre la información sobre el promotor de la guía contenida en el

Catálogo de periodistas españoles del siglo XIX de Ossorio y Bernard, y averiguado del Acta de MZA de la última sesión de 1864, de 30 de diciembre¹⁷³⁸. A finales de 1864, el Consejo de la ferroviaria autorizó a el director de la Revista Peninsular Ultramarina por entonces, Manuel Durán de Cottes, a vender en las estaciones de la Compañía “la guía oficial de los caminos de hierro que va a publicarse muy en breve”. Tan solo una pequeña variación en la forma de nombrar la guía por el escribano del Consejo, y el título final de ésta.

En torno a 1865, se planeaba por los responsables de MZA que debieran haber estado concluidas las arterias principales de su red ferroviaria en sus rasgos más importantes, pero hemos visto cómo en 1864 se complicó sumamente la terminación de la construcción del camino hacia Andalucía desde Madrid. Y por la parte andaluza, no sería hasta 1864, cuando se inaugurasen algunos de los tramos de la línea Córdoba-Málaga, que uniría la capital española con uno de los litorales más activos del momento en el plano industrial y portuario. Actuaba entonces en las más altas esferas del poder político y económico, el grupo de empresarios Lorin-Heredia-Larios, afincados en la provincia de Málaga, en contacto ideológico y empresarial con Campo de Gibraltar y la Bahía de Cádiz, y con contactos financieros en el extranjero. Pudieron haber sido los años decisivos para el posterior “take-off” capitalista e industrial del sur de España, pero finalmente fueron el comienzo de una “discontinuidad con los signos esperanzadores de finales del siglo XVIII”¹⁷³⁹. Tras los trastornos de las guerras napoleónicas, la Europa continental pudo industrializarse y desarrollar su economía al estilo inglés, pero España se hundió en el marasmo de la pérdida del grueso de sus colonias americanas, la inestabilidad política, las guerras civiles crónicas contra los carlistas, y la regresión económica. Si en conjunto la modernización fracasó prácticamente en toda España excepto en los polos catalanes y del norte; y en el sur, el foco industrial de Málaga se resistió al fracaso hasta finales de siglo, cuando se comprobó que el ferrocarril y la obtención de carbón cercano de las minas de Córdoba, o habían llegado demasiado tarde, o no habían sido realmente los únicos factores determinantes de la posibilidad de industrialización del sur de la Península Ibérica. En un primer análisis de la publicidad de esta guía, se constata cómo va tomando relevancia la actividad económica andaluza, multiplicándose las inserciones publicitarias de sus empresas.

Debemos considerar que las valoraciones históricas del conjunto del proceso sólo son posibles desde nuestro futuro, donde ya los acontecimientos han concluido. En el momento en que surgieron iniciativas empresariales tan complejas como esta guía que ahora analizamos, cabe reconocer el sentido de esa modernidad que, de forma completa o no, invadía todos los espacios de la vida pública y comenzaba a hacerlo en la privada. La sensación de velocidad, de posibilidad de conexión instantánea con lugares lejanos, de intercambio de noticias, era compartida por un sector amplio de la sociedad de mediados del siglo XIX, y afectaba, de cualquier manera a la totalidad de ésta. Efectivamente, la influencia de una visión del mundo más cosmopolita e interconectado se abría paso también en España, aunque el cosmopolitismo siguiera siendo un atributo de la élite que, en aquellos tiempos se componía de la antigua aristocracia terrateniente que disponía lazos matrimoniales con la nueva burguesía

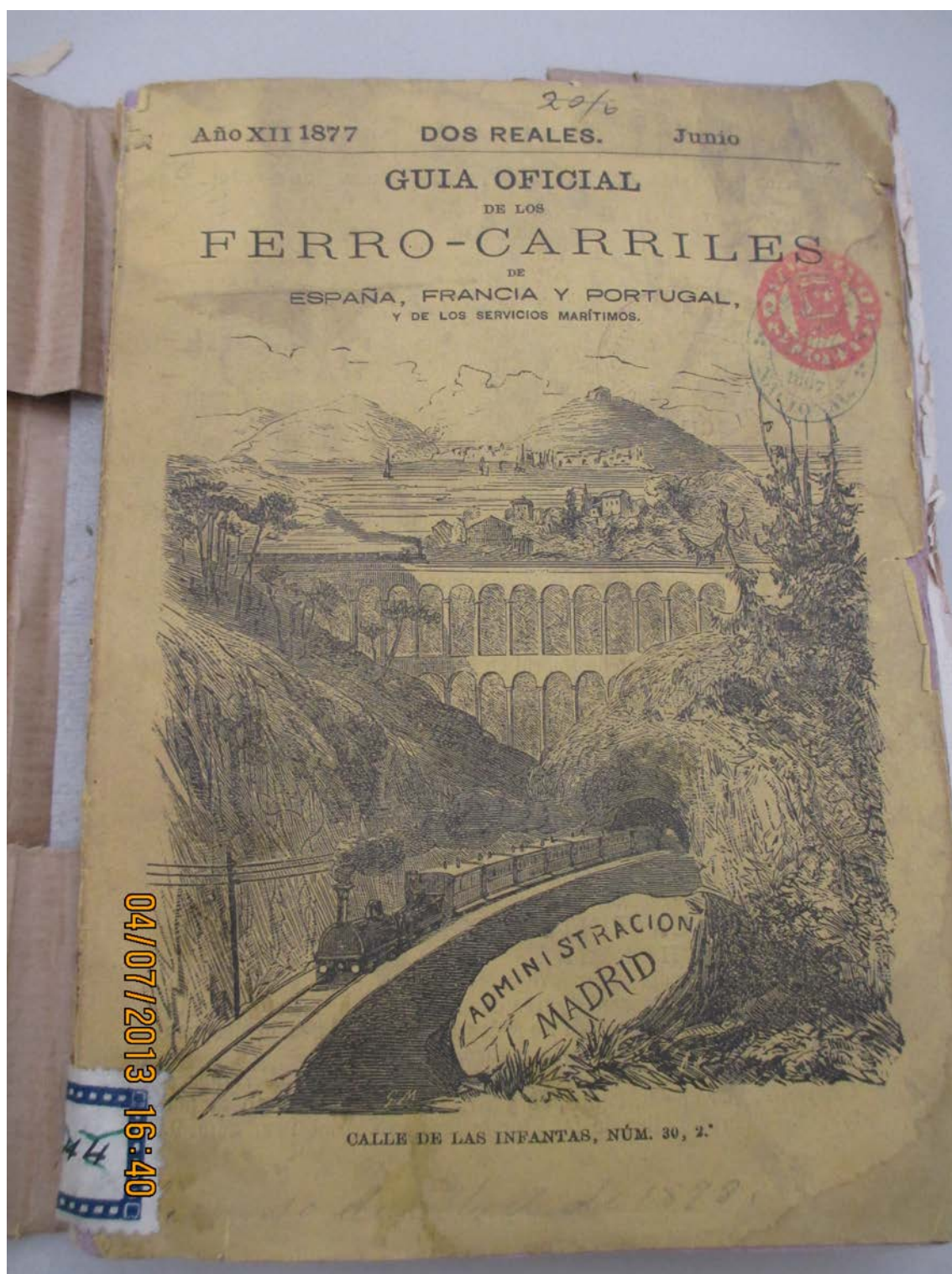
¹⁷³⁸ Actas MZA, sesión nº 38 de 30 de diciembre de 1864, p. 62, libro 5.

¹⁷³⁹ TORTELLA CASARES, Gabriel (1973) *Op. cit.*

adinerada por los negocios en pujanza¹⁷⁴⁰. No obstante, el ferrocarril, dentro de los rígidos conceptos de las élites burguesas y la separación de clases por el nivel económico, supuso un cierto factor democratizador, ofreciendo movilidad a las clases medias y trabajadoras. Seguramente el cliente potencial de esta *Guía para los Viajeros* se encontrase las nuevas élites y también entre las clases medias en formación, dispuestas a arreglar sus hábitos vacacionales y de ocio a los nuevos tiempos.

¹⁷⁴⁰ BELTRÁN VILLALVA, Miguel (2010) *Burguesía y liberalismo en la España del siglo XIX: Sociología de una dominación de clase*, Universidad de Granada, 281 pp. [Reseñado en DE CASTRO PERICACHO, Carlos (2012) “Miguel Beltrán. Burguesía y liberalismo en la España del siglo XIX: Sociología de una dominación de clase. Granada: Editorial Universidad de Granada, 2010”, en *Sociología Histórica: Revista de investigación acerca de la dimensión histórica de los fenómenos sociales*, nº 1, 2012, pp. 331-335. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4554361> [última consulta 07/11/2015]

Ilustración 75. *Guía oficial de los ferro-carriles de España, Francia y Portugal, y de los servicios marítimos*, 1877

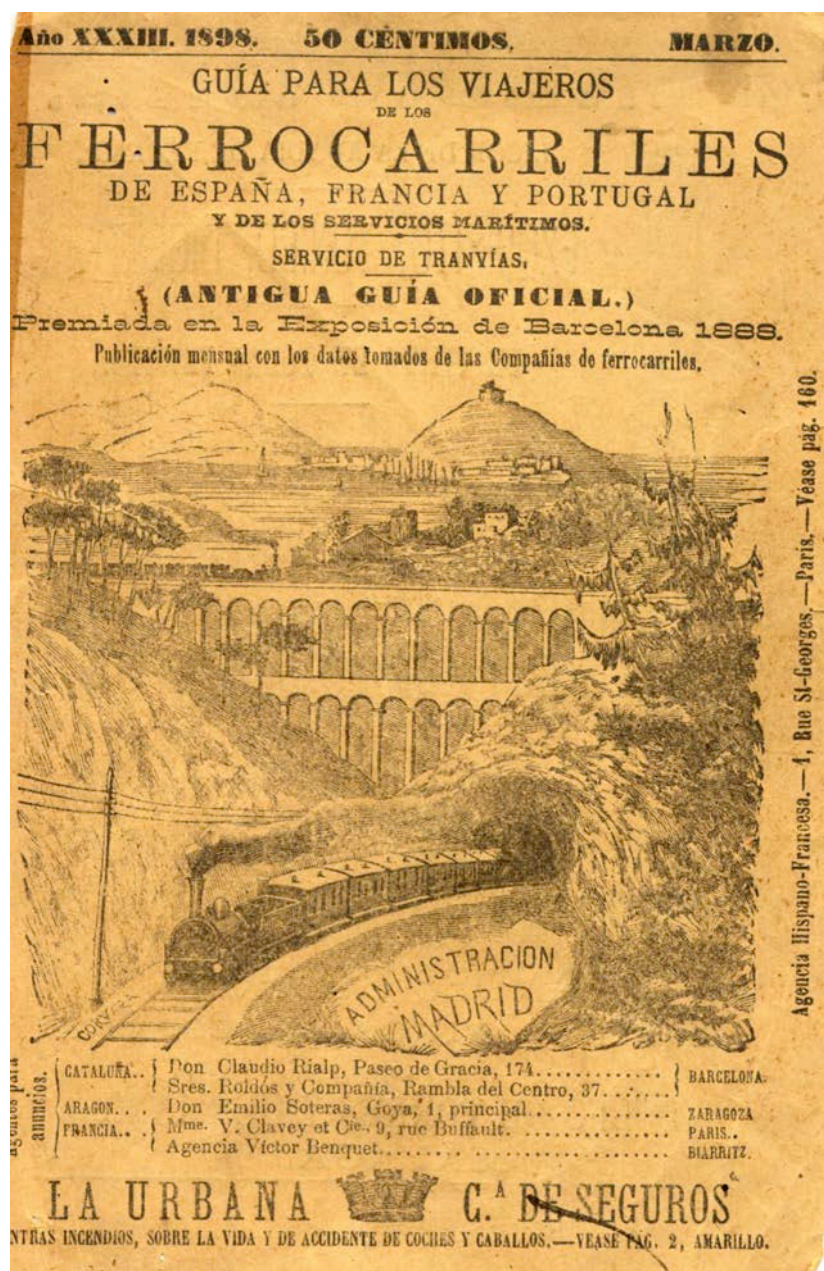


2. 3. 1. 2. Etapa no oficial de la guía (antes de 1898)

Esta guía fue oficial hasta finales del siglo XIX o principios del XX. En el ejemplar que tenemos de 1898, observamos que el título ha cambiado, y ahora, en letras mayúsculas reza: “*Guía para los Viajeros de los ferrocarriles de España, Francia y Portugal y de los servicios marítimos. Servicio de tranvías*” (en adelante *Guía para los Viajeros*). Debajo, entre paréntesis, también en mayúsculas: “(Antigua guía oficial)”. Y en el renglón siguiente, ya en minúsculas: “*Premiada en la Exposición de Barcelona 1888*”. Más una advertencia, también en minúsculas: “*Publicación mensual con los datos tomados de las compañías de ferrocarriles*”. Este largo título utiliza, entre tipos y tamaños, siete modos de presentar las palabras por renglones, seguramente con la intención de hacerlos todos destacables.

Por la mención en el título de un premio obtenido en la exposición de Barcelona, diez años antes de la fecha de publicación del ejemplar de 1898, primero que conservamos de su etapa “no oficial”, deducimos también que la guía y la empresa que la soporta, gozando ya con un largo recorrido editorial y comercial, ha podido superar el momento de quebranto de una antigua estructura editorial respaldada por las ferroviarias. Además, en el margen extremo superior se inserta otro renglón en negrita y mayúsculas, separado del resto por una línea, donde se indica el año de publicación, la fecha y el precio: “***Año XXXIII. 1898. 50 céntimos. Marzo***”.

Ilustración 76. Portada de *Guía para los viajeros de los ferrocarriles...* 1898



Este ejemplar se conserva en la Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles en Madrid

2.3.1.3. Portada interior

Estas guías comienzan con una sección de anuncios precediendo a una segunda portada interior, donde encontramos la información sobre los agentes para la inserción de anuncios en diferentes ciudades. Esta portada interior fue suprimida por un tiempo, en las guías que se han conservado, desde 1902 —cuando tenemos constancia de que la guía dejó de ser “oficial”— hasta 1919, cuando vuelve a aparecer. Durante este período, la información de los agentes vuelve a la portada exterior principal, en el margen inferior, pero no se especifica los puntos de venta, tal vez por la reducción de espacio disponible.

2. 3. 1. 4. Estructura de la guía y estructura de su publicidad

La guía de 1898 se compone de un total de 352 páginas con cuatro tipos de papel. Uno, el papel corriente, el de la propia guía, única sección con numeración arábica, donde se detallan minuciosamente aspectos legales, tarifas, horarios y otra información de interés para el consumidor, aunque también se insertan anuncios en estas páginas, a veces a página completa, manteniéndose la numeración. Otra sección es de papel amarillo. Esta sección en amarillo, se haya intercalada con las páginas de la guía propiamente dicha, mantiene una numeración propia y se trata en su mayoría de anuncios a página completa, o a doble página completa, anverso y reverso; es decir, es una sección dedicada a grandes anunciantes, con inversión publicitaria destacada. En esta sección los espacios publicitarios también aparecen divididos entre varios anunciantes, invariablemente tomando como base el cuarto de página o la media página. En ocasiones esta sección amarilla aparece agrupada en grandes bloques, pero también en grupos pequeños de dos o tres páginas, precediendo en ocasiones la cuarta sección, de papel rosa. Agrupada también en varios bloques de páginas consecutivas, la Sección Azul se dedica a los “servicios temporales” de los trenes.

La sección rosa también tiene, como la amarilla, su propia numeración, pero en letras romanas. Al final de la sección rosa, aparecen cuatro divisiones, también en papel rosa, marcadas consecutivamente con una página que alberga sólo el nombre en mayúsculas de la sección en su centro. Las divisiones son: “Sección de Anuncios de Italia”, de sólo una página; “Sección de Anuncios de Inglaterra”, otra sola página; “Announces pour toute la France”, de cinco páginas; “Sección de Anuncios de Portugal”, de tres páginas. La guía concluye abruptamente, con una hoja amarilla sin numerar, con dos anuncios a página completa.

Todos los anuncios de la guía que no son a página completa, están marcados con el signo $\frac{1}{2}$, en caso de ocupar media página, o con $\frac{1}{4}$, en caso de ocupar un cuarto de página. No sabemos si el hecho de que aparezca la medida del anuncio está condicionado por la estrategia de ventas del editor, o por algún requisito técnico de imprenta que hiciese preferible que la indicación apareciese visible al lector, aunque nos inclinamos por la primera opción.

2. 3. 1. 5. Precios

Los precios de las guías fueron en 1877 de 2 reales en España, 100 reis en Portugal y 1 franco en Francia. A partir de la guía de 1886, el precio español se adapta a la introducción de la peseta, pasando a ser 50 céntimos. En la guía de 1919 también podemos distinguir el cambio de moneda portuguesa, pues de 100 reis o reales, se pasa a 10 centavos de escudo. Todo este tiempo, el precio para Francia permaneció igual, en 1 franco. Es en 1920 cuando apreciamos una fuerte subida del precio de las guías, que se mantendrá hasta el último número del que disponemos de 1925. En ese año del inicio de la década de los felices años veinte, 1920, el precio de las guías sube justo el doble, pasando a ser de 1 peseta en España, 20 centavos en Portugal y 2 francos en Francia.

Desde las guías más antiguas conservadas, observamos que existe una red de agentes para la inserción de anuncios y la venta de la obra. Reconstruiremos en lo posible la información de los agentes que nos ofrecen las guías.

Desde 1877 hasta comienzos del siglo XX, podemos percibir una cierta inestabilidad o ensayos en la cuestión de los agentes de publicidad. En 1887, la guía contaba con un representante en exclusiva para anuncios en París llamado Monsieur Clavey, en la rue Bellefond, cerca de la Gare du Nord, regentando la empresa Office générale de publicité. La siguiente guía que conservamos, que es la de 1886, nos presenta en París a la viuda de Clavey, con el nombre comercial de Madame Vve. Clavey et Cie., asentada en 9 rue Buffault. Parece ser que la viuda continuó el negocio del marido difunto, pero cambió de residencia, trasladándose una calle muy próxima de la anterior. Madame Clavey debió sufrir en 1898 un contratiempo al perder puntualmente la exclusividad para los anunciantes franceses de la que había disfrutado hasta el momento, ya que ese año la guía anuncia también para Francia a la Agencia Víctor Benquet, en Biarritz. Parece ser que la exclusividad de los agentes era importante para mantener este tipo de negocio, y la viuda de Clavey debió defender los pretéritos derechos del negocio que fundó su esposo, y desde 1902 hasta 1907, aparece otra vez como única agente en Francia, siempre en la misma dirección. En 1908 Madame Clavey debió retirarse o fallecer, y en su dirección habitual, el número 9 de rue Buffault en París, se anuncia Monsieur Blanadet Clavey, posiblemente su hijo o algún otro pariente cercano, que retomaría el negocio. Sin embargo, este relevo para la familia de agentes de publicidad no dio buen resultado, y la guía de 1909 está vacante de agentes en Francia. Hasta el siguiente número que conservamos, 1919, no sabemos qué pasó, pero en ese año, y ya hasta el final de la serie, en 1925, aparece de nuevo la Agencia Víctor Benquet de Biarritz como agente anunciador para Francia.

En el primer número que conservamos, el de 1877, también aparece otro agente en Burdeos, llamado A. Oliveau, en la Quai de la Douane número 7, pero ya nunca lo volvemos a encontrar.

En cuanto a las ventas en Francia, también el ejemplar de 1877 anuncia el kiosko 46, rente al pasaje Jouffroy, y no sabemos si este punto de venta para la guía continuó o se interrumpió, porque no se vuelven a anunciar lugares de venta en Francia hasta 1919, cuando la Agencia Víctor Benquet se convierte en agente exclusivo para aquel país, y toma también a su cargo la distribución y menudeo de las guías en su propia agencia, simultaneando las dos vertientes del negocio hasta 1925.

Del análisis de las guías de 1886 y 1888 deducimos una etapa de ensayos para la colaboración con agentes de anuncios tanto en el extranjero como dentro de las fronteras. Por ejemplo, en la guía de 1886 aparece mencionado M. F. E. Trendel, en Reichenhal, Baviera, para los anuncios extranjeros, pero será la única vez que lo encontramos, así que debió ser un colaborador breve y muy puntual.

En Portugal, durante esos dos años, encontramos a la Empresa de la Guía-Anunciador, primero en Plaza de San Paulo 100, 2º, y después en Rocío (estación), Arco de Bandeira, 229, ambas direcciones de Lisboa. En los años posteriores no encontramos ninguna referencias a agentes portugueses hasta 1919, cuando aparece D.

José Rodríguez Marecos, gerente de Tabacaria Moneco, en Praça de Don Pedro, 21. Sigue el mismo agente durante el año 1920, y a partir de 1921 continúa para Portugal, pero perdiendo la exclusividad, ya que en ese año comienza también en Lisboa a vender anuncios para la guía el Bureau-Pressé, en la Gare Rocío. Ambos agentes continuaron trabajando a la par en la capital lusitana hasta el último número que tenemos de la guía, el de 1925.

Tampoco en Portugal teníamos noticias de distribución de la guía para la venta, hasta el año 1919. Para la venta de la guía en Portugal se repite el mismo patrón que para la inserción de anuncios, ya que la fueron ambas empresas de agentes, Tabacaria Moneco y el Bureau-Pressé, quienes simultanearon a la vez las dos vertientes del negocio, también hasta el año 1925.

Para los agentes españoles había distinción por regiones, aunque es posible que también funcionasen los sistemas de exclusivas. En 1877 tenemos a Eudaldo Puig en Plaza Nueva 2, en Barcelona; aunque este agente pasó a detentar un punto de venta en Barcelona en Plaza Nueva 5, siendo sustituido por D. J. Calvet y Boix para la inserción de anuncios en las guías en 1886. También en 1887 y por una única vez, aparece otro punto de venta simultáneo al de Eudaldo Puig, el de un editor llamado E. López, en la Rambla del Centro, 20. Vemos, pues, que el sistema de puntos de venta es bastante inestable, y muchos de estos puntos permanecen, a lo sumo un año en activo.

Calvet y Boix de Barcelona aparece en Rambla de Cataluña, 26, en 1886, pero en 1888 se había mudado a calle Claris 80. En 1898 Calvet y Boix ha desaparecido de la mención en la guía, y tenemos dos nuevos agentes: D. Claudio Rialp en el Paseo de Gracia 174 y los Sres. Roldós y Compañía en la Rambla del Centro, 37. Claudio Rialp no debió de permanecer más de dos años en el negocio, o al menos como agente de nuestra *Guía para los Viajeros...*, y a partir de 1902 hasta el final de la serie en 1925, sólo tenemos en Barcelona a los Sres. Roldós y Compañía en la Rambla del Centro hasta 1909 y, tras una mudanza de domicilio, en la Rambla de Estudios, 6, de la misma ciudad.

Desde 1888 hasta 1909 apareció otro agente de inserción de anuncios en Aragón, pero no se mantuvo después de la última fecha. En un principio el agente fue Pedro Mermet, en la calle zaragozana San Miguel 14, principal; pero sólo lo menciona la guía en 1888. En 1898 y 1902 tenemos a Emilio Soteras en calle Goya 1, principal, también en Zaragoza. Este Emilio Soteras debió asociarse y trasladarse de domicilio, y en 1906 la mención que nos hace la guía a su agente para Aragón es Sres. Soteras y Molinero en calle Alfonso I, número 1. Esta sociedad debió durar una década, porque en 1909 ya sólo se anuncia a Arturo Molinero en una nueva dirección, San Clemente 3, 1º. Es posible que Emilio Soteras falleciese o cambiase de actividad, dejando a su socio Arturo el negocio, pero a partir de aquí, éste no prosperó, y es la única indicación que tenemos de aquellos agentes, cerrándose la colaboración en Aragón y no reabriéndose nunca más. En Zaragoza sólo tenemos constancia de que hubiese habido un punto de venta de distribución de la guía en 1888, y fue la fonda de Europa, regentada por los señores Bernet y Compañía, y sita en un lugar llamado El Espejo.

También aparecieron algunos puntos de venta dispersos y de fugaz duración para la guía que tratamos en la Coruña, la señora viuda de Ferrer e hijo, en calle Real

61, en 1886 y 1888; y en Pamplona la viuda de Alonso, en boserías 14, sólo para el año 1886.

La venta de la guía se anunció en las bibliotecas de las estaciones de ferrocarriles en todas las líneas de España en 1886 y 1888, y esta mención es la que debe hacer referencia al acuerdo llegado entre el fundador de la guía, Manuel Durán de Cottes y el Consejo de MZA, a finales de 1864, justo antes del comienzo de su publicación. No obstante, hemos visto que la cuestión de los puntos de venta en España era bastante inestable. De hecho, no será hasta 1919, cuando, como hemos visto, se establezca esta cuestión, tanto para España, como para Francia y Portugal. A partir de esa fecha la guía anuncia su venta en nuestro país en las principales librerías, quioscos y en todas las bibliotecas de las estaciones de ferrocarriles. También a partir de 1919 la guía determina que actúa como agente para la atención de anunciantes su propio despacho de administración en Madrid, y así hasta el último año del que tenemos conocimiento, 1925.

2.3.2. El *Indicador de los Caminos de Hierro* (1860-1887)

En la sesión del Consejo de 6 de junio de 1860¹⁷⁴¹, se expuso que el *Indicador de los Caminos de Hierro* publicaba semanalmente los itinerarios de la marcha de los trenes de la Compañía, y se decidió que en los sucesivos, en vez de imprimirse por cuenta de ésta dichos itinerarios, como se había hecho hasta ese momento, se adquiriesen mensualmente 60 ejemplares del periódico mencionado.

No se trata de una externalización de funciones propiamente dicha, pero sí de una economía de recursos a los que accedía la ferroviaria gracias al interés de la prensa del momento por la información ferroviaria, que le ofrecía la opción de delegar en ella indirectamente ciertas tareas, como la que estamos viendo de reproducir sus propios itinerarios.

El *Indicador Oficial de los Caminos de Hierro* era una pequeña guía de bolsillo de 15 x 10 centímetros, con tapa de papel corriente y un canto de menos de un centímetro de grosor, donde se insertaba el título en mayúsculas, y el precio, 2 reales. Al menos, este es el formato que presentan los ejemplares más antiguos conservados en la Hemeroteca Municipal de Madrid¹⁷⁴².

De esta publicación sólo se conservan dos ejemplares en la Hemeroteca Municipal de Madrid, uno de abril de 1875 y otro de 1879. El más antiguo anuncia en su portada ser aquél el año XVI de la publicación, por lo que deducimos que debió empezar a publicarse en 1859, como se confirma por la información interna contrastada de los dos ejemplares. El papel de su portada y contraportada es de color rosa. Su título completo es *Indicador Oficial de los Caminos de Hierro de España, Portugal y Mediodía de Francia*, y debajo del título se presenta como boletín bi-mensual. Sin embargo, por lo que nos indica el texto del acta, el *Indicador*... debía editarse semanalmente en 1860, transformándose más tarde en una publicación bimensual.

¹⁷⁴¹ Actas MZA, sesión nº 25 de 6 de junio de 1860, p. 6, libro 3.

¹⁷⁴² *Indicador Oficial de los Caminos de Hierro*, conservado en Hemeroteca Municipal de Madrid,

También la portada añade una lista de informaciones de interés. El agente de la publicación en Barcelona era Ramón Freixas, factor de estación en el ferro-carril de Interior, o sea de Granollers. Para la contratación de anuncios se ofrecen las señas de Juan Solís Gil, en calle Codols nº 11, Barcelona. Y una lista de agentes en otras ciudades:

- En Londres: Mr. A. Maurice, 13 Tavislock Row, Covent Garden, W.C.
- En París: Mr. E. Denné Schmitz, rue de Monsigny, 15.
- En Valencia: D. Rafael Ferrer, San Esteban, 3, 2º.
- En Lisboa: D. Juan de la Torre, librería Española, rua Aurea, 48, y rua de caes dos Soldados, 64.

Bajo la lista de agentes se vuelve a anunciar el precio de la guía, 2 reales, y bajo éste el grabado de una locomotora y su ténder sobre unas vías férreas, yendo en sentido de izquierda a derecha, y un maquinista inclinado atendiendo la máquina. Al pie de la portada se anuncia Administración e Imprenta de J. García, en Costanilla de los Ángeles, nº 3, en Madrid.

El segundo ejemplar más antiguo de este *Indicador Oficial*... está fechado en agosto de 1879, en su año XX de publicación. Conserva exactamente el mismo título y la misma periodicidad, pero ahora su portada es de papel amarillo. Los agentes y corresponsales se enmarcan ahora en un recuadro en la mitad inferior de la portada. En Barcelona se anuncia ya solamente Ramón Freixas, pero ya no como factor del ferrocarril, sino en Calle Abaxadors, piso cuarto. La lista del resto de los agentes ha cambiado respecto a la de 1875, y ha desaparecido el agente de Lisboa, aunque surgen otros en otras ciudades:

- En Londres: Agencia general Española, 188 y 189, Gresham-house-City, E. C. Parece ser que una agencia de origen español ha sustituido al agente inglés.
- En París: Juan Etcheto, Rue du Mont Dore, 7.
- En Badajoz, Antonio Covarsi, agente de aduanas.
- En Zaragoza: José N. Ballesteros, tienda de la Bandera Española.
- En Oviedo: Ramón Cabañas, Magdalena 21.

Bajo el recuadro de agentes, se mantiene el precio de 2 reales, pero también se ofrece el precio de 1 franco para Francia. La administración y la imprenta de la publicación en Madrid siguen inalterables respecto a 1875, en calle Costanilla de los Ángeles, nº 3.

Por los años de la publicación y las fechas que aparecen en las portadas, podemos pues asegurar que comenzó a publicarse en 1859, aunque no que su estructura inicial fuese exactamente la misma que la que presentaba en la siguiente década de los años setenta, es probable que hubiese habido pocas modificaciones, aunque sí ajustes. El *Indicador Oficial de los Caminos de Hierro* estaba en torno a las 60 ó 64 páginas, con colores diferenciados. Tenía un alto número de páginas completas dedicadas a publicidad, presentando al menos 15 al principio de la guía, sin numerar, tras las cuáles se insertaba un pequeño mapa desplegable con un esquema de las vías férreas de la Península Ibérica. Tras el mapa, cuya trasera se dividía en pequeños recuadros para inserción de anuncios, se incluía otra portada, a partir de la cuál comenzaba la información de las compañías, clasificada en cuadros. En la portada interior del

Indicador... de 1879 obtenemos la confirmación de la fecha de salida de la publicación, pues se inserta una “ADVERTENCIA”:

“Este Indicador Oficial es el primero publicado en España; en los 20 años que lleva de existencia, ha obtenido siempre general aceptación por parte de las compañías y de todos los viajeros.

Recomendamos al público no lo equivoque con otros libros de la misma índole que se publican en Madrid, bajo un título casi parecido, con el objeto de copiarnos en lo posible y hacer la concurrencia.

Queda hecho el depósito que previene la ley.

Es propiedad.”

El *Indicador...* de 1875 presenta un índice a doble página, con las reseñas de los principales establecimientos de baños y la tarifa de fondas de la línea de Madrid a Zaragoza y Alicante al comienzo. Después la información completa de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, del Ferro-carril de Almansa a Valencia y Tarragona, la de Martorell a Barcelona, la línea del Interior, los Caminos de hierro de Andalucía, de los Caminos de hierro del Norte, las líneas de Alar a Santander y de Tudela a Bilbao, los Ferro-carriles portugueses y los Ferro-carriles franceses.

No obstante, una buena parte de esta red no estaba aún construida en 1860, de modo que las guías más antiguas debieron aparecer sólo con parte de esta información, que fue actualizándose con los años. El apartado dedicado a MZA debió ser uno de los más antiguos, y por eso continuaba situado al inicio de la guía. Tras unas advertencias al viajero que versaban sobre el despacho de billetes y transporte de equipajes, animales, etc., se incluían una serie de tablas con todas las estaciones, trenes y horas de salida de éstos en uno y otro sentido. Se incluían los trenes especiales de fines de semana, los trenes correos, los trenes mixtos, etc.

Al final de las tablas de itinerarios de todas las compañías se incluyen otras 15 ó 20 páginas de publicidad a plana completa, media página, o en anuncios de tercio o cuarto de página.

Como ya hemos dicho, no podemos comprobar la estructura y composición de las primeras guías del *Indicador* desde los comienzos de su publicación, pero según la información de las Actas de MZA de 1860, sí podemos asegurar que ésta fue una guía fiable y de amplia aceptación por las compañías e intensa circulación entre los viajeros, ya que sustituyó las publicaciones de itinerarios que realizaban las mismas compañías, al poco del inicio de su vida.

La disposición del Consejo de 1860, mediante la que se adquirirían mensualmente 60 ejemplares del *Indicador* de los Caminos de Hierro, quedó revocada el 19 de noviembre de 1887, por considerar la directiva de MZA que habiendo aparecido posteriormente varias publicaciones de aquella índole, se delegase en el Director la facultad de adquirir los ejemplares que considerase necesarios de aquella u otras publicaciones o guías que estimase conveniente, según su criterio¹⁷⁴³.

¹⁷⁴³ Actas MZA, sesión nº 17 de 19 de noviembre de 1887, p. 74, libro 13.

2.3.3. Nueva guía de Madrid y Almanaque estadístico, geográfico, político y Administrativo de España (1884)

El 19 de diciembre de 1884 el Consejo autorizó la adquisición de 50 ejemplares de cada una de las obras tituladas *Nueva guía de Madrid y Almanaque estadístico, geográfico, político y Administrativo de España*, al precio de una peseta cada ejemplar¹⁷⁴⁴.

Es muy probable que la compra de estas dos publicaciones anuales estuviese dirigida a obsequiar a los cargos más relevantes de la empresa y/o a algunos suministradores o proveedores importantes, por las fechas en las que se realiza la compra y por la baja cantidad de ejemplares que se iban a adquirir. También es probable que la guía y el almanaque se distribuyeran en las oficinas centrales como material necesario para el funcionamiento administrativo de la empresa, e incluso a los jefes de la estación de Atocha y otras estaciones principales.

La *Nueva guía de Madrid* resulta un tanto difícil de identificar, como hemos dicho, por la cantidad de referencias con un título similar que se publicaron en aquellos tiempos en la capital del país. Esta anotación del acta puede referirse a la colección iniciada con el nombre *Plano y guía del viajero en Madrid*, publicada por Emilio Valverde y Álvarez desde 1848 hasta el año de su fallecimiento, 1894; conservado el ejemplar de 1885 en la Biblioteca Regional de Madrid¹⁷⁴⁵. A partir de 1884 ó 1886, es posible que la obra evolucionase a llevar el título de *Nueva Guía del Viajero en España y Portugal. Viaje geográfico, artístico y pintoresco por la Península Ibérica. Geografía. Topografía. Historia. Descripción de las entidades de población más importantes y de todas las líneas férreas y carreteras, Itinerarios*¹⁷⁴⁶, del mismo autor, y publicada esta última también en la imprenta de Fernando Cao y Domingo del Val. Este establecimiento impresor probablemente se estaba especializando en este tipo de ediciones a esas alturas del siglo. El autor de estas guías, Emilio Valverde, fue un militar, cartógrafo, geógrafo y escritor español, promiscuo autor de vías de viajes e itinerarios de ferrocarriles y tratados de dibujo topográfico y algunos atlas¹⁷⁴⁷. Aunque es difícil determinarlo con total seguridad porque existió gran cantidad de referencias con nombres similares, creemos que esta Nueva guía de Madrid pudiera ser la continuación en su etapa contemporánea del *Kalendario manual* y *Guia de Forasteros en Madrid*, titulada *Kalendario particular* hasta 1734, y fundada en 1722 por Luis Félix de Miraval y Spínola; el cuál ya comentamos. Sin embargo, la anotación del acta de MZA de 1888 —cuatro años más tarde de la primera adquisición de guías de Madrid—, en la que el Consejo intenta tomar la precaución de que la guía adquirida fuese “la verdadera”, nos lleva a pensar que la anterior compra, cuatro años antes, había sido

¹⁷⁴⁴ Actas MZA, sesión nº 29 de 19 de diciembre de 1884, p. 422, libro 11.

¹⁷⁴⁵ VALVERDE Y ÁLVAREZ, Emilio (1848-1894) *Plano y guía del viajero en Madrid*, Madrid ¿? pp. Disponible en Biblioteca Digital de la Comunidad de Madrid: www.bibliotecavirtualmadrid.org [última consulta 28/09/2015]

¹⁷⁴⁶ VALVERDE Y ÁLVAREZ, Emilio (1886) *Nueva guía del viajero en España y Portugal. Viaje geográfico, artístico y pintoresco por la Península Ibérica*, Madrid. Centro Del Atlas Geográfico..., Imp. de Fernando Cao y Domingo De Val, 2. V., 915 y 1003 pp. Referencia disponible en la Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico: http://bvpb.mcu.es/es/consulta/busqueda_referencia.cmd?posicion=2&idValor=47825&forma=ficha&id=125 [última consulta 28/09/2015]

¹⁷⁴⁷ MARTÍN LÓPEZ, José (2001) *Cartógrafos españoles*, Ministerio de Fomento (Centro Nacional de Información Geográfica), Madrid, p. 299.

hecha bajo el tipo de error inducido del que hemos hablado de confundir al comprador con títulos similares o vaguedad en la identificación de la guía.

El almanaque puede ser identificado casi con seguridad con el *Almanaque Estadístico Geográfico-Político y Administrativo de España para 1885*, de Aristipo Guillem, cuyo contenido tiene forma de diccionario, y se publicó en la imprenta de Fernando Cao y Domingo de Val de Madrid en 1884¹⁷⁴⁸. El autor de este *Almanaque* ya había publicado un *Prontuario alfabético-geográfico-estadístico y administrativo de los Ayuntamientos de España* en 1877¹⁷⁴⁹, aunque creemos que el nombre con el que firma estas dos obras puede ser un apodo tomado por algún personaje que quisiera mantener su anonimato respecto a estos trabajos, bien por pertenecer al cuerpo de funcionarios del Estado con acceso a la información oficial, bien por publicar estas obras con un mero ánimo de lucro que no estuviese bien visto por su estatus social más elevado.

2. 3. 4. Guías generales de Málaga con contenido ferroviario (1866-1899)

En el Archivo Municipal de Málaga se conservan numerosas guías de Málaga de etapa ferroviaria y anteriores. Para el estudio en profundidad de este archivo existe un catálogo reciente y exhaustivo con descripciones detalladas del material que allí se alberga, impreso en papel realizado por una de las documentalistas de este centro de conservación. Este catálogo contiene además un estudio preliminar de la historiadora María Pepa Lara García¹⁷⁵⁰. Entre las guías de Málaga que hemos podido examinar, ofrecemos a continuación una relación de títulos de las publicadas en el siglo XIX por orden cronológico, y comentarios de las que contienen información ferroviaria. La mayoría de las portadas de estas guías fueron sacrificadas por una encuadernación posterior en tapa dura con fines de conservación porque probablemente estuviesen muy deterioradas, por lo que no podemos apreciar las características de dichas portadas (color, calidad del papel, etc.). En documentos anejos incluimos la primera página del interior de cada una de ellas, que reproduce la información bibliográfica de las guías.

-MERCIER, A.; DE LA CERDA, Emilio (1866) *Guía de Málaga y su provincia por D. A. Mercier y D. Emilio de la Cerda. Contiene además de multitud de datos y noticias de interés, las tablas de reducción del nuevo sistema de pesas, medidas y monedas, el uso del papel sellado, ferro-carriles de España y telegrafía eléctrica, datos de la provincia, reseña de Málaga, descripción de edificios antiguos y modernos, indicador de establecimientos, personal de todas las dependencias y una estensa [sic]*

¹⁷⁴⁸ GUILLEM, Aristipo (1884) *Almanaque Estadístico Geográfico-Político y Administrativo de España para 1885*, Fernando Cao y Domingo de Val, Madrid, 150 pp. 8°. Este *Almanaque* aún circula hoy por hoy en el mercado de coleccionistas, y hemos extraído su referencia de una web de venta por internet. Referencia disponible en: <http://www.amazon.es/Almanaque-Estad%C3%ADstico-Geogr%C3%A1fico-Pol%C3%ADtico-Administrativo-Espa%C3%B1a/dp/B00DD6M7D6> [última consulta 28/09/2015]

¹⁷⁴⁹ GUILLEM, Aristipo (1877) *Prontuario alfabético-geográfico-estadístico y administrativo de los Ayuntamientos de España*, J. sol Torreus y Diego G. Navaro, Madrid, 192 pp. Referencia disponible en: https://books.google.es/books/about/Prontuario_alfab%C3%A9tico_geogr%C3%A1fico_estad.html?id=DFs6nQEACAAJ&redir_esc=y [última consulta 28/09/2015]

¹⁷⁵⁰ RUBIA LOZANO, Adela (2011) *La Biblioteca Auxiliar del Archivo Municipal de Málaga. Catálogo de la Biblioteca Málaga. Un repertorio bibliográfico para la historiografía local*. 2 Vols. [con un estudio preliminar de María Pepa Lara García], Excelentísimo Ayuntamiento de Málaga, Málaga., 814 y 175 pp. Agradecemos, con todo reconocimiento a su excelso trabajo, el regalo a la doctoranda de este catálogo, por parte de su autora, Adela Rubia.

lista de vecinos con designación de sus ocupaciones y domicilios. Sección de anuncios, Tipografía La Marina de A. Ripoll, Cádiz.

Se trata ésta de una guía de gran calidad, y una de las más vetustas de las que dispone el Archivo Municipal de Málaga de época ferroviaria. Para nosotros es de gran interés porque contiene varios anuncios de la empresa del Ferrocarril de Córdoba a Málaga y del primer concesionario para la publicidad de esta línea, Francisco Moya, propietario de una famosa y moderna librería de la ciudad que se ocupó del negocio de distribución de publicidad en la línea del *lobby* de industriales malagueño, Loring-Heredia-Larios. Ya comentamos esta guía y sus anuncios en otro lugar anteriormente¹⁷⁵¹. Según Ossorio y Bernard, Alberto Mercier fue director de *La Confederación Latina*, periódico hispano-francés publicado en Madrid alrededor del año 1870¹⁷⁵². Emilio de la Cerda Gariol fue un gran ilustrador muy bien documentado, periodista y cartógrafo malagueño del XIX. En el Archivo Municipal de Málaga también se conservan varios planos de su obra fechados casi dos décadas después del año de publicación de esta guía. La factura de estos planos aporta gran calidad y precisión, y han sido utilizados recurrentemente por los estudiosos para reconstruir paisajes pasados de la urbe y sus alrededores. De la Cerda fue también autor de la revista satírica ilustrada *El País de la Olla*, la cual ha sido objeto de estudios por algunos historiadores¹⁷⁵³. Ossorio y Bernard lo referencia como dibujante y periodista malagueño que escribió en los periódicos de Málaga y Madrid *La Luz*, *El Papel Verde*, *El Teatro*, *La Discusión* y *El Cronista*, encargándose en 1890 de la dirección de *El Avisador Malagueño*¹⁷⁵⁴.

Esta guía se publicó dos años antes de la inauguración completa del tramo del ferrocarril de Córdoba a Málaga, que uniría por fin la capital costera con Madrid en 1868. Este caso malagueño es el testimonio más antiguo que tenemos de momento —a falta de documentación expresa de la propia empresa ferroviaria—, para Andalucía sobre exhibición de publicidad en las estaciones, y da fe de la moderna mentalidad comercial, en relación con las empresas de la información, que animó a los fundadores de aquella línea precursora de los Ferrocarriles Andaluces.

En el contenido, en las páginas 61 y 62 de la guía, se dedica un amplio texto al Ferro-carril de Córdoba a Málaga, pero no hallamos la forma habitual en tablas de utilidad para el usuario, con horarios, estaciones, etc., en que las publicaciones solían insertar su información.

En la sección de anuncios encontramos uno del Despacho central del Ferro-carril de Córdoba á Málaga, uno de los escasísimos anuncios comerciales que publicitan las compañías. Creemos que este despacho central debió ser también una concesión de venta de billetes y facturación de mercancías, envíos y equipajes, fórmula de venta de billetes que utilizó también MZA en Madrid, además de expenderlos en las mismas estaciones. Estos servicios se combinaban con ómnibus o carruajes que transportaban a los viajeros y sus equipajes desde sus domicilios hasta la estación. El concesionario de este Despacho Central del Ferro-carril de Córdoba á Málaga debió ser el anunciante que

¹⁷⁵¹ GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2015) *Op. cit.*

¹⁷⁵² OSSORIO Y BERNARD, Manuel (2004), *Op. cit.*, p. 275.

¹⁷⁵³ ARCAS CUBERO, Fernando (1990) *El País de la Olla. La imagen de España en la prensa satírica malagueña de la Restauración*, Arguval, D. L., Málaga, 206 pp.

¹⁷⁵⁴ OSSORIO Y BERNARD, Manuel (2004) *Op. cit.*, p. 84.

pagó por la inserción, mencionado al final del anuncio con el nombre de Francisco Zorrilla. El texto de este anuncio también nos informa de que la oficina del Despacho Central se situaba en la vía de la Alameda Principal, y que su concesionario regentaba además una fonda en la misma vía.

Ilustración 77. Imagen del anuncio del Despacho Central del Ferro-carril de Córdoba á Málaga, en MERCIER, A.; DE LA CERDA, Emilio (1866) *Guía de Málaga y su provincia*, Sección de Anuncios. [Conservada en Archivo Municipal de Málaga]

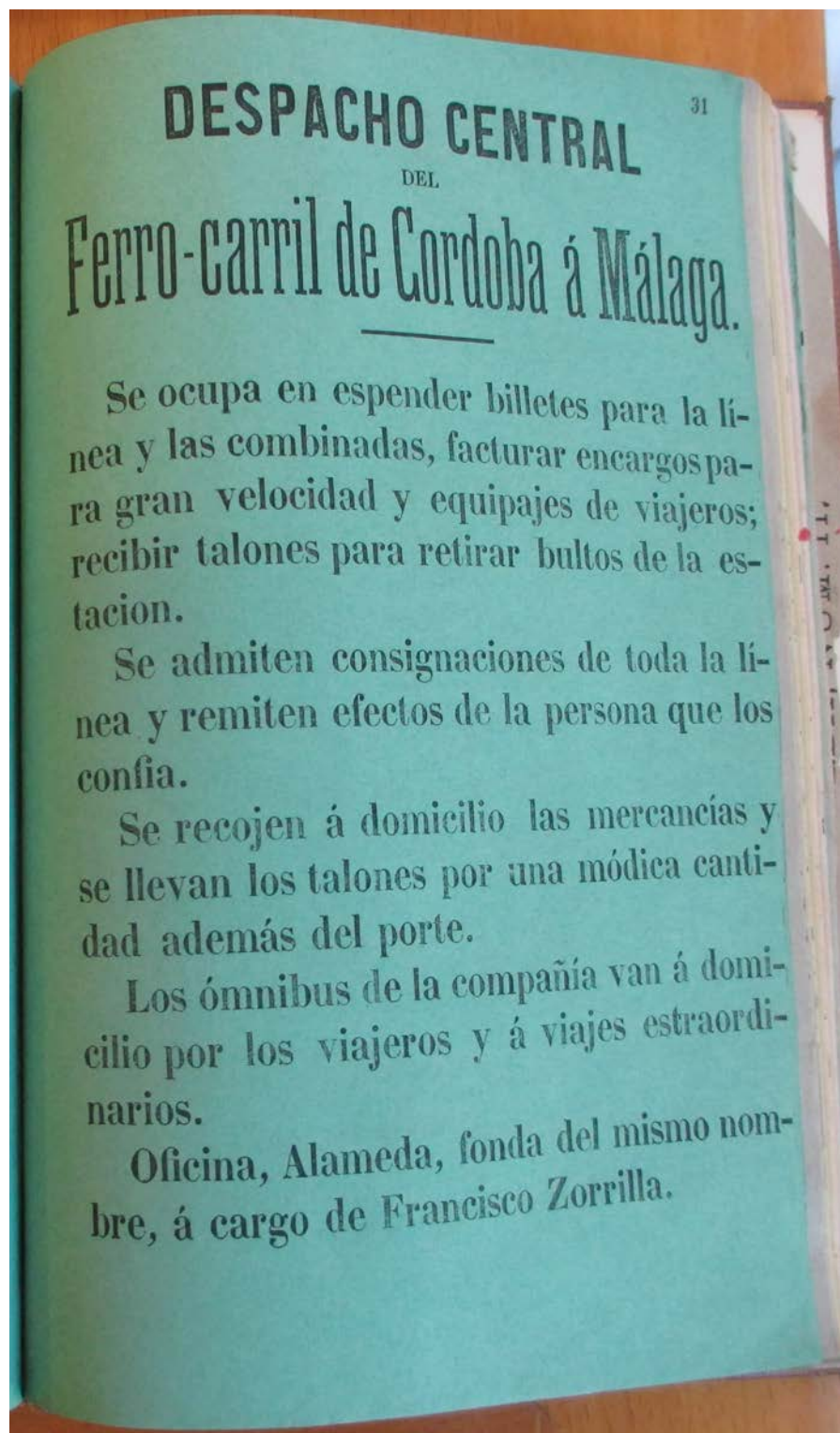
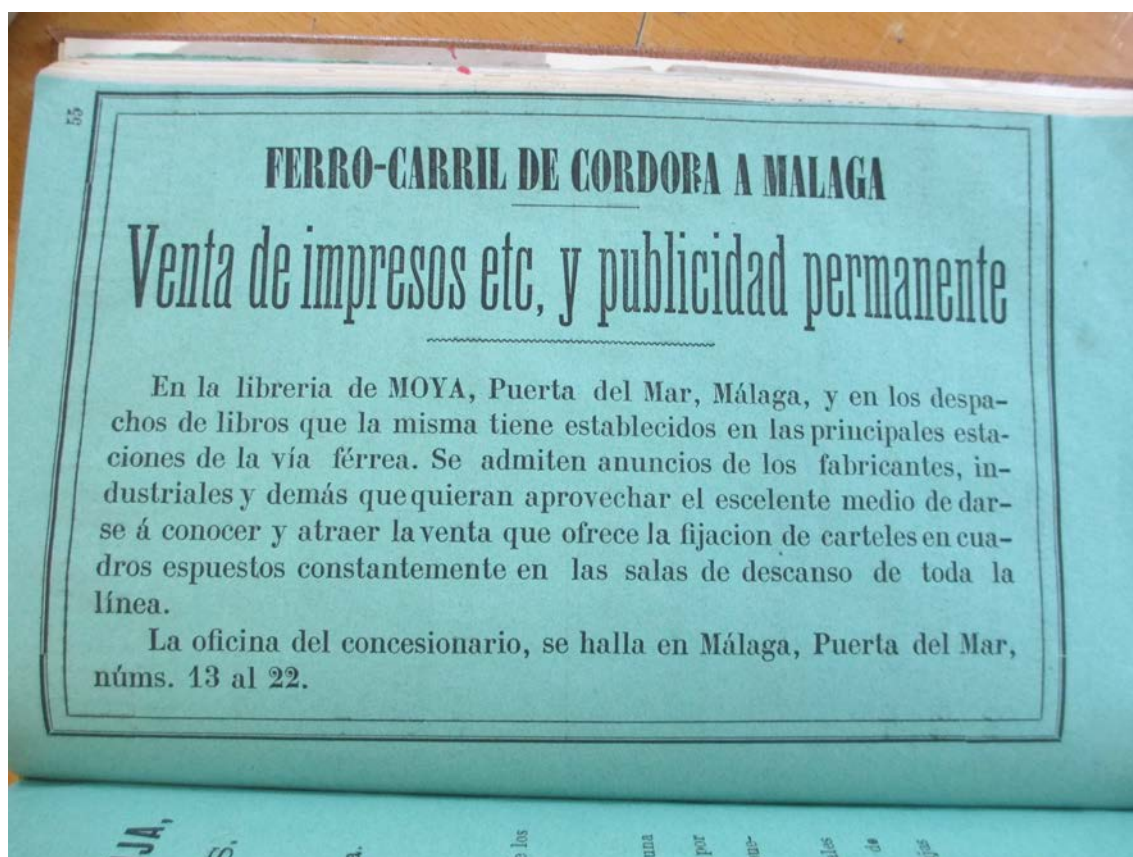


Ilustración 78. Imagen de anuncio de la Librería Moya, en MERCIER, A.; DE LA CERDA, Emilio (1866) *Guía de Málaga y su provincia*, Sección de Anuncios. [Conservada en Archivo Municipal de Málaga]



Este anuncio constituye un testimonio temprano de este tipo de empresas publicitarias de fijación de carteles en las estaciones de Andalucía. Además nos habla del negocio de la “venta de impresos” en los “despachos de libros” establecidos por la “librería MOYA” en las principales estaciones. De este anuncio se puede deducir que Francisco Moya llevase a la vez tanto la concesión para exhibición de publicidad como la de venta de libros en las estaciones, con lo cual estaríamos en un caso de doble vertiente de negocio que, por el contrario, en la red de MZA, se llevó de forma separada hasta comienzos del siglo XX, como veremos en otro apartado. Se especifica expresamente que “se admiten anuncios de los fabricantes, industriales y demás que quieran aprovechar el excelente [sic] medio de darse á conocer y atraer la venta que ofrece la fijación de carteles en cuadros espuestos [sic] constantemente en las salas de descanso de toda la línea”.

También podemos ver en él una evidencia del concepto de metapublicidad actual, pues marca una precisa definición de los objetivos inherentes a la publicidad comercial: dar a conocer las marcas y estimular las ventas¹⁷⁵⁵. Sin embargo, inferimos también ciertas divergencias entre el antiguo concepto de publicidad y sus versiones más recientes, con la mención de permanencia y constancia para los anuncios, pues estos rasgos fueron usados en aquellos primeros momentos como atractivo para la promoción de la publicidad en espacios públicos. Con el transcurrir del tiempo y la

¹⁷⁵⁵ BASSAT, Luis (2003) *El libro rojo de la publicidad. Ideas que mueven montañas*, Editorial DEBOLSILLO, p. 44.

evolución de los medios de comunicación, la publicidad se ha convertido en un arte cada vez más efímero y menos duradero.

En la última línea se habla de la “oficina del concesionario”, que se hallaba en “Málaga, Puerta del Mar, núms. 13 al 22”. Vemos cómo la fórmula de negocio establecida también es el concesionario, la misma con la que trabajaría MZA.

Desafortunadamente no queda ninguna pista sobre la librería de Francisco Moya o sus negocios en el Archivo Mercantil de Málaga, pues su documentación sufrió dos quemaduras graves en 1931 y 1936, y no hemos podido averiguar de fuentes primarias qué clase de ordenamiento jurídico tenía la empresa. Probablemente no debiera tratarse de una sociedad anónima, pero aparece mencionada en trabajos sobre el libro y su difusión en España con una “estructura eficaz y moderna —como un emporio cultural— para la difusión del libro y del impreso y productos afines”. Según estos trabajos, aquella librería estuvo abierta desde el 16 de julio de 1849 y su propietario mantuvo relaciones con los principales centros literarios, científicos y artísticos de Europa, publicando mensualmente hasta 1916 un *Boletín de anuncios de la Puntualidad*. Librería universal, con anuncios en francés, italiano, inglés y alemán. El librero fue también agente de la Caja de Seguros de Madrid de F. de P. Mellado —dedicada a redimir quintas—, además de mantener el negocio del concesionario del Ferrocarril de Málaga a Córdoba¹⁷⁵⁶.

Probablemente, por la falta de capitalización de las industrias impresoras de la que hemos hablado anteriormente, no debiera tratarse de una sociedad anónima, ya que la constitución de este tipo de empresa en las relacionadas con la imprenta fue muy posterior. Lo que sí queda manifiesto es que el negocio de librería de Francisco Moya cumplía las características multifunción de las empresas de este tipo, pero no tenemos ninguna prueba de que además de distribuidora fuese también industria impresora, encuadernadora, etc.

-MARTÍN Y GONZÁLEZ, Juan Bautista (1878) *Nomenclator de la Provincia de Málaga, expresivo de la organización administrativa y judicial vigente, con el personal de sus primeras autoridades y corporaciones para facilitar la práctica de los servicios públicos, compuesto por D. Juan Bautista Martín y González bajo la dirección del Excmo. Sr. D. José Nuñez de Prado*, Establecimiento tipográfico de D. Manuel Martínez Nieto, Málaga.

Este nomenclátor del último tercio del siglo XIX presenta varias características particulares que lo diferencian de otros de su tipología. En primer lugar, su formato horizontal no suele ser demasiado frecuente para este tipo de publicación, en segundo puesto el corto número de sus páginas y la total ausencia de publicidad. Sobre su autor, Juan Bautista Martín y González, no hemos encontrado más información que la de poder relacionarlo de algún modo a la Excelentísima Diputación de Málaga. Muy probablemente fuese un funcionario público de este organismo, ya que en la primera página de este cuaderno agradece a esta institución la aceptación de su dedicatoria. La obra se identifica bajo la dirección del Excelentísimo señor José Nuñez de Prado, político cordobés nacido en el pueblo de Montilla, quien militó en las filas del Partido

¹⁷⁵⁶ BOTREL, Jean-François (1988): *La diffusion du livre en Espagne, 1868-1914*, Casa Velázquez, Madrid, págs. 197-201 [citado en MARTÍNEZ, J. A. (1991) *Op. cit.*]

Liberal promovido por Cánovas del Castillo, a partir de la Restauración de Alfonso XII. El contenido de este nomenclátor se organiza en tablas de contenido útil para la administración política, como la organización administrativa de los Ayuntamientos, la división electoral para Diputados provinciales, división electoral para Diputados a Cortes, elección de Senadores, comunicaciones y autoridades principales en 1 de enero de 1878. El apartado de comunicaciones tiene por contenido principal la descripción de telégrafos de la provincia y tipo de propiedad (oficial o del ferrocarril).

-MOÑIZ, Lorenzo L. (1878) *Guía de Málaga y su provincia para 1878 por Lorenzo L. Moñiz*, Año I, Establecimiento Tipográfico de *Las Noticias*, Málaga, s/p.

Prácticamente al inicio de su contenido, esta guía introduce 16 páginas dedicadas a los ferrocarriles. En primer lugar en este bloque aparecen dos descripciones de la línea de Málaga a Córdoba y de la línea de Córdoba a Madrid. A continuación se enumera la tarifa especial combinada desde Málaga a Jerez, Puerto de Santa María, Puerto Real, San Fernando y Cádiz o vice-versa, en 1ª clase 184 reales, en 2ª clase 135 reales con 80 céntimos, y en 3ª clase 82 reales con 80 céntimos. Seguidamente se incluyen algunas advertencias útiles y otras tarifas especiales combinadas de Málaga a Sevilla, de Málaga a Lisboa y de Málaga a Vilhanova de Gaia u Oporto con las diferentes combinaciones de cambios de líneas. Después una larga lista de condiciones de aplicación, precios y otras combinaciones en texto corrido (no en tablas). Después se introduce una tabla a dos páginas con la tarifa de los coches de lujo. Por último, una reseña con otra tabla de los establecimientos de baños con acceso mediante ferrocarril.

La sección de anuncios de esta guía es extensa, dándose una acumulación de anuncios comerciales de distintas empresas de todo tipo. No encontramos, sin embargo, ningún anuncio específico de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, que estaba operando desde un año antes de publicarse esta guía, ni tampoco de ninguno de sus concesionarios, como sí veíamos en la guía de Mercier y de la Cerda, más antigua.

-*Almanaque-guía de Las Noticias para 1884. Escrito por los redactores y colaboradores de este periódico, con la cooperación de distinguidos literatos e ilustrado por Denis*, Año Tercero, Tip. de *Las Noticias*, Málaga.

Comprobamos que esta completa guía, llamada almanaque en su título es editada en la misma imprenta que la anterior, seis años después. Esta guía no menciona un autor determinado, sino que anuncia la colaboración de redactores y colaboradores del periódico malagueño *Las Noticias*, eje principal de aquella imprenta. Sólo se menciona la autoría de un ilustrador llamado Denis, quien muy bien podría ser el pintor malagueño José Denis Belgrano (1844-1917). No hay publicidad al final de la publicación, sino que ésta se incluye en la portada, abre las primeras páginas tras la portada, comenzando con un anuncio del diario local *Las Noticias* y está repartida también a lo largo de faldones al pie de página del índice, para desaparecer del contenido principal hasta la contraportada.

Al comienzo de la publicación, la guía toma la forma ortodoxa de los almanaques tradicionales, recogiendo las onomásticas y días de fiesta del año para el que se confecciona. Después de este listado se dedican textos a épocas célebres, eras,

eclipses, fiestas movibles y un pequeño oráculo en prosa como juicio del año. Después otros artículos, en prosa y verso sobre temas livianos como los sentidos, el amor, chistes y otras curiosidades —como estadísticas falsas en clave humorística sobre matrimonios—, que nos recuerdan los típicos almanaques. Entre estos textos se intercalan dibujos en carboncillo ágiles y rápidos, de tipos y estampas con vis cómica o sorprendente; sin firma, casi con seguridad pertenecen al tal Denis que se anuncia en el título.

A partir de la página 64 se ofrece otra sección llamada Guía de Málaga que comienza describiendo la ciudad y escudo y armas de ésta, para seguir con una relación de calles, plazas y partidos rurales por orden alfabético. Se indican las entradas y salidas de las calles, con lo que este listado serviría como plano abstracto en texto de la ciudad. Se continúa con las Oficinas del Estado y nombres de los principales funcionarios, comenzando por el Gobierno Civil de la Provincia. Sigue un apartado con el título de Obras Públicas del Estado donde se inscriben los ingenieros de caminos y de minas de la localidad, la Junta del puerto con sus principales cargos, y el Ferrocarril de Córdoba a Málaga —“en liquidación” entre paréntesis—. Después el Gobierno militar, el Ayuntamiento, los Juzgados de primera Instancia, etc.

-PADRÓN RUIZ, José M^a (1896) *Málaga en Nuestros Días. Con un prólogo por don Pedro Gómez Chaix*, Imp. y Lit. de Herederos de Fausto Muñoz, Málaga.

La primera singularidad que salta a la vista de esta publicación es la mención a su prólogo de Pedro Gómez Chaix en el título. Ossorio y Bernard dice de él que fue catedrático de la Escuela de Comercio de Málaga y había colaborado en algunos periódicos de la localidad y escrito obras económicas, históricas y de crítica literaria premiadas en concursos públicos. En Madrid colaboró en la *Revista Contemporánea* (1898), *Revista Pericial Mercantil* (1897-99) y otras publicaciones. En el momento en que Ossorio escribió su catálogo era redactor gerente de *El Popular de Málaga* (1903)¹⁷⁵⁷. Este personaje malagueño (1864-1955) fue una de las figuras señeras del republicanismo andaluz de la Restauración y ha sido bien estudiado por el historiador de la Universidad de Málaga, Fernando Arcas Cubero. El diario *El Popular* fue el órgano político del partido la Unión Republicana, creado en 1903 en el intento de aglutinar todas las tendencias dispersas del republicanismo bajo la jefatura nacional de Nicolás Salmerón¹⁷⁵⁸. A pesar de que se sabe que Gómez Chaix estuvo vinculado a una saga comercial malagueña, no tenemos seguridad de que fuese descendiente de la familia Chaix francesa iniciadora de las guías y anuarios para viajeros franceses. Sin embargo, el prólogo de esta guía consta como una de sus principales obras y discursos impresos en la recopilación de datos del estudio del reciente diccionario biográfico de Diputados andaluces en la Segunda República, de Álvarez Rey¹⁷⁵⁹.

¹⁷⁵⁷ OSSORIO Y BERNARD, Manuel (2004) *Op. cit.*, p. 175.

¹⁷⁵⁸ ARCAS CUBERO, Fernando (1982) “Aportación a la historia del republicanismo malagueño: La “Unión Republicana” y las elecciones de 1903”, en *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, nº 5, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Málaga, pp. 225-257. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2540355> [última consulta 11/11/2015]; y del mismo autor (1985) “Pedro Armas Ochandorena (1864-1933): Trayectoria política de un republicano”, en *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, nº 8, 1985, pp. 423-433. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=95110> [última consulta 11/11/2015]

¹⁷⁵⁹ ÁLVAREZ REY, Leandro (2009) *Los Diputados por Andalucía de la Segunda República, 1931-1939: diccionario biográfico*, Centro de Estudios Andaluces, p. 200.

Sobre el autor que firma esta guía, José María Padrón Ruiz, no tenemos referencias por el momento, y Ossorio y Bernard no lo menciona; pero en su prólogo, Gómez Chaix lo anuncia como conocido y estimado desde hacía tiempo en la “República de las letras” por sus notables escritos periodísticos, y elogia su trabajo en la guía de compilación de datos sobre Málaga y su provincia.

Tras el prólogo, la guía continua con un prefacio al público, una brevísima descripción geográfica e histórica de la ciudad y varias páginas sobre su clima, que, como sabemos, comenzó a ser publicitado como eje principal para la atracción del turismo, desde la creación de la Sociedad Propagandística del Clima local, justo un año antes de que viera la luz esta guía. A continuación el clásico capítulo sobre autoridades, y después un insólito capítulo sobre partidos políticos, cuestión que no solía ser incluida en este tipo de literatura.

Sigue una larga descripción de la capital, los alrededores y la provincia; y tras ella, un capítulo dedicado a la industria, otro al comercio, y otro a las comunicaciones. Este último capítulo se abre con la breve historia de las ferroviarias de vía ancha y estrecha que operaban entonces a nivel provincial. Después se dedican apartados a las comunicaciones marítimas, postales y telegráficas, etc.

La guía introduce también varios apartados a la literatura, la ciencia, las artes, monumentos notables, templos, centros de enseñanza, sociedades de recreo, teatros, plazas de toros, beneficencia, reformas, y un apéndice de direcciones de profesionales por sectores.

Esta guía no contiene absolutamente ningún anuncio de publicidad comercial, por lo que consideramos que su uso estaba dirigido casi de forma exclusiva a funcionarios públicos, pero vemos cómo, de cualquier forma, los ferrocarriles están incluidos en su contenido como información.

-GONZÁLEZ, Norberto (1899) *Guía-Itinerario de Málaga por Norberto González. Calles y plazas, paseos públicos, nueva nomenclatura urbana. Correos, telégrafos, ferrocarriles, consumos, tarifas, industria, comercio, etc.*, Imprenta Monsalvez, Sevilla.

Del autor de esta guía-itinerario, dice Ossorio y Bernard que su nombre completo fue Norberto González Almirante, director del semanario satírico de Málaga “La Bomba” (1899-1902)¹⁷⁶⁰.

Esta es una de las pocas guías del Archivo Municipal de Málaga que han conservado su portada original, que incluimos en documentos anejos junto con la primera página que la reproduce, como el resto de este pequeño elenco de guías locales. Aunque muy deteriorada, gracias a esta portada conocemos que el precio de esta guía fue de 2 pesetas en el año de su publicación. En puesto preferente al comienzo de la guía, en la página 8, se inserta un anuncio a página completa de *El Progreso. Diario republicano progresista*, con las direcciones de calle montera 51 en Madrid y en las

¹⁷⁶⁰ OSSORIO Y BERNARD, Manuel (2004) *Op. cit.*, p. 178.

señas de D. Norberto González en Málaga. Tenemos aquí, pues la vinculación del autor de esta guía con dicho diario.

La guía abre con un nomenclátor de calles y plazas por orden alfabético, y a ferrocarriles dedica las páginas desde la 97 hasta la 100. En esta última página se indica que la central del ferrocarril estaba ahora situada en Puerta del Mar, por lo que conocemos que había sido cambiado de lugar este servicio, cuyo primer despacho central estaba sito en la Alameda Principal. Esta información no se incluye como anuncio comercial, sino dentro del contenido, al igual que algunas tablas con horarios, precios y servicios de ferrocarriles, en la forma que se hizo habitual para las líneas férreas en los contenidos impresos de publicaciones de todo tipo a partir del último tercio del siglo XIX. Tras la información ferroviaria, otras de interés para los viajeros como casas de dormir, paradores con hospedaje y fonda, posadas, restaurantes... Y un interesante apartado con los periódicos y semanarios activos en el momento en la ciudad y sus direcciones. Se citan: *La Izquierda Liberal*, *La Unión Mercantil*, *El Cronista*, *La Unión Conservadora*, *Noche y Día* (ilustrado), *La Bandera Católica*, *Boletín Judicial*, *Arte Moderno*, *La Discusión* y *La Tradición* (carlista).

Entre el contenido de la guía se insertan anuncios de distintos establecimientos, generalmente a página completa y en el mismo color de papel que el de la información, blanco; cuando lo más habitual en momentos anteriores del siglo era distinguir la sección de publicidad por su ubicación y con papel coloreado.

Capítulo XXI. El origen de la distribución de publicaciones, prensa y publicidad en las redes ferroviarias españolas

Durante el siglo XIX las redes ferroviarias españolas se convirtieron en un canal reticular de distribución de libros, prensa y publicidad que anteriormente no había sido conocido. Los dos negocios, el de distribución de publicaciones y de publicidad, —que más adelante serían llevados simultáneamente por la SGEL, para la generalidad de los casos—, seguían concibiéndose por separado, próximos al último tercio del siglo XIX. Este tipo de concesión a partir del siglo XX fue unida a la de armarios-bibliotecas, siendo considerada casi siempre, dos versiones del mismo negocio, tanto por el concesionario como por la Compañía. A partir del siglo XX las concesiones para publicidad fueron unidas a la de armarios-bibliotecas, siendo consideradas casi siempre, dos versiones del mismo negocio, tanto por el concesionario como por la Compañía.

Como veremos a continuación, el año de constitución y puesta en marcha de las sesiones del Consejo de MZA, 1857 tenemos la primera referencia al establecimiento de una pequeña librería en las estaciones de MZA, pero sin referencia a la distribución de anuncios; y a mediados de 1861, encontramos también la primera referencia a la distribución de publicidad, independientemente de la venta de libros y prensa. En este apartado sólo exponemos las concesiones otorgadas desde la fundación de MZA hasta los comienzos de la década de 1870.

1. Distribución de prensa y libros

Hasta la unificación en 1916 en un solo concesionario de prensa, libros, publicaciones y publicidad que se otorgó a SGEL, empresa filial de la distribuidora francesa de Hachette, este negocio se concedió por separado al de publicidad, a diversos contratistas.

1. 1. Primera concesión: Francisco Alonso (1857). Estación de Madrid

La más temprana referencia sobre establecimientos para la venta de libros y periódicos en las estaciones ferroviarias que tenemos en las actas de MZA es del 14 de noviembre de 1857¹⁷⁶¹. Se trata de un pequeño texto que parece revelador de que

¹⁷⁶¹ Actas de MZA, sesión nº 28, de 14 de noviembre de 1857, p. 158.

también se trate del primer caso en España de este tipo de punto de venta para prensa. El texto se titula “Concesión de venta de libros y periódicos en las Estaciones”:

“Se dá lectura de una esposición [sic] de D. Francisco Alonso solicitando se le permita establecer en la Estación de Madrid una pequeña librería por el estilo de las que existen en el extranjero [sic]. El Consejo accede a esta petición bajo las condiciones que estipule el Director”.

Dado que el texto remite a otras librerías que existían en el extranjero, podemos entender que este tipo de distribución no se daba todavía en España. Muy probablemente el país extranjero de referencia fuese Francia, ya que MZA se vinculaba directamente con la empresa ferroviaria de los Rothschild, que fueron sus principales inversionistas y trasladaron a ella su modo de trabajo y organización desde el país vecino. De hecho, en estos primeros momentos, el Comité de París de la Compañía ejercía parte del control de toma de decisiones y se hacía cargo de la gestión de numerosos asuntos. Seguramente se elaborase un contrato con Francisco Alonso, pero debido a la destrucción sistemática de documentos, que llevó a cabo la Compañía durante el siglo XIX, que se vendían como papel inservible para su reciclaje, no han llegado a nosotros los contratos más antiguos.

No tenemos más información sobre qué fue del primer concesionario del despacho de libros en la estación de Madrid, Francisco Alonso, pero es de suponer que si aún su contrato estaba en vigor cuando irrumpió la Sociedad General de Anuncios en la escena de MZA, el contrato con Francisco Alonso quedase rescindido en beneficio al gran capitalismo de la información francés.

1. 2. Segunda concesión: Sociedad General de Anuncios (1863)

La siguiente noticia sobre expendición de libros y periódicos en las estaciones de la Compañía la tenemos en 1863, y es una concesión a la Sociedad General de Anuncios¹⁷⁶². Transcribimos el texto literal de las actas, con el título “Venta de libros y periódicos en las estaciones”:

“Accediendo a lo solicitado por la Compañía general de anuncios en los ferro-carriles de España y Portugal, el Consejo autoriza a la misma para expendir libros y periódicos en las líneas de la Compañía, a cuyo fin se designarán en las Estaciones en que la localidad lo permita, los sitios en donde hayan de establecerse los despachos necesarios al objeto expresado. El Consejo se reserva revocar esta concesión cuando lo crea conveniente.”

Esta Compañía General de Anuncios con ámbito de operación transnacional, es sin duda la francesa Compagnie Générale d’Annonces, fundada en 1845 por Charles Duveyrier bajo la razón social “Bigot et. Cie” en los comienzos del segundo Imperio, y sería el embrión de la Société Générale des Annonces a mediados de 1857, contando con los nuevos socios Laffitte, Bullier et Mercier¹⁷⁶³. En los comienzos trabajó con el diario *La Presse* fundado por Émile de Girardin. Pronto agruparía a todos los periódicos

¹⁷⁶² Actas MZA, sesión nº 13 de 19 de mayo de 1863, p. 297, libro 4.

¹⁷⁶³ Nos preguntamos si este Mercier tendría algo que ver con el Mercier que publicó, junto a De la Cerda, en 1866, la *Guía de Málaga* que ya hemos estudiado.

políticos de París bajo su manto, y monopolizaría el mercado de la prensa de esta capital. Sería la primera agencia que distribuiría la publicidad en varias cabeceras a la vez, ya que anteriormente eran los mismos periódicos quienes se encargaban directamente y de forma individual de este cometido. El *boom* de los ferrocarriles en Francia a partir de 1848 aseguró el éxito de los negocios con base en la publicidad, y la inserción de anuncios en prensa aumentó en torno a un 30% desde 1835 a 1865. No obstante, a finales del año 1857, la Société Générale des Annonces aceptaría en su seno la contribución del capital de la Agencia Havas¹⁷⁶⁴.

En aquellos momentos de mediados del siglo XIX existían en París varios polos empresariales potentes dedicados a la información y la publicidad en prensa que fueron fusionando y dividiendo sus negocios, según la conveniencia de cada momento. Otro de estos potentes polos era l'Agence Havas, que forma una asociación de correspondencia y trabajo mutuo con el *Bulletin de Paris*, que fue otro de aquellos polos de concentración informativa y publicitaria que había sido fundado en 1848, y del que la agencia adquirió participación en acciones. En 1857, Louis Bullier, el experto en publicidad de "Laffitte, Bullier et Mercier", y crea la Société générale des annonces, para reemplazar a la "Compagnie général d'annonces", en un momento de marcada competencia con otro de las grandes empresas que concurrían en estos quehaceres desde 1855, la Panis, Bigot et Cie. A partir de 1857, los hermanos Havas, enriquecidos por el éxito de los despachos telegráficos de la Francia de mediados de siglo, compusieron una entente organizando la Sociedad General de Anuncios y el Bulletin de Paris, junto con el capital y el resto de negocios de Laffite, Bullier y Cie. a niveles de proyección nacional e internacional. La agencia Havas fue diversificando aún más sus negocios, y en 1859 se refunda una Nouvelle Société générale des annonces, que reagrupaba las tres actividades de despacho telegráfico de noticias, traducción de la prensa extranjera y publicidad¹⁷⁶⁵.

La temprana aparición en Francia y el Reino Unido de las grandes agencias — Havas y Reuters, respectivamente— que controlaron a la misma vez el mercado publicitario y el mercado de noticias, enmarcó desde los inicios a la prensa en el continente europeo, ligando indefectiblemente el periodismo con la venta de publicidad desde los comienzos de la Contemporaneidad, y tal vez, sometiéndolo. Estos potentes monopolios habían tomado cuerpo simultáneamente a la invasión de los carteles comerciales expuestos en la vía pública y la introducción definitiva de la publicidad en la prensa en las décadas de 1830 y 1840. La planificación empresarial del medio periodístico en función de la obtención de beneficios económicos en base publicitaria no comenzó a cuestionarse hasta la segunda mitad del siglo XX, a pesar de que formalmente, estas grandes plataformas se dividieron formalmente en sociedades diferentes ya en las primeras décadas del siglo pasado, encubriendo de alguna forma los mismos usos que habían llevado a cabo desde su eclosión en el XIX¹⁷⁶⁶. En cualquier caso, los resultados de aquella división refrendada por las leyes de los distintos países

¹⁷⁶⁴ FEYEL, Gilles (2003) "*Presse et publicité en France (XVIIIe et XIXe siècles)*", en *Revue historique* 2003/4, n° 628, Presses Universitaires de France, pp. 837-868; y MARTIN, Marc (1992) *Op. cit.*, pp. 79 y ss.

¹⁷⁶⁵ FRÉDÉRIX, Pierre (1959) *Un siècle de chasse aux nouvelles: de l'Agence d'information Havas à l'Agence France-press (1835-1957)*, Flammarion, p. 62.; PALMER, Michaël (1983) *Des petits journaux aux grandes agences. Naissance du journalisme moderne*, Aubier, Paris, p. 253.

¹⁷⁶⁶ PALMER, Michaël (2004) "Information et publicité: les «liasons dangereuses» Le cas des agences de presse", en *Le Temps des médias*, 2004/1, n° 2, pp. 41-48. Disponible en: <https://www.cairn.info/revue-le-temps-des-medias-2004-1-page-41.htm> [última consulta 30/10/2015]

del mundo occidental —en España a partir de los años 1990—, que pretendía garantizar la objetividad de la información de los medios de comunicación, quizás, siguen aún hoy sin ser absolutamente completa, y esta ambigüedad ha vuelto a ganar terreno con el advenimiento de la Era Digital.

La anotación de nuestro acta refleja la pugna de aquellos primeros años de la década de los años sesenta del siglo XIX, por conseguir mercados internacionales de las grandes y capitalizadas corporaciones de la información francesas; y aunque el nombre de la Compañía General de Anuncios ya había sido transformado varios años antes, es muy probable que la inercia hiciese inscribir el nombre antiguo al escribano del Consejo de MZA, e incluso que los miembros del Consejo se refiriesen a dicha empresa con su nomenclatura arcaica.

1. 3. Tercera concesión: Ildefonso Gutierrez (1867). Regional, línea de Alicante

A pesar de los intentos iniciales de organizar la red de armarios-biblioteca en las estaciones de MZA que vimos en el capítulo anterior, el asunto había quedado abandonado en 1863 por alguna razón que desconocemos. No hemos hallado ni un sólo apunte más en las actas de la ferroviaria sobre esta cuestión hasta principios del año 1867. Lo último que habíamos visto al respecto fue la anotación del acta de 19 de mayo de 1863¹⁷⁶⁷, casi cuatro años antes, cuando se adjudicó a la francesa Compañía General de Anuncios —o Sociedad General de Anuncios— la concesión de expendición de libros y periódicos en las estaciones de la Compañía. Ni siquiera se consignó la rescisión, si la hubo, del contrato de adjudicación que hubo de firmarse. Y la siguiente noticia sobre esta actividad no hace referencia a una gran empresa, ni tampoco a la intención de antaño de explotar la totalidad de las posibilidades de la red de la ferroviaria a gran escala; más bien, da la impresión que el sector hubiera atravesado un período de contracción. Cuando comienza a ponerse en marcha de nuevo, este tipo de negocio no pasa de distribución a pequeña escala. El nuevo adjudicatario de una concesión de este tipo solamente se interesa por la distribución provincial en la línea de Alicante. Transcribimos el apunte completo del acta, de 18 de febrero de 1867¹⁷⁶⁸, que lleva por título “Establecimiento de despachos de libros, periódicos y tabacos en las estaciones”:

“El Consejo aprueba un proyecto de contrato con D. Ildefonso Gutiérrez para el establecimiento por este último en varias Estaciones de la línea de Alicante de despachos de libros, periódicos y tabacos habanos. Las principales condiciones de este contrato son las siguientes.

El Sr. Gutiérrez satisfará a la Compañía por semestres adelantados, el alquiler anual de 400 reales por cada uno de los despachos que establezca, excepto por el de Madrid, cuyo alquiler será de reales de vellón 800 anuales facilitando la Compañía el escaparate necesario.

El contrato durará tres años, y podrá ser rescindido en cualquiera época a voluntad de una de las partes, avisando a la otra con un mes de anticipación.

La Compañía se reserva la facultad de aumentar en fin de cada año, el precio del alquiler y de rescindir el contrato si el Sr. Gutiérrez no se conformase.”

¹⁷⁶⁷ Actas MZA, sesión nº 13 de 19 de mayo de 1863, p. 297, libro 4.

¹⁷⁶⁸ Actas MZA, sesión nº 3 de 18 de febrero de 1867, p. 364, libro 5.

Tras esta noticia en las Actas de MZA, ya no volvemos a saber nada más de aquel empresario de provincias, ni hemos hallado siquiera la rescisión o cese de su contrato con la ferroviaria.

1. 4. Cuarta concesión: Jorge Polack (1871)

En 1871 encontramos la aprobación de un nuevo contrato para punto de venta de libros para toda la red, con otro negociante que por su apellido, Polack, parece que también fue un extranjero asentado en España. Con el título “Venta de libros y tabacos habanos en las Estaciones”, encontramos el 25 de noviembre de 1871 una anotación bastante más rica en detalles sobre los términos de este tipo de contratos que las que hemos visto anteriormente¹⁷⁶⁹:

“Se aprueba un proyecto de contrato con D. Jorge Polack para la venta de libros y tabacos habanos en las Estaciones de la red de la Compañía.

Las principales condiciones de este contrato son las siguientes:

Por cada estante colocado en las Estaciones el Sr. Polack pagará por semestres adelantados el alquiler anual de 400 reales excepto en la de Madrid, en la cual el precio de alquiler será de 1200 reales facilitando la Compañía el escaparate.

Se concederá al Sr. Polack un pase de 2ª clase gratuito cuando lo necesite para la persona encargada de la organización, entretenimiento y vigilancia de los puestos de venta.

Los tabacos y libros destinados a la venta pagarán los respectivos portes al precio de tarifa.

Los estantes o escaparates serán transportados gratuitamente.

La duración del contrato será de tres años.”

Observamos que este contrato nos habla solamente de venta de libros, y no de prensa, pero no podemos asegurar que no se vendieran periódicos también, y que este producto no se hubiera englobado en la categoría general de libros.

Además, a continuación en la misma sesión, se aprobó también otro contrato paralelo con Manuel de la Rosa, con la duración tan solo de un año, para un kiosco en el vestíbulo de la salida de viajeros de la estación de Madrid, con el exclusivo objeto de establecer en ella la venta de tabacos en las fábricas nacionales y los accesorios propios de un estanco, mediante el pago de un alquiler anual de 600 reales que deberían satisfacerse por mensualidades adelantadas. Como vemos, el negocio de Polack, en cuanto a la venta de tabaco, se limitaría solamente a tabaco habano de alta calidad, mientras que en el estanco se vendería solamente tabaco nacional. Hoy nos resulta extraña esta diferenciación de ambos productos del tabaco, pero en aquel momento pudo verse con más lógica el relacionar los habanos, de alta calidad y elevado coste, con los productos de imprenta. ¿Podríamos deducir según este dato que el consumo de información en este momento estaba más al alcance de las clases medias y altas que del resto? También es cierto que el consumo de números sueltos de prensa aumentó debido al hábito de lectura colectiva de las clases populares, y por las clases populares, y que

¹⁷⁶⁹ Actas MZA, sesión nº 20 de 25 de noviembre de 1871, pp. 126-127, libro 7.

este consumo también tuvo mucho que ver con la inserción de los resultados de la lotería¹⁷⁷⁰. No obstante, en el contrato de Polack se habla solamente de venta de libros, y no de prensa.

Mientras el señor Polack comenzaba en negocio del concesionario para la venta de libros en las estaciones, parece que se animó también el de la exhibición de anuncios, que como hemos dicho, había quedado vacante desde la rescisión sin resultados de Mille de l'Aigle en diciembre de 1870, adquiriendo la concesión de la fijación de anuncios en las estaciones en marzo de 1872 el señor Sarmiento, lo cuál veremos en el próximo apartado. Es decir, parece que estas dos concesiones, la de venta de libros y periódicos, y la de exhibición de publicidad en las estaciones, renquearon hasta el último tercio del siglo XIX, y en este momento se conoció un remozamiento de los esfuerzos por sacar adelante estos negocios paralelos al ferrocarril.

2. Distribución de publicidad

Acerca de la distribución de publicidad como negocio en espacios públicos, existe un vacío de estudios académicos en nuestro país, cuestión en la que nos detuvimos en otro capítulo. A pesar de que la incorporación de la publicidad en prensa significase una novedad para el periodismo, la implosión de la publicidad en las vías públicas y otros espacios comunes contribuyó a la conformación de la nueva mentalidad respecto al consumo, que va arraigando en la sociedad de masas en gestación durante el siglo XIX. Sobre el significado de la publicidad en prensa existe mayor número de trabajos con enmarque cronológico desde el siglo XVIII¹⁷⁷¹, escaseando éstos considerablemente en el caso de la publicidad exhibida en otros soportes¹⁷⁷². Los estudios en España sobre la materia, se circunscriben prácticamente a la aparición de las primeras agencias de publicidad que operaron en nuestro país, datadas en la década de los años '10 del siglo XX¹⁷⁷³. En el estudio minucioso de la documentación que ahora desgranamos, hemos comprobado cómo en realidad surgieron precozmente otras “agencias publicitarias” o “proto-agencias” que distribuyeron cartelera y publicidad

¹⁷⁷⁰ Hemos extraído del AHF algunos expedientes sobre prensa e intercambios con los directores de periódicos en los que existen pruebas de la competencia de los repartidores por conseguir lo antes posible retirar los periódicos de los andenes con el fin de distribuirlos en las localidades con la máxima premura. Incluso hay constancia documental de algunos casos denunciados por los repartidores oficiales de competencia desleal en este afán de premura por la distribución, puesto que algunos empleados de ferrocarriles que iban en los trenes, como fogoneros, a veces, eran contratados por los periódicos con este fin y lograban ganar la partida de la distribución más velozmente que los corresponsales de otros periódicos. Por ejemplo, en el expediente W-0089-005. No obstante, estos documentos hallados datan de los años finales del siglo XIX (a partir de 1896) en adelante, por lo que serán estudiados en futuros trabajos que abarquen estas cronologías.

¹⁷⁷¹ FERNÁNDEZ POYATOS, M^a Dolores (2012) “Avisos, anuncios, reclamos y publicidad en España. Siglos XVIII y XIX”, en *Ámbitos*, n^o 21, año 2012, pp. 315-332. Disponible en: <http://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/23721/1/FERNA%CC%81NDEZ%20-%20FELIU%202012%20-%20siglos%20XVIII%20y%20XIX.pdf> [última consulta 13/12/2015]

¹⁷⁷² SÁNCHEZ GALÁN, M^a Begoña (2007) “Telones publicitarios”, en *Pensar la Publicidad*, vol. I, n^o 2, pp. 199-222. Disponible en: https://www.academia.edu/1134347/Telones_Publicitarios [última consulta 13/12/2015]

¹⁷⁷³ FERNÁNDEZ POYATOS, M^a Dolores (2010) “Las primeras agencias españolas de publicidad: 1912-1934”, en *Questiones Publicitarias*, Vol. I, n^o 15, 2010, pp. 52-71. Disponible en: http://www.maecei.es/pdf/n15/articulos/4_Las_primeras_agencias_espanolas_de_publicidad_%201912_1934.pdf [última consulta 13/12/2015]

tomando como base la infraestructura de las redes ferroviarias, desde mediados del siglo XIX. Según las actas de MZA, la práctica de colocar carteles anunciando una gran variedad de productos en las estaciones, que eran puntos privilegiados de atracción de público, estaba ya extendida en Francia a mediados del XIX, mas por el contrario, constituyó una novedad en España, introducida precisamente por franceses. Generalmente este tipo de negocio se realizaba mediante concesión a otras empresas o particulares, aunque hubo determinados momentos en que la gestión de esta explotación pasó directamente a la compañía.

2. 1. Primera concesión: Petit de Coupray (1861)

En el acta de 28 de junio de 1861 ya aparece la primera referencia a la concesión de un privilegio para la fijación de anuncios en las estaciones de la red de MZA que en ese momento estaba construida. Se trata del “Privilegio para la fijación de anuncios en las Estaciones”, y la anotación del acta dice así:

“El Sr. Petit, gerente de una Sociedad que tiene por objeto el introducir en España un modo de publicidad ya adoptado en todas las estaciones de caminos de hierro de Francia, solicita la concesión del derecho exclusivo de fijar en las estaciones de la Compañía cuadros conteniendo anuncios de toda clase mediante el pago a la misma de una retribución anual de 100 reales por cada cuadro. La Comisión de Tarifas y el Director son de parecer que esta proposición es ventajosa y el Consejo la adopta en principio y acuerda se le someta el proyecto de contrato que haya de celebrarse con el Sr. Petit.”

Podemos casi asegurar con total garantía gracias a unos indicios que no dejan apenas lugar a dudas, que el señor Petit al que se refiere este acta, no era otro que Petit de Coupray, director del *Annuaire Officiel des Chemins de fer publié par l'Administration de l'Imprimerie Centrale des Chemins de Fer de Napoléon Chaix et Cie.*

Chaix publicó el *Librette Chaix* con una periodicidad mensual y, desde 1847-1848 su famoso *Annuaire-Chaix*, con periodicidad anual¹⁷⁷⁴. Los once primeros *Annuaire Chaix* desde su inicio como publicación, estuvieron dirigidos por Monsieur Petit de Coupray. Petit llegó a preparar también parte del 12º *Annuaire*, pero este se firma ya como dirigido por Napoléon Chaix, quien explica en el prefacio el retraso sufrido en la aparición de aquel número por el fallecimiento inesperado de Petit. Así, Monsieur Petit dirigió la publicación de los once primeros *Annuaire*, y parte del 12º de esta serie, el de 1863, en cuya preparación se encontraba cuando falleció inesperadamente, según explicó en el prefacio el mismo Napoléon Chaix.

El *Annuaire Chaix* número 11º, de 1861, estaba dedicado especialmente a los caminos de hierro de Argelia y España. De ello deducimos que Monsieur Petit pudiera desplazarse personalmente a nuestro país para completar la información que necesitaba para la publicación de su anuario, dándose a conocer a los altos cargos de MZA y otras compañías ferroviarias. Por ello, en este acta de MZA que se refiere al privilegio de las primeras instalaciones de cuadros con anuncios, al considerársele un personaje conocido, se le nombra simplemente como “Sr. Petit”, de modo familiar, cuando en

¹⁷⁷⁴ DE COUPRAY, Petit (1847-1848) *Op. cit.* Como hemos mencionado, la colección prácticamente completa desde el primer número de los Anuarios Chaix se conserva en el CNAH (SNCF) en Le Mans, mientras que en la Biblioteca Nacional de Francia no posee ningún ejemplar de este primer número.

general, las actas registran el nombre y al menos el primer apellido de todos los individuos que citan. Este sería el primer indicio que nos hace creer que fue este Petit el pionero e introductor de la publicidad en cuadros o carteles en las estaciones ferroviarias españolas, argumentando al Consejo que se trata de un modo de publicidad ya adoptado en todas las estaciones de caminos de hierro de Francia. Al mismo tiempo, parece que Petit gozó de la aceptación muy favorable de la idea, tanto ante el Director, como ante la Comisión de Tarifas y ante el Consejo en pleno, y por ello se trataría de un personaje conocido y que gozaba de la simpatía de los cargos españoles, y este sería el segundo indicio. Su habilidad para hacerse conocer y sus dotes comerciales se hacen patentes en su forma de actuar y moverse entre las jerarquías de las empresas ferroviarias. En tanto que Petit de Coupray recababa información sobre los ferrocarriles españoles para el número 11º de su *Annuaire Chaix* de 1861, especialmente dedicado a Argelia y España, hacía negocios paralelos con su sociedad para la distribución de anuncios de publicidad. Es de imaginar que si Petit realizó viajes para otros números del *Annuaire* dedicados especialmente a las redes ferroviarias de otros países, también ofreciese en otros lugares el negocio de la distribución de publicidad a cambio del derecho a la exclusividad y cierta retribución económica. Es posible que los negocios complementarios de servicios en torno a las redes ferroviarias en distintos países de Petit, no se limitasen solamente a la publicidad, y hubiese otras vertientes de negocio que también tocaría el emprendedor. El tercer indicio que nos hace pensar que es el mismo Petit al que se refiere el acta que hemos visto, y el Petit de Coupray director de los *Annuaire Chaix*, es la coincidencia de fechas entre la publicación del *Annuaire Chaix* de 1861 y la fecha de la propuesta del inicio de este tipo de concesión de exclusivas en la red de MZA.

Así pues, la introducción de la distribución y exhibición de publicidad variada en carteles o cuadros, en las redes ferroviarias españolas, estuvo a cargo, como primera iniciativa, de Petit de Coupray, profesional del mundo de la publicación y la imprenta, director de una de las más tempranas publicaciones especializadas en ferrocarriles de la imprenta, asimismo especializada, Chaix.

Por último, el tercer indicio que nos lleva a afirmar casi con total seguridad que Petit de Coupray fue el pionero de la introducción del modo de publicidad en cuadros en las estaciones de ferrocarril españolas, fue su fallecimiento inesperado en 1863, según el prefacio de Napoléon Chaix en el *Annuaire* nº 13 de aquel año. El repentino deceso del colaborador de Chaix coincide con un apunte de las actas de MZA de aquel mismo año donde se consigna la adjudicación de la expendición de libros y periódicos en las líneas de la Compañía a la Compañía General de Anuncios, pero como hemos comentado con anterioridad, solamente tenemos pruebas documentales de que esta sociedad se dedicaba a la expendición de libros y periódicos en las líneas de la Compañía, y no de la distribución de publicidad en carteles fijados en las estaciones. Aunque en la anotación no se hace referencia a la publicidad en cuadros a la que se dedicaba Petit, es posible que la noticia del su deceso, sirviese de detonante para la entrada de la Sociedad General de Anuncios en los mercados español y portugués; y también es posible que estuvieran aquí los primeros intentos de unificar la distribución de prensa y libros y la distribución de anuncios aprovechando la eficaz red que para ello suponían los tendidos ferroviarios.

2. 2. Segunda concesión: Mille de L'Aigle (1868)

El 29 de enero de 1868, se celebró otro contrato para la publicación de anuncios en las estaciones de la red de la Compañía. En este caso volvía a ser un francés, a juzgar por su apellido, quién pretendía reiniciar este negocio, el Sr. Mille de L'Aigle¹⁷⁷⁵. Tampoco tenemos más noticias de qué ocurrió con este nuevo intento de publicidad a gran escala en toda la red de MZA. Mas el negocio debía seguir sin ser rentable, puesto que apenas transcurridos dos años, el 22 de diciembre de 1870¹⁷⁷⁶, el Consejo decidió rescindirlo:

“El Sr. Director queda autorizado para la rescisión del contrato vigente con el Sr. Mille de L'Aigle para la fijación de anuncios en las Estaciones, en vista del considerable retraso en que se halla dicho Señor en el pago de la cantidad estipulada.”

Parece que ni los puntos de venta de prensa ni el negocio de la publicidad salían adelante en las estaciones.

Desde diciembre de 1870, fecha en que se rescindió el contrato con Mille de L'Aigle, el concesionario para exhibición de publicidad en las estaciones de MZA quedó vacante. En esta última fecha se firmó otra exclusiva que veremos más abajo. Los dos negocios, el de distribución de publicaciones y de publicidad, —que más adelante en el tiempo serían llevados simultáneamente por una misma empresa, para la generalidad de los casos—, seguían concibiéndose por separado, próximos al último tercio del siglo XIX.

2. 3. Tercera concesión: Manuel Sarmiento (1872)

El 15 de marzo de 1872¹⁷⁷⁷, aparece otra anotación en el acta confirmando el “Contrato con el señor Sarmiento para la fijación de anuncios en las estaciones”:

“El Consejo aprueba un proyecto de contrato con D. Manuel Sarmiento, mediante el cual se concede a dicho señor el privilegio exclusivo de fijar en todas las Estaciones de la red de la Compañía toda clase de anuncios.

La duración de este contrato será de tres años, pudiéndose rescindir en todo tiempo por cualquiera de las partes, previo aviso a la otra con tres meses de anticipación.

Terminado el plazo antedicho sin que por uno u otro de los contratantes se haya pedido la rescisión del contrato, se considerará el mismo prorrogado tácitamente por períodos de tres años con la misma cláusula de rescisión.

El Sr. Sarmiento abonará a la Compañía en el primer período 4.000 reales anuales por trimestres adelantados; en el segundo período 6.000 reales y el 3º y siguientes 8.000 reales.

¹⁷⁷⁵ Actas MZA, sesión nº 5 de 29 de enero de 1868, p. 521, libro 5.

¹⁷⁷⁶ Actas MZA, sesión nº 3 de 22 de enero de 1870, p. 257, libro 6.

¹⁷⁷⁷ Actas MZA, sesión nº 6 de 15 de marzo de 1872, p. 175, libro 7.

El Contratista disfrutará de un pase de circulación permanente de 2ª clase pudiendo llevar consigo un peso de 30 kilogramos en material de publicidad para repartir en las Estaciones.”

Hay una pequeña ambigüedad en el texto con respecto a los “períodos”. Creemos que el escribano se refirió a los años de duración del contrato. Por tanto, las anualidades se incrementaría proporcionalmente hasta duplicar las del tercer año el precio de inicio. No se trataba de una cifra despreciable para entrar en un negocio que hasta entonces no había dado resultados.

3. Las empresas francesas de la información en torno a los caminos de hierro españoles: L’Imprimerie Chaix y la Editorial Hachette

L’Imprimerie Centrale des Chemins de Fer de Napoleón Chaix et Compagnie fue la primera empresa de información que tuvo el título de Imprenta Oficial de los Caminos de Hierro en Francia¹⁷⁷⁸. Los propietarios-editores de esta compañía tenían su residencia en la rue Bergère, 20, cerca del boulevard Montmartre, en París. Más adelante Chaix sería desbancada paulatinamente por la Editorial Hachette, que comenzó a establecer una red de puntos de venta de libros y prensa en las estaciones francesas, aunque Chaix seguía siendo la editora oficial de textos sobre caminos de hierro. El contrato con Chaix y los caminos de hierro franceses continuó durante mucho tiempo, conservándose el primer contrato de 1938 y su renovación, que no fue hasta 1863, casi treinta años después de haber permanecido inalterado. Estos contratos se encuentran entre los documentos que custodia el CNAH en Le Mans. En los años 1960 la imprenta expuso los problemas financieros y la falta de beneficios que le reportaba la impresión y venta de sus Indicadores de Caminos de Hierro¹⁷⁷⁹.

Como acabamos de ver, el primer director de los anuarios Chaix, Petit de Coupray, sería el introductor en España del negocio de la exhibición de publicidad en las estaciones de la red peninsular, pero sin embargo, Chaix no emprendería en nuestro país un plan de desarrollo de puntos de distribución de prensa y librería. Esta concesión fue pasando de unas manos a otras, a veces combinada con las concesiones de venta de tabacos, y el negocio no debía resultar demasiado rentable, puesto que los concesionarios lo abandonan pronto. Sólo hasta la organización a gran escala de estos concesionarios sería posible extraer alguna rentabilidad a este negocio, pero aún así, tenemos constancia documental de que incluso en las primeras décadas del siglo XX, cuando ya estaban unificados ambos tipos de concesión, prensa y publicidad, este negocio seguía siendo deficitario.

En 1916, la Editorial Hachette consiguió formalizar en exclusiva un contrato con MZA para la venta de prensa, libros, otras publicaciones y pequeños artículos para el viajero, creando la Sociedad General Española de Librería, Diarios, revistas y Publicaciones, S. A. (conocida actualmente como SGEL¹⁷⁸⁰). Los detalles sobre este

¹⁷⁷⁸ LANGLOIS, M. (1964) “Le renouvellement de la convention liant la SNCF à l’imprimerie Chaix: Une collaboration de cent-dix-sept ans (1846-1963)”, en *Revue Générale des Chemins de Fer*, mai 1964, DUNOP Éditeur, pp. 293-300.

¹⁷⁷⁹ Archive Historique CNAH (SNCF), Le Mans, expediente 43LM429/7. “Convention avec l’imprimerie Chaix pour l’impression et la vente d’indicateurs des Chemins de fer (1938-1963).

¹⁷⁸⁰ Aunque Sociedad General Española de Librería, Diarios, Revistas y Publicaciones, S.A. mantiene su nombre largo desde su fundación en 1916 hasta la actualidad, sus siglas, utilizadas desde los años ’20 del

primer contrato y sus posteriores variaciones lo hemos estudiado en otro lugar¹⁷⁸¹. El fin de Hachette para esta expansión geográfica a la Península Ibérica no fue otro que introducir sus textos en los mercados español y americano a precios sin aranceles, lo cual consiguió con éxito¹⁷⁸². Aquel primer contrato de 1916 entre MZA y Sociedad General consideraba la exhibición de publicidad de forma complementaria, en las estaciones y apeaderos de la red antigua de la compañía ferroviaria. En los últimos años se ha investigado sobre la venta de libros en las estaciones de MZA¹⁷⁸³.

Para los libros, la prensa y los artículos de viajeros, SGEL se hizo cargo de renovar los armarios-biblioteca en las estaciones en las que ya existían y de instalarlos en las que aún carecían de ellos. Los armarios-biblioteca eran el nombre con el que se conocieron los pequeños establecimientos de venta de libros, prensa y pequeños objetos para viajeros instalados en los andenes, en las salas de espera amplias o *halls* de las estaciones. La funcionalidad y dispositivos del armario-biblioteca era casi idénticos a los de los quioscos que conocemos, con la diferencia de que los armarios-biblioteca estaban confeccionados completamente en madera trabajada a mano y barnizada a muñequilla. En aquel tiempo era abundante el uso de madera por las ferroviarias y tenemos documentos que prueban que durante el siglo XIX muchas de estas pequeñas instalaciones fueron encargadas a las mismas carpinterías de las ferroviarias. La carpintería de este modelo de armario-biblioteca era algo sobria y adusta en decoración, pero la calidad de la factura, su funcionalidad, precisión del encaje de las piezas y perfección en las terminaciones son dignas de alabanza. El tipo de trabajo desempeñado en los armarios-biblioteca es propio de maestros ebanistas, profesión casi por completo erradicada en la actualidad.

Perduran algunas fotografías de los armarios-biblioteca de comienzos del siglo XX en el Archivo Histórico Ferroviario de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles de Madrid, de entre las que ofrecemos en los documentos anejos de esta tesis la imagen de uno de estos armarios-biblioteca de Barcelona¹⁷⁸⁴.

siglo XX, cambiaron de SOGENIOLA a S.G.E.L. en algún momento. Estos datos lo hemos extraído de los membretes para correspondencia de Sociedad General, conservados en el AHF. Creemos que en esa época se dio la generalización del uso de siglas por las empresas en nuestro país, y que fuera posible algún período de ajuste en la adopción de siglas, aunque aún es pronto para generalizaciones.

¹⁷⁸¹ GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2014) *Op. cit.*

¹⁷⁸² DEMARCO, Eileen S. (2006) *Reading and Riding: Hachette's Railroad Bookstore Network in Nineteenth-century France*, Lehigh University Press, 172 pp.

¹⁷⁸³ MARTÍNEZ RUS, Ana (2003) "Libros en los andenes. La sociedad general de librería y los ferrocarriles", en *Actas del III Congreso de Historia Ferroviaria*, Gijón, 13 pp. Disponible en: <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Gijon2003/pdf/te5.pdf> [última consulta 05/12/2015]. Y de la misma autora (2005) "Pasajeros y lectores: las estrategias de la SGEL en la red ferroviaria española (1914-1936)", en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 2005, vol. 27, pp. 179-195. Disponible en: <http://revistas.ucm.es/index.php/CHCO/article/view/7686> [última consulta 05/12/2015]

¹⁷⁸⁴ En los documentos anejos incluimos las imágenes del anverso y reverso de una fotografía de uno de estos armarios-biblioteca de la red catalana de principios del siglo XX. Este bello documento gráfico merece siquiera el rápido comentario que ofrecemos en las líneas que siguen: En el anverso litografiado de la cartulina que sirve de soporte y marco a la fotografía constan dos firmas, la del fotógrafo, "Fotografía de José Alonso, Ronda de San Pablo, 12,-Bajos. Barcelona"; y la del litógrafo que fabricaba estos soportes, "A Corpas. Santander". El hecho de que estos soportes para fotografías fueran encargados a un litógrafo —no residente, además en la misma ciudad que el fotógrafo—, y la bella factura del dibujo de estilo modernista que representa la esquina superior izquierda de una columna y un dintel, figurados con motivos vegetales y arquitectónicos y difuminados hacia abajo y la derecha, dan testimonio de la importancia otorgada a estos objetos.

Hemos analizado parte de la documentación original sobre este tema, y ya hemos publicado algún adelanto sobre ello. En trabajos posteriores abundaremos en el siglo XX y en los avatares que sufrió SGEL en España hasta el estallido de la Guerra Civil, cuando la empresa abandona el negocio de la distribución en las estaciones de MZA, y se hizo cargo de él en 1941 un concesionario nacional cuyo nombre comercial fue Bercovitz...

...Pero esa otra historia tendrá que esperar nuevas investigaciones y otra ocasión para ser narrada.

Capítulo XXII. Otros elementos de imagen en soporte papel

Aunque existen algunas obras precursoras¹⁷⁸⁵, sólo muy recientemente ha cundido el estudio sobre los llamados efímera en España, por su valor como soportes literarios o artísticos¹⁷⁸⁶. No hemos tenido aún tiempo suficiente para realizar un encuadre metodológico adecuado de enlace de esta materia de trabajo con las producciones ferroviarias o relacionadas con el ferrocarril que le pueden ser asociadas. Si bien existen ciertas diferencias sustanciales entre los efímera como soportes de cualidades literarias y artísticas, con los que vamos a presentar aquí, son a la vez evidentes sus puntos de contacto con otros elementos de imagen en soporte papel con finalidad meramente publicitaria.

Las primeras ferroviarias cuidaron la imagen que proyectaban al público en extremo, tanto potenciales clientes como público de las élites. Aunque esta preocupación por la imagen no estuvo sistematizada en el siglo XIX como en la actualidad, la lógica empresarial llevaba casi de forma natural a ello. En este trabajo no hemos podido profundizar aún en un análisis exhaustivo sobre estos otros elementos de imagen, pero abrimos este apartado a modo de apunte a considerar en posteriores investigaciones. Entre estos otros elementos de imagen en soporte papel hemos clasificado los títulos de acciones y obligaciones al portador de caminos de hierro, de gran valor artístico, aunque el objetivo de estos elementos era precisamente el contrario a los efímera, ya que estuvieron fabricados para ser conservados, pues estos títulos equivalían a sumas de dinero en efectivo. También hemos incluido la cartelería, la cuál también es proclive a ser considerada un soporte efímero. El coleccionismo ha hecho que se conserven más ejemplares de este soporte publicitario, cabe decir mucho más abundantemente respecto al cartel ferroviario francés que respecto al español, prácticamente perdido en la mayoría de los casos, lo cual ha provocado que en nuestro

¹⁷⁸⁵ RAMOS PÉREZ, Rosario (coord.) (2003) *Ephemera: La vida sobre papel*, Biblioteca Nacional, Madrid, 533 pp.

¹⁷⁸⁶ BOTREL, Jean-François (2015) “Ephemera & non libres en Espagne: statut & patrimonialisation”, en *Fabula / Les colloques, Les éphémères, un patrimoine à construire*, décembre 2015. Disponible en: <http://www.fabula.org/colloques/document2938.php>; o del mismo autor (2015) “Pour les ephemera, des nomenclatures sans frontières?”, en *Fabula / Les colloques, Les éphémères, un patrimoine à construire*, décembre 2015. Disponible en: <http://www.fabula.org/colloques/document2941.php> [última consulta 14/12/2015]; y del mismo, (2015) “Ephemera & matrices littéraires ou artistiques: les opérations de dériation transmédiatique”, en *Fabula / Les colloques, Les éphémères, un patrimoine à construire*. Disponible en: <http://www.fabula.org/colloques/document2942.php> [última consulta 13/12/2015]

país haya incluso llegado a omitirse la existencia de cartel ferroviario, afirmación errónea por otro lado.

Queremos advertir que hemos debido prescindir de un amplio abanico de folletos publicitarios que se conservan en el Archivo Histórico Ferroviario y que hemos podido digitalizar y empezado a trabajar, lo cual no merma gravemente el contenido global de este trabajo, puesto que la mayoría pertenecen al siglo XX.

1. Los títulos de acciones

Los modelos de las acciones y las obligaciones al portador fueron un importante instrumento de comunicación visual del prestigio de las compañías, y se editaron ilustradas al grabado, con profusión de dibujos con filigranas decorativas.

De la primera serie de obligaciones estampadas de 1857, las más antiguas, no nos ha llegado el documento, pero en las actas, existe testimonio de que uno de los miembros del Consejo de Administración español, Sr. Bauer, personaje que en numerosas ocasiones sirve de enlace e intérprete entre dicho Consejo y el Comité de París, relata ante el Consejo el *“modo como en París han acordado estampar y firmar en las acciones el pago del dividendo pasivo de los cien francos”*¹⁷⁸⁷. Podemos deducir, pues, que desde un principio se cuidó con celo primoroso la imagen de la Compañía MZA desde su Comité de París, experto ya en la edición de acciones y obligaciones, pues estos impresos fueron considerados un importante vehículo publicitario de la imagen pública de las compañías.

Nuevos testimonios de aprobación de los modelos de resguardo para acciones los encontramos en diversas sesiones de la compañía, en todos los cuales, la información con tenida en ellos es debida y previamente cotejada por ambos centros administrativos de MZA, el Consejo de Madrid y el Comité de París¹⁷⁸⁸.

La mayoría de los títulos de acciones que hemos localizado de ferrocarriles españoles, están conservadas en el AHF en Madrid¹⁷⁸⁹, y nos consta que algunos ejemplares circulan en el mercado coleccionista. Sólo una del Ferro-carril de Córdoba a Málaga la hemos hallado en el Archivo Municipal de esta última ciudad, e insertamos su imagen a continuación.

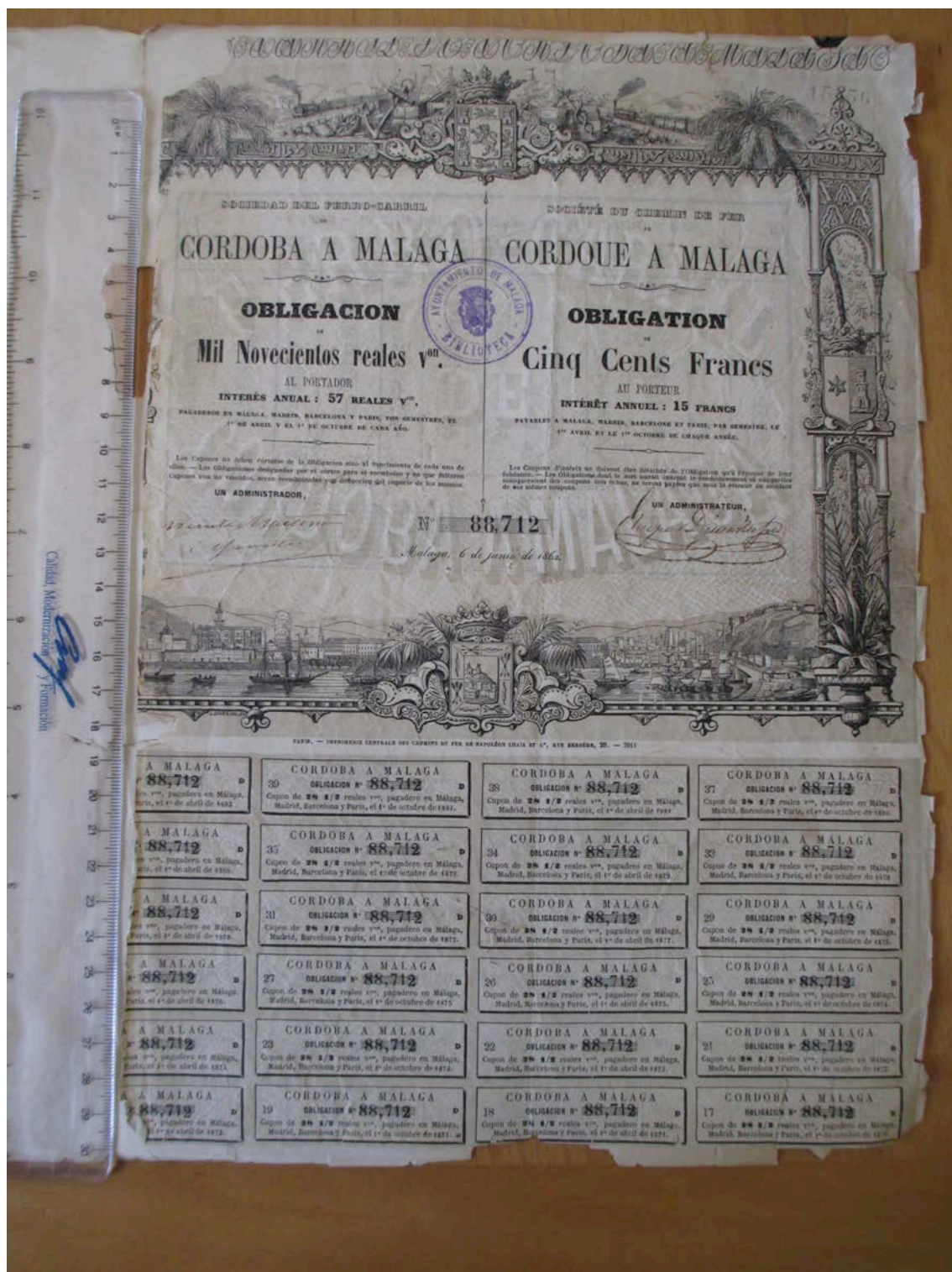
En este momento hemos comenzado a analizar iconográficamente las imágenes de las acciones que se han conservado, aunque este trabajo queda también apuntado para investigaciones futuras.

¹⁷⁸⁷ Actas MZA, sesión nº 28 de 11 de abril de 1857, p. 50, libro 1.

¹⁷⁸⁸ Actas MZA, sesión nº 44 de 6 de junio 1857; libro 1.

¹⁷⁸⁹ AHF, modelos de acciones.

Ilustración 79. Obligación Ferro-carril de Córdoba a Málaga (1881) Archivo Municipal de Málaga



Hemos obtenido una colección de 56 títulos de acciones y obligaciones ferroviarias, 55 conservadas en el Archivo Histórico Ferroviario y 1 en el Archivo Municipal de Málaga, publicadas entre los años 1859 y 1963. Las compañías ferroviarias a las que pertenecen son: Amorebienta-Guernica-Luno (1888), Andaluces (1913), Asturias-Galicia-León (1882-1885), Barcelona a Francia (1864), Dividendos pasivos (sin nombre de compañía) (19??), El Irati (1839), Ferrocarriles de Cataluña, S.

A. (1963), Ferrocarriles Secundarios (1909), MZA (1859-1944), Norte (1860-1918), Ferrocarril Palma Sóller (1906, 1940), Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia (1876-1913?), Tranvía Bilbao-Durango-Arratia (1942), Ferrocarriles Vascongados (1906), Chemin de fer de Zaragoza à Pamplona (1859), y Ferrocarriles de Zaragoza a Escatrón (1871).

Estos títulos de acciones están siendo analizados en el momento en el que depositamos esta tesis doctoral.

2. Billetes para viajeros: importación e impresión

Tal vez, el humilde billete de tren suponga uno de los soportes de comunicación sobre papel de las ferroviarias que mejor puede almacenar las impresiones subjetivas del viajero. Aunque la misión de los billetes de tren es primordialmente funcional, también éstos son un medio de comunicación con el público. Hay quienes guardan los billetes de sus pasajes, coleccionándolos como elemento evocador del trayecto que se ha realizado. Sólo hemos podido realizar un breve acercamiento documental a los billetes de viajeros en España, sobre los que hay poco investigado hasta la fecha. Adelantamos aquí algunos trazos de este interesante tema que apuntamos como línea de investigación abierta para futuros estudios.

2. 1. El origen del billete de tren (1838)

El origen del billete de tren y su historia ha despertado interés público en Francia desde hace casi un siglo. En 1938 se conmemoró el centenario del nacimiento de los billetes de pasajeros en la revista *Chroniques des Transports*¹⁷⁹⁰, donde aparece un artículo cuyo extracto sobre el tema de los billetes de pasajeros fue reproducido en una publicación titulada *Le Pays d'Auge* en 1939¹⁷⁹¹. En estas referencias se recuerda cómo en 1836 Thomas Edmonson, jefe de la pequeña estación de Milton en la línea recientemente abierta de Newcastle a Carlisle, decidió sustituir las pequeñas hojas volantes manuscritas que sirvieron en los ferrocarriles ingleses como título de transporte desde 1830 por billetes fabricados en cartón para evitar falsificaciones. Aquellos billetes en cartón de tres milímetros tenían unas medidas de 3,8x2.7 cms. y debían ser portados en la mano por los viajeros. Además, para fijar el orden de sucesión de las personas con derecho a transporte, todos los billetes se numeraron y se indicaron en ellos los datos más importantes, como la estación de salida y de destino y el precio abonado por el cliente. Para la confección de estos primeros billetes, Edmonson compuso una primitiva plancha de imprimir en madera, y más tarde confeccionó un aparato numerador de billetes.

¹⁷⁹⁰ *Chroniques des Transports* (10/13/1938). [Esta fuente está documentada en el Archive Historique de SNCF en Le Mans, pero no se conserva. Del artículo al que nos referimos sólo queda una copia mecanografiada en dicho archivo]

¹⁷⁹¹ REDACCIÓN (01/02/1939) “Nota de prensa en francés, con contenido sobre la conmemoración del centenario de la creación de los primeros billetes de tren para viajeros”, en *Le Pays d'Auge* [en el Archive Historique de la SNCF en Le Mans, queda un recorte con la fecha y el título de la publicación manuscritos].

2. 2. Primera normativa para los billetes obligatorios de viajeros por MZA y su tipología (1858)

En España, con el motivo de la ampliación de las redes de cada compañía en la primera etapa de la construcción, se hacía necesario expedir billetes distintivos para cada tramo o dependiendo de su uso. Las actas de MZA nos ofrecen anotaciones valiosísimas para conocer el desarrollo de los billetes de viajeros en nuestro país.

El 12 de marzo de 1858¹⁷⁹², el Consejo ya se ocupó de los billetes y permisos de circulación gratuitos o a precios reducidos en el camino hasta Alicante. Con el título “*Permisos de circulación*” se levantó acta de estas decisiones. En primer lugar, como medida general se propuso que bajo ningún pretexto se permitiese viajar en los trenes sin billete o permiso. Los portadores de todos los permisos y billetes que se mencionan a continuación tenían derecho al transporte gratis de 30 kilogramos de equipaje, debiendo pagar el excedente de peso a precio de tarifa. En esta sesión del Consejo se añadió que desde 1º de abril todos los permisos y billetes concedidos con fecha anterior se considerarían caducados. A su vez, estos permisos se dividirían en varios tipos, y para la identificación a simple vista de los tipos, se empleaban dos materiales diferentes (pergamino y papel) y el uso de diferentes colores en los billetes expedidos (blanco, amarillo, rosa y azul). Aunque estas diferencias de material y de color de los billetes de viaje tuvieran una clara función práctica, llama la atención prestada por el Consejo de Administración de MZA a los detalles y a la estética, ya que en estos primeros momentos de creación de las redes otros asuntos importantes de logística se despachaban de forma más breve. Las tipologías de billetes en estos primeros tiempos fueron regladas así:

1. Permisos de libre circulación, impresos sobre pergamino. Se ordenó que estos permisos de libre circulación se renovasen al inicio de cada año. La durabilidad y consistencia del pergamino es mucho más alta que la del papel, y más útil para servir para numerosos usos. Serían pases de 1ª clase que diesen derecho a la circulación gratuita en todas las secciones en explotación. Estos permisos se otorgarían de forma unipersonal por acuerdo del Consejo y debían llevar las firmas del presidente y el director de la compañía ferroviaria, y de la persona a cuyo favor estuvieran concedidos. La elección del pergamino para esta clase de permisos más elevados en prestaciones que el resto, bien podría deberse también a una asociación de imagen y prestigio.

2. Permisos de circulación temporal, impresos en papel blanco. Se dividían en tres clases (suponemos que correspondientes a las tres clases de viajes y tipos de viajeros —1ª, 2ª y 3ª—). Debían ser expedidos por el director y llevar su firma, más la firma de la persona a cuyo favor estuviesen expedidos.

3. Billetes de servicio. Serían de tres clases —aunque el texto no especifica cuáles son estas clases entendemos que también se corresponden con las categorías 1ª, 2ª y 3ª—. Estarían impresos en papel amarillo y destinados exclusivamente a los empleados que debieran recorrer la línea para el desempeño de sus funciones. Podrían también ser concedidos a personas ajenas a la administración, pero que viajasen en interés de la Compañía. Serían otorgados por el Director y debían llevar su firma y también la firma del viajero.

¹⁷⁹² Actas MZA, sesión nº 16 de 12 de marzo de 1858, p. 258, libro 1.

4. Billetes valederos para un solo viaje, de ida o de vuelta. También serían de tres clases. Los de la 1ª clase irían impresos en color blanco, los de la 2ª en rosa, y los de la 3ª en azul. El texto especifica que éstos colores eran los mismos que se utilizaba para a los billetes corrientes de pago puestos a la venta. Estos billetes se cortarían de un libro-talonario, llevando la firma en estampilla del Director general, el Ingeniero Jefe de la Compañía, el de la Tracción y el Jefe de la Explotación, todos ellos, autorizados a expedir estos billetes bajo su responsabilidad, debiendo firmarse por dichos cargos, que además tenían que especificar en el talón el objeto del viaje. Los talones se enviarían cada ocho días a la intervención.

5. Había un quinto tipo de billetes a precio reducido. También participaba de la separación en tres clases —1ª, 2ª y 3ª—, y estaban exclusivamente destinados a los padres, madres, mujeres e hijos de la Compañía, expidiéndose por los Jefes de Servicio a solicitud de los empleados.

En la misma sesión¹⁷⁹³ se especifican los nombres de las personas a las que se extenderían los permisos de circulación anual. En general son propietarios y altos cargos de la Compañía y del Comité de París, políticos, miembros de la Sociedad Española Mercantil e Industrial, algunos altos cargos de otros caminos de hierro que empalmaban con los de la Compañía y de algunas compañías francesas, el director general de Correos (Manresa Sánchez) y el director de la *Gaceta de los Caminos de Hierro* (Hubbard).

No sabemos cómo habían sido confeccionados los primeros billetes de viajeros puestos en uso por MZA, pero deducimos que su impresión debió ser encargada a algún impresor ajeno a la empresa. Sin embargo, unos dos meses después de que el Consejo se encargase de diseñar los tipos de boletos de colores que hemos descrito arriba, en la sesión del 2 de junio de 1858¹⁷⁹⁴, el Consejo autorizó al Director a adquirir una máquina para fabricar los billetes de viajeros en el precio de 4.500 francos. El hecho de que el precio de la máquina, bastante elevado, por cierto, sea dado en moneda francesa, nos lleva a deducir que la máquina se importó desde el país vecino.

2. 3. Las primeras máquinas de fabricar billetes, los primeros operarios de fabricación de billetes, los pedidos externos de billetes, las primeras máquinas de fechar billetes (1858-1863)

Efectivamente, en la sesión del 12 de julio de aquel mismo año¹⁷⁹⁵, el Consejo aprobó un contrato efectuado por el Comité de París para el suministro de máquinas para fabricar billetes y fecharlos, con un tal Monsieur Lecoq, industrial que suponemos francés de nacionalidad y no hemos podido identificar por el momento.

Durante los tres años siguientes, la solución de la máquina de auto-fabricación de billetes de viajeros debía seguir dando buenos resultados, porque en el acta de la sesión del 8 de agosto de 1861¹⁷⁹⁶ encontramos un ascenso de puesto y cargo del Jefe de

¹⁷⁹³ Actas MZA, sesión nº 16 de 12 de marzo de 1858, p. 260-261, libro 1.

¹⁷⁹⁴ Actas MZA, sesión nº 32 de 2 de junio de 1858, p. 314, libro 1.

¹⁷⁹⁵ Actas MZA, sesión nº 39 de 12 de julio de 1858, p. 337, libro 1.

¹⁷⁹⁶ Actas MZA, sesión nº 32 de 8 de agosto de 1861, p. 344, libro 3.

la fabricación de billetes, don Genaro Montero, que pasa a ser guarda-almacén con el sueldo de 12.000 reales; y para el cargo que ocupaba hasta entonces, es decir, Jefe de fabricación de billetes, se nombra a don Carlos Lobe, hasta aquel momento empleado en la contabilidad de almacenes. El nuevo Jefe de fabricación de billetes cobraría 7.000 reales en dicho cargo.

Al mes siguiente, el 5 de septiembre de 1861¹⁷⁹⁷, se hace constar en carta que hasta aquel momento las reparaciones que había necesitado la máquina para hacer billetes habían sido insignificantes y habían podido ejecutarse pronta y fácilmente, pero se prevé que si llegase a romperse una pieza importante de la máquina, debería suspenderse la fabricación de billetes por algunos días, en cuyo caso no podría satisfacerse los pedidos de éstos, que venían siendo cada día más frecuentes, sobre todo cuando había trenes extraordinarios. En previsión de esta eventualidad, el Director propone se consultase al Comité de París acerca de si sería conveniente adquirir una nueva máquina o solamente las piezas de repuesto que indicara el constructor de la que poseía la Compañía.

No tenemos más noticias acerca de la máquina de hacer billetes, pero su uso debió quedar desfasado o se temió seriamente una inminente rotura de piezas y paralización de esta máquina, por que en julio de 1862 se autorizó el pedido de 500.000 billetes de viajeros. Se supone que la petición hubo de hacerse a algún impresor externo a la ferroviaria, puede ser que en previsión de problemas.

En agosto de aquel mismo año, la fabricación de billetes vuelve a cambiar de manos. Parece ser que el hasta entonces jefe de la Contabilidad de almacenes, un tal señor Jaén, se encontraba en mal estado de salud y había marchado a tomar baños salutíferos el 26 de junio anterior. No se le depuso inmediatamente de su puesto de trabajo, sino que se reservó resolver acerca de la posición en la que hubiera de quedar este empleado a su regreso. Entre tanto, el Consejo había nombrado jefe de dicha dependencia a otro tal señor Moreno, que había sido el oficial subordinado de aquella contabilidad, y para ocupar este puesto de oficial vacante nombró a Carlos Lobé, quien se había hecho recientemente cargo de la fabricación de billetes. Hasta entonces Lobé había cobrado el sueldo de 7.000 reales anuales, y como oficial pasaría a cobrar 9.000. El señor Jaén, ausente aún de su puesto debido a la enfermedad que sufría, pasaría a ocupar el puesto de jefe de la fabricación de billetes con el sueldo que anteriormente cobraba Lobé, es decir, 7.000 reales.

Parece que previendo la demora que supondría el hecho de que el puesto de jefe de fabricación de billetes estuviese desatendido por el momento, a comienzos de noviembre de aquel año de 1862¹⁷⁹⁸ el Consejo de MZA decidió hacer un pedido de 2.000.000 de billetes para viajeros de distintos colores. 500.000 serían de color blanco para la 1ª clase, otros 500.000 de color rosa para la 2ª y 1.000.000 de color azul para la 3ª. No se especifica a quién fue encargada esta impresión, y respecto a los colores de los billetes encargados para ser suministrados, cabe decir de que se mantenían los que se habían decidido cuatro años antes para la distinción de categorías de viajes.

¹⁷⁹⁷ Actas MZA, sesión nº 34 de 5 de septiembre de 1861, p. 354, libro 3.

¹⁷⁹⁸ Actas MZA, sesión nº 33 de 6 de noviembre de 1862, p. 167, libro 4.

En diciembre de 1862¹⁷⁹⁹ el Consejo autorizó el pedido de 15 máquinas para fechar billetes. Debía tratarse sin duda de máquinas más pequeñas que la de fabricación de billetes, que estaba instalada y funcionaba en el almacén central. Estas máquinas para fechar billetes debían estar destinadas a las estaciones principales, donde la cantidad de billetes vendidos dificultase que esta operación se efectuase manualmente. Este sistema mecánico de fechado de billetes de viajeros debió tener un resultado exitoso, ya que en marzo del año siguiente, 1863, se volvieron a pedir otros 25 de estos utensilios mecánicos¹⁸⁰⁰.

Los pedidos a imprentas externas continuaron, ya que en la primavera de 1863, se volvieron a encargar 1.800.000 billetes para viajeros¹⁸⁰¹. Aunque seguimos sin averiguar exactamente quién sería el proveedor, es muy probable que fuese un impresor francés y que el responsable de su gestión fuese el Comité de París, ya que dicho pedido fue encargado junto con varios objetos de repuesto para los telégrafos de las líneas en explotación, que atendían a esta procedencia.

No obstante los pedidos externos de impresión de billetes de viajeros, parece ser que el puesto de Jefe de la fabricación de billetes se mantuvo por un tiempo más, aunque tal vez el auto-abastecimiento de este producto quedase reducido a cantidades puntuales o de repuesto de ciertas estaciones pequeñas. Encontramos de nuevo al Sr. Jaén, que había marchado a baños curativos y había permanecido convaleciente durante el tiempo que se le degradó de cargo y sueldo, de nuevo a finales de diciembre de 1863¹⁸⁰². Traemos aquí la anotación del acta completa, pues es ilustrativa de las condiciones de vida de los trabajadores ferroviarios, quienes sufrían enfermedades endémicas que alcanzaban a toda la familia, pues en numerosas ocasiones habitaban en lugares insalubres o con grandes humedades; y aunque no es este objeto de nuestro estudio, lo incluiremos como una pincelada contextual, por venir a colación de los avatares del empleado a cargo de la fabricación de billetes de viajeros:

“D. J. Jaén, Gefe de la fabricación de billetes, expone que a consecuencia del delicado estado de salud de su hija por consejo de los médicos ha fijado temporalmente su residencia en el vecino pueblo de Pinto, y para poder asistir diariamente a su oficina pide se le conceda un pase gratuito de ida y vuelta entre Madrid y aquel punto. El Consejo atendidas las especiales circunstancias que concurren en el Sr. Jaén, acuerda se le expida el pase que solicita, el cual será valedero por término de tres meses, no pudiendo esto servir de precedente para otro caso de la misma naturaleza.”

A pesar de las restricciones arancelarias del período anterior, veíamos cómo la Compañía se las arreglaba para seguir comprando los billetes y cartones en Francia. Además los billetes debían ser numerados y fechados a mano, y la extensión de las líneas debió representar la acumulación de este trabajo, que se haría en los despachos de billetes en el momento de las ventas. En octubre de 1869 se realizó un gran pedido por conducto del Comité de París, de cuatro numeradores a mano y de 600.000 cartones de diferentes clases para billetes de viajeros¹⁸⁰³.

¹⁷⁹⁹ Actas MZA, sesión nº 38 de 11 de diciembre de 1862, p. 191, libro 4.

¹⁸⁰⁰ Actas MZA, sesión nº 6 de 2 de marzo de 1863, p. 242, libro 4.

¹⁸⁰¹ Actas MZA, sesión nº 11 de 6 de mayo de 1863, p. 292, libro 4.

¹⁸⁰² Actas MZA, sesión nº 33 de 31 de diciembre de 1863, p. 410, libro 4.

¹⁸⁰³ Actas MZA, sesión nº 24 de 18 de noviembre de 1869, p. 224, libro 6.

3. El cartel ferroviario español y el cartel ferroviario francés sobre España, o el cartel ferroviario franco-español

Como ya hemos expuesto en otro apartado, a nuestro modo de ver, la construcción de una mentalidad viajera y turística contemporánea, habría sido inicial e intencionalmente promovida por las empresas capitalistas del momento dedicadas a los transportes, tanto si los viajes tenían el objeto de asistir a eventos concretos, o eran fruto de motivaciones religiosas para peregrinaciones o festividades, o solamente se basaban en conocer lugares alejados de un modo lúdico.

La historiografía francesa ha estudiado con munificencia el nacimiento y desarrollo del cartel desde la Edad Moderna, cuando a partir de 1539 Francisco I ordena la fijación de este tipo de anuncios a pie de calle para información del público. La divulgación de todo tipo de informaciones, incluso comerciales, mediante carteles se dio, sin embargo, a mediados del siglo XVIII, pero el punto febril que había alcanzado el hábito de fijar afiches en cualquier pequeño espacio de superficie, grande o pequeño, amplio o minúsculo, se vio sometido en 1873 al impuesto del timbre, que afectó negativamente a las cuarenta empresas fijadoras de carteles que existían en París en aquellos entonces. La Revolución Francesa también haría uso exhaustivo de cartelería con fines propagandísticos, excitadores e informativos. Ya a mediados del siglo XIX el cartel francés conoció otro período de esplendor debido a las controvertidas reformas urbanísticas de Geroges-Eugène Haussmann bajo Napoleón III. Aquellas reformas consistieron en la apertura de grandes bulevares que atravesaban la ciudad diagonalmente a modo de amplias vías como arterias que permitirían controlar militarmente mediante artillería todos los barrios parisinos para impedir levantamientos populares o barricadas. De hecho, aquellas nuevas arterias que tanto disgustaron a los habitantes contemporáneos de la urbe, fueron elementos fundamentales en el éxito de la posterior represión de la Comuna de París de 1873. El cartel parisiense, a partir de ahora susceptible de ser fijado en espacios más amplios, comienza a encuadrarse en soportes de madera específicos y rápidamente se diversifica y especializa. Este tipo de fijado en cuadros permitía la elección de emplazamientos y garantizaba la duración y la conservación durante un período de tiempo más largo. Serían los tiempos de aparición de los primeros afiches de Chéret, en 1869, con composición exclusivamente a base de formas planas para facilitar la retención en la memoria, concebidos como murales para emplazar en los nuevos espacios de las austeras paredes del París remodelado. Este artista catalizó en sus carteles el lenguaje visual del arte popular utilizado en los programas de circo decorados, combinándolo con la interpretación tradicional del gran arte mural europeo, dejándose influir por Tiépolo, incorporando un uso particular del color negro y el entrelazamiento de formas lisas que eliminaban la sensación tradicional de solidez y tridimensionalidad. A partir de Chéret, el cartel crearía una especie de taquigrafía visual que permitiera expresar ideas de forma sencilla y directa. También entraría en la escena de la cartelística unos años más tarde Henri de Toulouse-Lautrec, quien relacionaría el cartel con la evolución futura de la pintura, consolidando la forma de expresión que alejaba al cartel de las ilustraciones de libros y la pintura tradicional del caballete. El famoso cartel anunciador de Lautrec de la inauguración del Moulin Rouge de París en 1889, marcarían la influencia artística sobre pintores más jóvenes

como Picasso, que visitarían París a comienzos del siglo siguiente. En los años 1890, el cartel parisino se encontraba en todo su apogeo y se publicaban ediciones especiales para coleccionistas, robándose carteles de las calles, realizándose exposiciones y comenzando a aparecer artículos e historias del cartel. Los años del desarrollo del cartel, la prensa y la publicidad en general en Francia, comprendidos entre 1850 y 1920 son conocidos como “La Belle Époque de la Publicité”¹⁸⁰⁴.

Como veremos más adelante, en el apartado de utilización de las redes ferroviarias como redes de distribución de publicidad de empresas externas al ferrocarril, explotadas por concesionarios externos a las ferroviarias, en las Actas de MZA quedaría constancia expresa de la novedad del cartel publicitario comercial enmarcado y dispuesto en las estaciones en España. Mientras en Francia el método de anuncios en afiches estaba viviendo su pleno apogeo y madurez durante la segunda mitad del siglo XIX, España aún estaba comenzando a familiarizarse con este tipo de publicidad, que parece comenzó a desarrollarse paulatinamente a medida que se extendieron los ferrocarriles, ya que anteriormente no tenemos aún testimonio de una fiebre cartelística del tipo francés que estamos describiendo. Es posible que esta diferencia sea una de las causas de la escasez de investigaciones en profundidad y amplitud del cartel comercial español. No obstante, algunas fundaciones culturales vinculadas a empresas e industrias, han comenzado el estudio histórico de sus fuentes gráficas, o al menos su recopilación¹⁸⁰⁵.

Las investigaciones sobre cartelística en España, que ya de por sí no son muy abundantes, en general obvian y olvidan específicamente la cartelística ferroviaria¹⁸⁰⁶, creemos, debido a una falta de profundización en nuestras propias fuentes primarias, escasas —cierto—, pero aún en parte disponibles. Aunque en la mayoría de los casos los carteles ferroviarios españoles producidos desde la segunda mitad del siglo XIX se hayan conservado muy escasamente, en nuestra investigación hemos localizado algunos, o bien rastros documentales de ellos.

En el Archivo Histórico Ferroviario de la Fundación de los Ferrocarriles españoles se conservan varios ejemplares de diferentes momentos de los siglos XIX y XX. La mayoría de los conservados de esta época suele ser tipografiado —no ilustrado— en negro sobre papel de color, y tiene en todos los casos una finalidad muy

¹⁸⁰⁴ Este breve acercamiento al surgimiento del cartel en Francia, es extracto de varias entradas del MUSÉE DES ARTS DÉCORATIFS ET DE LA PUBLICITÉ, PARÍS (s./f.), en web oficial. Disponible en: www.lesartsdecoratifs.fr/francais/musees/musee-des-arts-decoratifs/collections/dossiers-thematiques/publicite/petite-histoire-de-l-affichage/des-debuts-de-l-affichage-au-xixe; y www.lesartsdecoratifs.fr/archives/fr/03museepublicite/expositions/LabelleEpoque/index.html [última consulta 05/12/2015]; y de BARNICOAT, John (1972) *Los carteles: su historia y lenguaje*, Gustavo Gili, 280 pp. [última consulta 05/12/2015]

¹⁸⁰⁵ Normalmente estas recopilaciones y su publicación, suelen ser catálogos de muestras de recopilaciones del propio material conservado de las empresas y/o exposiciones organizadas por éstas o por museos. Ejemplos de este tipo de publicaciones son el catálogo de la exposición OLIVA PASCUET, Víctor (2013) “Publicidad para una historia. 170 años de compañía”, Museu del Gas, Fundació Gas Natural Fenosa, 203 pp. Para esta celebración se organizó también una exposición que fue inaugurada en marzo de 2013 en el Museo del Gas de Sabadell. Noticia disponible en: <http://www.marketingdirecto.com/actualidad/publicidad/170-anos-de-publicidad-la-historia-de-gas-natural-fenosa/> [última consulta 12/11/2015]; o COLECCIÓN MAXAM (s/f) *Ayer y hoy de los calendarios de explosivos*, Fundación Maxam, 71 pp. Disponible en: <https://www.maxam.net/media/Default%20Files/fundacion/Catalogo.pdf> [última consulta 12/11/2015]

¹⁸⁰⁶ CARULLA, Jordi; CARULLA, Arnau (1998) *Op. cit.*

específica: informar de algún servicio como los trenes expresos y combinaciones de trayectos con líneas de otras compañías, o para informar al público de supresión de trenes o de algún cambio de tarifa, etc¹⁸⁰⁷. También se conservan algunos afiches ilustrados y a color en español.

En cuanto a los testimonios documentales que nos informan de la existencia de carteles ferroviarios españoles ya desde el siglo XIX, pondremos aquí varios ejemplos:

Para promocionar la nueva modalidad de viajes circulares de recreo se emitió gran cantidad de publicidad en cartelería y folletos. El organizador inicial de estos viajes circulares en 1871 fue un agente externo, el señor Minaux, agente en París de una compañía de los Ferro-carriles de la alta Italia. Desde este primer comienzo estuvo fuera de discusión que la promoción de estos viajes de ocio requerirían un gasto importante en publicidad, el cuál se planteó en conjunto entre la impresión de carteles, programas y billetes, y se calculó proporcionalmente a los ingresos que cada compañía tuviese del producto conseguido de las ventas. No se han conservado estas muestras de publicidad en los archivos de MZA, seguramente por haber desaparecido en las purgas de documentos inútiles que se fueron haciendo a lo largo del siglo XIX por la propia empresa. No obstante, la promoción de estos viajes debió ser intensa, y se anunciaron también en las guías de viajes como un apartado más de los servicios de las compañías, que se relacionaban generalmente en tablas¹⁸⁰⁸.

Otro testimonio de la existencia de cartelística turística ferroviaria en España es la serie de textos que se refieren al Monasterio de Piedra, que comienzan a partir de 1880¹⁸⁰⁹, justo coincidiendo con los esfuerzos de la familia propietaria del enclave para conseguir que el manantial de las Aguas de la Peña descubierto en 1869 por Federico Muntadas, fuera legalmente reconocido por sus propiedades medicinales¹⁸¹⁰. La forma de promocionar el enclave del Monasterio en conjunto con MZA constituye una verdadera excepción a la norma habitual de actuación de la ferroviaria, puesto que normalmente la empresa de transportes se limitaba precisamente a su papel de transportista, y son muy escasos o prácticamente inexistentes los documentos que nos hablan de su participación en la explotación directa de negocios turísticos de particulares. Como hemos dicho, en 1880 el Consejo de MZA aprobaba el primer un proyecto de contrato para el ensayo de un servicio de viajeros en 1ª y 2ª clase a precio reducido entre Madrid y el Monasterio de Piedra en temporada estival. En dichos precios ya se incluía tanto el trayecto por ferrocarril entre Madrid y Alhama de Zaragoza y el Monasterio de Piedra, y la permanencia en el mismo de los viajeros, con habitación, cama, manutención y servicio completo durante dos días. El trayecto entre Alhama de Zaragoza, donde concluía la vía férrea, y el Monasterio se haría mediante

¹⁸⁰⁷ AHF, expediente D-0652-1. Dentro de este expediente se conservan carteles de este tipo de la puesta en circulación de un tren de lujo “Sud Express” entre Madrid y Córdoba en agosto de 1897; del viaje rápido directo entre Londres-París-Madrid-Algeciras (para Tánger y Gibraltar) y Málaga de marzo de 1908; y de la supresión de los trenes de la línea entre Madrid y Córdoba en la combinación Londres-París-Madrid-Algeciras-Tánger en abril de 1908; titulados por MZA y en ocasiones por Nord, MZA, y Andaluces.

¹⁸⁰⁸ El primer testimonio documental sobre estos viajes circulares en España lo tenemos en las Actas del Consejo de Administración de MZA, sesión nº 18 de 28 de octubre de 1871, pp. 114-115, libro 7.

¹⁸⁰⁹ Actas MZA, sesión nº 9 de 30 de abril de 1880, p. 474, libro 9. ¹⁸⁰⁹ Actas MZA, sesión nº 11 de 2 de junio de 1881, pp. 218-219, libro 10; Actas MZA, sesión nº 9 de 20 de abril de 1884, p. 269, libro 11; Actas MZA, sesión nº 9 de 8 de mayo de 1885, p. 13, libro 12; Actas MZA, sesión nº 6 de 26 de marzo de 1892, p. 148, libro 14; Actas MZA, sesión nº 8 de 21 de abril de 1893, p. 308, libro 14.

¹⁸¹⁰ BOSQUED LACAMBRA, Pilar (2004) *Op. cit.*

coches de caballos. Una modificación del contrato con el Monasterio de piedra de 1894 da lugar a introducir una variación en el tiempo de hospedaje, gastos y manutención de los viajeros “*independientemente de los que figuran en el cartel*”¹⁸¹¹. Aunque no hemos encontrado este documento gráfico físicamente en los archivos de MZA, y probablemente no hayan llegado a nuestros días, esta anotación en el acta de MZA nos informa de que existió una campaña publicitaria a base de carteles como recurso publicitario para la promoción de aquel centro turístico, y que probablemente hubieron sido imprimidos también de forma conjunta por la ferroviaria y el centro de recreo.

En el primer tercio del siglo XX fue significativa, por ejemplo, la gran campaña publicitaria promovida por el Patronato Nacional de Turismo sobre la Exposición Internacional de Barcelona y la Exposición Iberoamericana de Sevilla, ambas de 1929, en láminas de hoja de lata y papel en todas las estaciones ferroviarias, de las que se conserva un expediente completo en el AHF¹⁸¹².

La investigación sobre cartelística en Francia está mucho más desarrollada que en nuestro país. Además de algunas obras generales sobre el cartel ferroviario aparecidas ya en los años 1980¹⁸¹³, han comenzado a aparecer en las últimas décadas tesis doctorales específicas sobre el cartel ferroviario, como la de Nathalie Pégé-Defendi, dirigida por Alain Corbin¹⁸¹⁴.

En el Service Archives Documentation (SARDO) del Centre des Archives Historiques de SNCF (CNAH) en Le Mans (Francia), se conserva una pequeña colección de afiches franceses ilustrados de gran tamaño a todo color que publicitan diversos destinos turísticos en España de finales del siglo XIX y principios del XX, firmados por los artistas¹⁸¹⁵. Entre ellos, destacan:

-Uno que anuncia el Sud-Express Londres-París-Madrid-Lisboa, firmado por R. de Ochoa (idioma: francés).

-Otro de la Compañía París-Orléans-Midi con destino a España desde París vía Irún o Port-Bou, firmado por René Rousseff (idioma: inglés).

-Otro de Chemis de fer d'Orleans hacia Andalucía para excursiones hacia Granada-Córdoba-Sevilla-Málaga-Cádiz-Gibraltar y Tánger, firmado por F. Hugo d'Alési.

-Otro de la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante, Orléans-Midi, Nord (creemos que se refiere a la Compañía del Norte española) y Ferrocarriles Andaluces, con ilustración del Puente de Toledo, firmado por Ch. Hallo.

¹⁸¹¹ AHF: Actas MZA, sesión nº 9 de 7 de mayo de 1894, p. 25, libro 15.

¹⁸¹² AHF, expediente C-399-1/2.

¹⁸¹³ CAMARD, Florence; ZAGRODZKI, Christophe; BROHETON, Danièle (1989) *Le Train à l’Affiche. Les plus belles affiches ferroviaires françaises*, Éditions La vie du rail, Paris, 173 pp.

¹⁸¹⁴ PÉGÉ-DEFENDI, Nathalie (2001) *Une invitation au tourisme: l’affiche ferroviaire française (1880-1936)*, Thèse dirigée pour Alain Corbin, et soutenue à l’Université Paris I Panthéon Sorbonne, 3 vol., 1.191 pp.

¹⁸¹⁵ CNAH, Archive Historique SNCF, Le Mans. Affiches.

-Y otro que anuncia varias compañías de caminos de hierro francesas y españolas, de billetes a precios reducidos para viajes a España, de venta en la Oficina Común de las Compañías Españolas en París (Bureau Commun des Compagnies Espagnoles), las principales estaciones francesas y agencias de viajes, firmado por Ernesto Gutierrez.

Por las empresas mencionadas y la autoría de algunos de los artistas, creemos que estos carteles en francés fueron promoción común franco-española abonada en conjunto, aunque es requerida una investigación en profundidad sobre ellos, en la que se combinase su estudio con el de las fuentes documentales en detalle.

Dado que la inversión principal para la construcción y la explotación de las redes ferroviarias españolas estuvieron desde un inicio avaladas por capital francés, encontramos muy acertado indagar en la promoción de los viajes de ocio y recreo siguiendo la guía de la cartelística ferroviaria que coordinó los esfuerzos de las empresas de ferrocarriles francesas y españolas en los inicios del turismo de masas. Para el análisis en profundidad de la producción y la imagen de carteles españoles ferroviarios y afiches franceses sobre España, se ha solicitado ya a la Universidad de Málaga la financiación de un pequeño proyecto de investigación postdoctoral que ha sido ya concedido, teniendo previsto en breve el inicio de este estudio y su publicación en artículos posteriores a esta tesis. Por el momento, ofrecemos a este Tribunal en los documentos anejos que acompañan este trabajo algunas de las imágenes obtenidas hasta el momento.

4. Las tarjetas postales

Los estudios disponibles afirman la tarjeta postal o de correspondencia surgió a partir de finales de la década de 1860 en Austria. La explosión de la moda de su utilización por el gran público vino a partir de que algunos grandes fotógrafos e industrias de la imagen apostaron por aplicar los nuevos avances tecnológicos que permitía la imprenta para reproducir adecuada y económicamente fotografías¹⁸¹⁶. El apogeo del uso de las tarjetas postales europeas llegaría durante la primera década del siglo XX, cayendo en crisis desde 1914 debido a la escasez generada por la Primera Guerra Mundial y más tarde por la Gran Depresión, y volviendo a resurgir a partir del fin de la Segunda Guerra Mundial¹⁸¹⁷.

La aparición de la tarjeta postal en Europa coincidiría, pues, con una variación de pocos años, con el momento en el que la correspondencia pública cambia su sistema de franqueo y pasa a ser abonado por el remitente en lugar de por el destinatario, y cuando el público ya se ha acostumbrado a minimizar sus mensajes en telegramas emitidos a través del telégrafo; cuestiones, las del Correo y el Telégrafo que ya estudiamos en uno de los primeros capítulos en referencia a su desarrollo en nuestro

¹⁸¹⁶ LÓPEZ HURTADO, Mariana (2013) “La tarjeta postal en España: usos y tendencias”, en *Revista General de Información y Documentación*, Vol. 23, nº 2, pp. 437-453. Disponible en: <http://revistas.ucm.es/index.php/RGID/article/view/43136> [última consulta 14/10/2015]

¹⁸¹⁷ RESTREPO, Mariluz (2010) “En memoria de la tarjeta postal”, en *Comunicación y Ciudadanía*, nº 4, (Julio-Diciembre), 2010, pp. 32-48. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3707557> [última consulta 14/10/2015]

país. Ambos soportes, tanto la tarjeta para ser utilizada desde el ocio del viaje de recreo, como el telegrama, tal vez conteniendo mensajes más serios o funcionales, tenían en común la brevedad del texto que debían contener. En ambos tipos de mensajes, aún sobre tan diferentes soportes y tecnologías, la Modernidad imprimió sus nuevas características de premura, instantaneidad y economía (tiempo, esfuerzo y dinero).

Es admitido que las tarjetas postales comenzaron a circular en España a partir de 1871; aunque el estudio de estas primeras tarjetas postales españolas se ha centrado por el momento en el tramo final del siglo XIX y comienzos del XX¹⁸¹⁸, encargándose la famosa casa fabricante de tarjetas de Husser y Menet de emitir algunas con tema ferroviario¹⁸¹⁹. Sobre la tarjeta postal en nuestro país han aparecido en la última década estudios generales que incluyen el análisis del sector industrial y empresarial vinculado a la tarjeta postal, así como otros fenómenos como la creación de revistas especializadas durante los primeros años del siglo XX¹⁸²⁰.

En Francia, la investigadora Maryse Angelier inició una gran obra, de la que se han editado varios volúmenes, basada en las fuentes documentales históricas que constituyen las tarjetas postales ferroviarias francesas desde los años 1830¹⁸²¹. Pero en España no conocemos la existencia de alguna gran obra de investigación dedicada solamente a la tarjeta postal ferroviaria, y es posible que esto sea debido a la destrucción o pérdida de muchas de nuestras colecciones.

Mientras en el AHF de Madrid se conservan algunas tarjetas postales aisladas, a veces introducidas entre expedientes documentales, en el CHNAH de Le Mans, se guardan varias cajas enteras de postales ferroviarias españolas o sobre España, con el nombre de “Matériel Étranger”. Entre ellas predominan las imágenes de la Estación de Francia de MZA y la estación del Norte en Barcelona, aunque también las hay de la estación de Cádiz, las estaciones del Norte y del Mediodía de Madrid, la estación de Málaga y algunos de los tramos más espectaculares de su trazado viario, la estación de Port-Bou, la estación llamada de Córdoba y la de MZA en Sevilla, la estación de Valencia junto a su plaza de toros, así como tarjetas postales ilustradas exclusivamente con elementos del material móvil ferroviario español, principalmente locomotoras¹⁸²².

¹⁸¹⁸ GUEREÑA, Jean-Louis (2005) “Imagen y memoria. La tarjeta postal a finales del siglo XIX y principios del siglo XX”, en *Berceo*, 149, pp. 35-58. Disponible en:

<http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2229424> [última consulta 13/12/2015]

¹⁸¹⁹ CARRASCO MARQUÉS, Martín (1992) *Catálogo de las primeras tarjetas postales de España: impresas por Hauser y Menet, 1892-1905*, 292 pp.

¹⁸²⁰ CRESPO JIMÉNEZ, Lucía (2012) “España en la tarjeta postal: un siglo de imágenes”, en Vínculos de Historia, nº 1, 2012, pp. 319-321 [en reseña de RIEGO AMÉZAGA (coord.) (2010) *España en la tarjeta postal: un siglo de imágenes*, Lunwerk, Barcelona, 296 pp.]. Disponible en:

<http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4040262> [última consulta 14/10/2015]

¹⁸²¹ ANGELIER, Maryse (1998) *Voyage en train au temps des compagnies (1832-1937)*, Éditions La Vie du Rail, Paris, 495 pp.; (2001) *La France Ferroviaire en cartes postales. La Bourgogne*, Éditions La Vie du rail, Paris, ¿? pp.; (2001) *La France Ferroviaire en cartes postales. Le Nord-Pas-de-Calais*, Éditions La Vie du Rail, Paris, ¿? pp.; (2002) *La France Ferroviaire en cartes postales. Les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées*, Éditions La Vie du Rail, Paris, ¿? pp.; (2002) *La France Ferroviaire en cartes postales. La Région Pays de la Loire*, Éditions La Vie du Rail, Paris, ¿? pp.; (2003) *La France Ferroviaire en cartes postales. Les Régions Provence-Alpes-Côte d’Azur et Corse*, Éditions La Vie du Rail, Paris, ¿? pp.; (2003) *La France Ferroviaire en cartes postales. L’île-de-France, volumen 1, Ouest et Nord-Ouest*, Éditions La Vie du Rail, Paris, ¿? pp.; (2003) *La France Ferroviaire en cartes postales. L’île-de-France, volumen 2, Nord-Est, Est et Sud*, Éditions La Vie du Rail, Paris, 390 pp.

¹⁸²² CNAH (SNCF) Le Mans, “Matériel étranger”. Boîte avec des cartes postales.

En algunos casos las tarjetas nos ofrecen en su reverso el nombre del fotógrafo que tomó las vistas, o es posible que se trate del nombre de la casa comercial, ya que a veces aparece un logotipo. Por ejemplo, son recurrentes el “Fot. Lacoste-Madrid”, la “Unión Postal Universal”, o la “Union postale universelle”, y otras editoriales nacionales.

En la mayoría de los casos en los que las tarjetas no han sido escritas, no consta fecha alguna en ninguna parte. Por un lado puede interpretarse esta falta de fechación como una característica más de la efemeridad del soporte y del mensaje del remitente que estaban destinadas a transmitir. Pero por otro, pudiéramos también entender que estas tarjetas parecen haber sido fabricadas con la intención de perdurar en el tiempo de una forma un tanto desarraigada del instante en el que fueron tomadas, como si ese instante no fuera a transcurrir. Podríamos ver en las tarjetas postales ese espíritu de las grandes obras literarias de la Edad Moderna, impresas sin firma porque ya quedaba todo dicho en ellas, no había nada que añadirles, y se proyectaba que así continuase el estado de las cosas en el futuro.

Para acercarnos a las datas de las tarjetas postales sin fechar, debemos desentrañar el tiempo en el que sus fotografías fueron tomadas. Tal vez debemos escrutar las ropas de los viandantes u otros aspectos de paisaje urbano donde suelen ser tomadas; tal vez las antiguas estaciones de ferrocarril, muchas de las cuales ya han dejado de existir; o las antiguas máquinas locomotoras y el material rodante intentando discernir los momentos en los que estuvieron en funcionamiento según los modelos... Este es un trabajo que requiere mayor dedicación de la que hemos podido ofrecer por el momento en el final de esta tesis, donde sólo podemos adelantar que este material se ha comenzado a analizar, aunque los resultados de su estudio en profundidad tendrán que esperar a trabajos posteriores.

4. 1. “Tarjeta postal. Málaga. Estación de los Ferrocarriles Andaluces”, (1920?) ...O ¿qué pasó con la antigua estación nada más entrar el siglo XXI?

De momento sólo incidiremos e incluiremos a continuación la imagen de una de las tarjetas postales que se conservan en el archivo de los ferrocarriles franceses, CNAH de Le Mans, con el título “Málaga. Estación de los Ferrocarriles Andaluces”, con la firma en su reverso de “Tarjeta postal. Union postale universelle. ESPAÑA”, y aparte “Ed. Domingo del Río, Málaga”. Sabemos que Domingo del Río fue un editor malagueño que trabajó hasta 1939, pero tendremos que indagar en fuentes documentales en busca de mejores y más precisos datos. A decir por las ropas y la forma de los sombreros masculinos de los que presumimos serían los conductores de los coches tirados por caballos que también se captan en la imagen, se nos antoja que posiblemente esta tarjeta sea de los años 1920, aunque no podemos asegurarlo con certeza. El edificio de la antigua estación de Málaga, tal como se muestra en la tarjeta sobrevivió sin problemas el paso de un siglo y varias décadas por sus propias andas, pues estuvo en estado original —incluso con su reloj de manecillas—, hasta la feha de su demolición, entre 2005 y 2006.

Unas acertadas reparaciones y recuperación adecuadas hubieran podido conservar la mayor parte del antiguo edificio de la estación, construido en la época de

los Loring-Heredia-Larios y de los Ferrocarriles Andaluces. Ya a principios de los años 1990 la doctoranda que firma esta tesis intentó acercarse a la dirección de la estación de aquellos tiempos con el fin de fotografiar las instalaciones y proponer un proyecto de conservación del patrimonio histórico-artístico-industrial para la estación. Aunque el funcionario de RENFE que la atendió parecía interesado también en que se iniciase un proyecto semejante, finalmente no obtuvo autorización de sus cargos superiores para permitir una visita y exploración semejante. En el caso de haberse pretendido conservar la antigua estación de Málaga integrando lo mejor de sus elementos antiguos en un moderno edificio —como se hizo en varias estaciones de Madrid—, tal vez los costes de las obras hubiera sido un tanto más elevados, pero la ganancia cultural y estética para la ciudad de Málaga hubiera supuesto un enorme valor.

La nueva estación Vialia María Zambrano se proyectó de una forma total y cruelmente destructiva sobre un patrimonio que había perdurado sin que el tiempo hiciese casi mella en él. Sin ninguna pretensión de conservación, todo el antiguo edificio fue echado abajo, y de él sólo han quedado los dos casetones rectangulares, separados entre sí y aislados del resto del conjunto. El nuevo edificio no se diferencia casi de cualquier otro centro comercial actual, de los que la ciudad cuenta ya al menos con ocho; y de hecho, la mayor parte del espacio se dedica a la actividad de centro comercial, con comercios por doquier franquicias de marcas de telefonía, prendas de vestir y electrodomésticos. La portada de hierro de la estación antigua de cuyo origen tenemos constancia también en los documentos conservados en el AHF, ha sido también eliminada; en pro, se supone que a una mayor comodidad y funcionalidad. Desafortunadamente, esta funcionalidad no es tal como se pretendiera por los proyectistas, puesto que la planificación de la vía entre la entrada de la nueva estación reserva tres carriles a aparcamiento de taxis, y sólo uno a bajada de viajeros en coches particulares, por lo que el colapso de ese carril es permanente. Alrededor de la estación se han condenado todos los aparcamientos posibles de coches, obligándose a los conductores que acudan al centro comercial como a la estación misma a estacionar en el garaje privado de los sótanos de la estación, forzando al pago para arribar al núcleo ferroviario de la ciudad. Además, debió pasar desapercibido a los constructores que Málaga es la ciudad con mayor *parking* de motocicletas de Europa, y en lugar de diseñar un cómodo estacionamiento para estos vehículos, como por desgracia, colocaron este espacio sobre una isleta de acera, lo cual incomoda soberanamente tanto a los transeúntes como a los motociclistas.

Los aires de aquella estación, confeccionada con los nuevos materiales del momento en aras de la Modernidad, nos parece hoy un remanso de paz comparado con la nueva estación, cuya distribución del espacio, al igual que la del resto de centros comerciales a los que nos vamos acostumbrando, parece ejecutada a posta para aturdir, puede ser, en beneficio del comercio y el consumo. Haría falta otro estudio en profundidad, en otras claves diferentes al que hemos compuesto esta vez, para discernir que responsabilidad han tenido sobre dicho atropello patrimonial el Ayuntamiento de Málaga, la Diputación Provincial y otros organismos, además de ADIF; aunque eso, ya no nos devuelva la antigua estación, que ha pasado a mejor vida y a ser objeto de investigación en planos, documentos y postales para siempre.

Ante este despropósito, como consuelo, ofrecemos al lector la imagen prometida de la postal de la antigua estación de Málaga que construyeron los Ferrocarriles Andaluces

Ilustración 80. Tarjeta Postal "Málaga. Estación de los Ferrocarriles Andaluces". Conservada en CNAH, Le Mans



Conclusiones y líneas de investigación abiertas

En cuanto a las hipótesis previas que lanzamos al comienzo, del bloque a) hemos deducido que sí se dio ya en el siglo XIX una publicidad emitida por las empresas ferroviarias, pero esta publicitación no se hacía mediante anuncios o inserciones, sino que casi invariablemente esta publicidad se llevaba a cabo a través de artículos de contenido en la prensa. La garantía de la aparición de esta publicidad en el contenido se llevó a cabo por medio de subvenciones anuales, y las primeras que abonó MZA fueron a la *Gaceta de los Caminos de Hierro* y a *La Correspondencia de España* y otros periódicos del Marqués de Santana.

Otros diarios como *La Época*, de tendencia monárquica y alineados con partidos políticos —en este caso con el partido de Cánovas—, fueron favorables a los ferrocarriles. Este periódico, incluso, compartió director con *La Correspondencia de España* en la persona de Ignacio Escobar, quien acompañaría a Alfonso XII en el su viaje a Europa central en 1883. El lugar donde tenían sus relaciones habituales el director de *La Época* con la élite de los ferrocarriles era el Casino de Madrid, y de hecho, parece ser que dicho periódico tenía su punto fuerte en su distribución en casinos y sitios de recreo de los prohombres del mundo de los negocios. El diario *La Época* fue también el que cubrió con un extenso reportaje la inauguración del camino desde Madrid a Córdoba de 1866, en el que ya hemos mencionado, MZA obvió el recorrido por la línea recién inaugurada hasta Málaga.

Escobar nos dejó un libro con el relato de aquel acontecimiento, en el que introdujo una minuciosa descripción del tren real, sus lujos y adelantos, que hemos estudiado en nuestro texto y en el que se deja entrever un cierto tratamiento publicitario a favor o en elogio de las compañías ferroviarias por cuyas líneas transitó el cortejo real. Es probable que más que a un objetivo de abono pecuniario, aquella publicidad en forma literaria respondiese a las filiaciones políticas y de amigos a los que pertenecía el autor; y también que los gastos de la edición, al menos, los abonase la ferroviaria. El libro de Escobar fue impreso en Francisco Álvarez y Compañía, Editores de Sevilla, y no tenemos por ahora ni pruebas ni evidencias de la vinculación posible de esta imprenta con MZA. Sin embargo, en apoyo a esta conclusión tenemos la prueba de que años antes, en 1866, había salido impreso otro libro de autor anónimo, con el relato del viaje de la reina Isabel II a Portugal, impreso en la Imprenta y Estereotipia de M. Rivadeneyra de Madrid que, como sabemos, fue durante mucho tiempo la principal proveedora de impresos para oficina y publicaciones de la filial española de los Rothschild.

Éste y otros muchos indicios, como el del hostigamiento del Duque de Sesto a MZA desde su puesto de gobernador civil, nos llevan a la idea de que los grupos de poder que sostenían a la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga y a la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, actuaban de forma contrapuesta y se presionaban mutuamente a través de sus respectivos cacicatos políticos. Algunos de los más ilustres personajes de estos cacicatos oscilaban entre un grupo de presión y otro, como el Marqués de Salamanca, De La Gándara o el propio Cánovas, manteniendo actitudes ambiguas con ambos. Ello provocaba que ambos grupos de poder lanzasen en ocasiones campañas de publicidad negativa contra sus competidores.

Las inauguraciones de líneas férreas fueron muy cuidadas en imagen y protocolo, y las que las compañías dispendiaban fuertes sumas en estos eventos puntuales en los que se ponía el mayor esmero y atención respecto a la publicidad. En estas ocasiones se convocaba a la prensa internacional, escritores, fotógrafos y directores de periódicos prestigiosos, que acompañaban a la comitiva real, que normalmente también estaba integrada por ministros, altas autoridades y de los miembros más ilustres del Consejo de Administración de las compañías.

Aunque en el siglo XIX no podemos hablar de campañas publicitarias propiamente dichas, sí existió una planificación premeditada y constante de publicidad que era dirigida la mayoría de las veces desde el Comité de París, en el caso concreto de MZA. Creemos que esta preponderancia del organismo francés de esta ferroviaria se debía a la lógica de optimización y eficacia de las empresas, ya que los usos de la publicidad y la prensa en Francia estaban más desarrollados que en nuestro país, y la capital del Hexágono contaba con mejores y más sólidos contactos con la prensa internacional que Madrid, y que el control de la publicidad en prensa era considerada una cuestión clave del éxito de la empresa que el capital extranjero de inicio de la empresa no quería dejar en manos de los españoles. Entre los componentes del Comité de París es probable que existieran miembros muy versados en estos asuntos, ya que este tipo de expertos también se daban en el Consejo de Madrid.

Desde antes de 1859 se creó en el seno del Consejo de Administración de MZA una Comisión de Publicidad a la que pronto se adscribió De La Gándara, Este notable también formó parte de la Comisión de Imprenta, la cual sabemos que se hallaba constituida al menos desde 1861, pues fue la encargada del asunto de la prensa que se opuso a MZA en la disputa con el Marqués de Corvera por el trazado del camino de Cartagena. De esta guisa queda confirmada la hipótesis inicial en la que planteábamos si existió algún tipo de especialización en la gestión de la comunicación en prensa de estas compañías, ya que prácticamente desde la fundación de la Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante se nombraron comisiones específicas para llevar a cabo estas tareas.

Por el contrario, podríamos descartar la hipótesis acerca de si los organismos públicos emitieron algún tipo de publicidad a favor de los ferrocarriles. El Estado no se dedicó a promocionar a las empresas ferroviarias, ni dedicó ningún presupuesto a esta labor. No obstante, la prensa oficial, principalmente la *Gaceta de Madrid*, publicaba constantemente subastas de concesiones, notificaciones y reales órdenes relativas a los ferrocarriles, lo cual podríamos considerar un tipo de publicidad indirecta de este medio de transporte en general, con gran eco de difusión por repetición en la prensa de

negocios y generalista. Pero también hemos visto que la *Gaceta de Madrid* fue al mismo tiempo un vehículo de contrapublicidad para las ferroviarias, desde el momento en el que las autoridades con competencia sobre ferrocarriles en los distintos ramos de la Administración pertenecían a un grupo de presión u otro, con intereses creados en compañías competidoras, relacionado con los negocios y/o la política.

La última pregunta previa de este bloque de hipótesis que nos realizábamos acerca de la constatación de grupos de información o empresas periodísticas o impresoras afines al ferrocarril con intereses particulares que favoreciesen la difusión pública de motivaciones propicias al nuevo medio de locomoción, ha quedado suficientemente respondida con varias demostraciones en el texto del trabajo acerca de los grupos periodísticos que apoyaron al ferrocarril. Una matización a esta hipótesis inicial es que nosotros la planteábamos desde la óptica del apoyo del sector de la prensa al sector del ferrocarril *grosso modo*. Tras el estudio ha resultado que debido al carácter privado y a la existencia de competencia entre distintas empresas en el territorio nacional, ambos sectores estaban divididos entre sí en grupos, según a qué compañía apoyasen. A esta división de grupos de prensa y compañías se solapa también su reunión en cacicatos y grupos de poder y presión que servían de soporte a sendos sectores.

Pasamos al conjunto b) de hipótesis de partida. Las cuestiones sobre si mantenían las ferroviarias del siglo XIX alguna clase de esfuerzos en relaciones públicas entre ellas o estaban absolutamente enfocadas a la producción y a la competencia sin contemplaciones con otras empresas de su sector, no arrojan una respuesta unívoca, y esta conclusión requiere ser matizada con detalle. Las ferroviarias mantenían una dura competencia entre sí en varios aspectos, como la obtención de concesiones del Estado para construir las líneas. También recurrieron a variopintas estrategias de descarnada competitividad para retener sus propios flujos en el transporte de mercancías, o desviar los de otras ferroviarias hacia sus líneas. Ello supuso una política constante de descuentos en los precios y acuerdos de precios especiales con empresas de todo tipo que llegaba a perjudicar al sector completo. Análogamente actuaron en sus ofertas de precios para viajeros.

Sin embargo, existen numerosos testimonios de colaboración entre las ferroviarias en el orden de préstamos del material rodante y casi de cualquier índole entre sí, y descuentos a otras compañías para el transporte de sus materiales de construcción, etc.; aunque al mismo tiempo pujaran violentamente con las mismas empresas en otras facetas. Ya hemos mencionado en estas conclusiones la temprana sindicación de las empresas ferroviarias para hacer frente a la presión del Estado en cuestiones comunes, como reclamaciones por multas o impuestos.

En el marco de la comunicación, las publicaciones especializadas en ferrocarriles, como la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, son un ejemplo de encuentro, al menos, entre las grandes ferroviarias, ya que sabemos seguro que esta cabecera recibió subvenciones tanto de Norte como de MZA. Las suscripciones conjuntas a periódicos franceses entre estas dos compañías para la inserción de anuncios publicitarios —suponemos que a título de artículos de contenido— las acordó el Comité de París a partir de la década de 1870.

La hipótesis sobre las relaciones públicas con grandes grupos financieros, queda en parte resuelta por la observación de que tanto la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante, como la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga compartieron la característica de que ambas pertenecieron a *holdings* que contaban con negocios en banca respectivamente, aunque a diferente escala. La banca Rothschild casi no es necesario presentarla, puesto que aún trabaja como importante entidad en el sector; y el grupo andaluz de negocios Loring-Heredia-Larios, contó también con el Banco de Málaga entre sus haberes.

Para un mayor esclarecimiento de relaciones con otras entidades financieras, sería necesario trabajar en profundidad y caso por caso a las élites del siglo XIX, sólo muy parcialmente investigadas en España. Ello también nos aportaría numerosos datos acerca de las relaciones de las ferroviarias con empresas de otros sectores, en claves de las asociaciones de poder y de intereses de las distintas familias de amigos y cacicatos políticos y económicos; objetivo al que hemos tenido que renunciar, por la vastedad del tema, que sería objeto de otro estudio completo.

La cuestión sobre si existirían relaciones públicas con otros organismos empresariales queda de sobra confirmada, puesto que hemos tenido que dedicar toda una parte de la tesis a las relaciones públicas que mantuvieron las ferroviarias con toda clase de agentes sociales, desde el Estado o la Iglesia, pasando los comités internacionales, regionales o locales organizadores de exposiciones, eventos y congresos, hasta los más diferentes colectivos civiles de variada importancia.

Del bloque c) de hipótesis llegamos a las conclusiones que siguen. Las relaciones entre las empresas ferroviarias y los periódicos y prensa de la época fueron estrechas desde el comienzo. El elenco de notables de la prensa formaba parte de los grupos de poder y familias de amigos que también se componía de los magnates que pusieron en marcha los ferrocarriles, y los intereses de ambos sectores se aliaban con fines de alcance político.

En las décadas de 1860 y 1870 parece que las ferroviarias precisaron de fuertes inversiones en prensa para sostener la publicidad en forma de artículos de contenido que hemos descrito anteriormente. Pero a partir de la década de 1880 se observan los primeros intentos de gran capitalización de periódicos con inversores estrechamente ligados a algunas compañías de ferrocarriles. No obstante, esta relación se invirtió a finales de siglo, y los periódicos solicitan a las ferroviarias la inserción de información sobre sus actividades de forma gratuita.

Los movimientos macroeconómicos impulsores del capitalismo de la primera Revolución en España dieron lugar a la aparición de una prensa financiera especializada que dedicaba secciones fijas a las empresas ferroviarias, y las noticias de mayor interés también pasaban a la prensa generalista.

Que la prensa local se vio influida por la llegada del ferrocarril es probado por la simultaneidad en la fundación de cabeceras en ciudades e incluso comarcas en los momentos clave de las concesiones de líneas y su puesta en explotación. La prensa local y nacional publicaba minuciosamente los detalles de la construcción de las líneas y todo tipo de noticias relativas a los ferrocarriles.

Los descarrilamientos, accidentes y otras noticias de carácter negativo, eran normalmente publicadas en la prensa generalista, pero hemos encontrado el caso tan notorio como excepcional del accidente de Daimiel del convoy del tren real que supuso varios muertos atropellados en 1866. Esta tragedia fue deliberadamente omitida tanto por la prensa oficial como por toda la prensa liberal al unísono. En esta ocasión, la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, la publicación especializada en ferrocarriles más destacada del momento, no sólo silenció el suceso, sino que dedicó su número quincenal a una extensa queja sobre la estrechez financiera de las empresas ferroviarias y a la falta de apoyo del Gobierno que sufrían.

El estudio transversal mediante el que hemos conectado diferentes sectores de la Modernidad nos ha permitido comprender desde una óptica orgánica el entramado de factores y circunstancias entremezcladas que dieron paso a un mundo diferente con la expansión de la Revolución Industrial, considerada la segunda mayor en los modos de producción desde el Neolítico, y ha arrojado otras conclusiones importantes que no sospechábamos en un principio. No sólo a niveles técnicos o macroeconómicos el impacto de las grandes empresas capitalistas del liberalismo se plasmó tanto en el mundo físico como en la estructura de las mentalidades. Hemos observado que los principales cambios experimentados por la población en general respecto a la revolución de las comunicaciones en el siglo XIX están en la órbita del incremento exponencial de datos e informaciones que ahora necesitaban las personas individuales, las familias, colectivos de toda índole y grandes y pequeñas empresas, para el normal desempeño de la vida diaria respecto a los requeridos en el Antiguo Régimen; sumado a la necesidad de actualización constante de esos datos.

Las élites económicas, entre las que los empresarios ferroviarios tuvieron gran prestigio y fuerza social, mantuvieron controlada en todo momento la producción de información sobre sus negocios, puesto que ésta se declaraba desde los inicios de la contemporaneidad una herramienta imprescindible para el éxito en los negocios. Para más inri, una amplia sección de aquellos negocios que emprendieron las élites españolas en los tiempos de la Primera Revolución Industrial tenían de base los servicios públicos, como es el caso de los transportes. El público general, como clientela, debía comulgar con una opinión favorable a los nuevos poderes. Por tanto, fueron las empresas a partir de entonces los mayores y más eficaces productores de información dentro del cuerpo social, equiparándose y en muchos casos superando la capacidad de comunicación del propio Estado.

Es claro a todas luces que si las directrices sociales en el Antiguo Régimen estuvieron en la mano del poder político y las motivaciones de los estamentos poderosos, ligados en España más que en otros países a las relaciones con la tierra y las posesiones inmuebles, a partir de mediados del siglo XIX el poder basculó definitivamente hacia el capital y su capacidad de transformación del medio y la organización social y política. Al mismo tiempo que el poder y sus engranajes iban pasando desde las élites tradicionales basadas en los antiguos linajes y la propiedad de las tierras a las élites sociales que eran capaces de dominar los medios de producción, éste se iba transformando para convertirse en menos evidente, menos detectable, más taimado. Ello se plasma claramente en la creación de un lenguaje ferroviario que aportó nuevos usos y vocablos al lenguaje, pasando al lenguaje común muy pronto y retardando un poco su aceptación por la Academia de la Lengua.

Entre los largos conflictos sostenidos entre las ferroviarias y el Estado destacan varios directamente relacionados con la comunicación. Relevante fue el que dio origen a la sindicación de las empresas ferroviarias a modo de grupos económicos de presión, con MZA como abanderada contra las severas multas y penalizaciones impuestas por los gobernadores de Madrid sucesivos, el Marqués de Corvera y el Duque de Sesto. Las causas objetivas de estas multas eran los retrasos de trenes, averías y otros incidentes, pero fueron publicadas en la *Gaceta de Madrid* y difundidas con la clara intención de perjudicar la imagen pública de la gran empresa filial de los Rothschild. A través del análisis de estas multas y obstaculizaciones, hemos visto cómo funcionaban las familias de amigos y cacicatos políticos de la época; en un régimen liberal constituido sobre la capacidad de cometer abusos y arbitrariedades al cobijo de la ley, que se empleaba rígida o dúctilmente por los poderes políticos según las ocasiones y objetivos de los diferentes grupos de poder. Otros conflictos con el Gobierno que se dilataron en el tiempo fueron los del abono del transporte de la correspondencia pública y los derivados de la superposición de las redes telegráficas del Estado con las de las ferroviarias, que compitieron durante varias décadas por los clientes particulares que remitían los telegramas.

Entre estas enconadas rencillas y resistencias de las ferroviarias con el Estado fue también notable, y afectó directamente a la actividad impresora, el viraje de la actitud del Gobierno respecto a la libre importación de toda clase de productos extranjeros con la que se había privilegiado a las empresas de ferrocarriles en el Bienio Progresista (1854-1856), quedando rescindida esta prebenda por Real orden de 1864. Hemos visto como las ferroviarias españolas, a diferencia de las francesas, efectuaron sin solución de continuidad enormes gastos en papel de escritorio de lujo, blanco, guillotinado e impreso con membretes, pues daban gran importancia a la transferencia de su imagen a través de los documentos.

Buena parte de las primeras publicaciones de estatutos y memorias que encargaron las ferroviarias en los primeros momentos de su constitución provenían de Francia, como también prácticamente todo el papel que utilizaron para sus interminables trámites burocráticos. Para la concesión del suministro de impresos sobre papel blanqueado de oficina, se organizaron subastas entre proveedores nacionales en España desde 1858, pero el papel seguía siendo importado desde Francia. Algunas empresas francesas como Imprimerie Chaix también ganaron la contrata y fueron proveedoras durante ciertos períodos para MZA.

La prueba del arrastre que ejerció el sector ferroviario sobre el de las imprentas españolas la tenemos en que las dos empresas impresoras mejor capitalizadas del siglo XIX, Rivadeneyra y Minuesa, a diferencia del grueso de este sector basado en su mayoría en pequeñas empresas familiares, fueron suministradoras de impresos para MZA en las décadas de 1860 y 1870 en adelante. Minuesa también actuó como proveedor de la Compañía de los Ferrocarriles del Norte, y ambas imprimieron publicaciones para sendas compañías. Los Ferrocarriles Andaluces también trabajaron al menos con tres imprentas prestigiosas de Málaga, aunque éstas no alcanzaron el mismo nivel de capitalización de las primeras, siendo la de Párraga la suministradora de los impresos de oficina, y las de Casilari y Gil de Montes las que se encargaron de las publicaciones.

En el momento de la entrada en vigor de la Real orden de 1864, derogando la libertad de las ferroviarias de importación de libros, publicaciones, papel y objetos de escritorio sin aranceles desde el extranjero, tenemos varias anotaciones en las Actas de MZA que nos indican que la empresa reaccionó adoptando una estrategia de aprovechamiento máximo de los plazos de la ley para realizar las últimas compras. Además, y lo que es más interesante, el Comité de París de MZA se encargó de poner en práctica un nuevo método de facturación a los proveedores franceses que sospechamos tuvo que ver con la creación de una “contabilidad B” que pudiera ocultar estas compras al fisco español; aunque las actas son un tanto opacas acerca de estos acuerdos.

Como apoyo a esta teoría, tenemos un indicio en la gran cantidad de impresos sin firma de imprenta de los archivos ferroviarios. En un principio pensamos que se trataba de los documentos más antiguos generados por las imprentas, porque aún no sería costumbre firmar todo el material que confeccionaban, pero hemos llegado a la conclusión, por el examen de las fechas de emisión de los textos que contienen y por la calidad litográfica de algunos trabajos, de que es muy probable que estos impresos fuesen importados desde Francia de forma ilegal por las empresas; a pesar de y debido a la recisión de la exención del pago de aranceles. Llegando a ciertos acuerdos con los proveedores franceses, sería factible continuar con la importación de papel e impresos desde Francia sin firma de imprenta para evitar problemas a posteriori, y arreglando una “contabilidad B” para el abono de las grandes sumas que costaba mantener la imagen corporativa en los documentos.

En la visión integral de la historia de las industrias de la información y la comunicación en nuestro país resulta evidente la sincronía y correspondencias con los sectores económicos de arrastre capitalistas más potentes, entre los cuales el sector ferroviario, a medio camino entre los sectores industrial y de servicios, reunía todas las condiciones para servir de acicate a ello. Otros sectores de producción capitalista en boga en el siglo XIX, por ejemplo la minería, centraban sus relaciones con otros productores y empresas industriales además de con el Estado y, si bien tuvieron un peso específico importante en la economía real, la limitación de sus clientelas al mundo de los altos negocios limitaba también la expectación del público y la sociedad general sobre ellos. Al contrario, los ferrocarriles, además de trabajar con todos los ramos de empresas industriales y estatales, tenían una parte nutrida de su clientela entre el público general, los individuos comunes y los colectivos de toda clase. En el terreno de la comunicación esto significa una proyección permanente de sus actividades en el sentido en el que las empresas entienden hoy su comunicación externa: intencionadamente o no, siempre se comunica.

Aunque en el siglo XIX no estuvieran sistematizados ni perfilados los efectos ni los parámetros de la comunicación como en la actualidad, ello no quiere decir que los gestores de las empresas ferroviarias no fueran conscientes de su alcance, significado y mecanismos; tal vez de una forma intuitiva, o mejor dicho por simple lógica empresarial. En consecuencia, estos gestores, pertenecientes a una élite de elevada formación y con una capacidad de actuación muy amplia, obraban respecto a la comunicación de las acciones de la empresa con un grado de prudencia y planificación bastante similar a los que se emplean en la actualidad por las corporaciones capitalistas, salvando la diferencia de soportes y posibilidades.

En cuanto a las relaciones de las ferroviarias con sus propios empleados, se hace patente una mínima asunción de responsabilidades respecto a las condiciones de vida y laborales de éstos en unos primeros momentos. Una observación de interés que podría ser estudiada con mayor profundidad en el futuro, derivada del cotejo de las Actas de MZA con las publicaciones propias de la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga revela que, mientras MZA era conminada por el gobierno en 1864 a establecer un servicio sanitario para sus trabajadores y los de la construcción, en 1863 la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga ya había publicado el reglamento respectivo a este servicio; por lo que podemos interpretar que dicho servicio ya se encontraba organizado en la pequeña compañía andaluza, mientras era demorado por la gran filial del grupo Rothschild. MZA eludió durante las primeras décadas de su existencia cualquier responsabilidad con los trabajadores de la construcción de las líneas de su red, respaldándose en que eran empleados de las subcontratas encargadas de las obras. En aquellos momentos, la ferroviaria solamente contribuía con algunos donativos a hospitales municipales a título de caridad, haciéndose cargo de fuertes desembolsos para la constitución de un verdadero servicio sanitario solamente cuando el Gobierno no accedió a más aplazamientos en este sentido.

Lo que hoy llamamos comunicación interna de la empresa, no se perfilaba con características comunicacionales definidas en el siglo XIX, pero sí se planificaban acciones con repercusiones de comunicación entre los trabajadores. Las directivas se encargaban expresamente de que las amonestaciones, multas, despidos por faltas, etc., fuesen difundidas entre sus empleados, disponiendo medidas sancionadoras o concediendo gratificaciones o premios por buen comportamiento a modo de ejemplo; e incluso algunas faltas y recompensas fueron comunicadas a la prensa y publicadas en periódicos de gran tirada.

La primera iniciativa de suministrar viviendas a los trabajadores ferroviarios de MZA, datan del año 1871, coincidiendo con la proclamación de la Comuna de París, acontecimiento que debió conmover los cimientos en los que se instalaban los razonamientos y formas de actuación de la patronal. Según lo que indican textualmente las Actas de MZA, la iniciativa se tomó con una finalidad fundamental de proteger la imagen de la compañía, que pretendía evitar a los viajeros el “repugnante” cuadro que ofrecían las familias de los empleados que habitaban con sus familias en vagones aparcados en las vías en las estaciones de Baeza, Linares, Chinchilla y la Encina, en condiciones higiénicas infrahumanas; además de salvar del deterioro aquel material rodante, cuyo valor se elevaba muy por encima del coste de construir pequeñas viviendas para las familias de los trabajadores.

En el curso de estos acontecimientos, el asociacionismo obrero, sin capitalización, no alcanzó ninguna relevancia en la prensa y los primeros brotes de sindicalismo ferroviario fueron sistemáticamente neutralizados con toda eficacia a gran escala en nuestro país por las directivas empresariales, que utilizaron toda una amplia gama de maniobras para ello. MZA sostuvo una fuerte injerencia sobre los tímidos intentos de las sociedades cooperativas que surgían entre sus empleados en las décadas centrales del siglo XIX, e intervino coordinadamente con el Gobierno y las fuerzas del orden del momento en la desactivación de las protestas obreras que se organizaron a partir del 1º de mayo de 1890, con motivo de las manifestaciones internacionales en memoria de los mártires de Chicago en 1886.

La organización obrera en España fue tardía, pero la rémora se dejó sentir aún más en la organización de los empleados ferroviarios, no apareciendo la Asociación de Empleados de Ferrocarriles de España hasta 1888. Tras un corto período de resistencia y oposición a la patronal que provocó que esta asociación fuese represaliada con distintas sanciones económicas y recortes de ayuda por parte de MZA, en 1897 realizó una aproximación a la patronal. Tampoco surgieron periódicos dirigidos específicamente a los empleados de ferrocarriles hasta los albores del siglo XX, o al menos, no han llegado hasta nosotros. En 1902 se fundó *El Obrero de los Ferrocarriles y Tranvías*, que se mantuvo vivo durante casi dos décadas, conociendo una fuerte crisis a raíz de la participación de su directiva en una gran huelga obrera de 1903, debido a la retirada de sus anunciantes.

Ambas empresas, MZA y Ferrocarriles Andaluces, mantuvieron sendos Comités de representantes de accionistas galos en París durante el período que estudiamos, con regiduría eminentemente francesa. La mayor parte de las decisiones concernientes a sus redes ferroviarias en España tomadas desde sus respectivos Consejos de Administración, sitos en Madrid y Málaga, hubieron de tomarse con la connivencia de éstos comités. Estos Comités de París tuvieron un peso fundamental y decisivo acerca de las políticas de comunicación que adoptaban las empresas, tanto en líneas generales como en casos concretos. Las acciones de comunicación más importantes de MZA se tomaron desde su Comité de París, que planificaba la difusión de publicidad en periódicos tanto españoles como franceses, prestando gran atención al efecto de estos últimos de cara a los inversores del país vecino.

Además de las estrechas relaciones establecidas con la prensa para el control de la opinión pública en la medida de lo posible, las empresas ferroviarias hacían uso de estrategias que hoy enmarcaríamos en los conceptos de marketing de causa o responsabilidad civil corporativa, aunque la traslación de estos términos a la época que tratamos resulte del todo anacrónica. La diferencia principal entre la actitud desarrollada por las empresas capitalistas de comienzos de la Revolución Industrial y las actuales, es que las primeras no contaban con un despliegue de comunicación publicitaria hacia el gran público tan denso como el que se da actualmente. Es decir, no todas las acciones en el marco social eran objeto de difusión en la prensa, pero es seguro que la información sobre éstas sí fluía en los circuitos de élite. Por ejemplo, en el caso del patrocinio de grandes eventos como las exposiciones universales o los grandes certámenes, bastaba con que el resto de élites conociese estas acciones patrocinadoras, y habría sido perjudicial una negativa a la concesión de ventajas por parte de las ferroviarias. En los circuitos de comunicación no difundida por la prensa generalista de los que participaban todos los grupos de élite, es seguro que circulaban las actitudes y decisiones tomadas por las corporaciones ferroviarias.

Justo en el momento en el que la prensa comienza a liberarse de su función como portavoz de las distintas tendencias políticas, se convierte en portavoz de las fuerzas económicas. Nada más establecerse las compañías ferroviarias como entes de mercado, se arreglaron subvenciones con la prensa especializada y generalista; y más aún, el poder destilado por estas grandes empresas queda bien marcado en la actitud que la prensa debía mostrar hacia ellas. A través del seguimiento de los acuerdos tomados con los principales editores de prensa y publicaciones periódicas, podemos entrever una intencionalidad clara de influencia sobre la opinión pública.

Aunque se generaron diatribas y polémicas sobre algunos temas, como los trazados ferroviarios, no existió en España una oposición rotunda de los medios de comunicación contra las compañías de ferrocarriles, salvo en casos puntuales que no tuvieron efectos irresolubles sobre la opinión pública. Si algún diario se atrevía a criticar duramente a las ferroviarias, éstas emprendían pleitos legales en los que normalmente salían victoriosas.

En España no se dio una hibridación tan clara como en Francia entre el gran capitalismo económico, que incluía los negocios ferroviarios, y las industrias de la imprenta, la prensa y la publicidad. Hemos encontrado algunas correlaciones en la propiedad de estos dos sectores de negocios en testimonios indirectos de las Actas de MZA, y sabemos que algunos de sus administradores, como Llorente o De La Gándara, eran valorados como buenos conocedores del ramo de la impresión y la prensa. Parece que Llorente, parece que este administrador pudiera ser empresario en algún tipo de empresa impresora, aunque no podemos asegurarlo de momento; pero sobre De La Gándara sólo conocemos sus buenas relaciones con periodistas y directores de periódicos.

En el caso de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, parece que existió una estrecha correspondencia entre la fundación del periódico liberal malagueño *El Correo de Andalucía*, a finales de 1851, y la llegada a la vicepresidencia de la Junta de Comercio de Málaga de Jorge Loring justo unos meses más tarde. El análisis de los números conservados de este periódico, entre los que destaca el del jueves 15 de marzo de 1860, plenamente dedicado a alabar al Marqués de Loring por haber conseguido la concesión de la línea que conectaría Málaga con Córdoba, nos indica que el periódico publicó intensivamente noticias con connotaciones positivas sobre la construcción de los principales caminos de hierro en el mundo entre las décadas de 1850 y 1860; con el fin, creemos, de mantener activa la expectación del público y de provocar cierta impaciencia en torno al momento en el que estuviera listo el ferrocarril de Málaga. Incluso con este objetivo se publicaron artículos de sucesos con tintes folletinescos cuyo escenario de fondo eran las obras de los ferrocarriles del norte de España, aprovechando la afición al relato de sucesos dramáticos arraigada en nuestro país desde los tiempos de los relatos de ciegos y obras de literatura de cordel.

A pesar de estos indicios de afinidad, en España no existen testimonios de una expresa hibridación entre el gran capitalismo ferroviario y la prensa comercial hasta en año 1880, momento en el que estaban ya prácticamente terminadas las principales arterias ferroviarias del territorio nacional. Aquel año se constituyó la primera sociedad anónima dedicada a prensa, con la intención de publicar un periódico llamado *La Europa* regentado por el francés Detroyat. El periódico garantizaría su éxito funcionando a modo de lotería que repartiría premios diarios a los poseedores del ejemplar que llevase impreso el número sorteado. La idea era buena en cuanto al estímulo comercial directo que proponía, pero desplazaba el interés por el contenido y la información —que hasta ahora había sido la palanca de ventas y suscripciones de la prensa—, por el interés por los juegos de azar. Finalmente, la publicación de este periódico no fue aprobada por las autoridades, a pesar de que su Consejo de Administración estaba compuesto por algunos políticos renombrados y prohombres del Consejo de Administración de la también poderosa Compañía de los Ferrocarriles del Norte.

Otra conclusión que podemos adelantar respecto a los efectos directos de la construcción de los primeros ferrocarriles sobre la prensa, pero que no podemos afirmar categóricamente de momento puesto que se trata de una investigación que aún tenemos en curso, viene del contraste de la bibliografía sobre fundaciones de periódicos y el cotejo de las fechas de apertura de líneas férreas o algunos tramos de ellas. Hemos observado que la apertura de nuevas publicaciones periódicas en los núcleos urbanos importantes, e incluso en comarcas y pequeños municipios, coincide con dos momentos hito en la construcción de líneas férreas que los atravesaran o pasaran próximas: el de la concesión de la línea por el Estado a la empresa que se hiciera cargo de ella y el momento de apertura a la explotación de la línea; o ambos. En la provincia de Málaga, por ejemplo, se fundaron cinco publicaciones periódicas en 1868, año en que por fin se puso en explotación todo el eje ferroviario entre esta ciudad y Madrid.

A través del estudio en profundidad de las acciones sociales y de patrocinio en las que participó MZA podemos inferir que, con diferentes estilos, variables o ligeras innovaciones en actuaciones concretas, todas las empresas ferroviarias españolas desde mediados del siglo XIX aplicaron prácticas de funcionamiento y tácticas bastante similares, ya que sus objetivos compartieron finalidades y obligaciones legales respecto al servicio que llevaban a cabo, es decir, el transporte terrestre de personas y mercancías. Además de las obligaciones de actuación como servicio público marcadas por la ley, en la conciencia colectiva de la época se presuponía a las ferroviarias otro sinfín de responsabilidades sociales tangenciales que no podían ser eludidas por éstas, precisamente por estar arraigada esta carga moral en los preceptos dictados por la mentalidad de la época.

Los transportes terrestres de personas y mercancías se aceleraron con la llegada del ferrocarril como nunca antes se había visto, accionando el acercamiento de gentes y flujos de ideas; y muy rápidamente se notaron estos efectos. Los distintos grupos y actores sociales respondieron cohesionándose de forma unánime a medida que lo permitían las nuevas posibilidades del transporte. No solo prodigaron las exposiciones universales, sino que esta fiebre se diversificó en exposiciones nacionales, regionales y de productos. También proliferaron los congresos científicos, literarios, artísticos, periodísticos, etc., y otras acciones sociales y culturales al socaire del ferrocarril. De este modo, el nuevo medio de transporte dio lugar a otro tipo de relaciones sociales, civiles, militares y del Estado y las fuerzas vivas económicas y políticas con los ciudadanos, y entre sí.

Estos acontecimientos de proyección social, política e intelectual, se solaparon con la aparición de nuevas formas de vivir y percibir el tiempo y el espacio quedaron relacionados con el advenimiento de nuevas formas de disfrute, surgiendo un mercado del viaje recreativo a gran escala que anteriormente no había existido en España más que entre la ociosa aristocracia. La rapidez de los viajes por tren permitía ahora viajes de placer a la mediana burguesía, e incluso a las clases trabajadoras menos proletarizadas que debían ocupar su tiempo productivo en el trabajo. Para estas clases intermedias se abrió la posibilidad de viajar con fechas cerradas de ida y vuelta, pudiendo ser programado el tiempo de descanso del trabajo en función de la regularidad de los ferrocarriles. Anteriormente viajar suponía saber cuándo se partía pero no cuándo se regresaba, lo cuál solo podía ser asumido por las clases altas carentes de los condicionantes de una vida laboral.

En la excitación del mercado de viajes recreativos desde mediados del siglo XIX en España, fueron parte proactiva primordial las ferroviarias, ya que ocuparon grandes esfuerzos en generar intencionadamente estos nuevos hábitos viajeros. A nuestro modo de ver, fueron las ferroviarias las que condicionaron a las diversas capas sociales en los inicios del turismo con estímulos directos y premeditados, planificando constantemente sus ofertas con precios especiales, descuentos e innovaciones bien segmentados por estratos para niveles adquisitivos diferenciados.

En la época de los primeros ferrocarriles, debido al sistema de concesiones de trayectos de caminos de hierro a empresas privadas, planificado y supervisado por el Estado español, el territorio de la Península se convirtió en algo parecido a un gran tablero de un complicado juego de mesa, en el que la obtención de concesiones correlativas se convertía en una estrategia vital para las grandes compañías que pretendían extender sus redes con una cierta conexión lógica que hiciera posible una explotación rentable y factible de mantener. La rivalidad entre empresas ferroviarias comenzaba en el momento en el que debían competir por la concesión del Estado de los tramos que proyectaban explotar.

La Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga consiguió aquella línea, poniendo límite *ad calendas graecas* al antiguo proyecto francés del Gran Central, una gran línea que atravesase la Península llegando al mar Mediterráneo por el sur para desde allí cubrir los flujos del transporte con las colonias norafricanas galas. Pero no quedó ahí la obstaculización de los andaluces al gran emporio de los Rothschild. Una década más adelante, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, también cerraría la salida de MZA al sur del Mediterráneo al adquirir en 1879 la línea que conectaba Sevilla con Jerez de la Frontera y Cádiz.

En el plano de la comunicación, la rivalidad competitiva entre las dos compañías que hemos estudiado se reflejó de forma patente ya en los momentos de la inauguración del eje completo entre Madrid y Málaga, entre 1865 y 1868. MZA y la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, debían llegar al punto común de Córdoba con la construcción de sus respectivas líneas. Aunque este razonamiento no consta explícitamente en ningún lugar —o al menos no hemos encontrado su proyección en la prensa de momento—, es posible que la todopoderosa MZA no tomase a bien, o considerase una afrenta a su imagen pública, que la pequeña compañía del *lobby* malagueño, aún encontrándose también con serias dificultades para la construcción del abrupto tramo de los Gaitanes, llegase antes, en 1865, al destino común de Córdoba. La expectación del público pudiera haber recaído en ello; y tal vez por esta razón, los administradores franceses demostraron tanto apremio y volcaron tantos esfuerzos en la finalización de las obras para que la línea estuviese terminada en aquel año. Tal vez, la competencia por la imagen pública estaba proyectada en las gentes como una carrera entre las dos compañías.

Como hemos dicho, la pequeña compañía de Málaga cumplió con el plazo previsto e inauguró a la explotación su línea completa sin ningún problema en agosto de 1865, a pesar de los esfuerzos de la gran MZA, que hubo de postergar su inauguración durante un año más. La línea de Manzanares a Córdoba no se inauguraría de forma oficial hasta 1866, pero en realidad no pudo ser efectivamente abierta al público con todas las garantías hasta principios de 1868. Como también vimos, quedaban muchos problemas por resolver en los detalles de factura de aquel tramo y la División de

Ferrocarriles del Ministerio de Fomento no dio su visto bueno ni libró la subvención hasta que las obras cumplieron con el nivel de terminación exigido. A favor del criterio del Gobierno, tenemos constancia del descarrilamiento de un tren de mercancías tan solo unos días después de aquella primera y apresurada inauguración oficial de cara a lavar la imagen de la empresa.

Seguramente la inauguración de 1866 del tramo de MZA, bastante adelantada al momento en el que la línea quedó plenamente en uso, pudo ser organizada para disimular el tiempo de retraso frente a la compañía andaluza. Que la empresa de Loring-Larios-Heredia ganase aquella oficiosa carrera en la construcción de la línea hasta Córdoba, no debió agradar a los directivos de MZA, en cuanto no quedaron como triunfadores en eficacia y velocidad ante el público. Creemos que por esta causa, MZA organizó el recorrido de la comitiva inauguradora del camino desviándose hacia Sevilla y después hacia Cádiz en 1866, en lugar de escoger la ruta del recién terminado eje completo hasta Málaga. Si MZA hubiera tomado esta decisión por el hecho de realizar el trayecto solamente a través de sus líneas, sería algo justificable; pero la directiva de la empresa decidió realizar la inauguración hasta Cádiz, aún teniendo que recorrer con sus invitados dos líneas ajenas a la compañía en aquel momento: la del Ferrocarril de Córdoba a Sevilla —que no sería adquirida por MZA hasta una década después en 1876—, y la de la Compañía del Ferrocarril de Sevilla a Jerez de la Frontera y Cádiz —que sería independiente hasta 1879, fecha en la que pasaría a ser propiedad de los Ferrocarriles Andaluces, cerrándose definitivamente la salida al sur por mar de MZA—. Entendemos como muy significativa esta decisión de la directiva de MZA en lo que se refiere a la comunicación, porque al dar la espalda a la línea de los Loring-Heredia-Larios, le negaba los beneficios de difusión en prensa que acompañaban a estos eventos, muy valorados como acciones de publicidad, y para los cuales las compañías realizaban elevados dispendios numerarios, sin escatimar detalles y esfuerzos

En referencia a la apretura de la línea completa desde Málaga a Madrid hemos apuntado una hipótesis arriesgada que queda aún lejos de ser confirmada, puesto que sólo nos hemos basado en indicios para proponerla. Hemos visto cómo es posible que el ensañamiento del Duque de Sesto con MZA a base de multas y hasta ejerciendo el abuso de autoridad, estuviese relacionado con las ligazones de este aristócrata de la vieja nobleza con el grupo de presión cuyo núcleo principal estaba formado por las familias Loring-Heredia-Larios, y el trabajo de fondo del duque para convencer a la reina Isabel II a rehusar a la Corona y salir al extranjero con su corte. No tenemos testimonios documentales que nos refrenden, y es posible que nunca los halleemos, pero creemos probable que la apertura completa a la explotación del eje ferroviario Madrid-Córdoba-Málaga, tuviese que ver con el derrocamiento de Isabel II en 1868.

No solo la coincidencia en las fechas nos lleva a sospechar esto, y el pensamiento de que un golpe semejante a la Monarquía debió ser cuidadosamente preparado durante años antes de ocurrir. El ferrocarril aportó la infraestructura necesaria para que los levantamientos se sucediesen geográfica y temporalmente orquestados como lo hicieron. Cádiz —de donde surgió el primer conato revolucionario—, el Campo de Gibraltar y Málaga constituían una unidad económica e ideológica en la que el *lobby* malagueño gozaba de un peso específico formidable. La absoluta ausencia de cualquiera de estos apellidos, de individuos de mayor o menor proximidad consanguínea con los magnates, entre los declarados liberales que auspiciaron la Gloriosa Revolución se nos antoja otro elemento para pensar que el triángulo de

empresarios malagueños podría ser precisamente el *factótum* del asunto junto con otros notables con filiación a ellos en la capital del reino, habiendo ocultado deliberada y cuidadosamente su participación en la trama.

Ningún historiador hasta el momento, ha reparado en esta posibilidad, pero no deja de resultar intrigante que el Gobierno hubiera demorado en el tiempo la apertura de una línea directa entre Madrid hasta el extremo sur de la Península, a pesar de la necesidad económica imperiosa que esta zona de industrialización temprana tenía de ella para poder continuar desarrollándose. Aunque tampoco está escrito en ninguna parte que nosotros sepamos, no sería descabellado pensar que el gigante con pies de plomo que fue el recién nacido Estado liberal bajo el reinado de Isabel II, hubiese percibido el peligro que podía suponer tener conectada la Baja Andalucía con la capital, cuando Cádiz y su zona de influencia seguían siendo un lugar de caldo de cultivo de preceptos liberales tal vez más puros y radicales que los que estaba poniendo en práctica el Gobierno. No podemos asegurar si los que ejerciesen el poder con Isabel II hubiesen tenido esto en cuenta, como tantas cuitas que no se expresan de forma explícita mientras se ejerce el poder, pero, efectivamente, nada más estar en funcionamiento la línea férrea más directa entre el sur y Madrid, la reina fue destronada. Es improbable que tantos factores se combinen entre sí casualmente, ni que unos levantamientos espontáneos pudieran derrocar un trono; y es seguro que, de ser preparado con esmero tal golpe de Estado, habríanse tenido muy en cuenta las infinitas posibilidades que aportaba el ferrocarril con tales fines. Tenemos la intención de indagar más a fondo en este tema en investigaciones futuras, sin demasiada esperanza de conseguir pruebas rotundas de ello, pero he aquí abierta otra línea de trabajo por recorrer.

Otra de las conclusiones generales más importantes que exponemos en el apartado dedicado a ello, es la hipertrofia de la historiografía anglosajona en las cuestiones de estudio de la Revolución Industrial, el paso a la Modernidad y sus efectos en el nuevo orden económico y político que surgía entre finales del siglo XVIII y mediados del XIX, y que pronto conquistó el mundo. El capitalismo transformaba todos los lugares en los que se asentaba, con su nueva forma de producción y extracción de plusvalía, que afianzaba a las élites del dinero frente a unas antiguas élites aristocráticas en retroceso y a la gran mayoría de población, condicionada al mero papel de fuerza de trabajo. Creemos que existe aquí un déficit en la investigación acerca de los temas tratados por la historia económica, industrial, empresarial y de la comunicación, puesto que se ha trasvasado a la academia el hecho de que el mundo anglosajón tuviera la ventaja inicial de estas claves de las nuevas mecánicas de funcionamiento global y la mantuviese hasta finales del siglo XX, siendo casi incontestable su papel protagonista en este ciclo de la contemporaneidad.

Así, prácticamente toda la escuela europea latina (España, Francia, Italia, etc.) acepta la supremacía del mundo empresarial anglosajón hasta casi obviar el estudio de las grandes empresas que operaron en estos suelos. Sin indagar en las fuentes propias, se han aceptado una serie de valores tajantes que opinamos son seriamente discutibles, como el origen de las relaciones públicas, las técnicas de marketing o mercadotecnia, la sistematización de la gestión empresarial, el patrocinio de eventos, el turismo o, incluso, la propia publicidad comercial a gran escala. Generalmente se acatan unas líneas maestras de evolución y desarrollo anglosajonas de todas estas facetas empresariales relacionadas con la comunicación en mayor o menor grado, y su proveniencia directa

bien de un primigenio germen inglés, bien de unos esmerados análisis y sistematización americanos que se expanden por Europa en los inicios del siglo XX.

No compartimos esta visión, aunque sea cierto que en los Estados Unidos el interés por la gestión y la práctica empresarial se incorporó antes a los estudios superiores y universitarios que en la vieja Europa, con un acervo de disciplinas más arraigadas en los conceptos clásicos de la enseñanza. El capitalismo, además de llevar germen de su propia destrucción en sí mismo tal como vaticinó Marx —aunque está por ver si Marx realmente atinó o erró—, aún tal vez es más certero decir que el capitalismo en sí mismo portaba el germen de todas estas técnicas que luego se descifraron y acomodaron a las avanzadas nomenclaturas racionales, con el fin de ser aplicadas con tesón y la más excelsa efectividad en pro de la vorágine del lucro del nuevo sistema. En el siglo XIX, la propia dinámica de trabajo impuesta por las empresas no dejaba tiempo a una sistematización teórica meditada, pero en la práctica, todas las herramientas capitalistas eran puestas en juego, mediante la experiencia empírica de prueba-error o mediante la pura lógica impuesta por la misma marcha de las actividades de las empresas.

Hemos visto cómo en el siglo XIX en España, los gestores de las empresas ferroviarias sabían ya manejar e implementar todos estos elementos de optimización de recursos disponibles que en este negocio se abrían con amplias perspectivas. El ferrocarril, por sus propias características permitía a sus gestores trabajar en acimut, planificando estrategias comunicacionales a corto, medio y largo plazo; y lo hicieron, de hecho. Entonces, debemos replantear la esfera de presupuestos de los que se adueña hasta el momento la historiografía al uso, y plantear nuevos retos a la historiografía latina, que ha menospreciado sus propias verosimilitudes, no en función de la evidencia científica e investigadora, sino en función de trabas psicológicas vanas.

Por poner un tosco ejemplo, ¿sería razonamiento válido para la institución académica admitir que, tal como los españoles descubrieron América, sólo hubiera madurado científicamente la escuela española de americanistas?, y aún adentrándonos más en este supuesto absurdo, ¿admitiría una correcta lectura de la realidad un discurso meramente español de estos americanistas sobre el antiguo Imperio que soterrase las relaciones verdaderamente habidas entre otras naciones y la dicha América?, ¿que anulase la Louisiana francesa, la Nueva Amsterdam de las Antillas y si hiciera falta hasta el Brasil portugués o la conquista del Oeste? Y más todavía ¿creería alguien en esto, y menos los historiadores? Ergo, ¿por qué no incitan las fuentes empresariales españolas del siglo XIX la curiosidad de la investigación en el marco concreto de la comunicación, sus variantes y sus características particulares de regiones geográficas diversas? ¿No serían estos márgenes aún más interesantes de estudiar que la corriente principal? Independientemente de quién descubriera América.

Las guías de viajes por ferrocarril fueron un tipo de publicaciones que cambió el concepto anterior de guías para viajeros. Este tipo de género en etapa pre-ferroviaria estaba dotado de un fuerte carácter literario inferido por cada autor. Este carácter literario continuó durante algún tiempo durante la segunda mitad del siglo XIX, con descripciones de lugares y narraciones históricas, pero cada vez más las guías se iban llenando de un contenido cada vez más práctico, apareciendo las tablas con los horarios, estaciones y precios de los viajes. Más adelante, a partir de la planificación de las diferentes rutas de viajes circulares derivados de acuerdos entre las compañías

ferroviarias francesas y españolas y organizados por ellas en 1871, siguen escribiéndose libros de viajes por España que comienzan a reflejar exactamente las diferentes rutas de aquellos viajes circulares combinados.

Las ferroviarias francesas pronto se asociaron con editores a los que dieron exclusividad para la elaboración de anuarios sobre ferrocarriles con una alta calidad, como los *Annuaire Chaix*. En base a estos anuarios se editaban periódicamente guías más manejables para ser llevadas entre el equipaje, como los *Livret-Chaix*. Por el contrario, en España apenas existió este tipo de asociaciones entre las empresas de ferrocarriles y las casas editoras. Desde la década de 1850 ya se dieron intentos de llegar acuerdos para publicar algún tipo de publicación especializada para los viajeros de calidad, como el de Hubbard y Bailly-Baillière en 1858, que fue abortado antes de poder llevarse a la práctica. La principal dificultad de la producción de este tipo de publicación tan especializada era amortizar los gastos de realización y obtener los clientes necesarios para cubrir estos gastos. Aquellos editores pidieron a MZA un soporte de distribución en las estaciones por un período de veinte años, lo cual rechazó categóricamente el Consejo de Administración de la empresa.

A finales de 1864 se otorgó por fin una autorización para vender la *Guía oficial para los viajeros de los Ferrocarriles de España, Francia y Portugal...*, que sería premiada con este apelativo en la Exposición de Barcelona de 1888; pero antes de terminar el siglo, esta guía había perdido su carácter de oficialidad. Los anuarios españoles especializados en ferrocarriles aún tuvieron menos éxito, ya que en 1860 apareció un *Anuario de los Caminos de Hierro*, publicado por la *Revista Peninsular Ultramarina*, pero debió tener corta vida; y hasta 1893 no tenemos el único que realmente prosperó, el *Anuario De la Torre*, que también tendría un carácter de empresa independiente aunque estaba dirigido por un empleado de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte.

Mientras las guías francesas tenían asegurada la clientela y la distribución idónea para la venta, las guías de viajeros españolas, que debían luchar por su mercado, precisaban de las inserciones por publicidad para subsistir. De esta manera, las francesas iban reduciendo el tamaño de las guías, concretando sus contenidos y reduciendo la publicidad inserta; al contrario que las españolas, que se vuelven voluminosas como libros con grandes secciones de publicidad, puesto que debían sobrevivir por sus propios medios. Aparecen en España un sinnúmero de guías de ferrocarriles que no son más que un soporte para anuncios publicitarios.

Deducimos con este examen dos ideas que resultan patentes en las publicaciones de todo tipo —prensa, guías de viajes, etc.— que contuvieron información ferroviaria, sobre todo a partir del último tercio del siglo XIX. Esta información ferroviaria se había convertido en la información de gancho como catalizador de publicidad de otras empresas. Las tablas de horarios y el contenido de información sobre los ferrocarriles actuaba precisamente como publicidad; por tanto, las empresas ferroviarias no necesitaban publicitar sus servicios con anuncios, ya que en el ámbito de la información ejercerían el papel de estimuladoras del mercado publicitario.

Résumé en français

Le travail que nous présentons ci dessous est une étude transversale qui connecte les différents secteurs de l'époque moderne en Espagne, prenant comme axe principal la construction et l'ouverture des premières lignes de chemin de fer, d'un point de vue de la communication. Nous avons insisté principalement sur la ligne de chemin de fer qui unit la ville côtière du sud, Malaga à la capitale de la nation, Madrid. En Espagne, comme en France, un réseau ferroviaire radial qui convergeait dans la capitale fut disposé. Cela mena aux périphéries peuplées de la Péninsule Ibérique à s'approcher plus de Madrid qu'entre elles. Les deux compagnies ferroviaires qui ont constitué et mis au point cet axe sont: la gigantesque compagnie Compagnie des Chemins de Fer de Madrid à Zaragoza y Alicante (connue comme MZA en espagnol), propriété de la famille française Rothschild et la petite Compagnie du Chemin de Fer de Cordoue à Malaga, propriété d'un groupe particulier d'entreprises composé de trois familles andalouses d'industriels, commerçants et banquiers établies dans le sud de l'Andalousie. Ces familles andalouses, qui avaient des affaires entre Malaga et le Campo de Gibraltar, encouragèrent une révolution industrielle précoce à Malaga avant même l'industrialisation du nord de l'Espagne. Elles sont connues comme le triangle ou *lobby* Loring-Heredia-Larios car elles avaient atteint les côtes les plus élevées dans la vie sociale espagnole de l'époque en faisant partie du noyau des andalous avancés qui occupaient un haut niveau politique national pendant le XIXe siècle.

La documentation des deux entreprises ferroviaires qui exécutèrent la construction de l'axe qui unissait Madrid et Malaga, par train, en passant par Cordoba présentait une différence considérable entre elles car la MZA avait conservé une grande partie de ses archives d'entreprises, pendant que la documentation de la Compagnie du Chemin de Fer de Cordoue à Málaga Córdoba, qui en 1877 se transforma en Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, est parvenait à l'actualité en petite partie. Cette différence dans la documentation nous a mené à utiliser d'autres sources et méthodologies dans ce travail pour compenser les lacunes qui se présentaient dans l'étude de l'axe complet. Néanmoins, nous n'avons pas exclu l'information disponible de la MZA pour comprendre les phénomènes liés aux tâches de la communication aux niveaux internationaux et nationaux, sans nous en tenir strictement à l'axe ferroviaire duquel nous partons.

Le fait de mettre en œuvre le réseau ferroviaire en Espagne eut des effets beaucoup plus brusques sur la communication que dans d'autres pays car la complexe orographie de la Péninsule Ibérique rendait beaucoup plus difficile les transports terrestres que dans d'autres endroits jusqu'à ce moment. Nous croyons que ces

difficultés de transport dans l'étape préferroviaire ont aussi eu un rapport avec le retard dans le développement de la presse commerciale dans notre pays, étant donné que la distribution de presse fut très difficile jusqu'à la révolution qui supposait le transport de journaux par courrier à travers le chemin de fer à partir du début de l'exploitation des premières lignes de chemin de fer. Nous interprétons la communication comme un ample champ dans lequel participent de nombreux facteurs et nous faisons spécialement attention à deux de ces axes fondamentaux : la construction des réseaux contemporains de communication de l'État en relation avec les premiers chemins de fer et la communication des compagnies ferroviaires autant en relation avec le propre État et les entreprises d'imprimeur et de l'information de l'époque comme avec le public en général et ses propres employés.

La thèse est divisée en trois grands blocs. La première partie est consacrée à l'interaction des chemins de fer avec l'époque moderne dans son intervention incontestable dans de nouveaux réseaux de communication répandus en Espagne, pendant la deuxième moitié du XIXe siècle. Dans la deuxième partie, nous entrons en profondeur dans l'importance que les compagnies ferroviaires donnaient à leur image publique en faisant des efforts d'image corporative, adoptant des insignes distinctifs et uniformisant le personnel, et consacrant beaucoup de temps et travail aux relations publiques avec les principales forces vives de l'époque, de l'Église ou de la Couronne jusqu'aux nombreuses et différentes expositions internationales, régionales et locales et d'autres organismes sociaux et culturels. Nous avons également inclus dans cette deuxième partie la promotion du tourisme que les compagnies ferroviaires effectuaient de façon intentionnée dans le but d'avoir une place sur le marché des voyages récréatifs et de loisirs qui n'existait pas avant en Espagne. La troisième et dernière partie a été consacrée aux relations nécessaires des chemins de fer avec les industries d'information de l'époque, incluant les imprimeries comme fournisseurs d'imprimés et de publications des propres compagnies. Néanmoins, nous nous sommes centrés sur les relations avec la presse des premières entreprises ferroviaires car à travers les subventions et la publicité sous forme d'articles de contenu, qui dispensèrent à certains journaux et groupes de presse du moment, ils essayèrent de contrôler en leur faveur l'image qu'ils projetaient sur la société et l'opinion publique.

Dans le premier chapitre nous faisons une série de réflexions sur l'impact de l'arrivée de l'étape moderne, le mythe du progrès de la société contemporaine et sa matérialisation en raison du chemin de fer. Nous prêtons attention à l'impact du chemin de fer autant dans le monde physique que dans les mentalités tenant compte premièrement du chemin de fer comme outil matériel du discours du pouvoir indirect et symbolique générant un nouveau langage. Ce langage s'installa bientôt dans la langue parlée commune entre les spécialistes et ingénieurs, et le reste de la population. Entre les changements de la modernisation, nous avons également pris en compte ceux qui sont directement liés au chemin de fer, comme la normalisation technique, l'introduction du système métrique décimal et l'unification du temps à partir de la détection du manque de synchronisation de toutes les horloges des stations de MZA, puisqu'ils montrent des difficultés à l'incorporation de nouveaux concepts et relations entre le temps, la vitesse et l'espace. Ces changements de la modernisation durent ouvrir un passage et vaincre certaines résistances subjectives dans la perception de ces facteurs de la mentalité d'un ancien régime d'idées pour un nouveau.

Le deuxième chapitre est consacré au capitalisme et la transnationalisation du XIXe siècle, qui ont rendu possible la construction du réseau ferroviaire mondial grâce à l'internationalisation des systèmes bancaires, prêtant attention aux conséquences du changement progressif de l'étalon bimétallique à l'étalon-or. Dans le chapitre, nous incluons également la dynamique d'investissement étranger en Espagne pendant le XIXe siècle, en nous concentrant sur le rôle principal de la France comme promoteur de la construction du réseau ferroviaire et sur l'organisation financière ferroviaire sous forme de sociétés d'actions. Dans plusieurs paragraphes nous contemplons l'adoption définitive de la peseta, qui remplace l'ancien réal de billon, pour rapprocher la mesure monétaire espagnole au franc français en 1868, et les alternances entre l'exemption du paiement des taxes d'importation accordées par l'État aux compagnies ferroviaires pendant le Bienio Progressiste (1854-1856) et la dérogation de ce privilège par les gouvernements modérés de O'Donnell (1856-1868). À propos de l'importance que ce sujet avait pour les compagnies ferroviaires nous prenons en considération dans les chapitres suivants ce que cela signifia pour les entreprises mentionnées en ce qui concerne ses importations d'imprimés, papier, articles de papeterie et publications qui se réalisaient en France.

Dans le troisième chapitre nous parcourons le particulier système politique et social des élites espagnoles, liées entre elles, sous forme de confréries politiques et territoriales; les familles d'amis, les rouages du pouvoir et tensions entre les différents groupes de pression des élites dans l'imparfait système politique libéral, depuis le commencement du royaume d'Isabel II jusqu'à la restauration de la monarchie bourbonnienne dans le dernier tiers du XIXe siècle. En raison de la pénurie d'études détaillées sur les élites politiques et économiques de cette époque, nous avons essayé de faire une reconstruction approximative des groupes de pouvoir entrecroisant la bibliographie spécialisée sur le Casino de Madrid, comme point de rencontre de magnats andalous dans la capital de la nation, avec des données des sources primaires pour entrevoir les possibilités qu'offre la documentation ferroviaire dans des travaux de suivi de ces élites dans ses entrées et sorties à partir des ministères et hautes juridictions de gestion de l'État jusqu'aux Conseil d'administration des grandes entreprises capitalistes de l'époque.

Le quatrième chapitre a été consacré à la spécialisation, une autre facette de la modernisation jaillissante en Espagne à la moitié du XIXe siècle. Cette spécialisation est intimement liée à la projection pratique des avances en technique et ingénierie lesquels lancèrent la transformation de la relation entre l'être humain et le monde connu et vécu jusqu'à ce moment. La trajectoire des études d'ingénierie civile en Espagne, fortement influencée pas les écoles françaises, et la situation de désavantage des ingénieurs industriels, concernant les voies dans notre pays, conditionnèrent les structures des cadres d'ingénieurs de l'État et son contrôle sur les entreprises ferroviaire privés. Les compagnies ferroviaires du XIXe siècle furent des consommatrices éminentes de presse spécialisée, utile pour la mise à jour continue d'informations, de nouveautés, etc. des ingénieurs. Elles étaient aussi abonnées à de nombreuses publications de ce genre, desquelles ont été conservées quelques collections de MZA. De plus, ces entreprises s'occupaient de la formation personnelle de rangs intermédiaires ou inférieurs maintenant des écoles de facteurs télégraphistes et d'autres enseignements de son propre titulaire. Bien que nous n'avons pas pu approfondir l'étude de ces écoles, nous facilitons, tout de même, l'information disponible dans les actes de la MZA à propos des publications qui furent promues ou acquises et qui étaient consacrées à

couvrir les besoins d'informations spécialisées de ce personnel de rangs intermédiaires ou inférieurs.

Le cinquième chapitre traite de la prolétarianisation durant le XIX^e siècle avec la disparition des corps de métiers en France et en Espagne ce qui généra un manque de protection de la classe ouvrière face aux entrepreneurs et patrons, étant donné que les ouvriers du chemin de fer représentaient un cas paradigmatique de retard dans l'organisation ouvrière car les tentatives de créer des sociétés corporatives et caisses de secours furent systématiquement neutralisées par les Conseils d'administration des entreprises, comme se manifeste dans le cas concret de MZA. La précarité dans les conditions de vie des employés ferroviaires, les indices de luddisme dans les premières époques de la construction des réseaux ferroviaires et les premières tentatives d'association, tout comme les politiques de l'entreprise communication avec les employés, sont traitées en profondeur dans ce chapitre. Bien que dans cette thèse nous avons décidé de ne pas utiliser une classification de la communication des compagnies ferroviaires, qui distingue la communication comme externe ou interne, puisque nous considérons que nous tomberions dans un anachronisme étant donné que ces concepts sont des créations postérieures et n'existaient pas dans le paragraphe des idées émises à cette époque. Il n'y a pas de doute que la politique disciplinaire des entreprises et son évolution constituèrent une chance de «communication interne» qui affecta ses ouvriers comme collectif social, tant dans les domaines privés qu'en relation avec le reste de la société. Pour cela, nous faisons une révision des sources primaires jusqu'aux systèmes de gratification, primes, prêts, réprimandes, amendes, indemnisations, avances, billets à prix réduit et billets gratuits que MZA disposait pour ses employés, depuis le moment de sa constitution patronale en 1857 jusqu'à 1873. Dans les sources documentaires nous avons trouvé la première information sur la décision de MZA de construire des logements pour les employés, ce qui dérivera avec le temps à la construction d'un réseau de villages ferroviaires tout au long de la géographie nationale, non seulement par cette entreprise, mais par toutes les compagnies qui opérèrent dans la péninsule. Cette première information, dans laquelle le Conseil de MZA décida de s'occuper du logement de ses employés et leurs familles, constitue, selon notre point de vue, une claire évidence que l'intention originaire de la construction de ces domiciles fut une question d'image car l'entreprise prenait soin des voyageurs -en somme ses clients- n'aient pas une «vision répugnante» de quelques familles d'employés qui vivaient dans des wagons inoccupés dans des conditions inhumaines et antihygiéniques. Cette première prise en charge par directive de l'entreprise de sa responsabilité des conditions de vie de ses employés ne se produisit pas avant 1871, année de l'éclatement de la Commune de Paris, cela sensibilisait peut-être, d'une façon ou d'une autre, les secteurs de la population de différentes classes sociales. À partir de cette année, enfin on créa une société corporative de consommation par les employés de MZA, bien que la direction de MZA maintienne depuis le début une ingérence très accusée sur la directive de cette association. En même temps, l'entreprise mettait en place une Caisse de Prévoyance avec un système de compte d'épargne à laquelle les propres employés cédaient un pourcentage de leurs salaires et à laquelle contribua l'entreprise en émettant des obligations en sa faveur et grâce à d'autres dons de petits dépôts comme les passes d'entrée aux quais de gares. MZA contrôla toujours cette Caisse de Prévoyance, dont les caisses étaient surveillées par la propre Caisse Centrale de l'entreprise.

Les moratoires et retards que les entreprises purent imposer sur l'organisation du mouvement ouvrier entre ses employés donnèrent des résultats jusqu'en 1888, année

dans laquelle se fonda l'Asociación de Empleados de Ferrocarriles de España, dont les conduites se radicalisèrent le 1er mai de 1890 sous le gouvernement progressiste de Práxedes Mateo Sagasta. De ce fait MZA, et nous supposons que le reste des compagnies ferroviaires aussi, prit des mesures contre leurs employés par le retrait des faveurs à l'association, en exerçant un rôle d'authentique désactivateur de connivence sous le suivant gouvernement, de Antonio Cánovas del Castillo avec l'appui des forces de sécurité de l'État lors des manifestations ouvrières du premier mai 1891. Il devra s'écouler presque une décennie jusqu'en que en 1899 où nous avons connaissance de la création d'une caisse de secours pour les employés de MZA qui pourvoira de façon plus efficace et normalisé des pensions pour décès et maladies aux ouvriers du chemin de fer et à leurs familles. Cette caisse de secours entra en vigueur au le janvier de 1900, lors de la nomination du nouveau directeur de la compagnie, Nathan Süß. Même si dans les témoignages documentaires abondent les communications à titre particulier, d'en bas jusqu'en haut. C'est à dire, entre les employés et la direction de l'entreprise, pour la sollicitude de secours et prêts, etc. dans les situations individuels d'urgence. Ce type de communication d'en haut jusqu'en bas est beaucoup moins fréquente dans le cas des collectivités qui s'adressent aux dirigeants. Seul la plainte dirigée au Conseil d'administration de MZA par les mécaniciens et chauffeurs en 1873, et les expansives et réitérées manifestations de jubilation et remerciements des employés et leurs familles au nouveau directeur Nathan Süß, avec le motif de la mise en place de la caisse de secours, se font remarquer. Sur la thématique ouvrières des employés de MZA pendant le dernier tiers du XIXe siècle, nous introduisons un paragraphe représentatif des terribles tensions entre la direction et le jaillissant mouvement ouvrier organisé, prêtant attention aux mines de La Réunion, gâté au niveau des installations et prestations pour les ouvriers depuis son achat aux frères Pereire par MZA en 1876, passant par l'exhibition comme modèle dans l'exposition nationale de l'industrie minière de Madrid en 1883 et arrivant à la période des grèves et protestations virulente qui furent dirigées par un groupe d'ouvriers de ces mines à la fin du siècle, jusqu'au tragique et catastrophique accident minier qui se produisit à cet endroit en 1904. Selon l'approche de notre travail, nous remarquons le silence de la presse sous couvert des gouvernants civils et du Président de l'État, soupçonnés d'avoir attenté intentionnellement contre les ouvriers, information soutenue par le journaliste et activiste de gauche Alejandro Leroux, de manière contemporaine aux événements.

Dans le sixième chapitre nous avons réalisé une synthèse à titre d'exégèse sur l'apparition du chemin de fer comme moyen de transport, tout en faisant une petite révision de ses origines, depuis avant la mise en service du premier chemin de fer des passagers de Stephenson de Stockton a Darlington en 1825. Bien que nous sachions que c'est une tâche de titan accomplir une synthèse spécialisée sur cette matière, nous avons donné un degré de priorité aux sources bibliographiques contemporaines d'un point de vu de la communication pour mettre en contexte et orienter les non-spécialistes dans le domaine de l'Histoire ferroviaire concernant l'incorporation de l'Espagne dans la création des réseaux ferroviaires mondiaux et dans sa connexion internationale à partir de 1880. Cette connexion internationale promut et favorisa la mise en contact des différentes sociétés nationales libérales, en accélérant ainsi le procédé de célébration, tant des Expositions Universelles, nationales, régionales et locales comme dans d'autre événements, comme des congrès scientifiques et culturels, dû à la relative facilité que permettait aux personnes le déplacement géographique, ce qui contribua à la mise en commun des idées, nouveautés et d'autres flux non matériaux qui accompagnèrent l'arrivée de la modernisation.

Le septième chapitre est consacré spécifiquement à la construction et mise en service de l'axe ferroviaire Madrid-Cordoba-Malaga. Nous l'avons mis au point à partir de la description des organigrammes des entreprises MZA et Ferrocarriles Andaluces. Nous avons porté attention aux étapes de la construction de cet axe ferroviaire en ordre chronologique, en alternant le fil des arguments entre les deux compagnies responsables de son édification. Nous portons une importance spécifique aux problèmes, dérivés de la complexe orographie des régions que traversa cette ligne, qui produisirent un retard significatif de la fin des travaux de MZA. Pendant que le chemin de fer, promu par les familles Loring, Larios et Heredia, fut terminé en 1865 et inauguré la même année, MZA dut inaugurer la ligne un an plus tard avec un arrangement, nous pensons, pour ne pas être trop en retard, face à l'opinion publique, dans la course de construction contre ses concurrents andalous. Mais en réalité, la ligne complète ne put être exploitée légalement avant 1868. Dans ce chapitre, nous proposons une hypothèse risquée sur le possible lien de l'ouverture de l'axe ferroviaire Madrid-Cordoba-Malaga avec la Glorieuse Révolution qui impliqua le renversement d'Isabel II. La station commune de Cordoba pour toutes les compagnies qui convergeaient dans cette ville est aussi étudiée comme anomalie pour l'époque en comparaison avec d'autres villes qui servirent de noyau de communications et liaison entre les compagnies car, en général, dans tout le territoire national se passait la même chose que ce qui était arrivé en France, et chaque compagnie construisait sa propre station dans la ville dans laquelle elle avait son terminus, se produisant ainsi des ruptures de charges et passagers qui rendaient difficile les voyages et transports en train; des alternances de l'espace urbain avec des ruptures et discontinuités du réseau urbain qui furent difficiles de surmonter, et existent encore aujourd'hui dans des villes comme Paris et Madrid. Cependant, dans le cas concret de Cordoba, l'État concentra son attention pour éviter ce phénomène gênant et imposa une planification préalable. Nous observons, brièvement la dissolution de l'initial Chemin de Fer de Malaga à Cordoue et la création de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en 1877, comme stratégie d'assainissement et croissance patronal de leurs propriétaires.

Ensuite, dans le huitième chapitre, nous analysons les responsabilités et charges que les entreprises privées ferroviaires assumèrent en ce qui concerne leurs fonctions des services publics, les systèmes de contrôle que les États exerçaient sur elles et les consignes de résistance que ces entreprises opposaient à ce contrôle. Dans les œuvres d'Histoire ferroviaire que nous avons consultées on considère comme certain que le lecteur spécialisé connaît ces mécanismes de contrôle de l'État et il n'y a pas beaucoup d'éclaircissement à ce sujet. Pour pourvoir ce vide d'explications, nous avons consacré un paragraphe aux dépendances des Travaux Publics du Ministère de l'Équipement espagnol qui était chargé d'exercer la supervision finale des travaux de construction et le travail quotidien des compagnies ferroviaires pour assurer l'application des lois. Après, nous expliquons l'importance des communications dans la presse officielle et sa valeur de garantie publique, tant des compagnies ferroviaires vers l'État et vers la société générale concernant l'émission des obligations et engagements liés, que de l'État vers les compagnies ferroviaires concernant les Ordres et Normes royales. Dans ce genre de communications officielles, nous avons enquêté principalement dans la *Gaceta de Madrid*, obtenant de notre étude contrastée avec les actes de MZA, deux exemples du fonctionnement et de la portée politique des chefferies et groupes d'élite, avec le pouvoir d'imposer des entraves et amendes à cette compagnie par le biais du Marquis de Corvera gouverneur de Madrid et préalablement par le Duc de Sesto (quand il avait ce titre), ce qui entraîna la syndicalisation des compagnies ferroviaires espagnoles en

tant que sociétés capitalistes capables de s'opposer aux décisions du gouvernement et altérer les décrets et ordres royaux, en agissant comme groupes de pression. Nous nous approchons, également, aux premiers tests de signalisation dans les trains, imposés par l'état pour informer aux passagers de leurs droits.

Un sujet important dans les relations des compagnies ferroviaires avec l'État et l'opinion publique encadrée dans les paramètres du patriotisme et la mentalité du XIXe siècle est abordé sur la base des actions des entreprises dans les guerres, qui représente à la fois un lien inexcusable entre les différents gouvernements nationaux et un véhicule de promotion avec des teintes propagandistes. Nous avons assuré un suivi de la participation directe de MZA dans les différents conflits de guerre, externes et internes, et exhibitions militaires dans lesquels était impliqué la nation durant la deuxième moitié du XIXe siècle: la Guerre d'Afrique ou Première Guerre du Maroc (1860), la revue à l' Escouade d'Agents à Alicante (1861), la guerre civile du Pérou (1865), les guerres civiles républicaines et carlistes dans la Péninsule (1869-1878), le Cantonalisme (1873), le prononcé républicaine de Badajoz (1883) et les dernières guerres de Cuba et Philippines (1895-1899). Dans les paragraphes consacrés à l'Escouade d'Agents à Alicante nous incluons la tâche du renommé photographe français Jean Laurent, dont les photographies de l'occasion se conservent dans le Museo de la Marina.

Dans ce dernier chapitre de la première partie, nous sommes entré en profondeur dans la codépendance de l'État et les compagnies ferroviaires dans l'implantation des réseaux modernes de communication qui marqua une étape dans les formes de communication étatisée du Nouveau Régime dans ce début de l'ère contemporaine dans notre pays: le courrier, le télégraphe et le téléphone.

Le transport du courrier dès l'implantation des chemins de fer impliquait une profonde répulsion dans la distribution de presse. Les compagnies ferroviaires ne furent pas celles qui embauchèrent le transport de journaux directement avec les entreprises d'information mais cela fut le corps de l'État de courrier qui agit comme intermédiaire pour ces transports, produisant ainsi une révolution dans le système et l'infrastructures du courrier public, non seulement à cause de l'accélération générale des envois, mais aussi principalement à la suite du flot de publications qui changèrent leur mode de distribution à partir de l'exploitation des premières lignes ferroviaires. Dans un pays d'orographie très complexe et difficile à sauvegarder avant le chemin de fer, cet événement signifiait une transformation radicale dans les réseaux de communication d'idées et les possibilités de vitesse et fluidité, car selon la technologie de l'époque, la dérivation et la diffusion de celles-ci étaient directement liées à l'imprimerie, le support papier et son transport physique. Le transport du courrier public, dans lequel était inclus la presse, entraîna de nombreux conflits avec l'État à cause du paiement du service de transport, l'entretien des wagons pour le courrier et les problèmes de transport des sièges-courrier ou démarche jusqu'aux tronçons desquels le courrier devait continuer à se transporter à travers ce système. Précisément, nous croyons que la coordination entre les ministères de l'intérieur et l'équipement commença par conséquence des diatribes maintenus pendant longtemps avec les compagnies ferroviaires par les sujets du courrier avec le premier. Comme les compagnies ferroviaires dépendaient activement du Ministère de l'Équipement espagnol, le ministère de l'intérieur dut tirer partie du support exécutif de celui-ci pour obtenir l'accomplissement des mandats et décrets royaux qui touchaient le transport de la correspondance publique bien que le gouvernement dut céder à différents accords et au paiement de prix de transport.

Concernant le courrier, nous traitons d'autres aspects comme l'implantation d'un service privé du courrier international pour MZA et plusieurs compagnies françaises, dont son exécution fut possible grâce au maintien d'une attitude ambiguë de la part de l'entreprise, concernant la législation en vigueur, puisque ce service impliquait l'infraction du monopole de l'État; la période d'interruption du courrier et les communications avec la France en raison de la proclamation de la Commune de Paris entre 1870 et 1871; et les assauts des brigands aux trains de courrier dans la ligne d'Andalousie entre 1868 et 1872.

L'installation du réseau télégraphique ne se transforma pas en un conflit mineur car le réseau télégraphique de l'État utilisa les infrastructures ouvertes par les compagnies ferroviaires et dont les fils furent placés parallèlement à l'installation télégraphique des compagnies ferroviaires. L'installation simultanée du réseau privé des compagnies ferroviaires et le réseau public de l'État mena à des réclamations et plaintes de la Direction Générale de Télégraphes car, des stations de chemin de fer, le public utilisait le télégraphe des compagnies pour envoyer des télégrammes particuliers, alors que la norme légale interdisait cet usage, et permettait seulement aux compagnies ferroviaires d'utiliser son télégraphe pour des transmissions de service. Les compagnies prenaient soutien sur le raisonnement de que les télégrammes envoyés par les passagers ou les expéditeurs de marchandises faisaient partie du service routinier, et qu'en exécutant strictement la norme, les habitants ne pourraient pas se communiquer avec les localités où le télégraphe de l'État n'arrivait pas. Les distorsions et chevauchements ne se résolurent pas avant l'unification définitive de toutes les lignes, de l'État et celles des compagnies, entre 1866 et 1868, bien que précédemment l'État avait cédé plusieurs installations aux compagnies.

Dans le cas des premiers téléphones dans le territoire espagnol à partir du dernier tiers du siècle, dont les premiers tests eurent lieu à La Havane en 1877 -tout comme à cet endroit fut mis en service le premier chemin de fer de cette ville jusqu'à Güines en 1837, onze ans après la Péninsule-, nous avons extrait des sources de la première revue documentaire sur l'installation du téléphone dans les mines de La Réunion de MZA en 1822, et la première souscription de MZA aux premières tentatives de réseaux de téléphonie de l'État en 1884. Quand la législation se tourna en faveur de l'installation de réseaux téléphoniques privés en 1886, on perd la trace de l'usage que fait l'entreprise de la téléphonie, jusqu'en 1895 où commencent les contrats avec des concessionnaires téléphoniques et les problèmes de l'installation des câbles de liaison avec le télégraphe du chemin de fer.

La deuxième partie commence au neuvième chapitre, où nous faisons une étude des anagrammes de MZA, composé des sigles du nom de la compagnie, et l'évolution des anagrammes des en-têtes sur papier des cartes de la Compagnie de Cordoue à Malaga et la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces; en plus de l'évolution de l'image des entreprises dans leurs publications de statuts.

Le dixième chapitre est consacré aux relations des entreprises ferroviaires avec la Couronne, concrètement dans le cas de MZA. Nous avons étudié les budgets et aspects somptueux des trains royaux, et les premiers voyages royaux et séjours estivaux de la famille royal entre 1862 et 1866. Deux exemples de voyages royaux importants pour la communication sociale, analysé minutieusement, sont le voyage d'État de Isabel II au Portugal en 1866, durant lequel eu lieu un accident avec plusieurs victimes

mortelles quand le train passa par la station de Daimiel et lequel fut le premier qui a été occulté par la presse; et le voyage de Alfonso XII en France, Allemagne, Autriche et Belgique en 1883, lequel à son retour le monarque espagnol souffrit des huées à Paris à cause de son audace de visiter les pays centre-européens en conflit diplomatique et de guerre avec la France dans le cadre des affrontements franco-prussiens. Nous avons également consacré un grand espace de ce chapitre aux inaugurations des lignes ferroviaires, lesquelles constituaient un exemple d'événements célébrés avec tout les luxes et dans lesquels, normalement, participa la famille royale durant le règne d'Isabel II. Dans les inaugurations des lignes, on mettait en service tout les fastes traditionnels des fêtes royales dans l'Ancien Régime. Dans ces fêtes participaient la royauté et l'aristocratie avec leur présence, les ministres de l'Église pour bénir les machines, et les autorités civiles politiques, locales et nationales, en plus des hauts rangs des compagnies ferroviaires. Nous avons trouvé des témoignages de désaccords entre les entreprises qui construisirent l'axe objet de notre étude, dans la différence des dates dans lesquelles furent possible la réalisation des inaugurations des tranches. La Compagnie du Chemin de Fer de Cordoue à Malaga gagna l'expectation du public dans la construction de sa partie, car elle arriva à Cordoba, elle finit ses travaux et put être inauguré en 1865 pendant que MZA fut inaugurée en 1866, mais ne put être exploité qu'en 1868. Pour cette raison, pour ne pas faire ressortir encore l'inefficacité de la petite compagnie andalouse, le cortège qu'organisa MZA ne passa pas par la ville portuaire de Malaga, mais dévia le trajet de ses invités de Cordoba à Séville, et de là à Cadix, bien que ces deux lignes appartenaient aussi, à cette époque, à deux autres compagnies indépendantes d'autrui au centre d'échanges Rothschild. L'acharnement et la méfiance de MZA envers le groupe andalous d'industriels, qui en 1877 construisirent Ferrocarriles Andaluces et agrandit le réseau régional fermant l'accès à la mer par le sud à la compagnie de la capitale française, ils se maintinrent des relations incandescentes. Quelques membres de l'élite partageaient les charges dans les Conseils d'administration et les hautes sphères des deux, comme fut le cas de De la Gándara, qui maintenait une attitude ambivalente. Nous faisons aussi une parenthèse dans ce paragraphe sur l'œuvre du photographe Spréafico lequel exprima dans ses planches les travaux de construction du chemin de fer de Cordoba a Malaga.

Nous avons consacré le onzième chapitre aux relations des compagnies ferroviaires avec l'Église. Premièrement, nous analysons les mentions aux publications religieuses relatives au chemin de fer, en soulignant le sermon du curé de Saragosse, Jean Chrysostome Lopez et Arruego en 1861 en raison de l'inauguration de chemin de fer de Saragosse à Barcelone, car nous considérons les clefs de ce sermon très avancés pour l'époque. L'impact que produisit la récente théorie darwinienne sur l'origine des espèces n'avait pas encore reçu la réaction du Vatican plusieurs années plus tard, se situant dans une position réfractaire avec la *Syllabus Errorum* de Léon XIII en 1864. Il devra se passer un siècle en plus pour que, avec Jean XXIII, l'Église catholique célèbre le IIe concile œcuménique du Vatican et accepte les nouveaux critères scientifiques qui heurtait le créationnisme biblique. Cependant, le curé de Saragosse Jean Chrysostome en 1861 profita de son sermon pour l'inauguration du chemin de fer de Saragosse à Barcelone, auquel le roi consort François D'Assise assista, pour adopter le discours de la contribution de l'Église à la science, laquelle se patenta et se généralisa entre les religieux plus ouverts et avec une formation académique à partir du dernier tiers du XXe siècle. Nous consacrons dans ce chapitre, à propos des relations de l'Église, un ample espace aux réductions des ordres religieux entre 1860 et 1900 et l'évolution politique de MZA avant ces prébendes, aux trains spéciaux de la Semaine Sainte et

Corpus Christi de Tolède (1860-1865), à la subvention attribuée annuellement par MZA au meilleur éclat de la Semaine Saine de Séville de 1877 à 1899, aux pèlerinages nationaux et ouvriers à Rome dans les années 1877, 1891 et 1894, aux trois congrès catholiques dans lesquels la compagnie ferroviaire participa, cédant des réductions dans les prix de transport (1889, 1890 et 1894), et à quelques donations concédées à différentes causes de charité religieuse.

Le douzième chapitre a été consacré aux actions d'ouvrage social laïque de MZA, en approfondissant dans les réductions du prix de billets aux émigrés, indigents, hôpitaux et asiles, aux contributions des compagnies ferroviaires à la crise agraire de la fin du siècle et les accusations au gouvernement pour avoir contribué à cette crise avec les hauts prix dans le transport de produits agricoles, à la collaboration de MZA pour l'assemblée de la Croix Rouge à Navarre en 1898, au changement drastique de la destination des fonds consacrés à la charité de MZA depuis 1900, aux actions des capitalistes du chemin de fer face aux épidémies de choléra morbide et la fièvre jaune durant la deuxième moitié de XXe siècle, aux dons et suscriptions pour les aides dans les tremblements de terre et inondations, et à sa participation dans l'extinction de la langouste qui dévasta la péninsule entre 1884 et 1900. Comme récapitulation, nous ouvrons un paragraphe dans lequel nous analysons de façon quantitative les montants totaux des dons de charité et des causes sociales de MZA entre 1863 et 1899.

Le treizième chapitre est bref et recueille les témoignages documentaires de la réduction du prix de transport de cadavres et monuments de personnages éminents. Ces réductions étaient accordées par demande directe des familles des élites politiques et économiques, et par demande d'associations commémoratives. Parmi les cadavres les plus éminents transportés en train furent les restes d'Agustina de Aragón, ramenée de Ceuta par un cortège jusqu'à Saragosse en 1870.

La fièvre jaune de la deuxième moitié du XIXe siècle qui proliféra les expositions universelles, nationales, régionales et locales est recueillie dans le quatorzième chapitre. Dans ce chapitre, nous recueillons et étudions quarante six cas de témoignage documentaire du parrainage ferroviaire dans le prix du transport de matériel, exposants et public pour ce genre d'événements. Sauf quelques exceptions, comme l'exposition d'industrie minière, d'arts métallurgiques, de céramiques et de cristallerie à Madrid, inaugurée au mois de mai 1883, la participation des entreprises ferroviaires espagnoles se limita à la concession des réductions à moitié prix; et sa contribution avec la présentation des avances techniques et matérielles était pratiquement insignifiante. Nous croyons que cette participation se donna grâce aux compagnies ferroviaires françaises, surtout dans les grandes expositions universelles de Paris. Bien que nous ayons suivi les actes de MZA pour extraire ces données, grâce à certaines références indirectes, nous savons que cette attitude libérale de concession de réductions du prix de transport consacrées aux expositions se donna, en général, dans toutes les compagnies ferroviaires, à cause de, à notre avis, deux causes fondamentales. La première cause: même si la communication de ces patronages ne fut pas amplement répandue au public général comme le sont habituées les entreprises promotrices d'événements de nos jours, les élites organisatrices étaient parfaitement informées à ce sujet pouvant le considérer un référent pour les relations publiques avec les États et les cercles de pouvoir de l'époque. La deuxième raison: les compagnies ferroviaires, en tant que services publics, considérées comme entreprises d'avant-garde de son époque, supportaient la pression subjective de ce que la société attendait d'elles. C'est à dire

qu'elles étaient directement responsables et artisanes de la révolution sociale que supposa les nouvelles possibilités dans le transport et les communications, et pour cela elles sont obligées de contribuer au nouvel rapprochement du monde et des distances.

Dans le même sens, nous trouvons d'interminables exemples de collaboration pour la célébration de congrès scientifiques et culturels, desquelles nous analysons seize cas entre 1882 et 1900 dans le quinzième chapitre. Dans ce chapitre nous incluons le Congrès à Vincennes, célébré pour le cinquantenaire des chemins de fer français en 1889 et le Congrès International de la Presse de Lisbonne en 1889, ainsi que d'autres congrès de médecine, pédagogie, géographie, littéraire et linguistiques, économiques, d'hygiène et démographie, de droit... De même, les relations avec des institutions académiques et les musées abondèrent, entre lesquelles sont notables les relations maintenues avec la Real Académie de l'Histoire entre 1864 et 1899, en raison de la possibilité que supposèrent les chemins de fer pour le transport d'importants restes archéologiques qui n'avaient pas pu être récupérés antérieurement en raison des difficultés de leur transport; les relations maintenues avec l'Institution Libre d'Enseignement pendant la décennie 1880; et avec le Palais de Bibliothèque et Musées Nationaux de Madrid, dont la MZA contribua à la construction avec d'importantes réductions dans le transport de matériaux.

Le seizième chapitre est consacré à l'étude du rôle des compagnies ferroviaires dans la génération du tourisme en Espagne, à partir de la moitié du XIXe siècle. Dès les premiers instants de la construction des réseaux ferroviaires, MZA lança des offres de voyages courts de loisirs à toutes les localités des environs de Madrid, comme Aranjuez, Alcalá, Valleca, Tolède et Albacete, entre 1860 et 1861. Plus tard, entre 1861 et 1864, cette politique de voyages courts de loisirs s'étendit à d'autres lignes de la compagnie, stimulant ainsi intentionnellement des voyages à quelques bains comme Trillo et la Isabela (1862); et à d'autres enclaves de repos comme l'Abbaye de Piedra (1880-1894). Entre temps, depuis 1861, des tarifs spéciaux pour les saisons de bain de mer furent créés. Ainsi MZA exploita des destinations vers Alicante et en combinaison avec d'autres compagnies régionales, vers Valence. À Malaga, par exemple, la mise en service du chemin de fer généra la commercialisation et, encore même, la création des bains de mer La Estrella, laquelle nous avons découvert en 1871, par accord avec plusieurs compagnies des chemins de fer françaises, même si la dynamique des premiers voyages internationaux de loisirs et la consolidation des voyages internes par plaisir se consolida entre 1866 et 1878. Le plus intéressant de l'effort de gestion des compagnies ferroviaires pour ouvrir un créneau de marché de voyages de loisirs, qui n'existait pas auparavant dans notre pays, est que depuis le début de ces initiatives, les offres se segmentèrent intentionnellement selon les capacités acquiesitives du public auxquelles elles étaient dirigées.

Pour conclure ce dernier chapitre de la deuxième partie, nous avons ajouté les réductions octroyées à d'autres modalités de loisirs qui commencèrent à effleurer entre le public en général, tout comme des voyages pour jeunes et étudiants, clubs alpins et associations de chasseurs. Nous avons également consacré un ample espace au parrainage de spectacles publics, dont les principales réductions étaient dirigées à la tauromachie, taureaux de combats et les courses de chevaux. Dans ce dernier sport d'élite, les prix en espèce décernés par MZA et la Compagnie des Chemins de Fer du Nord de l'Espagne, depuis 1858, pour les courses organisées de l'hippodrome de La Castellana, se font remarqués. Quelques temps après le décès du grand amateur de courses de chevaux, Alphonse XII, MZA enleva ce parrainage direct. Nous avons

également recueilli les compagnies d'acteurs, musiciens et cirques auxquelles les compagnies ferroviaires octroyèrent des réductions, étant celles-ci réitératives pour la compagnie de théâtre de Zarzuela dans ses déplacements à Aranjuez à l'époque estivale de la famille royale; et curieuse dans d'autres cas, comme celles qui ont été accordées à la compagnie «Buffalo Bill», dont la tournée européenne a été plus étudiée en France qu'en Espagne jusqu'à présent.

La troisième partie de la thèse commence au dix-septième chapitre. Il est entièrement consacré à la relation directe des compagnies ferroviaires avec l'information générée et stockée dans sa propre documentation interne, et avec celle qui nécessite l'intervention des imprimeries, la presse et la publicité. Pour nous approcher à ce sujet et nous mettre en situation, nous faisons une réflexion sur les différentes étapes historiques de l'accumulation d'information d'un point de vue de la communication et les procès de civilisation. Nous apportons une originelle révision de la destruction d'une grande partie de la documentation de MZA, laquelle fut vendue au poids contre des arroses comme s'il s'agissait de papiers inutiles. Ceci se produisit dans les années antérieures à la constitution d'un archive de conservation qui accumulait de façon ordonnée les documents qui avaient perdus leurs vies administratives immédiates. Seulement après la décennie 1880, l'entreprise changea sa relation avec la documentation qu'elle même générait, sûrement dû aux changements de normes gouvernementales en référence aux documents, comme la progressive évolution de l'imposition du papier timbré pour un patrimoine de typologie documentaire chaque fois plus ample. Bien que dans les destructions beaucoup de matériaux importants, pourtant nécessaires, se perdirent, les ventes au poids de papiers inutiles se réalisèrent jusqu'à la moitié de l'avant-dernière décennie du siècle, comme nous l'avons déjà précisé. Ceci se fit en faisant de plus en plus attention pour ne pas éliminer la documentation qui pourrait servir à l'entreprise et en nommant des commissions chargées de réviser ces opérations.

À continuation, nous avons décrit les caractéristiques des imprimés de bureau utilisés par les compagnies ferroviaires espagnoles que nous étudions durant la deuxième moitié du XIXe siècle. Le plus significatif de ces imprimés est son contraste avec le papier utilisé par les compagnies ferroviaires françaises. Les compagnies ferroviaires espagnoles utilisèrent du papier blanc de luxe massicoté, non seulement pour les missives qui devaient être échangées avec les organismes officiels ou d'autres entreprises externes, sinon aussi avec n'importe quel département interne ou section de leurs lignes, insufflant un esprit de stricte officialité à tout les documents qu'émettaient leurs bureaux. Au contraire, les entreprises françaises furent beaucoup plus pratiques sur ce point, car elles utilisaient du papier brun sans massicoter et avec plusieurs usages pour effectuer la bureaucratie interne. Le gaspillage des entreprises espagnoles par rapport aux énormes quantités de papier qu'elles utilisaient pour suivre continuellement cette ligne d'image était énorme et occasionnait de nombreux et sérieux problèmes d'approvisionnement, car pratiquement tout le papier de bureau fut importé de France par les compagnies ferroviaires durant le XIXe siècle. Malgré cela, bien qu'on effectuât des réductions de dépenses dans d'autres aspects durant la crise financière que souffrèrent les entreprises espagnoles, les dépenses de papier ne se réduisirent jamais.

Ce furent précisément les exceptions d'imprimeries bien capitalisées en Espagne pendant la deuxième moitié du XIXe siècle, celles qui approvisionnèrent du matériel tangible de bureau et publications aux compagnies ferroviaires. Les plus notables furent les imprimeries de Rivadeneyra et ses successeurs à MZA et celle de Manuel Minuesa

de los Ríos, et plus tard ses enfants et la veuve d'un d'eux, à la Compagnie des Chemins de Fer du Nord; quoique les deux concourent pour obtenir le fournissement de MZA. À Málaga le fournisseur de papier de bureau à la Compagnie du Chemin de Fer de Cordoue à Malaga était la lithographie de Ramón Párraga. En général, les imprimeries qui fournirent le papier imprimé avec en-tête pour les tâches bureaucratiques des compagnies ferroviaires effectuaient des commandes d'impression pour les employés, entre autre. Dans le cas de la Compagnie du Chemin de Fer de Cordoue à Malaga il existe une légère exception de cette règle générale, car celle de Párraga n'imprimait pas ce type de travaux, mais ils ont été effectués par les imprimeries Casilari, Gil de Montes et sa veuve.

Dans le dix-huitième chapitre nous entrons plus avant dans la publicité comme moyen idéologique de capitalisme et nous observons comment l'hégémonie historiographique anglo-saxonne sur la publicité et entreprises de la Révolution Industrielle a conditionné la connaissance de ces éléments de la modernisation dans le reste de l'Europe, concrètement dans le cas de l'Europe Latine. Bien que le léger décalage chronologique d'adaptation de cette zone géographique à la nouvelle façon de production, qu'imposait l'avance du capitalisme, soit connu, nous considérons que celle-ci a prédestiné l'investigation de ces matières, comptant sur un numéro minimum d'études directes sur les sources primaires, ce qui entraîna la perte d'une perspective détaillée par rapport au procès dans des pays comme la France et l'Espagne. À continuation, nous exposons la relation de MZA avec la publicité, comme preuve du besoin de payer pour l'information et le *feed-back* des moyens de communications de l'époque avec les compagnies ferroviaires et vice-versa. Bien que la publicité n'était pas conçue comme aujourd'hui, mais était considérée comme publicité, l'insertion d'articles de contenu accapareurs de l'opinion en faveur du client qui commandait ces travaux. Au début (1857), le Comité de Paris exerçait un contrôle total de la publicité dans la presse de la filiale espagnole des Rothschild, et de nouveaux concepts publicitaires, qui auparavant étaient méconnus dans notre pays, s'introduisirent comme la publication des revenus en tant qu'image de solvabilité. Peu de temps après (1858), il y eut une enchère entre le Conseil d'administration de Madrid et le Comité de Paris pour le contrôle de la publicité. La grande importance que les gérants de l'entreprise donnaient à la publicité se manifeste dans les grands efforts de systématisation de l'exercice de la publicité, en créant des commissions spécifiques pour cela (1859-1863) et un Bureau Central à Paris (1863) qui canalisait les relations commerciales depuis le pays voisin. Pendant les dernières années de la décennie 1860 le budget publicitaire augmenta, s'ouvrant ainsi fréquemment des différents crédits pour des dépenses extraordinaires dans ce chapitre. L'essai de réduction dans les budgets pour la publicité dans la presse de Cipriano Segundo Montesinos en 1869 ne donna pas des résultats, et ils augmentèrent à nouveau l'année suivante. La décennie de 1873 fut caractérisée par les accords entre le Comité de Paris de MZA et la Compagnie des Chemins de Fer du Nord pour insérer conjointement les annonces publicitaires. Et à la fin du siècle, les différentes agences administratives ferroviaires comptaient avec des budgets spécifiques pour les dépenses en publicité. Par exemple, l'Agence administrative de Barcelone de MZA en 1894.

Dans le dix-neuvième chapitre nous abordons les relations ferroviaires avec la presse générale et les publications journalistes, et nous vérifions que les premières subventions destinées à celles-ci, selon les sources avec lesquelles nous avons travaillé, furent depuis le commencement de la fondation de MZA, s'abonnant des subventions annuelles à la *Gaceta de los Caminos de Hierro* et à la *Correspondencia de España* et

d'autres journaux du groupe du Marquis de Santana, en échange de la publication de toutes les communications et annonces relatives à la compagnie, ordonnées par le Conseil d'administration ou par son Directeur Général. La première nouvelle de souscription à une rubrique non subventionnée, en juillet 1857 à la *Revista Ultramarina*. Au début de la décennie des années 1870, le journal *El Debate* se fait également subventionné. À partir de 1880, nous déduisons une nouvelle philosophie de presse dans l'hybridation entre la presse commerciale et le capitalisme ferroviaire, que nous illustrons avec des investigations déjà faites. Dans ce cadre chronologique et de situation, nous apportons la découverte du début de l'insertion gratuite de l'information ferroviaire dans la presse comme crochet d'attirement de lecteurs, à partir de la fin du XIXe siècle. Les journaux qui adoptèrent cette politique, lesquels nous connaissons grâce à des sources directes de la compagnie MZA, bien que nous pouvons supposer qu'arriva la même chose avec d'autres entreprises du secteur du transport, furent le *Diario Oficial de Avisos* (1884) et *El Heraldo de Madrid* (1906). Immédiatement après, nous investiguons les possibles liaisons entre la mise en service des premiers chemins de fer et la fondation de journaux à cet effet, ouvrant un paragraphe dans lequel nous analysons les maigres preuves et nombreux indices de ces liaisons entre le journal de Malaga *El Correo de Andalucía* et George Loring en 1851, peu de temps après que la concession de la ligne de chemin de fer de Cordoba à Malaga fut octroyée à ce magnat par l'État. À cet effet, nous examinons le contenu de dix numéros de ce titre entre les années 1860 et 1875, trouvant une profusion de nouvelles de tout genre sur le chemin de fer que nous pourrions interpréter comme stimulatrices d'opinions favorables et attendues, ou comme propagande, du nouveau moyen de locomotion.

Dans les derniers paragraphes de ce chapitre, nous offrons quelques témoignages documentaires d'experts judiciaires promus par MZA avec de différents journaux, en raison des articles qui encouragèrent le Conseil d'administration de la compagnie comme le *Diario del Comercio de Alicante* (1858), le journal *El País* (1870) et *El Imparcial* (1896), tout comme d'autres articles ouverts grâce à la publication de libellés et affichettes publiés par d'anciens employés de l'entreprise (1864). Comme approximation à la presse ouvrière spécialement dirigée au personnel ferroviaire, nous avons seulement pu trouvé un titre très tardif de ce genre de publications, *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías*, en raison de que ce hebdomadaire apparaît déjà au début du XXe siècle, en 1902.

Dans le vingtième chapitre nous avons commencé l'étude d'un genre pratiquement inexploité en Espagne: les annuaires spécialisés de chemins de fer et les guides de voyage. Dans les actes de MZA, nous avons constance de l'inexistante collaboration des compagnies ferroviaires dans le parrainage des guides officiels de voyage, sauf la *Guía oficial para los viajeros de los Ferrocarriles de España, Francia y Portugal...* de Manuel Durán, édité en 1877; bien que l'étape officielle de cette guide perdura jusqu'à 1898. En 1858, des imprimeurs réputés comme Hubbard, directeur de la *Gaceta de los Caminos de Hierro* et Bailly-Baillière, auteur du célèbre *Almanaque* à partir de 1879, essayèrent d'arriver à un accord avec MZA pour effectuer une publication à propos des chemins de fer, comme *Annuaire* et *Livret Chaix*, mais sans succès, car la compagnie se maintenait réticente à concéder des ventes et distributions exclusives aux éditeurs qui, contrairement, étaient les plus fréquentes dans ce genre d'affaires en France. Nous introduisons dans celui-ci, des guides de voyage, quelques exemples de guides français du XIXe siècle, afin de montrer au lecteur le contraste entre la qualité et la structure de celles-ci par rapport aux espagnoles. Les guides français de

chemins de fer, normalement promus par les propres compagnies ferroviaires, présentait le signe distinctif d'aborder seulement les lignes de réseaux qu'elles décrivaient et qu'appartenaient aux différentes entreprises. En plus de ces guides spécifiques, d'autres indicateurs généraux gaulois ne sont pas subordonnés au besoin d'insertion de publicité pour son financement. Par conséquent, elles étaient présentées avec une taille très réduite et maniable pour les voyageurs, pas plus grand de ce que aujourd'hui représente un téléphone portable. Les guides de voyage espagnols, au contraire, dépendants de la vente de publicité comme premier élément pour son soutien, étaient normalement fabriqués sous un format et poids beaucoup plus grand, ce qui les rendaient peu pratiques pour être portés en trajet.

Le vingt-et-unième chapitre contient l'origine de la distribution de publications, presse et publicité dans les réseaux ferroviaires espagnols, et l'essai précoce en 1863 de la Société générale des annonces française pour créer un réseau de distribution de publications et presse, prenant comme base les réseaux ferroviaires de MZA. Cet essai fut bientôt abandonné. Concernant la première affaire de concession de distribution d'affiches d'autrui au chemin de fer dans les stations de train, nous avons découvert que l'initiateur de ce type de publicité méconnue jusqu'à ce moment en Espagne mais déjà très répandue en France, fut Petit de Coupray, directeur de l'*Annuaire* depuis 1847 jusqu'à son décès en 1863. Petit de Coupray réussit à convaincre le Conseil d'administration de MZA et à établir une affaire de concession avec cet objectif en 1861. Comme épilogue de ce chapitre nous avons confectionné un paragraphe sur les entreprises françaises d'information: Chaix et l'éditoriale Hachette, concernant les chemins de fer espagnols, car la compétence des deux imprimantes entraîna la création d'une filiale de celle-ci en Espagne, en 1916, connu par ses sigles SGEL. Ceci supposait l'union des concessionnaires de vente de presse, livres et publications; et de distribution de publicité dans les stations dans une seule affaire active jusqu'à un moment indéterminé des années de la Guerre Civile.

Dans le dernier chapitre, le vingt-deuxième, nous rassemblons quelques éléments de l'image des compagnies ferroviaires espagnoles en papier, notant seulement les lignes générales à suivre pour son étude dans des futures investigations; comme les titres d'actions, l'importation et imprimante des billets pour les passagers, l'affiche ferroviaire espagnol et l'affiche française sur l'Espagne; et les cartes postales.

1. Résumé des conclusions les plus importantes

Déjà au XIXe siècle, les entreprises ferroviaires faisaient de la publicité, mais cette publicisation ne se faisait pas à travers des annonces ou des insertions, mais à travers des articles de contenus dans la presse. La garantie de l'apparition de cette publicité dans le contenu se fit grâce aux subventions annuelles, et les premiers versements de MZA furent à la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, à la *Correspondencia de España* et à d'autres journaux du Marquis de Santana.

L'image et le protocole des inaugurations des lignes ferroviaires furent très soignés. Lors de ces événements ponctuels, les compagnies dépensaient de grosses sommes d'argent, soignant l'image publique qui se projetait. Pour ce genre d'occasion la presse internationale, les écrivains, photographes et directeurs de journaux les plus

prestigieux étaient convoqués. Ils accompagnaient le cortège royal, intégré par Isabel II et sa suite, les hautes autorités et les membres les plus illustrés du Conseil d'Administration des compagnies.

Même si au XIXe siècle nous ne pouvons pas parler de campagnes publicitaires proprement dites, il est vrai qu'il existait une planification préméditée et constante de publicité qui était la plupart du temps du Comité de Paris, dans le cas concret de MZA. Nous croyons que la prépondérance de cet organisme français suivait une logique d'optimisation et d'efficacité, puisque les usages de la publicité et la presse en France étaient plus développés que dans notre pays, et la capitale de l'Hexagone avait de meilleurs contacts et plus sûrs avec la presse internationale que Madrid. Le contrôle de la publicité était considéré comme une question essentielle de la réussite de l'entreprise, que les investisseurs français ne voulaient pas laisser entre les mains des espagnols.

Avant 1859, une Commission de publicité fut créée au Conseil d'administration de MZA à laquelle se joint bientôt De La Gándara. Ce notable fit aussi partie de la Commission d'imprimerie, qui, comme nous le nous savons, a été constituée en 1861, et se chargeait du sujet de l'opposition à MZA dans la dispute avec le Marquis de Corvera, en raison du tracé du chemin de Cartagena. De cette façon nous pouvons confirmer l'hypothèse initiale avec laquelle il existait un genre de spécialisation dans la gestion de la communication de la presse des compagnies ferroviaires, car pratiquement depuis la création de la Compagnie de Madrid à Zaragoza et à Alicante, des commissions spécifiques pour l'accomplissement de ces tâches furent nommées.

Au contraire, nous pouvons exclure notre hypothèse initiale sur l'émission des organismes publics de publicité en faveur des chemins de fer. L'État ne fit pas la promotion des entreprises ferroviaires et ne consacra pas non plus de budget à cet effet. Néanmoins, la presse officielle, principalement la *Gaceta de Madrid*, publiait constamment des ventes aux enchères de concessions, des notifications et des ordres royaux relatifs aux chemins de fer. Ceci pourrait se considérer comme de la publicité indirecte de ce moyen de transport, avec un grand écho de diffusion grâce à la répétition dans la presse des affaires et la presse générale. Mais nous avons aussi vu que la *Gaceta de Madrid* fut simultanément un moyen de détournement publicitaire qui pouvait nuire, dans certains cas, aux compagnies ferroviaires, dès le moment où les autorités compétentes dans les branches de l'administration appartenaient aux familles d'amis ou d'autres, avec des intérêts créés dans des compagnies reliées aux affaires et à la politique.

La constatation des groupes d'information ou des entreprises journalistiques et imprimantes voisines du chemin de fer, avec des intérêts particuliers qui favorisait la diffusion de motivations propices au nouveau moyen de locomotion, a été suffisamment répandue avec de nombreuses démonstrations dans notre travail à propos des groupes journalistiques qui soutenaient le chemin de fer. Après cette étude, nous avons découvert que le secteur de la presse était divisé également en groupes, selon la compagnie qu'il soutenait, à cause du caractère privé des premières entreprises du chemin de fer et de sa compétence dans le territoire national. À cette division entre les compagnies et les groupes de presse s'ajoutaient des groupes de chefferies politiques, de pouvoir et de pression, qui servaient d'appui à ces deux secteurs.

La question si les compagnies ferroviaires du XIXe siècle faisaient des efforts dans les relations publiques entre elles, ou si elles étaient totalement centrées à la production et à la compétence sans contemplation avec d'autres entreprises de leur secteur, ne nous a pas donné une réponse univoque. Par conséquent, cette conclusion doit être détaillée.

Ces entreprises maintenaient une forte compétence entre elles, relative à plusieurs aspects, comme l'obtention de concessions de l'État pour construire des lignes, comme il a été dit précédemment. Elles avaient également recours à plusieurs stratégies, à une compétitivité de grande envergure afin de retenir leurs propres flux dans le transport de marchandises ou dévier ceux des autres compagnies ferroviaires vers leurs lignes, de façon analogue dans leurs offres aux passagers. Ceci représentait une politique constante de réductions et accords de prix spéciaux avec des entreprises de toute sorte, ce qui nuisait au secteur complet.

Cependant, il existe de nombreux témoignages sur la collaboration entre les compagnies ferroviaires référant les emprunts de matériaux roulants, des réductions à d'autres compagnies pour le transport des matériaux de construction et d'autres accords dans divers domaines. En même temps elles étaient en violent désaccord dans d'autres aspects. La précoce syndicalisation des entreprises ferroviaires pour faire face à la pression de l'État dans les aspects en commun, comme les réclamations pour amendes ou impôts, est fondamentalement représentatif de ces collaborations.

Dans le cadre de la communication, les publications spécialisées en chemins de fer, comme la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, sont un exemple de regroupement, au moins, des grandes compagnies ferroviaires car nous avons confirmé que ces publications reçurent des subventions du Nord et de MZA. Les souscriptions conjointes aux journaux français entre ces deux compagnies pour l'insertion des annonces publicitaires -nous supposons qu'à ce titre d'articles de contenu- furent accordées par le Comité de Paris de la grande entreprise de Rothschild à partir de 1870.

L'hypothèse sur les relations publiques avec de grands groupes financiers, est confirmée car la Compagnie des Chemins de Fer de Cordoue à Malaga et la Compagnie des Chemins de Fer de Madrid à Saragosse et à Alicante appartenaient à des propriétaires d'affaires bancaires, mais à différents niveaux. La banque Rothschild n'a pas besoin d'être présentée car encore aujourd'hui elle travaille comme une entité importante dans le secteur. Le groupe andalou d'affaires Lorong-Heredia-Larios avait des participations entre ses actifs avec la banque de Malaga.

La question de l'existence de relations publiques avec d'autres organismes n'appartenant pas à des entreprises est totalement confirmée car nous avons consacré une vaste partie de la thèse aux relations publiques des compagnies ferroviaires avec toute sorte d'agents sociaux : l'État, l'Église, les comités organisateurs d'expositions, événements et congrès; ainsi que les différentes collectivités civiles d'importance variée.

Les relations entre les entreprises ferroviaires et la presse de l'époque furent étroites depuis le début, comme nous l'avons signalé. L'ensemble des notables de la communication faisait partie des groupes de pouvoir et familles d'amis, qui après un temps intégrèrent les magnats qui mirent en service les chemins de fer ; et les intérêts des deux secteurs ont commencé à avoir des objectifs à portée politique.

Durant les décennies des années 1860 et 1870 les compagnies ferroviaires ont eu besoin d'importants investissements dans la presse pour soutenir la publicité en forme d'articles de contenu que nous avons décrit antérieurement. Néanmoins, cette relation fut l'objet d'enquêtes à la fin du siècle, et les journaux commencèrent à demander aux compagnies ferroviaires, gratuitement, l'insertion d'information sur leurs activités. En 1880, les premiers essais de capitalisation des têtes avec des investisseurs liés aux compagnies ferroviaires ont eu lieu.

Les mouvements macroéconomiques, moteurs du capitalisme de la première Révolution Industrielle en Espagne, entraînèrent l'apparition d'une presse financière spécialisée qui consacrait des sections fixes aux entreprises ferroviaires, et les nouvelles de plus grand intérêt passaient à la presse générale.

La simultanéité dans la fondation de titres de journaux et de publications périodiques dans des villes et régions pendant les moments importants de la concession de lignes et leur mise en exploitation influença la presse locale par l'arrivée du chemin de fer. La presse locale et nationale publiaient minutieusement les détails de la construction des lignes et toutes sorte de nouvelles relatives au chemin de fer.

Les déraillements, accidents et autres nouvelles négatives furent normalement publiées dans la presse générale, mais nous avons trouvé le cas notoire et exceptionnel de l'accident de Daimiel, dans lequel le convoi du train royal produisit plusieurs victimes mortelles en 1866, tragédie omise dans la presse officielle et la presse libérale.

Dans les publications de tout type -presse, guides de voyages, etc. -, surtout à partir du dernier tiers du XIXe siècle, l'information ferroviaire s'était transformée en rabatteur catalyseur de publicité d'autres entreprises. Par conséquent, les entreprises ferroviaires n'eurent pas besoin de faire de publicité pour leurs services car le milieu de l'information et la communication jouèrent un rôle stimulant au niveau publicitaire.

Índice de ilustraciones, cuadros y gráficos

- Ilustración 1. "Máquina elevadora para minas, túneles y declives, movida por locomotoras portátiles de fuerza de 8 a 10 caballos". Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 15, de 28 de julio de 1870, p. 236.....p. 106.
- Tabla 0. Cuadro de revistas especializadas sobre ferrocarriles.....p. 119.
- Ilustración 2. "Nueva York. Ferrocarril de elevación, sistema Gilbert. Sección longitudinal". Grabado. Autor: Capuz. Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 1, de 1 de enero de 1873, p. 5 p. 173.
- Ilustración 3. "Catástrofe ocurrida en el ferro-carril de Poitiers". Grabado. Autor: J. Ferat. Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 13, p. 197, de 28 de junio de 1870.....p. 185.
- Ilustración 4. "Wagones especiales del Ferro-carril del Pacífico". Grabado. Autor: Laporta. *La Ilustración Española y Americana*, nº 30, p. 468, de 25 de diciembre de 1870.....p. 194.
- Ilustración 5. "Sección longitudinal del túnel. La máquina perforadora de los Alpes". Autor: anónimo. Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 29, de 15 de octubre de 1871, p. 508.....p. 196.
- Ilustración 6. Dibujo de la planta de un tren de coches-galerías con furgones de equipajes, relativo a la introducción del nuevo sistema en Europa continental. Autor: anónimo. Dibujo publicado en *La Ilustración Española y Americana*, año 16, nº 23, p. 365, de 16 de junio de 1872.....p. 198.
- Ilustración 7. Grabado relativo al nuevo sistema de coches-galerías. Grabado. Autor: A. Daud? Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, año 16, nº 23, de 16 de junio de 1872, p. 365.....p. 198.
- Ilustración 8. Sección por el eje de un coche-galería de primera clase. Grabado anónimo publicado en *La Ilustración Española y Americana*, año 16, nº 23, de 16 de junio de 1872, p. 365.....p. 199.
- Ilustración 9. Nuevo sistema de coches-galerías en los trenes de viajeros en Francia. Grabado. Autor: anónimo. Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, año 16, nº 23, cd 16 de junio de 1872, p. 365.....p. 199.
- Ilustración 10. "Revista Extranjera Ilustrada. Suiza. Perforación del Saint-Gothard: locomotora para el trabajo, impulsada por aire comprimido". Grabado. Autor: Capuz. Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 40, año 19, de 30 de octubre de 1875, p. 277.....p. 201.

- Ilustración 11. Mapa de la red ferroviaria española 1860. Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.....p. 261.
- Ilustración 12. Mapa de la red ferroviaria española en 1865. Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.....p. 262.
- Ilustración 13. Mapa de la red ferroviaria española 1870. Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles..... p. 262.
- Ilustración 14. Mapa de la red ferroviaria española 1875. Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.....p. 263.
- Ilustración 15. Mapa de la red ferroviaria española 1880. Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.....p. 263.
- Ilustración 16. "La guerra. Salida del nuevo contingente de tropas alemanas para formar el 4º ejército que manda el príncipe de Sajonia". Grabado. Autor: anónimo. Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº19 de 5 de septiembre de 1870.....p. 287.
- Ilustración 17. "La guerra. Wagones hospitales". Grabado. Autor: Manchón Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 28, de 05 de diciembre de 1870, p. 436. p. 288.
- Ilustración 18. "Sello de franqueo para el servicio postal de los carlistas". Dibujo: Pellicer. Dibujo publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 12, año 18, de 30 de marzo de 1874, p. 180.....p. 307.
- Ilustración 19. "Tubo neumático postal (reducido a la 4ª parte)". Autor: anónimo. Dibujo publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 6, año 21, de 15 de febrero de 1877, p. 100.....p. 319.
- Ilustración 20. "Nuevos inventos. Berlín. Plano de la red postal tubular". Autor: anónimo. Dibujo publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 6, año 21, de 15 de febrero de 1877, p. 100.....p. 319.
- Ilustración 21. "Nuevos inventos. Berlín. Gabinete central del nuevo correo tubular subterráneo que funciona por medio de aire comprimido". Autor: Ovejero. Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 6, año 21, de 15 de febrero de 1877, p. 100.....p. 320.

- Ilustración 22. Periódicos transportados por correo en España, 1868-1933, en millones de unidades. Fuente: Anónimo..... p. 331.
- Ilustración 23. Mapa de los caminos de una parte de Andalucía. Fuente: Alexandre Laborde (1816) *Itinerario Descriptivo...* p. 332.
- Ilustración 24. Carta de Correos y Postas. Fuente: Dirección General de Correos y Postas, 1860..... p. 334.
- Ilustración 25. "Madrid. Experimento oficial de los nuevos aparatos intertelegráficos". Dibujo. Autor: Miranda. Grabado: Capuz. Dibujo publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 10, año 16, de 8 de marzo de 1872, p. 148.....p. 365.
- Ilustración 26. "Nuevo telégrafo múltiple de Mr. B. Meyer". Autor: anónimo. Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 20, año 18, de 30 de mayo de 1874, p. 320. p. 366.
- Ilustración 27. "París. Telégrafo múltiple Mr. Meyer: gabinete de los aparatos de transmisión". Dibujo: V. Rose. Dibujo publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 10, año de publicación 19, de 15 de marzo de 1875, p. 172. p. 367.
- Ilustración 28. "Estados Unidos. Nuevo aparato telegráfico para transmitir "Fac-símiles" y copias de manuscritos, inventado por Mr. W. E. Sawyer". Autor: Ricord. Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 13, año 20, de 8 de abril de 1876, p. 245. p. 368.

Ilustración 29. "Costume des Agents", s. XIX, <i>Le P.O. Illustré</i> , Archivo Histórico SNCF Le Mans.....	p. 383.
Ilustración 30: Insignia Ferro-carril de Córdoba a Málaga en membrete de carta 1862.	p. 384.
Ilustración 31: Detalle de carta con membrete impreso de la Compañía del Ferro-carril de Córdoba a Málaga, 1874	p. 385.
Ilustración 32: Cuartilla para escritura con membrete de la Dirección de los Ferro-carriles Andaluces, sin firma de imprenta, 1889	p. 387.
Ilustración 33: Circular de Tráfico impresa de la Compañía de los Ferro-carriles Andaluces de noviembre de 1888	p. 388.
Ilustración 34: Anagrama de MZA en grabado	p. 389.
Ilustración 35: Anagrama MZA dorado	p. 390.
Ilustración 36: Portada y contraportada de los Estatutos de MZA de 1857	p. 391.
Ilustración 37: Portada interior de los estatutos de MZA de 1857	p. 392.
Ilustración 38: Portada de los Estatutos de MZA de 1899	p. 393.
Ilustración 39: Portada interior de los Estatutos de MZA de 1899	p. 394.
Ilustración 40. Estación de Campanillas con Jefe de Estación, 1867 (imagen parcial y ampliada de la fotografía original). Fuente AHF, extraída de MUÑOZ RUBIO (1993), <i>Op. cit.</i> , p. 32	p. 397.
Ilustración 41. "Una cofradía pasando por la calle Génova, Sevilla" (1851) Alfred Dehodencq	p. 450.
Ilustración 42. "Procesión del Viernes Santo en Sevilla" (1855) Manuel Cabral y Aguado-Bejarano	p. 450.
Ilustración 43. "Procesión de la Cofradía de Pasión por la Plaza de San Francisco" (1853) Valeriano Domínguez Bécquer	p. 451.
Ilustración 44. "Corpus Christi en Sevilla" (1857) Manuel Cabral y Aguado-Bejarano	p. 451.
Ilustración 45. "La Semana Santa en Sevilla. Procesión de la Cofradía del Santo Cristo del Silencio verificada el Domingo de Ramos". Grabado. Autor: R. Benjumea, París.	p. 453.
Tabla 1. Datos del Gráfico 1, con el conjunto de los donativos de MZA a causas sociales del año 1863. Fuente: Actas de MZA	p. 465.
Ilustración 46. Gráfico 1. Donativos de MZA a causas sociales laicas durante el año 1863	p. 466.
Tabla 2. Datos del gráfico 2. Donativos diversos y gastos de exposición de MZA entre 1863 y 1899, en siete categorías	p. 474.
Ilustración 47. Gráfico 2. Donativos diversos y gastos en exposición de MZA entre 1863 y 1899, en siete categorías	p. 475.
Tabla 3. Datos de los Gráficos 3 y 4. Donativos y gastos en exposición de MZA entre 1863 y 1899, en cinco categorías	p. 475.

- Ilustración 48. Gráfico 3. Donativos y gastos de exposiciones entre 1863 y 1899, en siete categorías p. 476.
- Ilustración 49. Gráfico 4. Donativos y gastos de exposición entre 1863 y 1899, en cinco categorías p. 477.
- Ilustración 50. "Exposición Internacional de Filadelfia. Galería destinada a maquinaria (The Machinery Building)". Grabado. Autor: Rico Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 43, año 19, de 22 de noviembre de 1875, p. 320. p. 506.
- Ilustración 51. "Exposición Internacional de Filadelfia. El edificio de la maquinaria". Grabado. Autor: Grabador, P. Este grabado fue publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 22, año 20, de 15 de junio de 1876, p. 396. p. 506.
- Ilustración 52. "Inventos notables de actualidad. Grúa de vapor para el trasbordo de wagones de mercancías en los caminos de hierro, que se usa actualmente en la Exposición Universal de París". Grabado. Autor: E. Alba. Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 17 año 22, de 8 de mayo de 1878, p. 293. p. 509.
- Ilustración 53. Anuncio de los Baños La Estrella, en *Guía de Málaga*, 1866 p. 571.
- Ilustración 54. "Inglaterra. Ponton de vapor de Mr. Fowler". Autor: anónimo. Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 22, año 16, de 8 de junio de 1872, p. 349. p. 574.
- Ilustración 55. "Nueva York. Máquina para escribir, inventada por Mr. Remington. Dibujo: Fichot. Grabado: Smeeton Tilly. Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 43, año 21, de 22 de noviembre de 1877, p. 324. p. 608.
- Ilustración 56. Cuartilla para escritura con membrete de la Dirección de los Ferro-carriles Andaluces (2), sin firma de imprenta, 1889 p. 617.
- Ilustración 57. Orden interna impresa en papel color verde con membrete del Servicio de Tráfico de MZA, rallada para escritura y pautas de relleno para caligrafía, y con la firma de imprenta de Sucesores de Rivadeneyra en el lateral derecho, de abajo hacia arriba. Fechada en el año 1882 es una de las muestras más antigua de material de oficina de esta casa. Fuente AHF, expediente D-0004-001. p. 619.
- Ilustración 58. Reproducción del anuncio de Imprenta y Librería Párraga en el *Indicador...* 1865 p. 631.
- Ilustración 59. "Madrid. Vista de la imprenta de "La Ilustración Española y Americana", propiedad de los Sres. Aribau y C^{ta}". Dibujo: Pellicer. Grabado: Marichal. Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 7, año de publicación 18, de 22 de febrero de 1874, p. 100. p. 634.
- Ilustración 60. "Máquina para imprimir en papel continuo del periódico "El Imparcial", a razón de 20.000 ejemplares en cada hora". Dibujo: Nao. Grabado, E. Alba. Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 47, año 21, de 22 de diciembre de 1877, p. 389. p. 671.
- Ilustración 61. Primera plana de *El Correo de Andalucía* de jueves 15 de marzo de 1860. Archivo Díaz de Escovar..... p. 691.
- Ilustración 62. Tercera plana de *El Correo de Andalucía* de viernes 2 de septiembre de 1864. Tabla con líneas de ferrocarriles andaluces p. 710.
- Ilustración 63. Anuncio de *El Correo de Andalucía* en el *Almanaque Fígaro*, 1879. p. 728.
- Ilustración 64. Imagen de la primera plana del nº 1 de *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías*. Hemeroteca Municipal de Madrid p. 735.

Ilustración 65. Contrapublicidad en el número 44 de <i>El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías</i> : “Compañía Negrera de MZA”	p. 748.
Ilustración 66. <i>Annuaire-Chaix</i> , 1847-1848, conservado en Archives Historiques SNCF, Le Mans	p. 754.
Ilustración 67. <i>Livret Chaix. Guide Officiel des Voyageurs...</i> , 1862, BNF, París	p. 755.
Tabla 4: Cuadro de las distintas imprentas en las que se elaboró el <i>Anuario De La Torre</i> desde su fundación en 1893 hasta 1927. Fuente: Elaboración propia	p. 759.
Ilustración 68. "Clasificación de la literatura de viajes". Fuente: ESCOBAR, Noé Ángeles; DÍAZ AGUILAR, Janet J.; ROMERO MIRANDA, Xavier; SOSA, Miguel (2009).....	p. 761.
Ilustración 69. <i>Le Cicéron impérial</i> , 1856. Conservada en BNF, París	p. 766.
Ilustración 70. <i>Livret-Guide Goffin 1867</i> . Conservada en BNF, París	p. 767.
Ilustración 71. <i>Guide dans l'Allier. Annuaire du Commerce pour 1867</i> . Conservada en BNF, París.....	p. 769.
Ilustración 72. <i>Voyages Circulaires. Cartes d'abonnement, etc. Paris-Lyon-Méditerranée</i> , 1890. Compañía Paris-Lyon-Méditerranée. Fondos de la AHICF, en París.	p. 770.
Ilustración 73. <i>Dauphiné-Savoie, Suisse-Italie, Chemins de Fer P. L. M., Saison d'été 1899</i> . Compañía Paris-Lyon-Méditerranée. Fondos de la AHICF, en París.	p. 771.
Ilustración 74. <i>Chemins de Fer de l'Est. billets de Saison, voyages Circulaires</i> , Libret-Chaix, Imp. Chaix, París	p. 772.
Ilustración 75. <i>Guía oficial de los ferro-carriles de España, Francia y Portugal, y de los servicios marítimos</i> , 1877	p. 782.
Ilustración 76. Portada de <i>Guía para los viajeros de los ferrocarriles...</i> 1898	p. 784.
Ilustración 77. Imagen del anuncio del Despacho Central del Ferro-carril de Córdoba á Málaga, en MERCIER, A.; DE LA CERDA, Emilio (1866) <i>Guía de Málaga y su provincia</i> , Sección de Anuncios. [Conservada en Archivo Municipal de Málaga]	p. 794.
Ilustración 78. Imagen de anuncio de la Librería Moya, en MERCIER, A.; DE LA CERDA, Emilio (1866) <i>Guía de Málaga y su provincia</i> , Sección de Anuncios. [Conservada en Archivo Municipal de Málaga]	p. 795.
Ilustración 79. Obligación Ferro-carril de Córdoba a Málaga (1881) Archivo Municipal de Málaga	p. 816.
Ilustración 80. Tarjeta Postal "Málaga. Estación de los Ferrocarriles Andaluces". Conservada en CNAH, Le Mans.....	p. 830.

Bibliografía

- ABAD, LUIS V. de (1940) *Los ferrocarriles de Cuba*, La Habanera, La Habana, ¿? pp. [Referencia extraída de ZANETTI LECUONA, Óscar; GARCÍA ÁLVAREZ, Alejandro (1987) *Caminos para el azúcar*, Ed. de Ciencias Sociales, p. 412]
- ABASCAL PALAZÓN, Juan Manuel; ABAD CASAL, Lorenzo (2013) “El descubrimiento y recuperación del sarcófago romano de Hellín. Una aventura arqueológica decimonónica”, en CID LÓPEZ, Rosa María y GARCÍA FERNÁNDEZ, Estela (eds.) *Debita verba. Estudios en homenaje al profesor Julio Mangas Manjarrés*, Ediciones de la Universidad de Oviedo, p. 45-61.
- ABELLÁN GARCÍA, Antonio (1979) *Los ferrocarriles del sureste*, Instituto Juan Sebastián Elcano, CSIC, Madrid, 229 pp.
- ACEVES PASTRANA, Patricia (2001) *Periodismo científico en el siglo XVIII: José Antonio de Alzate y Ramírez*, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco, México, D. F., 663 pp.
- ACLAND, Charles R. (2006) “Harold Innis, cultural policy and residual media”, en *International Journal of Cultural Policy*, Vol. 12, nº 2, 2006, pp. 171-185.
- ACOSTA MENESES, Yanet (2007) *La información agraria en España. Desde sus orígenes hasta la Agenda 2000*, Tesis doctoral dirigida por María Dolores Saiz, Universidad Complutense de Madrid, pp. 230-231.
- ADAIR, John (1995) *Guía Práctica para la Comunicación Empresarial*, Deusto, Bilbao, 160 pp.
- AGUADO PINTOR, Amparo (2002) “La Isabela, un nuevo Real Sitio para los monarcas del siglo XIX, en *Espacio, tiempo y Forma*, Serie VII, Hª del Arte, t. 15, UNED, pp. 229-254.
- AGUIAR CASTRO, Ricardo; GONZÁLEZ GUZMÁN, Indalecio (2009) “El ferrocarril cubano: 172 años de servicio”, en *Mirada Ferroviaria*, nº 7, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), México, pp. 3- 8.
- AGUILAR CIVERA, Inmaculada (2004) *Valencia tranvía: 1874-2004*, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, Valencia, 184 pp.
- AHICF (Rails & Histoire. Association pour l’histoire des chemins de fer) *Revue d’Histoire des Chemins de Fer*, AHICF, París, varios números. Disponible desde 2002 en: <https://rhcf.revues.org> [última consulta 14/11/2015]
- ALBEROLA ROMÁ, Armando; LARRIBA, Elisabel (2010) *Las élites y la “Revolución de España” (1808-1814): estudios en homenaje al profesor Gérard Dufour*, Universidad de Alicante, 389 pp.
- ALFONSO, Luis (1878) *La Exposición del centenar. Noticia del certamen universal de Filadelfia en 1876*, Tip. Perojo, Madrid, ¿? pp.

- ALGABA CALVO, Antonio (2000) “La difusión de la innovación. Las revistas científicas en España 1760-1936”, en *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, nº 69 (17), 1 de agosto de 2000, s./p.
- ALLIENDE E., María Piedad (1993) *Historia del Ferrocarril en Chile*, Goethe-Institut y Pehuén Editores, 111 pp.
- ALMAZÁN, José (1857) *Memoria sobre el establecimiento de una estación central, donde se unan los principales ferro-carriles que han de ejecutarse en España*, Imprenta de D. José de la Peña, Madrid, 51 pp. [cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *España y el ferrocarril: fuentes de información*, tesis doctoral, dirigida por Gloria Carrizo Sainero, Departamento de Filología IV, Universidad Complutense de Madrid, pp. 95-96.]
- ALMAZÁN, José (1857) *Memoria sobre el proyecto del ferro-carril de Albacete á Cartagena*, Imprenta, fundición y librería de D. Eusebio Aguado, Madrid [Edición en facsímil por la Secretaría General de Publicaciones y Estadística de la Editora Regional de Murcia [con introducción de MULA GÓMEZ, Antonio José], 253 pp.
- ALONSO BENITO, Luis Enrique (2004) “Pierre Bourdieu, el lenguaje y la comunicación del análisis de los mercados lingüísticos a la denuncia de la degradación mediática”, en MORENO PESTAÑA, José Luis; ALONSO BENITO, Luis Enrique (coord.) (2004) *Pierre Bourdieu: las herramientas del sociólogo*, Editorial Fundamentos, pp. 215-254.
- ALÓS, Fernando; DEL VAL, Merry (2005) *Ministros de Hacienda y Economía. De 1700 a 2005. Tres siglos de historia*, Ministerio De Economía y Hacienda, 473 pp.
- ÁLVAREZ FERNÁNDEZ, Jesús Timoteo (2013) *Manejo de la comunicación organizacional. Espacios, herramientas y tendencias en gestión de negocios*, Díaz de Santos, Madrid, 454 pp.
- ÁLVAREZ JUNCO, José (2006) “Los nacionalismos en la España contemporánea: ideologías, movimientos y símbolos”, en GUEREÑA, Jean-Louis; MORALES MUÑOZ, Manuel (eds.) (2006) *Los nacionalismos en la España contemporánea: ideologías, movimientos y símbolos*, Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga, pp. 53-72.
- ÁLVAREZ REY, Leandro (2009) *Los Diputados por Andalucía de la Segunda República, 1931-1939: diccionario biográfico*, Centro de Estudios Andaluces, 655 pp.
- ÁLVAREZ, Jesús Timoteo (1981) *Restauración y prensa de masas. Los engranajes de un sistema (1875-1883)*, Ediciones Universidad de Navarra, S. A. (EUNSA), Barañain-Pamplona, 395 pp.
- ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Ramón María (1985) “Tranvías y espacio urbano en Gijón (1889-1963)”, en *Ería: Revista cuatrimestral de geografía*, nº 9, pp. 131-187.
- ANGELIER, Maryse (1998) *Voyage en train au temps des compagnies (1832-1937)*, Éditions La Vie du Rail, Paris, 495 pp.
- ANGELIER, Maryse (2001) *La France Ferroviaire en cartes postales. La Bourgogne*, Éditions La Vie du Rail, Paris, ¿? pp.
- ANGELIER, Maryse (2001) *La France Ferroviaire en cartes postales. Le Nord-Pas-de-Calais*, Éditions La Vie du Rail, Paris, ¿? pp.
- ANGELIER, Maryse (2002) *La France Ferroviaire en cartes postales. Les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées*, Éditions La Vie du Rail, Paris, ¿? pp.
- ANGELIER, Maryse (2002) *La France Ferroviaire en cartes postales. La Région Pays de la Loire*, Éditions La Vie du Rail, Paris, ¿? pp.
- ANGELIER, Maryse (2003) *La France Ferroviaire en cartes postales. Les Régions Provence-Alpes-Côte d’Azur et Corse*, Éditions La Vie du Rail, Paris, ¿? pp.

ANGELIER, Maryse (2003) *La France Ferroviaire en cartes postales. L'île-de-France, volumen 1, Ouest et Nord-Ouest*, Éditions La Vie du Rail, Paris, ¿? pp.

ANGELIER, Maryse (2003) *La France Ferroviaire en cartes postales. L'Île-de-France, volumen 2, Nord-Est, Est et Sud*, Éditions La Vie du Rail, Paris, 390 pp.

ANÓNIMO (185?) *A los Señores Viajeros. Específico contra los descarrilamientos y choques de los trenes* Talleres Salesianos, Barcelona Sarriá, 7 p. [Cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *España y el ferrocarril: fuentes de información*, tesis doctoral, dirigida por Gloria Carrizo Sainero, Departamento de Filología IV, Universidad Complutense de Madrid, p. 48]

ANÓNIMO (1867) *Viaje de SS. MM. y AA. á Portugal en Diciembre de 1866*, Imprenta y Estereotipia de M. Rivadeneyra, Madrid, 1867, 284 pp. Disponible en: <http://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=ucm.5309031768;view=1up;seq=1> [Digitalización del original de la Universidad Complutense de Madrid] [última consulta 06/12/2015]

ANÓNIMO (1884, 2ª ed.) *Catálogo de la Exposición Fabril y Manufacturera de Madrid* [Ficha del ejemplar]. Disponible en BIBLIOTECA VIRTUAL DE LA REAL ACADEMIA NACIONAL DE FARMACIA. ESPAÑA: <http://bibliotecavirtual.ranf.com/i18n/consulta/registro.cmd?id=10609> [última consulta 06/12/2015]

ANÓNIMO (1884) *Catálogo de la Exposición Fabril y Manufacturera de Madrid* [Ficha del ejemplar] Disponible en IBIS. BASE DE DATOS DEL PATRIMONIO BIBLIOGRÁFICO DE PATRIMONIO NACIONAL: <http://realbiblioteca.patrimonionacional.es/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=85611> [última consulta 06/12/2015]

ANÓNIMO [MUÑOZ MOSQUERA, Eduardo] (1878) *Compendio de las disposiciones vigentes en la Compañía de los Ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, y reglas que deben conocer los empleados de las estaciones para el desempeño de su cargo*, Aribau y Ca., 272 pp. [Hemos referenciado este libro como anónimo, puesto que así se publicó, pero gracias a la información de las Actas de MZA, sabemos que este compendio fue realizado por este Sub-agente Comercial de la Compañía MZA, quien cedió los derechos de la primera edición del libro a cambio de una gratificación y un aumento de sueldo. Ya en 1884 se realizó una segunda edición en la que ya sí firma el autor, y referenciamos más adelante como MUÑOZ MOSQUERA, Eduardo (1884) *Compendio de las disposiciones vigentes en la Compañía de Ferro-carriles Madrid á Zaragoza y á Alicante y reglas que deben conocer los empleados de las estaciones y trenes para el desempeño del cargo*, Establecimiento Tipográfico de los Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 449 pp.]

ARACIL SANTOJA, Javier (2007) “Entre la utopía y la invención”, en SILVA SUÁREZ, Manuel (Ed.) (2007) *Técnica e Ingeniería en España: IV. El ochocientos. Pensamiento, profesiones y Sociedad*, Real Academia de Ingeniería, Institución “Fernando el Católico”, Prensas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza, pp. 111-117.

ARAQUE JIMÉNEZ, Eduardo (2008) “Ferrocarriles y recursos madereros en Andalucía (1854-1939). Primera aproximación”, en CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (dirs.) (2008) *Op. cit. [Tomo II]*, pp. 595, 640.

ARCAS CUBERO, Fernando (1982) “Aportación a la historia del republicanismo malagueño: La “Unión Republicana” y las elecciones de 1903”, en *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, nº 5, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Málaga, pp. 225-257.

ARCAS CUBERO, Fernando (1985) “Pedro Armasa Ochandorena (1864-1933): Trayectoria política de un republicano”, en *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, nº 8, 1985, pp. 423-433.

ARCAS CUBERO, Fernando (1990) *El País de la Olla. La imagen de España en la prensa satírica malagueña de la Restauración*, Arguval, D. L., Málaga, 206 pp.

ARCAS CUBERO, Fernando; GARCÍA SÁNCHEZ, Antonio (1980) “Los orígenes del turismo malagueño: la Sociedad Propagandista del Clima y Embellecimiento de Málaga”, *Revista Jábega*, nº 32, Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga, pp. 42-50.

- ARIÈS; Philippe (1987) *El niño y la vida familiar en el Antiguo Régimen*, Taurus, Madrid, 548 pp.
- ARMENGUAL MATAS, Rafael Rubén; SILVA SUÁREZ, Manuel (2007) “La protección de la propiedad industrial y el sistema de patentes”, en SILVA SUÁREZ, Manuel (2007) *Técnica e Ingeniería en España: IV. El ochocientos. Pensamiento, profesiones y Sociedad*, Real Academia de Ingeniería, Institución “Fernando el Católico”, Prensas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza, pp. 215-267.
- ARONSON, Elliot (1975) *Introducción a la psicología social*, Alianza Editorial, Madrid, 343 pp.
- AUSTIN, J. L. (2010) *Cómo hacer cosas con palabras: palabras y acciones*, Paidós, Barcelona, 219 pp.
- AYMES, Jean-René (1983) *La déportation sous le Premier Empire. Les Espagnols en France (1808-1814)*, Publications de La Sorbonne, París, 568 pp. [referencia extraída de la reseña de DUFOUR, Gérard en *Bulletin Hispanique*, Vol. 86, Número 3, pp. 546-549 –compte rendu-. Disponible en: http://www.persee.fr/doc/hispa_0007-4640_1984_num_86_3_4550_t1_0546_0000_2]
- AYMES, Jean-René; FERNÁNDEZ SEBASTIÁN, Javier (1997) *L'image de la France en Espagne (1808-1850)*, Vol. 2, Presses de la Sorbonne Nouvelle/Universidad del País Vasco, Bilbao, 364 pp.
- AZNAR GARCÍA, José (1997) *La unificación de los pesos y medidas en España durante el siglo XIX. Los proyectos para la reforma e introducción del sistema métrico decimal*, Tesis doctoral dirigida por Antonio Ten Ros, Universidad de Valencia (Dpto. de Historia de la ciencia y Documentación, Facultad de Ciencias Físicas), 2. Vols, 635+292 pp.
- BAHAMONDE MAGRO, Ángel (1993) “El sistema postal en la España contemporánea, 1833-1936”, en BAHAMONDE MAGRO, Ángel (dir.) (1993) *Las comunicaciones en la construcción del Estado contemporáneo en España, 1700-1936. El Correo, el telégrafo y el teléfono*, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Secretaría General de Comunicaciones, Madrid, pp. 67-89.
- BAHAMONDE MAGRO, Ángel (dir.); MARTÍNEZ LORENTE, Gaspar; OTERO CARVAJAR, Luis Enrique (1993) *Las comunicaciones en la construcción del Estado contemporáneo en España, 1700-1936. El Correo, el telégrafo y el teléfono*, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Secretaría General de Comunicaciones, Madrid, 343 pp.
- BAHAMONDE MAGRO, Ángel; OTERO CARVAJAL, Luis Enrique (1993) “El teléfono. El nacimiento de un nuevo medio de comunicación, 1877-1936”, en BAHAMONDE MAGRO, Ángel (dir.) MARTÍNEZ LORENTE, Gaspar; OTERO CARVAJAR, Luis Enrique (1993) *Las comunicaciones en la construcción del Estado contemporáneo en España, 1700-1936. El Correo, el telégrafo y el teléfono*, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Secretaría General de Comunicaciones, Madrid, pp.194-197.
- BAILLY-BAILLIERE, Carlos (1879, 1881...) *Anuario-Almanaque del Comercio, de la Industria, de la Magistratura y de la Administración. Almanaque de las 400.000 señas de Madrid, de las Provincias, de Ultramar y de los Estados Hispano-Americanos (Bailly-Bailliere). Con anuncios y referencias al Comercio é industria extranjera*, Madrid. El número 1 se publicó en 1879 y se encuentra microfilmado en la Hemeroteca Municipal de Madrid. El resto de números, desde 1881, están accesibles en la Hemeroteca Virtual de la Prensa Histórica de la Biblioteca Nacional, en Internet: <http://hemerotecadigital.bne.es/details.vm?o=&w=2172-8305&f=issn&l=500> [última consulta 05/12/2015]
- BALLESTEROS DONCEL, Esmeralda (2010) “Retribuciones de los trabajadores del Servicio de Vía y Obras (MZA). Reflexiones en torno a un análisis multidimensional”, en revista *TST, Transportes Servicios y Telecomunicaciones*, nº 18, junio 2010, pp. 172-197.
- BARBERÁ MARTÍ, Faustino (1891) *Memoria del Primer Congreso Médico-Farmacéutico de la región valenciana*, 30 pp. Disponible en: http://hicido.uv.es/IMV/Otros/Con_pdf/A1.pdf [última consulta 06/07/2015]
- BARNICOAT, John (1972) *Los carteles: su historia y lenguaje*, Gustavo Gili, 280 pp.

- BARQUÍN, Rafael (2013) “El Turismo y los primeros ferrocarriles españoles (1855-1900), *Revista TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, junio 2013, n1 24, pp. 110-116.
- BARQUÍN, Rafael (2013) “El Turismo y los primeros ferrocarriles españoles (1855-1900)” en *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, n° 24, junio 2013, pp. 110-136.
- BARRAL MARTÍNEZ, Margarita (2015) “El Tándem Vigo-Mondariz en los inicios del turismo moderno en Galicia”, en *Historia Contemporánea*, n° 50, pp. 105-132.
- BAS ORDÓÑEZ, Guillermo (2012) *160 años de ferrocarril en Aranjuez*, Ayuntamiento de Aranjuez, 80 pp.
- BASSAT, Luis (2003) *El libro rojo de la publicidad. Ideas que mueven montañas*, Editorial DEBOLS!LLO, 320 pp.
- BEASCOECHEA GANGOITI, José María (2002) “Veraneo y urbanización en la costa cantábrica durante el siglo XIX: las playas del Abra de Bilbao”, en *Historia Contemporánea* 25, 2002, pp. 181-202.
- BEAUMONT, Matthew; FREEMAN, Michael J. (2007) *The Railway and Modernity: Time, Space, and the Machine Ensemble*, Peter Lang, 262 pp.
- BEHREND, George; LEPICARD, Jacques (1984) *Histoire des trains de luxe: de l'Orient-express au TEE*, Medea diffusion, 216 pp.
- BEJARANO ROBLES, Francisco (1947) *Historia del Consulado y de la Junta de Comercio de Málaga, 1785-1859*, C.S.I.C., Madrid, 442 pp.
- BELDA GONZÁLEZ, Rafael (2008) “Los arbitrios municipales en la Cartagena de mediados del siglo XX”, en *Revista Murciana de Antropología*, n° 15, pp. 533-539.
- BELTRÁN VERDES, Esteban (2009) *Derechos torcidos: Tópicos, medias verdades y mentiras sobre pobreza, política y derechos humanos*, Editorial Debate, Barcelona, 378 pp.
- BELTRÁN VILLALVA, Miguel (2010) *Burguesía y liberalismo en la España del siglo XIX: Sociología de una dominación de clase*, Universidad de Granada, 281 pp. [Reseñado en DE CASTRO PERICACHO, Carlos (2012) “Miguel Beltrán. Burguesía y liberalismo en la España del siglo XIX: Sociología de una dominación de clase. Granada: Editorial Universidad de Granada, 2010”, en *Sociología Histórica: Revista de investigación acerca de la dimensión histórica de los fenómenos sociales*, n° 1, 2012, pp. 331-335].
- BELTRAN, Alain (1996) “París y la electrificación de Francia”, en *Revista de Historia Industrial*, n° 9, año 1996, pp. 39-52.
- BENITO-MARTÍNEZ, Elena (2010) “Caminos de hierro y acero: un largo trayecto a través de la *Revista de obras Públicas*”, en *Documentación de las Ciencias de la Información*, 2010, vol. 33, pp. 9-25.
- BERCERUELO, Benito (2011) *Comunicación Interna en la Empresa. Claves y desafíos*, AEDIPE, Vizcaya, 197 pp.
- BERNAL LLORÉNS, Mercedes (2004) “La regulación de las sociedades anónimas y la información contable publicada en la *Gaceta de Madrid* a mediados del siglo XIX”, en *Revista Española de Financiación y Contabilidad*, vol. XXXIII, n° 120, enero-marzo 2004, pp. 65-94.
- BERNAL RODRÍGUEZ, Manuel (1985) *La Andalucía de los libros de viajes del siglo XIX (Antología)*, Biblioteca de la Cultura Andaluza, 219 pp.
- BERNAL, A. M., et al. (1977) “Sevilla: de los gremios a la industrialización”, en *Estudios de Historia Social*, 5-6, pp. 76-77
- BARNOSELL, G. (1997) “Artesans i obrers”, en DE Riquer, B. (dir.) *Història, política, societat i cultura dels Països Catalans*, Enciclopèdia Catalana, Barcelona, Vol. 6, pp. 178-195. [Cita extraída de CALVO CALVO, Ángel (2007) “Del gremio a la industrialización”, en SILVA SUÁREZ, Manuel (ed.) (2007) *Técnica e Ingeniería en España: IV. El ochocientos. Pensamiento, profesiones y Sociedad*, Real

Academia de Ingeniería, Institución “Fernando el Católico”, Prensas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza, pp. 387-426].

BERNALDO DE QUIRÓS, Constancio (1988, 2ª ed.) *El Bandolerismo Andaluz*, Ed. Turner, Madrid, 262 pp.

BERTRAND, Emilie (2009-2010) *La présentation des crânes préhistoriques: de l'Exposition universelle de 1878 à la création du Musée de l'Homme de 1937*, Master Erasmus Mundus en Quaternaire et Préhistoire, Muséum national d'Histoire naturelle, 101 pp.

BIBLIOTECA REGIONAL DE MADRID JOAQUÍN LEGUINA (2011) *Madrid Taurino*, Guías bibliográficas, Comunidad de Madrid, 274 pp. Disponible en http://www.bibliotecavirtualmadrid.org/bvmadrid_publicacion/madrid_taurino/i18n/cms/elemento.cmd?i_d=ms/madrid_taurino/ficheros/Gu_a_bibliogr_fica_Madrid_taurino.p.pdf [última consulta 14/09/2015]

BIELENBERG, Andy (2009) *Ireland and the Industrial Revolution: The impact of the industrial revolution on Irish industry, 1801-1922*, Routledge, 288 pp.

BIELZA DE ORY, Vicente (ed.) (1984) *Geografía General 2*, Taurus Ediciones, S. A., 395 pp.

BIGATTI, Giorgio (2014) “Da bere per tutti. Servizi idrici e politiche dell’acqua in Italia tra Otto e Novecento. Uno sguardo di sintesi”, *TST* nº 26, pp. 110-127.

BIRRICAGA GARDIDA, Diana (2014) “La regulación de las empresas de abasto de agua en México, 1855-1930”, *TST* nº 26, pp. 198-221.

BOCQUET, Denis; CHATZIS, Konstantinos; SANDER, Agnès (2014) “Paris au-delà du paradigme haussmannien: les détours de la modernisation du réseau d’adduction d’eau (1830-1940)”, *TST* nº 26, pp. 90-108.

BOSQUED LACAMBRA, Pilar (2004) “Las aguas mineromedicinales del Monasterio de Piedra, Nuévalos (Zaragoza)”, en *Espacio, Tiempo y Forma, Serie VII, Hª del Arte*, t. 17, 2004, pp. 195-213.

BOTREL, Jean-François (1988): *La diffusion du livre en Espagne, 1868-1914*, Casa Velázquez, Madrid, págs. 197-201 [citado en MARTÍNEZ, J. A. (1991) *Historia de la edición en España, 1836-1936*, Marcial Pons Editores, Madrid, 527 pp.]

BOTREL, Jean-François (1993) *Libros, prensa y lectura en la España del siglo XIX*, Prefacio de José Simón Díaz, Madrid, Fundación Germán Sánchez Ruipérez, 692, pp.

BOTREL, Jean-François (2000) “Lectura y modernidad en la España finisecular”, en *1898: entre la crisi d’identitat i la modernització*. Actes del Congrés Internacional celebrat a Barcelona, 20-24 d’abril de 1998. Vol. I, Publicacions de l’Abadia de Montserrat, Barcelona, pp. 393-402.

BOTREL, Jean-François (2000) “Les aveugles colporteurs en Espagne: un vecteur original de propagande”, en CARREZ, Maurice; BOUCHER, Thomas (dirs.) *Le verbe et l’exemple. Colporteurs propagandistes en Europe de la Révolution française à nos jours*, Territoires Contemporains. Cahiers de l’IHC, 5 (2000), pp. 84-99.

BOTREL, Jean-François (2002) “Mercado y lectores de la prensa en España (siglos XVIII-XIX)”, en ALMUIÑA, C; SOTILLOS, E. (coords.) *Del Periódico a la Sociedad de la Información (I)*, España Nuevo Milenio, Madrid, pp. 111-126.

BOTREL, Jean-François (2003) “La construcción de una nueva cultura del libro y del impreso en el siglo XIX”, en MARTÍNEZ MARTÍN, J. A. (ed.) *Orígenes culturales de la sociedad liberal (España siglo XIX)*, Biblioteca Nueva/Editorial Complutense/Casa de Velázquez, Madrid, pp. 19-36.

BOTREL, Jean-François (2007) “Propaganda y opinión pública en la España contemporánea: el papel de los ciegos”, en NIETO SORIA, Manuel et al. (2007) *Propaganda y opinión pública en la historia*, Universidad de Valladolid, pp. 91-109.

- BOTREL, Jean-François (2010) “La presse et les transferts culturels en Espagne au XIXe siècle (1833-1914)”, en THERENTY, Marie-Eve; VAILLANT, Alain (dirs.) *Presse, nations et mondialisation au XIXe siècle*, Nouveau monde éditions, Paris, pp. 55-74.
- BOTREL, Jean-François (2015) “Ephemea & non libres en Espagne: statut & patrimonialisation”, en *Fabula / Les colloques, Les éphémères, un patrimoine à construire*, décembre 2015. Disponible en: <http://www.fabula.org/colloques/document2938.php> [última consulta 13/12/2015]
- BOTREL, Jean-François (2015) “Pour les ephemera, des nomenclatures sans frontières?”, en *Fabula / Les colloques, Les éphémères, un patrimoine à construire*, décembre 2015. Disponible en: <http://www.fabula.org/colloques/document2941.php> [última consulta 14/12/2015]; y del mismo,
- BOTREL, Jean-François (2015) “Ephemera & matrices littéraires ou artistiques: les opérations de dériation transmédiatique”, en *Fabula / Les colloques, Les éphémères, un patrimoine à construire*. Disponible en: <http://www.fabula.org/colloques/document2942.php> [última consulta 13/12/2015]
- BRETON, Philippe; PROULX, Serge (1990) *La explosión de la comunicación*, Civilización Ediciones, S. L., Barcelona, 236 pp.
- BRODER, Albert (1998) *Histoire économique de l'Espagne contemporaine, Economica*, Paris, 357 pp.
- BRODER, Albert (2010) “Les investissements étrangers en Espagne au XIXe siècle: causes et mécanismes d’une dépendance. Un essai d’histoire économique à partir d’une comparaison des systèmes bancaires”, en *TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, n° 18, junio de 2010, pp. 36-118.
- BRODER, Albert (2012) *Los ferrocarriles españoles (1854-1913): El gran negocio de los franceses*, 412 pp.
- BROWN, Charles (1998) *Petróleo y revolución en México*, Editorial Siglo XXI, 412 pp.
- BUIGUES, Jean-Marc (2007) “Imprimerie royale et diffusion de la culture en Espagne au XVIIIe siècle”, en CHAMPEAU, Geneviève (ed.) (2007) *Diversité culturelle et enjeux de pouvoir dans la péninsule ibérique*, 19 pp.
- BUIGUES, Jean-Marc (2014) “Indexación y códigos en bases de datos bibliográficas”, en *Humanidades Digitales: desafíos, logros y perspectivas de futuro*. Janus, Anexo 1, pp. 123-135.
- BURGOS MADROÑERO, Manuel (1976) “Los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga”, en *Jábega* n° 13, Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga, pp. 6-11.
- BUSCHAUER, Regine (2010) *Mobile Räume: medien-und diskursgeschichtliche Studien zur Tele-Kommunikation*, transcript Verlag, Bielefeld, 364 pp.
- BUSTOS PRETEL, Gerardo (dir.); TORREBLANCA LÓPEZ, Agustín (et al.) (2006) “V. Símbolos corporativos”, en *Los Símbolos de la Hacienda Pública*, Ministerio de Economía y Hacienda, 180 pp.
- CABANES MARTÍN, Ana (2006) *Las guías de horarios: un recorrido por la historia del ferrocarril*, Trabajo de curso de doctorado, inédito, Universidad Autónoma de Madrid, 38 pp.
- CABANES MARTÍN, Ana; GONZÁLEZ SANZ, Raúl (2009) “El ferrocarril como pieza clave en los inicios del turismo en España (1905-1960): Fuentes documentales para su estudio”, en *Actas del V Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma de Mallorca, 26 pp.
- CABANES MARTÍN, Ana; GONZÁLEZ SANZ, Raúl (2009) “El Tiempo del Tren: las velocidades comerciales en las líneas españolas desde sus orígenes hasta la actualidad”, en *Actas del V Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma de Mallorca, 36 pp.
- CABELLO FERNÁNDEZ-DELGADO, Florence (2007) *La Distorsión Comunicativa: Aproximación a los modos de consumir a través de las industrias culturales en red*, tesis doctoral dirigida por Demetrio Brisset Martín, Universidad de Málaga, 768 pp.

- CAL, R. (1997) “La propaganda del turismo en España. Primeras organizaciones”, en *Historia y Comunicación Social*, nº 2, pp. 125-133.
- CALERO PORTOCARRERO, Marcelino (1830) *Empresa del Camino de Hierro desde Jerez de la Frontera al Puerto de Santa María, desde éste a Rota, y desde Rota a San Lúcar de Barrameda. Aprobada por S. M. en real orden de 28 de marzo de 1830 con el nombre el Camino de Hierro de la Reina María Cristina, protector de esta empresa el rey Nuestro Señor*, Imprenta Española de D. M. Calero, Londres, 10 pp. [Referencia extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *España y el ferrocarril: fuentes de información*, tesis doctoral, dirigida por Gloria Carrizo Sainero, Departamento de Filología IV, Universidad Complutense de Madrid, 2 tomos, 1288, p. 37]
- CALVO CALVO, Ángel (2007) “Del gremio a la industrialización”, en SILVA SUÁREZ, Manuel (Ed.) (2007) *Técnica e Ingeniería en España: IV. El ochocientos. Pensamiento, profesiones y Sociedad*, Real Academia de Ingeniería, Institución “Fernando el Católico”, Prensas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza, pp. 387-426.
- CALVO GONZÁLEZ, José (2009) *Letra y Duelo. Imprentas de viudas en Málaga (siglos XVII-XIX). Fondos del Archivo Municipal de Málaga*, Ayuntamiento de Málaga, Área de Igualdad de Oportunidades de la Mujer, 140 pp.
- CÁMARA, Alicia (coord.) (2005) *Los ingenieros militares de la Monarquía hispánica en los siglos XVII y XVIII*, Ministerio de Defensa, Madrid, 381 pp.
- CAMARD, Florence; ZAGRODZKI, Christophe; BROHETON, Danièle (1989) *Le Train à l’Affiche. Les plus belles affiches ferroviaires françaises*, Éditions La vie du rail, Paris, 173 pp.
- CAMPOS ROJAS, M^a Victoria (1987) “Jorge Loring Oyarzábal: Primer Marqués de Casa-Loring (1822-1900)”, *Jábega* 58, Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga, pp. 3-38.
- CANAL I MORELL, Jordi (2006) *Banderas blancas, boinas rojas: una historia política del carlismo, 1876-1939*, Marcial Pons Historia, 355 pp.
- CANES GARRIDO, Francisco (2001) “El debate sobre los libros de texto en Secundaria en España (1875-1931)”, en *Revista Complutense de Educación*, Vol. 12, Núm. 1, 2001, pp. 357-395.
- CÁNOVAS DEL CASTILLO, Emilio (1901) *Cánovas del Castillo. Juicio que mereció á sus contemporáneos españoles y extranjeros. Recopilación hecha por su hermano Emilio de gran parte de lo escrito y publicado con motivo de su muerte*, Editorial M. Romero Impresor, Madrid, 602 pp.
- CAPEL SÁEZ, Horacio (1983) *Los Ingenieros militares en España, siglo XVIII: repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*, Edicions Universitat, Barcelona, 494 pp.
- CAPEL, Horacio (1998) “Ciencia, innovación tecnológica y desarrollo económico en la ciudad contemporánea”, en *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* nº 23, 15 de junio de 1998, Barcelona, s./p.
- CAPEL, Horacio (2007) “Las exposiciones nacionales y locales en la España del siglo XIX: medio local, redes sociales y difusión de innovaciones”, en SILVA SUÁREZ, Manuel (ed.) (2007) *Técnica e Ingeniería en España: IV. El ochocientos. Pensamiento, profesiones y Sociedad*, Real Academia de Ingeniería, Institución “Fernando el Católico”, Prensas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza, pp. 179-184.
- CAPEL, Horacio (2011) *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 223 pp.
- CARASA SOTO, Pedro (2001) “De la Burguesía a las Elites, entre la ambigüedad y la renovación conceptual”, *Ayer*, nº 21, pp. 213-237.
- CARASA SOTO, Pedro (coord.) (1994) *Elites. Prosopografía contemporánea*, Universidad de Valladolid, 330 pp.

- CÁRDENAS PIERA, Emilio (1990) *Propuestas, solicitudes y decretos de la Real y muy distinguida Orden de Carlos III*, Volumen 2, Ediciones Hidalguía, 1 enero 1990, Móstoles, Madrid, 26 pp.
- CARDOSO CASTRO, Jorge (2010) “Aspectos epistemológicos y metodológicos de la comunicación empresarial e institucional”, en *Revista Icono 14*, 2010, Año 8, vol. 2, pp. 340-370.
- CARO BAROJA, Julio (1990) *Ensayo sobre literatura de cordel*, Ediciones Istmo, Madrid, 533 pp.
- CARO, Antonio (2008) “La publicidad como núcleo de un imaginario globalizado”, en HELLÍN ORTUÑO, Pedro A. (coord.) *El discurso publicitario contemporáneo. Su relación con lo social*, Diego Marín Librero-Editor, Murcia, pp. 79-97.
- CARO, Antonio (2015) “Publicidad y macroestructura imaginaria”, en *Colección Académica de Ciencias Sociales*, Vol. 2, nº 1, 2015, Universidad Pontificia Bolivariana, pp. 39-46.
- CARON, François (1997) *Histoire des chemins de fer en France, vol. I, 1740-1883*, Éditions Fayard, París, 700 pp.
- CARON, François (2005) *Histoire des chemins de fer en France, vol. II, 1883-1937*, Éditions Fayard, París, 1032 pp.
- CARPISO BERGARECHE, Esperanza (2008) *La Esperanza carlista (1844-1874)*, Editorial Actas s. l., Colección Luis Hernando de Larrañendi, 1037 pp.
- CARRASCO MARQUÉS, Martín (1992) Catálogo de las primeras tarjetas postales de España: impresas por Huser y Mente, 1892-1905, 292 pp.
- CARTER, Robert A. (2000) *Buffalo Bill Cody: The Man Behind the Legend*, John Wiley & Sons, Inc, USA, Canadá, 496 pp.
- CARULLA, Jordi; CARULLA, Arnau (1998) *La publicidad en 2000 carteles. Productos-servicios-comercio-agricultura*, Postermil, L. S., Barcelona, 319 pp.
- CASTAGNOLI, Adriana (2006) “El Estado y el Ferrocarril: la nacionalización de la red italiana y los modelos europeos (1840-1905)”, en revista *TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 11, pp. 144-161.
- CASTELLANOS DE LOSADA, Basilio Sebastián (1851) *Trillo: manual del bañista. Itinerario razonado, descripción del pueblo y baños termales de Trillo; noticia a los bañistas sobre lo que hay y pasa en la temporada de baños en aquella población que les pueda interesar; descripción de sus pintorescas cercanías; cabalgatas que pueden hacerse a los pueblecillos que le rodean é itinerarios desde Trillo al real sitio y baños de la Isabella (Vulgo de Sacedon) y a los bañillos de Córcoles, los que se describen también*, B. González, 203 pp.
- CASTORIADIS, Cornelius (2013) *La institución imaginaria de la sociedad*, Tusquets editores, 548 pp.
- CAVA MESA, Begoña (1988) “Los orígenes del tranvía de Bilbao a Las Arenas”, en *Euskal herriaren historiari buruzko biltzarra=Congreso de Historia de Euskal Herria=Congres d’Historire d’Euskal Herria=Conference on History of the Basque Country*, Vol. 5 —Economía y conflictividad social (siglos XIX-XX)—, pp. 69-84.
- CAYÓN GARCÍA, Francisco; MUÑOZ RUBIO, Miguel (2007) “¡Que fabriquen ellos! La fabricación de locomotoras de vapor en España: ¿una ocasión perdida para la industria?”, en PASCUAL DOMÈNECH, Pere; FERNÁNDEZ PÉREZ, Paloma (eds.) (2007) *Del metal al motor. Innovación y atraso en la historia de la industria metal-mecánica española*, Fundación BBVA, pp. 319 y ss.
- CHAIX ET C^{ie} (1862) *Livret-Chaix. Guide Officiel des Voyageurs sur tous les Chemins e Fer de l’Europe des principaux paquebots de la Méditerranée et de l’océan publié sous le patronage des compagnies, etc.*, Chez Napoléon Chaix et C^{ie}, Propriétaires-Éditeurs, Rue Bergère, 20 près du boulevard Montmartre, Paris, 376 pp.

- CHAMPEAU, Geneviève (ed.) (2007) *Diversité culturelle et enjeux de pouvoir dans la péninsule ibérique*, 313 pp.
- CHANDLER, Alfred D. Jr. (1996) *Escala y diversificación: la dinámica del capitalismo industrial*, Prensas Universitarias de Zaragoza, Vols. I y II, 1220 pp.
- CHAPMAN, John Gresham (1975) *La construcción del Ferrocarril Mexicano: 1837-1880*, Secretaría de Educación Pública, 197 pp.
- CHARTIER, Roger (dir.) (1987) *Les Usages de l'Imprimé (XVe-XIXe siècle)*, Fayard, Paris, 446 pp.
- CHECA GODOY, Antonio (2011) *Historia de la Prensa Andaluza*, Ediciones Alfaro, S. A. 696 pp.
- CHEMIN DE FER DE CORDUE A MALAGA (1861) *Statuts*, Imprimerie Centrale des Chemins de fer de Napoléon Chaix et Cie., París.
- CID LÓPEZ, Rosa María y GARCÍA FERNÁNDEZ, Estela (eds.) *Debita verba. Estudios en homenaje al profesor Julio Mangas Manjarrés*, Ediciones de la Universidad de Oviedo, 1527 pp.
- CLARET, Antonio María (1857) *El ferrocarril o sean medios para conseguir la felicidad y evitar la infelicidad o desgracia*, Librería Religiosa, Imprenta de Pablo Riera, Barcelona, 15 p. [Cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *España y el ferrocarril: fuentes de información*, tesis doctoral, dirigida por Gloria Carrizo Sainero, Departamento de Filología IV, Universidad Complutense de Madrid, pp. 96-97]
- CLARET, Antonio María (1859) *Los viajeros del ferrocarril, o sea, conversación sobre profanación de días festivos y modo de santificarlos*, Librería Religiosa, Imprenta de Pablo Riera, Barcelona, 80 pp. [Cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *España y el ferrocarril: fuentes de información*, tesis doctoral, dirigida por Gloria Carrizo Sainero, Departamento de Filología IV, Universidad Complutense de Madrid, p. 113]
- CLARET, Antonio María (1862) *Nuevo viaje en ferrocarril, o sea, conversación sobre la blasfemia y el lenguaje brutal y obsceno*, Lib. Religiosa, Barcelona, 97 pp. [Cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *España y el ferrocarril: fuentes de información*, tesis doctoral, dirigida por Gloria Carrizo Sainero, Departamento de Filología IV, Universidad Complutense de Madrid, p. 170]
- CLÉMENT, Jean Pierre (2010) "La sopa económica de Rumford, o la beneficencia empresarial en el siglo XVIII", en ALBEROLA ROMÁ, Armando; LARRIBA, Elisabel (2010) *Las élites y la "Revolución de España" (1808-1814): estudios en homenaje al profesor Gérard Dufour*, Universidad de Alicante, 389 pp.
- COFRÉ ARREDONDO, Aldo (2011) *Trabajadores de cuello y corbata": Identidad, asociatividad y acción colectiva en el movimiento de empleados particulares. Chile, 1918-1925*, Informe final para optar al grado de Licenciado en Historia. Seminario de grado "El aporte de la teoría de los movimientos sociales al estudio de la Historia social", dirigido por el profesor Pablo Artaza Barrios, Facultad de Filosofía y Humanidades Universidad de Chile, 127 pp.
- COGOLLOR HERNANDO, Jorge (1973) "El Nuevo ferrocarril Málaga-Fuengirola", en *Jábega* nº 3, Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga, pp. 15-16.
- COLLARD, Claude; ASPEY, Melanie (dirs.) (2012) *Les Rothschild en France au XIXe siècle*, Bibliothèque Nationale de France, 191 pp.
- COMÍN COMÍN, Francisco (et. al.) (1998) *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles Volumen I*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Grupo Anaya, S.A., Madrid, 403 pp.
- COMÍN COMÍN, Francisco; MARTÍN ACEÑA, Pablo (1996) "Rasgos históricos de las empresas en España. Un panorama", *Revista de Economía Aplicada*, nº 12 (vol. IV), pp. 75-123.

COMISIÓN DE ESTADÍSTICA GENERAL DEL REINO (1862) en *Revista general de Estadística*, número 1, 138 pp.

COMMISSARIAT GÉNÉRAL DU MINISTÈRE DES POSTES ET DES TÉLÉGRAPHES (1881) *Exposition Internationale d'Électricité Paris 1881. Catalogue Général Officiel*, A. Lahure, Imprimeur-Éditeur Concessionnaire, Paris, 199 pp. + announces. Disponible en: <https://archive.org/stream/cataloguegnr00pari#page/1/mode/1up> [última consulta 04/07/2015]

COMOR, Edward (2001) "Harold Innis and 'The bias of communication'", en *Information, Communication & Society*, Volume 4, Issue 2, 2001, pp. 274-294.

COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (1861) *Contestación a la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante a la Real Orden Fecha 8 de julio de 1861 relativa al trazado del camino de Albacete a Cartagena*, Imprenta de M. Rivadeneyra, Madrid, 20 pp. [Cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *España y el ferrocarril: fuentes de información*, tesis doctoral, dirigida por Gloria Carrizo Sainero, Departamento de Filología IV, Universidad Complutense de Madrid, 2 tomos, p. 128].

COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (1857) *Estatutos*. Madrid: Imprenta y estereotipia de M. Rivadeneyra, 1857, 32 p. [Referencia en TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *España y el ferrocarril: fuentes de información*, tesis doctoral, dirigida por Gloria Carrizo Sainero, Departamento de Filología IV, Universidad Complutense de Madrid, 2 tomos, Signatura de la Biblioteca de la FFE archivo Administración MZA C/1/1, referencia nº 138, p. 99].

COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (1860) *Clasificación de los gastos: explotación y construcción*, Imprenta y Estereotipia de M. Rivadeneyra, 15 p. [Cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *España y el ferrocarril: fuentes de información*, tesis doctoral, dirigida por Gloria Carrizo Sainero, Departamento de Filología IV, Universidad Complutense de Madrid, 2 tomos, p. 121].

COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (1860) *Ferrocarriles de MZA: tipos de construcción* [título procedente de la encuadernación], Lit. J. Donon, Madrid, s./p. [Cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *España y el ferrocarril: fuentes de información*, tesis doctoral, dirigida por Gloria Carrizo Sainero, Departamento de Filología IV, Universidad Complutense de Madrid, 2 tomos, pp. 121-122].

COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (1889) Tarifa especial núm. 4 /G. V.) *Concesiones especiales para viajar á precios reducidos por todas las líneas de esta Compañía y ramales de Linares y Carmona*, Reimpresión de la edición del 15 de marzo de 1886, s/l., 3 pp.

COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE. SERVICIO DE LA CONSTRUCCIÓN (186?) *Pliego de condiciones*, s/l, s/n, s/p. [cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *España y el ferrocarril: fuentes de información*, tesis doctoral, dirigida por Gloria Carrizo Sainero, Departamento de Filología IV, Universidad Complutense de Madrid, 2 tomos, p. 122].

COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE. SERVICIO DE LA CONSTRUCCIÓN (1861) *Instrucción para redacción de los proyectos*, s/n, Madrid, s/p. [Cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *España y el ferrocarril: fuentes de información*, tesis doctoral, dirigida por Gloria Carrizo Sainero, Departamento de Filología IV, Universidad Complutense de Madrid, 2 tomos, p. 129].

COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE. SERVICIO DE LA CONSTRUCCIÓN (1861) *Instrucción para la contabilidad*, s/n, s/p. Madrid [Cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *España y el ferrocarril: fuentes de información*, tesis doctoral, dirigida por Gloria Carrizo Sainero, Departamento de Filología IV, Universidad Complutense de Madrid, 2 tomos, p. 129].

- COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE. SERVICIO DE LA CONSTRUCCIÓN (1861) *Instrucción para las expropiaciones y la ocupación temporal de terrenos*, s/n, s/p, Madrid [Cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *España y el ferrocarril: fuentes de información*, tesis doctoral, dirigida por Gloria Carrizo Sainero, Departamento de Filología IV, Universidad Complutense de Madrid, 2 tomos, p. 129]
- COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE. SERVICIO DE LA CONSTRUCCIÓN (1861) *Instrucción que comprende las formalidades que han de observarse: 1º en las relaciones de servicio; 2º en los pedidos y entregas de material; 3º para obtener la exención de los derechos de portazgos, pontazgos y barcajes; 4º para las liquidaciones de cuentas con los contratistas*, s/n, s/p, Madrid [Cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *España y el ferrocarril: fuentes de información*, tesis doctoral, dirigida por Gloria Carrizo Sainero, Departamento de Filología IV, Universidad Complutense de Madrid, 2 tomos, p. 130]
- CONGRESO INTERNACIONAL DE AMERICANISTAS (1892) *Actas de la novena reunión, Huelva, 1892, tomo I*, 758 pp. Disponible en: <https://archive.org/stream/congresointerna00chilgoog#page/n12/mode/2up> [última consulta 18/09/2015]
- CONTRERAS UTRERA, Julio; GÓMEZ ESCOTO, Daniel A. (2014) “Agua para consumo doméstico en la ciudad de Córdoba, México, 1846-1871”, *TST* nº 26, pp. 222-244.
- COOKRIDGE, E. H. (1978) *Orient Express, the life and times of the world's most famous train*, Random House, 288 pp.
- COOPER, Bruce C. (2004) *Riding the Transcontinental Rails: Overland Travel on the Pacific Railroad, 1865-1881*, Polyglot Press, 445 pp.
- CORBIN, Alain (1990) *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage*, Champs histoire, Paris, 407 pp.
- CORBIN, Alain (dir.) (1995) *L'avènement des loisirs. 1850-1960*, Champs histoire, Paris, Rome, 626 pp.
- CORONAS VIDA, Luis Javier (2007) “Los proyectos de tranvías urbanos en Burgos, 1892-1926: un adelanto que ya poseían capitales de menor importancia”, en *TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 12, pp. 122-145.
- CORREYERO, B.; CAL, R. (2008) *Turismo: la mayor propaganda de estado. España: desde sus inicios hasta 1951*, Visonnet, Madrid, 489 pp.
- CORTÉS GARCÍA, Francisco (2006) “La importancia de las redes de infraestructuras y del industrialismo en el pensamiento politécnico”, en *Revista TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 11, pp. 94-115.
- COSTA, Joaquín (2003) *Oligarquía y caciquismo como la forma actual de gobierno en España: urgencia y modo de cambiarla*, Biblioteca Virtual Universal, 121 pp.
- COYER, Gabriel François (1871) *La nobleza comerciante. Traducción del tratado que escribió en francés el Abate Coyer, hecha para la utilidad de la Real Sociedad Económica de los Amigos del País de Mallorca, con un discurso preliminar y varias notas por Don Jacobo María de Spinosa y Cantabrana*, D. Joaquín Ibarra Impresor de Cámara de S. M., Madrid, 216 pp.
- CRESPO JIMÉNEZ, Lucía (2012) “España en la tarjeta postal: un siglo de imágenes”, en *Vínculos de Historia*, nº 1, 2012, pp. 319-321 [en reseña de RIEGO AMÉZAGA (coord.) (2010) *España en la tarjeta postal: un siglo de imágenes*, Lunwerk, Barcelona, 296 pp.]
- CRESPO SOLANA, Ana (1996) *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz (1717-1730)*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 250 pp.

- CRUCES BLANCO, Esther (2006) “La documentación para la historia del ferrocarril conservada en el Archivo Histórico Provincial de Málaga (1861-1998)”, en revista *TST, Transportes, Servicios, Telecomunicaciones*, nº 11, diciembre 2006, pp. 173-176.
- CRUZ SANTIAGO (1935) “Casinos, Sociedades y Centros Regionales de Madrid”, en *Mundo Gráfico*, febrero 1935.
- CUADROS TRUJILLO, Francisco (2008) “Una aproximación general a los poblados industriales. Algunas analogías y diferencias con los poblados ferroviarios españoles”, en revista *TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº15, diciembre 2008, pp. 46-74.
- CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2002) “Política de obras públicas y políticas liberales. El Ministerio de Fomento (1851-1874)”, en *TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 2, mayo de 2002, pp. 43-69.
- CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2003) *Los Transportes en el Sureste Andaluz (1850-1950): Economía, Empresas y Territorio*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 419 pp.
- CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2007) “El ferrocarril en España, siglos XIX y XX: una visión en el largo plazo”, *Working Paper Series*, Universidad Autónoma de Barcelona, 55 pp.
- CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2008) “El primer impulso ferroviario en Andalucía (1851-1880= y la Compañía de los ferrocarriles Andaluces (1877-1936)”, en CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (2008), *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance [Tomo I]*, Junta de Andalucía - Consejería de Obras Públicas y Transportes- y Fundación de los Ferrocarriles Españoles; Servicio de Publicaciones. Dirección general de Planificación de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, pp. 81-159.
- CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2009) “*Y Stephenson dijo no: Los capitales británicos en los ferrocarriles españoles*”, *Working Paper Series*, Universidad Autónoma de Madrid, 25 pp.
- CUÉLLAR VILLAR, Domingo; JIMÉNEZ VEGA, Miguel; POLO MURIEL, Francisco (coords.) *Historia de los poblados ferroviarios en España*, Fundación de los ferrocarriles Españoles, Madrid, 400 pp.
- CUÉLLAR VILLAR, Domingo; JIMÉNEZ VEGA, Miguel; POLO MURIEL, Francisco (2003) “Los poblados ferroviarios en España: un modo de vida junto al ferrocarril”, en *Actas III Congreso de Historia Ferroviaria*, Gijón, 29 pp.
- CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (2008) “Introducción”, en CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (2008) *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance [Tomo I]*, Junta de Andalucía -Consejería de Obras Públicas y Transportes- y Fundación de los Ferrocarriles Españoles; Servicio de Publicaciones. Dirección general de Planificación de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, pp. 19- 26.
- CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (dirs.) (2008) *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance [Tomo I]*, Junta de Andalucía -Consejería de Obras Públicas y Transportes- y Fundación de los Ferrocarriles Españoles; Servicio de Publicaciones. Dirección general de Planificación de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, Madrid, 537 págs.
- CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (dirs.) (2008) *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance [Tomo II]*, Junta de Andalucía -Consejería de Obras Públicas y Transportes- y Fundación de los Ferrocarriles Españoles; Servicio de Publicaciones. Dirección general de Planificación de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, Madrid, de 541 a 1177 págs.
- DANIELS, Morna (2013) “Paris National and International Exhibitions from 1798 to 1900: A Finding-List of British Library Holdings”, en *eBLJ* 2013, Article 6, 49 pp.
- DAVID, H.; STONE, JR. (2008) *Vital Rails: The Charleston & Savannah Railroad and the Civil War in Coastal South Carolina*, University of South Carolina Press, 369 pp.

- DAVIET, Jean-Pierre (2001) “Mémoires de l’entreprise française du XIX^e siècle”, en *Revue d’Histoire du XIXe siècle. Société d’Histoire de la Révolution de 1848 et des Révolutions du XIXe siècle*, nº 23, pp. 105-119.
- DE ALARCÓN, Pedro Antonio (1859) *Diario de un testigo de la Guerra de África, D. Pedro Antonio de Alarcón, Ilustrado con vistas de batallas, de ciudades y paisajes, tipos, trajes y monumentos, con el retrato del autor y de los principales personajes, copiados de fotografías y croquis ejecutados en el mismo teatro de la guerra*. Imprenta y librería de Gaspar y Roig, Editores, Madrid, 317 pp. + índice.
- DE ALARCÓN, Pedro Antonio (1886) *De Madrid a Nápoles*, p. 26 [cita extraída de SAN MIGUEL HERNÁNDEZ, M. (1990) “Impresiones sobre París en los escritores españoles”, *Estudios de Investigación franco-española*, nº 3, pp. 77-101]
- DE CASTRO PERICACHO, Carlos (2012) “Miguel Beltrán. Burguesía y liberalismo en la España del siglo XIX: Sociología de una dominación de clase. Granada: Editorial Universidad de Granada, 2010”, en *Sociología Histórica: Revista de investigación acerca de la dimensión histórica de los fenómenos sociales*, nº 1, 2012, pp. 331-335].
- DE COUPRAY, Petit (dir.) (1847-1858) *Annuaire-Chaix*, Annuaire officiel des Chemins de Fer, Publié par L’Administration de l’Imprimerie Centrale des Chemins de Fer. Sous la direction de M. Petit de Coupray..., Imprimerie et Librairie Centrales des Chemins de Fer de Napoléon Chaix et C^{ie}., Paris, 451 pp. [1er. número conservado en Archives Historiques de la SNCF, Le Mans]. A partir del nº de 1852, el Annuaire Chaix se encuentra disponible en Gallica: <http://gallica.bnf.fr/searchInPeriodique?spe=suez&arkPress=cb32695714c%2Fdate&lang=ES> [última consulta 14/09/2015]
- DE LA ROSA, M^a Carmen; MOSSO, M^a Ángeles (2004) “Historia de las aguas mineromedicinales en España”, en *Observatorio Medioambiental*, núm. 7, 2004, pp. 117-137.
- DE LA TORRE (1898) *Anuario de Ferrocarriles Españoles*, Bailly-Bailliere e Hijos, Madrid, 516 pp.
- DE LA TORRE (1899) *Anuario de Ferrocarriles Españoles*, Imprenta Central de los Ferrocarriles, Madrid, 413 pp.
- DE LA TORRE, Enrique (1893) *Anuario de Ferrocarriles Españoles*, Imp. del Indicador Oficial de los Caminos de Hierro, Madrid, 241 pp.
- DE LA TORRE, Enrique (1894) *Anuario de Ferrocarriles Españoles*, Imp. del Indicador Oficial de los Caminos de Hierro, Madrid, 352 pp. + mapa desplegable.
- DE LAS HERAS PEÑA, Ana Belén (2009) *España en París. La imagen nacional en las exposiciones universales, 1855-1900*, Universidad de Cantabria, Departamento de Historia Moderna y Contemporánea, Santander, 635 pp.
- DE LOS COBOS ARTEAGA, Francisco; MARTÍNEZ VARA, Tomás (2006) “Gran clase, tercera y trabajadores. Seguridad y clases en el ferrocarril español del siglo XIX”, en *Actas del IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga, 25 pp.
- DE LOS COBOS ARTEAGA, Francisco; MARTÍNEZ VARA, Tomás (2006) “Technological modernization in networks with weak traffic flows: Safety in Iberian Peninsula railways during of XXth century”, en *II IRHA International Conference. Railway modernization: an historical perspective*, Lisboa, 7 pp.
- DE NAVIA OSORIO, Álvaro (1787) *Compendio de los veinte libros de Reflexiones militares que en diez tomos en quarto escribió el Teniente General Don Alvaro de Navia Osorio, Vizconde del Puerto y Marques de Santa cruz de Marcenado. Tomo Primero. Por Don Juan Senen de Contreras, Teniente del Regimiento Provincial de Alcazar de San Juan*. (Con Licencia), Imprenta Real, Madrid, 454 pp.
- DE SANTIAGO FERNÁNDEZ, Javier (2003) “Antecedentes del sistema monetario de la peseta”, en GALENDE DÍAZ, Juan Carlos; DE SANTIAGO FERNÁNDEZ, Javier (dirs.) (2008) *Actas de las VII*

Jornadas Científicas Sobre Documentación Contemporánea (1868-2008), Universidad Complutense de Madrid, pp. 369-370.

DE SOLA, Amelia (1979) “El Avisador Malagueño (1843-1893). Apuntes para su estudio”, en *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, 2-II, Universidad de Málaga, pp. 295-314.

DE TERÁN ÁLVAREZ, Manuel; SOLÉ SABARÍS, Lluís; VILÁ VALENTÍ, Joan (1991) *Geografía General de España*, Editorial Ariel, S. A., Barcelona, 494 pp.

DEL ARENAL MOYÚA, Celestino (2001) “La nueva sociedad mundial y las nuevas realidades internacionales, un reto para la teoría y para la política”, en *Cursos de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales de Vitoria Gasteiz 2001*, pp. 17-86.

DEL CAMPO PUERTA, María Pilar (2015) *Materiales didácticos de los siglos XVIII y XIX en bibliotecas madrileñas*, Tesis doctoral dirigida por José Luis Gonzalo Sánchez-Molero, Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Ciencias de la Documentación, pp. 225-226.

DEL REY REGUILLO, Fernando (2004) “Apuntes sobre un liberal agrario”, en *Historia y Política: Ideas, procesos y movimientos sociales*, núm. 12, pp. 213-248.

DEL RÍO, Pilar (2010) “La litografía artística para uso comercial en Málaga”, en *ddiseño*, núm. 07, año III, octubre de 2010, s./p.

DEL VALLE, Lucio; DE ECHEVARRÍA, Ramón; MENDIZÁBAL, Andrés (1855) *Apuntes sobre los objetos correspondientes al ramo de Obras Públicas presentados en la Exposicion Universal de Paris. Por D. Lucio del Valle, D. Ramon de Echevarria, y D. Andres de Mendizabal, Ingenieros del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, Obra impresa de Real orden*, Imprenta Nacional, Madrid, 379 pp.

DELUMEAU, Jean (1989) *Rassurer et protéger: Le Sentiment de sécurité dans l'Occident d'autrefois*, Fayard, 670 pp.

DELMELLE, Joseph (1977) *Histoire des chemins de fer belges*, Paul Legrain, Burxelles, 174 pp.

DEMARCO, Eileen S. (2006) *Reading and Riding: Hachette's Railroad Bookstore Network in Nineteenth-century France*, Lehigh University Press, 172 pp.

DÍAZ SAMPEDRO, Braulio (2006) “Derecho e ideología en el bienio progresista”, *Anuario de la Facultad de Derecho*, vol. XXIV, 2006, Universidad Complutense de Madrid, pp. 159-175.

DÍAZ ZAMORANO, María Asunción (1999) *Huelva, la construcción de una ciudad*, Ayuntamiento de Huelva, 374 pp.

DICKSON, David (2014) *Dublin: The Making of a Capital City*, Profile Books, 1396 pp.

DÍEZ RODRÍGUEZ, F. (1980) *Prensa agraria en la España de la Ilustración. ‘El Semanario de Agricultura y Artes dirigido a los Párrocos’ (1797-1808)*, Servicio de Publicaciones Agrarias, Ministerio de Agricultura, Madrid, 217 pp.

DIRECCIÓN GENERAL DE BIENES CULTURALES (2004) *Anuario Arqueológico de Andalucía 2004. 1*, Empresa Pública de Gestión de Programas Culturales, Consejería de Cultura Junta de Andalucía, pp. 2696 y ss.

DÓMINE I REDONDO, Vicent (1999) “El tranvía”, en VIDAL OLIVARES, Francisco Javier; MUÑOZ RUBIO, Miguel; SANZ FERNÁNDEZ, Jesús; (eds. lits.) (1999) *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998: economía, industria y sociedad*, Instituto Alicantino Juan Gil-Albert, pp. 1191-1196.

DON CARLOS IV (1805) *Novísima Recopilación de las Leyes de España. Dividida en XII. libros. En que se reforma la Recopilacion publicada por el Señor Don Felipe II. en el año 1567, reimpresa últimamente en el de 1775: Y se incorporan las pragmáticas, cédulas, decretos, órdenes y resoluciones reales, y otras providencias no recopiladas, y expedidas hasta el de 1804. Mandada formar por el Señor Don Carlos IV*, Impresa en Madrid, 391 pp.

- DRUCKER, Peter (1993) *El ejecutivo eficaz*, Apóstrofe, Barcelona, 164 pp.
- DUMOULIN, Émile Cotete (2012) “Les liaisons ferroviaires transfrontalières de part et d’autre de la Savoie: des enjeux d’envergure européenne, *Actas del VI Congreso de Historia Ferroviaria*, Vitoria, 17 pp.
- ECHEVERRÍA PEREDA, Elena (1995) *Andalucía y las viajeras francesas en el siglo XIX*, Universidad de Málaga, 194 pp.
- EGUIZÁBAL MAZA, Raúl (1998) *Historia de la publicidad*, Editorial Eresma & Celeste Ediciones, Madrid, 527 pp.
- EICHENGREEN, Barry (2011) *La globalización del capital. Historia del sistema monetario internacional*, Antoni Bosch editor S. A., Barcelona, 327 pp.
- ENCISO RECIO, Luis Miguel (1957) “La Gaceta de Madrid y el Mercurio histórico y político, 1756-1781”, en *Estudios y Documentos. Cuadernos de Historia Moderna*, nº 11, Valladolid, pp. 28 y ss. [cita extraída de BUIGUES, Jean-Marc (2007) “Imprimerie royale et diffusion de la culture en Espagne au XVIII^e siècle”, en CHAMPEAU, Geneviève (ed.) (2007) *Diversité culturelle et enjeux de pouvoir dans la péninsule ibérique*, 313 pp.]
- ESCOBAR, Alfredo (1883) *El Viaje de Don Alfonso XII á Francia, Alemania, Austria y Bélgica. Septiembre de 1883. Notas de un testigo*, Francisco Álvarez y C.^a, Editores, Sevilla, 253 pp.
- ESCOBAR, Noé Ángeles; DÍAZ AGUILAR, Janet J.; ROMERO MIRANDA, Xavier; SOSA, Miguel (2009) “Las bibliotecas, imprentas y librerías en las guías de forasteros y obras relacionadas de la Ciudad de México”, en *Investigación bibliotecológica*, vol. 23, nº 47, ene./abr., 2009, México, s. / p.
- ESPAÑA. DIRECCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS (1858) *Formularios para la redacción de los proyectos de caminos de hierro, aprobados por Real Orden de 17 de diciembre de 1858*. Madrid: Imprenta Nacional, 1858, 3, 39 p.+ 3 láminas en color, Signatura FFE IIIB 0533 [cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *España y el ferrocarril: fuentes de información*, tesis doctoral, dirigida por Gloria Carrizo Sainero, Departamento de Filología IV, Universidad Complutense de Madrid, 2 tomos referencia nº 158, p. 108.]
- ESPINOSA, I. P. C. (1855) *Clase de Caminos de Hierro. Sistemas de vía: adición a las obras de texto*, Lit. por Dionisio Larraya, Madrid, 102 pp. + 9 lám. [Cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *España y el ferrocarril: fuentes de información*, tesis doctoral, dirigida por Gloria Carrizo Sainero, Departamento de Filología IV, Universidad Complutense de Madrid, 2 tomos, pp. 82-83].
- ESTEVE SECALL, Rafael (2009) “Turismo y Religión. Aproximación histórica y evaluación del impacto económico del turismo religioso”, en *Jornadas de Delegados de Pastoral de Turismo, Conferencia Episcopal Española*, Ávila, 13 de noviembre de 2009, 26 pp.
- EXCMO. SR. CONDE DE TORENO (1878) *Estudio sobre la Exposición Vinícola Nacional de 1877. Publicado, en cumplimiento del Real Decreto de 15 de Setiembre de 1876, siendo Ministro de Fomento El Excmo. Sr. Conde de Toreno*. Imprenta y fundición de Manuel Tello, impresor de cámara de S. M., Madrid, 289 pp.
- FAES DÍAZ, Enrique (2009) *Claudio López Bru, Marqués de Comillas*, Marcial Pons Historia, pp. 108-116.
- FANT, Kenne (2006) *Alfred Nobel: A Biography*, Arcade Publishing, 342 pp.
- FARGUETTE, Guy (2001) *Émile et Isaac Pereire. L’Esprit d’entreprise au XIX^e siècle*, L’Harmattan, Paris, 324 pp.
- FAURE, Jean Claude; VACHEZ, Gérard (2000) *La Loire berceau du rail Français: La naissance du chemin de fer Français à travers les 3 premières compagnies*, Éditions Amis du Rail du Forez, 128 pp.

- FELIU I MONTFORT, Gaspar; SUDRIÀ, Carles (2007) *Introducción a la historia económica mundial*, Universitat de València, 552 pp.
- FERNÁNDEZ ALMAGRO, Melchor (1972) *Cánovas: su vida y su política*, Tebas, 671 pp.; o más recientemente la síntesis biográfica de MATEO AVILÉS, Elías de (2000) *Cánovas del Castillo*, Sarriá, Málaga, 157 pp.
- FERNÁNDEZ CUESTA, Nemesio (08/ 06/1862) “Revista de la Semana”, en *El Museo Universal*, núm. 23, Año VI, Madrid, p. 177.
- FERNÁNDEZ DEL RINCÓN, Pedro (dir.) (1887) *Diccionario general de ferrocarriles, legislativo, administrativo, técnico y comercial, por don José González de Las Cuevas y don Francisco Sastre y Rodríguez, ... publicado bajo la dirección de don Pedro Fernández del Rincón, ...*, Tip. de M. Minuesa, 747 pp.
- FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, Xosé (1994) “Historia del puente internacional de Tuy sobre el Miño”, *Boletín Académico. Escola Técnica Superior de Arquitectura*, La Coruña, pp. 62-68.
- FERNÁNDEZ FUSTER, Luis (1991) *Historia General del Turismo de Masas*, Alianza Editorial, Madrid, 1080 pp.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, Pelayo (2014) *Las reflexiones militares del Marqués de Santa Cruz de Marcenado y su influencia más allá de las fronteras nacionales*, 123 pp.
- FERNÁNDEZ GIL, Antonio (2012) “Influencia de las infraestructuras ferroviarias en el urbanismo madrileño de la segunda mitad del siglo XIX”, en *Actas del VI Congreso de Historia Ferroviaria*, Vitoria, 32 pp.
- FERNÁNDEZ LÓPEZ, Javier (2009) “Del hierro al acero: la producción de Duro para la Compañía del Noroeste, los primeros carriles fabricados en España”, en *Actas del V Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma de Mallorca, 12 pp.
- FERNÁNDEZ PARADAS, Mercedes (2008) “La industria eléctrica y su actividad en el negocio del alumbrado en España (1901-1935)”, en *Revista Ayer*, nº 71, pp. 245-265.
- FERNÁNDEZ PARADAS, Mercedes (2009) “Empresas y servicio de alumbrado público por gas en España (1842-1935)”, en *TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 16, pp. 108-131.
- FERNÁNDEZ POYATOS, M^a Dolores (2006) *Orígenes y Evolución de la Publicidad en España. 1880-1936*, Tesis doctoral, dirigida por Emilio Felui García y Victoria Tur Viñes, Departamento de Sociología II, Psicología, Comunicación y Didáctica, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad de Alicante, 424 pp.
- FERNÁNDEZ POYATOS, M^a Dolores (2010) “Las primeras agencias españolas de publicidad: 1912-1934”, en *Questiones Publicitarias*, Vol. I, nº 15, 2010, pp. 52-71.
- FERNÁNDEZ POYATOS, M^a Dolores (2012) “Avisos, anuncios, reclamos y publicidad en España. Siglos XVIII y XIX”, en *Ámbitos*, nº 21, año 2012, pp. 315-332.
- FERNÁNDEZ POYATOS, M^a Dolores (2015) “Alicante a través de sus campañas turísticas”, en *Revista Canelobre*, Instituto Alicantino de Cultura, pp. 15-22.
- FERNÁNDEZ POYATOS, M^a Dolores; FELIU GARCÍA, Emilio (2012), “Avisos, anuncios, reclamos y publicidad en España. Siglos XVIII y XIX”, en *Ámbitos*, nº 21-A, Año 2012, pp. 315-332.
- FERNÁNDEZ POYATOS, M^a Dolores (2013) “Propuestas cronológicas para la Historia de la publicidad”, en *Historia y Comunicación Social*, Vol. 18, nº Esp. Octubre 2013, Universidad Complutense de Madrid, pp. 267-277.
- FERNÁNDEZ POYATOS, M^a Dolores; VALERO ESCANDELL, José Ramón (2015) “Carteles, publicidad y territorio: la creación de la identidad turística en España”, en *Cuadernos de Turismo*, nº 35, pp. 157-184.

- FERNÁNDEZ RIVERO, Juan Antonio (1994) *Historia de la fotografía en Málaga durante el siglo XIX*, Editorial Miramar, Málaga, 206 pp.
- FERNÁNDEZ RIVERO, Juan Antonio (2012) “La obra fotográfica de José Spreáfico”, en *Jornades Antoni Varés*, diciembre 2012, Girona, 18 pp.
- FERNÁNDEZ SANZ, Juan José (1997) “Las primeras revistas de Correos y Telégrafos”, en *Revista de Historia y Comunicación Social*, 2. Servicio de Publicaciones Universidad Complutense, Madrid, 141-163.
- FERNÁNDEZ TRUHÁN, Juan Carlos (¿?) “Orígenes de la Tauromaquia”, *Documentos de trabajo de la Universidad Pablo de Olavide*, Sevilla, 16 pp.
- FERNÁNDEZ, Alexandre (2014) “La distribution de l’eau à Bordeaux de 1852 à 2011: singularité et exemplarité d’une économie politique des services techniques urbains”, *TST* N° 26, pp. 68-88.
- FERRERAS, Ignacio (1979) *Catálogo de novelas y novelistas españoles del siglo XIX*, Ediciones Cátedra, Madrid, 454 pp.
- FERRO-CARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y ALICANTE (1860) *Instrucciones para los guarda-vías de día y de noche y para los obreros de la vía*, Imprenta y Estereotipia de M. Rivadeneyra, 98 pp. [Cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *España y el ferrocarril: fuentes de información*, tesis doctoral, dirigida por Gloria Carrizo Sainero, Departamento de Filología IV, Universidad Complutense de Madrid, 2 tomos, p. 124]
- FETTERS, Thomas T. (2008) *The Charleston & Hamburg: A South Carolina Railroad and an American Legacy*, The History Press, 156 pp.
- FEYEL, Gilles (2003) “Presse et publicité en France (XVIIIe et XIXe siècles)”, en *Revue historique* 2003/4, n° 628, Presses Universitaires de France, pp. 837-868.
- FITA TRIAS, Jaume (1999) *Comunicación en programas de crisis*, Gestión 2000, Barcelona, 217 pp.
- FOGELSON, Robert M. (2003) *Downtown: Its Rise and Fall, 1880-1950*, Yale University Press, 492 pp.
- FONTANA, Josep (2002) *La historia de los hombres: el siglo XX*, Editorial Crítica, Barcelona, 240 pp.
- FOUCAULT, Michel (1984) *Vigilar y castigar: nacimiento de la prisión*, Siglo XXI, México, España, 314 pp.
- FOURNIER, Claude; BOUTILLIER, Sophie (2012) “Histoire Parlementaire de l’artisanat et des petites entreprises. Acte 1: La Loi Le Chapelier (1791)”, en *Documents de Travail* n° 26/2012, Réseau de Recherche sur l’Innovation, 20 pp.
- FRÉDÉRIX, Pierre (1959) *Un siècle de chasse aux nouvelles: de l’Agence d’information Havas à l’Agence France-press (1835-1957)*, Flammarion, 444 pp.
- GALARZA FERNÁNDEZ, Emelina (2014) *Feminismo, RSC y Comunicación Participativa: metodología para la igualdad de género en la empresa*, tesis doctoral dirigida por Juan Antonio García Galindo y Ana Jorge Alonso; Facultad de Ciencias de la Comunicación, Universidad de Málaga, 465 pp.
- GALL, Lothar (1999) *Die Eisenbahn in Deutschland: von den Anfängen bis zur Gegenwart*, C. H. Beck, Augsburg, 495 pp.
- GALLAND-SEGUELA, Martine (2008) *Les ingénieurs militaires espagnols de 1710 à 1803: Étude prosopographique et sociale d’un corps d’élite*, Bibliothèque de la Casa de Velázquez, 449 pp.
- GALVÁN FERNÁNDEZ, Francisco (1986) “Burgueses, ferrocarril y tranvía en Tenerife a principios de siglo”, en *Anuario de estudios atlánticos*, n° 3, pp. 355-376.

- GÁRATE CÓRDOBA, José María (2013) “Cómo nació la CEHISMI”, en *Cuaderno de Historia Militar 2, XXXIX Congreso Internacional de Historia Militar, Turín 2013, Operaciones conjunto combinadas*, Comisión Española de Historia Militar, Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional 50 Aniversario 1964-2014, pp. 11-25.
- GARAY TAMAJÓN, Luis Alfonso (2008) “La Exposición Universal de las Artes y las Industrias de Barcelona (1888). Un evento clave en la primera etapa del turismo en Cataluña”, en *Actas del IX Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica*, Universidad de Murcia, 2008, 20 pp.
- GARAYO URRUELA, Jesús María (1998) “Colectivismo agrario y regeneración política y social de la democracia liberal sobre bases campesinas en Joaquín Costa”, en *Anales de la Fundación Joaquín Costa*, nº 15, 1998, pp. 141-168.
- GARCÍA ANDRÉS, Joaquín (2007) *¿Quién mató al Gobernador? Una documentada historia sobre los autores y los pormenores del alevoso asesinato del Gobernador Civil de Burgos a las puertas de la Catedral en los prolegómenos de la primera República*, Diputación Provincial de Burgos, Ayuntamiento de Burgos (IMC), 113 pp.
- GARCÍA BLANCO, Rolando (2014) “Una obra maestra en La Habana: el Acueducto de Albear”, *TST* nº 26, pp. 270-301.
- GARCÍA ESPAÑA, José Juan (1975), en *Historia. Instituciones. Documentos*, Publicaciones de la Universidad de Sevilla, pp. 45-188.
- GARCÍA GALINDO, Juan Antonio (1978) “Publicaciones periódicas malagueñas en la Hemeroteca Municipal de Madrid”, *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, nº 1, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Málaga, pp. 403-415.
- GARCÍA GALINDO, Juan Antonio (1993) “Caciquismo y prensa en España: las convulsas relaciones de periodistas y políticos a finales del siglo XIX. Caso del periodista malagueño Francisco de Asís García Peláez (1891-1899)”, en *Trocadero* nº 5, Universidad de Cádiz, pp. 353-372.
- GARCÍA GALINDO, Juan Antonio (2004) “Prensa y turismo en España (Málaga, 1872-1936) Orígenes y primer desarrollo de una actividad periodística especializada”, en LUDEC, Nathalie; DUBOSQUET LAIRYS, Françoise (coords.) (2004) *Centros y periferias: prensa, impresos y territorios en el mundo hispánico contemporáneo: homenaje a Jacqueline Covo-Maurice*, Université Michel de Montaigne-Bordeaux 3, PILAR, pp. 169-178.
- GARCÍA MONTORO, Cristóbal (1978) “Málaga en 1862: La Exposición Provincial de Productos”, en *Baética: Estudios de arte, geografía e historia*, nº 1, Universidad de Málaga, pp. 417-428.
- GARCÍA MONTORO, Cristóbal (1978) *Málaga en los comienzos de la industrialización: Manuel Agustín Heredia (1786-1846)*, Universidad de Córdoba/Instituto de Historia de Andalucía, 200 pp.
- GARCÍA MONTORO, Cristóbal (2015) “La inauguración del ferrocarril de Córdoba a Málaga”, en *La Albolafia: Revista de Humanidades y Cultura*, nº 3, febrero de 2015, pp. 117-129.
- GARCÍA RAYA, Joaquín (2006) “Cronología básica del ferrocarril español de vía ancha”, en *Actas del IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga, 60 pp.
- GARCÍA SOLÉ, Antonio (2009) “Tranvía de caballos de Barcelona”, en *Vía Libre*, nº 535, pp. 79-80.
- GARCIA, Marie-Hélène (2004) *La culture des Ingénieurs Militaires en Espagne au Siècle des Lumières (XVIIIème siècle-début du XIXème siècle)*, Thèse de doctorat dirigée par Jean-Marc Buigues, Université Bordeaux 3, 1130 pp.
- GARCÍA, Pantaleón (1998) *La Doctrina Monroe, el destino manifiesto, el ferrocarril de Panamá y las rivalidades anglosajonas por el control de la América Central*, Universidad de Panamá, Centro Regional Universitario de Coclé, Círculo de Historiadores de Panamá, 85 pp.

- GARMENDIA, Vincent (1980) *L'ideologie carliste (1868-1876) Aux origines du nationalisme basque*, Thèse de doctorat d'Etat dirigée par François Lopez et Noël Salomon, Université Bordeaux 3, 1.061 pp.
- GARNIER, Jean-Pierre (2011) "Treinta objeciones a Horacio Capel", en *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. XV, núm. 353 (1), 15 de febrero de 2011, s./p.
- GARRIDO DOMÍNGUEZ, Antonio (2006) *Viajeros del XIX cabalgan por la Serranía de Ronda. El Camino Inglés*, Editorial La Serranía, 427 pp.
- GARRUÉS IRURZUN, Josean (2008) *El IRATI, compañía general de maderas, fuerzas hidráulicas y tranvía eléctrico de Navarra: una empresa autoprodutora comercial de electricidad, 1904-1961*, Documentos de trabajo de Historia Económica, Fundación SEPI, nº 1, 144 pp.
- GASPAR Y ROIG (1853) *Biblioteca Ilustrada de Gaspar y Roig. Diccionario enciclopédico de la lengua española, con todas las voces, frases y locuciones usadas en España y las Américas Españolas [...]* Tomo 1, Imprenta y Librería de Gaspar y Roig, Editores, Madrid.
- GEIENE, Ingrida (2002) "The Notion of Power in the Theories of Bourdieu, Foucault and Baudrillard", en *Sociologija. Mintis ir veiksmai* 2002/2, pp. 116-124.
- GENNEP, Arnold van (1986) *Los ritos de paso: estudio sistemático de las ceremonias...*, Taurus, Madrid, 215 pp.
- GIL OLCINA, Antonio; GÓMEZ MENDOZA, Josefina (coords.) (2001) *Geografía de España*, Editorial Ariel, S. A., 658 pp.
- GIMÉNEZ CHORNET, Vicent (1999) *El inicio de los ferrocarriles y tranvías de vía estrecha en Valencia*, Institució Alfons el Magnànim, 210 pp.
- GIUNTINI, Andrea (1998) "El ferrocarril italiano, de sus orígenes a hoy", en *Actas I Congreso de Historia Ferroviaria*, Alicante, 23 pp.
- GOMES, Rosa María; GOMES, Gilberto; COMBOIOS DE PORTUGAL (2006) *Caminhos-de-Ferro Portugueses, 1856-2006*, Comboios de Portugal, 238 pp.
- GÓMEZ CRESPO, José Carlos (2010) "La construcción del ferrocarril de Almansa a Alicante", en *Cimbra*, abril-mayo-junio 2010, pp. 14-25.
- GÓMEZ MENDOZA, Josefina (2006) *Urbanismo e ingeniería en el siglo XIX. Reforma interior de las ciudades y movilidad, Discurso de la Académica Electa Excm. Sra. Dña. Josefina Gómez Mendoza, leído en el acto de su recepción pública el día 21 de marzo de 2006, y contestación de la académica Excm. Sra. Dña. Pilar Carbonero Zalduegui*, Real Academia de Ingeniería, Madrid, 83 pp.
- GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2014) "El papel del ferrocarril en la distribución de prensa y publicidad entre 1865 y 1941. El caso de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, y algunos antecedentes", en *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 27, Octubre 2014, p. 76.
- GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2015) "Las leyes flavias, el ferrocarril, el periódico y los panes de Loring", en *Historia y Comunicación Social*, Vol. 20, nº 1, pp. 259-286.
- GONZÁLEZ YANCI, M^a Pilar (2006) "La incidencia del ferrocarril en la evolución urbana de Madrid. Historia y presente. La Creación de nuevo tejido urbano y espacios de relación. Paralelismo con las ciudades de la primera línea de alta velocidad", en *Actas del IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga, 24 pp.
- GONZÁLEZ ZYMLA, Herbert (2003) "Sobre los posibles orígenes del Real Monasterio cisterciense de Santa María de Piedra: precisiones acerca de su primera ubicación y sentido iconográfico de su advocación mariana", en *Anales del Historia del Arte*, 2003, nº 13, pp. 27-82.

- GONZÁLEZ ZYMLA, Herbert (2010) “Arquitectura militar medieval en el Real Monasterio Cisterciense de Santa María de Piedra: el castillo Malavella, la torre puerta y la cerca murada”, en *Anales de Historia del Arte*, 2010, nº 20, pp. 51-85.
- GONZÁLEZ ZYMLA, Herbert (2010) “La granja de Zaragocilla y su relación con el Monasterio de Piedra”, en *Anales de Historia del Arte*, 2010, Volumen Extraordinario, Universidad Complutense de Madrid, pp. 111-121.
- GONZÁLEZ, Antonio (Presidente); FERNÁNDEZ BAEZA, Pascual (Diputado Secretario); DE HUELVES, Julián (Diputado Secretario) (10/12/1836) “Real decreto manando guardar, cumplir y ejecutar el de las Cortes que restablece otro de las generales y extraordinarias, fecha 8 de junio de 1813, por el que ordenaron la libertad en el establecimiento de fábricas y ejercicio de cualquiera industria útil”, en *Gaceta de Madrid*, núm. 735, p- 1.
- GRELON, André; GOUZÉVITCH, Irina (2007) “Reflexión sobre el ingeniero europeo en el siglo XIX”, en SILVA SUÁREZ, Manuel (ed.) (2007) *Técnica e Ingeniería en España: IV. El ochocientos. Pensamiento, profesiones y Sociedad*, Real Academia de Ingeniería, Institución “Fernando el Católico”, Prensas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza, pp. 269-321.
- GRUPO DE ESTUDIOS DE ASOCIACIONISMO Y SOCIABILIDAD (1998) *España en Sociedad. Las asociaciones a finales del siglo XIX*, Universidad Castilla La Mancha, págs. 21-31.
- GUASCH, Carlos (2014) *El ferrocarril de Mataró: Un escenario experimental*, CEHFE, 300 pp.
- GUEREÑA, Jean-Louis (2003) “Espacios y formas de la sociabilidad en la España contemporánea”, en *Hispania*, LXIII/2, núm. 214, pp. 409-414.
- GUEREÑA, Jean-Louis (2005) “Imagen y memoria. La tarjeta postal a finales del siglo XIX y principios del siglo XX”, en *Berceo*, 149, pp. 35-58.
- GUEREÑA, Jean-Louis; MORALES MUÑOZ, Manuel (eds.) (2006) *Los nacionalismos en la España contemporánea: ideologías, movimientos y símbolos*, Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga, 376 pp.
- GUERRA, Víctor (2003) “La masonería al socaire del ferrocarril en Asturias. El masón José Victory y el ferrocarril de Langreo”, Centro de Estudios Históricos de la Masonería Española (CEHME), s./p.
- GUILCHER, Goulven (1997) “Les guides de chemins de fer: pratiques anglaises et françaises”, en MOUREAU, François; POLINO, Marie-Noëlle (eds.) *Écritures du Chemin de fer*, Collection Littérature des voyages, Klincksieck, Paris, pp. 23-36.
- GUILLEM, Aristipo (1877) *Prontuario alfabético-geográfico-estadístico y administrativo de los Ayuntamientos de España*, J. sol Torreus y Diego G. Navaro, Madrid, 192 pp.
- GUILLEM, Aristipo (1884) *Almanaque Estadístico Geográfico-Político y Administrativo de España para 1885*, Fernando Cao y Domingo de Val, Madrid, 150 pp. 8º.
- GUTIÉRREZ GARCÍA, Elena (2006) *Comunicación institucional financiera*, Eunsa. Ediciones de la Universidad de Navarra, S. A., 202 pp.
- GUZMÁN ÁLVAREZ, José Ramón; CAMIO SERRANO, Marta (2008) “El Semanario de Agricultura y Artes dirigido a los Párrocos (1797-1808) doscientos años después”, Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino del Gobierno Español, s./p.
- HABERMAS, Jürgen (1988) *L'espace public: archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*, Payot, Paris, 324 pp.
- HARTZENBUSCH [HIRIART], Eugenio (1876) *Periódicos de Madrid (1661-1870). Tabla cronológica de los incluidos en la obra premiada por la Biblioteca Nacional, en el certamen público de 1872*. Madrid.

- Imp. Aribau. 1876. XXXIII + 330 págs. 15,5 cm. [cita recogida en SIMON DÍAZ, José (1983) *Bibliografía de la Literatura Hispánica*, Vol. 1, Editorial CSIC – CSIC Press, p. 702]
- HARTZENBUSCH [HIRIART], Eugenio (1894) *Apuntes para un Catálogo de Periódicos Madrileños desde el año 1661 al 1870*. Madrid. Sucs. de Rivadeneyra. XII + 420 páginas. 28 cm. [cita extraída de SIMON DÍAZ, José (1983) *Bibliografía de la Literatura Hispánica*, Vol. 1, Editorial CSIC – CSIC Press, p. 702]
- HÉBERT, Nicole (1988) *La empresa y su imagen. La publicidad institucional: ¿para qué?, ¿cómo?*, Ediciones Deusto, S. A., Bilbao, 199 pp.
- HEREDIA CAMPOS, María del Carmen (2012) “Los Baños del Carmen”, en *Péndulo: revista de ingeniería y humanidades*, nº 23, 2012, pp. 64-81.
- HEREDIA FLORES, Víctor M. (2007) *La mirada recuperada. Memoria de mujeres en las calles de Málaga*, Asociación Málaga monumental, Área de Igualdad de Oportunidades de la Mujer, Ayuntamiento de Málaga, 243 pp.
- HERNÁNDEZ PALMA, Hugo Gaspar (2011) “La gestión empresarial, un enfoque del siglo XX, desde las teorías administrativas científica, funcional, burocrática y de relaciones humanas”, en *Escenarios*, Vol. 9, Nº 1, Enero-Junio 2011, pp. 38-51.
- HIBBS-LISSORGUES, Solange (2010) “Imágenes y representaciones de las Exposiciones Universales de París (1878-1889) en las ilustraciones españolas: tradición y modernidad”, en *Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes*, s. p.
- HIDALGO, Dionisio (1973) *Diccionario general de bibliografía española*, vol. 1, Georg Olms Verlag, 529 pp.
- HILL, Rowland; BIRKBECK HILL, George (1880) *The life of sir Rowland Hill K. C. B., D. C. L., F. R. S., F. R. A. S., etc. and the History of Penny Postage. By Sir Rowland Hill and his nephew George Birkbeck Hill, D. C. L. autor of “Dr. Johnson: his Friends and his Critics”, etc. In Tow Volumes., vol. I*. London: Thos. de la Rue & Co., ¿? pp.
- HIMMANEM, Pekka (2002) *La ética del hacker y el espíritu de la era de la información*, 166 pp.
- HOBBSAWM, Eric (1994) *Age of Extremes. The Short Twentieth Century 1914-1991*, Abacus, London, 627 pp.
- IDOATE EZQUIETA, Carlos (1984) “El proyecto de la Compañía General de Tranvías de Navarra”, en *Vasconia: Cuadernos de historia-geografía*, nº 4, pp. 147-236.
- IMPRENTA VEGA Y COMPAÑÍA (1808) *Almanak mercantil o Guía de comerciantes para el año 1808*, Imprenta de Vega y Compañía, Madrid. [De esta publicación se conservan ejemplares de 1802, 1806 y 1808, el último de los cuales se encuentra íntegramente digitalizado en Google Books]. Disponible en: <https://books.google.es/books?id=HN5xNSl6RhkC&printsec=frontcover&hl=es#v=onepage&q&f=false> [última consulta 08/08/2015]
- INNIS, Harold (1923) *A History of the Canadian Pacific Railway*, P. S. King & Son, Ltd., Orchard House, Westminster, London; McLelland and Stewart, Ltd., Toronto, 365 pp.
- INNIS, Harold (1950) *Empire and Communications*, Oxford University Press, 230 pp.
- INNIS, Harold (1951) *The Bias of Communication*, University of Toronto Press, Toronto, 226 pp.
- INNIS, Harold (2004) *Changing Concepts of Time*, Rowman & Littlefield, 133 pp.
- JAÉN MILLA, Santiago (2008) “Republicanism en una sociedad agraria (Jaén 1868-1931)”, en *Historia Contemporánea* nº 37, 2008, pp. 469-497.
- JÁUREGUI, Jesús (2002) “La teoría de los ritos de paso en la actualidad”, en *Boletín Oficial del INAH. Antropología*, núm. 68, octubre-diciembre de 2002. pp. 61-95.

- JIMÉNEZ QUINTERO, José Antonio (1979) “Mentalidad empresarial y acumulación de capital en la casa Larios en Málaga”, en *Cuadernos de Ciencias Económicas y Empresariales*, nº 4, 1979, pp. 215-246.
- JIMÉNEZ VEGA, Miguel; POLO MURIEL, Francisco (1998) “Aproximación al estudio de los poblados ferroviarios: el caso de Algodor”, en *Actas I Congreso de Historia Ferroviaria*, Alicante, 21 pp.
- JIMENO SALVATIERRA, Pilar (2012) *La creación de cultura: signos, símbolos, antropología y antropólogos*, Servicio de Publicaciones de la Universidad Autónoma de Madrid, 205 pp.
- JOST, François (2003) “Leçon 1: La naissance du cinéaste. Vu de l’atelier”, en *Cours libre d’histoire du cinema: Faut-il réécrire l’histoire du cinema? (II)*, Les grandes ruptures, Musée du cinema, 12 pp.
- JUEZ GONZALO, Emerenciana-Paz (1991) *El mundo social de los ferrocarriles españoles, 1857-1917*. Tesis doctoral dirigida por Ángel Bahamonde Magro, Facultad de Geografía e Historia, UCM, Madrid, 650 pp.
- JUEZ GONZALO, Emerenciana-Paz (2000) *Los ferroviarios de las Antiguas Compañías. Una historia desconocida*. Ediciones TREA, Gijón, 309 pp.
- JUNTA GENERAL DE ESTADÍSTICA (1861) “Resumen del personal activo que percibió haberes del Estado en el año 1861 e importe de su retribución”, en *Anuario Estadístico de España publicado por la Junta General de Estadística, 1860-1861*, Imprenta Nacional, Madrid, 1863. Disponible en: <http://www.ine.es/inebaseweb/pdfDispacher.do?td=27725&ext=.pdf> [última consulta 14/11/2015]
- LABORDE, Alexandre de (1816) *Itinerario Descriptivo de las Provincias de España, y de sus Islas y Posesiones en el Mediterráneo: con una sucinta idea de la situación geográfica, población, historia civil y natural, agricultura, comercio, industria, hombres célebres, carácter y costumbres de sus habitantes, y otras noticias que amenizan la lectura, etc.*, Imprenta de Ildefonso Mompié, Valencia, 205 pp.
- LACOMBA ABELLÁN, Juan Antonio (1974) “El Ferrocarril Málaga-Córdoba (1859-1879)”, en *Jábega*, nº 7, Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga, pp. 53-56.
- LACOMBA ABELLÁN, Juan Antonio (1987) *Crecimiento y crisis de la economía malagueña. Siglo XIX*, Diputación Provincial de Málaga, Málaga, 160 pp.
- LACOMBA ABELLÁN, Juan Antonio (1990) “La economía malagueña al final de su etapa de expansión. La Exposición Provincial de Productos de 1862”, en *Estudios Regionales*, nº 27, pp. 217-259.
- LACOMBA ABELLÁN, Juan Antonio (1993) “Reflexiones sobre el Sexenio democrático: Revolución, Regionalismo y Cantonalismo”, en *Anales de Historia Contemporánea*, 9 (1993), pp. 19-31.
- LACOMBA ABELLÁN, Juan Antonio (1994) “Economía y recuperación comercial: Málaga en torno a 1862”, en *Estudios Regionales*, nº 40, pp. 325-337.
- LAEDERICH, Patricia; LAEDERICH, Pierre; GAYDA, Marc; JACQUOT, André (1996) *Histoire du réseau ferroviaire français*, Editions de l’Ormet, Valignat, 192 pp.
- LAEDRICH, Patricia; LAEDRICH, Pierre; GAYDA, Marc; JACQUOT, André (1996) *Histoire du réseau ferroviaire français*, Editions de l’Ormet, Valignat, 162 pp.
- LALANA SOTO, José Luis; SANTOS Y GANGES, Luis (2012) “Electricidad y cambio tecnológico. La implantación de la electricidad en las instalaciones técnicas ferroviarias”, en *Actas del Simposio Internacional Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930*, Universidad de Barcelona, 18 pp.
- LAMBERT, Anthony (2010) *Lambert’s Railway Miscellany*, Random House, 256 pp.
- LAMMING, Clive; MARSEILLE, Jacques (1986) *Le temps des chemins de fer en France*, PLM, 191 pp.

- LANGLOIS, M. (1964) “Le renouvellement de la convention liant la SNCF à l’imprimerie Chaix: Une collaboration de cen-dix-sept ans (1846-1963)”, en *Revue Générale des Chemins de Fer*, mai 1964, DUNOP Éditeur, pp. 293-300.
- LARA GARCÍA, María Pepa (1997) *La cultura del agua: los baños públicos de Málaga*, Editorial Sarriá, Málaga, 156 pp.
- LARIO, Ángeles (ed.) (2007) *Monarquía y República en la España contemporánea*, Biblioteca Nueva, Madrid, 383 pp.
- LARRIBA, Elisabel (1999) “Un intento de reforma agraria por y para las clases productoras: el Semanario de Agricultura y Artes dirigido a los párrocos (1797-1808), en *BROCAR*, 23, pp. 87-117.
- LARRIBA, Elisabel; DUFOUR, Gérard (1990) *El semanario de agricultura y artes dirigido a los párrocos (1797-1808). Antología*, Tomo VII, núm. 181, Ámbito Ediciones, Valladolid, pp. 393-400 [cita extraída de CLÉMENT, Jean Pierre (2010) “La sopa económica de Rumford, o la beneficencia empresarial en el siglo XVIII”, en ALBEROLA ROMÁ, Armando; LARRIBA, Elisabel (2010) *Las élites y la “Revolución de España” (1808-1814): estudios en homenaje al profesor Gérard Dufour*, Universidad de Alicante, 389 pp.]
- LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos (2002) “El turismo en la España del siglo XIX”, en *Historia Contemporánea*, nº 25, pp. 157-179.
- LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos (2008) “Raíles en San Sebastián: Trenes y tranvías en una ciudad media del siglo XIX”, en revista *TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 15, pp. 76-110.
- LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos (2013) “Nacimiento y evolución del termalismo vasco durante el siglo XIX. El caso de Guipúzcoa”, en *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 24, pp. 58-84.
- LATOUCHE, Serge (2009) *Sobrevivir al desarrollo. De la descolonización del imaginario económico a la construcción de una sociedad alternativa*, Icaria Editorial, S. A., 110 pp.
- LECLERCQ, Yves (1987) *Le réseau impossible: La résistance au système des grandes compagnies ferroviaires et la politique économique en France, 1820-1852*, Librairie Droz, 287 pp.
- LEFÉVRE, P; CERBELAUD, G. (1889) *Les Chemins de Fer*. Bibliothèque des Sciences et de l’Industrie, Maison Quantin, Paris, 220 pp.
- LEMARQUAND, G (s/f) *Histoire de la Compagnie internationale des Wagon-lits et du Tourisme*, mémoire de DEA, sous la direction de François Caron, Paris IV [referencia extraída de la bibliografía de la tesis doctoral de PÉGÉ-DEFENDI, Nathalie (2001) *Une invitation au tourisme: l’affiche ferroviaire française (1880-1936)*, Thèse dirigée pour Alain Corbin, et soutenue à l’Université Paris I Panthéon Sorbonne, 3 vol., 1.191 pp.]
- LEQUIN, Yves (1977) *Les ouvriers de la région lyonnaise (1848-1914). Les intérêts de classe et la République*, Presses Universitaires de Lyon, 500 pp.
- LEWIS, Colin M. (2008) “Capital, tecnología y nacionalismo: economía política de los tranvías urbanos en América Latina, 1850-1940”, en *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 14, pp. 90-119.
- LIBAERT, Thierry; JOHANNES, Karine (2010) *La communication corporate*, Dunod, Paris, 128 pp.
- LINAREJOS CRUZ, María (2007) “Plan Nacional de Patrimonio Industrial: Apuntes históricos y conceptuales”, en *Revista Bienes Culturales. IPHE*, núm. 7. Plan de Patrimonio Industrial, 12 pp.
- LINDOSO TATO, Elvira; VILAR RODRÍGUEZ, Margarita (2009) “Infraestructuras y transportes en Galicia antes del ferrocarril”, en *Actas del V Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma de Mallorca, 30 pp.

- LIPS, Alexander (1836) *Die Nürnberg-Fürther Eisenbahn in ihren nächsten Wirkungen und Resultaten: Ankündigung und vorläufer der Schrift: Deutschlands Welthandels Wiedergeburt oder die Eisenbahnen und der Main-Donau-Kanal: Eine staatswirtschaftliche Perspektive*, Riegel, Wießner, 42 pp.
- LIZARRAGA Y ESQUIROZ, Antonio (187?) “Apuntes del Excmo. Sr. General Lizarraga durante la campaña de 1872-1876” [extraído de la transcripción del Diario de este general carlista por Julio de Urquijo del documento original herencia familiar], en la *Revista Internacional de los Estudios Vascos*, nº 24, 1933, pp. 419-428.
- LÓPEZ BUSTOS, Carlos (1984) *Historia de los tranvías de Madrid*, Ayuntamiento de Madrid, Delegación de Cultura, Instituto de Estudios Madrileños, Madrid, 29 pp.
- LÓPEZ CASTELLANO, Fernando (2004) *Las raíces históricas del tercer sector*, Documento de trabajo núm. 1/2004, Universidad de Granada, 185 pp.
- LÓPEZ DE ABIADA, José Manuel; RODRÍGUEZ MARTÍN, José Antonio (2006) “Calas en el fenómeno del bandolerismo andaluz desde la literatura y la historiografía: bibliografía reciente”, en *Iberoamericana, América Latina, España, Portugal: Ensayos sobre letras, historia y sociedad. Notas. Reseñas iberoamericanas*, nº 22, 2006, pp. 181-192.
- LÓPEZ DE LOS MOZOS, José Ramón (1994) “Caminos a los reales baños de Trillo (Guadalajara), en *Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, Tomo I, pp. 4415-4422.
- LÓPEZ GARCÍA, Mercedes (1986) *MZA: Historia de sus estaciones*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Demarcación de Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 260 pp.
- LÓPEZ HURTADO, Mariana (2013) “La tarjeta postal en España: usos y tendencias”, en *Revista General de Información y Documentación*, Vol. 23, nº 2, pp. 437-453.
- LÓPEZ MORELL, Miguel Ángel (2005) *La Casa Rothschild en España: 1812-1814*, Marcial Pons Historia, 565 pp.
- LÓPEZ Y ARRUEGO, Juan Crisóstomo (1861) *Sermón predicado en el Santo Templo metropolitano de Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza por su canónigo doctoral Sr. D. Juan Crisóstomo López y Arruego con motivo de la solemnísimas función celebrada el día 17 de septiembre de 1861 a instancias de la Junta de Gobierno de la Sociedad Ferro-carril de Zaragoza a Barcelona para dar gracias al Todopoderoso por la feliz terminación de la indicada obra, hallándose presente S. M. el rey D. Francisco de Asis*, Tipografía de Narciso Ramírez y Rialp, Barcelona, 19 pp. [Cita extraída de TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *España y el ferrocarril: fuentes de información*, tesis doctoral, dirigida por Gloria Carrizo Sainero, Departamento de Filología IV, Universidad Complutense de Madrid, pp. 132-133]
- LOSADA DÍAZ, José Carlos (coord.) (et al.) (2004) *Gestión de la comunicación en las organizaciones*, Ariel, Barcelona, 556 pp.
- LOTTMAN, Herbert (1996) *La dynastie Rothschild*, Éditions du Seuil, 516 pp.
- LUDEC, Nathalie; DUBOSQUET LAIRYS, Françoise (coords.) (2004) *Centros y periferias: prensa, impresos y territorios en el mundo hispánico contemporáneo: homenaje a Jacqueline Covo-Maurice*, Université Michel de Montaigne-Bordeaux 3, PILAR, ¿? pp.
- MACHICADO, Jorge (2010) *Historia del Derecho del Trabajo*, Universidad San Francisco Xavier, Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, 9 pp.
- MACHICADO, Jorge (2010) *Libertad de Asociación Profesional*, Universidad San Francisco Xavier, Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, 11 pp.
- MANUCCI, Marcelo (2004) “De los medios a los símbolos. El desafío de la comunicación organizacional en un mundo interconectado”, en *IntangibleCapital.org*, nº 2, Vol. =, agosto de 2004, pp. 1-5.

- MARQUÉS DEL DUERO (1864) *Táctica de Infantería por el Capitán General Marqués del Duero. Instrucción de Brigada o Regimiento. Publicada por el Depósito de la Guerra*, Imprenta y Esterotipia de M. Rivadeneyra, Madrid, 295 pp.
- MÁRQUEZ MACÍAS, Rosario (1988) “La creación de la Sociedad Colombina Onubense”, en revista *Huelva y su historia*, 1988, vol. 2, Universidad de Huelva, pp. 633-654.
- MÁRQUEZ PADORNO, Margarita (2011) “El liberalismo en la prensa: Miguel Moya”, en *Revista Historia Contemporánea*, nº 43, febrero 2011, pp. 685-699.
- MARTÍN BARBERO, Jesús (2010) *De los medios a las mediaciones. Comunicación, cultura y hegemonía*, Universidad Autónoma Metropolitana de Azcapotzalco y Anthropos Editorial, 297 pp.
- MARTÍN LÓPEZ, José (2001) *Cartógrafos españoles*, Ministerio de Fomento (Centro Nacional de Información Geográfica), Madrid, p. 299.
- MARTÍN LORENTE, Gaspar (1993) “El mundo social del correo y el telégrafo 1800-1936”, en BAHAMONDE MAGRO, Ángel (dir.) MARTÍNEZ LORENTE, Gaspar; OTERO CARVAJAR, Luis Enrique (1993) *Las comunicaciones en la construcción del Estado contemporáneo en España, 1700-1936. El Correo, el telégrafo y el teléfono*, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Secretaría General de Comunicaciones, Madrid, p. 246-247.
- MARTÍN MARTÍN, Víctor (2007) *La semifeudalidad y el atraso de España. El ejemplo del Sur*, Los Libros de la Catarata, 350 pp.
- MARTIN, Marc (1992) *Trois siècles de publicité en France*, Editions Odile Jacob, Paris, 432 pp.
- MARTIN, Marc (2010) *Histoire de la publicité en France*, Presses universitaires de Paris Ouest, Nanterre, ¿? pp.
- MARTIN, Marc (2012) *Les pionniers de la publicité: aventures et aventuriers de la publicité en France (1836-1939)*, Nouveau monde édition, Paris, 367 pp.
- MARTÍN, Marcos (1803) *Censo de frutos y manufacturas de España é islas adyacentes ordenado sobre los datos dirigidos por los intendentes [...] bajo la dirección de su Xefe D. Marcos Martín*, Imprenta Real, Madrid, 214 pp.
- MARTÍNEZ ESTEBAN, Andrés (2014) *El Cardenal Sancha en la encrucijada de la Iglesia española*, Editorial Visión Libros, pp. 177-186.
- MARTÍNEZ LLEDÓ, Mariano Andrés (1999-2000) *Léxico ferroviario español en el siglo XIX. El ferrocarril de Córdoba a Málaga*, Universidad Nacional de Educación a Distancia, Facultad de Filología, inédito, 144 pp.
- MARTÍNEZ LLEDÓ, Mariano Andrés (2002) “Un siglo y medio de lexicografía técnica en España: La macroestructura de los diccionarios de ferrocarriles”, en VV. AA. (2002) *Res Diachronicae. Anuario de la Asociación de Jóvenes Investigadores de Historiografía e Historia de la Lengua Española*, nº 1, pp. 236-256.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, Alberte (2002) “Las empresas de tranvías en Madrid, el control extranjero a la municipalización, 1871-1948”, en MATILLA QUIZA, María Jesús; POLO MURIEL, Francisco; BENEGAS CAPOTE, Manuel (coords.) (2002) *Ferrocarril y Madrid: historia de un progreso*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, pp. 149-179.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, Alberte (2010) “Energía, innovación y transporte: la electrificación de los tranvías en España, 1896-1935”, *Documentos de Trabajo FUNCAS*, nº 535, 59 pp.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, Alberte; VELASCO SOUTO, Carlos F.; PIÑEIRO SÁNCHEZ, Carlos (coords.) (2006) *Compañía de Tranvías de La Coruña (1876-2005): redes de transporte local*, LID Editorial Empresarial, 370 pp.

- MARTÍNEZ RUIZ, Enrique; DE PAZZIS PI CORRALES, Magdalena (eds.) (2010) *Ilustración, ciencia y técnica en el siglo XVIII español*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Valencia, 408 pp.
- MARTÍNEZ RUS, Ana (2003) “Libros en los andenes. La sociedad general de librería y los ferrocarriles”, en *Actas del III Congreso de Historia Ferroviaria*, Gijón, 13 pp.
- MARTÍNEZ RUS, Ana (2005) “Pasajeros y lectores: las estrategias de la SGEL en la red ferroviaria española (1914-1936)”, en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 2005, vol. 27, pp. 179-195.
- MARTINUS MARTINUS, Nijhoff (2013) *Second Catalogue of Publications of International Congresses and Conferences*, Springer, nov. 2013, 50 pp.
- MATÉS, Juan Manuel (2014) “Las empresas concesionarias de servicios de abastecimiento de aguas potables en España (1840-1940)”, *TST. Transporte, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 26, pp. 36-67.
- MATILLA QUIZA, María Jesús, POLO MURIEL, Francisco; BENEGAS CAPOTE, Manuel (coords.) (2002) *Ferrocarril y Madrid: historia de un progreso*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, pp. 149-179.
- MATTILA, Matti (2011) “The underground transit system”, in *Wizzit Magazine* 3/2011, pp. 10 y ss.
- McLUHAN, Marshall (1962) *The Gutenberg Galaxy: The Making of Typographic Man*, University of Toronto Press, 294 pp.
- MEDINA TORNERO, Manuel Enrique (2003) “El balneario de Archena en la Historia, hasta el siglo XVIII...”, en *II Congreso Turístico Cultural del Valle de Ricote “despierta tus sentidos”*. Blanca, 14, 15, 16 de Noviembre de 2003. *Compilación de ponencias*, pp. 7-40.
- MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, Ricardo; MOLINERO HERNANDO, Fernando (1991) *Espacios y Sociedades. Introducción a la geografía regional del mundo*, Editorial Ariel, S. A., Barcelona, 669 pp.
- MÉNDEZ RODRÍGUEZ, Luis R. (2006) “La Gran Exposición de Londres de 1851. Un nuevo público para el mundo”, en *Artigrama*, núm. 21, 2006, pp. 23-42.
- MERCIER, A.; DE LA CERDA, Emilio (1866) *Guía de Málaga y su provincia por D. A. Mercier y D. Emilio de la Cerda. Contiene además de multitud de datos y noticias de interés, las tablas de reducción del nuevo sistema de pesas, medidas y monedas, el uso del papel sellado, ferro-carriles de España y telegrafía eléctrica, datos de la provincia, reseña de Málaga, descripción de edificios antiguos y modernos, indicador de establecimientos, personal de todas las dependencias y una extensa [sic] lista de vecinos con designación de sus ocupaciones y domicilios*. Sección de anuncios, Tipografía La Marina de A. Ripoll, Cádiz, XXII + 284 pp. + Sección de anuncios [Conservada en el Archivo Municipal de Málaga]
- MICÓ NAVARRO, Juan Antonio; SOLER SÁIZ, Amparo (1997) “El balneario de Bellús en los siglos XVIII y XIX, a través de los tratados de hidrología médica”, en *Asclepio*-Vol. XLIX-1-1997, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, pp. 181-192.
- MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS (1993-2008) *Ingénierus des Ponts-et-Chaussées (1748-1932)*, Archives Nationales (Paris), 148 pp.
- MITROFF, Ian I. & PEARSON, Christine M. (1997) *Cómo gestionar una crisis: guía para mejorar la preparación frente una [sic] crisis*, Gestión 2000, Barcelona, 136 pp.
- MOLL, Jaime (1994) *De la imprenta al lector: estudios sobre el libro español de los siglos XVI al XVIII*, Arco/Libros, 174 pp. [cita extraída de BUIGUES, Jean-Marc (2007) “Imprimerie royale et diffusion de la culture en Espagne au XVIII^e siècle”, en CHAMPEAU, Geneviève (ed.) (2007) *Diversité culturelle et enjeux de pouvoir dans la péninsule ibérique*, 313 pp.]

- MONTAÑEZ MATILLA, María (1953) *El Correo en la España de los Austrias*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Historia Moderna, 253 pp.
- MONTERO, Feliciano (1977) “Un exponente del movimiento de defensa social en España: la Revista “La Defensa de la Sociedad”, 1872-1874, *Hispania Sacra*, XXX, pp. 293-327.
- MONTERO, Feliciano (1984) “La relación Iglesia-Sociedad en la España de la segunda mitad del siglo XIX(*)”, en *Revistas de la Universidad de Sevilla*, pp. 87-98.
- MONTOYA CHINCHILLA, José Luis (2010) “El Ferrocarril de Asturias, Galicia y León (A. G. L.): un estudio de rentabilidad comparado (1900-1925)”, en *Actas VII Encuentro de Trabajo sobre Historia de la Contabilidad*, León, 24 pp.
- MONZÓN MARTÍN Y PUENTE, Bienvenido (1872) *Refutación al Darwinismo. Condena del discurso herético pronunciado en Granada por un catedrático de Historia Natural*, Editorial Facediciones, Sevilla, ¿? pp.
- MORAL RONCAL, Antonio M. (2006) *Las guerras carlistas*, Pujol & Amado S. L. L., 394 pp.
- MORALES BARRERO, Consolación (1976) *La Imprenta real de Madrid desde su fundación hasta finales del siglo XVII*, Instituto de Estudios Madrileños, CSIC, Madrid, 31 pp. [cita extraída de BUIGUES, Jean-Marc (2007) “Imprimerie royale et diffusion de la culture en Espagne au XVIII^e siècle”, en CHAMPEAU, Geneviève (ed.) (2007) *Diversité culturelle et enjeux de pouvoir dans la péninsule ibérique*, 313 pp.]
- MORALES MUÑOZ, Manuel (1983) “El Banco de Málaga: Factor descapitalizador de la economía malagueña”, en *Jábega*, 41, Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga, pp. 53-64.
- MORALES MUÑOZ, Manuel (1994) “La Gloriosa en Málaga: del clamor revolucionario al fracaso de las expectativas populares” *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, 16, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Málaga, p. 395-413.
- MORALES MUÑOZ, Manuel (1999) “El papel de las élites en la industrialización andaluza”, en *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, nº 21, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Málaga, pp. 431-449.
- MORALES MUÑOZ, Manuel (1999) “El papel de las élites en la industrialización andaluza”, en *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, nº 21, Universidad de Málaga, pp. 431-449.
- MORENO CASTRO, Carolia (ed.) (2009) *Comunicar los riesgos. Ciencia y tecnología en la sociedad de la información*, Biblioteca Nueva, Organización de Estados Iberoamericanos, Madrid, 345 pp.
- MORENO FERNÁNDEZ, Rafael (2011) “El personal del Banco de España: desde su origen en el siglo XVIII hasta fin del siglo XIX”, en *Estudios de Historia Económica*, nº 59, Banco de España, Madrid, 188 pp.
- MORENO GARRIDO, Ana (2005) “Turismo de élite y administración turística de la época (1911-1936)”, en *Estudios Turísticos*, nº 163-164 (2005), pp. 31-54.
- MORENO GARRIDO, Ana (2007) *Historia del Turismo en España en el siglo XX*, Síntesis, Madrid, 333 pp. [Obra reseñada por PELLEJERO MARTÍNEZ, Carmelo (2007) “Moreno Garrido, Ana, Historia del turismo en España en el siglo XX. Madrid, Síntesis, 2007, 333 pp.”, en *Revista de Historia Industrial, Economía y Empresa*, nº 35, pp. 219-221.]
- MORENO PESTAÑA, José; ALONSO BENITO, Luis Enrique (coord.) (2004) *Pierre Bourdieu: las herramientas del sociólogo*, Editorial Fundamentos, 398 pp.
- MORILLA CRITZ, José (1975) *Acumulación de capital, banca y ferrocarriles en Málaga: siglos XVIII y XIX*, Universidad de Málaga, Málaga, 32 pp.
- MORILLA CRITZ, José (1978) *Gran capital y estancamiento económico en Andalucía: banca y ferrocarriles en Málaga en el siglo XIX*, Universidad de Córdoba, Instituto de H^a de Andalucía, 182 pp.

- MORILLA CRITZ, José (1978) *Gran capital y estancamiento económico en Andalucía. Banca y Ferrocarriles en Málaga en el Siglo XIX*, Universidad de Córdoba, Córdoba, 182 pp.
- MORILLA, J.; HERNÁNDEZ ANDREU, J.; GARCÍA RUIZ, J. L.; ORTIZ-VILLAJOS, J. M^a (2010) *Homenaje a Gabriel Tortella. Las claves del desarrollo económico y social*, LID Editorial Empresarial, S. L. y Servicio de Publicaciones de la Universidad de Alcalá, pp. 219-239.
- MORTE USTARROZ, Marc Aitor; MORTE, Marc (2010) *Guía del Transiberiano*, Anaya Touring, 288 pp.
- MOUREAU, François; POLINO, Marie-Noëlle (1997) (eds.) *Écritures du Chemin de fer*, Collection Littérature des voyages, Klincksieck, 128 pp.
- MÜHL, Albert; KLEIN, Jürgen (1998) *125 ans Compagnie internationale des wagons-lits*, EK-Verlag, Bruxelles, 296 pp.
- MUÑOZ MOSQUERA, Eduardo (1884) *Compendio de las disposiciones vigentes en la Compañía de Ferrocarriles Madrid á Zaragoza y á Alicante y reglas que deben conocer los empleados de las estaciones y trenes para el desempeño del cargo*, Establecimiento Tipográfico de los Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 449 pp.
- MUÑOZ RUBIO, Miguel (2010) “La aportación española de material ferroviario remolcado: una primera aproximación”, en MORILLA, J.; HERNÁNDEZ ANDREU, J.; GARCÍA RUIZ, J. L.; ORTIZ-VILLAJOS, J. M^a (2010) *Homenaje a Gabriel Tortella. Las claves del desarrollo económico y social*, LID Editorial Empresarial, S. L. y Servicio de Publicaciones de la Universidad de Alcalá, pp. 219-239.
- MUÑOZ RUBIO, Miguel (et al.) (1993) *Historia y evolución del uniforme ferroviario. Imágenes para el recuerdo*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Àmbit Servicios Editoriales, S. A., Barcelona, 236 pp.
- MURRAY, K. A. (1981) *Ireland's First Railway*, Irish Railway Record Society, 236 pp.
- MYERS, Elisabeth P. (1963) *George Pullman; Young sleeping car builder*, Bobbs-Merrill, 200 pp.
- NADAL CREUS, Pedro (1779) *Discurso histórico físico-topográfico del sitio y agua termal de la Fuente de la Baronía de Julilla o Chulilla, distante ocho leguas de la ciudad de Valencia, conocida con el nombre de Fuen Caliente. Por D. [...]*, Felipe Teruel, Murcia, 50 pp. [referencia en ACEVES PASTRANA, Patricia (2001) *Periodismo científico en el siglo XVIII: José Antonio de Alzate y Ramírez*, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco, México, D. F., 663 pp.]
- NADAL I OLLER, Jordi (1970) “Los comienzos de la industrialización española (1832-1868): la industria siderúrgica”, en *Ensayos sobre la economía española del siglo XIX*, Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid, 1970, p. 227.
- NADAL I OLLER, Jordi (1972) “Industrialización y desindustrialización del sureste español, 1817-1913” (1972) *Moneda y Crédito*, núm. 120, pp. 3-80.
- NADAL I OLLER, Jordi (1979) *El fracaso de la revolución industrial en España 1814-1915*, Editorial Ariel, Barcelona, 314 pp.
- NAVARRO ANTOLÍN, Fernando (ed.) (2008) *Orbis Incognitus. Avisos y legajos del Nuevo Mundo. Homenaje al profesor Luis Navarro García*, Vol. 2, Universidad de Huelva, ¿? pp.
- NAVARRO GARCÍA, Fernando (2008) *Responsabilidad social corporativa: teoría y práctica*, ESIC, Madrid, 330 pp.
- OLAIZOLA ELORDI, Juan José (2011) *La compañía del tranvía de San Sebastián (1887-2012): 125 años de transporte público en la capital de Guipúzcoa*, Tesis doctoral dirigida por María Soledad Gómez de las Heras Hernández, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 687 pp.

- OLAIZOLA ELORDI, Juan José (2012) “Breve historia del tranvía en el País Vasco”, *Actas del VI Congreso de Historia Ferroviaria*, Vitoria, 24 pp.
- OLIVA PASCUET, Víctor (2013) “Publicidad para una historia. 170 años de compañía”, Museu del Gas, Fundació Gas Natural Fenosa, 203 pp.
- OLIVÉ ROIG, Sebastián (2004) *El nacimiento de la telecomunicación en España. El cuerpo de telégrafos (1854-1868)*, Fundación Rogelio Segovia para el Desarrollo de las Telecomunicaciones, Madrid, 310 pp.
- OLIVÉ ROIG, Sebastián (2013) *Telégrafos. Un relato de su travesía centenaria*, Editorial Ariel, S. A. y Fundación Telefónica, Barcelona, Madrid, 168 pp.
- OLIVENCIA RUIZ, Manuel (1986) “Suspensión de pagos y quiebra en el Código de Comercio”, en *Centenario del Código de Comercio*, volumen 1, Ministerio de Justicia, Madrid, pp. 348 y ss.
- ORTIZ VIVAS, Ricardo (1924) *Historia de los carteros urbanos*, Imp. Ernesto Giménez, 179 pp.
- OSSORIO Y BERNARD, Manuel (2004) *Ensayo de un catálogo de periodistas españoles del siglo XIX*, Ayuntamiento de Madrid, Hemeroteca Municipal, Madrid, 508 pp.
- OTERO CARVAJAL, Luis Enrique (1993) “La evolución del telégrafo en España 1800-1936”, en BAHAMONDE MAGRO, Ángel (dir.) (1993), *Las comunicaciones en la construcción del Estado contemporáneo en España, 1700-1936. El Correo, el telégrafo y el teléfono*, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Secretaría General de Comunicaciones, Madrid, pp. 123-188.
- PAGE, Luis (1866) *Apuntamiento de los autos seguidos por D. Luis Page, con D. Gregorio López Mollinedo y hoy por su fallecimiento, su viuda y herederos, y la sociedad El Crédito Moviliario Español, sobre nulidad del remate verificado a favor de Mollinedo, de la fábrica, privilegio y pertenencias de la sociedad para el alumbrado de gas en esta corte*, Establecimiento Tipográfico de T. Fortanet, Madrid, 171 pp. [referencia bibliográfica extraída de BIBLIOTECA NACIONAL DE ESPAÑA (s./f.) Base de datos. Disponible en: <http://datos.bne.es/edicion/a5056809.html>] [última consulta 01/05/2015]
- PALAU, François; PALAU Maguy, (1995) *Le rail en France: Les 80 premières lignes 1828-1851*, François et Maguy Palau, Paris, 217 pp.
- PALMER, Michaël (1983) *Des petits journaux aux grandes agences. Naissance du journalisme moderne*, Aubier, Paris, 350 pp.
- PALMER, Michael (2004) “Information et publicité: les «liasons dangereuses» Le cas des agences de presse”, en *Le Temps des médias*, 2004/1, n° 2, pp. 41-48.
- PAREJO BARRANCO, Antonio (1991) *Málaga y los Larios*, Editorial Arguval, Málaga, 208 pp.
- PASCUAL DOMÈNECH, Pere; FERNÁNDEZ PÉREZ, Paloma (eds.) (2007) *Del metal al motor. Innovación y atraso en la historia de la industria metal-mecánica española*, Fundación BBVA, pp. 319 y ss.
- PASSALACQUA, Arnaud (2012) “L’impeériale ou la plate-forme arrière: deux trajectoires d’innovation divergentes pour les autobus dans les métropoles de Paris et de Londres (XIXe-XXe siècles)”, en *TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, n° 23, pp. 34-47.
- PÉGÉ-DEFENDI, Nathalie (2001) *Une invitation au tourisme: l’affiche ferroviaire française (1880-1936)*, Thèse dirigée pour Alain Corbin, et soutenue à l’Université Paris I Panthéon Sorbonne, 3 vol., 1.191 pp.
- PELLEJERO MARTÍNEZ, C. (2002) “La política turística en la España del siglo XX: Una visión general”, en *Historia Contemporánea*, n° 25, pp. 233-265.
- PELLEJERO MARTÍNEZ, Carmelo (2007) “Moreno Garrido, Ana, Historia del turismo en España en el siglo XX. Madrid, Síntesis, 2007, 333 pp.”, en *Revista de Historia Industrial, Economía y Empresa*, n° 35, pp. 219-221.

- PELTA RESANO, Raquel (2012) “El nuevo ángel del hogar. Electrodomésticos y publicidad (1880-1960)”, en *Pensar la Publicidad*, vol. 6, nº especial 2012, pp. 117-146.
- PEÑA GONZÁLEZ, José (2002) “La cultura política en el Sexenio”, en *Revista de Derecho Político*, núm. 55-56, 2002, pp. 33-105.
- PEÑA LIGERO, Ángel (2003) *Historia del tranvía entre Alicante y San Vicente del Raspeig (1899-1966)*, Editorial Club Universitario, 172 pp.
- PÉREZ, Joseph; ALBEROLA ROMÁ, Armando (1993) *España y América entre la ilustración y el liberalismo*, Casa de Velázquez, 161 pp.
- PÉREZ DE COLOSÍA, M^a Isabel; CAMPOS RODRÍGUEZ, Antonio J. (2001) “Documentación conservada en el archivo histórico de la autoridad portuaria de Málaga (1717-1850)”, en *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, nº 23, Universidad de Málaga, pp. 525-542.
- PÉREZ MOREDA, Vicente (1980) *Las crisis de mortalidad en la España interior, siglos XVI-XIX*, Siglo XXI, Madrid, 526 pp.
- PÉREZ YUSTE, Antonio (2007) “La creación de la Compañía Telefónica Nacional de España en la Dictadura de Primo de Rivera”, *Cuadernos de Historia Contemporánea*, Vol. 29, pp. 95-117.
- PERROT, Édouard (1844) *Des chemins de fer belges*, M. Hayez, Bruxelles, 156 pp.
- PIÑUEL RAIGADA, José Luis (1997) *Teoría de la comunicación y gestión de las organizaciones*, Síntesis, Madrid, 319 pp.
- PIZZI, Marcela; VALENZUELA, María Paz (2009) “El ferrocarril de Valparaíso y la recuperación del patrimonio portuario industrial en una ciudad patrimonio de la humanidad”, en *Actas del V Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma de Mallorca, 17 pp.
- PLATT, Geoff (2015) *The London Underground Serial Killer*, Wharncliffe Publishing Ltd., Barnsley, 160 pp.
- PLAZA PLAZA, Antonio (2004) *El asociacionismo ferroviario en España (1870-1917) De las primeras organizaciones a la Federación Nacional de Ferroviarios*, Tesis doctoral dirigida por Manuel Pérez Ledesma, Universidad Autónoma de Madrid, ¿? pp.
- PLU, Bernard; SCHOEN, Olivier; LE MOINE, Manuel (2012) “La vie fragile des grands ouvrages métalliques anciens: le cas du viaduc de Garabit”, *Revue Générale des Chemins de fer*, nº 217, juillet-aôut 2012, pp. 6-20.
- POLO MURIEL, Francisco (2006) *Una aproximación al perfil sociolaboral de los trabajadores del servicio de Vía y Obras de la compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1877-1941)*, DEA —Diploma de Estudios Avanzados—, Departamento de Historia Contemporánea, UAM, Madrid, inédito, 71 pp.
- POLO MURIEL, Francisco (2008) “El factor humano en el Servicio de Vía y Obras de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1877-1936)”, en CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (dirs.) (2008) *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance [Tomo II]*, Junta de Andalucía - Consejería de Obras Públicas y Transportes- y Fundación de los Ferrocarriles Españoles; Servicio de Publicaciones. Dirección general de Planificación de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, pp. 641-719.
- POLO MURIEL, Francisco (2015) *La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*, tesis doctoral dirigida por Manuel Álvaro Dueñas y Miguel Muñoz Rubio, Universidad Autónoma de Madrid, 532 pp.
- PRO RUÍZ, Juan (1995) “Las élites en la España liberal: clases y redes en la definición del espacio social (1808-1931)”, en *Historia Social*, nº 21, Valencia, pp. 47-69.
- QUIZA MORENO, Ricardo (2007) “Babel revisitada: exposiciones, globalización y modernidad (1851-1905)”, en *Hispania Nova*, nº 7, 2007, 23 pp.

- RAMOS FERNÁNDEZ, Fernando (2004) “La utilización publicitaria de la imagen del rey y la familia real”, en *Ámbitos*, nº 11-12, 1er y 2º semestres de 2004, pp. 9-38.
- RAMOS FRENDÓ, Eva Mª (2005) “Los orígenes del tranvía en Málaga”, en *Isla de Arriarán*, XXV, junio 2005, pp. 217-238.
- RAMOS GOROSTIZA, José Luis; MARTÍNEZ VARA, Tomás (2008) “Las ideas económicas de los ingenieros de caminos: la *Revista de Obras Públicas* (1853-1936), en *Investigaciones de Historia Económica*, nº 11, primavera 2008, pp. 9-38.
- RAMOS PÉREZ, Rosario (coord.) (2003) *Ephemera: La vida sobre papel*, Biblioteca Nacional, Madrid, 533 pp.
- RAYA TÉLLEZ, José (1980) “El pronunciamiento republicano de 1883 en Badajoz”, en *Revista de estudios extremeños*, vol. 36, nº 3, pp. 553-570.
- REDISH, Angela (1990) “The Evolution of the Gold Standard in England”, en *Journal of Economic History*, nº 50, pp. 785-805.
- RESTREPO, Mariluz (2010) “En memoria de la tarjeta postal”, en *Comunicación y Ciudadanía*, nº 4, (Julio-Diciembre), 2010, pp. 32-48.
- REVENGA DOMÍNGUEZ, Paula (2007) “Ceremonia, fasto y realeza: Las relaciones de fiestas toledanas del siglo XVIII”, en *Abrente: Boletín de la Real Academia Gallega de Bellas Artes de Nuestra Señora del Rosario*, Nº 38-39, Año 2006-2007, pp. 233-256.
- Revista de Historia Militar* (2011) Año LV, Núm. Extraordinario, Instituto de Historia y Cultura Militar, Madrid. Disponible en: <http://publicaciones.defensa.gob.es/inicio/revistas/numeros-por- revista?R=9f43896b-fb63-65ab-9bdd-ff0000451707> [última consulta 06/12/2015]
- Revista de Historia Militar* (2013) Año LVII, Núm. Extraordinario II. Instituto de Historia y Cultura Militar, Madrid. Disponible en: <http://publicaciones.defensa.gob.es/inicio/revistas/numeros-por- revista?R=9f43896b-fb63-65ab-9bdd-ff0000451707> [última consulta 06/12/2015]
- Revista de Obras Públicas: Órgano profesional de los ingenieros de caminos, canales y puertos, ROP*. Disponible en: <http://ropdigital.ciccp.es/index.php> [última consulta 08/08/2015]
- RIEGO AMÉZAGA (coord.) (2010) *España en la tarjeta postal: un siglo de imágenes*, Lunwerk, Barcelona, 296 pp.]
- RIVAS LARA, Lucía (1987) “Actitud del Gobierno ante el 1º de Mayo, desde 1890 hasta la Segunda República”, en *Revista de la facultad de Geografía e Historia*, núm. 1, 1987, Revistas UNED, pp. 89-118.
- ROCA, Quim (1987) *Sponsorship. La publicidad espectáculo o “Comunicando a través del Patrocinio”*, Distribución Consulting, S. A., Barcelona, 263 pp.
- RODRÍGUEZ DE BERLANGA, Manuel (1853) *Estudios sobre los dos bronceos encontrados en Málaga a fines de octubre de 1851*, Imprenta del Avisador Malagueño, Málaga, 52 pp. Disponible en: <http://www.bibliotecavirtualdeandalucia.es/catalogo/consulta/registro.cmd?id=1013455> [última consulta 06/12/2015]
- RODRÍGUEZ DE BERLANGA, MANUEL (1995 facsímil, 1ª edición 1903) *Catálogo del Museo Loringiano*, Servicio de Publicaciones e Intercambio Científico de la UMA, Málaga, 193 pp.
- RODRÍGUEZ INFIESTA, Víctor (2008) “La distribución de la prensa diaria en los inicios del siglo XX: el espacio asturiano”, en *Zer*, vol. 13, nº 25, pp. 269-286.

- RODRÍGUEZ OLIVA, Pedro (1995) “Comentarios sobre el Museo Arqueológico de los Loring en la malagueña Finca de La Concepción y sobre el Dr. Manuel Rodríguez de Berlanga, autor de su catálogo”, en RODRÍGUEZ DE BERLANGA, Manuel (1995 facsímil, 1ª edición 1903) *Catálogo del Museo Loringiano*, Servicio de Publicaciones e intercambio Científico de la UMA, Málaga, ¿? pp.
- RODRÍGUEZ OLIVA, Pedro (2001) “Noticias historiográficas sobre el descubrimiento y los primeros estudios en torno a las tablas de bronce con las leyes municipales de Málaga y Salenas (1851-1864)”, en *Mainake*, XXIII, Servicio de Publicaciones de la Diputación de Málaga, pp. 9-38.
- RODRÍGUEZ ORTIZ, Francesc (1996) “El léxico de los caminos de hierro en el español”, en *Actas del III Congreso Internacional de Historia de la Lengua Española*, Salamanca, 22-27 de noviembre de 1993, Vol. 2, pp. 1511-1520.
- RODRÍGUEZ, Ángel Luis (2004) “El invento del ómnibus-tranvía: ideado por el militar Canterac en 1881”, en *Vía Libre*, nº 478, pp. 88 y ss.
- RODRÍGUEZ, Carmen (1980) “Las tarifas postales españolas hasta 1850: (del pago aplazado al franqueo previo)”, en *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, nº 2, pp. 107-166.
- ROMERO MARÍN, J. (1996) “Resistencias de los trabajadores cualificados a la hegemonía del capital. Barcelona, 1814-1836”, en CASTILLO, S. (coord.) *El trabajo a través de la historia*, UGT/Asociación de Historia Social, Madrid, pp. 305-312. [Cita extraída de CALVO CALVO, Ángel (2007) “Del gremio a la industrialización”, en SILVA SUÁREZ, Manuel (Ed.) (2007) *Técnica e Ingeniería en España: IV. El ochocientos. Pensamiento, profesiones y Sociedad*, Real Academia de Ingeniería, Institución “Fernando el Católico”, Prensas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza, 387-426.
- ROMERO MARÍN, J. (1999) “Revolución liberal y formación de elites artesanas. Barcelona 1814-1836”, en CASTILLO, S.; ORTIZ, J. M. (coords.) *Estado, protesta y movimientos sociales*, Universidad del País Vasco, Bilbao, pp. 65-78. [Cita extraída de CALVO CALVO, Ángel (2007) “Del gremio a la industrialización”, en SILVA SUÁREZ, Manuel (Ed.) (2007) *Técnica e Ingeniería en España: IV. El ochocientos. Pensamiento, profesiones y Sociedad*, Real Academia de Ingeniería, Institución “Fernando el Católico”, Prensas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza, 387-426.
- ROSADO PACHECO, Santiago (2014) “La ley general de obras públicas de 13 de abril de 1877. (Una reflexión sobre el Concepto de Obra Pública)” en FERNÁNDEZ DE GATTA SÁNCHEZ (2014) *Expropiación forzosa y obras públicas (1812-2010): En Historia de la Propiedad*, pp. 211-279.
- ROTH, Catherine; BONNARD, Maurice (2008) “La gare de Villiers-le-Bel-Gonesse-Arrouville et son territoire 1859-1939”, en *Collection Les Publications du Patrimoine en Val de France*, nº 11, 125 pp.
- ROUVILLOIS, Frédéric (2011) *L'invention du progres (1680-1730)*, CNRS Éditions, 510 pp.
- ROVIRA, Prudencio (1902) *El Casino de Madrid: apuntes para su historia, 1836-1902*, L. Aguado, 134 pp.
- ROYO NARANJO, Lourdes (2004) “El Ferrocarril Suburbano de Málaga. Estudio de la línea Málaga-Ventas de Zafarraya (I)”, en *Isla de Arriarán*, XXIII-XXIV, 2004, pp. 333-356.
- ROYO NARANJO, Lourdes (2005) “El ferrocarril suburbano de Málaga. Estudio de la línea Málaga-Ventas de Zafarraya (II)”, en *Isla de Arriarán* XXV, junio 2005, pp. 163-187.
- RUBIA LOZANO, Adela (2011) *La Biblioteca Auxiliar del Archivo Municipal de Málaga. Catálogo de la Biblioteca Málaga. Un repertorio bibliográfico para la historiografía local*. 2 Vols. [con un estudio preliminar de María Pepa Lara García], Excelentísimo Ayuntamiento de Málaga, Málaga., 814 y 175 pp.
- RUEDA LAFFOND, José Carlos (1999) “Industrialización y empresas informativas en el Madrid del siglo XIX”, en *Historia y Comunicación Social*, número 4, pp. 341-453.

- RUEDA LAFFOND, José Carlos (2001) “La fabricación del libro: La industrialización de las técnicas, máquinas, papel y encuadernación”, en MARTÍNEZ MARTÍN, Jesús (dir.) *Historia de la edición en España 1836-1936*, Marcial Pons, Madrid, 527 pp.
- RUEDA LAFFOND, José Carlos (2003) *La comunicación financiera en Madrid, 1856-1914: Ahorro, oferta informativa y comportamientos económicos en el Madrid del siglo XIX*, tesis doctoral, Facultad de Ciencias de la Información, Universidad Complutense de Madrid, índice+XXVI+385 pp.
- RUIZ SANCHIDRIÁN, Rafael (2000) “Antecedentes históricos del ferrocarril español aportados por un español asentado en Londres y otras curiosidades”, en *II Congreso de Historia Ferroviaria*, Aranjuez, 18 pp.
- RUIZ SEGURA, José A. (1987) “La Revolución de 1854 en Lorca”, en *Anales de Documentación*, Revistas Científicas de la Universidad de Murcia, pp. 137-164.
- RUSSEL, Bertrand (1992) *Los problemas de la filosofía*, Labor, Barcelona, 134 pp.
- RYNNE, colin (2006) *Industrial Ireland 1750-1930: An Archaeology*, Collins Press, 534 pp.
- SACHS, W. (ed.) (1996) *Diccionario del desarrollo. Una guía del conocimiento como poder*, PRATEC, Perú, 399 pp.
- SÁENZ RIDRUEJO, Fernando (2003) “Un siglo y medio de la revista de obras públicas”, en *Revista de Obras Públicas, Órgano profesional de los ingenieros de caminos, canales y puertos*, nº 3434, 2003, pp. 7-15.
- SÁENZ RIDRUEJO, Fernando (2007) “Ingeniería de caminos y canales, también de puertos y faros”, en SILVA SUÁREZ, Manuel (ed.) (2007) *Técnica e Ingeniería en España V. El Ochocientos. Profesiones e instituciones civiles*, Real Academia de Ingeniería Institución “Fernando el Católico”, Pressas Universitarias de Zaragoza, pp. 127-184.
- SALAS IGLESIAS, Pedro Manuel (2012) *El reformismo social y sanitario de Concepción Arenal, una contribución a la identidad de la enfermería contemporánea*, Editorial Club Universitario, Madrid, pp. 120-121.
- SALDAÑA ARCE, Diego; BUENO HERNÁNDEZ, Francisco (2003) “La revista de obras públicas entre 1959 y 1975”, en *Revista de Obras públicas, etc.*, nº 3434, 2003, pp. 99-102.
- SAN MIGUEL HERNÁNDEZ, M. (1990) “Impresiones sobre París en los escritores españoles”, *Estudios de Investigación franco-española*, nº 3, pp. 77-101.
- SÁNCHEZ ALONSO, Blanca (2002) “La época de las grandes migraciones: desde mediados del siglo XIX a 1930, en *Colección Mediterráneo Económico, Caja Rural Intermediterránea*, Instituto de Estudios Socioeconómicos de Cajamar, pp. 19-32.
- SÁNCHEZ DE HAEDO, Julián (1828) *Guía del Estado Eclesiástico Seglar y Regular, de España en Particular, y de toda la Iglesia Católica en general, para el año de 1828. Contiene la nómina de todos los principales individuos actuales de la Clerecía Seglar y Regular de esta Corte: de los Ilmos. Sres. Arzobispos, Obispos, Canónigos y Racioneros de todas las Iglesias catedrales y Colegiales de España y América: y de los Provisores y Vicarios generales de sus respectivas diócesis: de los Superiores generales y Provinciales de las Ordenes Regulares: de los Emmos. Sres. Cardenales, Nuncios Apostólicos, Patriarcas y Obispos de toda la Cristiandad, &c. Por Don Julian Sanchez de Haedo. Con licencia*, Imprenta de Sancha, Madrid, 395 pp.
- SÁNCHEZ DOMINGO, Rafael (2009) “Origen histórico-jurídico del aguinaldo: del *strenna* romano al salario en especie”, en CAMPOS Y FERNÁNDEZ DE SEVILLA, Francisco Javier (coord.) *La Natividad: arte, religión y tradiciones populares*, pp. 715-730.
- SÁNCHEZ GALÁN, M^a Begoña (2007) “Telones publicitarios”, en *Pensar la Publicidad*, vol. I, nº 2, pp. 199-222.

- SÁNCHEZ GÓMEZ, Luis Ángel (2002) “Las exhibiciones etnológicas y coloniales decimonónicas y la Exposición de Filipinas de 1887”, en *Revistas del CSIC, RDTP*, LVII, 2, pp. 79-104.
- SÁNCHEZ GÓMEZ, Luis Ángel (2006) “Ciencia, exotismo y colonialismo en la Exposición Universal de París de 1878”, en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, nº 28, pp. 192-212.
- SÁNCHEZ GÓMEZ, Luis Ángel (2006) “Glorias efímeras: España en la Exposición universal de París de 1878”, en *Historia Contemporánea*, nº 32, p. 257-283.
- SÁNCHEZ GONZÁLEZ, Juan (1993) “Prensa y mentalidad republicana durante el Sexenio Democrático. Una reflexión metodológica”, en *Anales de Historia Contemporánea*, 9 (1993), pp. 53-68.
- SÁNCHEZ ILLÁN, Juan Carlos (1999) *Prensa y política en la España de la Restauración. Rafael Gasset y El Imparcial*, Editorial Biblioteca Nueva, S. L., Madrid, 397 pp.
- SÁNCHEZ OLEA, Carlos (2010) “La empresa hoy. Agente de cultura y civilización”, en *Revista Icono 14*, 2010, Año 8, Vol. 2, pp. 25-41.
- SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (2008) “El ferrocarril y la expansión minera andaluza”, en CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (dirs.) (2008) *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance [Tomo II]*, Junta de Andalucía -Consejería de Obras Públicas y Transportes- y Fundación de los Ferrocarriles Españoles; Servicio de Publicaciones. Dirección general de Planificación de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, pp. 555-588.
- SÁNCHEZ ROMERO, Miguel Ángel (2009) *La Industria Valenciana en torno a la Exposición Regional de 1909*, tesis doctoral dirigida por GÓMEZ-SENENT MARTÍNEZ, Eliseo; y GONZÁLEZ CRUZ, Carmen, Departamento de Proyectos de Ingeniería, Universidad Politécnica de Valencia, 442 pp.
- SÁNCHEZ-OCAÑA VARA, Álvaro (2013) “Las prohibiciones históricas de la fiesta de toros”, en *ARBOR Ciencia, Pensamiento y Cultura*, Vol. 189-763, septiembre-octubre 2013, ¿? pp.
- SANTOS ROVIRA, José María; ENCINAS ARQUERO, Pablo (2009) “Breve aproximación al concepto de Literatura de Viajes como género literario”, en *Revista Electrónica de Estudios Filológicos*, número 17, julio 2009, s. / p.
- SANZ, Antonio (1744) *Kalendario manual y guia de forasteros en Madrid para el año M.DCC.XLIV. Contiene los Nacimientos de Reyes, Reynas, Cardenales, y Principes de la Euroopa, los Ministros que componen los Tribunales de fu Mageftad en eftos Reynos, y donde al prefente habitan los de efta Corte. Con Privilegio, que tiene Antonio Sanz, Inprefor de el Rey nueftro Señor, y fu Confejo. Hallarafe en fu Imprenta en la calle de la Paz,* 106 pp. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/details.vm?q=id:0000873319> [última consulta 09/11/2015]
- SAURA PÉREZ, P. y GARCÍA GARCÍA, F. (2010) “La comunicación de crisis como elemento clave de la comunicación empresarial”, en *Revista Icono 14*, 1 de julio de 2010, Año 8, Vol. 2, pp. 42-56.
- SAZATORNIL RUIZ, Luis; LASHERAS PEÑA, Ana Belén (2005) “París y la españolada. Casticismo y estereotipos nacionales en las exposiciones universales (1855-1900)”, en *Miscellanées. Mélanges de la Casa de Velázquez*, pp. 265-290.
- SEGUÍ MARCO, Guillermo (1983) “La epidemia de fiebre amarilla de 1870, en Alicante” en *Anales de la Universidad de Alicante. Historia contemporánea* nº 2, pp. 109-134.
- SÉMBLER R., Camilo (2006) *Estratificación social y clases sociales. Una revisión analítica de los sectores medios*, Serie Políticas Sociales, nº 125, División de Desarrollo Social de las Naciones Unidas, 76 pp.
- SEOANE, María Cruz (1996) *Historia del Periodismo en España, Vol. II. El siglo XIX*, 336 pp.

- SERRALLONGA URQUIDI, Joan (1996) “Epidemias e historia social. Apuntes sobre el cólera en España, 1833-1865”, en *Historia Social* nº 24, Fundación Instituto de Historia Social, pp. 7-21.
- SERRANO GARCÍA, Rafael; PRADO MOURA, Ángel de; LARRIBA, Elisabel (eds.) (2014) *Discursos y devociones religiosas en la Península Ibérica, 1750-1860. De la crisis del Antiguo Régimen a la consolidación del Liberalismo*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 255 pp.
- SERRANO, María del Mar (1993) “Viajes y viajeros por la España del siglo XIX”, en *Cuadernos Críticos de Geografía Humana*, Año XVII, número 98, s. p.
- SIERRA DE CÓZAR, Pedro (2002) *Ronda por su ferrocarril: la construcción de la línea de Bobadilla-Algeciras*, CEDER, Serranía de Ronda, 242 pp.
- SILVA SUÁREZ, Manuel (1999) *Uniformes y emblemas de la Ingeniería Civil Española*, Institución “Fernando el Católico” (CSIC), Excma. Diputación de Zaragoza, 251 pp.
- SILVA SUÁREZ, Manuel (2007) *Técnica e Ingeniería en España: IV. El ochocientos. Pensamiento, profesiones y Sociedad*, Real Academia de Ingeniería, Institución “Fernando el Católico”, Pressas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza, 773 pp.
- SILVA SUÁREZ, Manuel (2008) *Sobre la institucionalización de la ingeniería civil española. El papel de la ingeniería industrial*, SPICUM, Universidad de Málaga, 60 pp.
- SILVA SUÁREZ, Manuel (Ed.) (2007) *Técnica e Ingeniería en España V. El Ochocientos. Profesiones e instituciones civiles*, Real Academia de Ingeniería Institución “Fernando el Católico”, Pressas Universitarias de Zaragoza, 735 pp.
- SILVA, Manuel; LUSA, Guillermo (2007) “Cuerpos facultativos del Estado versus profesión liberal”, en SILVA SUÁREZ, Manuel (Ed.) (2007) *Técnica e Ingeniería en España: IV. El ochocientos. Pensamiento, profesiones y Sociedad*, Real Academia de Ingeniería, Institución “Fernando el Católico”, Pressas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza, pp. 323-386.
- SILVELA Y GARCÍA DE ARAGÓN, Manuel (1829) *Una cuestión de Derecho*, Imprenta de Gaultier-Laguionie, Hôtel des Fermes, 186 pp.
- SILVELA Y GARCÍA DE ARAGÓN, Manuel (1830) *Compendio de la historia romana, hasta los tiempos de Augusto*, Impr. de Vve. Gaultier-Laguionie, 479 pp.
- SIMON DÍAZ, José (1983) *Bibliografía de la Literatura Hispánica*, Vol. 1, Editorial CSIC – CSIC Press, 911 pp.
- SIMÓN PALMER, Carmen (1991) *Escritoras españolas del siglo XIX: Manual bio-bibliográfico*, Castalia, Madrid, 834 pp.
- SIMONI, R. (2007) “Die neue Gotthardbahn-Überblick 2007”, *ETR: Eisenbahntechnische Rundschau*, nº 9, september 2007, Darmstadt, seiten 514-523.
- SOBRINO SIMAL, Julián (2008) “La arquitectura ferroviaria en Andalucía”, en CUÉLLAR VILLAR, Domingo; Sánchez Picón, Andrés (dirs.) (2008) *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance [Tomo II]*, Junta de Andalucía -Consejería de Obras Públicas y Transportes- y Fundación de los Ferrocarriles Españoles; Servicio de Publicaciones. Dirección general de Planificación de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, pp. 823-885.
- SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS DE LEÓN (1877) *Exposición regional leonesa de 1876. Catálogo General de los Expositores y Premios Adjudicados*, Imprenta de Rafael Garzo é Hijos, León, 83 pp.
- SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS (1873) *Mémoires et compte rendu des travaux de la Société des Ingénieurs Civils fondée le 4 mars 1848. Reconnue d'utilité publique par décret impérial du 22 décembre 1860*, Eugène Lacroix Éditeur, pp. 190-192.

- SOMBART, Werner (1972) *El burgués. Introducción a la historia espiritual del hombre económico moderno*, Alianza Editorial, Madrid, 371 págs.
- SOVEIRA, Beatriz R. (2014) “Agua y saneamiento en la ciudad de Córdoba (Argentina) (1880-1935)”, *TST. Transportes Servicios y Telecomunicaciones*, nº 26, pp. 128-160.
- SUBDIRECCIÓN GENERAL DEL PATRIMONIO HISTÓRICO-ARTÍSTICO, UNIDAD DE COORDINACIÓN DE ARCHIVOS MILITARES (2006) *Boletín Informativo*, Sistema Archivístico de la Defensa, nº 10, cuadro de la p. 8.
- SUBERBIOLA MARTÍNEZ, Jesús (2007) “La introducción del reloj mecánico en Málaga y Granada (1491-1492)”, en *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, nº 29, Universidad de Málaga, pp. 293-302.
- TATJER MIR, María Mercedes (2009) “En los orígenes del turismo litoral: los baños de mar y los balnearios marítimos en Cataluña”, en *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, nº Extra 13, 296, 2009, s. p.
- TEDDE DE LORCA, (1978b) “El proceso de formación de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces”, en *Revista Hacienda Pública Española: review of public economics*, nº 55, pp. 367-397.
- TEDDE DE LORCA, Pedro (2004) “Capítulo X. La economía española durante el reinado de Isabel II”, en VV. AA. (2004) *Liberalismo y Romanticismo en tiempos de Isabel II*, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 1 abr. 2004, s/p.
- TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *España y el ferrocarril: fuentes de información*, tesis doctoral, dirigida por Gloria Carrizo Sainero, Departamento de Filología IV, Universidad Complutense de Madrid, 2 tomos, 1288 pp.
- TORRES BALLESTEROS, Nuria (2012) “Arquitectura y Arqueología Industrial de la Estación de Madrid-Delicias”, en *Actas del VI Congreso de Historia Ferroviaria*, Vitoria, 31 pp.
- TORTELLA CASARES, Gabriel (1970) “El Estado, la banca y el desarrollo económico de España en el siglo XIX”, en GRACIA, Francisco; MUGUERZA, Javier; SÁNCHEZ DE ZAVALA, Víctor (coords.) (1970) *Teoría y sociedad. Homenaje al Profesor Aranguren*, Ariel, Barcelona, pp. 135-147.
- TORTELLA CASARES, Gabriel (1970) “Ferrocarriles, industria y revolución”, en LIDIA, C. E.; ZAVALA, I. M. (eds.) *La Revolución de 1868. Historia, pensamiento, literatura*, Las Américas Pub. Co., Nueva York, pp. 126-137.
- TORTELLA CASARES, Gabriel (1973) *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*, Editorial Technos, Madrid, 407 pp.
- TORTELLA, Teresa (2000) *Una guía de fuentes sobre inversiones extranjeras en España (1780-1914)*, Archivo del Banco de España, 357 pp.
- TST (2013) “Monográfico. El turismo en la España contemporánea”, en *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 24 de junio 2013, 238 pp.
- TST (2014) “Monográfico. Abastecimiento de agua y desarrollo urbano en la Historia Contemporánea”, en *TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 26, 354 pp.
- TUÑÓN DE LARA, Manuel (1992) *Poder y sociedad en España, 1900-1931*, Espasa Calpe, Madrid, 378 pp.
- TURNER, Victor W. (1988) *El proceso ritual: estructura y anti-estructura*, Taurus, Madrid, 217 pp.
- TUSSEL, Javier (1976) *Oligarquía y caciquismo en Andalucía (1890-1923)*, Planeta, Barcelona, 589 pp.
- TUSSEL, Javier (1978) “El sistema caciquil andaluz comparado con el de otras regiones españolas (1903-1923)”, en *Reis: Revista española de investigaciones sociológicas*, nº 2, pp. 7-19.

- UDÍAS VALLINA, Agustín (2004) “Las ciencias y el cristianismo en la historia”, en *Razón y fe: Revista hispanoamericana de cultura*, tomo 250, nº 1269-1270, Madrid, pp. 71-82.
- URQUIJO GOITIA, Mikel (1993) “El Sexenio democrático, un balance historiográfico”, en *Anales de Historia Contemporánea*, 9, 1993, pp. 33-51.
- URQUIJO Y GOITIA, José Ramón (1983) “Madrid ante la epidemia de cólera de 1854-1856”, en *Asclepio* XXXV, pp. 27-52.
- URRUTIA CÁRDENAS, Hernán (1999-2000) “La Edad de Plata de la Literatura Española (1868-1936), en *Cauce*, nº 22-23, pp. 581-582.
- UTRERA GÓMEZ, Reyes (1999) “La imagen de Andalucía en la Colección Real de Fotografía del archivo general de Palacio”, en *Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, nº 28, Año 7, p. 179.
- VALERO SUÁREZ, José María (2006) “La línea de tranvías entre Cádiz y San Fernando”, *Actas del IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga, 19 pp.
- VALVERDE Y ÁLVAREZ, Emilio (1848-1894) *Plano y guía del viajero en Madrid*, Madrid ¿? pp. Disponible en: www.bibliotecavirtualmadrid.org [última consulta 28/09/2015]
- VALVERDE Y ÁLVAREZ, Emilio (1886) *Nueva guía del viajero en España y Portugal. Viaje geográfico, artístico y pintoresco por la Península Ibérica*, Madrid. Centro Del Atlas Geográfico..., Imp. de Fernando Cao y Domingo De Val, 2. V., 915 y 1003 pp. Disponible en: http://bvpb.mcu.es/es/consulta/busqueda_referencia.cmd?posicion=2&idValor=47825&forma=ficha&id=125 [última consulta 28/09/2015]
- VARELA ORTEGA, José (2001) *Los amigos políticos: partidos, elecciones y caciquismo en la Restauración, 1875-1900*, Marcial Pons Historia, 565 pp.
- VASILI, Paul (1886) *La société de Madrid. Édition Augmentée de Lettres Inédites*, s/i; s/c.
- VÁZQUEZ CIENFUEGOS, Sigfrido (2008) “La celebración del IV Centenario del Descubrimiento de América en Huelva (1892): Un nuevo impulso en el estudio e investigación de la historia de América”, en NAVARRO ANTOLÍN, Fernando (ed.) (2008) *Orbis Incognitus. Avisos y legajos del Nuevo Mundo. Homenaje al profesor Luis Navarro García*, Vol. 2, Universidad de Huelva, pp. 67-77.
- VEIGA ALONSO, Xosé R. (1998) “La utopía ferroviaria de la Galicia decimonónica: la línea Palencia-A Coruña (1858-1883)”, en *Actas del I Congreso de Historia Ferroviaria*, Alicante, 12 pp.
- VERA BALANZA, Mª Teresa (1995) *La teoría de la comunicación. Perspectivas para un debate interdisciplinario*, Secretariado de Publicaciones e Intercambio Científico, Universidad de Málaga, 161 pp.
- VERA, Antonio E. (1924) *El fracaso del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec: ensayo político-social*, Editorial Cultura, 89 pp.
- VILAR RODRÍGUEZ, Margarita (200) “La cobertura social a través de las sociedades de socorro mutuo, 1839-1935. ¿Una alternativa al Estado para afrontar los fallos del mercado?”, en *XVI Encuentro de Economía Pública, Crisis Financiera y Sector Público, Granada 2009*. Propuesta de trabajo para la sesión titulada Economic and Public History, organizada por el Dr. Francisco Comín Comín, 34 pp.
- VILAR RODRÍGUEZ, Margarita; PONS PONS; Jerònia (2011) “El papel de las sociedades de socorro mutuo en la cobertura del riesgo de enfermedad en España (1870-1942)”, en *X Congreso Internacional de la AEHE 8 y 10 de Septiembre 2011, Universidad Pablo de Olavide, Carmona (Sevilla)*, 31 pp.
- VILAR, Juan Bautista (1993) “El Federalismo en los orígenes del Cantón de Cartagena (El Partido Republicano Federal en Murcia y su Región, 1868-1873)”, en *Anales de Historia Contemporánea*, 9, 1993, pp. 123-173.

- VILCHES, Jorge (2007?) *Los republicanos e Isabel II: El mito del trono contra el pueblo (1854-1931)*, Documentos de trabajo de la Universidad Complutense de Madrid, 31 pp.
- VILLACORTA BAÑOS, Francisco (2003) “Los Ateneos liberales: política, cultura y sociabilidad intelectual, en *Hispania*, LXIII/2, núm. 214, 2003, Madrid, pp. 418-422.
- VILLACORTA HERNÁNDEZ, Miguel Ángel (2010) “La financiación con acciones privilegiadas en las empresas españolas relacionadas con el ferrocarril”, en *Revista TST (Transportes, Servicios y Telecomunicaciones)*, nº 18, junio 2010, pp. 120-143.
- VILLAFANE, Justo (1999) *La gestión profesional de la imagen corporativa*, Ediciones pirámide, Madrid, 322 pp.
- VILLE DE BAYONNE (1864) *Livret de l'Exposition Internationale Franco-Espagnole de la Ville de Bayonne*, Imprimerie E. Lasserre, Bayonne, 262 pp.
- VINCENOT, Henri (1978) *La Vie quotidienne dans les chemins de fer au XIXe siècle*, Ed. Hachette, 255 pp.
- VIÑAS Y CAMPÍ (1865) *El Indicador de España y de sus posesiones de Ultramar, ó sea, inscripción general de todas las clases comprendidas en el Subsidio Industrial y de Comercio, las de la Magistratura y Administración y las casas extranjeras que faciliten antecedentes al efecto: almanaque de más de 300.000 direcciones: Año económico de 1864 á 1865, primero de su publicación*, Imprenta de Narciso Ramírez, Barcelona, 526 pp.
- VOVELLE, Michel (1992) *Idéologies et mentalités*, Gallimard, Paris, 358 pp.
- VV. AA. (1986?) *La ciudad y su entorno: Madrid centro de poder político. Poder económico y élites locales*, Vol. 1, Madrid, ¿? pp.
- VV. AA. (1987) *El camino de hierro La Habana-Güines*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 154 pp.
- VV. AA. (2008) *Manuel Rodríguez de Berlanga. Liber amicorum (1825-1909)*, Real Academia de Bellas Artes de San Telmo/Ayuntamiento de Alhaurín el Grande, Málaga, 340 pp.
- WAIS, Francisco (1974) *Historia de los ferrocarriles españoles*, Editora Nacional, Madrid, 730 pp.
- WAIS, Francisco (1987) *Historia de los Ferrocarriles Españoles I*, Fundación de Ferrocarriles Españoles, Madrid, ¿? pp.
- WEBER, Max (2009) *La ética protestante y el espíritu del capitalismo*, Editorial Reus, 288 pp.
- WESTPHALEN, M. H. (1993) *La dirección de comunicación*, [edición española de PIÑUEL, José Luis] Ediciones del Prado, Madrid, XX + 1246 pp.
- WIATROWSKI, Claude (2007) *Railroads Across North America: An Illustrated History*, MBI Publishing Company, 256 pp.
- WOLTON, Dominique (2009) *La otra mundialización. Las batallas contemporáneas por la diversidad cultural*, Editorial Gedisa S. A., 194 pp.
- WULFF ALONSO, Fernando (2002) “Historias europeas: Rodríguez de Berlanga, Th. Mommsen y las leyes municipales de Málaga y Salensa”, en *Revista Péndulo*, número XIV/Diciembre 2002, Colegio de Ingenieros Técnicos Industriales de Málaga, pp. 114 y ss.
- WULFF ALONSO, Fernando (2003) *Las esencias patrias. Historiografía e Historia Antigua en la construcción de la identidad española (siglos XVI-XX)*, Editorial Crítica, Barcelona, 292 pp.
- YESTE NAVARRO, Isabel (2007) “Ideología y urbanismo en la Zaragoza decimonónica”, en *Artigrama*, núm. 22, 2007, pp. 649-669.

- ZANETTI LECUONA, Óscar; GARCÍA ÁLVAREZ, Alejandro (1987) *Caminos para el azúcar*, Ed. de Ciencias Sociales, 417 pp.
- ZARAGOZA ADRIENSENS, Salvador (2010) “De las exposiciones de la Real Sociedad Económica de Amigos del País a la feria Muestrario Internacional de Valencia”, en *Ilustración y Progreso: La Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia (1776-2009)*, Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia, pp. 379-406.
- ZIMMERMANN, Karl (2007) *The GrandLuxe Express: Traveling in High Style*, Indiana University Press, 143 pp.
- ZOZAYA MONTES, María (2002) *El Casino de Madrid, orígenes y primera andadura*, Casino de Madrid, 279 pp.
- ZOZAYA MONTES, María (2008) *El Casino de Madrid: Ocio, Sociabilidad, Identidad y Representación Social*, Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Geografía e Historia, Departamento de Historia Contemporánea, 854 pp.
- ZUGASI Y SÁENZ, Julián (1876) *El bandolerismo: Estudio social y memorias históricas por el Excmo. é Ilmo. Señor Don Julián de Zugasti ex-Diputado á Córtes y exGobernador de Córdoba*, Vol. I, Imprenta de T. Fortanet, Madrid, 341 pp.
- ZULUETA CARVAJAL, Santiago; RUIZ ROJAS, Carmen María (2012) “El paisaje de las minas de la reunión. Una aproximación desde el pozo 5”, en *Actas de las Jornadas Andaluzas de Patrimonio Industrial y de la Obra Pública 2010*, Sevilla, pp. 63 y ss.
- ZURITA, Rafael y CAMURRI, Renato (eds.) *Las elites en Italia y en España (1850-1922)*, Universidad de Valencia, 261 pp.

Estadillo de Fuentes extraídas de Archivos y Centros de Conservación

1. Biblioteca de la Fundación de Ferrocarriles Españoles (BFFE) (Madrid)

Álbum del Viajero por el Ferro-Carril de Sevilla a Córdoba 1861 [Edición Facsímil del original conservado en el Archivo de la Diputación de Sevilla], Sevilla, 2001.

Guía Monográfica de la Red Catalana de M. Z. A. y líneas combinadas, 192?

SÁNCHEZ MORENO, R.; OLMO, Vicente (1931) *Ferrocarriles y Tranvías*, Primer Volumen (marzo a diciembre 1931), Madrid.

Folletos de varias compañías de ferrocarriles (1920-1930 aprox.)

Memorias MZA (1920)

Revistas Científicas y Técnicas. Imágenes de portadas de 25 revistas científicas principales de varias nacionalidades y en varios idiomas, con temas de ferrocarriles o temas afines. 1 powerpoint explicativo de Ana Cabanes, jefa biblioteca.

Fichas bibliográficas de Compañía de Ferrocarriles Andaluces (Estatutos, Memorias, etc.)

2. Archivo Histórico Ferroviario (AHF) (Madrid)

2. 1. Perfiles longitudinales

Madrid a Alcázar de San Juan. Perfiles esquemáticos, libro 4, Servicio de Itinerarios de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, Estudios de Explotación, 1947.

Línea de Alcázar á Ciudad-Real. Perfil General, MZA, 1916.

Línea de Manzanares á Córdoba y Ramal de Vadollano a Linares y a Los Salidos. Perfil General, MZA, 1906.

Línea de Córdoba a Málaga. Perfil Longitudinal, Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, 1928.

2. 2. Boletos de Acciones de Ferrocarril

-Amorebieta-Guernica-Luno, 1888.

-Andaluces, 1913.

-Asturias-Galicia-León, 1882.

- Asturias-Galicia-León, 1883.

-Asturias-Galicia-León, 1885.

-Banco de Cataluña, 1929.

-Barcelona a Francia, 1864.

-Dividendos Pasivos, ¿?.

-El Irati, 1939.

-FFCC de Cataluña, 1963.

-FFCC Secundarios, 1909.

-MZA, 1859.

-MZA, 1883.

-MZA, 1886.

-MZA, 1887.

-MZA, 1899.

-MZA, 1902.

-MZA, 1918.

-MZA, 1921.

-MZA, 1923.

-MZA, 1927.

-MZA, 1944.

-Norte, 1860.

-Norte, 1870-0037.

-Norte, 1870-0038.

-Norte, 1876.

-Norte, 1878-0035.

-Norte, 1878-0043.

-Norte, 1880.

-Norte, 1883.

-Norte, 1885.

-Norte, 1888.

-Norte, 1917-0001.

-Norte, 1917-0002.

-Norte, 1917-0004.

-Norte, 1917-005.

-Norte, 1917-0006.

-Norte, 1917-0007.

-Norte, 1917-0008.

-Norte, 1917-0010.

-Norte, 1917-0011.

- Norte, 1917-0012.
- Norte, 1917-0013.
- Norte, 1918-0003.
- Norte, 1918-0009.
- Palma Sóller, 1906.
- Sellos.
- Sóller, 1940.
- TBF, 1876.
- TBF, 1887-0028.
- TBF, 1887-0030.
- TBF, 1887-0031.
- TBF, 1913¿?
- Tranvía Bilbao-Durango-Arratia, 1942.
- Vascongados, 1906¿?
- Zaragoza a Pamplona, 1859.
- Zaragoza-Escatrón, 1871.

2. 3. Anagramas y membretes de compañías ferroviarias y Cuerpo Nacional de Ingenieros, Caminos, Canales y Puertos (1850¿? 1941)

(En material en exposición en el Museo Ferroviario)

Compañía de Wagon Lits

(Seleccionados en el AHF sin fechas).

- Anagramas (6)
- Cuerpo Nacional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Cuarta División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles.
- Cuerpo Nacional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. División de Ferro-Carriles de Sevilla.
- Sociedad del Ferrocarril de Alcantarilla a Lorca (2)
- Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno(1)
- Ferro-Carriles Andaluces (5)
- Compañía del Ferrocarril de Madrid a Aragón (1)
- Compañía de los Ferro-Carriles de Asturias, Galicia y León (2)
- Sociedad de los Ferro-Carriles de Almansa a Valencia y Tarragona (1)
- Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras (3)
- Compañía del Ferrocarril Central Catalán Sociedad Anónima (1)

- Compañía del Ferrocarril Central de Aragón (2)
- Compañía de los Ferro-carriles de Ciudad-Real a Badajoz y de Almorchón a las minas de carbón de Belmez (1)
- Compañía de Ferrocarriles y Tranvías, Línea de Mollet a Caldas de Montbuy (1)
- Ferrocarril de Córdoba á Málaga (2).
- Ferro-Carril de Córdoba á Sevilla (1).
- Ferro-Carril de Isabel Segunda (2)
- Ferrocarriles de Cataluña, S. A. (1)
- Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios (1)
- Compañía de los Ferrocarriles Vascongados (1)
- Compañía General de Ferrocarriles Catalanes (1)
- Compañía de Ferrocarriles del Gran Central Español (1)
- The Great Southern of Spain Railway Company Limited (de Lorca a Baza y Águilas) (4)
- El Irati (1)
- Compañía de Explotación de los Ferrocarriles de Madrid á Cáceres y Portugal y del Oeste de España (4)
- Santander-Mediterráneo, Cía. del F. C. de S. B. S. C. (1)
- Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA) (19)
- Compañía de los Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo (6)
- Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (4)
- Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España (2)
- Ferrocarriles de la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya (3)
- Sociedad Anónima de Ferrocarriles “Soria-Navarra” (4)
- Compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga (1)
- Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España (8)

- Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona á Barcelona y Francia (2)
- Tranvía Eléctrico de Bilbao a Durango y Arratia (2)
- Ferro-Carril de Tudela á Bilbao (1)
- Ferro-Carril de Utrera á Morón y Osuna (2)
- Minas y Ferro-Carril de Utrillas, Sociedad Anónima, Zaragoza (1)
- Ferro-Carril de Zafra á Huelva (2)
- Compañía de los Ferro-Carriles de Zaragoza á Escatrón y de Val de Zafan á las minas de la cuenca carbonífera de Gargallo-Utrillas (1)
- Compañía de los Ferro-Carriles de Zaragoza á Pamplona y Barcelona (1)

2. 4. Libros de Actas de MZA

39 libros reuniones del Consejo Administración Madrid

16/01/1957

27/05/1941

2. 5. Expedientes

A-0006-003

Serie Doc.: Compañía Andaluces. Servicio de Vía y Obras. Expedientes generales

31/07/1863

31/07/1863

Num. docs: 1

Planos del proyecto definitivo de construcción de la estación de Málaga en la línea de Córdoba a Málaga

Contenido:

1. Elevación y plano de la cochera de locomotoras ; Elevación* y secciones de la cochera para locomotoras ; Planta de Talleres de montaje para vagones y coches ; Elevación y sección transversal de Talleres de montaje para vagones y coches ; Elevación longitudinal y lateral, plano y sección de Taller de Ajuste ; Elevación y sección transversal de Talleres de montaje para locomotoras ; Plano, elevación y secciones de Almacén del Servicio de Tracción ; Elevación y sección transversal de Depósito de coches ; Plano general de la estación. (1863 julio 31)

Materias:

1. LÍNEA CÓRDOBA A MÁLAGA 2. MÁLAGA (ESTACIÓN)

Onomástico:

1. COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1861-1878)

Geográfico:

1. MÁLAGA (ANDALUCÍA)

Notas:

Véase Signatura: A_0012_006 Material de exposiciones

Otras fuentes:

Archivo Díaz Escovar del Museo de Artes y Costumbres Populares. Fundación Unicaja (Málaga): Fotografía de la estación. Archivo General de Palacio (AGP): Fotografía de la estación por J. Spreafico en el álbum número de inventario: 10164197 "Obras de fábrica del fc. de Córdoba a Málaga. Dedicado a S.M. la reina doña Isabel II". Málaga 1867.

A-0010-009

Serie Doc.: Compañía Andaluces. Servicio de Vía y Obras. Expedientes generales

12/06/1867

12/06/1867

Num. docs: 1

Planos del proyecto de apartadero desde la estación de Málaga a la fábrica de hierro de Tomás Heredia aprobado con prescripciones el 25 de octubre de 1867

Contenido:

1. Plano general; Perfil longitudinal; Obras de fábrica; Plano parcelario; Paso a nivel de la carretera de Málaga a Churriana. (1867 junio 12)

Materias:

1. FÁBRICAS 2. LÍNEA CÓRDOBA A MÁLAGA 3. APARTADEROS
4. MÁLAGA(ESTACIÓN)

Onomástico:

1. COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1861-1878)
2. FÁBRICA DE HIERRO TOMÁS HEREDIA

Geográfico:

1. MÁLAGA (ANDALUCÍA)

A-0012-006

Serie Doc.: Compañía Andaluces. Servicio de Vía y Obras. Expedientes generales

12/05/1863

12/05/1863

Num. docs: 11

Proyecto definitivo de construcción de la estación de Málaga en la línea de Córdoba a Málaga, aprobado con prescripciones por Real orden de 20 de abril de 1865 realizado por el ingeniero jefe Antonio Arriete

Contenido:

0. Índice del proyecto.

1. Camisa del anteproyecto aprobado el 8 de agosto de 1861. [falta el anteproyecto].

2. Memoria. (1863 mayo 12)

3. Plano del edificio de viajeros. (1863 mayo 12)

4. Plano de emplazamiento. (1863 mayo 12)

5. Plano de planta y alzado de la cochera de locomotoras. (1863 mayo 12)

6. Plano de elevación y secciones de la cochera de locomotoras. (1863 mayo 12)

7. Presupuesto estimativo de la cochera de locomotoras. (1863 mayo 12)

8. Plano de planta, elevaciones y sección transversal de los talleres de montaje para los vagones y coches. (1863 mayo 12)

9. Presupuesto estimativo de los talleres de montaje para los vagones y coches. (1863 mayo 12)

10. Plano de planta, elevación longitudinal y lateral, y sección del taller de ajuste. (1863 mayo 12)

11. Presupuesto estimativo del taller de ajuste. (1863 mayo 12)

Materias:

1. ESTACIONES 2. LÍNEA CÓRDOBA A MÁLAGA 3. MÁLAGA (ESTACIÓN)
4. COCHERAS DE MÁQUINAS 5. ROTONDAS DE MÁQUINAS

Onomástico:

1. COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1861-1878)
2. ARRIETE, ANTONIO. INGENIERO

Geográfico:

1. MÁLAGA (ANDALUCÍA)

Notas:

Véase Signatura: A_0006_003

NOTA HISTÓRICA: Los dos edificios para la entrada y salida de pasajeros, se enmarcaban una estructura de hierro construida en 1863 en la fundición de Ferdinand de la Rochette en Givors, Rhone, Francia.

A-0013-005

Serie Doc.: Compañía Andaluces. Servicio de Vía y Obras. Expedientes generales
15/06/1895

07/08/1895

Num. docs: 2

Expediente sobre el proyecto de instalación de vías en el muelle de Heredia, en el Ramal al Puerto de Málaga

Contenido:

1. Memoria del proyecto. (1895 junio 15/1895 agosto 7)
2. Planos de las obras a realizar. (1895 junio 15/1895 agosto 7)

Materias:

1. LÍNEA CÓRDOBA A MÁLAGA 2. RAMAL MÁLAGA AL PUERTO (BATERÍA DE SAN RAFAEL) 3. RAMAL BATERÍA DE SAN RAFAEL AL MUELLE DE HEREDIA 4. VÍAS

Onomástico:

1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES (1877-1936)

Geográfico:

1. MÁLAGA (ANDALUCÍA)

A-0037-015

Serie Doc.: Compañía Andaluces. Servicio de Vía y Obras. Expedientes generales
13/3/1861

22/3/1861

Num. docs: 2

Inundaciones extraordinarias del río Guadalhorce

Materias:

1. CATÁSTROFES NATURALES 2. LÍNEA CÓRDOBA A MÁLAGA

Onomástico:

1. COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1861-1878)

Geográfico:

1. RÍO GUADALHORCE

A-0044-006

Serie Doc.: Compañía Andaluces. Servicio de Vía y Obras. Expedientes generales
10/01/1889

16/01/1889

Num. docs: 3

Expediente sobre el proyecto de un ramal de vía para enlazar la fábrica de los Sres. Gross y Compañía con la vía del puerto de Málaga

Contenido:

1. Memoria del proyecto. (1889 enero 10)
2. Planos de las obras a realizar. (1889 enero 10)
3. Oficio tramitando el proyecto. (1889 enero 10/1889 enero 16)

Materias:

1. LÍNEA CÓRDOBA A MÁLAGA 2. RAMAL MÁLAGA AL PUERTO (BATERÍA DE SAN RAFAEL)

Onomástico:

1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES (1877-1936)

Geográfico:

1. MÁLAGA (ANDALUCÍA)

A-0044-009

Serie Doc.: Compañía Andaluces. Servicio de Vía y Obras. Expedientes generales

23/11/1886

23/11/1886

Num. docs: 4

Expediente sobre el proyecto de FC. de la batería de San Rafael al muelle de Málaga

Contenido:

1. Memoria del proyecto. (1886 noviembre 23)
2. Plano de las obras a realizar. (1886 noviembre 23)
3. Perfil longitudinal. (1886 noviembre 23)
4. Presupuesto. (1886 noviembre 23)

Materias:

1. LÍNEA CÓRDOBA A MÁLAGA 2. FUENSEQUILLA (PUENTE) 3. RAMAL BATERÍA DE SAN RAFAEL AL MUELLE DE HEREDIA

Onomástico:

1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES (1877-1936)

Geográfico:

1. MÁLAGA (ANDALUCÍA)

A-0083-017

Serie Doc.: Compañía Andaluces. Servicio de Vía y Obras. Expedientes generales

01/10/1864

25/09/1877

Num. docs: 3

Proyecto de estación común en Córdoba para las tres empresas concesionarias de los Ferrocarriles de Córdoba a Málaga, Córdoba a Sevilla y Córdoba a Manzanares

Contenido:

1. Oficios y minutas tramitando el proyecto. (1864 octubre 1/1865 diciembre 20)

Contiene además:

1. Extracto del plano del edificio de los viajeros de la estación de Córdoba. (1872 mayo 10)
2. Oficio de la Dirección General de Obras Públicas dirigido al Ingeniero Jefe de la División de los Ferrocarriles de Sevilla, comunicándoles la R.O. por la que se accede, solo para los efectos comprendidos en la Ley y Reglamento de Policía de Ferrocarriles, a la solicitud promovida por las Compañías de los Ferrocarriles de Córdoba a Sevilla y de Madrid a Zaragoza y a Alicante, de aprobación a la fusión concertada entre ambas

empresas respecto a sus líneas. (1875 octubre 19)

3. Oficio del Gobernador Civil de Sevilla al Ingeniero jefe de la División de Ferrocarriles de Sevilla, comunicándole que se considera conveniente el proyecto presentado por las empresas concesionarias de los Ferrocarriles de Córdoba a Sevilla y de Sevilla a Jerez para enlazar ambas líneas con un ramal de unión por la orilla izquierda del Guadalquivir, así como del proyecto de unir lo más directamente posible la estación de San Bernardo con la de la Plaza de Armas y los muelles del puerto con otro ramal servido por motor de vapor o por caballerías. (1877 septiembre 25)

Materias:

1. LÍNEA CÓRDOBA A SEVILLA 2. LÍNEA CÓRDOBA A MÁLAGA 3. LÍNEA MANZANARES A CÓRDOBA 4. RAMAL SEVILLA-PLAZA DE ARMAS AL PUERTO DE SEVILLA 5. RAMAL SEVILLA-SAN BERNARDO AL PUERTO DE SEVILLA 6. CÓRDOBA (ESTACIÓN) 7. ENLACES FERROVIARIOS

Onomástico:

1. COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE CÓRDOBA A SEVILLA (1857-1875)

Geográfico:

1. CÓRDOBA (ANDALUCÍA)

A-0100-031

Serie Doc.: Compañía Andaluces. Servicio de Vía y Obras. Expedientes generales

25/9/1877

25/9/1877

Num. docs: 1

Comunicación del Gobernador Militar de Córdoba a la Dirección General de Obras Públicas, del descarrilamiento de un tren con motivo de un desprendimiento ocurrido el 23 de septiembre de 1877 en el km. 34 de la línea de Córdoba a Belmez

Materias:

1. ACCIDENTES FERROVIARIOS 2. LÍNEA CÓRDOBA A BELMEZ
3. DESPRENDIMIENTOS DE TIERRAS 4. DESCARRILAMIENTOS DE TRENES

Onomástico:

1. COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE CÓRDOBA A ESPIEL Y BELMEZ (1867-1880)

Geográfico:

1. CÓRDOBA (ANDALUCÍA)

A-0103-012

Serie Doc.:

Compañía Andaluces. Servicio de Vía y Obras. Expedientes generales

27/01/1882

03/11/1892

Num. docs: 1

Expediente sobre el proyecto de construcción del ramal desde la estación de Málaga hasta el puerto de Málaga

Contenido:

1. Oficios y Minutas tramitando el proyecto. (1882 enero 27/1892 noviembre 3)

Materias:

1. LÍNEA CÓRDOBA A MÁLAGA 2. RAMAL MÁLAGA AL PUERTO (BATERÍA DE SAN RAFAEL)

Onomástico:

1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES (1877-1936)

Geográfico:

1. MÁLAGA (ANDALUCÍA)

A-0115-004

Serie Doc.: Compañía Andaluces. Servicio de Vía y Obras. Expedientes generales

23/11/1860

16/8/1877

Num. docs: 6

Proyectos de nueva construcción, conservación y reparación de la estación de 1ª clase de Málaga

Materias:

1. LÍNEA CÓRDOBA A MÁLAGA 2. MÁLAGA (ESTACIÓN) 3. OBRAS DE CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO

Onomástico:

1. COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1861-1878)

Geográfico:

1. MÁLAGA (ANDALUCÍA)

A-0115-014

30/04/1913

20/06/1913

Ferro-Carril de Córdoba a Málaga. Compañía Andaluces. Servicio de Vía y Obras. Expedientes generales.

Proyecto de prolongación del revestimiento del lado izquierdo de la trinchera entre los kms. 12.000 y 12.120 de la línea de Córdoba a Belmez.

A- 0150-005

Serie Doc.: Compañía Andaluces. Servicio de Vía y Obras. Expedientes generales

08/06/1864

20/12/1864

Num. docs: 1

Proyectos de vías y edificios para las estaciones de 2ª, 3ª y 4ª clase, comprendidas desde Córdoba a Málaga

Contenido:

1. Oficios y minutas; Memoria. (1864 junio 8/1864 diciembre 20)

Materias:

1. EDIFICIOS 2. TRAZADO DE VÍA 3. EDIFICIOS DE VIAJEROS
4. LÍNEA CÓRDOBA A MÁLAGA 5. ESTACIONES DE 4ª CLASE 6. ESTACIONES DE 3ª CLASE 7. ESTACIONES DE 2ª CLASE

Onomástico:

1. COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1861-1878)

Geográfico:

1. CÓRDOBA (ANDALUCÍA)

A-0172-002

Serie Doc.: Compañía Andaluces. Servicio de Vía y Obras. Expedientes generales

24/1/1899

6/2/1899

Num. docs: 1

Expediente sobre la solicitud de la Cía. de Andaluces para que se le autorice a cargar mineral de hierro de la mina "La Esperanza", en el km. 76,250 de la línea de Puente Genil a Linares

Contenido:

1. Oficios y minutas tramitando el expediente. (1899 enero 24 / 1899 febrero 6)

Materias:

1. EXPLOTACIÓN DE INSTALACIONES FIJAS 2. LÍNEA PUENTE GENIL A LINARES 3. CARGAS DE MINERALES

Onomástico:

1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES (1877-1936)

Geográfico:

1. MÁLAGA (ANDALUCÍA) 2. MINA LA ESPERANZA

A-0223-005

Serie Doc.: Compañía Andaluces. Servicio de Vía y Obras. Expedientes generales
9/2/1895

29/10/1895

Num. docs: 2

Proyectos de pasos a nivel, desviaciones y modificaciones de la carretera de Cádiz a Málaga, en el cruzamiento con el FC. de Bocaleones a Málaga

Materias:

1. LÍNEA CAMPAMENTO (BOCALEONES) A MÁLAGA (PROYECTO)

2. PASOS A NIVEL

Onomástico:

1. COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE CAMPAMENTO (BOCALEONES)
AMÁLAGA

Geográfico:

1. MÁLAGA (ANDALUCÍA) 2. CÁDIZ (ANDALUCÍA)

B-0030-010

Serie Doc.: Compañía MZA. Servicio de Vía y Obras. Estudios y Proyectos. Depósito de Planos

21/02/1891

18/09/1907

Num. docs: 9

Planos relativos a la estación de Espeluy de la línea de Manzanares a Córdoba

Contenido:

1. Plano de emplazamiento y planos de las casas para obreros. (1891 febrero 21)

2. Proyecto de local para servicio del recorrido y caloríferos. (1893 julio 17)

3. Planos generales de las estación de ambas compañías (MZA y Andaluces) (32 x 184 cm.). (1894 abril 21)

4. Plano general de los terrenos colindantes que pretende adquirir la compañía. (1894 julio 12)

5. Plano general de demarcación y de las expropiaciones de los terrenos de las dos compañías. (1894 octubre 25)

6. Plano de instalación de una plataforma y una vía. (1895 octubre 10)

7. Croquis de instalación de placas giratorias. (1905 enero 21)

8. Situación de los muelle de MZA y Andaluces. (1905 abril 26)

9. Situación de la estafeta de la estación y de Vadollano. (1907 septiembre 18)

Materias:

1. VIVIENDAS DE PERSONAL 2. PLACAS GIRATORIAS 3. ESPELUY (ESTACIÓN) 4. VADOLLANO (ESTACIÓN) 5. LÍNEA MANZANARES A CÓRDOBA 6. LÍNEA PUENTE GENIL A LINARES 7. TERRENOS - EXPROPIACIÓN

Onomástico:

1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES (1877-1936)
2. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941)

Geográfico:

1. ESPELUY (JAÉN, ANDALUCÍA) 2. VADOLLANO (JAÉN, ANDALUCÍA)

B-0030-012

Serie Doc.: Compañía MZA. Servicio de Vía y Obras. Estudios y Proyectos. Depósito de Planos

09/08/1888

10/04/1907

Num. docs: 9

Andújar en la línea de Manzanares a Córdoba

Contenido:

1. Planta del edificio de viajeros (31 x 60 cm.). (1888 agosto 9).
2. Situación del depósito de maderas proyectado por el Sr. Bonaplata. (1889 febrero 21).
3. Proyecto de ampliación del muelle de mercancías. (1889 noviembre 23).
4. Plano de emplazamiento de la construcción solicitada por el Sr. Miñon junto a su casa. (1891 octubre 20).
5. Planta, alzado, sección y detalles del tipo de retretes con seis excusados (A3). (1892 enero 15).
6. Plano del proyecto de 2ª vía de entrada al puente giratorio. (1892 julio 2).
7. Croquis de los daños causados por las crecidas del río Guadalquivir en febrero de 1895. (1895 marzo 8).
8. Emplazamiento y sección de muros y terraplén del almacén de traviesas. (1896 octubre 17).
9. Emplazamiento de la báscula para carros solicitada por Inocente Paz. (1907 abril 10).

Materias:

1. ANDÚJAR (ESTACIÓN) 2. CATÁSTROFES NATURALES 3. LÍNEA MANZANARES A CÓRDOBA 4. RETRETES Y URINARIOS 5. BÁSCULAS 6. ALMACENES 7. PUENTES GIRATORIOS

Onomástico:

1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941)

Geográfico:

1. RÍO GUADALQUIVIR 2. ANDÚJAR (JAÉN, ANDALUCÍA)

B-0030-015

Serie Doc.: Compañía MZA. Servicio de Vía y Obras. Estudios y Proyectos. Depósito de Planos

5/10/1861

14/5/1906

Num. docs: 10

Planos relativos a la estación de Villa del Río en la línea de Manzanares a Córdoba

Contenido:

1. Plano general de vías (Escala 1:1000) (32 x 63 cm.). (1861, octubre, 5).
2. Plano de prolongación de vías y muelle de mercancías (Escala 1:500) (31 x 42 cm.). (1885, mayo, 7).
3. Emplazamiento, alzado y planta de edificio provisional para cantina (Escala 1:500 y 1:50) (31 x 82 cm.). (1885, junio, 6).
4. Perfiles transversales (Escala 1:500) (32 x 83 cm.) y planta del edificio de viajeros y cantina (Escala 1:100) (31 x 62 cm.). (1888, enero).
5. Frente, costado y planta del cierre del muelle cubierto mediante tabiques (Escala 1:50 y 1:250) (31 x 63 cm.). (1893, agosto, 31).
6. Tipo de detalle de tornillos para cierre de muelles. (1893, noviembre, 2).
7. Detalle de escuadras de hierro para puertas de muelles cerrados (Escala natural). (1893, noviembre, 18).
8. Plano de prolongación de la vía transversal de la báscula para servicio de los almacenes de orujo de Deutsch y Compañía (Escala 1:500) (32 x 84 cm.). (1901, abril, 13).
9. Plano general de la estación (Escala 1:500) (31 x 121 cm.). (1902, septiembre, 10).
10. Plano parcial de modificación de la toma de agua (Escala 1:1000) (59 x 41 cm.). (1906, mayo, 14)

Materias:

1. VILLA DEL RÍO (ESTACIÓN) 2. LÍNEA MANZANARES A CÓRDOBA 3. CANTINAS 4. TORNILLOS

Onomástico:

1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 2. DEUTSCH Y COMPAÑÍA

Geográfico:

1. VILLA DEL RÍO (CÓRDOBA, ANDALUCÍA)

B-0031-003

Serie Doc.: Compañía MZA. Servicio de Vía y Obras. Estudios y Proyectos. Depósito de Planos

13/9/1862

4/9/1897

Num. docs: 5

Estación de Córdoba

Contenido:

1. Plano general*. (1862 septiembre 13)
2. Plano general de situación de las bolsas. (187?)
3. Plano parcelario de terreno para alquilar. (186?)
4. Situación de la vía y el terreno concedidos a Guillermo Poole. (1889 junio 18)
5. Plano general y plano de vía y el cambio arrendado a Joaquín Fuentes y Torroba representante de la fábrica La Oleína para la construcción de un apartadero para la fábrica. (1897 septiembre 4)

Materias:

1. CÓRDOBA (ESTACIÓN) 2. LÍNEA MANZANARES A CÓRDOBA

Onomástico:

1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941)

Geográfico:

1. CÓRDOBA (ANDALUCÍA)

C-0394-020 (sólo ficha)

Título de la Serie: Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras

Nº docs.: 1

Fecha inicial: 10/01/1941 Fecha final: 01/12/1941

Expediente relativo a las relaciones de la Compañía MZA con Jaime Bercovitz para la instalación y explotación de anuncios en las estaciones de la Red Antigua

Contenido:

1. Documentación sobre acuerdos publicitarios y contrato celebrado entre la Compañía y Jaime Bercovitz para la instalación y explotación de anuncios en las estaciones. (1941 enero 10/1941 diciembre 1)

MATERIAS: 1. PUBLICIDAD 2. CARTELES PUBLICITARIOS.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941)

C-0634-001-19

1894

Diario Oficial de Avisos de Madrid. Inserción gratuita de anuncios

C-0809-003 (sólo ficha)

02/11/1862

03/11/1862

Empresa Sclessin de Lieja, suministro de puentes para la 2ª sección de la línea de Manzanares a Córdoba.

C-0852-003 (solo ficha)

Título de la Serie: Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras

Nº docs.: 1

Fecha inicial: 24/08/1882 Fecha final: 09/05/1888

Expediente relativo a la estación de Córdoba en la línea de Manzanares a Córdoba

Contenido:

1. Modificaciones y reformas en la estación. - Incluye: Memoria, Plano proyecto de aumento de vías (2), Planos generales, perfiles transversales, Croquis, Dibujo patio de entrada a la estación (2), Cuadro comparativo de presupuestos, Presupuestos, Contratos, Pliego de condiciones, Informe de gastos, Anagrama "Talleres Gabriel Padrós". (1882 agosto 24/1888 mayo 9)

MATERIAS: 1. CÓRDOBA (ESTACIÓN) 2. LÍNEA MANZANARES A CÓRDOBA.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 2. PARALTA, EDUARDO 3. PINEDA, ALFONSO 4. MOLERO, ISIDRO 5. TALLERES DE CONSTRUCCIÓN DE MÁQUINAS Y FUNDICIÓN DE HIERROS DE GABRIEL PADRÓS.

GEOGRÁFICO: 1. CÓRDOBA (ANDALUCÍA)

C-0854-001

Serie Doc.: Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras

11/12/1881

10/9/1905

Num. docs: 50

Expedientes relativos a la estación de Córdoba en la línea de Manzanares a Córdoba. Kiosco venta tabacos y periódicos a Carmen Pauner —viuda de Le Bret—, después a Narciso Mauri concesión.

Contenido:

5. Solicitud de Carmen Pauner, viuda de Le Bret, para que se le conceda un quiosco para venta de tabaco y periódicos en la estación de **Córdoba**. (1888 marzo 19/1904 abril 16)

C-1523-013

Nº docs.: 1

Fecha inicial: 23/09/1921 Fecha final: 04/10/1921

Título de la Serie: Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras

Solicitud para fijar anuncios de la Conferencia Internacional sobre la trata de mujeres y niños

Contenido:

1. Autorización de Enrique Paniagua, Ingeniero Jefe de MZOV para la instalación de Carteles.

MATERIAS: 1. CARTELES PUBLICITARIOS 2. MUJERES.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MEDINA DEL CAMPO A ZAMORA Y DE

ORENSE A VIGO (MZOV) (1881-1928) 2. CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE LA

TRATA DE MUJERES Y NIÑOS.

C-166-1-10

M. Z. A.

Línea de Madrid a Ciudad Real y Badajoz. Análisis carpetilla.

BADAJOS

Expedientes: 1-34

1873 Junio 24

1939 Octubre 20

Subexpediente:

166/1-10

C-0172-001

Serie Doc.: Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras

30/04/1894

12/05/1926

Num. docs: 1

Expediente relativo al apartadero de El Porvenir de la Industria en la línea de Almorchón a Belmez

Contenido:

1. Autorización al Coto Hullero “El Porvenir de la Industria” para crear un apartadero que sirva para el servicio de transporte de carbones y mercancías de la mina en la cuenca carbonífera de Peñarroya, km. 51,600 de la línea, y sucesivas concesiones a la Sociedad Hullera Antracita y a la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya. - Incluye: Presupuestos y planos. (1894 abril 30/1926 mayo 12)

Materias:

1. LÍNEA ALMORCHÓN A BELMEZ 2. PORVENIR DE LA INDUSTRIA , EL (APARTADERO) 3. FERROCARRILES MINEROS

Onomástico:

1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 2. COTO HULLERO EL PORVENIR DE LA INDUSTRIA 3. RODRÍGUEZ QUIJANO , ÁNGEL 4. SOCIEDAD MINERA Y METALÚRGICA DE PEÑARROYA (SMMP) (1881-1975)

Geográfico:

1. FUENTE OBEJUNA (CÓRDOBA, ANDALUCÍA) 2. PEÑARROYA - PUEBLONUEVO (CÓRDOBA, ANDALUCÍA) 3. ARROYO LA PARRILLA

C-394-18

Contrato de exclusividad en la explotación de los armarios bibliotecas con la Sociedad General Española de Librería, Diarios, Revistas y Publicaciones, S.A. (SGEL)

Sub-expediente C-394-18/1. Está catalogada originalmente para ser archivado por la empresa como “Anuncios, General, Contratos y otros documentos”.

C-0394-019 (Sólo ficha)

Título de la Serie: Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras

Nº docs.: 21

Fecha inicial: 27/10/1928 Fecha final: 10/07/1934

Expedientes relativos a la Sociedad General Española de Librería y sus relaciones con la Compañía MZA

Contenido:

1. Reparación del armario biblioteca situado en el andén de la estación de Madrid-Atocha. (1928 octubre 27/1928 noviembre 29)
2. Retirada de anuncios en estaciones de la Compañía. (1930 abril 26/1932 mayo 26)
3. Retirada del armario biblioteca situado en el andén de la estación de Carmona. (1930 noviembre 16/1930 noviembre 27)
4. Instalación de anuncios en chapa esmaltada en la estación de Madrid-Atocha. (1931 noviembre 17/1931 diciembre 30)
5. Solicitud de la Sociedad para modificar el procedimiento de instalación de anuncios en las estaciones de la Red Antigua. (1933 enero 18/1933 febrero 9)
6. Retirada de anuncios en estaciones de la Compañía. (1933 enero 19/1933 febrero 3)
7. Autorización a la Sociedad para modificar el procedimiento de instalación de anuncios en las estaciones de la Red Antigua. (1933 febrero 9/1933 febrero 24)
8. Solicitud denegada del Presidente del Centro Cultural Ferroviario al Ingeniero Jefe del Servicio de Vía y Obras para que le donen algún libro a la Biblioteca de su centro. (1933 febrero 20/1933 febrero 23)
9. Modelos a utilizar en el nuevo procedimiento de instalación de anuncios en las estaciones de la Red Antigua y minuta tramitando el expediente. (1933 marzo 3)
10. Variación del emplazamiento del armario biblioteca de la estación de Arcos de Jalón. (1933 marzo 28/1933 abril 27)
11. Correspondencia sobre anuncio no autorizado colocado en la estación de Siguëenza. (1933 octubre 24/[1933 noviembre 2])
12. Retirada de anuncios en la estación de Madrid-Atocha. (1933 diciembre 20/[1934 enero 5])
13. Retirada de anuncios en estaciones de la Compañía. (1934 enero 12/1934 febrero 28)
14. Instalación de anuncios en estaciones de la Compañía. (1934 febrero 8/1934 febrero 26)

15. Retirada de anuncios en la estación de Sevilla. (1934 marzo 12/1934 mayo 3)
 16. Solicitud denegada del Director Gerente de la Sociedad al Ingeniero Jefe de Vía y Obras para colocar anuncios de Líneas Aéreas en las estaciones. (1934 abril 21/1934 mayo 3)
 17. Solicitud denegada del Director Gerente de la Sociedad al Ingeniero Jefe de Vía y Obras para colocar anuncios en las traviesas de madera de los paratopes finales de las vías de la nave central de la estación de Madrid-Atocha. (1934 abril 25/1934 mayo 10)
 18. Solicitud del Ingeniero Jefe de Vía y Obras al Director Gerente de la Sociedad para que se retire el quiosco de venta de libros y periódicos existente en la estación de Don Benito. (1934 mayo 7/1934 mayo 9)
 19. Reclamación de la Asociación de Hoteles y Similares de Madrid por la publicidad ilícita y clandestina que se desarrolla en las estaciones y coches del ferrocarril. (1934 mayo 19/1934 mayo 26)
 20. Retirada de anuncios de azulejos colocados en los andenes de las estaciones. (1934 junio 28/1934 julio 10)
 21. Correspondencia sobre tramitación a seguir para retirar anuncios. (1934 junio 30/1934 julio 4)
- MATERIAS:** 1. RELACIONES CON COMPAÑÍAS Y ENTIDADES 2. PUBLICIDAD 3. CARTELES PUBLICITARIOS 4. MADRID - ATOCHA (ESTACIÓN) 5. CARMONA (ESTACIÓN) 6. ARCOS DE JALÓN (ESTACIÓN) 7. SIGÜENZA (ESTACIÓN) 8. SEVILLA (ESTACIÓN) 9. DON BENITO (ESTACIÓN) 10. ARMARIOS - BIBLIOTECAS.
- ONOMÁSTICO:** 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 2. SOCIEDAD GENERAL ESPAÑOLA DE LIBRERÍA (SGEL)
- GEOGRÁFICO:** 1. MADRID (COMUNIDAD DE MADRID) 2. CARMONA (SEVILLA, ANDALUCÍA) 3. ARCOS DE JALÓN (SORIA, CASTILLA Y LEÓN) 4. SIGÜENZA (GUADALAJARA, CASTILLA LA MANCHA)

C-0399-001

Nº docs.: 25

Fecha inicial: 06/07/1928 Fecha final: 09/07/1934

Título de la Serie: Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras

Expedientes relativos a la instalación de publicidad en farolas luminosas en las estaciones de la Red Antigua (ordenadas alfabéticamente), de Alcázar de San Juan a Madrid

Contenido:

1. Autorización para instalar cajetines-repartidores automáticos de guías-itinerarios gratuitos para los viajeros. (1929 marzo 13 / 1929 abril 8)
2. Instalación de carteles con motivo de la Exposición Internacional de Barcelona. - Incluye: Copias de planos de proyectos de edificios de viajeros en las estaciones de Toledo (1913) y Algodor (1924) (1918 agosto 16 / 1928 diciembre 10)
3. Alcázar de San Juan. - Incluye: Bocetos publicitarios. (1932 marzo 11/1934 marzo 3)
4. Alcázar de San Juan y otras estaciones: Albacete, Murcia, Cartagena, Sevilla, Córdoba, Baeza, Chinchilla, Alicante y Madrid. - Incluye: Bocetos publicitarios. (1931 diciembre 10 / 1932 noviembre 5)
5. Alicante. (1931 diciembre 10 / 1933 marzo 11)
6. Pasos subterráneos de las estaciones de Aranjuez, Alcázar de San Juan y Zaragoza. (1928 julio 6 / 1928 julio 16)
7. Baeza. (1932 enero 29 / 1932 enero 30)

8. Baeza y Córdoba. (1933 noviembre 2 / 1933 noviembre 11)
9. Baeza. - Incluye: Bocetos publicitarios. (1933 mayo 23 / 1933 junio 1)
10. Cáceres. (1931 noviembre 18 / 1931 noviembre 23)
11. Calatayud. (1932 julio 14 / 1932 septiembre 22)
12. Calatayud. - Incluye: Boceto publicitario. (1934 enero 10 / 1934 marzo [17])
13. Córdoba, Sevilla y Baeza. (1931 enero 14 / 1932 enero 23)
14. Córdoba y Sevilla. - Incluye: Bocetos publicitarios. (1932 enero 15 / 1932 enero 23)
15. Córdoba y Espeluy. - Incluye: Bocetos publicitarios. (1933 septiembre 16 / 1933 septiembre 22)
16. Córdoba y Mérida. (1933 noviembre 16 / 1933 noviembre 24)
17. Córdoba. - Incluye: Bocetos publicitarios. (1932 junio 2 / 1933 noviembre 11)
18. Espeluy. - Incluye: Bocetos publicitarios. (1932 diciembre 17 / 1932 diciembre 26)
19. Guadalajara. - Incluye: Bocetos publicitarios. (1933 agosto 10 / 1933 agosto 24)
20. Huelva y Sevilla en abril de 1932. - Incluye: Bocetos publicitarios. (1932 abril 5 / 1932 abril 13)
21. Huelva y Sevilla en marzo y mayo de 1932. - Incluye: Bocetos de los soportes de los anuncios. (1932 marzo 18 / 1932 mayo 18)
22. Madrid y Alcázar de San Juan. (1932 marzo 18 / 1932 abril 2)
23. Madrid y Zaragoza. - Incluye: Bocetos publicitarios. (1932 mayo 20/1932 mayo 28)
24. Madrid y Portbou, con motivo del Congreso Internacional de Química. (1934 marzo 26 / 1934 marzo 29)
25. Madrid. - Incluye: Bocetos publicitarios. (1931 enero 14 / 1934 julio [9])

MATERIAS: 1. CARTELES PUBLICITARIOS 2. PUBLICIDAD 3. ALUMBRADO
 4. ESTACIONES 5. ARANJUEZ (ESTACIÓN) 6. TOLEDO (ESTACIÓN) 7.
 EXPOSICIONES Y FERIAS 8. FAROLAS 9. ALGODOR (ESTACIÓN)
 ONOMÁSTICO: 1. SOCIEDAD GENERAL ESPAÑOLA DE LIBRERÍA (SGEL) 2.
 COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A
 ALICANTE (MZA) (1856-1941) 3. EXPOSICIÓN INTERNACIONAL DE
 BARCELONA DE 1929.

(Básicamente, aquí hay: cajetines repartidores de guías –especie de dispositivo soporte en sí mismo de publicidad, muy interesante y que dio lugar a controversia entre los cargos de las compañías-, Exposiciones 1929 Patronato Turismo- Barcelona y Sevilla, farolas luminosas, nuevo modo de publicidad que en Francia, sin embargo, no se dio)

C-0411-001

Nº docs.: 59

Fecha inicial: 20/09/1926 Fecha final: 28/01/1942

Título de la Serie: Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras

Expedientes relativos a la publicidad en las estaciones

Contenido:

1. Publicidad de la casa A. Ojeda-Sevilla. (1926 septiembre 20/1931 diciembre 14)
2. Publicidad de la Academia La Ideal. (1932 noviembre 19/1932 diciembre 3)
3. Publicidad de la Academia Marín Amat. - Incluye: Litografía de Bercos. Anuncios de andenes en las estaciones y guía del viajero. (1941 abril 9/1941 junio 19)
4. Publicidad de Sarnical y Aceite brujo. - Incluye: Litografía de Bercos; Boceto en acuarela del anuncio. (1941 abril 18/ 1942 enero 28)
5. Publicidad de Aceitunas Sevillanas. (1933 diciembre 5/1933 diciembre 18)
6. Publicidad de Aceros Poldi. (1928 noviembre 20/1933 enero 19)
7. Publicidad de la casa Adrema. - Incluye: Boceto a lápiz. (1930 enero 25/1930 marzo 18)

8. Publicidad de la casa Aeolian. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1931 diciembre 15/1932 enero 23)
9. Publicidad de la casa Guillén-Aeromotor. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1933 febrero 15/1933 febrero 20)
10. Publicidad de la casa Agro Industria y Anís del mono. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola. (1931 abril 27/1934 noviembre 20)
11. Publicidad de Aguas de Mondariz. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola. (1929 mayo 18/1935 octubre 10)
12. Publicidad de la casa Albo. (1928 junio 11/1929 enero 15)
13. Publicidad de la casa Alcofobiol - Doctor Haro Caravaca. (1930 diciembre 27/1931 marzo 13)
14. Publicidad de los Almacenes Roses. (1930 octubre 28/1930 noviembre 21)
15. Publicidad de la sastrería Almazán. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1932 abril 12/1932 abril 29)
16. Publicidad de la fábrica de muebles Angel Cerezo. - Incluye: Boceto con el texto del anuncio. (1932 octubre 28/1932 noviembre 14)
17. Publicidad de Anís Chispa. (1928 septiembre 3/1935 mayo 4)
18. Publicidad de Anís Covadonga. (1928 diciembre 3/1929 febrero 15)
19. Publicidad de Anís de La Mancha. (1941 abril 24/1941 mayo 14)
20. Publicidad de Anís Machaquito. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola. (1935 marzo 13/1935 abril 14)
21. Publicidad de Anglo Spanish Ind. Assoc. (1932 agosto 24/1932 septiembre 14)
22. Publicidad de los aparatos Odeon de la casa B. Zato Gramófonos. (1931 febrero 2/1931 febrero 12)
23. Publicidad de Aspirina Bayer. (1929 julio 2/1929 agosto 24)
24. Publicidad de Auto Chrysler. (1929 julio 9/1929 septiembre 22)
25. Publicidad de la casa Baquera, Kusche & Martín. (1931 octubre 30 / 1931 noviembre 7)
26. Publicidad del Balneario Estoril, de Portugal. (1928 septiembre 3 / 1928 noviembre 26)
27. Publicidad del Balneario Estoril, de Portugal. (1930 enero 28/1931 mayo 14)
28. Publicidad del Balneario Estoril, de Portugal. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio (1932 agosto 30/1932 octubre 22)
29. Publicidad del Balneario de San Bartolomé. (1928 diciembre 18/1929 junio 5)
30. Publicidad del Balneario de Zujar. (1929 marzo 27/1929 mayo 8)
31. Publicidad del Banco Central. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1932 febrero 17/1932 abril 30)
32. Publicidad del Banco de Aragón. - Incluye: Boceto a plumilla del anuncio ; Litografía de Publicidad Sogeniola. (1935 marzo 25/1935 mayo 3)
33. Publicidad de Boetticher y Navarro Ingenieros. (1930 enero 20/1930 enero 24)
34. Publicidad de Bujías Champion. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1930 julio 30/1932 mayo 6)
35. Publicidad de la casa Cabezas Hollywood. (1931 abril 10/1931 mayo 6)
36. Publicidad de la casa Cabezón, Almacén de tejidos. (1929 abril 12/1929 junio 25)
37. Publicidad de la casa Cajas Registradoras Nacional. (1932 marzo 26/1932 abril 7)
38. Publicidad de la casa Cámaras frigoríficas del Mercado de La Paz. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola ; Croquis de la fachada de las oficinas de Doble pequeña donde se solicitaba la ubicación del anuncio. (1935 septiembre 27/1935 octubre 7)
39. Publicidad de la fábrica de mosaicos Carbonell Llorca. (1932 marzo 8 / 1932 marzo

21)

40. Publicidad de la casa Carbonell y Compañía. (1932 enero 2/1933 septiembre 1)
 41. Publicidad de la casa Cobos Ruiz. (1931 abril 4/1931 abril 12)
 42. Publicidad de La Casa de las maletas. - Incluye: Litografía de Bercos. Anuncios de andenes en las estaciones y guía del viajero. (1941 noviembre 14/1941 octubre 25)
 43. Publicidad de la Casa Úbeda. - Incluye: Boceto con el texto del anuncio ; Litografía de Bercos. Anuncios de andenes en las estaciones y guía del viajero. (1941 noviembre 17/1941 noviembre 26)
 44. Publicidad del Casino de Espinho, de Portugal. (1929 junio 1/1930 agosto 8)
 45. Publicidad del Centro de Atracción y Turismo de San Sebastián. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1929 abril 17/1933 marzo 16)
 46. Publicidad del Centro Internacional de Enseñanza. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1931 febrero 13/1931 octubre 5)
 47. Publicidad de la casa Cerámica Riojana. (1929 mayo 19/1929 mayo 22)
 48. Publicidad de la casa Cerebrino Mandri. - Incluye: Muestra impresa del anuncio a colocar (1929 noviembre 6/1934 junio 7)
 49. Publicidad de la casa Citroen. (1929 mayo 25/1929 noviembre 14)
 50. Publicidad de la casa Cocinas económicas tipo Abando. (1928 junio 27/1932 octubre 17)
 51. Publicidad de Colegio Internado. - Incluye: Boceto con el texto del anuncio a insertar. (1932 octubre 28/1933 enero 5)
 52. Publicidad de la Compañía Colonial. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola. (1928 octubre 16/1935 junio 5)
 53. Publicidad de la Compañía Dental. (1933 enero 11/1933 enero 23)
 54. Publicidad de la Compañía Transatlántica. (1932 septiembre 30/1932 noviembre 18)
 55. Publicidad de Coñac Pemartín. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1934 marzo 16/1934 abril 6)
 56. Publicidad de la casa Cruz Conde. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola. (1934 junio 7/1936 junio 23)
 57. Publicidad de los relojes Cyma y Longines. (1930 junio 5/1930 junio 17)
 58. Publicidad de Camiones Dodge y Vomag. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola; Boceto con el texto del anuncio. (1936 mayo 20/1936 junio 11)
 59. Publicidad del Dr. J. Campos Hernias. (1928 diciembre 10/ 1929 enero 29)
- MATERIAS: 1. PUBLICIDAD 2. CARTELES PUBLICITARIOS 3. ESTACIONES.
ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 2. BERKOWITZ , JAIME 3. PUBLICIDAD SOGENIOLA. CONCESIONARIA DE MZA 4. SOCIEDAD GENERAL ESPAÑOLA DE LIBRERÍA (SGEL)
- Notas: Continúa en las signaturas C/0412/001 a C/0415/001.

C-0412-001

Nº docs.: 82

Fecha inicial: 17/04/1928 Fecha final: 22/05/1936

Título de la Serie: Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras

Expedientes relativos a la publicidad en las estaciones

Contenido:

1. Publicidad de Chocolates Amatller. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1930 noviembre 7/1931 agosto 24)
2. Publicidad de Chocolates Arroyo. (1929 Marzo 12/1929 abril 17)
3. Publicidad de Chocolates La España. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola ;

- Boceto en acuarela del anuncio. (1930 mayo 23/1936 marzo 9)
4. Publicidad de Chocolates San Antonio. (1928 mayo 10/1932 septiembre 6)
 5. Publicidad de la casa Bernabé Biosca Dátiles El Monaguillo. (1931 julio 24/1931 agosto 11)
 6. Publicidad de la casa de azulejos Destilería R. Vega. (1929 noviembre 16/1933 septiembre 23)
 7. Carteles de propaganda contra la mortalidad infantil remitidos por la Dirección General de Sanidad. (1932 junio 27/1932 julio 14)
 8. Publicidad de la casa D. Alonso. (1928 julio 9/1928 julio 17)
 9. Publicidad de la casa E. Loewe. (1929 mayo 31/1931 agosto 8)
 10. Publicidad de la Academia Editorial Reus. (1929 noviembre 18/1930 mayo 1)
 11. Publicidad de la casa El Campanar - Alcoy. - Incluye: Boceto a plumilla del anuncio. (1930 julio 17/1933 septiembre 18)
 12. Publicidad de los jabones El Escudo y El Chico. (1930 marzo 27/1930 abril 10)
 13. Publicidad de las hojas de afeitar El Fénix. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1932 noviembre 11/1933 mayo 2)
 14. Publicidad de la casa Calzados El Ferrocarril. (1929 junio 1/1931 agosto 28)
 15. Publicidad de El Gato negro. (1930 abril 8/1930 abril 14)
 16. Publicidad de los polvos estomacales El Jesuita. (1929 marzo 12/1929 junio 26)
 17. Publicidad de la leche condensada El Niño. (1929 junio 4/1932 agosto 24)
 18. Publicidad de la casa Electrodo. (1929 mayo 21/1929 mayo 25)
 19. Publicidad de la casa Emiliano Bermejo. (1929 marzo 31/1929 marzo 26)
 20. Publicidad de la fábrica de artículos de piel Escosura. (1929 marzo 23/1929 junio 25)
 21. Publicidad de Espárragos Ochoa. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola ; Boceto con el texto del anuncio. (1935 marzo 5/1935 abril 3)
 22. Publicidad de Espárragos Sola. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola ; Boceto en acuarela del anuncio. (1935 marzo 13/1935 abril 23)
 23. Publicidad de Estoril, Portugal. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola ; Boceto en acuarela del anuncio. (1935 septiembre 17/1935 octubre 16)
 24. Publicidad de las exposiciones de Sevilla y Barcelona. (1929 junio 1/1929 junio 8)
 25. Publicidad de la Exposición Hispano - Marroquí. (1932 septiembre 29/1933 febrero 15)
 26. Publicidad de la Exposición Internacional de Lieja. (1930 julio 30/1930 agosto 1)
 27. Publicidad de la casa F. Bonilla. (1930 julio 22/1930 julio 31)
 28. Publicidad de la casa F. Lahuerta. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1932 julio 8/1932 julio 25)
 29. Publicidad de la casa F. Ortiz, de Granada. (1932 noviembre 9/1932 noviembre 30)
 30. Publicidad de Muebles F. Ramos. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1930 octubre 3/1930 octubre 27)
 31. Publicidad de Fábrica de zapatillas Sucesores de Fernández. (1933 julio 31/1933 agosto 11)
 32. Autorización para la retirada de farolas luminosas, solicitada por Sogeniola. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola. (1936 abril 21/1936 mayo 22)
 33. Publicidad de Fonda Madrid. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola. (1935 julio 19/1935 septiembre 12)
 34. Publicidad de la casa Anglo Spanish Felipe II. (1929 junio 20/1929 julio 2)
 35. Publicidad de la casa Ferrandiz. (1928 diciembre 31/1929 enero 7)
 36. Publicidad de la casa Frigorífica Madrileña. (1931 julio 27/1931 septiembre 2)
 37. Publicidad de la casa Gaban Angelus. - Incluye: Boceto a lápiz del anuncio. (1929

octubre 23/1929 octubre 30)

38. Publicidad de la casa García Berdoy. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola.(1928 noviembre 29/1935 mayo 6)
39. Publicidad de la casa García Palacios. (1929 noviembre 16/1933 enero 3)
40. Publicidad de la casa Gijón Cortés. (1932 marzo 18/1932 marzo 31)
41. Publicidad de la casa Gómez Iborra. (1930 agosto 8/1930 agosto 22)
42. Publicidad de la casa González y Olabarri. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1932 febrero 18/1932 marzo 15)
43. Publicidad del Gran Hotel Cartagenera. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola. (1931 septiembre 10/1934 noviembre 20)
44. Publicidad del Gran Hotel Paris y del Gran Hotel Zaragoza. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola ; Boceto con el texto del anuncio. (1932 febrero 3/1935 abril 3)
45. Publicidad de la casa Gruber Arcas. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1930 octubre 2/1930 octubre 13)
46. Publicidad de la casa Guillermo Pradera. - Incluye: Boceto con el texto del anuncio. (1932 junio 8/1932 julio 22)
47. Publicidad de la Perfumería Helenia. (1929 mayo 24/1932 agosto 24)
48. Publicidad de los Hervideros de Fuensanta. (1930 agosto 27/1930 octubre 6)
49. Publicidad de la casa Hijo de Galo Adan. (1932 noviembre 4/1932 diciembre 1)
50. Publicidad de la casa Hijos de Ildefonso Navarro. (1929 julio 4/1931 diciembre 21)
51. Publicidad del Hotel Asturias. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola ; Boceto con el texto del anuncio. (1935 mayo 4/1935 junio 17)
52. Publicidad del Hotel Bristol. (1929 febrero 21/1932 julio 22)
53. Publicidad del Hotel Cataluña. (1928 junio 11/1932 mayo 10)
54. Publicidad del Hotel Cecil Orient. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1934 marzo 12/1934 abril 6)
55. Publicidad del Hotel Central Zaragoza y del Hotel Elías. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola ; Boceto con el texto del anuncio. (1933 agosto 28/1935 marzo 13)
56. Publicidad del Hotel Cervantes. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1931 diciembre 15/1932 mayo 21)
57. Publicidad del Hotel Costa Rica. (1929 abril 24/1929 mayo 1)
58. Publicidad del Hotel Derby. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola ; Boceto en acuarela del anuncio. (1936 marzo 7/1936 mayo 11)
59. Publicidad del Hotel Eritaña Palace y de los Grandes Hoteles Europeos. (1929 marzo 27/1933 diciembre 18)
60. Publicidad del Hotel España. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola ; Bocetos con el texto del anuncio ; Autorizaciones dirigidas a los jefes de las estaciones para la colocación del anuncio publicitario en las mismas. (1933 enero 14/1935 enero 3)
61. Publicidad del Hotel Españolito. (1929 diciembre 24/1930 febrero 5)
62. Publicidad del Hotel Florida Palace. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola ; Boceto en acuarela del anuncio. (1928 diciembre 14/1935 septiembre 13)
63. Publicidad del Hotel Guadalajara y de los Baños de San Roque. - Incluye: Litografías de vistas interiores y exteriores del Gran Hotel y Balneario Guajardo [Alhama de Aragón] y de los Baños de San Roque y Litografía de Publicidad Sogeniola. (1935 marzo 21/1935 mayo 22)
64. Publicidad del Hotel Imperial. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola ; Boceto con el texto del anuncio. (1936 marzo 25/1936 abril 24)
65. Publicidad del Hotel Internacional. (1929 octubre 22/1929 noviembre 6)
66. Publicidad del Hotel Lion d'Or. (1928 abril 17/1929 enero 14)

67. Publicidad del Hotel Londres. (1929 mayo 13/1930 agosto 6)
 68. Publicidad del Hotel Majestic. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1934 marzo 12/1934 abril 6)
 69. Publicidad del Hotel Alfonso XIII y del Hotel Mercedes. (1929 abril 17/1932 junio 29)
 70. Publicidad del Hotel Meridional. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola ; Boceto con el texto del anuncio. (1936 abril 21/1936 mayo 8)
 71. Publicidad del Hotel Montecarlo y del Hotel Muro. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola ; Boceto con el texto del anuncio. (1932 diciembre 13/1935 abril 17)
 72. Publicidad del Hotel Navarro. (1929 diciembre 5/1929 diciembre 24)
 73. Publicidad del Hotel Oriente. (1931 septiembre 28/1931 diciembre 19)
 74. Publicidad del Hotel Paris. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola ; Boceto en acuarela del anuncio. (1935 julio 30/1935 septiembre 13)
 75. Publicidad del Hotel Peninsular. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola ; Boceto en acuarela del anuncio. (1935 mayo 7/1935 mayo 20)
 76. Publicidad de la Pensión Alicante. (1931 septiembre 22/1932 febrero 22)
 77. Publicidad del Hotel Puerta del Sol y del Hotel El Sol. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1932 febrero 27/1932 abril 19)
 78. Publicidad del Hotel Ranzini. (1928 junio 3/1930 mayo 5)
 79. Publicidad del Hotel Inglés de Valencia y del Hotel Regina. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola ; Bocetos en acuarela de los anuncios. (1930 marzo 31/1935 mayo 3)
 80. Publicidad del Hotel Suizo. (1932 enero 8/1932 enero 19)
 81. Publicidad del Hotel Asturias y del Hotel Terminus. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola ; Boceto con el texto del anuncio. (1935 mayo 20/1935 julio 19)
 82. Publicidad del Hotel Venecia. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola ; Boceto con el texto del anuncio. (1936 abril 21/1936 mayo 7)
- MATERIAS: 1. PUBLICIDAD 2. CARTELES PUBLICITARIOS 3. ESTACIONES 4. EXPOSICIONES Y FERIAS 5. FAROLAS.
- ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 2. EXPOSICIÓN IBEROAMERICANA DE SEVILLA (1ª. 1929. SEVILLA)
3. EXPOSICIÓN INTERNACIONAL DE BARCELONA DE 1929.
- Notas: Es continuación de la signatura C/0411/001 y Continúa en las signaturas C/0413/001 a C/0415/001.

C-0413-001

Nº docs.: 64

Fecha inicial: 19/06/1928 Fecha final: 06/05/1941

Título de la Serie: Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras

Expedientes relativos a la publicidad en las estaciones

Contenido:

1. Publicidad de la casa Izabal. (1928 julio 10/1928 octubre 9)
2. Publicidad de la casa Giménez-Rute. (1932 enero 26/1932 marzo 13)
3. Publicidad de la casa Jean Paris. (1929 enero 4/1932 junio 26)
4. Publicidad de la casa Jem Rubber Repair. (1929 junio 4/1929 octubre 28)
5. Publicidad de la casa James J. Salcedo. (1931 mayo 20/1931 agosto 17)
6. Publicidad de la casa J. Mourade. - Incluye: Cartel anunciador del producto. (1930

agosto 8/1931 diciembre 11)

7. Publicidad de la casa José Cañameras - Salamandras. (1930 julio 3/1930 julio 17)

8. Publicidad de la casa José Leblanc. (1929 abril 24/1933 enero 23)

9. Publicidad de la casa Juan de Dios Campos. (1932 febrero 26/1932 marzo 7)

10. Publicidad de la casa Juan Frey y de la casa Juan Miró. (1929 octubre 30 / 1930 abril 19)

11. Publicidad de la casa Julián Abando. (1929 abril 1/1929 abril 11)

12. Publicidad de la casa Vivas Pérez. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1931 abril 9/1931 julio 31)

13. Publicidad de la casa Kustos. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1929 noviembre 23/1929 diciembre 10)

14. Publicidad de la casa La Calera Montero. - Incluye: Bocetos en acuarela del anuncio (1932 mayo 18/1932 junio 29)

15. Publicidad de la casa La Eldense y de Aermotor Guillén. (1932 diciembre 6/1934 enero 30)

16. Publicidad de la Sociedad de Seguros La Europa. (1930 septiembre 11/1930 septiembre 22)

17. Publicidad de la casa José Laffitte. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1931 enero 6/1931 enero 28)

18. Publicidad de la casa José Laffitte. (1931 febrero 4/1931 febrero 18)

19. Publicidad de La Forestal. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola ; Boceto en acuarela del anuncio. (1930 diciembre 29/1936 mayo 21)

20. Publicidad de La Hispano Americana. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola; Boceto con el texto del anuncio. (1936 junio 3/1936 junio 20)

21. Publicidad de La Lechera. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola. (1929 noviembre 11/1939 julio 14)

22. Publicidad de La Maquinista Alcoyana. (1932 mayo 31/1932 julio 12)

23. Publicidad de la casa La Mezquita. (1929 junio 8/1929 agosto 29)

24. Publicidad de la casa La Mezquita. (1932 agosto 24/1932 octubre 3)

25. Publicidad de la compañía de seguros La Mundial. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1930 septiembre 30/1931 enero 17)

26. Publicidad de la Sociedad General Española de Seguros La Nationale. - Incluye: Bocetos

con el texto del anuncio. (1932 septiembre 6/1932 septiembre 8)

27. Publicidad de la compañía de seguros La Patria Hispana. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1930 septiembre 26/1931 octubre 1)

28. Publicidad de la compañía de seguros La Preservatrice. (1928 octubre 18/1928 noviembre 17)

29. Publicidad de la Casa Ochoa La Puerta de Triana. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1931 mayo 29/1931 diciembre 5)

30. Publicidad de la fábrica de toldos La Reposición. - Incluye: Litografía del anuncio. (1930 julio 30/1931 enero 22)

31. Publicidad de la compañía de seguros La Urbana. (1929 marzo 14/1931 enero 13)

32. Publicidad de la Máquina L. C. Smith. (1929 marzo 12/1933 enero 16)

33. Publicidad de la Librería Francesa. (1929 enero 14/1929 marzo 12)

34. Publicidad de Litografía Mirabet. - Incluye: Litografía de muestra y boceto del anuncio (1932 junio 6/1932 julio 22)

35. Publicidad de la casa López de La Manzanera. (1933 marzo 7/1933 abril 11)

36. Publicidad de la casa López Tello. (1929 febrero 15/1929 abril 4)

37. Publicidad de la casa Lucky's. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola ;

Boceto en acuarela del anuncio. (1936 abril 6/1936 mayo 4)

38. Publicidad de la casa Muebles Cerezo. (1929 marzo 30/1929 junio 12)

39. Publicidad de la Maison Paris. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola ; Boceto en acuarela del anuncio. (1930 diciembre 9/1931 junio 10)

40. Publicidad de Mantequerías Lorenzana. (1932 febrero 15/1932 marzo 3)

41. Publicidad de la casa D. Manuel Ballenato. (1929 septiembre 6/1929 septiembre 13)

42. Publicidad de la casa Manuel Lastra. (1928 junio 28/1928 julio 31)

43. Publicidad de la casa Manufacturas Aluminio. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola; Boceto en acuarela del anuncio. (1936 enero 27/1936 febrero 13)

44. Publicidad de la casa Manzanilla Pastora. (1929 abril 20/1929 diciembre 6)

45. Publicidad de la casa Martínez Herrera. (1929 abril 12/1929 mayo 29)

46. Publicidad de la casa Martini & Rossi. /1928 septiembre 11/1931 noviembre 30)

47. Publicidad de la casa Mata Hermanos. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola; Boceto con el texto del anuncio. (1935 diciembre 5/1935 diciembre 16)

48. Publicidad de La Maquinista Alcoyana. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola. (1935 junio 25/1935 julio 17)

49. Publicidad de la casa Matths Gruber Arcas de Caudales. (1929 febrero 20/1932 septiembre 28)

50. Publicidad de la casa Melleiro Hermanos. (1929 febrero 16/1929 abril 25)

51. Publicidad de la Casa Merp. (1929 marzo 13/1932 septiembre 28)

52. Publicidad de la casa Miguel Botella y Hermano. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio (1930 agosto 13/1930 diciembre 1)

53. Publicidad de la casa Minerva de seguros. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1933 diciembre 22/1934 junio 9)

54. Publicidad de la casa Moneris Planelles. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1930 agosto 8/1934 febrero 28)

55. Publicidad de Motocicletas The Fox y de la casa J. J. Vivas Pérez. (1931 mayo 30/1931 julio 29)

56. Publicidad de la casa Motores Deutz Otto Legítimo. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1932 septiembre 19/1933 enero 26)

57. Publicidad de la casa Motores Geathom. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola; Boceto en acuarela del anuncio. (1933 octubre 16/1934 febrero 15)

58. Publicidad de la casa Muebles Rex. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola ; Boceto en acuarela del anuncio. (1932 abril 5/1932 mayo 27)

59. Publicidad de la casa Mustum Varo. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1933 febrero 17/1933 abril 4)

60. Publicidad de la casa Nazario Maroto. (1928 junio 19/1931 agosto 28)

61. Publicidad de Neira - Gestor administrativo. (1941 abril 28/1941 mayo 6)

62. Publicidad de la casa Nemfer. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola ; Boceto en acuarela del anuncio. (1935 mayo 17/1935 mayo 29)

63. Publicidad de la casa Abonado con nitrato de Chile. - Incluye: Tarjeta postal del anuncio (1930 febrero 19/1930 septiembre 11)

64. Publicidad de la casa Nuevo Sport. (1928 junio 27/1929 enero 26)

MATERIAS: 1. PUBLICIDAD 2. CARTELES PUBLICITARIOS 3. ESTACIONES. ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941)

Notas: Es continuación de las firmas C/0411/001 a C/0412/001 y Continúa en las firmas C/0414/001 y C/0415/001.

C-0414-001

Nº docs.: 45

Fecha inicial: 04/01/1928 Fecha final: 08/09/1937

Título de la Serie: Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras

Expedientes relativos a la publicidad en las estaciones

Contenido:

1. Publicidad de Óptica Anjú. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1931 marzo 5/1933 enero 23)
2. Publicidad de Óptica Miró. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola. (1934 mayo 25/1934 mayo 30)
3. Publicidad de la casa Osram. (1928 octubre 24/1932 marzo 24)
4. Publicidad de la casa P. López Antigüedades. (1932 diciembre 6/1933 febrero 1)
5. Publicidad de la casa P. Palacios Bonilla (1930 febrero 17/1930 febrero 26)
6. Publicidad de la casa Pablo Cantó. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1930 marzo 24/1930 julio 27)
7. Publicidad de la casa Pablo Cantó - Postes de cemento. (1932 agosto 24/1932 septiembre 13)
8. Publicidad de la casa Pañerías Atocha. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola ; Boceto con el texto del anuncio. (1934 junio 30/1934 julio 20)
9. Propaganda turística de Palma de Mallorca. (1933 diciembre 16/1933 diciembre 22)
10. Publicidad de la casa Parche Sami. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola. (1930 febrero 6/1935 marzo 27)
11. Publicidad de la casa Paris. (1929 abril 18/1929 junio 12)
12. Publicidad de Pastillas Aspaime. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1930 agosto 28/1931 agosto 24)
13. Publicidad de las Pastillas de Café Viuda de Solano. (1929 junio 25/1931 noviembre 7)
14. Propaganda turística del Patronato Nacional de Turismo. - Incluye: Cartel turístico del acueducto de Segovia, il. M. Bernardo (114 x 80 cm) (1929 febrero 14/1930 agosto 30)
15. Publicidad del Constructor Pedro Marín Cartagena. (1931 febrero 19/1931 febrero 25)
16. Publicidad de la ferretería Penades y Chorro. - Incluye: Boceto con el texto del anuncio (1932 octubre 28/1932 diciembre 8)
17. Publicidad de la Pensión Crespo. (1929 julio 23/1929 septiembre 22)
18. Publicidad de la Pensión Dorge. (1929 mayo 11/1929 mayo 25)
19. Publicidad de la Pensión H. Universal. (1929 diciembre 20/1930 enero 25)
20. Publicidad de la Pensión Hispano Francesa. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola; Boceto con el texto del anuncio. (1935 agosto 31/1935 septiembre 20)
21. Publicidad de la Pensión Iberia. (1930 agosto 30/1931 octubre 23)
22. Publicidad de la Pensión Mora. (1929 mayo 21/1932 mayo 13)
23. Publicidad de la Pensión Lauria. (1929 mayo 10/1929 mayo 25)
24. Publicidad de la Pensión Petit Nenen. (1929 mayo 31/1929 junio 5)
25. Publicidad de la casa Pérez y Feu. (1928 septiembre 22/1929 noviembre 6)
26. Publicidad de los Perfumes Tentación y de Varón Dandy. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola ; Boceto en acuarela del anuncio de Perfumes Tentación. (1931 enero 21/1934 febrero 24)
27. Publicidad de los Perfumes Tentación y de Varón Dandy. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio de Perfumes Tentación. (1930 febrero 4/1933 abril 11)
28. Publicidad de Pesquerías Asturianas. (1930 octubre 24/1931 marzo 26)
29. Publicidad de la casa Philips Ibérica. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola ;

Boceto en acuarela del anuncio. (1934 mayo 26/1934 julio 20)

30. Publicidad de la casa La Previsión Española. (1931 mayo 11/1931 julio 26)

31. Publicidad de la Compañía de Productos Alimenticios. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1931 julio 21/1932 diciembre 21)

32. Publicidad de la casa Productos del Corcho. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio (1933 diciembre 14/1934 mayo 16)

33. Publicidad de Polvos El Jesuita. (1932 agosto 23/1932 agosto 28)

34. Publicidad de las casas Cañameras y Minas de Potasa de Suria. (1928 febrero 16/1931 noviembre 6)

35. Publicidad de la casa Publilux. - Incluye: Facturas. (1937 enero 10/1937 septiembre 8)

36. Publicidad de la Química Comercial Farmacéutica Olivasan. (1929 junio 19/1929 septiembre 2)

37. Publicidad de la casa Raimundo Benito Electricidad. (1929 aril 12 / 1930 noviembre 1)

38. Publicidad de la casa Rawplugls. (1929 junio 25/1929 julio 17)

39. Publicidad de la casa Recauchutados Iberia. (1929 marzo 13/1931 junio 9)

40. Publicidad de las Cajas Registradoras Nacional. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1931 febrero 7/1931 marzo 4)

41. Publicidad de la casa Renault. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola; Boceto en acuarela del anuncio. (1935 enero 8/1935 enero 18)

42. Publicidad de la casa Rhum Belleza. (1930 abril 7)

43. Publicidad de la casa Rincón. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1933 noviembre 24/1934 enero 27)

44. Publicidad de la casa Rocalla. (1928 enero 4/1932 diciembre 8)

45. Publicidad de la casa Royal. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1932 mayo 31/1932 junio 29)

MATERIAS: 1. PUBLICIDAD 2. CARTELES PUBLICITARIOS 3. ESTACIONES 4. TURISMO.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941)

Notas: Es continuación de las signaturas C/0411/001 a C/0413/001 y Continúa en la signatura C/0415/001.

C-0415-001

Nº docs.: 40

Fecha inicial: 29/05/1928 Fecha final: 02/12/1941

Título de la Serie: Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras

Expedientes relativos a la publicidad en las estaciones

Contenido:

1. Publicidad de la casa Saiz de Carlos. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1931 febrero 27/1931 agosto 31)
2. Publicidad de la casa Samle. (1929 mayo 20/1932 mayo 17)
3. Publicidad de la casa Sánchez García. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1930 junio 6/1930 noviembre 5)
4. Publicidad de la Fábrica de Camas Doradas de la casa Sánchez Martínez. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio ; FOTOGRAFÍAS de posibles emplazamientos del mismo en la estación de Madrid - Atocha. (1932 mayo 2/1932 mayo 30)
5. Publicidad de la Sastrería Benítez y de la casa Wikal. - Incluye: Boceto en acuarela

- del anuncio de la Sastrería Benítez y boceto en acuarela con el texto del anuncio de la Casa Wikal. (1929 abril 6/1932 abril 15)
6. Publicidad de la Sastrería Gómez. (1929 abril 16/1929 abril 22)
 7. Publicidad de la Sastrería Heredia. (1929 mayo 31/1929 junio 5)
 8. Publicidad de la Sastrería Isern. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio y boceto con el texto del anuncio. (1931 junio 26/1931 julio 15)
 9. Publicidad de la Sastrería Jimeno. (1928 mayo 29/1928 junio 4)
 10. Publicidad de la Sastrería Quesada. (1932 diciembre 6/1933 febrero 1)
 11. Publicidad de la Sastrería Salamanca y de la casa Vaisa. (1929 abril 24/1931 diciembre 22)
 12. Publicidad de la Sastrería Teodosio. (1931 abril 27/1932 agosto 24)
 13. Publicidad de la casa Saurer. (1929 mayo 8/1933 enero 23)
 14. Publicidad de Seguro Agropecuario y lápices Caran D'Ache. (1931 enero 13/1931 enero 27)
 15. Publicidad de la Secretaría de Defensa del Ahorro. - Incluye: Cartel del anuncio, il. Mel (51 x 36) (1932 febrero 13/1933 febrero 15)
 16. Publicidad de la casa Serra. - Incluye: Boceto en acuarela con el texto del anuncio. (1931 febrero 27/1931 marzo 14)
 17. Publicidad de la casa Siemens Schuckert Industria Eléctrica. (1929 diciembre 24/1931 septiembre 23)
 18. Publicidad de la casa Simón Gijón Cortés. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1932 enero 19/1932 febrero 12)
 19. Publicidad de la casa Singer. (1929 julio 4/1941 diciembre 2)
 20. Publicidad de la casa Sobrino de Toribio Sainz. - Incluye: Boceto en acuarela con el texto del anuncio. (1931 enero 21/1931 marzo 13)
 21. Publicidad de la Sociedad para el Fomento de Santander. (1929 enero 14)
 22. Publicidad de la Sociedad General de Seguros y Reaseguros. (1932 diciembre 3/1932 diciembre 7)
 23. Publicidad de la casa Somier Gloria. - Incluye: Boceto del anuncio ; Litografía de Publicidad Sogeniola. (1935 noviembre 29/1935 diciembre 16)
 24. Publicidad de la casa Suministros Eléctricos. - Incluye: Cartel del anuncio con lista de precios en el verso del mismo. (1931 julio 13/1941 octubre 16)
 25. Publicidad de la casa Tabanera. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio ; Litografía de Publicidad Sogeniola. (1936 junio 24/1936 julio 21)
 26. Publicidad de Talleres Bilbao. (1929 marzo 30/1929 junio 13)
 27. Publicidad del Teatro Llorens. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1932 mayo 2/1932 mayo 7)
 28. Publicidad de Termas Orión. - Incluye: Litografía de Publicidad Sogeniola. (1935 junio 18/1935 julio 2)
 29. Publicidad de Tintas El Cisne. - Incluye: Boceto del anuncio. (1930 julio 29/1930 agosto 22)
 30. Publicidad de la casa Torres Muñoz. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio. (1929 marzo 30/1931 julio 15)
 31. Publicidad de la casa Trema. - Incluye: Boceto con el texto del anuncio ; Litografía de Publicidad Sogeniola. (1935 abril 16/1935 mayo 3)
 32. Publicidad de la casa Ultra - Radio. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio ; Litografía de Publicidad Sogeniola. (1934 marzo 12/1941 septiembre 26)
 33. Publicidad de la casa Ulloa - Óptico. - Incluye: Boceto en acuarela del anuncio ; Litografía de Publicidad Sogeniola. (1929 abril 24/1935 febrero 6)
 34. Publicidad de la Unión Nacional de Exportación Agrícola. - Incluye: Bocetos en

acuarela de los anuncios. (1931 julio 4/1932 junio 21)
 35. Publicidad de la casa Uralita. (1929 agosto 14/1930 marzo 28)
 36. Publicidad de la casa Ureña. (1929 agosto 28/1929 julio 4)
 37. Publicidad de la casa Viuda de A. Heriz. (1929 julio 9/1932 diciembre 9)
 38. Publicidad de la casa Valentín Molinero. - Incluye: Carteles del anuncio, lit. "Arte" (71 x 101); Litografía de Bercos. Anuncios de andenes en las estaciones y guía del viajero. (1941 septiembre 27/1941 noviembre 8)
 39. Publicidad de la casa Villen Luque Fábrica de Anisados - Rute. (1929 septiembre 12/1930 septiembre 29)
 40. Publicidad de la casa Worthington. (1932 marzo 8/1933 noviembre 29)
 MATERIAS: 1. PUBLICIDAD 2. CARTELES PUBLICITARIOS 3. ESTACIONES 4. FOTOGRAFÍAS.
 ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 2. SIEMENS SCHUCKERT INDUSTRIA ELÉCTRICA.
 Notas: Es continuación de la signatura C/0411/001 a C/0414/001
 Véase además: Signaturas de la Fototeca FV_0248 a FV_0250
 Material para exposiciones sobre publicidad en estaciones.

C-1307-004

Nº docs.: 1

Fecha inicial: 18/12/1934 Fecha final: 11/01/1935

Título de la Serie: Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras.

Instalación de anuncios publicitarios en farolas de las estaciones de la Compañía MZA

Contenido: - Incluye: Anagrama de Publicidad Sogeniola, de la Sociedad General Española de Librería, Diarios, Revistas y Publicaciones, S.A.

MATERIAS: 1. CARTELES PUBLICITARIOS 2. PUBLICIDAD 3. MADRID - ATOCHA (ESTACIÓN) 4. FAROLAS 5. VILLENA (ESTACIÓN)

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 2. SOCIEDAD GENERAL ESPAÑOLA DE LIBRERÍA (SGEL)

3. PUBLICIDAD SOGENIOLA. CONCESIONARIA DE MZA.

D-0004-001

Nº docs.: 12

Fecha inicial: 29/01/1890 Fecha final: 09/05/1940

Título de la Serie: Compañía MZA. Servicio Comercial. Oficina Comercial

Expedientes relativos al transporte de aceite

Contenido: 1. Tarifas transporte de aceite. (1890 enero 29/1924 septiembre 29):

- Aceite de coco su inclusión en la tarifa especial nº 3. (1884 enero 15/1890 enero 29)

- Aceites vegetales, su inclusión en las tarifas V.M. -B.V.M., V.M.A. y B.V.M.A

- Aceite en cajas o en latas, su inclusión en la tarifa especial nº2. - Incluye: Cartel aviso;

IMPRESO: Orden núm. 59 (serie A), Anulación de tarifas / Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante. - [S.l. : s.n.], 1917 (Sucesores de Rivadeneyra). - 4 p. ; 31 cm. (duplicada). (1890 junio 26/1917 noviembre 22)

- Aceites con destino a las fincas de Asturias, Galicia y León. - Incluye: IMPRESO: Ampliación a la tarifa especial núm. 16, I del Norte (serie N.M.A núm I de Alicante y Andaluces) para el transporte en pequeña velocidad de aceites de oliva : valedera hasta el 9 de noviembre de 1986 / Compañía de los ferrocarriles del norte y de Madrid a Zaragoza y a Alicante. - [S.l. : s.n.], 1896.- [3] p. ; 27 cm. (4 ejemplares) ; Tarifa

- especial núm. 16, I del Norte (serie N.M.A núm I de Alicante y Andaluces) para el transporte en pequeña velocidad de aceites de oliva : valedera hasta el 30 de abril de 1896 / Compañía de los ferrocarriles del norte y de Madrid a Zaragoza y a Alicante. - [s.n.:s.l.], 1896.- [1] p. ; 33 cm + condiciones de aplicación ; Circular num. 51 [sobre ampliación de la tarifa especial nº 16] / Caminos de Hierro del Norte ; Anexo a la ampliación de la tarifa especial nº 16, I del norte / Compañía de los ferrocarriles andaluces ; Tarifa Especial N.M.C. núm. 3 de pequeña velocidad para el transporte de mercancías varias / Compañía de los Caminos de Hierro del Norte, de Madrid a Zaragoza y a Alicante [...]. - Madrid: Imprenta central de los ferrocarriles, 1897. - 23 p. ; 28'5 cm. ; Ampliación a la tarifa especial N.M.C. núm. 3 para el transporte, en pequeña velocidad de aceites de oliva ; carteles aviso. (1896 enero 13/1924 septiembre 29) - Instituto Ferroviario España. - Incluye IMPRESO: Instituto Ferroviario España (IFE) : Academia preparatoria para ferrocarriles [información sobre su labor]. - Madrid: Imp. Omnia, 1939. - 1 p. ; 32 cm. (1939 agosto 8/1939 agosto 11)
2. Aceites: Juicio verbal por los Srs. Calleja y Núñez Ole Burgos contra la Compañía del Norte. - Incluye: Estadísticas ; IMPRESO: Aviso núm. 15 : Tráfico / Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante ; Aviso núm. 17 : Tráfico / Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (duplicado); Ampliación de la distribución de la Tarifa especial combinada N.M.A. núm 1 (p.v.) para el transporte de mercancías varias [...].- [s.n.:s.l.], [1886?]. - [13] h.; 29 cm. ; Anexo a la tarifa especial combinada serie N.M.A. núm. 1 (p.v.) ; Anexo a la tarifa especial combinada serie N.M.A. núm. 1 (p.v.) y a sus ampliaciones; (1908 febrero 25/1908 noviembre 25)
3. Tarifas en el transporte de aceites: De hígado de bacalao ; de resina ; de pescado, su inclusión en las tarifas N.M.A. núm 1 y N.M.C. núm. 3 ; de pezuña de buey ; aceites esenciales ; de anilina ; de ricino ; de nueces ; aceite secante ; aceite amílico ; de antraceno; de vaselina. - Incluye: Carteles aviso (1909 junio 23/1935 julio 2)
4. Transporte de aceites: aceites con detención en el camino ; petición de la Agrupación de Negociantes de Zaragoza. (1911 enero 13/1918 diciembre 17)
5. Aceite mineral de Peñarroya y Barcelona a Cerro Muriano (1910 octubre 10/1910 noviembre 10)
6. Aceites lubricantes, como aceite mineral. - Incluye: IMPRESO: Tarifa especial núm. 15 de pequeña velocidad : resinas, betunes, aceites minerales y combustibles líquidos.- Madrid : Sucesores de Rivadeneyra, 1918. - [7] p. ; 29 cm. (1912 noviembre 22/1940 marzo 4)
7. Solicitudes para la rebaja de tarifas en el transporte de aceites: Aceites de Montoro a Granada Sur ; Aceite en bidones de Reus para Hospitalet de Llobregat y jabón y bidones vacíos de Hospitalet para Reus ; Aceite común en bidones de Figueras a Hospitalet de Llobregat y Barcelona-Bogatell y retorno de envases ; Aceites de Andalucía para Murcia y Cartagena ; Aceites de Almendralejo para Sevilla ; Aceites, harinas y vinos, de Almendralejo para Madrid y la región de Andalucía ; Aceites de la zona Espeluy-El Carpio (varios productores) (1913 octubre 28/1936 marzo 17)
8. Tasación de aceites y grasas lubricantes (1915 julio 8/1917 febrero 28)
9. Tasación de aceite mineral pesado. - Incluye PUBLICACIÓN: Exposición verificada en noviembre de 1919 / Congreso Nacional de Ingeniería.- [París] : Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya, [1919?] (Madrid. Cervantes, 28 : Tipografía Artística). - (1920 junio 9/1920 julio 2)
10. Aceite combustible (Fuel-oil), estudio de tarifas. - Incluye: estadísticas ; IMPRESO: Anexo núm. 1 a la tarifa especial núm. 15 de pequeña velocidad / Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (duplicada) ; Tarifa especial núm. 15 de

pequeña velocidad : resines, betunes, aceites minerales y combustibles líquidos / Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante. - Madrid: [s.n.], 1918 (Sucesores de Rivadeneyra). - [7] p. ; 29 cm. (1921 noviembre 19/1933 noviembre 2)

11. Aceite combustible (fuel-oil y gas-oil): Transporte de aceite fuel-oil y gas-oil de Barcelona a Figueras y a Rosas ; Aceites combustibles de Barcelona-Morrot a Girona, petición de rebaja de precios. (1931 abril 8/1940 mayo 9)

12. Tarifa para aceites minerales por vagón completo. - Incluye IMPRESO: Instrucción núm. 2 para la aplicación de la tarifa especial núm. 100 de pequeña velocidad / Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante. - Madrid : Suc. de Rivadeneyra, 1927 ; 3 p. ; 29 cm. (1929 febrero 6)

MATERIAS: 1. ACEITE Y GRASA 2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 2. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES (1877-1936) 3. SOCIEDAD DE LOS FERROCARRILES DE ALMANSA A VALENCIA Y A TARRAGONA

(AVT) (1860-1891) 4. COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES = COMPAÑÍA REAL DE LOS CAMINOS DE HIERRO PORTUGUESES (1859-1909) 5. FERROCARRIL DE SORIA , S.A. 6. COMPAÑÍA

DE LOS FERROCARRILES DE TARRAGONA A BARCELONA Y FRANCIA (TBF) (1875-1889) 7. COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL CENTRAL DE ARAGÓN

(CA) (1894-1941) 8. SOCIEDAD GENERAL AZUCARERA DE ESPAÑA (SGAE) (1904-1951) 9. SOCIEDAD MINERA Y METALÚRGICA DE PEÑARROYA

(SMMP) (1881-1975) 10. SOCIEDAD PETROLÍFERA ESPAÑOLA (BARCELONA) 11. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ECONÓMICOS DE VILLENA A

ALCOY Y YECLA (1884?-1965) 12. COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1858-1941) 13. COMPAÑÍA DE LOS

FERROCARRILES DE MADRID A CÁCERES Y PORTUGAL (MCP) (1880-1894)

14. COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE ALCANTARILLA A LORCA (AL) (188?-1941) 15. INSTITUTO FERROVIARIO ESPAÑA 16. COMPAÑÍA DE LOS

CAMINOS DE HIERRO DEL SUR DE ESPAÑA (1889-1929) 17. COMPAÑÍA ARRENDATARIA DEL MONOPOLIO DE PETRÓLEOS, S.A. 18. COMPAÑÍA

NACIONAL DE LOS FERROCARRILES DEL OESTE DE ESPAÑA (1928-1941) 19. COMPAGNIE D'ELECTRICITÉ ET DE TRACTION D'ESPAGNE 20. SUCESTORES

DE STEINFELDT 21. AGRUPACIÓN DE NEGOCIANTES DE ACEITE DE ZARAGOZA.

D-0032-001

Nº docs.: 6

Fecha inicial: 15/03/1865 Fecha final: 27/08/1933

Título de la Serie: Compañía MZA. Servicio Comercial. Oficina Comercial

Expedientes relativos al servicio combinado establecido entre la Compañía MZA y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces

Contenido:

1. Servicio común de la estación de Córdoba. (1865 marzo 15/1894 junio 7)

2. Mercancías para la estación de Córdoba-Cercadilla. (1875 noviembre 8/1927 abril 22)

3. Habilitación para todo el servicio de la estación de Sevilla-San Bernardo. (1882 mayo 4/1909 noviembre 25)

4. Servicio combinado para la línea de Alicante a Murcia. (1884 junio 3/1923 junio 25)

5. Servicio combinado para la línea de Alicante a Murcia. (1885 marzo 5/1933 agosto

27)

6. Servicio combinado para la línea de Córdoba a Écija. - Incluye PUBLICACIÓN: Tarifa general: Para las Estaciones de la línea de Marchena á Écija y Córdoba, y de Valchillón para las líneas de Málaga, Granada y Belmez. Cuaderno con los precios de aplicación para los transportes de viajeros. Gran Velocidad: Excesos de equipajes, Encargos, Comestibles (pescados frescos, etc.), Metálico y valores, Transportes fúnebres, Carruajes, Perros y Ganados. Pequeña Velocidad: Mercancías, Materias inflamables ó explosibles y demás artículos y objetos peligrosos, Material móvil de Ferro-carriles, Carruajes y Ganados. Precios en Pesetas. Esta tarifa anula todas las publicadas anteriormente. - Málaga : [s.n.] (Imp. de la Compañía), 1885. - [42] p. ; 29 cm. (1885 junio 6/1908 mayo 1)

MATERIAS: 1. SERVICIO COMBINADO 2. CÓRDOBA (ESTACIÓN) 3. CÓRDOBA – CERCADILLA (ESTACIÓN) 4. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS 5. SEVILLA - SAN BERNARDO (ESTACIÓN) 6. LÍNEA ALICANTE A MURCIA 7. LÍNEA MARCHENA A VALCHILLÓN 8. PUBLICACIONES.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES (1877-1936) 2. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941)

GEOGRÁFICO: 1. CÓRDOBA (ANDALUCÍA) 2. ÉCIJA (SEVILLA, ANDALUCÍA)

Estimación aprox. copias: 1. 15 copias 2. 110 copias

D-0036-001

Nº docs.: 1

Fecha inicial: 06/02/1940 Fecha final: 25/03/1942

Título de la Serie: Compañía MZA. Servicio Comercial. Oficina Comercial

Expediente relativo a anuncios de la Compañía MZA y de RENFE para la prensa y la radio

MATERIAS: 1. PRENSA ESCRITA 2. PUBLICIDAD.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE

D-0081-001

Nº docs.: 24

Fecha inicial: 26/07/1876 Fecha final: 15/01/1942

Expedientes relativos a la reducción en el precio de los billetes para las Asociaciones Religiosas

Contenido:

1. Solicitudes de asociaciones diferentes religiosas. - Incluye: Hermanas Dominicas de la Anunciata, Congregación de las Hermanas de la Instrucción Caritativa del Santo Niño Jesús, Hermanas de la Caridad de San Francisco de Sales. (1876 julio 26/1942 enero 15)
2. Congregación de las Hijas de la Caridad (San Vicente de Paúl). (1879 julio 20/1912 octubre 12)

3. Hermanas de la Esperanza. (1879 agosto 6/1879 octubre 6)

4. Hermanas de San José. (1879 octubre 14/1907 julio 13)

5. Carmelitas de la Caridad. (1880 abril 9)

6. Siervas de María. (1880 abril 9)

7. Hermanas del Servicio Doméstico, cambio de nombre por Hijas de María Inmaculada y Hermanas de la Caridad de Santa Ana de Zaragoza. (1880 julio 10/1907 septiembre 28)

8. Hermanas del Sagrado Corazón de Jesús. - Incluye: Sello de tinta. (1880 agosto

10/1924 septiembre 4)

9. Proyecto de tarifa local y combinada con la Compañía del Norte para las asociaciones religiosas. - Incluye: Tarifa especial núm. 4 de G.V. : Concesiones para viajar a precios reducidos por todas las líneas de esta Compañía y ramales de Linares y Carmona: 1.

Congregaciones religiosas, 2. Nodrizas y conductoras de niños expósitos, 3. Indigentes extranjeros. (1881 febrero 16/1932 mayo 25)

10. Hermanas de Nuestra Señora de las Mercedes (Granada) - Incluye: anagrama. (1881 febrero 26/1913 junio 29)

11. Circular nº 911 sobre la concesión para viajar a mitad de precio a varias asociaciones religiosas. Reparadoras del Sangrado Corazón de Jesús , Hermanas de Nuestra Señora de las Mercedes (Málaga), Madres Escolapias (Sabadell), Siervas de Jesús (Bilbao), Congregación del Ángel de la Guarda (Huelva), Religiosas Filipenses (Alcalá de Henares). (1881 febrero 28/1907 diciembre 11)

12. Religiosas del Asilo de Huérfanos de Murcia. (1881 noviembre 19/1912 agosto 8)

13. Cambios de denominación de las Hermanas de la Caridad y Presentación de la Virgen de Arenys de Mar; en la red Antigua y Hermanas de la Caridad de la Presentación de la Santísima Virgen, en la red Catalana. (1881 diciembre 30/1930 octubre 28)

14. Hermanas de la Doctrina Cristiana de Sevilla. (1884 agosto 9/1912 octubre 2)

15. Sustitución de nombre de las Reparadoras del Sagrado Corazón de Jesús por el de Esclavas del Sagrado Corazón de Jesús. (1886 enero 24/1913 junio 16)

16. Autorizaciones para viajar a mitad de precio en la red Catalana a las Hermanas de la Compañía de Santa Teresa de Jesús, "Congregaciones de Terciarias franciscanas de los Sagrados Corazones de Jesús y María" y "Asilo de San Rafael para el albergue y curación de niñas raquíticas y escrofulosas pobres", Hijas del Santísimo corazón de María, Hermanas de la Instrucción Caritativa del Santo Niño Jesús, Colegio Asilo de las Hermanas Teresas de San José, para instrucción y educación de niños huérfanos y pobres, Religiosas de María Inmaculada, Hermanas de los ancianos desamparados de Valencia, Pío Instituto de Religiosas Hijas de María Escolapias. (1886 febrero 16/1911 febrero 4)

17. Transporte de objetos de las asociaciones religiosas. (1886 febrero 28/1888 noviembre 7)

18. Hermanas del Colegio de Jesús llamadas Hijas de Cristo (Granada). (1886 abril 24/1886 abril 29)

19. Hermanas de la Compañía de Santa Teresas de Jesús (Barcelona). (187 junio 17)

20. Hermanas religiosas de María Reparadora. (1887 noviembre 19/1928 junio 15)

21. Hermanas Josefinas o Siervas de San José (Gerona). (1887 noviembre 26/1887 noviembre 28)

22. Religiosas de Santa Rosalía de las Providencias Agrícolas de San Isidro. (Teya). (1888 abril 25/1920 diciembre 1)

23. Hermanas hospitalarias de Ntra. Señora del Sagrado Corazón de Jesús (Ciempozuelos). (1888 julio 11/1909 octubre 7)

24. Religiosas de Jesús - María (Valencia). (1889 enero 22/1930 diciembre 1)

MATERIAS: 1. ASOCIACIONES 2. CONGREGACIONES RELIGIOSAS 3. REDUCCIÓN DE TARIFAS 4. BILLETES.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 2. HERMANAS DOMINICAS DE LA ANUNCIATA 3. RELIGIOSAS HIJAS DE MARÍA ESCOLAPIAS 4. HERMANAS DE LA CARIDAD DE SAN FRANCISCO DE SALES 5. HIJAS DE LA CARIDAD 6. HERMANAS DE LA ESPERANZA 7. HERMANAS DE SAN JOSÉ 8.

CARMELITAS DE LA CARIDAD 9. RELIGIOSAS SIERVAS DE MARÍA 10. HERMANAS TERCARIAS FRANCISCANAS 11. RELIGIOSAS DEL SAGRADO CORAZÓN DE JESÚS.

D-0099-002 (Sólo ficha)

Nº docs.: 14

Fecha inicial: 17/06/1899 Fecha final: 07/06/1944

Título de la Serie: Compañía MZA. Servicio Comercial. Oficina Comercial.

Expedientes relativos a billetes para viajeros

Contenido:

1. Billetes a precio entero entre Andalucía, Extremadura, línea del Oeste, Asturias y Galicia. (1899 junio 17/1926 noviembre 17)
2. Billetes combinados para Francia e Italia vía Cerbere. - Incluye: Antecedentes. (1899 julio 24/1910 diciembre 9)
3. Billetes a favor de los empleados de Penales. (1900 enero 21/1922 abril 26)
4. Billetes a favor del personal de Obras Públicas. (1900 enero 22/1914 abril 15)
5. Billetes entre Madrid y Villaverde. Unificación de las bases de percepción. (1901 marzo 15/1901 abril 19)
6. Billetes directos entre Andaluces y el Sur de España. (1901 marzo 27/1944 junio 7)
7. Penalidades por la utilización de billetes especiales para las estaciones intermedias. - Incluye: PUBLICACIÓN: Folletos sobre baños de mar y corridas de toros. (1902 junio 30/1905 febrero 14)
8. Billetes de ida y vuelta. - Incluye: Carteles aviso(2) (1902 noviembre 4 / 1933 octubre 9)
- 8.1. Billetes de ida y vuelta. - Incluye: Recortes de PRENSA. (1902 noviembre 4/1914 enero 27)
- 8.2. Entre la zona de Alcázar - Castillejo y Madrid-Atocha. (1911 agosto 30/1927 febrero 19)
- 8.3. Ampliación a mayor radio de acción y exigiendo una tarjeta de identidad para evitar la reventa. (1913 septiembre 26/1933 octubre 9)
- 8.4. Peticiones de la Cámara de Comercio y el Ayuntamiento de Madrid para establecer billetes a la capital. (1914 octubre 15/1916 agosto 14)
- 8.5. Peticiones de la Cámara de Comercio y la Propiedad Urbana de Badajoz para establecer billetes entre Badajoz y Madrid. (1917 enero 11/1920 abril 27)
- 8.6. Peticiones de varios pueblos de las provincias de Toledo, Ciudad Real para establecer billetes con destino Aranjuez. (1924 mayo 21/1924 junio 13)
- 8.7. Correspondencia sobre peticiones de Sigüenza y de Ciudad Real. (1925 noviembre 26/1926 septiembre 8)
- 8.8. Inclusión de toda la línea de Cuenca en los billetes de ida y vuelta sobre Madrid. (1926 enero 12/1930 agosto 8)
- 8.9. Peticiones del Ayuntamiento de Villacañas para billetes de Madrid con detención en Algeciras. (1930 abril 6/1930 junio 30)
- 8.10. Creación de billetes destino Madrid desde las estaciones comprendidas entre Alcázar y Las Infantas. - Incluye IMPRESO: Anexo núm. 3 a la tarifas especial núm. 2 de Gran Velocidad y Cartel-aviso. (1931 junio 14/1931 diciembre 21)
9. Billetes para los conductores de la remolacha transportada en trenes de mercancías. (1904 febrero 5/1904 abril 2)
10. Billetes expendidos por el ferrocarril de Algeciras para tercera línea. (1906 septiembre 1/1907 marzo 30)
11. Billetes especiales de los servicios de fiestas. - Incluye IMPRESO: Tren especial de

recreo para asistir a los tradicionales y brillantes festejos de la Feria en Sevilla los días 17, 18, 19 y 20 de abril de 1907: Reducidísimos precios de ida y vuelta / Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante. - Madrid: Suc. de Rivadeneyra, 1907. - [2] p. ; 25 cm. (1907 junio 7/1907 junio 21)

12. Billetes de ida y vuelta desde Barcelona y Madrid a Cádiz, Málaga y Algeciras. - Incluye: Recorte de PRENSA. (1908 abril 28/1908 mayo 30)

13. Billetes a mitad y cuarta parte de precio entre Madrid y Barcelona calculados por la tarifa especial nº 106 GV. (1908 agosto 25/1911 noviembre 17)

14. Billetes de Huelva a Lisboa por vía Zafra. - Incluye: borrador de billete de la Royal Mail Steam Packet Company. (1910 febrero 28/1910 julio 13)

MATERIAS: 1. BILLETES 2. PRENSA ESCRITA 3. TURISMO 4. CASETAS DE BAÑOS 5. BALNEARIOS.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 2. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES (1877-1936)

3. CÁMARA DE COMERCIO DE MADRID 4. COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL SUR DE ESPAÑA (1889-1929)

GEOGRÁFICO: 1. GALICIA 2. EXTREMADURA 3. ASTURIAS.

D-0120-005

Nº docs.: 6

Fecha inicial: 26/11/1883 Fecha final: 9/4/1915

Título de la Serie: Compañía MZA. Servicio Comercial. Oficina Comercial

Expedientes relativos al transporte de camas

Contenido:

1. Camas (catres de rejilla de alambre) colchones de muelle y gerillas, su clasificación

2. Camas de hierro sin embalar

3. Camas y muebles de Novelda (Aspe) para Andalucía y Extremadura

4. Camas de hierro de Málaga a varios puntos rebaja de la 3ª a la 4ª clase de la NMA nº

5. Camas de hierro desde Bilbao al interior

6. Camas de campaña como equipaje

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941)

D-0160-013

Nº docs.: 9

Fecha inicial: 26/12/1899 Fecha final: 15/12/1932

Expedientes relativos al transporte de carruajes

Contenido:

1. Tasación de los chasis de los automóviles y transporte de automóviles en vagones especiales. - Incluye FOLLETOS publicitarios: Coches automóviles : E. Roerecke y Comp^a. únicos representantes de España de la casa Benz y Comp^a. Mannheim (Alemania). - [s.l. : s.n., ca. 1898] (Barcelona). - [15] p. : il. ; 16 x 23 cm.

- CATÁLOGO: Automobiles / Société des Établissements Georges Richard . - Paris : [s.n., ca. 1898] (Montrouge (Seine) : Imp. Draeger Freres). - 12 p., [1] h. : il. ; 16 x 16 cm. (1899 diciembre 26/1932 diciembre 15)

2. Tarifa para el transporte de los coches fúnebres (1911 enero 14/1927 junio 25)

3. Transporte de carruajes en vagones de propiedad particular (1913 enero 22/1914 octubre 14)

4. Transporte de carruajes directos entre Sevilla y Lisboa (Portugal). - Incluye:

Anulación de órdenes. (1913 marzo 20/1917 septiembre 12)

5. Transporte de tranvías de Valencia para Madrid por el Central de Aragón (1913 noviembre 10/1913 diciembre 17)

6. Transporte de carruajes y material para la limpieza, incendios, construcciones, desinfección. - Incluye: Tarifa especial nº 28 de pequeña velocidad para el material móvil de ferrocarriles, tranvías, coches, etc. (1915 septiembre 11/1928 enero 17)

7. Circulación directa entre Madrid y Málaga de un coche de butacas en los trenes expresos 92- 84 y 83-91. (1922 octubre 31/1923 julio 11)

8. Transporte de carruajes vacíos para ser utilizados posteriormente en un servicio de viajeros (1930 octubre 23)

9. Establecimiento de un servicio de coches-camas entre Cádiz y Madrid para la llegada de los vapores de la Compañía Transatlántica. (1930 octubre 31/1930 diciembre 18)

MATERIAS: 1. AUTOMÓVILES 2. TRANSPORTES TERRESTRES 3. TRANSPORTE POR CARRETERA 4. PUBLICACIONES.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941)

D-0212-013

Nº docs.: 5

Fecha inicial: 01/02/1872 Fecha final: 10/06/1940

Título de la Serie: Compañía MZA. Servicio Comercial. Oficina Comercial

Expedientes relativos al transporte de dementes, enfermos o heridos, presos y penados

Contenido:

1. Tarifa especial nº 13 de G.V. para el transporte de dementes, enfermos o heridos y presos o penados. - Incluye: Cartel-aviso; Recorte de PRENSA: Real Orden de 19 de enero de 1872 sobre las reglas a seguir para el transporte de dementes por ferrocarril. En: Gaceta de Madrid, nº 32 de 1 de febrero de 1872, p. 338. (1872 febrero 1 / 1923 enero 15)

2. Diversos traslados y condiciones en que se efectúa su transporte. (1904 julio 14 / 1940 junio 10)

2.1. Expedición de dementes entre Madrid y Alicante. (1904 julio 14 / 1911 noviembre 22)

2.2. Transporte de alienados de Madrid a Torre vieja y viceversa. - Incluye: Telegrama. (1908 julio 4/1914 junio 27)

2.3. Transporte de personas dementes. (1911 julio 31/1940 julio 10)

2.4. Transporte de cinco dementes desde Linares a Ciempozuelos. (1911 noviembre 22/1912 marzo 16)

2.5. Transporte de dos alienados desde Torredonjimeno a Cornellá. (1911 diciembre 4/1911 diciembre 12)

2.6. Transporte de un demente de Linares a Barcelona. (1912 febrero 26/1912 abril 4)

2.7. Transporte de una demente de Málaga a La Zarza. (1912 agosto 14/1912 agosto 28)

2.8. Transporte de tres dementes y seis guardianes de Linares a Barcelona. (1913 julio 29/1913 septiembre 16)

2.9. Transporte de una demente de Sevilla a Madrid. (1914 julio 8/1914 junio 9)

2.10. Transporte de un alienado entre El Arquillo y Ciempozuelos aplicando la tarifa especial nº 13 de G.V. (1914 octubre 28/1914 noviembre 4)

2.11. Transporte de un demente de Badajoz a Madrid. (1915 enero 10/1915 enero 25)

2.12. Transporte de dementes de Madrid a Alicante y Murcia. (1916 julio 10/1916 noviembre 11)

2.13. Transporte de quince dementes y cinco acompañantes de Ciudad Real a Palencia.

(1932 abril 30/1932 mayo 3)

3. Traslados desde varios puntos. (1906 noviembre 28 / 1936 agosto 5)

4. Peticiones para el traslado de dementes. (1913 noviembre 10 / 1932 junio 10)

5. Departamentos utilizados desde una estación intermedia. - Incluye: Propuestas de modificación de la tarifa especial de G.V. nº 13. (1920 agosto 2 / 1923 marzo 15)

MATERIAS: 1. TRANSPORTE DE VIAJEROS 2. PRENSA ESCRITA.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 2. COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1858-1941) 3. MANICOMIO DE CIEMPOZUELOS 4. CASA DE SALUD NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN . MADRID.

D-0244-001

Nº docs.: 1

Fecha inicial: 02/01/1906 Fecha final: 27/08/1940

Título de la Serie: Compañía MZA. Servicio Comercial. Oficina Comercial

Expedientes relativos al desvío en el transporte de viajeros por ferrocarril hacia el transporte por carretera en automóviles

Contenido:

1. Desvío de viajeros entre Tembleque y Bargas. - Incluye: Plano. (1906 enero 2/1906 agosto 30)

2. Desvío de viajeros entre Madrid y Getafe. (1917 marzo 30/1917 abril 9)

3. Desvío de viajeros entre Madrid y Villaverde Bajo. (1924 mayo 27/1924 junio 2)

4. Desvío de viajeros entre San Feliú de Llobregat y Barcelona pasando por Juan Despí, Cornellá y Hospitalet. - Incluye recorte de PRENSA: inauguración de la línea de ómnibus automóvil entre San Feliú de Llobregat y plaza de España. En: La Vanguardia. (1924 julio 13/1924 agosto 16)

5. Desvío de viajeros entre Quintanilla y Tudela de Duero y Peñafiel. (1924 septiembre 5/1924 septiembre 24)

6. Desvío de viajeros entre Badajoz y Sevilla. - Incluye: Carteles publicitarios. - Incluye además IMPRESOS: Tarifas de precios de la empresa Auto Sevillana S.L. de la línea Sevilla a Mérida y de la línea Sevilla a Azuaga. (1924 octubre 11/1931 enero 23)

7. Desvío de viajeros entre Badajoz, Almendralejo y Villafranca de los Barros. - Incluye: Cartel publicitario de la empresa de Andrés Brito Bayón. (1927 agosto 24/1927 octubre 6)

8. Desvío de viajeros entre Cáceres, Mérida y Sevilla. Incluye: Cartel publicitario de la empresa de Joaquín Mauri. (1928 enero 30/1928 febrero 22)

9. Desvío de viajeros entre Cuenca y Madrid. - Incluye: Carteles publicitarios de las empresas Abalos Hermanos y la empresa Rápido. - Incluye además artículos de PRENSA: Autobús de Cuenca - Madrid. En: La Opinión, nº 201 y 494 de 26 de septiembre de 1929 y de 28 de agosto de 1930 y Plano y horarios. (1928 octubre 4/1934 mayo 21)

10. Desvíos de viajeros entre Madrid y sus cercanías. - Incluye: Cuadros con los precios de billetes desde Toledo, Villaseca, Pantoja, Getafe-Badajoz, Villaverde Alto, Mocejón, Pantoja y otros. - Incluye: Cartel publicitario; Croquis. (1929 abril 1/1933 enero 20)

11. Desvío de viajeros entre Alicante y Cartagena. (1930 enero 16/1931 marzo 3)

12. Desvío de viajeros entre Yecla, Jumilla y Alicante. - Incluye FOTOGRAFÍA*. (1930 febrero 8/1930 noviembre 25)

13. Desvío de viajeros entre Guadalajara y Madrid. - Incluye recorte de PRENSA:

Servicio de automóviles a Madrid. En: Flores y Abejas, 28 de septiembre de 1930. (1930 febrero 17/1933 julio 24)

14. Desvío de viajeros entre Madrid y Villafranca de los Caballeros pasando por Aranjuez, Ocaña y Tembleque. - Incluye: Cartel Aviso. (1930 abril 9/1932 mayo 12)

15. Desvío de viajeros entre Añover de Tajo a Madrid pasando por Pantoja. - Incluye: Croquis; Cartel publicitario de la Empresa Añover. (1930 abril 30/1933 noviembre 20)

16. Desvío de viajeros entre Murcia a Cieza pasando por Abarán. - Incluye: Cartel publicitario de la Empresa Cristóbal Pastor (1930 junio 7/1932 mayo 5)

17. Desvío de viajeros entre Valencia y Madrid. - Incluye: Cartel publicitario de la empresa Valenciana de Turismo. (1930 septiembre 6/1930 octubre 6)

18. Desvío de viajeros entre Madrid-Aranda y Roa pasando por San Marín de Rubiales. - Incluye: Cartel publicitario de la Empresa Navarro; Cartel publicitario de la Empresa Churruca. (1930 septiembre 19/1932 mayo 10)

19. Desvío de carretera de los viajeros de El Burgo de Osma. - Incluye: PUBLICACIÓN periódica: Hogar y pueblo. - año 15, 4ª época, n. 750 (dic., 1930). - Burgo de Osma: Órgano de la acción social diocesana, 1930. - 4 p. 56 x 39 cm. (1930 septiembre 30/ 1931 enero 17)

20. Desvío de viajeros entre Menjívar y Córdoba. (1930 diciembre 11/1930 diciembre 20)

21. Desvío de viajeros entre Peñafiel y Madrid. (1931 julio 02/1931 julio 08)

22. Desvío de viajeros entre Peñafiel y Valladolid. (1931 septiembre 08/1931 septiembre 10)

23. Desvío de viajeros entre Ciudad Real y Madrid. - Incluye PUBLICACIÓN: Tarifa especial núm, 2 de Gran Velocidad para el transporte de viajeros con billetes de ida y vuelta de expendición diaria, á precios reducidos: aprobada por Real Orden de 18 de agosto de 1917, aplicable desde el 25 de agosto de 1917. - Incluye además: Croquis. (1931 septiembre 14/1932 octubre 15)

MATERIAS: 1. TRANSPORTE DE VIAJEROS 2. AUTOMÓVILES 3. FOTOGRAFÍAS 4. ÓMNIBUSES 5. LÍNEA VILLENA A ALCOY Y YECLA.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 2. AUTO SEVILLANA , S.L. 3. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ECONÓMICOS DE VILLENA A ALCOY Y YECLA (1884?-1965)

D-0261-002 (Sólo ficha)

Nº docs.: 20

Fecha inicial: 24/6/1881 Fecha final: 25/8/1941

Título de la Serie: Compañía MZA. Servicio Comercial. Oficina Comercial

Expediente relativo al transporte de enfermos

Contenido:

1. Transporte del enfermo Francisco Pérez Crespo. (1881 junio 24/1891 septiembre 21)

2. Transporte de enfermos en furgones. (1882 mayo 16/1903 enero 19)

3. Transporte de enfermos en departamentos reservados. (1884 abril 24 / 1932 septiembre 1)

4. Transporte de un enfermo de Tembleque a Valencia. (1909 junio 28/1909 julio 8)

5. Transporte de un enfermo de Madrid a Alcázar. (1910 febrero 23)

6. Transporte de un enfermo de Puente Genil a Baeza. (1910 octubre 12/1910 octubre 28)

7. Transporte de un enfermo de Soria a Albacete. (1912 marzo 18/1912 junio 24)

8. Transporte de un herido militar en un furgón desde Málaga a Madrid. (1912 junio

- 18/1912 diciembre 28)
9. Transporte de un herido en un furgón desde Utrera a Huelva. (1912 diciembre 26)
 10. Transporte de un herido en un furgón desde Bellpuig a Barcelona. (1913 marzo 13/1913 marzo 26)
 11. Transporte de un enfermo en un furgón desde Marcilla a Madrid. (1913 julio 3/1913 julio 7)
 12. Transporte de un enfermo en un furgón desde Empalme - Sevilla a Cazalla. (1914 marzo 17/1914 marzo 31)
 13. Transporte de un enfermo en desde Tomelloso a Madrid. (1916 junio 10 / 1916 junio 30)
 14. Transporte de un enfermo en un furgón desde Madrid a Villanueva del Rey. (1916 julio 18/1916 julio 19)
 15. Transporte de la esposa del Jefe de la estación de Baena enferma en un furgón desde Madrid a Espeluy. (1923 enero 24/1923 diciembre 7)
 16. Furgones conduciendo más de un enfermo. (1923 junio 7/1935 septiembre 20)
 17. Transporte de varios enfermos desde 1896 a 1912. (1896 febrero 17/1912 enero 15)
 18. Transportes de enfermos de lepra. (1907 diciembre 19)
 19. Gastos de desinfección del material en que se transportan los enfermos. - Incluye PUBLICACIÓN: Tarifa especial núm. 13 de Gran Velocidad para el transporte de dementes, enfermos o heridos y presos y penados : Aprobada por Real orden de 24 de abril de 1915. Aplicable desde el 20 de mayo de 1915 /Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante. - Madrid: [s.n.], 1924 (Paseo de San Vicente, 20 : Est. Tip. Suc. de Rivadeneyra). - 7 p. ; 27 cm. (1914 marzo 24/1938 noviembre 1)
 20. Transporte de enfermos en cuyo número de asientos sea impar. (1916 marzo 31/1916 agosto 5)
- MATERIAS: 1. TRANSPORTE DE VIAJEROS 2. TRENES ESPECIALES 3. PUBLICACIONES.
- ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941)

D-0454-001

Nº docs.: 12

Fecha inicial: 08/11/1912 Fecha final: 14/09/1939

Título de la Serie: Compañía MZA. Servicio Comercial. Oficina Comercial

Expedientes relativos a la creación y al funcionamiento de la Oficina Común de las compañías de los ferrocarriles españoles en París

Contenido:

1. Petición de billetes, tarifas y folletos informativos del agente comercial de la oficina común de las compañías de Ferrocarriles de Andalucía y MZA en Buenos Aires y publicación de las principales compañías españolas de un folleto colectivo con información de las regiones servidas por ellas. - Incluye: Horarios de distintos destinos. (1912 noviembre 8/1915 noviembre 22)
2. Pago de comisiones a las agencias de viajes por la venta de billetes kilométricos. (1913 enero 3/1921 julio 5) (Francés)
3. Informes de la venta de billetes especiales vendidos por la Oficina Común de París. (1914 febrero 17/1934 septiembre 19)
4. Operaciones realizadas por la Oficina Común de París. (1914 marzo 20/1936 mayo 14)
5. Publicidad por medio de carteles ilustrados de la Compañía París, Lion, Mediterráneo en las estaciones de las compañías ferroviarias españolas que trabajan juntas en la

Oficina Común de París. (1920 abril 19/1920 julio 30)

6. Cambio de domicilio de la Oficina Común a una zona más comercial de París. (1925 marzo 17/1925 abril 21)

7. Acuerdo de la Dirección General del Timbre declarando exentos del Impuesto del Timbre los carteles y anuncios artísticos relacionados con el turismo. - Incluye: Recortes de prensa y cartel publicitario sobre suscripción pública de acciones de la compañía Hispano Americana de Turismo. (1928 diciembre 18/1930 julio 6)

8. Expedición de billetes de las compañías francesas hasta las fronteras españolas, billetes internacionales de las tarifas 201 y 202 y cupones nacionales combinables por tarifa general y reducidos de ida y vuelta para trayectos de las distintas compañías ferroviarias. - Incluye: modelos de billetes. (1930 agosto 18/1933 julio 25)

9. Comisiones pagadas a las agencias de viajes por la venta de billetes kilométricos. (1932 octubre 20/1933 enero 17) (Francés)

10. Venta de billetes de los Ferrocarriles Vascongados en la Oficina Común de París (1932 noviembre 7/1935 julio 23).

11. Traslado del local de la Oficina Común al Patronato Nacional del Turismo en París. - Incluye: plano de planta. (1933 abril 4/1933 agosto 21)

12. Solicitud de aprobación del abono de los gastos de la Oficina Común de París con dinero en efectivo de la Compañía de Coches-Camas. - Incluye: Plano de planta de la oficina. (1939 agosto 29/1939 septiembre 14)

MATERIAS: 1. TURISMO 2. AGENCIAS DE VIAJE 3. PRENSA ESCRITA 4. BILLETES 5. BILLETES KILOMÉTRICOS. FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 2. DREYFUS , ROBERT . SECRETARIO GENERAL DEL COMITÉ DE PARÍS.

GEOGRÁFICO: 1. PARÍS (FRANCIA)

Idioma/s: Castellano; Francés.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 2. DREYFUS , ROBERT . SECRETARIO GENERAL DEL COMITÉ DE PARÍS.

GEOGRÁFICO: 1. PARÍS (FRANCIA)

Idioma/s: Castellano; Francés.

(Bureau Común París)

D-0501-001

Nº docs.: 1

Fecha inicial: 19/12/1919 Fecha final: 4/2/1921

Título de la Serie: Compañía MZA. Servicio Comercial. Oficina Comercial

Expediente relativo a la exposición elevada que hacen las principales Compañías Ferroviarias para el aumento de tarifas de transporte.

Contenido:

1. Oficios, minutas, informes y otra documentación tramitando el expediente.- Incluye

FOLLETO: Exposición que han elevado las principales compañías ferroviarias justificando la necesidad de que sea autorizada una nueva elevación general de las tarifas de transporte. - Madrid: [s.n.], 1919 (Paseo de San Vicente, 20 : Imp. Suc. Rivadeneyra). - 23 p. ; 21x15 cm. - Incluye además FOLLETO: Elevación de las tarifas ferroviarias. - Madrid: [s.n.], [s.a.] (Imp. Artes gráficas Mateu). - 4 h. ; 33x 25 cm. (1929 diciembre 19/1921 febrero 04)

MATERIAS: 1. ELEVACIÓN DE TARIFAS 2. PUBLICACIONES.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) (MZA se convierte en agencia de

publicidad. organiza a todas las demás empresas ferroviarias. organiza una gran campaña para influenciar al público al tiempo que eleva la petición al Gobierno para elevar tarifas)

D-0501-002

Álbum de los Ferrocarriles de España 1923.

El expediente trata de cómo un editor inició el proyecto de un álbum de lujo cuya finalidad principal es la inserción de publicidad de alto coste, es una especie de guía de viajeros pero para los coches de 1ª clase, habría un álbum en cada compartimento y al año se cambiaría. A medida que avanzó el proyecto, al iniciador lo quitaron de en medio y otro –creo recordar que un noble- terminó de sacar adelante el álbum.

D-0501-003

Nº docs.: 1

Fecha inicial: 27/1/1905 Fecha final: 27/12/1933

Título de la Serie: Compañía MZA. Servicio Comercial. Oficina Comercial

Expedientes relativos a la publicidad de tarifas y de servicios especiales de la Compañía MZA

Contenido:

1. Publicidad y propaganda de servicios especiales de tarifas y de noticias en periódicos profesionales o políticos. - Incluye: Litografías de la empresa anunciadora ALAS y de Publicidad Xebra; Tarjeta publicitaria de Journee Industrielle; Contrato de publicidad de la Revista Política Ilustrada RADICAL; Circular de la agencia Pubilicitas; Comunicados de Radio España y Unión Radio; Anuncios publicitarios en el Heraldo de Madrid y en El Debate; Carteles publicitarios; Relación de los diarios y revistas de Madrid con los que la Compañía tiene concertada publicidad; Cartel Aviso; Anagramas de A.W.BARRETT y de Revista de Turismo de Andalucía; Mapas. - Incluye además FOLLETO: LMS: railhead storage and distribution and other services. - Londres: London Midland and Scottish Railway, [s.f.]. - 35 p.: fot. bl. y n., map. ; 24 cm. - PUBLICACIÓN: To France, Belgium, Switzerland, Italy: via London, Tilbury and Dunkerque / London Midland and Scottish Railway. - Londres: London Midland and Scottish Railway, 1928. - 72 p. ; 22cm. - FOLLETO: Some interesting statistics of the London Midland and Scottish Railway. - Londres: London Midland and Scottish Railway, [s.f.]. - 24 p.: fot. bl. y n., map. ; 22 cm. - PUBLICACIÓN: El Financiero Gráfico: revista quincenal financiera, comercial, industrial y agrícola. - Madrid: [s.n.], 1921. - 46 p. ; 34 cm. - PUBLICACIÓN: El Boletín: revista mensual de los empedados del ferrocarril de Lorca a Baza y Águilas. - Madrid: [s.n.], 1919. - 43 p. ; 23 cm. - PUBLICACIÓN: Industria, Comercio, Trabajo y Negocios/ Órgano Oficial de la Oficina General de Negocios. - Madrid: Órgano Oficial de la Oficina General de Negocios, 1915. - 8 p. ; 27 cm. - PUBLICACIÓN: Andalucía: revista mensual de turismo. - [s.l.: s.n.], 1913. - 16 p. ; 25 cm. - IMPRESO: Anuario de Minería, Metalurgia, Electricidad e Industrias Químicas de España. - PUBLICACIÓN: AGROS: revista quincenal de agricultura. - Madrid: [s.n.], 1905. - 34 cm. - FOLLETO publicitario: Containers. The key to the trader's transport problema. - Londres: [s.n.], [s.f.]. - 8 p.: fot. bl. y n. ; 15x12 cm. Incluido en cubierta troqueada. (1905 enero

27/1933 diciembre 27)

MATERIAS: 1. TARIFAS 2. PUBLICIDAD 3. PUBLICACIONES.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941).

D-0503-001

Nº docs.: 13

Fecha inicial: 03/07/1905 Fecha final: 08/06/1934

Título de la Serie: Compañía MZA. Servicio Comercial. Oficina Comercial

Expediente relativo a la publicidad de viajes turísticos por España y en el extranjero, realizada por medio de folletos, carteles ilustrados y revistas

Contenido:

1. Propuesta de folleto de la Compañía Real portuguesa para los viajes de Portugal a Andalucía (1905 julio 3/1906 agosto 22).
2. Correspondencia sobre inclusión de anuncios de MZA en la publicación anual "Where to stay" de la Compañía Gordons Hotel Ltd. (Londres) (1906 enero 11/1906 enero 15)
3. Publicidad de viajes por medio de folletos y carteles ilustrativos. Incluye: Carteles aviso, revista. (1906 septiembre 1/1934 junio 8)
4. Publicación de un folleto ilustrado por la Oficina Común de París para dar a conocer los monumentos de España. - Incluye: Folletos turísticos. (1908 noviembre 26/1909 marzo 1)
5. Difusión de folleto turístico de la Compañía de los ferrocarriles de París a Orleans. - Incluye: Folleto color. (1911 julio 7/1911 agosto 7)
6. Ofrecimiento de la casa Thos Cook & Son (Londres) para el reparto de folletos ilustrados por sus agencias. (1912 marzo 8/1912 marzo 30)
7. Correspondencia para elaborar la guía ilustrada de MZA. (1913 enero 31/1913 octubre 10)
8. Queja de la Sociedad Atracción de Forasteros de Barcelona por haberse incluido su publicidad. - Incluye: Folleto "Voyages en Espagne". (1913 marzo 7/1913 abril 28)
9. Publicidad a través de carteles ilustrados. (1913 mayo 10/1913 julio 15)
10. Creación del cartel Font-Romeu. (1914 junio 5/1914 junio 17)
11. Publicidad a través de carteles ilustrados, remitidos por la Compañía del Midi, relativos a Font- Romeu (Cerdeña francesa) - Incluye: Cartel color. (1920 mayo 8/1920 junio 15)*
12. Sociedad "Publicité dans les Hotels" Publicidad en los Hoteles para incluir publicidad por medio de cuadros con vistas panorámicas de las regiones que atraviesan las líneas. (1923 septiembre 13/1923 noviembre 21)
13. Solicitud del Sr. Redondo, de la imprenta de Madrid, para editar en 1928 un prospecto análogo al publicado por dicha imprenta en años anteriores, sobre "Viajes de primavera" en Andalucía. - Incluye: Folletos y FOTOGRAFÍA de vista general de Barcelona. (1927 diciembre 29/1928 marzo 17)

MATERIAS: 1. PUBLICIDAD 2. PRENSA ESCRITA 3. CARTELES

PUBLICITARIOS 4. FOTOGRAFÍAS 5. TURISMO 6. PUBLICACIONES.

ONOMÁSTICO: 1. AGENCIA DE VIAJES - CASA COOK 2. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941)

GEOGRÁFICO: 1. PORTUGAL.

Notas: Material de exposiciones.

D-0652-001

Nº docs.: 20

Fecha inicial: 17/03/1896 Fecha final: 28/05/1919

Título de la Serie: Compañía MZA. Servicio Comercial. Oficina Comercial

Expediente relativo a la creación, desarrollo y circulación de los trenes Sud-exprés y Morocco-exprés

Contenido:

1. Encargos y mensajerías de los trenes entre Irún y Gibraltar. (1886 mayo 1/1898 enero 18)
 2. Convenio entre la Compañía MZA y la Compañía Internacional de Coches - Cama. (1896 marzo 17)
 3. Establecimiento de los trenes entre Madrid y Algeciras. - Incluye: Carteles aviso. (1896 Noviembre 12/1898 noviembre 11)
 4. Supresión de los trenes núms. 7 y 8 entre Bobadilla y Córdoba. - Incluye: Cartel aviso. (1897 agosto 23/1898 junio 27)
 5. Fijación de un anuncio para la propaganda del Sud-Express. - Incluye: Cartel aviso. (1897 septiembre 7/1897 octubre 19)
 6. Restablecimiento del tren de Algeciras. - Incluye: Estadísticas de viajeros. (1897 septiembre 21/1900 diciembre 3)
 7. Utilización del tren por los viajeros de las estaciones intermedias. (1897 noviembre 16/1898 febrero 18)
 8. Prórroga de la circulación del tren de Algeciras. (1897 diciembre 18/1898 marzo 21)
 9. Viajeros que viajan sin suplemento. (1898 enero 8/1898 marzo 18)
 10. Regularización del servicio entre las estaciones intermedias. (1898 enero 27)
 11. Establecimiento del precio del suplemento. (1898 febrero 1/1898 febrero 19)
 12. Rectificación de los precios del norte al contar la distancia por vía Segovia. (1898 marzo 5/1898 marzo 16)
 13. Restablecimiento del servicio entre Madrid y Algeciras. - Incluye: Cartel aviso. (1906 enero 20/1907 julio 20)
 14. Borradores y antecedentes diversos. (1907 enero 1/1907 marzo 21)
 15. Proyecto de creación de cartel aviso ilustrado para los trenes con destino Marruecos. (1907 enero 25/1907 marzo 2)
 16. Cartel aviso relativo a las condiciones especiales aplicables a los trenes discrecionales núms. 96 y 97. (1908 marzo 20)
 17. Estadísticas de los trenes nºs 95 y 96 entre Algeciras y París. (1908 junio 5/1919 mayo 28)
 18. Supresión de los trenes nºs 95 y 96 entre Madrid y Córdoba. - Incluye: Cartel aviso. (1908 julio 19/1908 junio 20)
 19. Cartel relativo a la tarifa internacional de Gran Velocidad común a Francia y España. (1908 -)
 20. Servicio Morocco-Express. - Incluye recortes de PRENSA: ABC. (1911 enero 17/1913 julio 12)
- MATERIAS: 1. TREN MARROC EXPRESS 2. TRENES EXPRESOS 3. PRENSA ESCRITA.
- ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941)
- GEOGRÁFICO: 1. MARRUECOS.

D-0748-021

Nº docs.: 1

Fecha inicial: 05/06/1909 Fecha final: 05/06/1909

Título de la Serie: Compañía MZA. Servicio Comercial. Oficina Comercial

Expediente relativo a las negociaciones del Sr. Mauri con la Hacienda para la fijación del timbre en los anuncios

MATERIAS: 1. PUBLICIDAD 2. TARIFAS.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941)

D-0368-004

Nº docs.: 22

Fecha inicial: 18/10/1883 Fecha final: 23/9/1940

Título de la Serie: Compañía MZA. Servicio Comercial. Oficina Comercial

Correspondencia y distribución de las Guías publicadas sobre los ferrocarriles españoles

Contenido:

1. Guía de ferrocarriles de Thomas Cook & Son. - Incluye: Anagrama. (1883 octubre 18/1902 julio 19)
2. Guía general de ferrocarriles impresa por el Establecimiento Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra. - Incluye: Características de la guía y Anagramas. (1895 junio 18/1940 agosto 26)
3. Guía Klaes. (José Gaspar y Klaes). (1905 mayo 12/1905 mayo 19)
4. Guía para los viajeros de los ferrocarriles de España, Francia y Portugal y de los servicios marítimos (Antigua guía oficial). (1905 junio 28/1931 julio 4)
5. Guía publicada por la Red Antigua a imitación de la Red Catalana. (1908 febrero 18/1934 julio 10)
6. Guías ilustradas por diferentes editoriales: álbumes-guía Castel y Cía., Guía del turista en la provincia de Guadalajara, Agencia Internacional de Publicidad publicada por Ramón Villarino y Campero, Guía descriptiva de las líneas de la Compañía de MZA publicada por Tomás Hernández Agero. (1909 febrero 1/1926 octubre 5)
7. Guía práctica de ferrocarriles del Sr. López del Arco. (1910 enero 13/1913 enero 12)
8. Distribución de la Guía - Álbum de ferrocarriles de Paul Cousseau. - Incluye: Rescisión del contrato con MZA para la publicación y exposición del Álbum-Guía en los coches de lujo y de 1ª clase; - Anagramas; - PUBLICACIÓN: Álbum-guía de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante. - Bayonne : Paul Cousseau (Madrid : Imp. Clásica Española), 1919. - v. : il. ; 29 cm. - Edición intonso. (1911 marzo 4/1927 marzo 22)
9. Guía descriptiva publicada por la Compañía del Norte. (1911 mayo 5/1934 febrero 21)
10. Guía Chaix de la Imprimerie et librairie centrales des Chemins de Fer, S. A. (1912 enero 5/1934 diciembre 4)
11. Folleto-guía de Tánger de la Casa Cook's Tours in Morocco. (1913 mayo 8/1914 mayo 28)
12. Guía de los ferrocarriles de la Compañía MCP y Oeste de España. (1914 julio 11/1914 julio 21)
13. Guía Rich, petición para su venta en el interior del Despacho Central de Madrid. (1919 mayo 20/1919 mayo 31)
14. Guía continental de la Compañía de los ferrocarriles del South Eastern & Chatham Railway (Londres). (1922 agosto 1/1922 agosto 17)
15. Guía de lujo por la información Mundial S.A. (Barcelona) para los carruajes de lujo y los coches de 1ª clase. (1920 junio 16/1920 junio 22)
16. Guía de ferrocarriles publicada por la Federación de Hoteles de España en

Barcelona. - Incluye: Anagrama. (1925 mayo 8/1939 diciembre 6)

17. Guía Hendschels Telegraph, petición de Kursbuch-und Verkehrs-Verlagsgesellschaft M-BH, de Berlín para incluir en su guía los precios de los billetes ordinarios de las líneas de MZA. - Incluye: Anagrama. (1927 enero 5/1928 enero 21)

18. Guía internacional para el transporte de mercancías. (1932 marzo 10)

19. Rectificaciones a la Guía Oficial. (1934 noviembre 13/1934 diciembre 8)

20. Carnet de bolsillo "Horarios de Mataró" publicado por Propaganda Fermalli. - Incluye: Anagrama. (1939 septiembre 3/1939 septiembre 22)

21. Guía de los caminos de hierro de España, publicada por J. Vilaseca (Barcelona). - Incluye: Facsímil. (1939 septiembre 8/1939 septiembre 16)

22. Guía del viajero. - Incluye: Copia del contrato celebrado entre la Compañía MZA y José Antelo para la colocación de anuncios en los coches de viajeros. (1940 abril 6/1940 septiembre 23)

MATERIAS: 1. ARMARIOS - BIBLIOTECAS 2. PUBLICIDAD 3. TURISMO 4. EDITORIALES 5. PUBLICACIONES.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 2. COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1858-1941) 3. COMPAÑÍA DE EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A CÁCERES Y PORTUGAL Y DEL OESTE DE ESPAÑA (1894-1928) 4. AGENCIA DE VIAJES - CASA COOK 5. SOUTH EASTERN AND CHATHAM RAILWAY (SE&CR) (INGLATERRA) (1899-1923) 6. CHAIX , NAPOLEÓN . CASA CHAIX.

D-0500-001

Nº docs.: 37

Fecha inicial: 08/02/1902 Fecha final: 25/02/1941

Título de la Serie: Compañía MZA. Servicio Comercial. Oficina Comercial

Expediente relativo a la publicidad desarrollada en las estaciones y a la concesión otorgada a la Sociedad General Española de Librería, Diarios, Revistas y Publicaciones, S.A., para la explotación de las bibliotecas instaladas en las estaciones de la Compañía MZA

Contenido: 1. Anuncios (1928 junio 28 - 1928 julio 12)

2. Contrato con la Sociedad General Española de Librería, Diarios, Revistas y Publicaciones S.A. - Incluye: FOTOGRAFÍAS. (1902 febrero 8 / 1917 noviembre 26)

3. Contrato formalizado con la SGEL. Publicaciones en 20 de julio de 1922. (1916 julio 28 / 1929 diciembre 16)

4. Pases de libre circulación concedidos al personal de la SGEL. (1916 febrero 2 / 1923 septiembre 22)

5. Armarios bibliotecas, facturaciones de libros. (1916 septiembre 8 / 1927 enero 30)

6. Nombramientos de personal de la SGEL (1916 octubre 20 / 1917 septiembre 28)

7. Contrato con la Sociedad Catalunya Imperial para la fijación de anuncios en las estaciones de la Red Catalana. (1919 diciembre 1 / 1928 septiembre 27)

8. Asuntos varios (1917 enero 10 / 1932 abril 15)

9. Persecución contra las obras obscenas o de índice más que picaresca. (1928 junio 23 / 1929 septiembre 26)

10. Contrato con Rafael Sala para la explotación de los armarios-bibliotecas en las estaciones de Barcelona-Término y Barcelona - Paseo de Gracia. (1929 mayo 1 / 1929 junio 28)

11. Contrato con la S.A. Catalonia para la explotación de los armarios-bibliotecas en las estaciones de la Red Catalana. (1929 mayo 1 / 1931 junio 16)

12. Anuncios luminosos. (1929 junio 3 / 1929 septiembre 17)
 13. Contrato con Librerías de Ferrocarriles S.A. para la explotación de los armarios-bibliotecas. Precios de transporte de armarios, libros, periódicos y objetos. (1929 diciembre 6 / 1941 septiembre 6)
 14. Instalación de armarios - bibliotecas. (1916 octubre 27 / 1931 mayo 31)
 15. Devolución de los envases de los anuncios que se remiten a las estaciones para su fijación y devolución de anuncios que se retiran de las estaciones. Tasación de estos transportes (1916 noviembre 8 / 1924 agosto 23).
 16. Petición de la SGEL para que las bibliotecas de las estaciones sean declaradas de utilidad pública (1917 febrero 28 / 1917 mayo 29)
 17. Vetada la venta de libros de dudosa moralidad. (1917 marzo - / 1922 julio 27)
 18. Venta de periódicos en las estaciones por personas ajenas a la Sociedad. (1917 abril 18 / 1918 agosto 2)
 19. Quejas contra los encargados de las bibliotecas. (1919 septiembre 18 / 1919 noviembre 1)
 20. Devolución de los anuncios y de los embalajes en que aquellos se hayan transportado. Expediciones facturadas en la estación de Madrid. (1924 agosto 22 / 1924 octubre 28)
 21. Peso efectivo para la aplicación del artículo 9º. (1927 enero 27 - 1927 mayo 14)
 22. Peticiones varias para instalar anuncios en las estaciones. (1916 julio 22 / 1929 septiembre 24)
 23. Bancos anunciadores en las estaciones (1926 julio 23 / 1923 noviembre 29)
 24. Precios y condiciones para la fijación de anuncios en las estaciones de la Compañía MCP (1924 octubre 1).
 25. Colocación de anuncios en pasos a nivel. (1927 junio 17 / 1927 julio 5)
 26. Petición de Senén Osorio para que se le autorice la instalación en las estaciones de Madrid de un cuadro eléctrico anunciador (1927 septiembre 22 / 1928 febrero 24)
 27. Reintegro de timbre en los carteles que hayan de fijarse en las estaciones (1928 abril 5 / 1928 junio 30)
 28. Patronato Nacional de Turismo, publicación de carteles artísticos de propaganda. (1929 septiembre 28 / 1930 febrero 28)
 29. Anexo a la Orden nº 34 Serie A. (1929 diciembre 20)
 30. Solicitud de la Asociación Católica Internacional de protección de los jóvenes. Publicidad (1930 marzo 14 / 1930 abril 8).
 31. Máquinas de fotografía "Photofonía" (1931 enero 16 / 1931 enero 28)
 32. Anuncios en plena vía y junto a los postes kilométricos. (1931 julio 30 / 1935 septiembre 19)
 33. Publicaciones, revistas e impresos de Portbou a Barcelona. (1932 abril 21 / 1932 julio 29)
 34. Orden nº 34 (Serie A). (1940 mayo 25)
 35. Colocación de anuncios en la estación de Plana - Picamoixons. (1940 marzo 11 / 1940 mayo 22)
 36. Adjudicación de la exclusiva de publicidad a favor de Jaime Bercovitz. (1940 noviembre 21 / 1941 febrero 25)
 37. Carteles anunciadores de la recluta para el banderín de enganche para el Tercio de extranjeros. (1920 septiembre 27 / 1929 septiembre 20)
- MATERIAS: 1. NOMBRAMIENTOS 2. PUBLICIDAD 3. BIBLIOTECAS 4. BANCOS – ASIENTOS 5. BARCELONA - TÉRMINO (FRANCIA) (ESTACIÓN) 6. BARCELONA - PASEO DE GRACIA (APEADERO) 7. FOTOGRAFÍAS.
- ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A

ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 2. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A CÁCERES Y PORTUGAL (MCP) (1880-1894) 3. SOCIEDAD GENERAL ESPAÑOLA DE LIBRERÍA (SGEL) 4. PATRONATO NACIONAL DE TURISMO.

D-544-1

Tarifas. Impresos de tarifas

07/08/1872

25/05/1936

D-665-18

1928

Oficina organizada por las compañías ferroviarias para la propaganda del turismo. Organización de proyecto comercial en pro del turismo organizada para coordinación de todas las secciones de la Compañía del Norte. Bases para la organización de todas las compañías con Patronato Nacional de Turismo.

D-689-3

1920-1945

Viajes circulares. Documentos, carteles de aviso al público, tarifa impresa.

S-0092-140

Nº docs.: 1

Fecha inicial: 01/01/1884 Fecha final: 31/12/1884

Título de la Serie: Compañía MZA. Dirección General. Secretaría

Tarifa general de pequeña velocidad / Compañía de los ferrocarriles Andaluces

MATERIAS: 1. PUBLICACIONES 2. TARIFAS GENERALES.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES (1877-1936)

(Son unas impresiones de tarifas de Ferrocarriles Andaluces, pero se han conservado porque las enviaron a MZA. Tarifarios imprenta Málaga 1884, reimpresión 1896)

S-0119-073

Nº docs.: 1

Fecha inicial: 16/01/1919 Fecha final: 28/01/1919

Título de la Serie: Compañía MZA. Dirección General. Secretaría

Expediente relativo a los contratos para anuncios industriales o comerciales en estaciones y apeaderos de la Red catalana de MZA

Contenido:

1. Correspondencia y Copia del contrato entre MZA y Sociedad Fortuny y Anglarill para anuncios en el Apeadero del Paseo de Gracia; Copia del contrato entre MZA y Claudio Rialp para anuncios en la estación de Barcelona 2 GV; Copia del contrato entre MZA y Regina Iñarritu y Urquijo para anuncios en vallas o empalizadas que cierran las estaciones; Copia del contrato entre MZA y José M^a Colubí y de Viala para anuncios en cuadros en las estaciones y apeaderos. (1919 enero 16/1919 enero 28)

MATERIAS: 1. CARTELES PUBLICITARIOS 2. CONTRATOS 3. PASEO DE GRACIA (ESTACIÓN - APEADERO) 4. BARCELONA (ESTACIÓN NÚMERO 2)

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 2. RIALP, CLAUDIO 3. IÑARRITU Y URQUIJO, REGINA 4. COLUBÍ Y DE VIALA, JOSÉ MARÍA.

GEOGRÁFICO: 1. CATALUÑA = CATALUNYA.

(Esto de la Red Catalana, realmente no pertenece a la tesis, pero lo saqué para hacer comparaciones. Está ya trabajado en el primer artículo adelanto de tesis, publicado en TST en 2014)

S-0084-118

Nº docs.: 1

Fecha inicial: 22/06/1922 Fecha final: 22/06/1922

Título de la Serie: Compañía MZA. Dirección General. Secretaría

Acuerdo tomado por el Consejo de la Administración, sobre Prórroga de Contrato con la Sociedad Española de Librería para instalación y de sus Armarios-Bibliotecas y fijación de anuncios en las estaciones

MATERIAS: 1. CARTELES PUBLICITARIOS 2. ARMARIOS - BIBLIOTECAS.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 2. SOCIEDAD GENERAL ESPAÑOLA DE LIBRERÍA (SGEL)

T-0408-001

Nº docs.: 1

Fecha inicial: 01/07/1898 Fecha final: 31/12/1899

Título de la Serie: Compañía MZA. Red Catalana. Dirección General. Servicio de Títulos. Cuentas de corretajes y gastos de adhesión de obligaciones y facturas pagadas de anuncios en prensa sobre obligaciones

MATERIAS: 1. PRENSA ESCRITA 2. PUBLICIDAD 3. ACCIONES Y OBLIGACIONES.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941)

W-0002-001 (Sólo ficha)

Nº docs.: 26

Fecha inicial: 06/10/1869 Fecha final: 18/02/1875

Título de la Serie: Francisco Wais Sanmartín

Expediente sobre robos, descarrilamientos, choques, temporales de nieve y lluvia y desastres de la Guerra Carlista

Contenido:

1. Despachos y partes de desperfectos provocados por las acciones de las partidas carlistas en las instalaciones, vías y material rodante de diferentes líneas de la Compañía MZA, enviados al Comité de París. (1874 mayo 24/1874 octubre 2)

2. Despachos, partes y telegramas enviados al Comité de París, referentes a destrucciones, asaltos perpetrados en las líneas de Cartagena y Córdoba por diferentes partidas carlistas (1873 agosto - /1873 septiembre 1).

3. Partes y despachos telegráficos enviados al Comité de París, relativos a atentados contra las instalaciones de la línea de Andalucía por partidas carlistas y su influencia sobre el movimiento de tren (1874 noviembre 20/1872 diciembre 3).

4. Partes de movimiento enviados al Comité de París, sobre robos y desperfectos realizados por partidas carlistas en las estaciones de Agramón, Huerta y Villacañas de la Compañía MZA (1873 abril 19/1873 mayo 1).

5. Robo a mano armada el día 3 de febrero en la línea de Alicante. Acompañan partes de movimiento, despachos sobre desperfectos e informe económico de la recaudación de las líneas de Alicante y Cartagena. Acciones provocadas por partidas carlistas de las que

se da cuenta al Comité de París. (1873 febrero 4/1873 febrero 10)

6. Despachos de destrucciones, robos y violencias provocadas por acciones de partidas carlistas en la estación de Caudete, enviados al Comité de París. (1874 abril 25/1874 abril 26)*

7. Partes enviados al Comité de París sobre robo a mano armada perpetrado el día 8 de mayo por partida carlista en el km. 253 de la línea de Alicante de la Compañía MZA, llevándose las recaudaciones de contribuciones de Alcázar. (1873 mayo 8/1873 mayo 18)

8. Informes y despachos referentes a robos e interrupciones de la circulación en la línea de Alicante de la Compañía MZA, provocados por la acción de partidas carlistas. (1873 enero 10/1873 marzo 15)

9. Despacho dirigido al Director de la Compañía notificándole descarrilamiento en el km 32 de la línea de Córdoba por levantamiento de carriles efectuado por partida carlista. (1874 enero 19)

10. Partes y despachos de los meses de marzo y abril enviados al Comité de París notificando los desperfectos ocasionados en Almansa y Matillas por las acciones carlistas. (1874 marzo 21/1874 abril 6)

11. Despachos, informes, telegramas,... enviados al Comité de París sobre diversos desperfectos ocasionados en diferentes líneas de la Compañía MZA por partidas carlistas (1874 enero 12/1874 enero 6).

12. Partes, informes y despachos enviados al Comité de París sobre el sabotaje del 29 de abril en el puente nº11 y robo el 30 de marzo al tren 21 en el km. 212, en la línea de Córdoba (1872 abril 1/1872 junio 14)

13. Partes enviados a la Dirección de la Compañía MZA notificándola atentados armados de partidas carlistas en las estaciones de Castillejo y Algodor, en la línea de Toledo. (1872 junio 13/1872 junio 14)

14. Partes, informes, despachos y telegramas enviados al Comité de París por la Dirección de MZA sobre la ocupación de líneas de Alicante y Cartagena provocada por la Guerra Carlista. (1873 julio 16/1873 julio 23)

15. Despachos, partes y telegrama para el Comité de París, notificándose el incendio de la estación de La Encina, de la línea de Alicante, por acción carlista. Despacho e informe enviados al Comité de París sobre el incendio de la estación de Arrigorriaga, en la línea de Tudela-Bilbao. (1873 octubre 16/1873 noviembre 10)

16. Despachos, informes y telegramas enviados al Comité de París comunicándole las líneas interceptadas de la Compañía MZA. Comunicación de restablecimiento de la circulación en las líneas. Copia de circular enviada por el Ministro de la Guerra, sobre la protección que los ayuntamientos deben dar a las líneas del ferrocarril. (1869 octubre 6/1869 octubre 11)

17. Partes de movimiento enviados al Comité de París sobre puntos interceptados de la línea de Zaragoza. (1872 diciembre 10/1872 diciembre 5)

18. Despachos, partes, informes y relación detallada con indicación de fechas y coste de los desperfectos ocasionados por los carlistas en la línea de Zaragoza. (1875 febrero 18)

19. Informes, partes y despachos enviados al Comité de París, referentes a destrozos provocados en las líneas de Alicante y Cartagena por partidas carlistas mandadas por Lozano. Informes y despachos referentes al fusilamiento de los 4 empleados de la estación de Pozo- Cañada por los carlistas. Demanda hecha al Ministro de Fomento para que apruebe la supresión de diferentes trenes mientras dure la acción carlista sobre las líneas de la Compañía MZA. (1874 octubre 6/1874 octubre 16)

20. Informe y enviado al Comité de París sobre robo a mano armada y descarrilamiento de tren en la línea de Alicante, llevado a cabo por facción carlista. (1873 mayo 29/1873

mayo 30)

21. Partes de movimiento indicando asalto frustrado al tren por partida carlista en las cercanías de Alcázar y a tren 22 detenido en Santa Cruz por incidencia en la vía entre esta y Cárdenas (1874 abril 7/1874 abril 10)

22. Parte enviado al Comité de París sobre el asalto al tren 21 por partida Carlista en Vadollano, de la línea de Andalucía. (1873 diciembre 20)

23. Partes de movimiento referentes al levantamiento de vías y descarrilamiento de tren en Terrer, línea de Zaragoza, provocado por acción de partida carlista. (1873 noviembre 27/1873 noviembre 28)

24. Despacho y partes enviados al Comité de París, referentes a descarrilamiento provocado por partida carlista en las proximidades de Ciudad Real. (1874 enero 27/1874 febrero 9)

25. Partes y despachos referentes a robo perpetrado en la estación de La Encina por partida carlista. (1874 julio 1/1874 julio 10)

26. Partes y despachos enviados al Comité de París informando del descarrilamiento del tren de mercancías nº 174 en el km. 282, desplomando el puente 39. Sabotaje en el puente de los Sumidores en el km 337 por los Carlistas, cortando la vía en este punto. (1974 agosto 26/1875 febrero 4)

MATERIAS: 1. TERCERA GUERRA CARLISTA (1872 - 1876) 2. ROBOS 3. CATÁSTROFES NATURALES 4. LÍNEA ALBACETE A CARTAGENA 5. DESCARRILAMIENTOS DE TRENES 6. ACCIDENTES FERROVIARIOS 7. SABOTAJES 8. LÍNEA TUDELA A BILBAO 9. POZO CAÑADA (APARTADERO) ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 2. COMITÉ DE PARÍS.

GEOGRÁFICO: 1. MATILLAS (GUADALAJARA, CASTILLA LA MANCHA)

W-0002-002 (Sólo ficha)

Nº docs.: 26

Fecha inicial: 21/07/1864 Fecha final: 27/02/1895

Título de la Serie: Francisco Wais Sanmartín

Interrupciones en las líneas de MZA por inundaciones y temporales

Contenido:

1. Informes, partes, despachos y telegramas referentes a inundaciones y temporales en la línea de Andalucía. (1864 julio 21/1865 noviembre 15)

2. Despacho, telegrama y recorte de prensa, relativos a inundaciones por temporales en la línea de Andalucía. (1867 enero 21/1867 enero 29)

3. Partes, despachos, cartas y telegramas envidados al Comité de París, relativos a inundaciones en la línea de Andalucía. (1876 diciembre 11/1877 enero 9)

4. Telegramas envidados a París, referentes a inundaciones en la línea de Mérida y Córdoba (1895 febrero 15/1895 febrero 27)

5. Telegrama envidado a París comunicando interrupción de la circulación por causa de un violento huracán (1894 abril 10)

6. Telegramas, partes, despachos, avisos públicos, ... envidados al Comité de París, sobre las inundaciones y sus consecuencias en el movimiento en diferentes líneas de la Compañía MZA. (1893 septiembre 15/1893 octubre 28)

7. Despachos, partes e informes envidados al Comité de París, relativos a temporales sobre diversas líneas de la Compañía. MZA. (1892 marzo 7/1892 abril 28)

8. Informe de lluvias torrenciales en la línea de Córdoba a Sevilla. (1889 marzo 12)

9. Despachos, partes, telegramas, informes, croquis, ... envidados al Comité de París, relativos a inundaciones sobre diferentes líneas de la Compañía. MZA. (1887 diciembre

31/1888 enero 19)

10. Partes de movimiento enviados al Comité de París, relativos a retrasos y averías en las líneas de Córdoba, Badajoz, Mérida, Cuenca, Sevilla y líneas de Andalucía, provocados por temporales de nieve, lluvia, etc. (1888 marzo 17/1888 abril 9)

11. Partes y recortes de prensa enviados al Comité de París, referentes a retrasos en circulación y averías varias provocadas por inundaciones en las líneas de Zaragoza, Cuenca y Alicante. (1888 mayo 25/1888 mayo 28)

12. Partes y recortes de prensa enviados al Comité de París, relativos a retrasos en la circulación, y averías provocadas por inundaciones. (1888 septiembre 10/1888 septiembre 25)

13. Partes enviados al Comité de París sobre retrasos y averías provocados por temporales de lluvia y nieve en las líneas de Madrid a Ciudad Real, Asturias, Salamanca frontera portuguesa, Bobadilla, Puerto de Sevilla y Puente Genil a Linares. (1895 enero 16/1895 enero 17)

14. Partes de retrasos y averías en la línea de Alicante, provocados por grandes temporales de nieve y lluvia. (1885 enero 18/1885 enero 19)

15. Relación estadística al Comité de París con los retrasos y averías provocadas por temporales en las diferentes líneas de la Compañía. MZA durante los años 1884,1885,1886. (1884 abril 7)

16. Partes, despachos y telegramas enviados al Comité de París por colisión de trenes por mala disposición de agujas en Don Benito y retrasos, avería y vía en servicio en diferentes líneas de la Compañía. (1891 agosto 14/1891 octubre 28)

17. Partes enviados al Comité de París sobre retrasos y averías en la línea de Zaragoza, provocados por temporales de lluvia e inundaciones. (1877 septiembre 6/1877 septiembre 7)

18. Parte enviado al Comité de París, relativo a retrasos y averías en la línea de Zaragoza a Barcelona, motivados por fuertes temporales. (1872 septiembre 10)

19. Partes y despacho enviados al Comité de París sobre retrasos y averías en la línea de Zaragoza, provocados por temporales. (1877 junio 18/1877 junio 20)

20. Parte relativo a descarrilo en la línea de Zaragoza, provocado por temporal. (1874 junio 17)

21. Partes, despachos, telegramas y ejemplares de prensa "La Época" enviados al Comité de París, relativos a inundaciones, con retrasos y averías en las provincias de Murcia y Cartagena, provocados por fuertes temporales. (1879 octubre 16 / 1879 octubre 25)

22. Partes enviados al Comité de París, relativos a retrasos y averías en la línea de Toledo, provocados por un fuerte temporal de lluvias. (1877 octubre 1/1877 octubre 3)

23. Partes de retrasos y averías provocadas por temporales en la línea de Alicante. (1877 julio 1/1877 julio 2)

24. Parte enviado al Comité de París sobre reparación de la vía en la línea de Alicante que se hallaba cortada a causa de un fuerte temporal. (1872 julio 23)

25. Telegrama explicativo de reparación de vía en la línea de Cartagena. Parte y telegrama enviados al Comité de París sobre descarrilamiento con muertos y heridos en la línea de Alicante, provocado por temporales. (1867 marzo 27/1867 julio 16)

26. Informes enviados al Comité de París con disposiciones y situación de las diferentes líneas interrumpidas por causa de los temporales. (1890 abril 2/1892 mayo 27)

MATERIAS: 1. PRENSA ESCRITA 2. CATÁSTROFES NATURALES 3. LÍNEA CÓRDOBA A SEVILLA 4. LÍNEA SALAMANCA A LA FRONTERA PORTUGUESA 5. LÍNEA PUENTE GENIL A LINARES 6. LÍNEA MADRID A CIUDAD REAL 7. DESCARRILAMIENTOS DE TRENES 8. ACCIDENTES

FERROVIARIOS.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 2. COMITÉ DE PARÍS.

GEOGRÁFICO: 1. ANDALUCÍA.

(Descarrilamientos y accidentes)

W-0003-005

Serie Doc.: Francisco Wais Sanmartín

20/4/1866

1/7/1878

Num. docs: 3

Servicio conjunto en la estación de Córdoba por la Compañía de Córdoba y Málaga y la Compañía MZA

Contenido:

1. Plano general de la estación de Córdoba. (1866, abril, 24))
2. Copias de proyecto de tratado entre ambas compañías para el uso de la estación. (1866, octubre, 22)
3. Copias de cartas, despachos e informes enviados al Comité de París, referentes a la problemática de la estación. (1868, septiembre, 10 - 1878, julio, 1)

Materias:

1. LÍNEA CÓRDOBA A MÁLAGA 2. CÓRDOBA (ESTACIÓN)

Onomástico:

1. COMITÉ DE PARÍS 2. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 3. COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1861-1878)

Geográfico:

1. CÓRDOBA (ANDALUCÍA)

W-0003-006

Serie Doc.: Francisco Wais Sanmartín

6/4/1860

5/1/1868

Num. docs: 8

Línea de Manzanares a Córdoba, de la Compañía MZA. Prensa, inauguraciones.

Contenido:

1. Recortes de PRENSA sobre la aceptación de la proposición de la Compañía MZA para al concesión del ferrocarril. (1860, octubre, 28 - 1862, mayo, 24)
2. Diario de las sesiones de las Cortes con el proyecto de ley presentado por el Ministro de Fomento sobre la subasta del ferrocarril de Manzanares a Córdoba (1860, junio, 1)
3. Copias, cartas, despachos, informes, estadísticas, plano del viaducto y copia de pliego de condiciones (1860, abril, 6 - 1864, enero, 5)
4. Cartas e informes relativos a la línea de Manzanares a Córdoba (1864, julio, 28 - 1866, septiembre, 27)
5. Recortes y copia de prensa sobre la inauguración del tramo de Vilches a Córdoba de la línea de Manzanares-Córdoba el 15 de septiembre de 1866 (1866, septiembre, 16 - 1866, septiembre, 18)
6. Estudios de tráfico de las líneas de Andalucía (s.f.)
7. Informes contables con los gastos de la Dirección de Construcción (1866, enero - 1866, junio)

8. Copias de cartas, despachos, minutas e informes de tipo económico, relativos a los gastos de construcción de la citada línea (1867, julio, 15 - 1868, marzo, 10)

Materias:

1. CONSTRUCCIÓN DE LÍNEAS 2. VIADUCTOS 3. TRÁFICO FERROVIARIO
4. CONCESIONES DE LÍNEAS 5. LÍNEA MANZANARES A CÓRDOBA

Onomástico:

1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 2. GACETA DE MADRID 3. COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE MANZANARES A CÓRDOBA 4. ESPAÑA. MINISTERIO DE FOMENTO

Geográfico:

1. ANDALUCÍA

W-0003-011

Nº docs.: 7

Fecha inicial: 23/06/1859 Fecha final: 03/12/1874

Título de la Serie: Francisco Wais Sanmartín

Expediente relativo a la línea Córdoba a Málaga

Contenido:

1. PRENSA: Anuncio de la subasta para la concesión del ferrocarril de Córdoba a Málaga. En: Gaceta de Madrid, nº 174, 23 de junio de 1859, pp.1-2. (1859 junio 23)
2. Recorte PRENSA de: Gaceta de Madrid confirmando la adjudicación de la línea a Jorge Loring. (1859 diciembre 29)
3. Cartas, despachos y minutas enviadas al Comité de París con asuntos referentes a la línea de Córdoba a Málaga. (1862 abril 16/1869 enero 13)
4. PUBLICACIÓN litográfica: Etudes sur les produits probables de la Compagnie [= Estudio sobre los productos probables de la Compañía] / Chemin de fer de Cordoue a Malaga. - [s.n.:s. n.], [1862]. - 27 p. ; 31 cm (1862 junio 26)
5. PUBLICACIÓN: Chemin de fer de Cordoue a Malaga : Statuts [= Ferrocarril de Córdoba a Málaga : Estatutos] ; [Real Decreto autorizando [sic.] la constitución de la Compañía del ferrocarril de Córdoba a Málaga]. - París: [s.n.], 1861 (Rue Bergère, 20 : Imp. Centrale des Chemins de Fer de Napoléon Chaix et Cº). - 62 p. ; 23 cm
6. Copia de una nota referente a la situación de las líneas de Córdoba a Málaga y Granada y de Córdoba a Belmez. (1874 diciembre 3)
7. Perfiles longitudinales de las líneas de Córdoba a Málaga (34 x 104 cm.) y de Campillos a Granada (34 x 72 cm.); y plano general del ferrocarril de Córdoba a Málaga (32 x 78 cm.). (s.f.)

MATERIAS: 1. CONCESIONES DE LÍNEAS 2. LÍNEA CÓRDOBA A MÁLAGA 3. LÍNEA CÓRDOBA A BELMEZ 4. SUBASTAS 5. PRENSA ESCRITA 6. PUBLICACIONES 7. ESTATUTOS.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE CÓRDOBA A MÁLAGA (1861-1878) 2. LORING OYARZÁBAL, JORGE ENRIGUE (1822-18??) 3. COMITÉ DE PARÍS.

GEOGRÁFICO: 1. CÓRDOBA (ANDALUCÍA) 2. MÁLAGA (ANDALUCÍA) 3. GRANADA (ANDALUCÍA) 4. BELMEZ (CÓRDOBA, ANDALUCÍA)

Idioma/s: Castellano; Francés.

Notas: NOTA HISTÓRICA: La Sociedad del Ferrocarril de Málaga a Córdoba decidió su construcción y explotación. D. Jorge Loring, propietario inicial de la concesión, cedería todos los derechos resultantes del Real Decreto de 19 de Diciembre de 1859, a la citada sociedad. Esta transferencia incluía, además de los planos, trazados, estudios,

presupuestos, trabajos empezados y el contrato otorgado el 30 de junio de 1860 por los Srs. Vitali, Picard y Compañía para la ejecución del mencionado ferrocarril. La Sociedad estaba encabezada por Jorge Loring, Martín Larios y Tomás Heredia. La inauguración del primer tramo tuvo lugar con motivo de la llegada a Málaga de la reina Isabel II, en 1862.

W-0005-001

Nº docs.: 7

Fecha inicial: 24/01/1868 Fecha final: 28/05/1895

Título de la Serie: Francisco Wais Sanmartín

Expediente relativo a interrupciones del servicio de trenes en las líneas de MZA

Contenido:

1. Partes, despachos, telegramas y recortes de prensa, relativos a interrupciones y restablecimiento de servicio en diferentes líneas de la Compañía MZA. (1869 octubre 2/1869 octubre 5)
 2. Partes, despachos, telegramas, ejemplares de prensa,... enviados al Comité de París, referentes a diversos robos y atracos perpetrados en diferentes líneas de la Compañía. MZA. (1869 julio 18/1879 diciembre 9)
 3. Partes, despachos, informes, telegramas, recortes de prensa,... enviados al Comité de París, referentes a choques de trenes en diferentes líneas de la Compañía. MZA. (1868 enero 24/1895 mayo 28)
 4. Partes, despachos, informes, croquis, recortes de prensa, telegramas,... enviados al Comité de París, referentes a descarrilamientos ocurridos en diferentes líneas de la Compañía. MZA. (1871 enero 18/1894 septiembre 13)
 5. Cartas remitidas al Comité de París sobre el incendio ocurrido en el tren nº 22 en la línea de Sevilla a Huelva, entre los km. 22 y 23. (1887 octubre 29/1887 octubre 31)
 6. Correspondencia enviada al Comité de París, referentes a restablecimientos de la circulación en diferentes líneas de la Compañía. MZA. (1874 enero 17/1879 junio 4)
 7. Nota de la dirección de la Compañía MZA al Comité de París sobre la aplicación de las R.O. y circulares de la Dirección General de Obras Públicas en relación a la mejora del servicio de FFCC. (1888 julio 27/1888 noviembre 30)
- MATERIAS: 1. PRENSA ESCRITA 2. INCENDIOS 3. DESCARRILAMIENTOS DE TRENES 4. LÍNEA SEVILLA A HUELVA 5. ACCIDENTES FERROVIARIOS.
ONOMÁSTICO: 1. COMITÉ DE PARÍS 2. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941)

W-0012-001

Nº docs.: 13

Fecha inicial: 01/04/1893 Fecha final: 01/04/1893

Título de la Serie: Francisco Wais Sanmartín

Planos de la estación de Madrid - Atocha de la Compañía MZA vistos en el Comité de París

Contenido:

1. Disposición de las estaciones de Madrid (A4). (1893 abril 1)
2. Plano general de la estación de Atocha (Escala 1:2000) (41 x 99 cm.). (1893 abril 1)*
3. Perfil de las vías de acceso (Escala vertical 4 m/m x mts. Escala horizontal 4 m/m x 10 mts). (1893 abril 1)
4. Plano general con edificio de dependencias (Escala 1:500) (36 x 118 cm.). (1893 abril 1)*
5. Plano de la cimentación y firmes (Escala 1:100) (A3). (1893 abril 1)

6. Plano de ensamblaje de vías y maniobras hidronámicas (A3). (1893 abril 1)
 7. Esquema del mecanismo de cambio de vías (A3). (1893 abril 1)
 8. Plano del edificio de maquinarias e instalación de calderas de vapor (Escala 1:50) (74 x 136 cm.). (1893 abril 1)
 9. Plano de planta y alzado del edificios de talleres (Escala 1:100) (50 x 127 cm.). (1893 abril 1)
 10. Esquema de la distribución eléctrica y mecanismos de tableros eléctricos. (Escala 1:10) (31 x 83 cm.). (1893 abril 1)
 11. Plano de furgón de mercancías con chasis de 6,500 mts. con dispositivo de freno y suspensión (Escala 1:10) (58 x 95 cm.). (1893 abril 1)
 12. Plano con perfiles de las columnas de taller de coches (53 x 75 cm.). (1893 abril 1)
 13. Folleto propagandístico de radiadores a vapor de la Casa E&P SÉE Ingenieurs, a Lille ([1883])
- MATERIAS: 1. LÍNEA MADRID A ALICANTE 2. PRENSA ESCRITA 3. EDIFICIOS 4. MADRID – ATOCHA (ESTACIÓN) 5. FURGONES.
- ONOMÁSTICO: 1. COMITÉ DE PARÍS 2. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941)
- GEOGRÁFICO: 1. MADRID (COMUNIDAD DE MADRID)
- (Nueva estación de Atocha de Madrid. Las obras comenzaron en 1893. De aquí sólo he sacado un documento, la oferta de E. & P. Sée Ingenierus à Lille, sobre Poeles à eau et à vapeur, porque es un folio con gran logotipo que incluye impreso con litografía de panel de “poeles”, y tabla con precios)

W-0013-005

Nº docs.: 2

Fecha inicial: 21/06/1895 Fecha final: 21/06/1895

Título de la Serie: Francisco Wais Sanmartín

Expediente relativo a resultados del tráfico de mercancías con destino Madrid procedentes de los puertos de Barcelona, Valencia, Alicante, Cartagena, Sevilla, Huelva, Málaga, Cádiz y otros puertos de Andalucía de enero de 1894 a mayo de 1895

Contenido:

1. Nota de datos estadísticos. (1895 junio 21)

2. Cuadros de tráfico de mercancías con destino Madrid. (s.f.)

MATERIAS: 1. PUERTOS MARÍTIMOS 2. ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941)

GEOGRÁFICO: 1. BARCELONA (CATALUÑA) 2. VALENCIA = VALÈNCIA (COMUNIDAD VALENCIANA) 3. ALICANTE = ALACANT (COMUNIDAD VALENCIANA) 4. CARTAGENA (MURCIA) 5. SEVILLA (ANDALUCÍA) 6. HUELVA (ANDALUCÍA) 7. MÁLAGA (ANDALUCÍA) 8. CÁDIZ (ANDALUCÍA)

(Se trata de un informe confidencial. Especifica que el puerto de Málaga ha perdido ganancias)

W-0015-012

Nº docs.: 1

Fecha inicial: 25/08/1898 Fecha final: 25/08/1898

Título de la Serie: Francisco Wais Sanmartín

Situación de la Compañía TBF con sus acreedores y noticia sobre la fusión de las compañías MZA y TBF en el "Journal Officiel de la République Française" pgs. 5297 y 5298

MATERIAS: 1. PRENSA ESCRITA 2. FUSIÓN DE COMPAÑÍAS.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 2. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE TARRAGONA A BARCELONA Y FRANCIA (TBF) (1875-1889)

W-0015-017 (Sólo ficha)

Nº docs.: 2

Fecha inicial: 17/01/1899 Fecha final: 06/10/1899

Título de la Serie: Francisco Wais Sanmartín

Artículos de prensa relacionados con el Convenio de fusión de las compañías MZA y TBF

Contenido:

1. "Journal Officiel de la République Française", con vista en el tribunal de primera instancia de la suspensión de pagos de la Compañía. TBF. (1899 enero 17)

2. "Gaceta de Madrid" con Real Orden de 28 septiembre, para que el Ministerio de Fomento proceda a la ejecución de todas las prescripciones relativas a la fusión de ambas Compañías. (1899 octubre 6)

MATERIAS: 1. PRENSA ESCRITA 2. CONVENIOS 3. FUSIÓN DE COMPAÑÍAS.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE TARRAGONA A BARCELONA Y FRANCIA (TBF) (1875-1889) 2. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 3. GACETA DE MADRID 4. ESPAÑA . MINISTERIO DE FOMENTO.

W-0023-002

Nº docs.: 5

Fecha inicial: 06/06/1878 Fecha final: 16/03/1907

Título de la Serie: Francisco Wais Sanmartín

Correspondencia, Leyes y reglamentos sobre Policía de Ferrocarriles

Contenido:

1. Copia de la instancia de las Compañías de Ferrocarriles al Ministro de Fomento solicitando se derogue el art. 15 de la Ley de Policía de Ferrocarriles (1878, junio, 6)

2. Correspondencia interna de la Compañía MZA sobre la impresión y distribución de la Ley y su Reglamento (1878, noviembre, 29 - 1907, mayo, 24)

3. Reales Decretos y Órdenes modificando artículos de la Ley y del Reglamento. (1901, febrero, 12 - 1907, marzo, 16)

4. PUBLICACIÓN : Ley de 23 de noviembre de 1877 sobre la policía de Ferrocarriles y reglamento para su ejecución de 8 de septiembre de 1878 con las reformas hechas por las disposiciones legales. - Madrid: [s.n.], 1903 (Imp. Suc. Rivadeneyra). - 90 p.; 14 cm.

5. PUBLICACIÓN: Ley del 23 de noviembre de 1877 sobre la policía de los ferrocarriles y reglamento para su ejecución de 8 de septiembre de 1878. - Madrid: [s.n.], 1903 (Imp. Suc. Rivadeneyra). - 79 p.; 15 cm. -Precede al título: Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante.

MATERIAS: 1. POLICÍA DE FERROCARRILES 2. REGLAMENTOS 3. PUBLICACIONES 4. PRENSA ESCRITA.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 2. ESPAÑA . MINISTERIO DE FOMENTO 3. ESPAÑA . MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1931-1977)

W-0033-013

Nº docs.: 1

Fecha inicial: 31/12/1873 Fecha final: 20/12/1874

Título de la Serie: Francisco Wais Sanmartín

Notas, prensa y correspondencia entre la Compañía del Norte y el Comité de París relativa a suscripciones a diversas publicaciones periódicas para la inserción de anuncios de publicidad

MATERIAS: 1. SUSCRIPCIONES 2. PUBLICACIONES 3. PUBLICIDAD 4. PRENSA ESCRITA.

ONOMÁSTICO: 1. COMITÉ DE PARÍS 2. COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1858-1941)

-Publicité. Facturer pour insertions, announces, etc.

-*La Gazette de Paris. Journal Financier Hebdomadaire*. Dimanche 20 decembre 1874.

-Recortes de *El Fomento de la producción nacional*. (À partir de 12 janvier)

-*Le Moniteur Financier*... Reçu de la Cie. du Nord de l'Espagne.

-Liste des Abonnements à servir par l'Administration du Journal "Le Mefsaer de Paris" pendant l'année 1874".

W-0068-002

Título de la Serie: Francisco Wais Sanmartín

Inauguración de línea Madrid-Alicante. Viaje de SS.MM. Isabel II y consorte, mayo 1858. Cartas, despachos telegráficos de Francia con anagrama Ministère de l'Intérieur, presupuestos -Alexis Godillot Fils Ainé. Décorateur de Fêtes de S. M. l'Empereur, por la iluminación para inauguración de la sección Madrid-Alicante, etc.- y periódicos franceses y españoles.

-*La Patrie*. 20 mai 1858. Nouvelle route de Paris à Madrid. Bourse de Paris.

-*Journal des Débats Politiques et Littéraires*. 6 juin 1858. Inauguration par la reine d'Espagne du chemins de fer de Madrid à Alicante.

-Au Coin de Rue. Magasin de Nouveautés Qui vend le meilleur marché de tout Paris 7-8¿? juin 1858¿?

-La Crónica. Diario Político, literario y mercantil.

-25 mayo 1858. Viaje de SS.MM./Anuncio Guía del viajero por ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante.

-26 mayo 1858. Viaje de SS.MM.

-27 mayo 1868. Viaje de SS.MM.

-29 mayo 1858. Viaje de SS. MM.

W-0089-003

Serie Doc.: Francisco Wais Sanmartín

13/9/1899

21/7/1929

Num. docs: 5

Trámites entre la Compañía MZA y el periódico "El Imparcial"

Contenido:

1. Venta de ejemplares del periódico en varias estaciones (25) (1899, septiembre, 13 - 1912, febrero, 9)

2. Acuerdo entre las Cías MZA, Norte, Andaluces y MCP para dividir el pago de publicidad conjunta en el periódico (3) (1929, junio, 27 - 1929, julio, 21)

3. Sobre el horario de los trenes de verano de la Compañía MZA (2) (1926, junio, 18 - 1926, junio, 23)

4. Invitación para la inauguración de los nuevos talleres del periódico (1)

5. Protesta del periódico por la prohibición de entrada a uno de sus corresponsales en la estación de Córdoba (3) (1909, enero, 18 - 1909, febrero, 19)

Materias:

1. TALLERES 2. PUBLICIDAD 3. CÓRDOBA (ESTACIÓN) 4. HORARIOS DE TRENES

Onomástico:

1. IMPARCIAL , EL 2. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A CÁCERES Y PORTUGAL (MCP) (1880-1894) 3. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 4. COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1858-1941) 5. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES (1877-1936)

W-0072-001

Publicación: COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1904) Órdenes de dirección vigentes en 31 de diciembre de 1904. (Anula la Colección de Órdenes y Circulares de la Dirección vigentes en 1º de Enero de 1892) , Imprenta Central de los Ferrocarriles, Madrid.

(Debería estar en Biblioteca Ferroviaria, pero está en archivo porque es donación del historiador ferroviario Wais, y se ha quedado ahí en sus fondos) (Sólo he fotografiado la portada con los datos y dirección de la imprenta)

W-0087-003

Donativos a los soldados. Aguinaldo del soldado. Donativos a tropas. Campaña de Melilla 1921. Ayuntamiento de Madrid, etc. Recortes Heraldo Sevillano 29 noviembre 1921

(Expediente larguísimo)

W-0089-004

Trámites entre MZA y el periódico *El Liberal*

-Concesión de 3 l¿? a El Liberal. 10/06/1899.

-Expediente sobre venta de periódicos en las estaciones de MZA. 02/06/1899 a 30/05/1922.

-Petición de reparto de periódicos de El Liberal en un tren de mercancías de MZA en Murcia. 26/09/1902 a 09/12/1902.

-Petición de El Liberal para que un corresponsal en Argansilla ¿? de Alba se tuviera que pagar todos los billetes de andén. 27/10/1913 a 14/11 1913.

W-0089-005

Trámites entre *El Heraldo de Madrid* y MZA

-Carta a Eduardo Rosseau para que se suscribiera a El Heraldo de Madrid. 22/05/1893

-Información de R. Hernández Ramos ¿? director de El Heraldo de Madrid de la apertura de un nuevo centro de librería en el salón del Heraldo. 09/04/1896.

-Discusión sobre la factura presentada para un suelto publicado en El Heraldo de Madrid 20/06/1906 a 04/07/1906.

-Expediente sobre la venta de El Heraldo de Madrid en algunas estaciones. 12/05/1896 a 09/07/1906.

-Informe al redactor-secretario del heraldo de Madrid de la devolución de 109,85

pesetas al corresponsal de ese periódico, Miguel de Val. 15/02/1910.
(Este expediente ya fue utilizado para el artículo de adelanto de tesis publicado en TST en 2014)

W-0089-002

Trámites entre La Correspondencia de España y MZA

- Petición de La Correspondencia de España para vender periódicos en la estación de Zaragoza, 13-26 octubre 1895.
- Protesta de La Correspondencia de España por el trato de preferencia del corresponsal de El Liberal en la estación de Barcelona y distribución? en la ¿?, 06/09/1896 a 20/06/1902.
- Petición de La Correspondencia de España del envío de las recaudaciones de MZA directamente al director para que no sucedieran extraños. 22/03/1906 a 24/03/1906.
- Comunicación del cierre temporal de la publicación de la edición de mañana de La Correspondencia Española. Abril 1919.
- Sobre el envío de más vagones de MZA a la fábrica de papel de Peñarroya. 25/12/1920 a 15/10/1921.
- Denegación de un billete gratuito de MZA para un guía del diario La Correspondencia de España. 09/08/1923 a 17/08/1923.
- Concesión de permiso de venta de billetes de MZA por el diario La Correspondencia de España. 16/10/1923 a 19/02/1924.

W-0098-003

Correspondencia entre la dirección de los periódicos *El Sol* y *La Voz* y MZA

- Membretes de La Voz, 1929, 1933.
- Admisión de corresponsal en la estación de Murcia.
- Guía de viajeros con publicidad

W-0090-006-01

Revista El Financiero, dirigida por J. Ceballos Teresi. 02/10/1917 a 02/02/1929. Publicación folleto CEBALLOS TERASI (1917) *Nuestra política ferroviaria ante al guerra y para la Paz.*, Imprenta de Isidoro Perales, 1 peseta. -Correspondencia entre MZA, director de El Financiero y otros prohombres.

José G. Ceballos Teresi (director de El Financiero)

Eduardo Alfonso

Marqués de Argentera

Enrique Grasset

Eduardo González Forte

Folios con membrete de *El financiero*

W-0090-008

Página 54

Nº docs.: 13

Fecha inicial: 02/06/1900 Fecha final: 02/12/1939

Título de la Serie: Francisco Wais Sanmartín

Correspondencia entre "ABC" y "Blanco y Negro" con la Compañía MZA entre el 2 de junio de 1900 y el 2 de diciembre de 1939

Contenido:

1. Correspondencia entre "ABC", "Blanco y Negro" y MZA entre los años 1900 y 1901 sobre actividades organizadas por la revista y petición de colaboración o ayuda económica a la Compañía.
 2. "Blanco y Negro" y "ABC" remiten suscripción honoraria a Nathan Süß, rogando indique la llegada puntual de la misma. Sus contestaciones (1903, febrero, 6)
 3. Luca de Tena anuncia cambio de sociedad a "Prensa Española, S.A." de la "Empresa Editorial Luca de Tena" (1909, febrero -)
 4. Envío de 200 ejemplares del nº extraordinario de ABC a MZA que contesta aceptando la compra (1909, febrero, 11 - 1909, febrero, 16)
 5. "Prensa Española" solicita a MZA la inclusión de su publicidad en la sección "Bolsa" del periódico ABC. MZA contesta que lo estudiará (1910, enero, 27 - 1910, febrero, 1)
 6. Correspondencia relativa al transporte de juguetes en ferrocarril procedentes de la Casa Leman de Barcelona para ser repartida en Madrid (1911, diciembre, 31 - 1912, enero, 3)
 7. Donativo de MZA para el homenaje que ABC da a sus trabajadores. - Incluye: Folleto informativo del homenaje y tarjeta de presentación de Torcuato Luca de Tena. (1919, mayo, 10)
 8. Petición del director de "Blanco y Negro" y "ABC" para que se pueda transportar prensa en trenes expresos diurnos entre Madrid - Sevilla y Madrid - Barcelona (1927, agosto, 3 - 1927, agosto, 17)
 9. Expedientes sobre la dificultad de enlace entre trenes que transportan paquetes de periódicos ante el retraso del tren mixto de Andalucía, respecto a los que salen de Manzanares por Ciudad Real (1928, noviembre, 21 - 1928, diciembre, 3)
 10. Rectificación de MZA ante los supuestos retrasos del tren correo publicados por "Blanco y Negro" (1930, diciembre, 1 - 1930, diciembre, 2)
 11. "Prensa Española" avisa a MZA del transporte ilegal de prensa en la línea Madrid a Valencia. MZA responde que no ha podido confirmar esa noticia (1931, septiembre, 12 - 1931, octubre, 5)
 12. MZA solicita gratificación por tasas ante el traslado de papel continuo entre 1936 y 1939. "Prensa Española" responde que lo estudiará (1939, mayo, 16 - 1939, mayo, 28)
 13. MZA remite a ABC dos anuncios para su publicación. MZA busca ingenieros industriales con un sueldo anual de 10,000 pesetas. (1939, diciembre, 2)
- MATERIAS: 1. PUBLICACIONES 2. PUBLICIDAD 3. PRENSA ESCRITA 4. EDITORIALES 5. BIBLIOTECAS 6. LÍNEA MADRID A BARCELONA 7. LÍNEA MADRID A ALICANTE 8. LÍNEA ALCÁZAR DE SAN JUAN A CIUDAD REAL 9. LÍNEA MANZANARES A CÓRDOBA 10. LÍNEA CÓRDOBA A SEVILLA.
- ONOMÁSTICO: 1. MENDIZÁBAL , ALFREDO 2. GIOL Y PERAY , VÍCTOR 3. SÜSS , NATHAN. DIRECTOR DE LA CÍA MZA 4. COMPAÑÍA DE L LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941)

W-0098-008

Nº docs.: 16

Fecha inicial: 25/06/1892 Fecha final: 27/08/1935

Título de la Serie: Francisco Wais Sanmartín

Expediente sobre los servicios de trenes especiales de la Compañía MZA para la temporada de baños de mar

Contenido:

1. IMPRESO: Circular núm. 128. Objeto: Billetes a precio reducido para temporadas de

baños y fiestas / Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante. Sub-dirección; Intervención y Estadística. - [S.l : s.n.], [1892]. - [3] p. ; 25 cm. (1892 junio 25)

2. Servicios de trenes especiales a las costas españolas. - Incluye PUBLICACIÓN: Baños de mar en el Cantábrico. Temporada de 1917: Servicio diario a San Sebastián, Irún-Hendaya, Bilbao, Santander, Gijón, Avilés, Coruña, Arbo, Vigo, Pontevedra, Villagarcía de Arosa y Cornes (Santiago). Desde el día 2 de julio al 15 de septiembre, ambos inclusive. Billetes de ida y vuelta en 1ª, 2ª y 3ª clase a precios reducidos / Compañías de los ferrocarriles del Norte, de Madrid a Zaragoza y a Alicante, de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España, de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo, de Medina del Campo a Salamanca y de Pontevedra a Santiago. - Madrid: Suc. de Rivadeneyra, [1917]. - 14 p. : 1 mapa ; 19 cm.* - Incluye además IMPRESOS: Baños de mar en Málaga, Puerto de Santa María, Puerto Real, Cádiz y Sanlúcar de Barrameda. Temporada de 1917: Servicio diario por los trenes correos y mixtos, con billetes de ida y vuelta de 2ª y 3ª clase a precios reducidos. Valederos por 60 días / Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante y Andaluces. - Madrid: Suc. de Rivadeneyra, 1917. - [4] p. ; 21 cm.

- Baños de mar en la costa del Mediterráneo. Temporada de 1917: Servicio diario por los trenes correos y mixtos, con billetes de ida y vuelta de 2ª y 3ª clase a precios reducidos. Valederos por 60 días / Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante y Norte de España. - Madrid: [s.n.], 1917 (Paseo de San Vicente, 20 : Est. Tip. Suc. de Rivadeneyra). - [4] p. ; 21 cm. (1917 julio 26/1917 junio 16)

3. Solicitud del Ayuntamiento de Mora de Toledo de trenes especiales a precios reducidos para baños a Alicante. (1919 agosto 4/1919 mayo 30)

4. Correspondencia sobre peticiones de restablecimiento de trenes especiales a Alicante por el Ayuntamiento y la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Alicante. - Incluye: Telegrama. (1921 mayo 26/1921 julio 27)

5. Petición de establecimiento de un tren directo entre Encina y Alicante. (1922 junio 23/1922 julio 5)

6. Solicitud del Presidente del Directorio Militar suscrita por el alcalde y el presidente de la diputación de Alicante para el restablecimiento de trenes botijos y emisión de billetes a precios reducidos. (1924 marzo 12/1924 junio 13)

7. Negativa a la reducción de precios en los trenes botijos. (1927 mayo 20/1927 mayo 28)

8. Servicio de trenes especiales a Valencia y Alicante. - Incluye IMPRESO: Baños de mar en Alicante y Valencia. Temporada de 1928: Servicio diario con billetes de ida y vuelta de 1ª y 3ª clase a precios reducidos. Valederos por 30 días / Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante y Norte de España. - Madrid: [s.n.], 1928 (Paseo de San Vicente, 20: Suc. de Rivadeneyra, S.A. Artes Gráficas). - [4] p. ; 21 cm. (1928 julio 10)

9. Servicio de trenes especiales a Valencia y Alicante. . - Incluye IMPRESO: Baños de mar en Alicante y Valencia. Temporada de 1930: Servicio diario con billetes de ida y vuelta de 1ª y 3ª clase a precios reducidos. Valederos por 30 días / Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, Norte de España y de Villena a Alcoy y Yecla. - Madrid: [s.n.], 1928 (Paseo de San Vicente, 20 : Suc. de Rivadeneyra, S.A. Artes Gráficas). - [4] p. ; 21 cm. (1929 junio 19/1929 junio 27)

10. Servicio de trenes especiales a Valencia y Alicante. . - Incluye IMPRESO: Baños de mar en Alicante y Valencia. Temporada de 1928: Servicio diario con billetes de ida y vuelta de 1ª y 3ª clase a precios reducidos. Valederos por 30 días / Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante y Norte de España. - Madrid: [s.n.],

1930 (Paseo de San Vicente, 20: Suc. de Rivadeneyra, S.A. Artes Gráficas). - [4] p. ; 21 cm. (1930 junio 20/1930 julio 7)

11. Servicio de trenes especiales a Valencia y Alicante. - Incluye IMPRESO: Baños de mar en Alicante y Valencia. Temporada de 1931: Servicio diario con billetes de ida y vuelta de 1ª y 3ª clase a precios reducidos. Valederos por 30 días / Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante y Norte de España. - Madrid: [s.n.], 1928 (Paseo de San Vicente, 20 : Suc. de Rivadeneyra, S.A. Artes Gráficas). - [4] p. ; 21 cm. (1931 junio 9/1931 junio 25)

12. Servicio de trenes especiales a Valencia y Alicante. - Incluye IMPRESOS: Baños de mar en Alicante y Valencia. Temporada de 1928: Servicio diario con billetes de ida y vuelta de 1ª y 3ª clase a precios reducidos. Valederos por 30 días / Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante y Norte de España. - Madrid: [s.n.], 1932 (Paseo de San Vicente, 20 : Suc. de Rivadeneyra, S.A. Artes Gráficas). - [4] p. ; 21 cm. - Marcha de los trenes especiales de viajeros que tendrán lugar entre Madrid y Alicante y viceversa en las fechas que se indican, con motivo de la temporada de baños. Núm. 49: Tren Madrid - Alicante núm. 2, los días 18 de julio 1º, 15 y 25 de agosto de 1932 / Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante. Servicio de Movimiento; Negociado de trenes. - [S.l.: s. n.], 1932 (Lit. de la Compañía). - [4] p. ; 25 cm. - Incluye además: Cartel-aviso de baños de mar en Alicante. (1932 julio 15/1932 septiembre 6)

13. Servicio de trenes especiales a Valencia y Alicante. - Incluye IMPRESOS: Baños de mar en Alicante. Temporada de 1933: Trenes especiales rápidos entre Madrid y Alicante. Rebaja excepcional de precios con billetes de ida y vuelta de 3ª clase, valederos por nueve días. - Madrid: Rivadeneyra, S.A., 1933. - [2] p. ; 21 cm. - Baños de mar en Alicante y Valencia. Temporada de 1933: Servicio diario con billetes de ida y vuelta de 1ª y 3ª clase a precios reducidos. Valederos por 30 días / Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante y Norte de España. - Madrid: [s.n.], 1928 (Paseo de San Vicente, 20 : Suc. de Rivadeneyra, S.A. Artes Gráficas). - [4] p. ; 21 cm. - Incluye además: Cartel-aviso de baños de mar en Alicante. (1933 mayo 3/1933 mayo 23)

14. Servicio de trenes especiales a Valencia y Alicante. - Aviso núm. 61: Para facilitar el movimiento de viajeros durante el verano, se pondrán en circulación entre Madrid y Alicante ... trenes de viajeros / Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante. Servicio de Movimiento; Negociado de trenes. - [S.l.: s. n.], 1934 (Lit. de la Compañía). - [1] h. ; 25 cm. - Marcha de los trenes especiales de viajeros que se pondrán en circulación los días ... con motivo de los baños de mar de Alicante. Núm. 63: Tren Madrid - Alicante núm. 2 de los lunes 30 de julio y 6, 13, 20 y 27 de agosto de 1934 / Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante. Servicio de Movimiento; Negociado de trenes. - [S.l.: s. n.], 1934 (Lit. de la Compañía). - [4] p. ; 25 cm. - DÍPTICO: Baños de mar en Alicante: MZA. 30 ptas. ida y vuelta. Trenes especiales expresos, magníficos coches de 3ª clase. Salidas de Madrid, julio 30, agosto 6, 13, 20 y 27. 9 días de estancia. - Madrid: Rivadeneyra, S.A., [1934]. - [4] p. : fot. bl. y n. ; 16 cm. (1934 junio 8/1934 agosto 7)

15. Servicio de trenes especiales a Valencia y Alicante. (1935 junio 19)

16. Servicio de trenes especiales a Valencia y Alicante. - Incluye IMPRESO: Marcha de los trenes especiales de viajeros que se pondrán en circulación los días ... con motivo de los baños de mar de Alicante. Núm. 74: Tren Madrid - Alicante núm. 4 de los lunes 29 de julio y 5, 12, 19 y 26 de agosto de 1935 / Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante. Servicio de Movimiento; Negociado de trenes. - [S.l.:s.n.], 1935 (Lit. de la Compañía). - [4] p. ; 25 cm. (1935 junio 24/1935 agosto 27)

MATERIAS: 1. TRENES ESPECIALES 2. BILLETES 3. TURISMO 4. MARCHAS DE TRENES 5. PUBLICACIONES.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 2. OSSORIO Y GALLARDO, ÁNGEL . MINISTRO DE FOMENTO 3. MARISTANY I GIBERT , EDUARDO . MARQUÉS DE ARGENTERA (1855-1941) 4. MENDIZÁBAL FERNÁNDEZ , DOMINGO . INGENIERO Y VICEDIRECTOR CÍA MZA (¿?-1923) 5. ARRILLAGA Y LÓPEZ , MANUEL MARÍA . VICEDIRECTOR CÍA MZA 6. ESPINOSA DE LOS MONTEROS Y BERMEJILLO , EUGENIO. SECRETARIO GENERAL DE MZA.

GEOGRÁFICO: 1. VALENCIA = VALÈNCIA (COMUNIDAD VALENCIANA) 2. ALICANTE = ALACANT (COMUNIDAD VALENCIANA)

W-0105-004

Nº docs.: 4

Fecha inicial: 21/10/1895 Fecha final: 07/11/1895

Título de la Serie: Francisco Wais Sanmartín

Asunto: Artículo de la revista *Le Rentier* "Les finances espagnoles et les Chemins de Fer" (dos copias)

MATERIAS: 1. PRENSA ESCRITA 2. FINANCIACIÓN DE COMPAÑÍAS.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 2. COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1858-1941)

Idioma/s: Francés.

W-0107-007

Nº docs.: 1

Fecha inicial: 30/09/1900 Fecha final: 30/09/1900

Título de la Serie: Francisco Wais Sanmartín

Correcciones para nueva edición de la PUBLICACIÓN: Instrucción General número 2 sobre el personal de los servicios de la Compañía / Caminos de hierro del Norte de España. - Madrid : [s.n.], 1900 (Imp. Central de los Ferrocarriles). - 103 p.; 28 cm.

Contenido:

- Orden de Dirección núm. 105 de 24 de diciembre de 1912, relativa a la supresión y devolución de fianzas a los agentes comprendidos en el artículo 50.
- Orden de Dirección núm. 89 de 3 de abril de 1907, relativa a la modificación del artículo 56.
- Orden de Dirección núm. 107 de 27 de diciembre de 1913, relativa a la modificación de los socorros que actualmente percibe el personal enfermo de la Compañía.
- Orden de Dirección núm. 119 de 1 de junio de 1921, sobre concesión de licencias.
- Orden de Dirección núm. 126 de 22 de marzo de 1926, sobre la aprobación de la modificación del párrafo 3 del artículo 76.
- Circular nº 9 de 20 de abril de 1921 relativa a la modificación de sueldos y concesiones de gratificaciones.
- Orden de Dirección núm. 61 de 25 de abril de 1905, sobre la modificación de los artículos 100 y 101.
- Orden de dirección núm. 74 de 24 de enero de 1906, aclarando lo dispuesto en el

artículo 111 con respecto al suministro de comestibles.

- Orden de Dirección núm. 104 de 24 de diciembre de 1912, sobre la supresión del descuento al personal como contribución a la Caja de Previsión.

- Orden de dirección núm. 122 de 12 de abril de 1923, modificando la Orden de Dirección nº 78 de 21 de febrero de 1906.

- Orden de Dirección núm. 81 de 4 de abril de 1906, modificando los artículos 148 y 150.

- Carta del Director adjunto de la Compañía del Norte, Olanda, al Jefe de División Comercial sobre percepciones y primas de la Compañía y de los Interventores. (Copia) (1927, febrero, 18).

- Orden de Dirección núm. 99 de 5 de abril de 1910, sobre primas a los interventores en ruta. Incluye además: anotaciones manuscritas y anexos mecanografiados.

MATERIAS: 1. PUBLICACIONES 2. PERSONAL FERROVIARIO 3. JORNADAS LABORALES 4. CAJAS DE PREVISIÓN 5. PENSIONES.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1858-1941) 2. IMPRENTA CENTRAL DE LOS FERROCARRILES 3. BOIX Y MERINO, FÉLIX (1858-1932) 4. WALDMANN, L. 5. BARAT.

GEOGRÁFICO: 1. MADRID (COMUNIDAD DE MADRID)

(Como este expediente pertenece a Norte, sólo he fotografiado la portada con los datos de la imprenta)

W-0148-001

Nº docs.: 7

Fecha inicial: 01/01/1919 Fecha final: 14/12/1932

Título de la Serie: Francisco Wais Sanmartín

Trabajos y publicaciones diversas de explotación ferroviaria, adquisición de material y otras cuestiones

Contenido:

1. Informe sobre la explotación y rentabilidad de la línea de Madrid a Burgos de la CompañíaMZA. - Incluye: Plano. (s. f.)

2. PUBLICACIÓN: Comunicaciones y rápidos transportes terrestres entre la frontera norte de España y el Estrecho de Gibraltar son muy convenientes pero rechácese enérgica e irreductiblemente el proyecto de ley para la construcción de un ferrocarril eléctrico de vía más estrecha que la nacional: rechácese por lo de eléctrico y, sobre todo, por lo de la mayor estrechez de la vía, porque esta circunstancia constituiría una causa de tan funestas como incalculables consecuencias para el porvenir de España / Marqués de Camarasa. [s.l]: [s.n], 1919. - [36] p.: il.; 32 cm. (1919)

3. PUBLICACIÓN: Proyecto de empréstito para adquisición de material y obras de mejora y ampliación de las líneas / Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Madrid: Imprenta Central de los Ferrocarriles, 1925. - 67 p. ; 27 cm. (1925 marzo)

4. FOLLETO: El Ferrocarril de St. Giron al Mediterráneo Español: integrado por las líneas de los Transpirenaicos en explotación, Noguera Pallaresa (en construcción) - Lérida, Fayón, Gandesa y Val de Zafán (a construir) - Val de Zafán al Mediterráneo (en construcción), memoria elevada al Consejo Superior Ferroviario en la información pública abierta sobre el Plan General de Ferrocarriles, por todos los pueblos y entidades de la Baja Ribera del Ebro. [Tortosa]: [s.n], [1925]. - 30 p., 4 planos ; 30 cm. (1925 mayo -)

5. Artículo de REVISTA: La explotación ferroviaria y la electrificación de ferrocarriles / Francisco Jiménez Ontiveros. En: Revista de Obras Públicas, 1º y 15 de noviembre

1929 y 15 de febrero 1930. (1929 noviembre 1/1930 febrero 15)

6. Dictamen de aprobación emitido por la Comisión Permanente de Ferrocarriles del Estado del Consejo Superior de Ferrocarriles para la atención de las reclamaciones formuladas por varios agentes de diversos servicios del Ferrocarril de Madrid a Villa del Prado y Almorox respecto del abono de horas extraordinarias por parte de la Compañía explotadora del dicho ferrocarril. (1932 diciembre 14)

7. Informe de la Comisión Permanente de Asuntos Generales y Legislación aprobando el Reglamento de Pensiones de la Compañía del Ferrocarril Cantábrico, impreso en 1925, y el Reglamento de la Caja de Socorros y Previsión de sus empleados, aprobado en septiembre de 1923. (1932 diciembre 9)

MATERIAS: 1. EXPLOTACIONES DE LÍNEA 2. LÍNEA MADRID A BURGOS 3. LÍNEA MADRID A VILLA DEL PRADO Y A ALMOROX 4. PERSONAL FERROVIARIO 5. PENSIONES 6. REGLAMENTOS 7. CAJAS DE PREVISIÓN 8. ANCHO DE VÍA 9. ADQUISICIÓN DE MATERIAL 10. AMPLIACIÓN Y MEJORA DE LÍNEA 11. PROYECTOS DE LÍNEAS.

ONOMÁSTICO: 1. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 2. CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES 3. COMISIÓN PERMANENTE DE FERROCARRILES DEL ESTADO 4. COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE MADRID A VILLA DEL PRADO Y ALMOROX (1901-1930) 5. COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL CANTÁBRICO (1890-19??) 6. COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1858-1941) 7. COMISIÓN PERMANENTE DE ASUNTOS GENERALES Y LEGISLACIÓN.

Notas: Donación de Luisa Sánchez Cebrián.

Documentos referentes al Consejo Superior de Ferrocarriles que pertenecieron al vocal de Representación Obrera de dicho consejo, Aníbal Sánchez Ferrer.

W-0089-003

Serie Doc.: Francisco Wais Sanmartín

13/9/1899

21/7/1929

Num. docs: 5

Trámites entre la Compañía MZA y el periódico "El Imparcial"

Contenido:

1. Venta de ejemplares del periódico en varias estaciones (25) (1899, septiembre, 13 - 1912, febrero, 9)

2. Acuerdo entre las Cías. MZA, Norte, Andaluces y MCP para dividir el pago de publicidad conjunta en el periódico (3) (1929, junio, 27 - 1929, julio, 21)

3. Sobre el horario de los trenes de verano de la Compañía MZA (2) (1926, junio, 18 - 1926, junio, 23)

4. Invitación para la inauguración de los nuevos talleres del periódico (1)

5. Protesta del periódico por la prohibición de entrada a uno de sus corresponsales en la estación de Córdoba (3) (1909, enero, 18 - 1909, febrero, 19)

Materias:

1. TALLERES 2. PUBLICIDAD 3. CÓRDOBA (ESTACIÓN) 4. HORARIOS DE TRENES

Onomástico:

1. IMPARCIAL , EL 2. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A CÁCERES Y PORTUGAL (MCP) (1880-1894) 3. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (MZA) (1856-1941) 4. COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1858-1941) 5. COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES (1877-1936)

*Ver tabla de Excel con consultas en Documentos Adjuntos

3. Hemeroteca Municipal (Madrid)

BAILLY-BAILLIERE, Carlos (1879) *Anuario-Almanaque del Comercio, de la Industria, de la Magistratura y de la Administración ó almanaque de las 400.000 señas de Madrid, de las Provincias, de Ultramar y de los Estados Hispano-Americanos (Bailly-Bailliere) Con anuncios y referencias al Comercio é industria extranjera. Año I* de la publicación, Carlos Bailly-Bailliere, Librero de la Universidad central, del Congreso de los señores Diputados y de la Academia de Jurisprudencia y legislación, Madrid-Paris-Londres.

Crónica de Negocios. Bancos- Bolsas- Ferro-Carriles- Agricultura- Comercio- Sociedades de seguros- Industria- Minas – Cajas de Ahorros, Año I, Madrid.
(08/01/1884 n° 1- 06/11/1884 n° 32)
(Quincenal. Colección completa más o menos).

Crónica de Ferrocarriles (1896) Publicación decenal. Revista de Comercio, Agricultura y Legislación, Imprenta y litografía de El Nacional, a cargo de E. A. de la Fuente, Madrid.
(Formato parecido a las guías, con publicidad).

El Crédito Español. Revista semanal de Hacienda, Política, Banca, Bolsa, Ferrocarriles, Administración y Sociedades Mercantiles, Director: D. Fernando Boccherini,
(24/01/1901, n° 197-28/02/1907, n° 306)
(Colección completa más o menos).

El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías. La unión es fuerza, Madrid [Después] Órgano defensor del personal ferroviario y oficial de los factores telegrafistas de España.
(24 Octubre 1902, n° 1- 7 Julio 1904, n° 2)
(Al final se publicaba cuatro veces al mes).

Gaceta de Ferrocarriles y Navegación. Revista Ilustrada, Madrid. II Época, Año V.
(5/01/1904, n° 1- 5/02/1904, n° ¿?)

Heraldo de Ferrocarriles. Periódico quincenal, órgano de la clase ferroviaria en general.
(1/08/1905, Año I, Núm. 1- 2/01/1908, Año V, Núm. 51)
(Colección completa más o menos).

Indicador Oficial de los Caminos de Hierro de España, Portugal y Mediodía de Francia (Año XVI, Abril, 1875) Boletín Bi-Mensual, Imp. de J. García, Madrid.

Indicador Oficial de los Caminos de Hierro de España, Portugal y Mediodía de Francia (Año XX, Agosto 1879) Boletín Bi-Mensual, Imp. de J. García, Madrid.

ERASO Y PRADOS, Modesto (1900) *Guía Práctica de los ferrocarriles de España por Modesto Eraso y Prados*. Obra declarada de utilidad por R. O. de 7 de Marzo de 1900. Se publica todos los meses, Imprenta del Asilo de Huérfanos del Sagrado Corazón de Jesús, Madrid.

ERASO Y PRADOS, Modesto (1901) *Guía Práctica de los ferrocarriles de España por Modesto Eraso y Prados*. Obra declarada de utilidad por R. O. de 7 de Marzo de 1900. Se publica todos los meses, Imprenta del Asilo de Huérfanos del Sagrado Corazón de Jesús, Madrid.

4. Biblioteca del Banco de España (Madrid)

4. 1. Folletos

DE LA TORRE, E. (¿?) Mapa de Ferrocarriles en explotación y construcción a cinco colores con índice alfabético de estaciones. Comprende el plan de ferrocarriles secundarios y estratégicos por E. de la Torre, director del Anuario de Ferrocarriles. Publicación fundada en el año 1893. Edición XXIX, Madrid, Imprenta de “Alrededor del Mundo”.

DE LAIGLESIA, Francisco (1887) Los medios de transporte españoles ante la información agraria. Discurso pronunciado por D. Francisco de Laiglesia, Imprenta Central de los Ferrocarriles, Madrid.

COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (Septiembre 1931) Alcance de las peticiones del personal ferroviario en relación con la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante.

(Este documento es literatura gris, es decir, no está impresa, es un informe de la empresa respecto a las huelgas, etc., está mecanografiado).

GÜELL Y FERRER, JUAN (1866) Refutación del Folleto. Preocupaciones sobre la balanza de Comercio y remedio de la crisis monetaria por un concesionario de Ferrocarril por Don Juan Güell y Ferrer, Senador del reino, Establecimiento tipográfico de Narciso Ramírez y Compañía, Barcelona.

ANÓNIMO (¿?) Los Ferrocarriles y la Opinión, [sin firma de imprenta].

MACHIMBARRENA, Alberto (¿?) Utilidad de los Ferrocarriles, por Alberto Machimbarrena, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Asociación de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Imprenta “La Propagadora”, Madrid.

VV.AA. (1920) Política ferroviaria. Las tarifas y el Arancel.- El Sr. La Cierva, las Compañías y el sentido común.- Las tarifas y el Estado.- El presente y el porvenir. Artículos publicados en “España Económica y Financiera” (La Estafeta), en 1915, Madrid.

PRINCIPALES COMPAÑÍAS FERROVIARIAS DE ESPAÑA (noviembre 1919) Exposición que han elevado las principales compañías ferroviarias de España al Excmo. Sr. Presidente del Consejo de Ministros justificando la necesidad de que sea autorizada una nueva elevación general de las tarifas de transporte, Sucesores de Rivadeneyra (s. a.), Madrid. (Esta publicación casa con el expediente del AHF D-501-001, muy interesante, porque MZA se convierte en una auténtica empresa de mkt, coordinando a las demás ferroviarias y haciendo propaganda entre personas notables y el público).

ANÓNIMO (febrero de 1919) Una opinión acerca del proyecto de ferrocarril directo entre la frontera francesa y el puerto de Algeciras, Sucesores de Rivadeneyra, Madrid.

REPARAZ, Federico (diciembre 1924) Bases para una sana ordenación ferroviaria. Conferencia pronunciada en el Instituto de Ingenieros Civiles de España el día 13 de diciembre de 1934 por el Ingeniero de Caminos D. Federico Reparaz, Gráfica Administrativa Rodríguez San Pedro, Madrid.

CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1912) Reglamento para la concesión de pensiones de retiro, viudedad y orfandad, Imprenta Central de los Ferrocarriles, Madrid.

DIRECCIÓN GENERAL DEL TESORO PÚBLICO Y ORDENACIÓN GENERAL DE PAGOS DEL ESTADO (1894) Remesas. Materiales de fondos entre las cajas del Tesoro. Contiene: La Instrucción para llevar a cabo las remesas que el Tesoro verifica entre sus Cajas, aprobada por Real orden de 13 de febrero de 1879. Circular de 17 de Julio de 1883, relativa a las remesas en billetes de Banco. Real orden de 23 de Mayo de 1894, sobre dietas de los comisionados conductores, y Copias de los convenios celebrados con las Compañía de ferrocarriles para mejor desempeño de este servicio, Tipografía de los Hijos de M. G. Hernández, Madrid.

TORRES GONZÁLEZ, Vicente (1869) La Cuestión de Hacienda por Vicente Torres González, Imprenta de los Ferro-carriles, Empresas comerciales y de Transportes, Madrid.

ANÓNIMO (¿?c. 1920?) Lo que quieren los ferroviarios. Exposición razonada y argumentada de las principales aspiraciones del personal de ferrocarriles de España, Editada por la Unión Ferroviaria (Sección Catalana), Imprenta, J. Vals, Barcelona.

VILLANUEVA Y GELTRÚ (1881) Proyecto de un Banco. Memoria preliminar. Imprenta del Ferrocarril, Madrid.

5. Archivo del Banco de España (Madrid)

Diversas búsquedas con los términos Ferrocarriles Andaluces, Loring, Larios, Heredia. Fichas en fotocopias.

*Ver fichero en Documentos Anejos a esta tesis, pdf, nº 14, “Búsquedas Archivo Banco de España, Madrid”.

6. Archivo Municipal (Málaga)

6. 1. Documentos originales

Carta del Ferro-Carril de Córdoba a Málaga al Ayuntamiento, Málaga a 19 de Mayo de 1872. Membrete del Ferro-Carril Córdoba a Málaga, cuartillas manuscritas.

Carta del Ferro-Carril de Córdoba a Málaga al Ayuntamiento por la falta de alumbrado en el trayecto, Málaga 18 enero 1867. Membrete del Ferro-Carril de Córdoba a Málaga, cuartillas manuscritas.

Edicto del Gobernador civil de Málaga D. Antonio Guerola. Hago saber: Que habiendo empezado a funcionar las locomotoras en la parte concluida del Ferro-carril de Málaga á Córdoba, se prohíbe terminante y absolutamente transitar ó estacionarse en la línea misma del camino, etc... 1º de Mayo de 1862. Impresa 1 hoja, solo una cara, tamaño folio aprox., blanca,

Carta del Ayuntamiento al Sr. Director de la Empresa del alumbrado de gas. Debiendo llegar el lunes próximo los Excmos. Sres. Ministros de la Gobernación y de Fomento, dispondrá V. que mañana antes de anochecer esté perfectamente encendido el alumbrado de la estación del ferro-carril y los candelabros de la calle de Cuarteles, Málaga 16 de Septiembre de 1866, cuartilla blanca manuscrita.

Expediente del Ayuntamiento Constitucional de Málaga, Sección Arbitrios. El Director de los Ferro-carriles Andaluces reclama contra el Arriendo de Arbitrios, 1909, carta con timbre y sello, tamaño folio, mecanografiada.

6. 2. Publicaciones

LACOUR Y LESAGE (1878) Almanaque para el año 1879, arreglado por Federico Albaladejo, representante en Málaga de los Sres. Lacour y Lesage, Imp. de la Revista de Andalucía, Málaga.

Almanaque de El Renacimiento para 1889. Regalo á los Suscriptores. Contiene interesantes trabajos de reputados escritores: ilustraciones de don Francisco G. Santa-Olalla, una pieza de música escrita expresamente por don José Cabas, etc., etc., Imprenta de Manuel Cerbán, Málaga.

DEL CAMPO, Juan (1899¿?) Almanaque de La Bomba para 1900 por Juan del Campo. Santoral, calles y plazas de Málaga. Tarifa de carruajes y otras cosas sin tarifa, Imp. a cargo de Cristóbal Guerra, Málaga.

Almanaque-guía de Las Noticias para 1884. Escrito por los redactores y colaboradores de este periódico, con la cooperación de distinguidos literatos e ilustrado por Denis, Año Tercero, Tip. de Las Noticias, Málaga.

Almanaque de la Exposición Provincial de Málaga 1901, Tipografía Zambrana Hermanos, Málaga.

PONCE, Pedro; VARGAS, Juan (1878) Fígaro, almanaque humorístico-sentimental para 1879, redactado por Pedro Ponce y Juan Vargas, y con la colaboración de distinguidos escritores y artistas, (Administración y Redacción calle Frailes 12), Málaga.

ENFEDAQUE BLASCO, Valero (Ed.) (1930) Anuario general de Málaga. Guía oficial, comercial, industrial, profesional y del vecindario 1930, Imprenta SUR, Málaga.

Catálogo. Exposición Provincial de Málaga, 1901, Imprenta Fin de Siglo, Málaga.

RAPALLO Y ORTS, Ángel (1920) Compendio de Legislación de Obras Públicas. Comprende esta obra, entre otras importantes materias: Aguas, Ayudantes, Caminos vecinales, Carreteras, Construcciones civiles, Contabilidad, Expropiación forzosa, Faros, Ferrocarriles, Ingenieros, Obras Municipales y Provinciales, Por Administración, Por contrata, En general, Puertos, Sobrestantes y Torreros por Don Ángel Rapallo y Orts, Oficial de Administración Civil afecto al Servicio Central de Señales Marítimas. Publicación autorizada por el Ministerio de Fomento en virtud de Real orden de 30 de Mayo de 1917, Apéndice de 1918, Obra de Utilidad, etc..., Establecimiento Tipográfico de "El Liberal", Madrid.

AGUILAR, Julián (1887) El Consultor del Viajero, la mejor guía para los que viajan y para los remitentes y consignatarios de mercancías por Julián Aguilar, cuarta edición. De venta en las principales librerías y estaciones y en el domicilio del autor, etc., Manuel Minuesa de los Ríos Impresor, Madrid.

DE GUZMÁN, Antonio (16 de Agosto de 1894) El Recreo del Viajero por Antonio de Guzman. Administración: Torrijos 121, pral. Málaga.

FERRO-CARRIL DE CÓRDOBA Á MÁLAGA (1861) Estatutos, Imprenta del Avisador Malagueño, Málaga.

COMPAÑÍA DE LOS FERRO-CARRILES ANDALUCES (1884) Reglamentos para los maquinistas y fogoneros, precedidos del Extracto de las disposiciones de la Ley de 23 de Noviembre de 1877, y del Reglamento de 8 de Setiembre de 1878, concernientes á dichos agentes, Imprenta de la Compañía, Málaga.

COMPAÑÍA DE LOS FERRO-CARRILES ANDALUCES (1889) Reglamento y Tarifa para la explotación y administración de los tres almacenes situados en el muelle de la Capitanía del Puerto de Cádiz, Aprobado por R. O. de 1º de Febrero de 1889, Imprenta de la Compañía, Málaga.

GARCÍA BRIZ, Joaquín (¿? ante quem 1898) Memoria y apuntes para los estatutos y reglamento del Banco Hipotecario de la Provincia de Málaga, escrito por D. Joaquín

García Briz, abogado de los Ilustres Colegios de Madrid y Málaga, Exdecano del último, Consejero de Administración del Ferro-carril de Córdoba á Málaga, Sub-director de la Sociedad Económica de Amigos del País de la misma y Exdiputado á Cortes, Imp. del Correo de Andalucía, Málaga.

BENÍTEZ FERRETER, José (1921) Guía de Málaga, patrocinada por la agrupación de comerciantes y la federación gremial malagueña, Tipografía de Enrique de Montes, Málaga.

(1922)

(1923)

(1925)

(1926)

(En estas guías hay varios anuncios de Ferrocarriles Andaluces).

MOÑIZ, Lorenzo L. (1878) Guía de Málaga y su provincia para 1878 por Lorenzo L. Moñiz, Año I, Establecimiento Tipográfico de Las Noticias, Málaga.

MERCIER, A.; de la cerda, EMILIO (1866) Guía de Málaga y su provincia por D. A. Mercier y D. Emilio de la Cerda. Contiene además de multitud de datos y noticias de interés, las tablas de reducción del nuevo sistema de pesas, medidas y monedas, el uso del papel sellado, ferro-carriles de España y telegrafía eléctrica, datos de la provincia, reseña de Málaga, descripción de edificios antiguos y modernos, indicador de establecimientos, personal de todas las dependencias y una estensa [sic] lista de vecinos con designación de sus ocupaciones y domicilios. Sección de anuncios, Tipografía La Marina de A. Ripoll, Cádiz.

(Contiene anuncios de Ferrocarril Córdoba-Málaga).

MOLERO, Rafael; MUÑOZ ROCA, Luis (Eds.) (1927) Guía del bañista en Málaga. Verano de 1927, Temporada de Baños, Fundadores y Editores..., dirección calle Bolsa 8, Pral., Málaga.

(Contiene publicidad en forma de encartes de tarjetas).

MOLERO, Rafael; MUÑOZ ROCA, Luis (Eds.) (1930 aprox.) Guía del bañista en Málaga...

(Contiene publicidad de Ferrocarriles Andaluces).

Guía del Forastero en Málaga durante la temporada de los baños en los días que han de efectuarse los festejos en celebración del CDI aniversario de la reconquista de esta ciudad (1888), Tipografía de Las Noticias, Málaga.

GONZÁLEZ, Norberto (1899) Guía-Itinerario de Málaga por Norberto González. Calles y plazas, paseos públicos, nueva nomenclatura urbana. Correos, telégrafos, ferrocarriles, consumos, tarifas, industria, comercio, etc., Imprenta Monsalvez, Sevilla.

JIMÉNEZ, Ernesto (1926) Informe respecto a proyectos de ferrocarriles para las provincias de Cádiz y Málaga de Ernesto Jiménez que recomiendan al Excmo. Sr. Minisistro de Fomento la Cámara de Comercio, Industria y Navegación, el Centro mercantil e Industrial y la Unión Patronal gaditana, Imp. La Unión, Cádiz.

Málaga en la Mano. Guía Oficial de Málaga con su plano y calendario año 1919 (Acuerdo del Excmo. Ayuntamiento en sesión de 30 de Noviembre de 1917), Patronato de San José para Obreros Católicos, Málaga (con censura eclesiástica).

Málaga en la Mano. Guía Oficial de Málaga con su plano y calendario año 1920 (Acuerdo del Excmo. Ayuntamiento en sesión de 30 de Noviembre de 1917), Patronato de San José para Obreros Católicos, Málaga (con censura eclesiástica).

PADRÓN RUIZ, José M^a (1896) Málaga en Nuestros Días. Con un prólogo por don Pedro Gómez Chaix, Imp. y Lit. de Herederos de Fausto Muñoz, Málaga.

Málaga Estación de Invierno por y para ella. Carta abierta. Á todos en general y á cada uno en particular de cuantos deban y quieran hacer por ella algo de lo mucho que necesita, Tipografía de Poch y Creixell, Málaga (1895).

Málaga ciudad de invierno. Folleto de Propaganda de Málaga, Año II, Núm. 2. Diciembre 1934, Ricardo Sánchez Imprenta y Litografía, Málaga (¿?)

F. D. López (1853) Manual del Viagero [sic] de Madrid á Granada y Málaga. Que contiene el itinerario de la carrera y descripción topográfica, estadística é histórica de las provincias y pueblos que atraviesa, objetos artísticos y notables, número, carácter y costumbres de los habitantes, anécdotas populares y otras materias curiosas. Por D. F. D. López, Imprenta de D. Pedro Montero, Madrid.

FERRO-CARRIL DE CÓRDOBA Á MÁLAGA (1865) Memoria leída en la Junta General de Accionistas del Ferro-carril de Córdoba á Málaga de 28 de abril de 1865, Imprenta de Gil de Montes, Málaga.

FERRO-CARRILES ECONÓMICOS (1889) Memoria presentada á la Excma. Diputación de la Provincia de Málaga, Octubre de 1889, Tipografía de las Noticias, Málaga.

Memoria jurídica sobre la quiebra de la Sociedad del Ferrocarril de Córdoba á Málaga, sus directores los Excmos. Sres. D. Martín Larios, D. Jorge Loring y D. Tomás Heredia, para defensa de los obligacionistas catalanes, Imp. de D. Indalecio Ventura, Granada.

MUÑOZ CERISOLA, Nicolás (1883) Indicador Comercial de España y Portugal (Secciones de Ultramar y el Extranjero), Año IV, Tipografía de la Guía Muñoz-Cerisola, Málaga.
(Hay otra de 1894)

MARTÍN Y GONZÁLEZ, Juan Bautista (1878) Nomenclator de la Provincia de Málaga, expresivo de la organización administrativa y judicial vigente, con el personal de sus primeras autoridades y corporaciones para facilitar la práctica de los servicios públicos, compuesto por D. Juan Bautista Martín y González bajo la dirección del Excmo. Sr. D. José Nuñez de Prado, Establecimiento tipográfico de D. Manuel Martínez Nieto, Málaga.

Obligación Ferro-carril de Córdoba a Málaga (1881) (Papeleta ilustrada)

Octavillas de publicidad Málaga:

- Pastelería Suiza
- Establecimiento de calzado El Cisne
- Almacén de calzado madrileño
- Gran subasta de objetos de arte en mármol de Florencia expuestos en calle Granada.
- Gran barato de lana o borra para colchones.
- Sombreros casi de balde.
- Estraccion [sic] de muelas sin dolor por medio del aparato electro-medical.

Pleito entre las compañías de La Cruz y de los Ferro-carriles Andaluces sobre devolución de exceso de transportes de plomos cobrados en Málaga, por indebida aplicación de tarifas. Sentencia del Tribunal Supremo de Justicia y escritos de las partes, en incidente, ante el Juzgado de 1ª instancia de Linares, sobre interpretación y cumplimiento de la ejecutoria, Tip. “La Industria”, Linares, (¿?)

COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES, DIRECCIÓN GENERAL (1922) Reglamento para la concesión de pensiones de retiro, viudedad y orfandad, anexo a la orden general núm. 110, Tip. y Lit. de R. Alcalá, Málaga-Córdoba.

Reglamento de la “Sociedad de Auxilios Mútuos [sic] del personal de Oficinas de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces” (Aprobado en Junta General de 30 de Mayo de 1925, Tip. y Lit. de R. Alcalá, Málaga-Córdoba (1925).

DAVÓ, Vicente (Ed.) (1911) Sindicato de Iniciativa y Propaganda de Málaga. Programa de las Fiestas. Guía compendiada de la Ciudad, agosto 1911, propiedad del Sindicato, ¿?

SINDICATO AGRÍCOLA DEL GUADALHORCE (1922¿?) Visita de S. M. el Rey D. Alfonso XIII a las obras del pantano y canales, el día 21 de Mayo de 1921, (...) tación a favor de (...)

El Correo de Andalucía (1851; 1860-¿?)

7. Cámara de Comercio (Málaga)

Actas Junta de Comercio (1839-1854)

Actas Cámara de Comercio (1886-¿?)

8. Archivo Provincial (Málaga)

En este archivo sólo hemos podido, de momento, realizar una búsqueda en su base de datos, que ha dado como resultado un estadillo de las fuentes disponibles que

trasladamos a continuación, quedando pendiente una profundización en sus fondos para continuar nuestras investigaciones en trabajos futuros.

8. 1. Consulta Archivo Histórico Provincial de Málaga, con las claves “Ferrocarriles y/o Prensa”

Audiencia provincial, 1895-1900 (inclusive)
Juzgado de 1ª Instancia e Instrucción nº 1 de Málaga, 1832-1900 (inclusive)
Juzgado de 1ª Instancia e Instrucción nº2 de Málaga, 1887-1900 (inclus.)
Juzgado de Distrito de Vélez-Málaga, 1895-1900 (inclusive)
Juzgado Municipal de Antequera, 1870-1900 (inclusive)
Juzgado Municipal de Vélez-Málaga, 1873-1900 (inclusive)
Juzgado de Paz de Cártama, 1870-1900 (inclusive)
Notarial de Málaga capital, 1850-1900 (inclusive)
Registro de la Propiedad de Málaga, 1865-1900 (inclusive)
Registro Civil de Cártama, 1870-1900 (inclus.)
Corredores de Comercio Málaga, 1861-1900 (inclus.)
Distrito Forestal, 1850-1970 (inclusive)
Registro de la Propiedad Intelectual, 1884-2000 (inclusive)
Hacienda, Delegación Provincial, 1802-1980 (inclusive)
Gestión Catastral, 1850-1900 (inclusive)
Aduanas, 1850-1900 (inclusive)
Comisaría de Aguas, 1830-1980 (inclusive)
Instituto Nacional de Estadística, 1883-1900 (inclusive)
Avilés-Casco, 1850-1900 (inclus.)
Escobedo-Escalante, 1850-1867 (inclus.)
García Briz, 1850-1900 (inclus.)
García Grana (Familia), 1850-1900 (inclusive)
González Edo, José, 1896-1900 (inclusive)
Gutiérrez Santander (Familia), 1850-1900 (inclusive)
Mira Sevilla (Familia), 1850-1900 (inclusive)
Casas de Seguros “Sun Fire Office”, 1879-1900 (inclusive)
Casa de Comercio Alarcón Luján e Hijos, 1861-1900 8inclusive)
Grabados, 1850-1900 (inclusive)

9. Archivo Díaz Escovar (Málaga)

El Avisador Malagueño (1844-1893)

El Correo de Andalucía (1860-1890)

Otras consultas en base de datos. *Ver tabla de Excel con consultas realizadas en Documentos Anejos

10. Archivo del Registro Mercantil (Málaga)

Este archivo no ha dado resultados positivos en nuestras prospecciones. La documentación que nos interesaba debió estar entre los legajos destruidos en las grandes quemaduras provocadas en los años 1931 y 1936.

11. Association pour l'Histoire des Chemins De Fer (AHICF) (Paris)

11. 1. Divulgation Scientifique

GUILLEMIN, A. (1880) *Les Chemins de Fer*, Librairie Hachette et Cie., Paris. [Collection "Bibliothèques des Merveilles"].

LEFÈVRE ET CERBELAUD (1888) *Les Chemins de Fer*, Maison Quantin, Compagnie Générale d'Impression et d'Édition, Paris. [Bibliothèque des Sciences et de l'Industrie"]

11. 2. Guides et brochures touristiques anciens réseaux

11. 2. 1. Est

Chemins de Fer de l'Est. Billets de Saison, Voyages Circulaires, [une et troisième feuille illustrées par F. Hugo d'Alési] Livret-Chaix, Imp. Chaix, Paris, plus carte dépliant à l'intérieur, 1900, 22x12 cms.

Chemins de Fer de l'Est. Saison 1913, [une illustrée par Seo Dorival] Imprimerie Berger-Levrault, Nancy-Paris, 1913, 13x19 cms.

Chemins de fer de l'Est. La Suisse et l'Italie par le Lottschberg. Billets de saison, Voyages Circulaires, Livret Chaix, Imp. Chaix, Paris, plus carte dépliant à l'intérieur, ¿1913?, 22x12 cms.

Les Vosges La Lorraine, Paul Génelot, Montpellier, Printed in France, [brochure dépliant], après 1917, 23x11 cms.

Lorraine Vosges Alsace, Fédération des Syndicats d'Initiative "Essi" "Lorraine-Vosges-Alsace", Impr. Alsacienne Strasbourg, Imprimé en France, carte à l'intérieur à deux feuilles [français, anglais, allemand], [brochure dépliant], [date inconnue] 22x10 cms.

Chemins de Fer de l'Est. Circuits automobiles des Ardennes, saison d'été 1931, Charleville-Les Grottes de Han-Dinant-Charleville, Service Commercial de la Cie., Paris, [date inconnue], 17x5 cms.
(Separador de páginas de libro)

Chemins de Fer de l'Est. Services Internationaux de Voitures Directes, J. Barreau & Cie., Paris, Printed in France, [date inconnue], 21x11 cms.

Chemins de Fer d'Alsace et de Lorraine. Guide Officiel Illustré, [une illustrée par RB] Éditions Mayeux, Paris [Préface de M. M. Monmarche], 1930, 26x13 cms.

Chemins de Fer d'Alsace et de Lorraine. Services Automobiles. Route des Vosges-Excursions diverses. Saison 1931, Édition VOX-PUBLICITÉ, Paris, 1931, 27x12 cms.

11. 2. 2. État

Réseau de l'État. La mer, le tourisme. 2.000 Km. de côtes, 600 Plages [brochure dépliant], Max Cremnitz, Paris, [date inconnue], 23x11cms

Chemins de Fer de l'État. Lignes de Banlieue, E. Bonnardel, Paris, [brochure dépliant] [date inconnue], 23x11 cms.

Le Réseau de l'État-Réseau de la mer et du turismo, Imp. A. Simón, Paris, [date inconnue], 18x6 cms.

(Separador de páginas de libro)

Faites un beau cadeau: "Le bon de voyage", Théo Brugière, ¿? [brochure] [date inconnue] , 17x12 cms.

Chemins de Fer de l'État. A l'aller comme au retour faites prendre, faites livrer vos bagages á domicile, E. Bonnardel, Paris, [brochure double feuille] [date inconnue], 22x11 cms.

Les Belles Promenades en Banlieue État, Théo Brugiere, Printed in France for and by the french State Railways, ¿? [brochure dépliant] [date inconnue] , 21x10,5 cms.

Réseau de la mer. La vie des ports de pêche, [illustrée par Rod Rieder], J. Barreau et Cie. Imprimeurs-Editeurs, Paris, [brochure dépliant] [date inconnue], 23x11 cms.

"*Train du Poisson*" Mai-Juin 1930, Chemins de Fer de l'État, Ministère de la Marine Marchande, 1930, [brochure], 24x16 cms.

11. 2. 3. Nord-Est

Les Champs de Bataille de France, [photographies de Moreau L. L. "1 illustration" de la Direction des Beaux-Arts du Chemin de Fer du Nord des Minses de Lens] Édité par les Chemins de Fer du Nord et de l'Est, [après 1918] 22x14 cms.

11. 2. 4. Nord

Chemin de Fer du Nrd, ses plages, ses monuments. La Grande Bretagne, la Belgique, la Hollande, l'Allemagne, le Danemard, la Suède, la Norvège, la Pologne, les Pays Baltes et la Russie, Livret-Guide Officiel 1929, [une illustrée par Beffroi de Bergues, illustré

d'après dessins originaux de A. Robida et Photographies du Touring Club de France], Imprimeurs-Éditeurs E. Baudelot & Cie., Paris, 1929, 24x12 cms.

11. 2. 5. Paris-Lyon-Méditerranée

Voyages Circulaires, cartes d'abonnement, billets d'aller et retour de bains de mer, billets directs. Chemins de Fer PLM 1890, Imprimerie Chaix, Imprimerie et librairie centrales des chemins de fer, Paris, 1890, 17x12 cms. [carte dépliant couleur à l'intérieur]

Dauphiné-Savoie, Suisse-Italie, Chemins de Fer P. L. M., Saison d'été 1899, [illustrée par J. Blarie et Hugo d'Alési, Atellier F. H. D'Alési] [brochure deux feuilles], Paris, 1899, 12x16 cms.

Dauphiné, Savoie-Suisse-Italie, Chemins de Fer de Paris-Lyon-Méditerranée, Saison d'été 1901, [illustrée par F. Hugo d'Alési et J.], L. Imp. réunies, Paris, 1901, 17,5x12 cms.

Chemins de Fer de Paris-Lyon-Méditerranée, Milan Italie, Hiver 1904-1905, [brochure dépliant], Paul Gévelot, Montpellier, 1904, 18x11 cms.

Chemins de Fer Paris-Lyon-Méditerranée, littoral de la Méditerranée, l'Esterel, Hiver 1909-1910, [illustrée par E. Levy-Lessieux], [brochure deux feuilles], J. Barreau, Paris [Paul Gévelot, Montpellier agent de voyages?], 1909, 18x11,5 cms.

Le tourisme dans les Alpes françaises et le Jura, Services de correspondances P. L. M. par cars automobiles et voitures, Été 1913, [brochure dépliant, carte couleur], Paul Gévelot, Montpellier, 1913, 21x11 cms.

Le guide P. L. M. des Alpes, Centres de tourisme et d'alpinisme, Chemins de Fer Paris-Lyon-Méditerranée, [dépliant du Tour d'horizon du Sommet du Goléon, description géométrique détaillée des Alpes Françaises, par P. Helbronner], J. Barreau Imp. Edit., [date inconnue] Paris, 20x12 cms.

The P. L. M. to the Alps, Centres for touring and Mountaineering, The Paris, Lyons and mediterranean railway, J. Barreau Imp.-Edit., Paris, [dépliant du View embraced from the Top of the Goleon, from detailed geometrical description of the French Alps, by P. Helbronner], [anglais] [date inconnue] 20x12 cms.

Nice-Marseille en autocar P. L. M. [photographies des Ateliers Giraud, Toulon], J. Barreau, Paris, [français, anglais] [date inconnue] 16x22 cms.

La route du Jura par services automobiles, P. L. M. Du lac Lemman au Ballon o Alsace, [Avant-propos par M. Monmarche], J. [?] [brochure dépliant, carte dépliant] [date inconnue], 25x12 cms.

Sur les belles routes de Franche-Comté... des autorcars modernes vous feront visiter à des prix modérés, les jolis sites de la région, , Services de tourisme concédés par la

compagnie P. L. M. [Phot. Stainacre], Édition du ESSI de Besançon [brochure dépliant], [date inconnue], 23,5x10,5 cms.

La Corse Île de beauté, J. Barreau & Cie., Paris, [brochure dépliant couleur] [date inconnue] 22x11 cms.

Le grand air le dimanche en forêt de fontainebleau. Billets d'aller & retour à prix très réduits, toutes classes 1er. mai-28 oct. 1933, P. L. M., Imp. Maréchal, Paris, 1933, [brochure deux feuilles] 17,5x10,5 cms.

Paris-Lyon 4h.49 en automotrice rapide Bugatti 1ere. & 2eme. classes [brochure une feuille], Imp. Chaix (Succ. B.), Paris [date inconnue], 1933-34 aprox., 14x10 cms.

Paris-Lyon 4h.50 en automotrice rapide Bugatti 1ere. & 2eme. classes [brochure une feuille], Imp. Chaix (Succ. B.), Paris, 1934, 14x10 cms.

Alpes Côte d'Azur, Carte Touriste [une et carte dépliant illustrées par Trinquier Trianon, Atelier F. Hugo d'Alési, Paris], Wall-Maps, Trinquier Trianon, [date inconnue], 22x12 cms.

Chemins de Fer Paris-Lyon-Méditerranée, Hiver 1912-1913, Voyages Circulaires-Excursions, Horaire des trains, Livret Guide Horaire, Imprimerie Chaix, Paris, 1912, [carte dépliant à l'intérieur] 20,50x11 cms.

Indicateur autocars PLM, Été 1934, ¿?, mai 1934, 22x10 cms.

Été 1936, La champagne la mer la montagne, Vacances PLM, Pays de lumière-terres de soleil, [brochure dépliant chaque deux feuilles], [Couverture: Création Alliance Graphique, Tirage Imp. Georges Lang; Pages intérieures: Création Régie Crete, Tirage Imp. Pigelet], Paris?, 1936, 27x21 cms.

Assurez vous des vacances ciel Bleu [une illustrée par Fermoy¿?], Couverture: Création Edits., pages intérieures Centre de Créations Publicitaires, tirage Imprimerie Ceté, Paris¿?, 1937, 26,50x21 cms.

Stockez de la santé dans les Alpes et le Jura, Horaire des trains pratiques au départ de Paris, 150 stations de neige vous attendent, [brochure dépliant], Printed in France, [date inconnue] 22,5x10,5 cms.

Chemins de Fer de Paris-Lyon-Méditerranée. L'Hiver à la Côte d'Azur, ¿?, [date inconnue] 21x14,5 cms.

11. 2. 6. Paris-Orleans-Midi

Chemins de Fer du Midi. Livret Guide Officiel 1925, [une illustrée par ¿? Baudil?], E. Baudelot Imprimeur-Editeur, Paris, 1925, 28x13 cms.

Chemins de Fer de Paris à Orleans. Livret-Guide Officiel 1930, E. Baudelot Imprimeur, Paris, 1930, 28x13 cms.

Livret-Guide Officiel 1936. Tome I de Paris à la Loire et à la Garonne, [une illustrée par P. Commarmond], Guides Mayeux, Paris, 1936, 22x14 cms.

Chemins de Fer du Midi. Route des Pyrénées. Grands Services d'Auto-Cars. Carte Itinéraire. Section Luchon-Cerbère [carte dépliant à l'intérieur couleur], ¿? [date inconnue] [brochure] 24x12,50 cms.

Chemins de Fer du Midi. Route des Pyrénées. Grands Services d'Auto-Cars. Carte Itinéraire. Section Biarritz-Luchon [carte dépliant à l'intérieur couleur], ¿? [date inconnue] [brochure] 24x12,50 cms.

Chemins de Fer Paris-Orléans-Midi. Services Touristiques d'Auto-Cars. Massif Central Cévennes Gorges du Tarn. Circuit Saint-Flour-Mende-Millau-Carcassonne-Albi-Entraigues-Saint-Flour. Carte-Itinéraire [carte dépliant à l'intérieur couleur], ¿? [date inconnue] [brochure] 24x12,50 cms.

Chemins de Fer Paris-Orléans-Midi. Services Touristiques d'Auto-Cars. Route des Pyrénées. Sections: Luchon-Cerbère, Luchon-Carcassonne. Excursion d'Andorre. Carte-Itinéraire [carte dépliant à l'intérieur couleur], ¿? [date inconnue] [brochure] 24x12,50 cms.

Chemins de Fer Paris-Orléans-Midi. Services Touristiques d'Auto-Cars. Route des Pyrénées. Section Biarritz-Luchon. Route des étangs des Landes Biarritz-Arcachon. Carte-Itinéraire [carte dépliant à l'intérieur couleur], ¿? [date inconnue] [brochure] 24x12,50 cms.

Chemins de Fer d'Orléans et du Midi. Les Pyrénées et leurs voies d'accès, ¿? [date inconnue] [brochure] 12,50x22 cms.

P O Midi. L'Auvergne, J Barreau et Cie., Paris [brochure dépliant] [date inconnue], 22,5x11 cms.

P O Midi, Imp. Georges Lang, Paris, [brochure] 1935, 24x12 cms.

P O Midi, Les Châteaux de la Loire, J. Barreau & Cie., Paris [brochure] 1935, 23x11 cms.

P O Midi, Pays Basque et Béarn, J. Barreau & Cie., Paris [brochure] 1935, 23x 11,5 cms.

Train Rapid, P O Midi, Vous Pouvez Connaitre..., Imp. E. Hollebcq & Cie, Paris [brochure une feuille] 1936, 20x16,5 cms.

Le Val de Loire. Ses Châteaux, ses plages, [illustrée par Wilquin J. Barreau et C., Paris [brochure dépliant], 1937, 22x10 cms.

Font-Romeu (Pyrénées-Orientales) A 1800 m. d'Altitude. Le Grand Hotel propriété de la Société des Chemins de Fer et Hôtels de Montagne aux Pyrénées, J. Barreau Imp.-Edit., Paris, [brochure] 1914, 24x19 cms.

Font-Romeu et Superbagnères, 1800 mètres d'altitude. Stations Climatiques de Haute Altitude dans les Pyrénées, [illustrée par Julien Laenz][brochure], E. Baudelot et Cie. Imprimeurs, Paris, 20,5x12 cms.

Comment voyager à prix réduit sur le réseau d'Orléans, Vic-sur-Cère (Cantal) [une illustrée par F. Hugo d'Alési], Papier, Gravure, Impression L. Geisler, aux Châtel par Raon-L'Étape (Voç?) ¿? [brochure] [date inconnue] 20x13 cms.

Les Stations Climatiques de haute altitude dans les Pyrénées. Font-Romeu & Superbagnères, [brochure] E. Baudelot Imprimeur, Paris, 1925, 19x12 cms.

Spoorwegen van Parijs naar Orleans, Bretagne zuidkust, ¿? [date inconnue] [néerlandais] [brochure] 23x10,5 cms.

P O La Bretagne, Chemin de Fer de Paris à Orléans [une illustrée par Teo Duval] [brochure], ¿?, Paris, 17x11 cms.

Chemins de Fer du Midi. Economat prix courant. Magasins des comestibles et du Vestiaire, 2e. trimestre 1933, ¿?, 1933, 24x15,5 cms.

12. Bibliothèque Nationale de France-Bibliothèque François Mitterrand (Paris), salle de recherche

AVENEL, Henri (Dir.) (1893) *Annuaire de la Presse Française et du Monde Politique*, Ouvrage honoré de souscriptions des Ministères de la Ville de Paris et des grandes administrations de l'État. Quatorzième Année, (Administration et Rédaction 80, rue de Richelieu, vente en librairie Ancienne Maison Quantin, 7, rue Saint-Benoit), Paris. [Émile Mermet (Fondateur)]

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ANDALOUS (1904) *Projet de Convenio*, Imprimerie Hemmerlé et Cie., Paris.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ANDALOUS (1906) *Convenio homologué par ordonnance du Juge du Tribunal del Centro du 1er Décembre 1906*, Imprimerie Hemmerlé et Cie., Paris.

Guide dans l'Allier. Annuaire du Commerce pour 1867 contenant un indicateur des chemins de fer tous les renseignements Administratifs, Commerciaux, Industriels et les adresses des commerçants du département, Moulins, Imprimerie de Fudez Frères Éditeurs, Jardins-Bas.

Guide Soleil, Chemins de Fer, Histoire, Industrie, Commerce, Marseille (¿sans date?)

Guide Spécial Chemins de Fer des Environs de Paris. Renseignements pour les Étrangers (1866) Service d'Hiver
(formato tipo periódico sábana)

COMPAGNIE FRANÇAISE DES CHEMINS DE FER DE LA PROVINCE DE SANTA-FÉ SOCIÉTÉ ANONYME (1905) Statuts, Imprimerie et Librairie Centrales des Chemins de Fer Imprimerie Chaix, Paris.
(Sólo he fotografiado la portada)

VANIER , C. (1856) Le Cicérone Impérial Guide des Étrangers dans Paris. Contenant l'indication des Ministères e Administrations publiques, des Musées, Instituts, Curiosités, Monumentos anciens et modernes, des Hospices, Hôpitaux et Casernes, avec les jours d'entrée dans ces établissements; les prix des voitures publiques, l'itinéraire complet des Omnibus de Paris et de la banlieue, et leurs correspondances; le prix des places à tous les Théâtres, les Bals et Jardins publics, le Change des Monnaies, les environs de Paris, les Monuments et Curiosités de Versailles, etc., etc. Messageries, Chemins de fer et Bateaux à vapeur. Dictionnaire des rues de Paris, ponts, places, etc., Rectifié d'après des documents authentiques, précédé d'un précis géologique et historique de Paris avant les hommes et depuis les romains jusqu'pa nos jours, par C. Vanier, 10e. édition revuée et corrigée, C. Vanier-M. Fruchard, Paris.

Le Moniteur (1859-1861)

Livret-Chaix (1862) Guide Officiel des Voyageurs sur tous les chemins de fer de l'Europe et des principaux paquebots de la Méditerranée et de l'Océan Publié sous le patronage des compagnies, etc., Chez Napoleón Chaix et Cie Propriétaires-Éditeurs, Paris.

Livret-Guide Goffin (1867) Indispensable aux Parisiens et Étrangers dans Paris. Détails sur l'Exposition Universelle. Renseignements utiles et très exacts sur le service des postes et la télégraphie. Itinéraire des lignes d'omnibus ordinaires et des chemins de Fer. Tarif des voitures de place. Une Semaine à Paris. Théâtres, Imprimerie Renou et Maulde, Paris.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ANDALOUS (1880) Rapport du Conseil d'Administration À l'Assamblée générale des Actionnaires du 25 Juin 1880, Imprimerie Ve. Éthiou-Pérou, Paris.

13. Centre des Archives Historiques SNCF (CNAH) (Le Mans)

13. 1. Publicité

1991 : équilibre financier atteint, baisse du trafic confirmée .Allemagne - Les chances du Transrapid. Danemark - L'aventure du Grand Belt continue. Japon - Atlas, le futur Shinkansen. La RATP se met au vert. La Publicité à visage humain.

LA VIE DU RAIL - 23/01/1992, 0, 2329

Cote : Z0927

Numéro spécial : Modélisme. Clubs et associations en France et à l'étranger. (p 2)AUXERRE-EN-LANGUEDOC dans la mansarde de Bernard BLIER par Paul GUTH. (photos) (p 4)Qu'est-ce qu'un modèle ferroviaire ? (p 4, 5) La Publicité des chemins de fer et les modèles réduits. (photos) (p 6, 7)

LA VIE DU RAIL - 21/05/1951, , 300
Cote : Z0927

Numéro spécial "Rail et Humour". Chemin de fer et caricature par Emile HENRIOT de l'Académie française. Daumier (1857-1864). (p 2, 3, 4) 1846, dessins de Cham (oh !). (p 5) Les débuts du chemin de fer. Ledrad. Bertall. La valeur morale de l'humour. (p 6, 7) Les débuts du chemin de fer . . . le chemin de fer par la joie ! (p 8, 9) Trains de plaisir : la belle saison. Les militaires. Ah ! ces vaches . . . Douanes . . . PTT. (caricatures, dessins) (p 10 à 13) Voyages de nocces. Les buffets gastronomiques. Fumeurs. Wagons-lits. Musique. Peinture. Théâtre. Cinéma. (caricatures, dessins) (p 14, 15, 16) Le voyage involontaire. Affiches : le rire, la caricature, Publicité Pupier. (dessins, affichettes couleurs) (p 17) "Le rire", journal humoristique paraissant le samedi. (extrait couleur) (p. 18 à 23) 4 railleurs croqués par Paul Guth : PEYNET. Jean BELLUS. Bernard ALDEBERT. Gabriel EDME. (p 24, 25, 26) R. CARRIZEY. J. SENNEP. Le Printemps. L'été. L'automne. L'hiver. (caricatures, dessins) (p 28 à 30) Enfants terribles
LA VIE DU RAIL - 02/05/1954, 445
Cote : Z0927

13. 2. Trains, Affiches et Cinema

Présentation par CHOKO, Stanislas. - 1997 - 29\$06492

L'AFFICHE ORIENTALISTE. Un siècle de Publicité à travers la collection de la Fondation A. SLAOUI.
SLAOUI, Abderrahman. - 1997 - 29\$07123

Supports publicitaires S.N.C.F, panneaux et train forum /
FRANCE RAIL PUBLICITE - 1983 - 790VR006

A la redécouverte du train ; la Publicité des transports en commun : l'exemple de la SNCF
CLEMENSON - 1979 - 29N204

SNCF marchandises : Des techniques et des hommes de confiance l'import-export R-A speedlink horaires du 1/10/1979 au 30/09/1980 Une campagne de Publicité pour faire mieux connaître SNCF marchandises -
SNCF - - 1979 - 29\$04382

La Publicité d'autrefois en matière de locomotives ; étude d'un style de Publicité industrielle / Alte Lokomotiv Annoncen ; eine Stilgeschichte der industriellen Werbung 1880-1940
GOTTWALDT - 1974 - 29N129

PANORAMA SUR LES CHEMINS DE FER
SOCIETE EUROPEENNE DE PUBLICITE ET D'EDITION - 1970 - 508VR103

A travers l'Europe : avec les trains Trans-Europ-Express. CIPCE : centre d'information et de Publicité des chemins de fer européens.
En Français, Allemand, / - 1961 - 770VR053

Trafic voyageurs au point de vue commercial. Tourisme, Publicité, concurrence.
Conférence faite par M. BARDIN, Chef-adjoint des services commerciaux.

Chemin de fer Imprimerie L. Danel - 1931 - 26J3

Exposé destiné à donner un aperçu sur le trafic voyageurs au point de vue commercial, à citer quelques chiffres afin de fixer les idées sur l'importance qu'il représente, tant au point de vue nombre qu'au point de vue recettes, non seulement pour le réseau...

La Publicité au chemin de fer / Verkehrswerbung bei den Eisenbahn
SARTER - 1927 - 29I6

13. 3. Presse

Pont-route du BOURGET. (p 3) La gare de LYON. (p 4, 5) le vif . . . Presse et rail. (p 6) MARSEILLE maritime : MARSEILLE-ARENC. (p 7, 8, 9) (photos)

LA VIE DU RAIL - 28/04/1952 , 346

Cote : Z0927

La Presse ferroviaire en France et dans le monde. Adieu la vapeur, vive l'électricité !
Face à la concurrence. Le renouveau des transports urbains. L'informatique à pas de géant

LA VIE DU RAIL - 27/06/1985, 0, 2000

Cote : Z0927

Le grand débat de la Petite Ceinture. France. Port-Sainte-Foy : le PN supprimé en 1999
Comment donner une deuxième vie au ballast. Sernam : de la Presse aux bagages.

LA VIE DU RAIL - 26/08/1998, , 2659

Cote : Z0927

Le chemin de fer dans la Presse populaire illustrée avant 1914 (2). Transports aériens.
Historique du dépôt de Blainville.

LA VIE DU RAIL - 24/02/1983, 0, 1882

Cote : Z0927

La Presse en express. Un nez dans le vent. Gap - Briançon : le block automatique de voie banalisée en service.

LA VIE DU RAIL - 21/02/1985, 0, 1982

Cote : Z0927

Le chemin de fer dans la Presse populaire illustrée avant 1914 (1). Japon: le plus long tunnel sous la mer, à - 240m. Historique de la ligne Mazamet - Bédarieux.

LA VIE DU RAIL - 17/02/1983, 0, 1881

Cote : Z0927

L'expédition de la Presse Parisienne : 1. Les transports ferroviaires, par B.N. p. 230
cette étude présente l'ensemble des transports mis en œuvre pour assurer, depuis Paris, la distribution la plus rapide des différentes catégories de journaux, quotidiens et périodiques, à travers toute la France. Dans une première partie, c'est l'organisation des services ferroviaires qui est analysée

TRANSPORTS - 01/09/1963, , 82
Cote : Z0876
Cote : Z 248.

Article 2 : L'organisation des transports par voie ferrée de la Presse parisienne et les nouvelles installations spécialisées en gare de Paris-Lyon. par MM. <Langlois>, <Lefaudeux> et <Bardon
REVUE GENERALE DES CHEMINS DE FER (RGCF) - 01/07/1960, 0, 07-août
Cote : Z0938

1854-2004 : 150 ANS DE TRAINS AU MANS.
Extrait de Presse du Journal "Le Maine Libre". - 2004 - 29\$07113
LES 150 ANS DE L'ARRIVEE DU TRAIN EN GARE DE NANTES.
Extrait de Presse du Journal "Presse Océan". - 2001 - 29\$07112

Mémo Presse 97/98.
SNCF. Direction de la Communication. Département Presse. - 1998 - 7639

Institut Français de Presse et des sciences de l'information de Paris II -
Les composantes de l'image SNCF au travers de sa Presse écrite -
PETERS - WATERMAN - - 1983 - 29\$05204

Les publications destinées aux cheminots / Presse-Fibel für über Eisenbahner
OSSIG - 1962 - 29M7

13. 4. Presse et Publicité dans les chemins de fer avant 1850

Service propriétaire : Org. Territoriale \ DR PN \ DRI \ Versements communs
Service d'origine :
0003LM4940 TUNNEL SOUS LA MANCHE : Documents relatifs à la submarine
RAILWAY CIE 1906 - Revue de presse 1882 - Rapport avec les sociétés anglaises du
tunnel avec revue de presse - 1876, 1885 1876 — 1906
Communicable en 1931

Service propriétaire : Org. Territoriale \ DR PN \ DRI \ Versements communs
Service d'origine :
0003LM4997 TUNNEL SOUS LA MANCHE : PROJET DE TUNNEL SOUS
GIBRALTAR - 1869-1937 - Revue de presse.
1869 — 1937
Communicable en 1962

Service propriétaire : Org. Territoriale \ DR PN \ DRI \ Versements communs
Service d'origine :
0003LM5026 TUNNEL SOUS LA MANCHE : le tunnel à la chambre des communes
(1883-1919) - Coupures de presse.
1883 — 1919
Communicable en 1944

Service propriétaire : Direction DD & CO \ Dir. Com \ Service de Presse

Service d'origine : Direction de la Communication
0713LM1169 Extraits de journaux et revues (1848-1963).
1848 — 1963
Communicable en 1988

Service propriétaire : SNCF Voyages
Service d'origine : SNCF - Direction Commerciale
D00204196 Brochure PP 12. Guide Continental de la Compagnie Internationale des Wagons Lits (CIWL) et des Grands Express Européens. Mars 1899, 84 pages de publicité et d'horaires de trains.
1899 — 1899
Communicable en 1924

Service propriétaire : SNCF Voyages
Service d'origine : SNCF - Direction Commerciale
D00204214 Brochure PP 14. Dépliant de la Compagnie Internationale des Wagons Lits et des Grands Express Européens, Thème : l'Exposition Universelle de Paris 1900, séjour dans les grands hôtels du Trocadéro de la Société Immobilière du Trocadéro-Passy. Edition de novembre 1898, publicité et gravures, 23 pages.
1898 — 1898
Communicable en 1923

Service propriétaire : Org. Territoriale \ DR PN \ DRI \ Versements communs
Service d'origine :
0003LM3728 Gares, Stations, Haltes : Publicité dans les gares. Signalétique AMIENS - ST MARTIN. Travaux voies. Devis estimatif. Pose de rails isolés électriquement (circuits de voies).
1894 — 1949
Communicable en 1974

Service propriétaire : Org. Territoriale \ DR PN \ DRI \ Versements communs
Service d'origine :
0003LM4981 TUNNEL SOUS LA MANCHE : Channel Tunnel Railway - Plans et sections. Publicité du chemin de fer sous marin - Etude et articles de MR BERTIN - (1918-1930) - Correspondance en vue de la reprise d'activité du comité parlementaire anglais (1925) . TRaffic aérien Anglo-Français (1934) - PV des assemblées générales (1846-1883) - Commerce générale de la FRANCE avec l'ANGLETERRE (1902-1913) - Transport de wagons sur route (1934).
1876 — 1934
Communicable en 1959

Service propriétaire : Org. Territoriale \ DR Poitou Charentes Aquitaine \ EEX Poitou-Charentes
Service d'origine : Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans/Région SNCF du Sud-Ouest/Ponts et chaussées, Chemin de fer électrique de Villefranche à Bourg-Madame
0075LM0003 GARE DU QUAI D'ORSAY
- plan du niveau 23.40 - plan de publicité + nomenclature des emplacements de publicité - A1
1900 — 1984

Communicable en 2004

Service propriétaire : Organismes extérieurs \ Associations, etc. \ La Vie du Rail
Service d'origine : Compagnie Paris Orléans, service Voie et Travaux
0476LM0020 Articles 1 à 10 : prolongement d'Orsay (prolongement de la ligne d'Orléans jusqu'au Quai d'Orsay
2) P 90-10
Attribution d'emplacements (dans la gare) à la Société de Publicité. [1900-1901]
3) 90-10
Attribution d'emplacements (dans la gare) à la Maison Hachette. [1900-1925]
1899 — 1925
Communicable en 1956

Service propriétaire : DGD TDI \ DI \ PIER \ Délégation Territoriale de l'Immobilier Sud Ouest (DTI SO)
Service d'origine : Agence Immobilière Régionale de Bordeaux
1004LM0860/001 Ligne de Bordeaux à Sète, triage d'Hourcade. - Acquisition Latapy, affaire Duprat, acquisition Javaneau, échanges Norena SNCF et société civile Chateaubeaunon, affaire Dutreuil, règlement d'indemnités, cession Raoult, publicité fonctionnaire, correspondance avec les services de la préfecture. Villenave, élargissement cvo 23.
1855 — 1966
Communicable en 1991

Service propriétaire : Infra \ Ingénierie (IG) \ IG-R \ CI-MN \ Pôle Ingénierie de Rouen
Service d'origine : (PRI de Rouen) Voie, 3ème division
1469LM0037/009 Ligne Paris - Le Havre. - Affichage et publicité: dans les gares et location du droit d'affichage.
1899 — 1942
Communicable en 1967

Service propriétaire : Infra \ Ingénierie (IG) \ IG-R \ CI-MN \ Pôle Ingénierie de Rouen
Service d'origine : (PRI de Rouen) Voie et Bâtiments
1469LM0234/013 Ligne Evreux - Elbeuf. - Affichage et publicité : dans les gares.
1898 — 1938
Communicable en 1963

14. Archivo personal de Domingo Cuéllar Villar

14. 1. Anuarios De La Torre

DE LA TORRE, Enrique (1893) Anuario de los Ferrocarriles Españoles por D. Enrique de la Torre, empleado en el Servicio de la Intervención y Estadística de los Caminos de Hierro del Norte con un prólogo de D. Pedro Ribera Ingeniero y Jefe del servicio del Movimiento en la misma Compañía, Año I, Imp. del Indicador Oficial de los Caminos de Hierro, Madrid.

DE LA TORRE, Enrique (1894), Empleado principal en el Servicio de la Intervención y Estadística..., Imp. del Indicador Oficial de los Caminos de Hierro, Madrid.

DE LA TORRE, Enrique (1895) Obra declarada de utilidad general por R. O., fecha 24 de Octubre 1894 [1ª vez que aparece esta anotación], Establecimiento Tipográfico de J. Rodríguez, Madrid.

DE LA TORRE, Enrique (1896) Establecimiento Tipográfico de E. Odriózola, Madrid.

DE LA TORRE, Enrique (1897) Carrión Hermanos Impresores, Madrid.

DE LA TORRE, Enrique (1898) Administración Bailly-Bailliere é Hijos, Madrid.

DE LA TORRE, Enrique (1899) Imprenta Central de los Ferrocarriles, Madrid.

DE LA TORRE, Enrique (1900) Imprenta Central de los Ferrocarriles, Madrid.

DE LA TORRE, Enrique (1901) Imprenta Central de los Ferrocarriles, Madrid.

DE LA TORRE, Enrique (1902) Imprenta Central de los Ferrocarriles, Madrid.

14. 2. Consular Reports

14. 2. 1. Cádiz

1856, 1857, 1864, 1865, 1866, 1867, 1871, 1872, 1873-1876, 1877, 1878, 1880, 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1891, 1892, 1893, 1895, 1896a, 1896b, 1897, 1899, 1900, 1901, 1903, 1904, 1905.

14. 2. 2. Huelva

1873-1876.

14. 2. 3. Jerez

1876.

14. 2. 4. Málaga

1863, 1866, 1869, 1872, 1873, 1874, 1875, 1876, 1877, 1878, 1879, 1880, 1882, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1889bis, 1890, 1891, 1891-1906, 1892, 1893, 1893bis, 1894, 1895, 1907-1912.

14. 2. 5. Motril

1877

14. 2. 6. Sevilla

1876.

14. 3. Otros documentos

Memoria Proyecto Imbretch 1832 [manuscrito]. AGA (Archivo General de la Administración).

Memorias Ferrocarriles Andaluces 1878-1936.

Proyecto definitivo del Ferro-Carril de Córdoba a Málaga, [manuscrito] 1862. AGA.

Revista Ilustrada de Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros. Electricidad, Comercio, Obras públicas, Metalurgia, Navegación, Agricultura, Aduanas, Minas y Tranvías, Madrid.

10/01/1917

25/01/1917

10/02/1917

25/02/1917

25/03/1917

25/04/1917

10/05/1917

25/05/1917

10/06/1917

25/06/1917

10/07/1917

25/07/1917

10/08/1917

25/08/1917

10/09/1917

25/09/1917

10/10/1917

25/10/1917

10/11/1917

25/11/1917

10/12/1917

25/12/1917

CHEMIN DE FER DE CORDOUE À MALAGA (1861) Statuts, Imprimerie Centrale des Chemins de Fer de Napoléon Chaix et Cie, Paris.

MZA, nº 2, Junio 1935, Publicaciones del Servicio Comercial de M. Z. A.

Otoño MZA, número 4, octubre de 1935, Publicaciones del Servicio Comercial.

Navidad 1935, número 5, diciembre de 1935, Publicaciones del Servicio Comercial

15. Archivo personal de Albert Broder (Paris)

Moniteur des Intérêts Matériels. Tout ce qui a rapport au bien-être général, homis la politique, Edition Hebdomadaire.

(Dimanche, 19 septembre 1875)

(Dimanche, 26 septembre 1875)

(Dimanche, 3 octobre 1875)

(¿? octobre 1875)

Journal des Chemins de Fer (tome 16 1857/10e semaine, pages 195-196, auteur C-Deviria)

(Concernant aux Chemins de Fer de Madrid à Saragosse et Alicante).

Otras fuentes, recursos, bases de datos y sitios web

1. Periódicos, artículos de prensa y comunicados del siglo XIX

ANÓNIMO (1853) “Contestación al remitido de don Antonio Suárez”, en *Revista de Obras Públicas*, 1853, pp. 119-120. [Artículo de prensa especializada que alega razones en contra de la adopción del sistema métrico decimal en España a mediados del siglo XIX]. Disponible en: http://ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/1853/1853_tomoI_9_06.pdf [última consulta 06/12/2015]

ARRAZOLA, Lorenzo (08/02/1864) “Reales Decretos”, en *Gaceta de Madrid*, nº 39, año CCIII. Disponible en: <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1864/039/A00001-00001.pdf> [última consulta 14/08/2015]

Chroniques des Transports (10/13/1938). [Esta fuente está documentada en el Archive Historique de SNCF en Le Mans, pero no se conserva. Del artículo al que nos referimos sólo queda una copia mecanografiada en dicho archivo]

COMPAÑÍA DE LOS FERRO-CARRILES DE MADRID Á ZARAGOZA Y Á ALICANTE (26/05/1862), “División del trozo de la línea de Madrid á Córdoba, comprendido entre santa Cruz de mudela y Córdoba en cinco secciones”, en *Gaceta de Madrid*. Disponible en: <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1862/146/A00004-00004.pdf> [última consulta 24/05/2015]

CORRESPONSAL (18/09/1866) “De Madrid a Cádiz”, en *La Época*, pp. 2-3. [Artículo de prensa sobre la inauguración de la línea de ferrocarril de Manzanares a Córdoba por MZA en 1866]. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000219097&search=&lang=es> [última consulta 05/12/2015]

CUENDE, E. M. (15/11/1857) “Obras de la Sección de Albacete á Almansa”, en *Gaceta de los Caminos de Hierro*, pp. 754-756. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000005884&search=&lang=es> [última consulta 16/10/2015]

CUENDE, E. M. (22/11/1857) “Obras De La Sección De Albacete A Almansa”, en *Gaceta de los Caminos de Hierro*, pp. 770-771. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000005961&search=&lang=es> [última consulta 16/10/2015]

DE BURGOS, Javier (21/01/1834) “Real decreto declarando que las asociaciones gremiales no gozan fuero privilegiado, y que no se podrá formar ninguna que monopolice el trabajo”, en *Gaceta de Madrid*, nº 10, p. 1. Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1834/010/A00037-00037.pdf> [última consulta 08/08/2015]

Diario Oficial de Avisos de Madrid [descripción], en EUROPEANA, web. Disponible en: http://www.europeana.eu/portal/record/9200302/BibliographicResource_3000014702022.html [última consulta 4/06/2015]

DUQUE DE SESTO (17/01/1863) “Gobierno de la provincia de Madrid”, en *Gaceta de Madrid*, p. 2. Disponible en <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1863/017/A00002-00002.pdf> [última consulta 18/04/2015].

El Mundo Pintoresco, nº 4, 2 de mayo 1858. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0003970247&search=&lang=es> [última consulta 14/09/2015]

El País o *El Nuevo país* (1887), en Hemeroteca Digital de la Prensa Histórica. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/details.vm?q=id:0001648645&lang=es> [última consulta 13/11/2015]

FÁBRICA DE FRANCISCO MITJANA DE MÁLAGA—, HERNÁN 5 NAVARRO FOTOGRAFIA, Y J. ROMAN LITOGRAFÍA (s. f.) Litografía de la “Vista del Kiosko Embarcadero Tomada desde el Mar” conservada en el Archivo Díaz de Escovar de Málaga. Disponible en: <http://www.archivodiazescovar.com/images/grabados/169/paginaaa.jpg> [última consulta 11/07/2015]

HEMEROTECA DIGITAL DE LA PRENSA HISTÓRICA. *La Esperanza*, Madrid, 1844-1874. Periódico monárquico, órgano oficioso del carlismo. Descripción disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/details.vm?q=id:0001801754&lang=es> [última consulta 13/12/2015]

Indicateur officiel des environs de Paris. Services des chemins de fer, bateaux à vapeur, voitures et omnibus... et bulletin des propriétés à vendre ou à louer, paraissant le 1er et le 15 de chaque mois, Paris [2 années disponibles - 27 números: 1858, 20 números; 1859, 7 números]. Disponible en *Gallica*: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb327907537/date.r=.langEN> [última consulta 14/09/2015]

Invitación remitida por la Sociedad Valenciana de Agricultura al Sr. Director D. Elías Martínez y Gil, para que tenga a bien asistir a todos los actos de la Exposición Regional. Disponible en: https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/24833/1883_COMISI%C3%93N%20DE%20EXPOSICION_ES_04-1.PDF?sequence=1&isAllowed=y [última consulta 06/07/2015]

JOAQUÍN ÁLVAREZ DE SOTOMAYOR (martes 15/12/1868) “Málaga 13 de Diciembre.- Hé aquí una alocución publicada por el Gobernador de esta provincia” [Transcripción del discurso del Gobernador de Málaga, Joaquín Álvarez de Sotomayor exponiendo las razones de la negativa del desarme de la milicia urbana de la ciudad tras La Gloriosa], en *Gaceta de Madrid*, p. 15. Disponible en: <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1868/350/A00015-00015.pdf> [última consulta 06/12/2015]

Journal de l'Exposition Internationale d'électricité (1881), en *Gallica*, *Bibliothèque Numérique de la BNF*, 1 année disponible-6 números. Disponible en: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb327977339/date.r=.langEN> [última consulta 04/07/2015]

LÓPEZ ROBERTS, Mauricio (16/02/1859) “Nota de las multas impuestas por la Dirección general de Correos á la Empresa del ferro-carril del Mediterráneo...”, en *Gaceta de Madrid*. Disponible en <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1859/047/A00002-00002.pdf> [última consulta 14/08/2015]

LÓPEZ ROBERTS, Mauricio (19/10/1862) “Pliego de condiciones bajo las cuales se saca á pública subasta el entretenimiento de las sillas-correos y cabriolés en que se conduce la correspondencia en las líneas generales”, en *Gaceta de Madrid*, nº 292. Disponible en: <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1862/292/A00002-00002.pdf> [última consulta 20/06/2015]

LÓPEZ ROBERTS, Mauricio (23/06/1860) “Pliego de condiciones bajo las cuales se saca á pública subasta el entretenimiento de las sillas-correos y cabriolés en que se conduce la correspondencia en las líneas generales”, en *Gaceta de Madrid*, nº 175. Disponible en: <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1860/175/A00002-00002.pdf> [última consulta 20/06/2015]

LOS COMISIONADOS POR LA PROVINCIA DE ALBACETE.-DE LA BASTIDA, Francisco Antonio; GUSPI, Juan; GIMÉNEZ Y SUAREZ, Pedro; GALLEGOS Y TORRES, José; PERIER, Carlos María; VLACARCEL, Francisco P.; SALAZAR, Gregorio (12/06/1861) “Los periódicos de Murcia y Cartagena, haciéndose eco de los sentimientos que reinan actualmente en aquel país, apenas se ocupan de otra cosa que del dichoso y mal traído negocio del ferro-carril de Albacete á nuestro primer puerto del

Mediterráneo...”, en *La España*, Año XIV, Núm. 4555, p. 2. Disponible en: [http://hemerotecadigital.bne.es/pdf.raw?query=parent:0002838592+type:press/page&name=La+Espa%C3%B1a+\(Madrid.+1848\).+12-6-1861,+n.%C2%BA+4.555](http://hemerotecadigital.bne.es/pdf.raw?query=parent:0002838592+type:press/page&name=La+Espa%C3%B1a+(Madrid.+1848).+12-6-1861,+n.%C2%BA+4.555). [última consulta 04/12/2015]

MARQUÉS DE CORVERA (22/01/1858) “Gobierno de la Provincia de Madrid. Sección de Fomento.-Negociado 2.º-Obras públicas”, en *Gaceta de Madrid*, p. 2. [Artículo donde se expone la intención de publicar todos los accidentes y retraso que ocurran en la vía férrea de MZA y los castigos que con arreglo a la ley se impongan] Disponible en <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1858/022/A00002-00003.pdf> [última consulta 04/12/2015]

MARQUÉS DE CORVERA (31/12/1857) “Gobierno Superior de la Provincia de Madrid. Quinta Sección”, dedicada a “Gobernadores, Diputaciones Provinciales, Ayuntamientos, Juntas, Dependencias Varias”, en *Gaceta de Madrid*, p. 3. [Artículo haciendo referencia a los descuidos y negligencias imperdonables del funcionamiento de MZA]. Disponible en: <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1857/1822/A00003-00003.pdf> [última consulta 04/12/2015]

Médaille. Second Empire, exposition internationale franco-espagnole de Bayonne, 1864, Paris. Imagen disponible en: <http://www.inumis.com/second-empire/second-empire-exposition-internationale-franco-espagnole-de-bayonne-1864-paris-a1407440.html> [última consulta 09/07/2015]

MINISTERIO DE FOMENTO (23/06/1859) “Real orden aprobando el pliego de condiciones particulares para la concesión del ferro-carril de Córdoba á Málaga”, en *Gaceta de Madrid*, nº 174, portada. Disponible en: Disponible en: <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1859/174/A00001-00002.pdf> [última consulta 06/12/2015]

MINISTERIO DE GUERRA (05/09/1883) “Real orden disponiendo que sean dados de baja en el Ejército los Jefes y Oficiales, que se expresan en la relación adjunta y tomaron parte en la sublevación de la plaza de Badajoz”, en *Gaceta de Madrid*, núm. 248, p. 645. Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1883/248/A00645-00645.pdf> [última consulta 27/09/2015]

MINISTERIO DE HACIENDA (15/08/1884) “Real decreto concediendo un crédito extraordinario al presupuesto de Gobernación para el establecimiento de redes telefónicas”, en *Gaceta de Madrid*, núm. 228, p. 525. Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1884/228/A00525-00525.pdf> [última consulta 13/08/2015]

MINISTERIO DE HACIENDA (1868) “Exposicion á S. M.”, en *Gaceta de Madrid*, año CCVII, número 141 de miércoles, 20 de mayo de 1868, pp. 1-3. Disponible en: <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1868/141/A00001-00002.pdf> [última consulta 03/05/2015]

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN (07/04/1891) “Real orden disponiendo que en el plazo de quince días se pongan de acuerdo las Compañías de ferrocarriles para la discusión y resolución de los puntos contenidos en el cuestionario que para su estudio se entregó á aquellas Empresas”, y “Real orden circular disponiendo que se remitan á la Dirección de Correos y Telégrafos un ejemplar de las cartas expresivas del trazado de carreteras provinciales, municipales y caminos vecinales de cada una de las provincias de España”, en *Gaceta de Madrid* nº 97, p. 59. Disponibles en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1891/097/A00059-00059.pdf> [última consulta 16/08/2015]

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN (15/08/1884) “Real decreto autorizando al Ministro de la Gobernación para establecer y explotar el servicio telefónico”, en *Gaceta de Madrid* núm. 228, pp. 525-526. Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1884/228/A00525-00525.pdf> [última consulta 13/08/2015]

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN (15/08/1884) “Reglamento para el establecimiento y explotación del servicio telefónico”, en *Gaceta de Madrid* núm. 228, pp. 526-527. Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1884/228/A00526-00527.pdf> [última consulta 13/08/2015]

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN (16/08/1890) “Real orden mandando remitir á la Ordenación de pagos del Ministerio de la Gobernación el estado detallado de los créditos que se consideren necesarios para los servicios que comprende el capítulo 8º del Presupuesto corriente relativo á Correos”, en *Gaceta*

de Madrid, núm. 228, p. 533. Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1890/228/A00533-00533.pdf> [última consulta 16/08/2015]

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN (16/09/1890) “Sección oficial. El apartado de telegramas”, *Revista de Telégrafos*, nº 244, 2ª época, año XV, p. 281. Disponible en: http://archivodigital.coit.es/uploads/documentos/revtelegrafos/1890/16091890_244.pdf [última consulta 16/08/2015]

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN (22/02/1885) “Real orden desestimando la instancia de los representantes de varias compañías de ferrocarriles que solicitan cese la facultad que tiene la Dirección de Telégrafos de expedir billetes de libre circulación”; “Real orden declarando que los empleados de Telégrafos que viajan gratuitamente por los ferrocarriles tienen derecho al transporte de 30 kilogramos de equipaje”; y “Real orden declarando vigentes las disposiciones relativas al pasaje gratuito de los obreros necesitados en las líneas férreas”, en *Gaceta de Madrid*, nº 53, pp. 554-555. Disponibles en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1885/053/A00554-00555.pdf> [última consulta 13/08/2015]

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN (23/08/1891) “Real decreto dictando disposiciones para prestar el servicio de Correos por las Compañías de Ferrocarriles”, en *Gaceta de Madrid*, núm. 235, p. 639-640. Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1891/235/A00639-00640.pdf> [última consulta 16/08/2015]

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN (29/11/1852) “Subsecretaría. Parte del Gobernador de la provincia comunicando al Ministerio de la Gobernación el accidente padecido por el tren núm. 4 que salió de esta capital ayer 28, al llegar al punto titulado Cerro negro”, en *Gaceta de Madrid*, núm. 6734, p. 2. Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1852/6734/A00002-00002.pdf> [última consulta 05/08/2015]

MINISTRO DE LA GOBERNACIÓN (10/12/1866) “Comunicado por telégrafo a los gobernadores de las provincias del itinerario del viaje de SS. MM. a Lisboa”, Año XIX, en *La Correspondencia de España*, núm. 3.243, p. 1. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000079865&search=&lang=es> [última consulta 06/12/2015]

REDACCIÓN (01/02/1939) “Nota de prensa en francés, con contenido sobre la conmemoración del centenario de la creación de los primeros billetes de tren para viajeros”, en *Le Pays d’Auge* [en el Archive Historique de la SNCF en Le Mans, queda un recorte con la fecha y el título de la publicación manuscritos].

REDACCIÓN (02/10/1855) “Variedades. Crónica de la capital. Más sobre el ferro- carril” [Noticia sobre el accidente que tuvo lugar al hundirse un puente sobre el arroyo del Abroñigal, afluente del Jarama, según el telegrafista Nemesio García Verdugo], en *El clamor público. Periódico del Partido Liberal* nº 3434, p. 3. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0002811057&search=&lang=es> [última consulta 06/12/2015]

REDACCIÓN (05/12/1852) “Sin título” [Noticia sobre el accidente en la línea Madrid-Aranjuez, extraído del relato de D. Antonio Flores (uno de los pasajeros) en el *Diario La Nación*], en *Diario La Época*, Año cuarto, núm. 1.140, edición de la tarde, pp. 3-4. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000039814&search=&lang=es> [última consulta 06/12/2015]

REDACCIÓN (07/02/1860) “Suplemento sobre la Victoria del Ejército Español en la Guerra de África”, en *El Correo de Andalucía*, nº 2547 [conservado en Archivo Municipal de Málaga].

REDACCIÓN (10/10/1869) “Hoy recibimos periódicos de Málaga...”, en *La Discusión. Diario Democrático*, Año XIV, Núm. 313, p. 2. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0002359914&search=&lang=es> [última consulta 31/08/2015]

REDACCIÓN (11/12/1866) “Primera Edición. El tren real fue recibido en todas las estaciones del tránsito...”, en *La Correspondencia de España* Año XIX, núm. 3.244, p. 1. [Noticia evidencia del silenciamiento en la prensa generalista del accidente de Daimiel al paso del convoy del tren real que llevaba a Isabel II en

viaje de Estado a Portugal]. Disponible en:

<http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000079893&search=&lang=es> [última consulta 12/09/2015]

REDACCIÓN (16/06/1861) “Ferro-carril de Cartagena”, en *Gaceta de los Caminos de Hierro* Año 6º, Nº 24, p. 365. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/pdf.raw?query=parent:0000018236+type:press/page&name=Gaceta+de+los+caminos+de+hierro.+16-6-1861> [última consulta 04/12/2015]

REDACCIÓN (16/10/1880) “Sobre el periódico La Europa”, en *El Liberal* página 1. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0001082679&search=&lang=es> [última consulta 16/10/2015]

REDACCIÓN (16/12/1866) “Resumen”, en *Gaceta de los Caminos de Hierro* Año XI, nº 50, portada. [Noticia evidencia del silenciamiento en la prensa especializada del accidente de Daimiel al paso del convoy del tren real que llevaba a Isabel II en viaje de Estado a Portugal]. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000036186&search=&lang=es> [última consulta 12/09/2015]

REDACCIÓN (20/11/1869) “Primera Edición. Noticia sobre la línea de Irurzun a Tolosa”, en *La Correspondencia de España. Diario universal de Noticias*, primera plana. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/pdf.raw?query=id:0000009806&lang=en&log=00000000-00000-00001/> [última consulta 14/11/2013]

REDACCIÓN (20/12/1885) “Parte no oficial. Interior. Madrid”, en *Gaceta de Madrid*, p. 928, Núm. 354. [Noticia sobre el acto solemne verificado el día anterior por la tarde en la Academia de la Historia para adjudicar los premios concedidos en el certamen convocado para honrar la memoria del insigne General Marqués de Marcenado, cuyo centenario se conmemoró en diciembre del año anterior]. Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1885/354/A00928-00928.pdf> [última consulta 28/09/2015]

REDACCIÓN (21/03/1874) “Parte Política”, en *La Época*, Año XXVI, nº 7.830, p. 2. [Noticia sobre la entrada de la partida del Jefe carlista Santés en Almansa]. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000320093&search=&lang=es> [última consulta 31/08/2015]

REDACCIÓN (23/09/1874) “La escuela de Agricultura y el Asilo de Aprendices Agrícolas en Aranjuez”, en *El Popular*, Año VI, núm. 1.614, p. 1, Madrid. Disponible en: http://www.memoriademadrid.es/fondos/OTROS/Imp_108260_hem_elpopular_18740923.pdf [última consulta 15/09/2015]

REDACCIÓN (24/01/1862) “Noticia sobre rotura de enganches Alpera-Almansa, actuación de empleados y medidas tomadas por MZA”, en *La Correspondencia de España*, año XV, nº 1.321, p. 3. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000023431&search=&lang=es> [última consulta 24/08/2015]

REDACCIÓN (26/01/1862) “Wagones huidos”, en *La España*, Año XV, núm. 4.748, p. 4. [Noticia sobre el accidente de la rotura de enganches Alpera-Almansa]. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0002850930&page=4&search=Alpera&lang=es> [última consulta 25/08/2015]

REDACCIÓN (29/09/1855) “Sin título” [Extraída del periódico *Las Novedades*. Información relativa al accidente que tuvo lugar al hundirse un puente en la línea Madrid-Alicante], en Diario *La Época*, Año Séptimo, nº 2007, p. 2. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000073926&search=&lang=es> [última consulta 06/12/2015]

REDACCIÓN (30/11/1852) “Sucesos del ferro-carril de Aranjuez”, en Diario *La Época* Año cuarto, núm. 1.135, edición de la tarde, pp. 1-2. [Noticia sobre el accidente en la línea Madrid-Aranjuez] Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000039708&search=&lang=es> [última consulta 05/08/2015]

REDACCIÓN (31/05/1894) “La Quincena. Relato de la Peregrinación a Alcalá de Henares organizada por la Archicofradía de la Guardia de Honor del Sagrado Corazón de Jesús”, en *La Ilustración Católica* Época 6ª, Año XIX, número 10. Disponible en: <http://www.obispadoalcala.org/noticiasDEF.php?subaction=showfull&id=1369985705&archive=> [última consulta 19/0/2015]

REDACCIÓN (8/12/1872) “Vandalismo”, en *Gaceta de los Caminos de Hierro* Año XVII, nº 49, p. 777 (p. 5 de este número) [Artículo sobre averías y destrozos causados en las infraestructuras del ferrocarril que se lamenta del “vandalismo” tanto de los “insurrectos partidarios de la reacción negra y los insurrectos partidarios de la reacción negra”. Creemos que el autor del artículo se refería tanto a las facciones carlistas como republicanas]. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000056218&search=&lang=es> [última consulta 31/08/2015]

REDACCIÓN (9/06/1861) “Ferrocarril de Cartagena”, en *Gaceta de los Caminos de Hierro*, pp. 349-350. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/pdf.raw?query=parent:0000018146+type:press/page&name=Gaceta+de+los+caminos+de+hierro.+9-6-1861> [última consulta 06/12/2015]

REDACCIÓN (domingo 10/05/1857) “Ingresos de MZA”, en *Gaceta de los Caminos de Hierro*, Año 2º, Nº 19, p. 316, p. 12. Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000003297&search=&lang=es> [última consulta 16/10/2015]

REDACCIÓN (jueves 23/11/1860) “Proyecto del ferro-carril del Rosario á Córdoba”, en *El Correo de Andalucía* [se especifica que esta información ha sido extraída de el periódico argentino *La Tribuna*, que se editó entre 1853 y 1915. [Creemos que este periódico argentino se conserva microfilmando entre las colecciones de prensa del siglo XIX de la Biblioteca del Congreso de la Nación Argentina, pero no hemos podido consultar la fuente].

Revue de l'Exposition Internationale Franco-Espagnole. Sciences, Agriculture, Arts, Industrie (30/07/1864) Disponible en: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k141465m.image.langES> [última consulta 09/07/2015]

SECCIÓN DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA, NEGOCIADO NÚM. 2º (21/01/1845) “Informe dado en 2 de noviembre de 1844 por una Comisión de Ingenieros de Caminos de la Dirección General del ramo, y adaptado por ésta al proponer a la aprobación del Gobierno las condiciones generales bajo las cuales se han de autorizar a las empresas de los ferrocarriles” [Informe Subercase, 1ª parte] en *Gaceta de Madrid*. Disponible en: <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1845/3789/A00001-00001.pdf> [última consulta 17/05/2015]

SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS. CÁDIZ (1879) *Documentación relativa a la Exposición Regional celebrada en Cádiz en Agosto de 1879*, Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia. Caja 211, legajo XX, signatura 04. Disponible en: <https://riunet.upv.es/handle/10251/24235> [última consulta 03/07/2015]

SOCIEDAD ECONÓMICA DE VALENCIA (1883) Comunicaciones con la Sociedad Económica de Valencia sobre la celebración de una Exposición Regional de Agricultura 1883-02-05 / 1883-02-17; Comunicaciones sobre los premios a los expositores de la Exposición Agrícola de Valencia 1883-04-06; Varias comunicaciones de la Sociedad Valenciana de Agricultura sobre los premios de la Exposición Agrícola 1883-05-27 / 1883-04-26. Disponible en PROYECTO CARMESÍ. ARCHIVOS HISTÓRICOS DE LA REGIÓN DE MURCIA [Ficha del catálogo documental]. Disponible en: <http://www.regmurcia.com/servlet/s.SI?METHOD=LSTDOCSMATE&sit=c,0,m,0,serv,Carmesi&id=1022&v=null> [última consulta 05/12/2015]

The Art-Journal Advertiser (BN Alcalá, ZA/657). Se conserva otra colección de esta publicación en la Library of Congress. Disponible en: <http://catalog.loc.gov> [última consulta 16/10/2015]

2. Bases de datos, recursos digitales, audiovisuales, webs y artículos periodísticos actuales

ANÓNIMO (s. f.) “BRÉGUET, Abraham L. (1747-1823)”, en HISTEL. Blog de Historia de las Telecomunicaciones. Disponible en: http://histel.com/z_histel/biografias.php?id_nombre=26 [última consulta 05/12/2015]

Archicofradía de la Guardia de Honor del Sagrado Corazón de Jesús. Web oficial. Disponible en: <http://www.tsanjose.com/vivajesus> [última consulta 19/09/2015]

ARCHIVES & PATRIMOINE DES HAUTS-DE-SEINE (s. f.) “Industries et Loisirs”, en web oficial: <http://archives.hauts-de-seine.fr/archives/histoire-du-departement/industries-et-loisirs/le-train/> [última consulta 04/12/2015]

ARCHIVES & PATRIMOINE DES HAUTS-DE-SEINE. Web oficial. Disponible en: <http://archives.hauts-de-seine.fr> [última consulta 06/12/2015]

AROZAMENA AYALA, Ainhoa (s. / f.) “Estanislao de Urquijo Landaluce”, en Blog de la ENCICLOPEDIA AUÑAMENDI. CULTURA VASCA ON-LINE. Disponible en: <http://www.euskomedia.org/aunamendi/135044> [última consulta 04/11/2015].

ASOCIACIÓN DE AMIGOS DEL TELÉGRAFO DE ESPAÑA. Web oficial. Disponible en: <http://telegrafistas.es> [última consulta 06/12/2015]

BANCO DE ESPAÑA. Disponible en: <http://www.bde.es/bde/es> [última consulta 06/12/2015]

BANCO DE ESPAÑA (s. f.) “Del banco de San Carlos al Banco de España”, en Web oficial. Disponible en: http://www.bde.es/bde/es/secciones/sobreelbanco/historiabanco/Del_Banco_de_San/ [última consulta 05/12/2015]

BIBLIOTECA NACIONAL DE ESPAÑA (s./f.) *Base de datos*. Disponible en: <http://datos.bne.es/inicio.html> [última consulta 06/12/2015]

BIBLIOTECA NACIONAL DE ESPAÑA (2012) “Tercer Centenario de la fundación y apertura de la Biblioteca Nacional en 1712”, en web oficial. Disponible en: <http://www.bne.es/es/Actividades/Exposiciones/Exposiciones/exposiciones2012/CasasBNE.html> [última consulta 3/10/2015]

BIBLIOTECA REGIONAL DE MADRID JOAQUÍN LEGUINA. Disponible en: http://www.madrid.org/cs/Satellite?cid=1343065588830&language=es&pagename=PortalLector%2FPag e%2FPLEC_contenidoFinal [última consulta 06/12/2015]

BIBLIOTECA VIRTUAL DE ANDALUCÍA (s./f.) Conjunto organizado de colecciones de documentos digitalizados del patrimonio bibliográfico andaluz accesibles a través de Internet. Disponible en: <http://www.bibliotecavirtualdeandalucia.es/opencms> [última consulta 06/12/2015]

BIBLIOTECA VIRTUAL DE LA REAL ACADEMIA NACIONAL DE FARMACIA. ESPAÑA. Disponible en: <http://bibliotecavirtual.ranf.com/es/estaticos/contenido.cmd?pagina=estaticos/presentacion> [última consulta 06/12/2015]

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE FRANCE (s./f.) *Gallica*. [Consultation d’une parti des collections numérisées de la Bibliothèque nationale de France]. Disponible en: <http://gallica.bnf.fr> [última consulta 06/12/2015]

CABANES MARTÍN, Ana (2012) *Las revistas científicas y técnicas del siglo XIX y primer tercio del siglo XX: una puerta al conocimiento especializado* [diaporama en línea] (Los Miércoles del Archivo y la Biblioteca), Museo del Ferrocarril, Madrid, 59 pp. Disponible en: http://www.museodelferrocarril.org/comunicacion/pdf/Revistas_cient%C3%ADficas_y_tecnicas.pdf [última consulta 06/12/2015]

- CABANES MARTÍN, Ana (2013) *Las revistas ferroviarias, el conocimiento especializado* [diaporama en línea] (Los Miércoles del Archivo y la Biblioteca), Museo del Ferrocarril, Madrid, 76 pp. Disponible en: http://www.museodelferrocarril.org/comunicacion/pdf/Revistas_ferrovias-acceso_al_conocimiento.pdf [última consulta 06/12/2015]
- CENTRO DE ESTUDIOS GENERAL ZUMALACÁRREGUI (2008) *Don Antonio Lizarraga y Esquiros. General Carlista*, [documental de 9:25 min.]. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=QZBLZ5Q4uyc> [última consulta 11/09/2015]
- COLECCIÓN MAXAM (s./f.) *Ayer y hoy de los calendarios de explosivos*, Fundación Maxam, 71 pp.
- COMITÉ AUTONÓMICO DE CRUZ ROJA EN NAVARRA (2004) “Cumplimos 140 años, hacemos historia”, en *Cruz Roja Navarra*, nº 986, primer trimestre 2004, edición internet, p. 2. Disponible en: http://www.cruzroja.es/pls/portal30/docs/PAGE/SITE_CRE/ARBOL_CARPETAS/CC_DONDE_ESTA_MOS/C10_COMUNIDADES_AUTONOMAS/NAVARRA/NAVARRA_0.PDF [última consulta 22/09/2015]
- CONSEJERÍA DE CULTURA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA (2002) “Decreto 35/2002 de 5 de febrero, por el que se declara Bien de Interés Cultural, con la categoría de Conjunto Histórico, las Minas de La Reunión, sitas en Villanueva del Río y Minas (Sevilla)”. Disponible en: http://noticias.juridicas.com/base_datos/CCAA/an-d35-2002.html [última consulta 06/07/20015]
- CRESPO GUTIERREZ, María Victoria (s. f.) “Consuelo Álvarez Pool. Telegrafistas ilustres, biografías históricas”. Disponible en ASOCIACIÓN DE AMIGOS DEL TELÉGRAFO DE ESPAÑA: <http://www.telegrafistas.es/index.php/telegrafistas-ilustres/biografias-historicas/178-1-consuelo-alvarez-pool-1867-1957> [última consulta 05/12/2015]
- CROUZIER, Gérard (2005) “Il y a un siècle Buffalo-Bill”, en <http://ffava.free.fr/artbufbill.pdf> , 2 pp. [última consulta 11/11/2015]
- ENCICLOPEDIA AUÑAMENDI. CULTURA VASCA ON-LINE. Disponible en: <http://ibasque.com/enciclopedia-aunamendi-cultura-vasca-on-line> [última consulta 06/12/2015]
- EUROFERROVIARIOS (s. f.) “Línea de Ferrocarril de Zaragoza a Escatrón”. Disponible en: <http://euroferroviarios.net/index.php?name=Reviews&req=showcontent&id=314> [última consulta 14 abril 2015]
- FUNDACIÓN CANARIA OROTAVIA DE HISTORIA DE LA CIENCIA (s. f.) “Agustín de Betancourt”, s.p. Disponible en: <http://fundacionorotava.es/betancourt/collaborators/breguet/> [última consulta 13/08/2015]
- HEMEROTECA HISTÓRICA DEL AYUNTAMIENTO DE HUELVA (s. / f.) Catálogo *on-line*. Disponible en: http://www.huelva.es/portal/sites/default/files/documentos/archivo_municipal/hemeroteca_histxrica-listado_general_de_txtulos.pdf [última consulta 03/05/2015]
- HISTEL. Blog de Historia de las Telecomunicaciones. Disponible en: <http://histel.com> [última consulta 06/12/2015]
- IBIS. BASE DE DATOS DEL PATRIMONIO BIBLIOGRÁFICO DE PATRIMONIO NACIONAL. Disponible en: <http://realbiblioteca.patrimonionacional.es/cgi-bin/koha/opac-search.pl> [última consulta 06/12/2015]
- Imprenta Rivadeneyra, web actual, con sus instalaciones centrales actualmente en Getafe y especializada en artes gráficas. Disponible en: <http://www.rivadeneyra.com> [última consulta 04/08/2014]
- INE (Instituto Nacional de Estadística). Anuario Estadístico de España (siglo XIX). Disponible en: <http://www.ine.es/inebaseweb/25687.do#> [última consulta 14/12/2015]

JUNTA DE ANDALUCÍA (s.f.) “Palacio de la Tinta”, en *Patrimonio Inmueble de Andalucía*, Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, Consejería de Cultura, web oficial. Disponible en: <http://www.iaph.es/patrimonio-inmueble-andalucia/resumen.do?id=i18211> [última consulta 06/12/2014]

JUNTA DE ANDALUCÍA (s.f.) *Patrimonio Inmueble de Andalucía*, Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, Consejería de Cultura, web oficial. Disponible en: <http://www.iaph.es/patrimonio-inmueble-andalucia/frmSimple.do> [última consulta 06/12/2015]

MATTELART, Armand (¿?) “Une autre société de l’information est possible” (entrevista de Stéphane Mandard), en portal web *Infoamérica*, s./p.

MATTELART, Armand (1995) “Intelectuales, comunicación y cultura: entre la gerencia global y la recuperación de la crítica” (entrevista de César Bolaño en *Causas y Azares*), en portal web *Infoamérica*, s./p.

MATTELART, Armand (2006) “Sociedad del conocimiento, sociedad de la información, sociedad de control” (entrevista en *Cultures & Conflicts* –traducción al español–), en portal web *Infoamérica*, s./p.

MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE (s. f.) “Luis Silvela”, en web oficial del Gobierno de España, Disponible en: <http://ceres.mcu.es/pages/ResultSearch?txtSimpleSearch=Luis%20Silvela%20Casado,%20alcalde%20de%20Madrid&simpleSearch=0&hipertextSearch=1&search=simple&MuseumsSearch=&MuseumsRolSearch=1&listaMuseos=null> [última consulta 16/06/2015]

MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE (s. f.) *Biblioteca Virtual de Prensa Histórica*, web oficial y base de datos. Disponible en: <http://prensahistorica.mcu.es/es/consulta/busqueda.cmd> [última consulta 06/12/2015]

MUSÉE DES ARTS DÉCORATIFS ET DE LA PUBLICITÉ, PARIS (s.f.), en web oficial. Disponible en: www.lesartsdecoratifs.fr/francais/musees/musee-des-arts-decoratifs/collections/dossiers-thematiques/publicite/petite-histoire-de-l-affichage/des-debuts-de-l-affichage-au-xixe ; y www.lesartsdecoratifs.fr/archives/fr/03museepublicite/expositions/LabelleEpoque/index.html [última consulta 05/12/2015]

PROYECTO CARMESÍ. ARCHIVOS HISTÓRICOS DE LA REGIÓN DE MURCIA. Disponible en: <http://www.regmurcia.com/servlet/s.SI?METHOD=FRMSENCILLA&sit=c,373,m,139,serv,Carmesi> [última consulta 06/12/2015]

REAL SOCIEDAD COLOMBINA ONUBENSE (s.f.) Web oficial. Disponible en: <http://www.real-sociedad-colombina.org> [última consulta 27/09/2015]

REDACCIÓN (1979) “La tracción eléctrica cruzó la barrera de los cien años”, en revista *Vía Libre*, julio 1979, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 15-16. [Artículo de prensa conmemorativo del centenario de la aplicación de la electricidad a los ferrocarriles por primera vez en Berlín en 1879, aunque en España la electrificación no llegase hasta 1911 a la primera línea electrificada, Gergal-Santa Fe, según este artículo]. Disponible en: http://www.vialibre.org/pdf/10624_pdf_01.pdf [última consulta 05/12/2015]

Revista Coronelía Guardas del Rey, Año III, nº 14 (2005), 71 pp. Disponible en: http://www.ejercito.mde.es/Galerias/Descarga_pdf/Unidades/Madrid/rinf1/REVISTA_numero_14.pdf [última consulta 06/12/2015].

SANCHIS, José Manuel (2008) “Minas de La Reunión, 1904. La mayor catástrofe minera de España”, en revistas digital *Malacate*, s./p.

Sociedad de Fomento de la Cría Caballar de España, sitio web, apartado de Historia. Disponible en: http://www.sfce.es/?page_id=32 [última consulta 22/06/2015]

UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL URUGUAY (2006) *Emilio Reus. Fortuna, ruina, azar*. Disponible en <https://vimeo.com/3854059> [Documental de 12,6 min.] [última consulta 19/09/2015]

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID (s./f.) “Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos”, web oficial. Disponible en: <http://www.upm.es/institucional/FuturosEstudiantes/Centros/CampusCiudadUniversitaria/ETSICaminos> [última consulta 02/07/2015]

VÁZQUEZ, Alfonso (24/04/2011) “La trágica historia de los condes de San Isidro”, en *La Opinión de Málaga*, en internet: <http://www.laopiniondemalaga.es/malaga/2011/04/24/tragica-historia-condes-san-isidro/417540.html> [última consulta 16/10/2015]

VÁZQUEZ, Alfonso (24/04/2011) “Teorías sobre una muerte en plena Guerra Civil”, en *La Opinión de Málaga*, en internet: <http://www.laopiniondemalaga.es/malaga/2011/04/24/teorias-muerte-plena-guerra-civil/417541.html> [última consulta 16/10/2015]

3. Colecciones completas de la Hemeroteca Digital de la Prensa Histórica

Almanaque Universal de La Correspondencia de España ó Guía General de Madrid y de las Provincias (1860), por la redacción de La Correspondencia, para el año de 1861, Imprenta de La Correspondencia de España, Madrid.

YESARES BLANCO, Ricardo (1901) *Anuario de Electricidad para 1901. Exposición anual de los trabajos científicos, de los inventos y de las principales aplicaciones de la Electricidad á la Industria y á las Artes*. Contiene además señas de los electricistas, constructores, almacenistas y comisionistas de aparatos y máquinas relacionados con la electricidad: datos, noticias, leyes, reglamentos y conocimientos útiles á los ingenieros, electricistas, montadores, instaladores, almacenistas y comerciantes de máquinas y materiales eléctricos, por Ricardo Yesares Blanco, Ingeniero electricista, miembro de la Sociedad Internacional de Electricistas de París. Con 122 figuras intercaladas en el texto. Librería Editorial de Bailly-Bailliere é Hijos, Madrid.

Ídem (1903) [con 120 figuras intercaladas en el texto]

Gaceta de los Caminos de Hierro (1856-1936).

DE LA TORRE, E. (Dir.) (1903) *Anuario de Ferrocarriles Españoles*. Director: D. Enrique de la Torre, empleado principal en el Servicio de Tráfico de los Caminos de Hierro del Norte de España. Obra declarada de utilidad general por R. O. fecha 20 de Octubre de 1894, con un mapa á cinco colores, Año XI, Imprenta Central de los Ferrocarriles, Madrid.

DE LA TORRE, E. (Dir.) (1904) (...), Imprenta Central de los Ferrocarriles, Madrid.

DE LA TORRE, E. (Dir.) (1905) (...), Imprenta Central de los Ferrocarriles, Madrid.

DE LA TORRE, E. (Dir.) (1906) (...), Jefe de la Sección de Tasas en el Servicio de Intervención y Estadística de los caminos de Hierro del Norte de España, Imprenta Central de los Ferrocarriles, Madrid.

DE LA TORRE, E. (Dir.) (1907), Imprenta Federico Domenech, Valencia.
(Lleva publicidad de Colubi como concesionario para la red de Ferrocarriles Andaluces-.)

DE LA TORRE, E. (Dir.) (1908), Imprenta Federico Domenech, Valencia.

DE LA TORRE, E. (Dir.) (1909), Subjefe de Oficina, encargado de la de Tasas en el Servicio de Intervención y Estadística de los Caminos de Hierro, etc., Imprenta Federico Domenech, Valencia.

DE LA TORRE, E. (Dir.) (1911), Jefe de la Oficina de Tasas en la División Comercial de los Caminos de Hierro del Norte de España, Estab. Tip. de los Hijos de E. Minuesa, Madrid.

DE LA TORRE, E. (Dir.) (1913), Agente Comercial en el Servicio del Tráfico..., Establecimiento Tipográfico de los Hijos de E. Minuesa, Madrid.

DE LA TORRE, E. (Dir.) (1914), Jefe de la Oficina de Tasas en el Servicio del Tráfico... Establecimiento Tipográfico de los Hijos de E. Minuesa, Madrid.

DE LA TORRE, E. (Dir.) (1915), Establecimiento Tipográfico de los Hijos de E. Minuesa, Madrid.

DE LA TORRE, E. (Dir.) (1916), Establecimiento Tipográfico de los Hijos de E. Minuesa, Madrid.

DE LA TORRE, E. (Dir.) (1917), Agente Comercial Principal en el Servicio del Tráfico..., Establecimiento Tipográfico de los Hijos de E. Minuesa, Madrid.

DE LA TORRE, E. (Dir.) (1918), Establecimiento Tipográfico de los Hijos de E. Minuesa, Madrid.

DE LA TORRE, E. (Dir.) (1919), Establecimiento Tipográfico de los Hijos de E. Minuesa, Madrid.

DE LA TORRE, E. (Dir.) (1921), Imprenta de “Alrededor del Mundo”, Madrid.

DE LA TORRE, E. (Dir.) (1922), Imprenta de “Alrededor del Mundo”, Madrid.

DE LA TORRE, E. (Dir.) (1924), Sub Jefe del Tráfico..., Imprenta de José Huelves, Madrid.

DE LA TORRE, E. (Dir.) (1925), Sub Jefe del Tráfico de los Caminos de Hierro... y Director de la “Gaceta de los Caminos de Hierro”, Imprenta de Huelves y Compañía, Madrid.

DE LA TORRE, E. (Dir.) (1927), Sub-Jefe del Tráfico ..., Imprenta de Huelves y Compañía, Madrid.

Índice de documentos anejos (en CD adjunto)

1. Affiche Bureau Comun des Compagnies Espagnoles-Billetes a precios reducidos para viajes a España-Ernesto Gutierrez.
2. Affiche Chemin de fer d'Orleans hacia Andalucía para excursiones hacia Granada-Córdoba-Sevilla-Málaga-Cádiz-Gibraltar y Tánger. Vista de Granada. Hugo d'Alesi.
3. Affiche Compagnie de Madrid à Saragosse et à Alicante, Orléans-Midi-Nord (¿Compañía del Norte de España?) et Ferrocarriles Andaluces. Ilustración del Puente de Toledo. Ch. Hallo.
4. Affiche Compagnie París-Orléans-Midi con destino a España vía Irún o Port-Bou. René Roussef.
5. Affiche Sud-Express Londres-Paris-Madrid-Lisboa. R. de Ochoa.
6. Anverso fotografía armario-biblioteca-principios siglo XX.
7. Reverso fotografía armario-biblioteca (soporte cartulina). AHF Madrid.
8. Apartadero Fábrica Hierros Heredia Málaga (1867). AHF, Madrid, expediente A-0010-009.
9. Guías de viajeros, Archivo Municipal Málaga.
10. Publicaciones periódicas Málaga (1677-1968), según GARCÍA GALINDO, J. A. (1978) "Publicaciones periódicas malagueñas en la Hemeroteca Municipal de Madrid", en *Baetica*, nº 1, pp. 403-415.
11. *Guía Oficial para los Viajeros* (1865-1925¿?) Vaciado de contenido y anuncios para su análisis (1877-1898) Hemeroteca Municipal de Madrid y AHF.
12. Logotipo Wagon-Lits (detalle). Museo del Ferrocarril, Delicias, Madrid.
13. Logotipo Wagon-Lits (tamaño natural). Museo del Ferrocarril, Delicias, Madrid.
14. Búsquedas Archivo Banco de España, Madrid.
15. Cronología documentación eje Madrid-Córdoba-Málaga, AHF.
16. Cronología ferrocarriles mundo (passim)
17. Concesiones de ferrocarriles otorgadas (hasta fin del año 1864). *Anuario Estadístico de España*.
18. Viajeros que circularon por las vías férreas y productos de las mismas por todos los conceptos. *Anuario Estadístico de España* (1861-1864)

19. Productos y gastos de los ferrocarriles (1859 y 1860). *Anuario Estadístico de España*.
20. Datos suplementarios para comparativa de sueldos. Ingresos y gastos del Estado. Sueldos del Estado (1861). *Anuario Estadístico de España*.
21. Transcripción parcial Actas MZA (1857-1909). Fuente AHF.
22. Cuentas MZA (1860). Fuente Actas MZA.
23. Comisión de cuentas MZA. Infomes originales Actas MZA (1860).
24. Análisis Cuentas MZA (1860). Tablas y gráficos. Fuente Actas MZA.
25. Salarios empleados MZA (1860). Fuente Actas MZA.
26. Análisis del personal y salarios MZA (1860). Tablas. Fuente Actas MZA.
27. Dimisiones y salarios de personal en los despachos centrales de Madrid y Alicante (1860). fuente Actas MZA.
28. Nombramiento de maquinistas MZA (1860) (datos sobre salarios. Original Actas MZA.
29. Salarios de los empleados de los servicios de Vía y Obras y de la Construcción (1860). Original. Fuente Actas MZA.
30. Salarios de los empleados del Servicio de al Contabilidad General (1860). Originales. Fuente Actas MZA.
31. Salarios de los empleados del Servicio del Tráfico (1860). Originales. Fuente Actas MZA.
32. Salarios y traslados de los empleados del Movimiento (1860). Originales Fuente Actas MZA.
33. Salarios y traslados de los empleados del Servicio de Tracción MZA (1860). Originales. Fuentes Actas MZA.
34. Traslados y salarios del personal de Almacenes MZA (1860). Original. fuente Actas MZA.
35. Pases de libre circulación MZA (1861). Fuente Actas MZA.
36. Donativos y gastos de exposición (tabla y gráficos) (1863-1898). Fuente Actas MZA.

Dixi.

Los posibles errores o erratas contenidos en este trabajo,
son responsabilidad exclusiva de la autora.

Esta tesis se terminó de redactar en Málaga a 17 de diciembre de 2015.

