Fundación de los FERROCARRILES Españoles

colección TESIS DOCTORALES
HUMANIDADES

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

Deborah González Jurado

Dirigida por Bernardo Díaz Nosty

Departamento de Periodismo
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN

UNIVERSIDAD DE MÁLAGA
Málaga, 2015

HUMANIDADES

COLECCIÓN
TESIS DOCTORALES

HUMANIDADES

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

Deborah González Jurado

Dirigida por Bernardo Díaz Nosty

Departamento de Periodismo
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN

UNIVERSIDAD DE MÁLAGA
Málaga, 2015

COLECCIÓN TESIS DOCTORALES

HUMANIDADES

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles pone a disposición del público la Colección de Tesis Doctorales sobre el ferrocarril, con el objetivo fundamental de contribuir a la difusión de la investigación universitaria sobre esta materia y facilitar el acceso libre y gratuito a las investigaciones de los autores, aportando así una información muy valiosa y especializada y contribuyendo, al mismo tiempo, a la preservación de estos trabajos. Con ello, además, se da visibilidad a esta producción intelectual. La Fundación aspira a que su repositorio sea lo más amplio posible y que estén representados en él todos los ámbitos de investigación del ferrocarril.

La **Colección de Tesis Doctorales** se clasifica en tres ramas, en función de su temática:

- Ingeniería y Arquitectura
- Humanidades
- Economía y Regulación

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

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

El trabajo que presentamos es un estudio transversal que conecta diferentes sectores de la Modernidad en España, tomando como eje principal la construcción y apertura de las primeras líneas ferroviarias desde un enfoque desde las Ciencias de la Comunicación. El hecho de la puesta en marcha de la red ferroviaria en España tuvo unos efectos sobre la comunicación mucho más bruscos que en otros países. Las dificultades del transporte en la etapa preferroviaria habría tenido mucho que ver con el retardo en el desarrollo de la prensa comercial en nuestro país, de distribución muy dificultosa hasta la entrada en explotación de las primeras líneas férreas. Se interpreta la comunicación como materia amplia en la que participan numerosos factores, poniendo especial atención a las relaciones del Estado y con las empresas impresoras y de la comunicación del momento, así como con el público en general y con los propios empleados de las primeras ferroviarias.

Deborah González Jurado es doctora en Periodismo, licenciada en Historia, máster en Marketing de Negocios y Máster en Investigación Periodística, con mención cum laude y mención europea. Es autora de numerosos artículos académicos en varias líneas temáticas, con estancias de investigación y docencia en varias universidades europeas.

ISBN: 978-84-125168-4-5.

Depósito legal: M-12555-2023

Fundación de los Ferrocarriles Españoles – 2021

Coordinación editorial y maquetación: Lourdes Orozco Torres

Diseño de cubiertas: Belén Romeo

ÍNDICE DE CONTENIDOS

PRESENTACIÓN 23
Objeto de estudio 24
Objetivos 26
Hipótesis 27
Metodología, bibliografía y fuentes 29

Primera Parte: Ferrocarriles, Modernidad y Redes de comunicación en el siglo XIX

1. La llegada de la Modernidad, el mito del progreso y el ferrocarril 33
1.1. El impacto del ferrocarril en el mundo físico y en las mentalidades 33
1.2. El ferrocarril como eje de comunicación social y la aportación de Harold Innis 37
1.3. El mito del progreso en la sociedad contemporánea 38
1.4. El ferrocarril como herramienta material del discurso del poder indirecto y simbólico 40
1.5. El lenguaje ferroviario especializado o común como dominio de la realidad ... 41
1.6. La normalización técnica (1826-1878) 43
1.7. La introducción del Sistema Métrico Decimal (1867) 44
1.8. El ferrocarril, la velocidad, la unificación del tiempo y los relojes de las estaciones 45
2. Capitalismo, transnacionalización y ferrocarriles 51
2.1. Los sistemas bancarios internacionales durante el siglo XIX y el primer tercio del siglo XX: el patrón bimetálico y el patrón oro 51
2.2. Las inversiones extranjeras en España durante el siglo XIX 53
2.3. La organización financiera de las ferroviarias en forma de sociedades de acciones en Estados Unidos, Europa y España 56
2.4. Las alternancias entre la exención y la restricción de derechos de aranceles. 59
2.5. La adopción de la peseta (1868) 61
2.6. Publicaciones especializadas en torno al sector bancario 62
3. Los ferrocarriles, las élites y el poder 65
3.1. Los engranajes del poder y el caciquismo 66
3.2. Los lugares de reunión de las élites del siglo XIX: casinos y sociedades de recreo 67
3.3. Los magnates del sur: De La Gándara, Cánovas, Loring, Heredia, Larios, Salamanca, Silvela 68
3.4. Otras sagas: Urquijo, Dato, Bauer, Llorente, etc 78
3.5. Las élites del Ferrocarril de Córdoba a Málaga (1866) 80
3.5.1. Consejo de Administración 80
3.5.2. Dirección 81
3.5.3. Personal 81
3.6. Las élites en Ferrocarriles Andaluces (1894) 81
3.6.1. El Consejo de Administración de Ferrocarriles Andaluces en Málaga 81
3.6.2. Los miembros del comité de París de la Compañía de Ferrocarriles Andaluces en 1894 86
4. La especialización: ingenieros y publicaciones 87
4.1. Las modalidades inglesa y francesa de estudios de ingeniería 87
4.1.1. L'École Polytechnique 88
4.1.2. L'École Centrale des Arts et Manufactures de París 89
4.2. La formación de ingenieros en España y la situación de desventaja de los ingenieros industriales frente a los de caminos 90
4.2.1. La Revista de Obras Públicas (1853…) 93
4.3. Reflexiones sobre la relación de la prensa especializada con la Modernidad . 94
4.4. MZA como consumidora de prensa especializada 95

4.4.1. Presupuesto de MZA en impresiones, libros y periódicos para 1865..... 96
4.4.2. Las colecciones de revistas de las ferroviarias..... 97
4.4.3. Repertorio de las revistas periódicas especializadas más importantes que formaron la biblioteca de MZA.....98
4.5. Encargos y compras de manuales para el personal de MZA.....101
4.5.1. Manual para los Empleados de caminos de hierro, de Pedro de Gorostoia (1858)..... 101
4.5.2. Guía para los Transportes de mercancías del agente comercial Ceballos (1859)..... 102
4.5.3. Mapa de España, de Calderón (1862)..... 103
4.5.4. Libro de Wenceslao Martínez (1870)..... 103
4.5.5. El Diccionario de ferro-carriles, de Benito Vicente Garcés (1875) 103
4.5.6. La Guía matemático-práctico, de Carlos Álvarez Malgorry (1877)..... 103
4.5.7. Impresión de Compendio de las disposiciones vigentes y reglas que deben conocer los empleados de las Estaciones (1878) por Eduardo Muñoz Mosquera, y reimpresión actualizada del mismo libro (1884)..... 103
4.5.8. Libros con los títulos Elementos de Telegrafía Eléctrica (1883) y Geometría elemental con aplicaciones varias (1884), ambos de Carlos Álvarez Malgorry 107
4.5.9. Manual del Contrato de Transportes, de Ramón Foyé (1886) 107
4.5.10. Libro publicado por el director de la Gaceta de los Caminos de Hierro (1887)..... 108
4.5.11. Adquisición de ejemplares de varias publicaciones (1888)..... 108
5. Proletarización en el siglo XIX 109
5.1. La desaparición del sistema gremial en Francia y en España..... 110
5.2. Precariedad, ludismo, servicio sanitario y situación de las viudas (1857-1868)... 112
5.2.1. Indicios de ludismo (1857-1860) 112
5.2.2. Donaciones a hospitales para obreros de la construcción (hasta 1864)..... 113
5.2.3. Organización del servicio sanitario obligatorio (1864)..... 113
5.2.4. Situación de las viudas de empleados de MZA (1862-1868) 114
5.2.5. Limitación de socorros por enfermedad y viudedad de MZA en 1869 ... 115
5.3. Políticas de comunicación con los empleados: gratificaciones, amonestaciones, anticipos, billetes a precio reducido y gratuito, etc. (1857-1873) 116
5.3.1. Primeras medidas de coerción y multas (1857) y "Cuenta de méritos y multas" (1862) 116
5.3.2. El estatus especial de los oficinistas: horas extra y días de fiesta (1857-1862)..... 117
5.3.3. Aguinaldos navideños (1860-1870) 118
5.3.4. Indemnizaciones (1862) 119
5.3.5. Conminaciones (1862) 119
5.3.6. Recompensas por evitación y medidas contra robos y hurtos (1860-1866). 119
5.3.7. Gratificaciones por trabajos extra puntuales para los servicios de vía y obras, movimiento y tracción (1862-1865)..... 120
5.3.8. Recompensas y separaciones por actuaciones en accidentes y descarrilamientos. Repercusión en prensa del accidente de Alpera (1862) 121
5.3.9. Anticipos para libramiento de quintas (1864)..... 122
5.3.10. Gastos funerarios (1866)..... 123

5.3.11. Pago de gastos judiciales (1866) 123
5.3.12. Mejoras en equipamiento y ajuar de los trabajadores (1864) 123
5.3.13. Billetes a precio reducido y los primeros billetes gratuitos para oficinistas (1868-1873) 123
5.4. Origen de la construcción de viviendas para empleados: una cuestión de imagen de la empresa (1871) 124
5.5. Los primeros amagos de sindicalismo, la Sociedad cooperativa de consumos de los empleados y la caja de previsión de la empresa (1863-1899) ... 127
5.5.1. Primeros intentos de socorros mutuos y sociedad cooperativa en MZA (1863-1871) 127
5.5.2. Estrategia de moratoria de la directiva de MZA (1872), constitución y neutralización de la sociedad cooperativa (1873) 128
5.5.3. Quejas de conductores y guardafrenos (1873) 129
5.5.4. Creación y liquidación de la caja de previsión de MZA (1874-1899) 130
5.5.5. Intento de Gobierno de crear un impuesto sobre los sueldos de los empleados y resistencia de empleados y directivas de las ferroviarias (1876) 132
5.5.6. Radicalización de la Sociedad cooperativa y represalias de MZA en la década de 1890 133
5.6. La creación de la Asociación de Empleados de Ferrocarriles de España (1888) 134
5.7. La represión de las manifestaciones obreras del 1º de mayo de 1891, radicalización y represalias 134
5.8. La creación del Montepío para empleados por Nathan Süss (1899) 135
5.9. 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) 136
6. Contextualización de España en la red ferroviaria mundial y primeros accidentes ferroviarios 141
6.1. Los primeros ferrocarriles. Desde el inicio hasta finales de la década de 1840 142
6.1.1. Los primeros inventos de transportes por carriles y máquinas de vapor (ss. XVII y XVIII) 142
6.1.2. George Stephenson y las primeras líneas en Gran Bretaña (1813-1834) 142
6.1.3. Extensión a EE. UU. y Canadá (1831-1836) 143
6.1.4. Los primeros ferrocarriles en Francia y Europa continental (1833-1846) 145
6.1.5. El caso de España, colonias y antiguas colonias 146
6.1.6. Los primeros accidentes ferroviarios (1842…) 154
6.1.7. Recapitulación 156
6.2. El momento de inflexión de mediados del siglo XIX. Las décadas de 1850 y 1860 156
6.2.1. El ferrocarril asturiano y la familia Guilhou. El ferrocarril del Levante (1852) 156
6.2.2. Los primeros ferrocarriles de las antiguas colonias: Chile, Panamá y México (1851-1855) 157
6.2.3. Los primeros coches-cama en EE. UU. (1850-1859) 157
6.2.4. El impulso del Bienio Progresista en España (1854-1856) 158
6.2.5. Italia y Portugal (1856-1861) 159
6.2.6. El retardo de la región noroeste de España (1858-1883) 159

6.2.7. Mejoras en los carriles de acero y primeros ferrocarriles subterráneos (1857-1863) 160
6.2.8. Inflexión en España a partir de 1863 160
6.2.9. Otros nuevos inventos: dinamita y frenos de aire comprimido (1866-1869-1876) 162
6.2.10. La conexión de ambas costas de los EE. UU 162
6.2.11. Recapitulación 164
6.3. El último tercio del siglo XIX o la consolidación del ferrocarril como red de transporte internacional 164
6.3.1. Contradicción en las esperanzas de "progreso" en España gracias al ferrocarril (1872-1875) 165
6.3.2. Los Wagon-Lits en Europa (1870-1896) 166
6.3.3. El viaducto de Gabarit-Duero en Portugal y el túnel Gotardo en Suiza (1877-1882) 169
6.3.4. Terminación de las arterias principales de la red peninsular (1880-1886) 170
6.3.5. Demora en el sureste andaluz y en la red gallega (1890-1899) 171
6.3.6. La aplicación de la electricidad a los ferrocarriles (1879-1897) 171
6.3.7. Rusia y los ferrocarriles Transcaucasiano y Transiberiano (1891-1904) 172
6.4. Apuntes sobre la red tranviaria española y su historiografía (1880-2012) 173
7. El eje ferroviario Madrid-Córdoba-Málaga 175
7.1. Organigrama empresarial de MZA 176
7.2. Organigrama empresarial de Ferrocarriles Andaluces 177
7.3. Estructura y evolución empresariales 178
7.4. Descripción y desarrollo técnico del eje ferroviario Madrid-Córdoba-Málaga: líneas y estaciones 180
7.4.1. Madrid-Alcázar 181
7.4.2. Alcázar-Manzanares 181
7.4.3. Manzanares-Córdoba 181
7.4.4. Córdoba-Málaga 182
7.5. Etapas de la construcción, evolución de las empresas, incidencias en el espacio, el tiempo, la historia y la sociedad 183
7.5.1. Desde el momento de la concesión hasta la destrucción de las obras de MZA por las lluvias torrenciales e inundaciones de 1865 (1860-1865) 183
7.5.2. El bloqueo de la libranza de la subvención del Estado a MZA (1866-1868) 193
7.5.3. La construcción de la línea de Málaga a Córdoba (1860-1865) y las grandes inundaciones del río Guadalhorce (1861) 194
7.5.4. Apertura del eje completo Madrid-Córdoba-Málaga (1868): ¿desencadenante de La Gloriosa? El radicalismo en Málaga y la promulgación de la Constitución de 1869 207
7.5.5. La estación común de Córdoba (1865-1875) 209
7.5.6. Terminación y apertura de la línea completa entre Madrid y Córdoba. Expectativas y últimos problemas (1866-1873) 214
7.5.7. La disolución del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, la constitución de Ferrocarriles Andaluces (1877) y nuevos problemas con el puerto de Málaga 219
7.6. Mapas de la construcción de la red ferroviaria española desde 1860 hasta 1880 222
8. Las ferroviarias y los asuntos de comunicación del Estado 225

8.1. Los ferrocarriles como servicio público. Sistemas de control del Estado y resistencia de las compañías ferroviarias 226
8.1.1. Control ejecutivo del Ministerio de Fomento 227
8.1.2. Comunicaciones en prensa oficial: la Gaceta de Madrid, el Diario Oficial de Avisos 228
8.1.3. 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 231
8.1.4. Los primeros ensayos de señalética para el público 241
8.2. Las ferroviarias y las guerras como vehículo de promoción y relaciones con el Estado 244
8.2.1. 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 246
8.2.2. La revista de la Escuadra Surta en Alicante (1862), El Museo Universal y el fotógrafo Jean Laurent 249
8.2.3. Guerra civil peruana (1865) y la morosidad de pago de los transportes militares del Ministerio de la Guerra 251
8.2.4. 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 252
8.2.5. 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 254
8.2.6. El cantón de Cartagena (1873), recuperación del material móvil incautado por los "insurrectos" gracias a los empleados y premios del Estado 266
8.2.7. El pronunciamiento republicano de Badajoz (agosto 1883), el telégrafo, los diarios de Badajoz y la Gaceta de Madrid 267
8.3. Otros servicios públicos dependientes de los ferrocarriles 268
8.3.1. El transporte del correo a partir de la implantación de los ferrocarriles. El caso de MZA 268
8.3.2. El telégrafo del Estado y el telégrafo de MZA 307
8.3.3. Los primeros teléfonos en España y MZA (desde 1882) 323

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

9. Imagen corporativa: insignias y uniformes 329
9.1. Insignias 332
9.1.1. Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga 332
9.1.2. Ferrocarriles Andaluces 333
9.1.3. Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA) 336
9.2. Uniformes del personal 340
9.2.1. Primeras uniformizaciones para el servicio del movimiento y primeros suministradores de uniformes (1860-1880) 343
9.2.2. Comparación del periodista Alfredo Escobar sobre los uniformes ferroviarios alemanes y españoles (1883) 345
9.2.3. Uniformización de otros servicios distintos al movimiento (1906…) 345
10. Relaciones con la Corona 347
10.1. Trenes y viajes reales 348
10.1.1. Los trenes reales durante el reinado de Isabel II 348
10.1.2. Los trenes reales durante el reinado de Amadeo de Saboya 353
10.1.3. Los trenes reales durante el reinado de Alfonso XII 354

10.2. Inauguraciones de líneas 356
10.2.1. Inauguración del camino de Madrid a Alicante (1858) 357
10.2.2. Inauguración de la línea de Madrid a Toledo (1858) 362
10.2.3. Inauguraciones del ferrocarril de Málaga (1860, 1862) y la Exposición Provincial de Productos 363
10.2.4. Inauguración de la sección de Cartagena a Murcia (1862) 364
10.2.5. Inauguración del camino de Zaragoza (1863) 368
10.2.6. 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 369
10.2.7. Inauguración del camino Madrid-Córdoba (1866) 369
11. Relaciones con la Iglesia, peregrinaciones y turismo religioso 373
11.1. El gran conflicto entre ciencia y religión a mediados del siglo XIX: la crisis darwiniana y el Syllabus Errorum 373
11.2. Publicaciones religiosas en torno a los primeros ferrocarriles 375
11.2.1. A los Señores Viajeros. Específico contra los descarrilamientos y choques de los trenes (Anónimo) (década de 1850) 376
11.2.2. Publicaciones de Antonio María Claret (1857-1862) 376
11.2.3. 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 376
11.2.4. Patrocinio del transporte de publicaciones religioso-educativas. El Camino de los Santos (1864) 377
11.3. Descuentos a órdenes y obras religiosas (1860-1900) 378
11.3.1. La tarifa común para órdenes religiosas y artistas hasta 1889 378
11.3.2. Primeras rebajas a órdenes religiosas (1860-1879) 379
11.3.3. Restricción de concesión de rebajas a órdenes religiosas a partir de 1868: el caso de las órdenes extranjeras 381
11.3.4. Reglamento común de MZA y restricción de la rebaja a las órdenes femeninas con dedicación a obras de caridad no retribuidas (1879- 1889) 381
11.3.5. 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) 383
11.3.6. Rebajas en el transporte de materiales y estatuas para establecimientos religiosos (1888) 383
11.3.7. Últimas rebajas del siglo a órdenes religiosas (1890-1900) 384
11.4. Trenes especiales a la Semana Santa y Corpus Christi de Toledo (1860-1865) 385
11.5. Contribución a la Asociación para la Defensa de la Sociedad (1872) 386
11.6. Donativos a la Asociación de Señoras de las Escuelas Católicas (1879-1881) 386
11.7. La Semana Santa, Corpus Christi y feria de Sevilla y la subvención de MZA a la Semana Santa de Sevilla (1877-1899) 387
11.8. La romería de San Isidro de Madrid (1868-1902) 391
11.8.1. La falsificación de billetes de viajeros para la romería de San Isidro y Ferias de Madrid de 1878 391
11.8.2. Internacionalización de la festividad de San Isidro y la disminución de la rebaja de precio (1898-1902) 392
11.9. Peregrinaciones nacionales (1877, 1892) y Peregrinación Obrera (1894) a Roma 392
11.9.1. Peregrinación nacional a Roma de 1877 393

11.9.2. Peregrinación nacional a Roma de 1892 393
11.9.3. Peregrinación obrera a Roma (1894), las élites, el marqués de Comillas y su Compañía de Vapores López 393
11.10. Congreso Católico en Madrid (1889), Congreso Católico en Zaragoza (1890) y Congreso Católico Español en Tarragona (1894) 394
11.11. Peregrinación a Alcalá de Henares (1894) 395
11.12. Rebaja en el transporte de cuadros del Museo Nacional a la Catedral de Córdoba, solicitada por la Diputación Provincial (1897) 396
11.13. Orfeón del Círculo Católico de Obreros (1897) 396
12. Obra social laica 397
12.1. Rebaja del precio del billete a emigrantes, indigentes, hospitales, asilos y otras obras pías y sociales (1860-1900) 397
12.1.1. Indigentes (1860). Diferencia entre nacionales y extranjeros 398
12.1.2. Emigración a República Dominicana (1861), Fernando Póo (1869) y Cuba (1889) 398
12.1.3. Caridad laica: desamparadas, nodrizas y expósitos (1861-1862) 399
12.1.4. Donativo para los algodoneros de Francia (1863) 399
12.1.5. Hospitales (1863-1864) 400
12.1.6. Cambio de paradigma sobre caridad (1865). Enfermos pobres y Asilo del Pardo 401
12.1.7. Descuento de precio del billete a dementes pobres del Manicomio de San Baudilio de Llobregat (1877) 402
12.1.8. Donativo al asilo de huérfanos de Linares (1900) 402
12.2. La crisis agraria finisecular (1881-1900) 403
12.2.1. Las primeras emigraciones interiores de jornaleros y MZA (1881) 403
12.2.2. Las acusaciones del gobierno por la crisis agraria a las ferroviarias (1887) 403
12.2.3. Rebaja de precio a los asociados de la Liga Agraria (diciembre 1889) 404
12.2.4. Crisis de subsistencia de Madrid (1898) 406
12.2.5. La crisis agraria y MZA desde 1894 hasta 1900 406
12.3. Colaboración de MZA para la Asamblea de la Cruz Roja en Navarra (1898) 407
12.4. Cambio drástico del destino de los fondos dedicados a caridad de MZA desde 1900 407
12.5. Resumen cuantitativo de los donativos a caridad y causas sociales de MZA entre 1863 y 1899 408
12.6. Los capitalistas del ferrocarril frente a las epidemias de cólera morbo y fiebre amarilla de la segunda mitad del siglo XIX 411
12.6.1. La primera epidemia de cólera morbo (1854-1856) y el marqués de Loring 411
12.6.2. La segunda epidemia de cólera (1865) 412
12.6.3. La epidemia de fiebre amarilla (1870-1871) 414
12.6.4. Tercera epidemia de cólera morbo (1885) 416
12.6.5. Cuarta epidemia de cólera morbo (1890) 418
12.7. Terremotos e inundaciones (1863-1884) 418
12.8. Extinción de la langosta (1884-1900) 419
13. Cadáveres y monumentos de personajes insignes 421
13.1. Traslado de los restos de Agustina de Aragón (1870) 421
13.2. Transporte de la estatua de Álvarez de Castro (1876) 421

13.3. Transporte gratuito del cadáver de Don Nicolás Mª Rivero (periodista) (1882) 421
13.4. Erección de un monumento a la memoria de Don José Moreno Nieto (1883). 422
13.5. Transporte de los restos fúnebres de Francisco Martínez Inglés, cónsul de España en Panamá (1886) 422
13.6. Transporte del cadáver de don Emilio Reus (1894)..... 423
13.7. Transporte del cadáver de don Emilio Castelar (1899)..... 424
14. Exposiciones universales, nacionales y locales, centenarios y conmemoraciones..... 425
14.1. Exposición Provincial de Productos de Málaga (1862)..... 427
14.2. Exposición Internacional franco-española de Bayona (1864) 429
14.3. Fallida Exposición Permanente de la Industria de Valencia (octubre 1864) 430
14.4. Exposición Universal de París (1867)..... 431
14.5. Exposición Aragonesa (1868) 433
14.6. Exposición internacional de Filadelfia (1876) 434
14.7. Exposición Regional Leonesa (1876)..... 436
14.8. Exposición Nacional Vinícola de Madrid (1877)..... 436
14.9. Exposición Universal de París (1878)..... 437
14.10. Exposiciones de la Feria de Madrid (1879, 1880)..... 439
14.11. Exposición de Maquinaria de Valencia (1880)..... 439
14.12. Exposiciones regionales de Cádiz (1879, 1880)..... 440
14.13. 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)..... 440
14.14. Exposición agrícola de Gandía (1881)..... 442
14.15. Exposición de la Sociedad Central de Horticultura de Madrid (mayo y junio de 1881) 442
14.16. Exposiciones de Animales, Plantas y Flores de Madrid (junio 1881, mayo de 1882) 442
14.17. Exposición Internacional de Electricidad de París (1881) 442
14.18. Centenario de Calderón de la Barca (1881) 443
14.19. Exposiciones de la Sociedad Filomática de Burdeos (1882, 1895) ... 444
14.20. Exposición Nacional de Minería, artes metalúrgicas, cerámica y cristalería de Madrid (mayo 1883)..... 444
14.21. Exposición regional de horticultura de Valencia (1883) 446
14.22. Exposición de Bellas Artes de Múnich (julio 1883) 447
14.23. Exposición Agrícola de Albacete (septiembre 1883)..... 447
14.24. Exposición Internacional de Niza (diciembre 1883 – mayo 1884)..... 447
14.25. Exposición Fabril y Manufacturera de Madrid (1884)..... 448
14.26. Centenario del marqués de Santa Cruz de Marcenado (1884) 448
14.27. Exposición Aragonesa (1885) 450
14.28. Monumento a Cristóbal Colón en Barcelona (1886) 451
14.29. Exposición de Filipinas en Madrid (1887) 451
14.30. Exposición Universal de Barcelona (1888) 452
14.31. Coronación del Poeta Zorrilla en Granada (1889) 455
14.32. Exposición Universal de París (1889)..... 455
14.33. Exposición Viti-vinícola de Cariñena (1891) 456
14.34. 4º Centenario del Descubrimiento de América (1892) 456
14.35. Exposiciones de Bellas Artes e Historia Española y Americana (1892)..... 457
14.36. Exposición Nacional de Industrias Artísticas e Internacionales de reproducción de Barcelona (1892)..... 457
14.37. Exposición regional de Badajoz (1893) 457

14.38. Exposición Artística Internacional de Viena y Exposición Universal en Amberes (1894) 458
14.39. Exposiciones de Bellas Artes en Barcelona (1894, 1896) 458
14.40. Exposición de Bellas Artes en Alicante (1894) 459
14.41. Exposición de Bellas Artes en Dresde (1897) 459
14.42. Exposición Internacional del Arte y de Industria en Estocolmo (1897) 459
14.43. Exposición de Artes y Manufacturas Modernas de Madrid (1897) 460
14.44. Exposiciones del Ayuntamiento de Sevilla (1898) 460
14.45. Exposición Agrícola, Industrial, Minera y de Bellas Artes de Murcia (1900) 461
14.46. Exposición Universal de París (1900) 462
14.47. Recapitulación sobre la participación de las ferroviarias españolas en las exposiciones de París 464
15. Patrocinio de congresos y relaciones con organizaciones científicas, técnicas, económicas, culturales, académicas y museos 465
15.1. Congresos 465
15.1.1. Congreso Médico de Sevilla (abril 1882) 465
15.1.2. Congreso Pedagógico de Madrid (mayo 1882) 465
15.1.3. Congreso de Geografía Mercantil y Colonial (noviembre 1883) 465
15.1.4. Congreso Literario Internacional en Madrid (septiembre 1884) y expedición artístico-literaria a Toledo (1887) 466
15.1.5. Congreso en Vicennes por el cincuentenario de los caminos de hierro franceses (1887) 466
15.1.6. Congreso Económico de Barcelona (1888) 466
15.1.7. Tercer Congreso de los Caminos de Hierro de París (septiembre 1889) 467
15.1.8. IX Congreso Internacional de Americanistas (1892) 467
15.1.9. Congreso de Higiene y Demografía en Budapest (1894) 468
15.1.10. Congreso Internacional de Lenguas Romanas en Burdeos (1895) 468
15.1.11. .... Congreso Internacional de Ginecología y Obstetricia en Ginebra (1896) 468
15.1.12. XII Congreso Internacional de Medicina en Moscú (1897) 468
15.1.13. Congreso de Derecho Penal en Lisboa (1897) 468
15.1.14. IX Congreso Internacional de Higiene y Demografía (abril 1898) 469
15.1.15. Congreso Internacional de la Prensa de Lisboa (1898) 469
15.1.16. Congreso social económico Hispano-Americano (octubre 1900) 469
Instituciones académicas y museos 470
15.2.1. La Academia de la Historia (1864, 1899) 470
15.2.2. El Museo Arqueológico de Madrid: inventario y traslado de piezas (1869) 471
15.2.3. Museos de Murcia y Albacete (1876) 472
15.2.4. Museo de la Escuela de Ingenieros de Caminos (1877) 472
15.2.5. Asilo de aprendices agrícolas de Aranjuez (1877) 472
15.2.6. La Institución Libre de Enseñanza (1880) 473
15.2.7. Asociación para la Enseñanza de la Mujer (1882) 473
15.2.8. Palacio de Biblioteca y Museos Nacionales de Madrid (1887, 1890, 1897). 473
15.2.9. Instituto Microbiológico de Madrid (1895) 475
15.2.10. Sociedad de Ingenieros y Arquitectos Húngaros (1897) 475

16. Turismo de ocio y patrocinio de espectáculos 477
16.1. Algunos problemas historiográficos de la historia del turismo 477
16.2. Problemas de las definiciones de “turismo” y “turismo de masas” 479
16.3. Estímulo directo del turismo por las empresas de transporte de viajeros del siglo XIX 480
16.3.1. Las ofertas de viajes de recreo de MZA 480
16.3.2. Coincidencia entre los relatos de los libros de viajes y las rutas y ofertas ferroviarias en el siglo XIX 481
16.3.3. Sistematización y evolución de la oferta de trenes especiales de recreo por MZA 481
16.3.4. Creación del servicio comercial de MZA (1858) 482
16.4. Los viajes breves de recreo. MZA y los alrededores de Madrid: Aranjuez, Alcalá, Vallecas, Toledo y Albacete (1860-1861) 483
16.5. Expansión del método de viajes breves de recreo a otras líneas de MZA (1861-1864) 485
16.6. Balnearios. Los baños de Trillo y la Isabela (1862) 485
16.7. Impuesto sobre el transporte de viajeros por ferrocarril de 1865 488
16.8. Baños de mar 489
16.8.1. Destinos para baños de mar de MZA (1861-1863) 489
16.8.2. Los Baños La Estrella de Málaga (1866) 490
16.8.3. Destinos para baños de mar de MZA (1871-1886) 491
16.9. Los primeros viajes internacionales de recreo y la consolidación de los viajes interiores (1866-1878) 492
16.10. Los viajes circulares (1871…) 495
16.11. El Monasterio de Piedra (1880-1894) 498
16.12. La Sociedad de Propaganda del Turismo en Málaga (a partir de finales del XIX) 501
16.13. Otras modalidades de viajes de ocio 502
16.13.1. Sociedad de Jóvenes de Barcelona (1876) 502
16.13.2. Club Alpino Francés (1888) 503
16.13.3. Estudiantina de la Universidad de Granada (1900) 503
16.13.4. Asociación General de Cazadores (1900) 503
16.14. Patrocinio de espectáculos 503
16.14.1. Las corridas de toros 504
16.14.2. Las carreras de caballos 510
16.14.3. Compañías de actores, músicos y circo 513

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

17. La acumulación de información y las necesidades de imprenta de las ferroviarias: documentación, impresos y publicaciones propias 517
17.1. La acumulación de información, la comunicación y los procesos civilizatorios 518
17.1.1. La fase intermedia de la organización de la información entre las edades moderna y contemporánea 519
17.2. Los archivos de empresa de las ferroviarias 520
17.2.1. La eliminación del “papel inútil” por el consejo de administración de MZA en las primeras décadas de existencia de la empresa 520
17.2.2. El cambio de percepción de MZA respecto a su propia documentación y las primeras recopilaciones de documentos de las distintas concesiones de la compañía 524
17.3. Características de los impresos de oficina de las primeras ferroviarias 525
17.4. Las imprentas proveedoras de las primeras ferroviarias: impresos 527
17.4.1. Rivadeneyra y Sucesores de Rivadeneyra, Manuel Minuesa e Hijos 528

17.4.2. Los inicios del suministro de impresos y material de escritorio a MZA: señor Años o Rivadeneyra (1858) 529
17.4.3. Señores Chaix y Compañía, Corradi y el arrinconamiento de Rivadeneyra (1862)..... 530
17.4.4. Objetos y material de escritorio franceses (1857-1862)..... 531
17.4.5. Nuevo almacén exclusivo para impresos y objetos de escritorio y nuevos pedidos (1862-1863) 532
17.4.6. El suministro a MZA de impresos, material de escritorio y cartones apara billetes de viajeros (1864-1870)..... 532
17.4.7. La litografía de Ramón Párraga de Málaga, suministradora de la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, y los impresos sin firma de imprenta de Ferrocarriles Andaluces 538
17.5. Las publicaciones de las compañías y las imprentas 540
17.5.1. Las primeras publicaciones ferroviarias de Rivadeneyra y las publicaciones de sus Sucesores para MZA 542
17.5.2. Las publicaciones de la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga y los impresores Casilari, Gil de Montes y su viuda (1863-1874)..... 548
18. Ferrocarriles y publicidad 557
18.1. La publicidad como vehículo ideológico del capitalismo..... 557
18.2. La hegemonía historiográfica anglosajona sobre publicidad y empresa 560
18.3. La publicidad de las primeras ferroviarias 564
18.3.1. La relación de MZA con la publicidad..... 564
19. Prensa especializada, generalista y publicaciones periódicas..... 573
19.1. Las primeras subvenciones a la prensa desde la fundación de MZA. La Gaceta de los Caminos de Hierro y los periódicos del marqués de Santana (o Santa Ana según quÉ fuentes) 575
19.1.1. La Gaceta de los Caminos de Hierro..... 576
19.1.2. La Correspondencia de España y otros periódicos del marqués de Santana 581
19.2. La primera noticia de suscripción a una revista. La Revista Ultramarina (1857) 583
19.3. Subvención por publicidad al diario El Debate (1871) 583
19.4. La nueva filosofía de la prensa a partir de 1880..... 583
19.4.1. 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)..... 583
19.4.2. 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)..... 585
19.5. El Correo de Andalucía y el ferrocarril de Córdoba a Málaga (1851-1875) 586
19.5.1. ¿Fundación de El Correo de Andalucía por Jorge Loring? 587
19.5.2. El Correo de Andalucía de jueves 15 de marzo de 1860 “Á la Inauguración del Ferrocarril de Córdoba á Málaga” 592
19.5.3. El Correo de Andalucía de jueves 22 de noviembre de 1860 594
19.5.4. El Correo de Andalucía de jueves 23 de noviembre de 1860 y el amarillismo de sucesos con escenario ferroviario..... 597
19.5.5. El Correo de Andalucía de viernes 2 de septiembre de 1864 604
19.5.6. El Correo de Andalucía de miércoles 8 de marzo de 1865 610
19.5.7. El Correo de Andalucía de sábado 11 de noviembre de 1865, crisis en el número de páginas y la calidad del periódico 613

19.5.8. El Correo de Andalucía de martes 22 de septiembre de 1868 de la Revolución Gloriosa 614
19.5.9. El Correo de Andalucía de jueves 4 de febrero de 1869 615
19.5.10. El Correo de Andalucía de domingo 14 de abril de 1872 617
19.5.11. El Correo de Andalucía de 4 de abril de 1875 625
19.5.12. Publicidad de El Correo de Andalucía en otras publicaciones 626
19.6. La prensa de oposición 627
19.6.1. El pleito judicial de MZA con el Diario del Comercio de Alicante (1858) 627
19.6.2. Libelos y pasquines (1864) 628
19.6.3. Reyerta con el periódico El País (1870) 629
19.6.4. Contencioso. Demanda judicial a El Imparcial (1896) 630
19.7. La prensa obrera. El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías (1902-1904) 631
19.7.1. La publicidad comercial en El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías 633
19.7.2. Contenido y contrapublicidad en El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías 639
20. Anuarios de ferrocarriles y guías para viajeros 647
20.1. Los anuarios españoles de ferrocarriles 647
20.1.1. El primer intento fallido de Hubbard y Bailly-Bailiere (1858) 647
20.1.2. El Anuario de Caminos de hierro (1860) 651
20.1.3. El Anuario De La Torre como fuente para el estudio de los ferrocarriles españoles (a partir de 1893) 652
20.2. Las guías para viajeros 654
20.2.1. Antecedentes y primeras guías de viajeros de etapa ferroviaria en España y en Gran Bretaña 656
20.2.2. 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 658
20.2.3. Las guías de viajeros por tren del siglo XIX en España. Una aproximación a la red internacional de agentes de publicidad 665
21. El origen de la distribución de publicaciones, prensa y publicidad en las redes ferroviarias españolas 689
21.1. Distribución de prensa y libros 689
21.1.1. Primera concesión: Francisco Alonso (1857). Estación de Madrid 689
21.1.2. Segunda concesión: Sociedad General de Anuncios (1863) 690
21.1.3. Tercera concesión: Ildefonso Gutiérrez (1867). Regional, línea de Alicante 691
21.1.4. Cuarta concesión: Jorge Polack (1871) 692
21.2. Distribución de publicidad 693
21.2.1. Primera concesión: Petit de Coupray (1861) 694
21.2.2. Segunda concesión: Mille de L'Aigle (1868) 695
21.2.3. Tercera concesión: Manuel Sarmiento (1872) 696
21.3. Las empresas francesas de la información en torno a los caminos de hierro españoles: L'Imprimerie Chaix y la Editorial Hachette 697
22. Otros elementos de imagen en soporte papel 699
22.1. Los títulos de acciones 700
22.2. Billetes para viajeros: importación e impresión 702
22.2.1. El origen del billete de tren (1838) 702
22.2.2. Primera normativa para los billetes obligatorios de viajeros por MZA y su tipología (1858) 702

22.2.3. Las primeras máquinas de fabricar billetes, los primeros operarios de fabricación de billetes, los pedidos externos de billetes y las primeras máquinas de fechar billetes (1858-1863)……...704
22.3. El cartel ferroviario español y el cartel ferroviario francés sobre España, o el cartel ferroviario franco-español……706
22.4. Las tarjetas postales……710
22.4.1. "Tarjeta postal. Málaga. Estación de los Ferrocarriles Andaluces", (1920?) …O ¿qué pasó con la antigua estación nada más entrar el siglo XXI?.....712
23. Conclusiones y líneas de investigación abiertas.……715
24. Résumé en français……729
24.1. Résumé des conclusions les plus importants……741
25. Índice de ilustraciones, tablas y gráficos……745
26. Bibliografía……751
27. Estadillo de fuentes extraídas de archivos y centros de conservación……793
27.1. Biblioteca de la Fundación de Ferrocarriles Españoles (BFFE) (Madrid)..... 793
27.2. Archivo Histórico Ferroviario (AHF) (Madrid)..... 793
27.2.1. Perfiles longitudinales..... 793
27.2.2. Boletos de Acciones de Ferrocarril 793
27.2.3. Anagramas y membretes de compañías ferroviarias y Cuerpo Nacional de Ingenieros, Caminos, Canales y Puertos (1850¿? 1941)..... 795
27.2.4. Libros de Actas de MZA 796
27.2.5. Expedientes..... 796
27.3.Hemeroteca Municipal (Madrid) 863
27.4. Biblioteca del Banco de España (Madrid)..... 864
27.4.1. Folletos..... 864
27.5. Archivo del Banco de España (Madrid) 865
27.6. Archivo Municipal (Málaga)..... 865
27.6.1. Documentos originales 865
27.6.2. Publicaciones 866
27.7. Cámara de Comercio (Málaga) 869
27.8. Archivo Provincial (Málaga) 869
27.8.1. Consulta Archivo Histórico Provincial de Málaga, con las claves "Ferrocarriles y/o Prensa" 869
27.9. Archivo Díaz Escovar (Málaga)..... 870
27.10. Archivo del Registro Mercantil (Málaga)..... 870
27.11.Association pour l'Histoire des Chemins De Fer (AHICF) (Paris) 870
27.11.1. Divulgation Scientifique 870
27.11.2.Guides et brochures touristiques anciens réseaux..... 870
27.12. Bibliothèque Nationale de France-Bibliothèque François Mitterrand (Paris), salle de recherche 874
27.13. Centre des Archives Historiques SNCF (CNAH) (Le Mans)…… 875
27.13.1. Publicité..... 875
27.13.2. Trains, Affiches et Cinema..... 875
27.13.3. Presse 876
27.13.4. Presse et Publicité dans les chemins de fer avant 1850 877
27.14. Archivo personal de Domingo Cuéllar Villar……879
27.14.1. Anuarios De La Torre..... 879
27.14.2. Consular Reports..... 880
27.14.3. Otros documentos 880

27.15. Archivo personal de Albert Broder (París)……881
27.15.1. Periódicos, artículos de prensa y comunicados del siglo XIX 881
27.15.2. Bases de datos, recursos digitales, audiovisuales, webs y artículos periodísticos actuales……881
27.15.3. Colecciones completas Hemeroteca Digital de la Prensa Histórica…..…881
28. Otras fuentes, Recursos, bases de datos y sitos web.....883
29. Índice onomástico……895

DEDICATORIA

Quod promissum est, de iure debetur.

Mi sincero reconocimiento a la línea de primogenitura femenina de la que desciendo por vía materna y de la cuál soy última representante:

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

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

A María Cantero Luque (Alhaurín de la Torre, 1903; Bassens, 1971)

Amor vincit omnia.

AGRADECIMIENTOS

Ad hoc. A mi director de tesis.

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.

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

Sine qua non. A las profesoras y profesores de la Universidad de Málaga por sus enseñanzas y sostén.

Accésit. Al equipo de investigación AMERIBER de la Universidad Bordeaux Montaigne..

Ab urbe condita. Al equipo de historiadores de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles de Madrid y al equipo de documentalistas del Archivo y Biblioteca de dicha Fundación.

Ars longa, vita brevis. A los documentalistas de bibliotecas y archivos varios (Archivo Municipal de Málaga, Hemeroteca Municipal de Madrid, AHICF de París y CNAH de la SNCF en Le Mans).

Inter nos. Al personal de administración y servicios de la Universidad de Málaga.

ALGUNOS CRITERIOS ORTOGRÁFICOS

Gobierno: He optado por escribir en minúsculas esta palabra en todos los casos debido a la frecuencia con la que aparece en el texto, para facilitar la lectura. Sólo he tomado en cuenta algunas excepciones como "Gobierno Provisional" cuando se refiere al período histórico posterior al derrocamiento de Isabel II, o los casos en los que Gobierno aparece en mayúsculas en fuentes originales o en la bibliografía.

Ayuntamiento: Según el criterio general de la RAE.

Cortes, Corona y Congreso: Siempre con mayúsculas.

Congreso: referido a congreso científico o reuniones de especialistas, a veces con mayúscula cuando se habla de un nombre propio y respetando la ortografía de fuentes primarias y bibliografía.

Servicios y secciones de las ferroviarias (tracción, estación, vía y obras, oficinas, material, tráfico, almacenes, sanidad, explotación, telégrafo, talleres, comercial, construcción, obra nueva, eléctrico, tasas, intervención, estadística, contabilidad, reclamaciones, contencioso…): He optado por escribirlo todo en minúsculas para facilitar la lectura, salvo en los casos donde transcribo literalmente los documentos originales, la bibliografía o las fichas de archivo.

Consejos de administración y comités de las ferroviarias: minúsculas.

Compañía: minúscula salvo cuando forma parte de un nombre propio.

Nuevo Régimen / Antiguo Régimen: minúsculas, salvo en las citas bibliográficas, donde respeto la grafía existente.

Telégrafos y correos del Estado: minúsculas, salvo en el caso en el que van integrando el nombre propio completo de "Dirección General de Correos y Telégrafos", o salvo que estas palabras integren un nombre propio.

Cargos: minúscula, salvo en las transcripciones de fuentes o bibliografía.

Palabras compuestas: He unificado las grafías de algunas palabras, salvo cuando se hallan en las fuentes y la bibliografía, por ejemplo: sub-jefe; sub-prefecto; sub-comisiones; sub-apartado; sub-director; vice-presidente; Sub-bética, …= subjefe, subprefecto; subcomisiones, subapartado, subdirector, vicepresidente, Subbética; etc… He unificado también las grafías de palabras como: coches-correo, sillas-correo, vagones-correo, coche-cama, ferro-carril… = coche correo, sillas correo, vagones correo, coche cama, ferrocarril…., salvo para los casos de fuentes y bibliografía, donde transcribo estas palabras.

Wagon-Lits: para el nombre de esta compañía.

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, tomaré 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 examino 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.

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 intento 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, abordaré 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 dedico 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 profundizaré 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 a la Corona; y patrocinando las numerosas exposiciones universales, regionales, locales, eventos y otras entidades sociales y culturales. También incluyo 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 he 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.

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 como 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 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 conexión entre una de las ciudades de España más periféricas con respecto a la capital, presenta rasgos comunes con otras lejanas ciudades que tam- bién se conectaron a Madrid por ferrocarril, pero a su vez presenta ciertas particularida- des como el esfuerzo ímprobo realizado para salvar la orografía de la Andalucía oriental con los recursos técnicos de la época. 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 y quisieran continuar desde allí hasta Málaga, o viceversa, sin cambiar de estación ni atravesar con este cometido la ciudad de enlace en otros vehículos que recorriesen las distancias intermedias. Aquilatando las ventajas de esta conexión directa en torno a un eje común, podemos interpretar que esta ventaja también favoreció 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 que 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 potente y mejor capitalizada compañía MZA, constructora de la extensa red central de la Península Ibérica, fue la abanderada desde sus comienzos de los intereses del resto de las compañías frente a los obstáculos, normativas e impuestos que interponía el 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 diferente 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 de fer de Paris à Orléans*, y centrándose luego en la construcción de los ferrocarriles del sur del 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 saintsimoniana. En este trabajo, debido al criterio geográfico elegido que ya hemos explicado, sólo trataré la influencia de los hermanos Péreire mediante algunas referencias, aunque esta casa trasplantó a España a través de sus negocios una buena dosis de sus políticas de comunicación y de *savoir faire* empresarial, presentando evidentes paralelismos las prácticas del grupo andaluz Loring-Heredia-Larios, de lo que hablo en otro trabajo[1].

Sin óbice al indiscutible protagonismo de las fortunas francesas en los ferrocarriles españoles, es de resaltar la singularidad del famoso triángulo empresarial formado por dichas 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 ya he 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. Ello puede ser 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 sí intentó 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

[1]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 02/12/2019]

mayor parte de los sectores de producción, mantiene acusadas similitudes a la que ponían en práctica los hermanos Péreire en Francia.

Mi pretensión inicial era abarcar una cronología más amplia de la que hubiera 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 para llegar hasta su nacionalización y fusión en una única empresa púbica en 1941, RENFE, fundada en los años de la postguerra de la guerra civil española. Al cabo de mis primeras averiguaciones hube de acotar el período de estudio, limitándome 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. Con miras más realistas, en una segunda reflexión, decidí dejar aparte las fuentes y documentos de este período de tránsito hasta que llegase la oportunidad de redactar otro trabajo. No obstante, en algunos apartados he trasvasado la frontera de 1900 para incluir años posteriores en pos de una más clara exégesis de algunos procesos que lógicamente no acaban ni comienzan en el límite temporal fijado. Pronto tuve que aceptar que en este estudio inicial tendría que conformarme con bosquejar las posibilidades que esta rama de estudio permite.

Debido a la imposibilidad de abarcar el siglo XX y con el fin de hacer lo más completo posible el trabajo, aquilaté los límites temporales superiores, tratando los inicios de los ferrocarriles en otros lugares de Europa y América e incluí el primer ferrocarril cubano de La Habana a Güines como el primero español, y los proyectos fallidos en el sur de Andalucía previos a la puesta en marcha del Barcelona-Mataró.

También, puesto que profeso la idea de 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, para mis interpretaciones tampoco me circunscribo realmente a una visión geográfica estrecha en base al necesario acotamiento geográfico y a la elección de este eje ferroviario. Al contrario, he tomado la línea férrea estudiada como necesario eje guía, casi como pretexto, pero sin perder de vista las funciones comunicativas de las empresas estudiadas en los ámbitos internacional, nacional, regional y local. Cuando la comprensión de los procesos lo demandaba y con la intención de alcanzar una cognición del conjunto más orgánica y realista, volvía a extender los márgenes de mis acotamientos geográfico y cronológico, sin imponerme , realmente una restricción rigurosa.

Tampoco me he circunscrito a una relación puramente materialista de los hechos y sugiero algunas glosas a la percepción y la subjetividad del momento, a través de los testimonios documentales que nos han llegado. En la cronología que estudio, los vehículos de las nuevas formas de comprensión y conformación del mundo fueron invariablemente las imprentas, ya que ellas produjeron prácticamente toda la comunicación no oral y las expresiones escritas o gráficas; tanto periodísticas, bibliográficas, cartelísticas o de cualquier otro tipo. En efecto, lo más complicado ha sido identificar y tratar de describir los marcos ideológicos y las dinámicas de las mentalidades que sirvieron necesariamente de seno a las formas de comunicación engendradas por aquella primera sociedad contemporánea, pero esta dificultad no me ha impedido realizar un esfuerzo por intentar aprehenderlas.

OBJETIVOS

La aproximación a la comunicación alrededor y derivada de las ferroviarias elegidas, la realizo en torno al eje que uniría geográficamente tres ciudades: partiendo de Madrid y pasaba por la agropecuaria Córdoba para alcanzar el núcleo comercial e industrial costero de Málaga. Avanzo 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, el Estado y las empresas de la información, más la influencia del nuevo medio de transporte sobre las tempranas formas de la información y la comunicación contemporáneas.

Con estas pautas se plantean tres niveles de averiguaciones a realizar. En primer lugar estarían las relaciones entre el capitalismo y los medios de comunicación social en España, que en el siglo XIX estaban regentadas 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, era imprescindible 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 mi 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 lo relativo al trasvase de flujos de información, fundamental en los nuevos parámetros sociales de la Modernidad en el mundo contemporáneo.

HIPÓTESIS

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

a) Uno de los ítems cardinales que me planteé 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 en terminología actual serían las relaciones públicas. ¿Invertían 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 que en la actualidad las empresas o corporaciones económicas mantienen 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 intere- ses económicos, mantener intercambios 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 política 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. ¿Existiría este tipo de estímulo de relaciones con otros organismos no empresariales?

c) Otra suerte de hipótesis: ¿Qué tipo de relaciones existían entre las empresas ferroviarias y los periódicos y la 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 preferencia a 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?, ¿exis- tía algún tipo de encubrimiento de estos sucesos o por el contrario alcanza- ban gran difusión pública?, ¿tendrían como resultado las tragedias ferrovia- rias una inhibición de la publicidad o más publicaciones en torno a los ferro- carriles?

Decidí 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. Suponía 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 fuera las propias empresas, u otros grupos financieros, conglomerados empresariales, organismos públicos e incluso otras empresas privadas.

METODOLOGÍA, BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

La metodología empleada para este trabajo puede definirse básicamente como derivada del cruce de dos objetos de investigación que generalmente se presentan de forma individual en los estudios disponibles. Por un lado, he 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, he 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 he 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, ahondo en las relaciones de las ferroviarias con la división social del trabajo, el movimiento obrero y el retroceso del campesinado; con los mo- dos 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 este caso, el elemento de expansión capitalista que nos aporta esta síntesis es el ferrocarril durante la se- gunda 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 he 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 pensé en dar a esta tesis una estructura que dividiese la comunicación de las empresas ferroviarias entre comunicación interna y comunicación ex- terna, pero debido a factores que justifico a continuación, abandoné este tipo de andamiaje y procedí a montar la estructura que finalmente ofrezco. El motivo princi- pal para este cambio de estructura fue la duda de estar cometiendo un grave ana- cronismo al hablar de comunicación interna o comunicación externa en las cronolo- gías que estaba trabajando, y que este anacronismo iba a interferir en el lenguaje y la concepción de los documentos originales, porque la categorización de la comuni- cación empresarial en estos dos conjuntos no puede trasponerse sin más a las em- presas 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 con- cepción 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 un marco indistinto de actividades de gerencia corrientes de la empresa. Por estas razones, he preferido 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 he 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 Es- covar, Málaga; Archivo del Registro Mercantil, Málaga; Bibliothèque de l'Association pour l'Historie 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.

Confieso, sin embargo, que aunque en un primer momento lo había proyectado, no pude finalmente consultar los fondos de la Biblioteca Municipal de Córdoba, que sé que guarda algunas fuentes y debe conservar guías de viaje y colecciones de perió- dicos y publicaciones locales interesantes.

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 anexos" ofrezco las imágenes de algunas de las más relevantes que se han utilizado para el cuerpo de esta tesis. En contrapartida, descarté al menos un sesenta o un setenta por ciento de los docu- mentos que fotografié durante el trabajo de campo para la confección final de la tesis, aunque estaban ya analizados y parcialmente redactados sus resultados —sobre todo los relativos a los inicios del siglo XX—; aunque presentan grandes posibilida- des de investigación.

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 de los Ferrocarriles Andaluces surgida en 1877 a partir de la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga—, 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 esta 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 sus 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 coleccio- nes documentales testimonio de su actividad económica pasada. Es posible que aún

queden documentos dispersos de la Compañía de Ferrocarriles Andaluces en los archivos de la ciudad de Córdoba o en otras bibliotecas provinciales de municipios, como la de Álora, los cuales no podido consultar aún.

En honor a la verdad y a la ética científica que debe guiar toda investigación, tengo que añadir que durante todo el tiempo de elaboración de este trabajo, creí que toda la documentación del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, habría desaparecido durante el incendio del Palacio de la Tinta en Málaga de 1986, pero una vez depositada la tesis a mediados de diciembre de 2015, en los meses de ínterin hasta su defensa, tomé conocimiento de que las actas de la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga sí habían sobrevivido al incendio y estaban custodiadas en el archivo ADIF de Sevilla. La información de estas actas, que hubiera equilibrado los resultados de este estudio, no pudo ser consultada ni añadida en tiempo adecuado al texto que presento aquí. Queda pendiente un trabajo sobre ellas desde el enfoque comunica- cional que he dado al estudio de las actas de MZA. El descubrimiento y existencia de dichas actas del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, una semana antes de la fecha de lectura de esta tesis, el 28 de abril de 2016, fue declarado al tribunal que la exa- minó y hago mención ahora de dicho descubrimiento para que quede constancia de ello en el momento en que reviso este texto para su publicación, a mediados del año 2019.

Esta diferencia en la documentación me llevó a utilizar otras fuentes y metodologías para compensar las lagunas que se me presentaban para el estudio del eje completo, como otros documentos generados por la empresa andaluza, publicaciones y biblio- grafía académica. No obstante, el desnivel entre las fuentes disponibles de las dos empresas ferroviarias introduce en este 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 sus publicaciones. Por fortuna, al indagar en los archivos de empresa de MZA, descubrí que existe una parte de los documentos administrativos emitidos por imprentas, periódicos y las primeras agencias de entre los papeles de esta compañía ferroviaria. Estos documentos de las empresas de la comunicación, como cartas in- tercambiadas 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 publici- dad en prensa y de algunos trabajos de promoción para las ferroviarias, contienen un alto valor precisamente por su escasez; e intuyo que en los archivos de otras grandes empresas del siglo XIX que hayan llegado hasta la actualidad —las navie- ras, 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 que reconsideremos las posibilidades del estudio del periodismo contem- poráneo desde la óptica de sus relaciones comerciales en los primeros tiempos en las fuentes que nos proporcionan estos otros archivos de empresa.

He utilizado también abundantemente los portales con documentos digitalizados, en especial la Hemeroteca Digital de la Prensa Histórica, para el acopio de algunas publicaciones especializadas en ferrocarriles que descargué de forma íntegra y he utilizado como fuentes básicas. A lo largo del trabajo he consultado en numerosas ocasiones otros portales de fuentes bibliográficas o periodísticas digitalizadas, como Europeana o Gallica, así como algunas otras bases de datos de diversas universi- dades y otras webs de instituciones oficiales.

El método principalmente utilizado ha sido el análisis textual deductivo pormenori- zado de los documentos y su puesta en relación entre sí y con la bibliografía espe- cializada, pero en algunos casos he 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 he 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. Este estudio permite una ampliación de los análisis numéricos y cuantitativos, y me propongo ir desgranando el grueso de los datos que aquí se presentan en trabajos posteriores. Entre los más interesantes que he 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 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 vaya desarrollando estos temas a lo largo de este trabajo, iré exponiendo las líneas de investigación que han quedado abiertas o sin concluir.

PRIMERA PARTE - FERROCARRILES, MODERNIDAD Y REDES DE COMUNICACIÓN EN EL SIGLO XIX

1. LA LLEGADA DE LA MODERNIDAD, EL MITO DEL PROGRESO Y EL FERROCARRIL

El estudio abordado 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.

1.1. 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 al 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. A veces esta vía hacía 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 categorías[2].

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 pasando de una percepción orgánica a otra mecánica, 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 sociales[3].

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 Paris, 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*.[4] La conjunción de lo artístico y lo científico, del espíritu y la mecánica, de lo humano y del valor del

---

[2]CAPEL, Horacio (2011) *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, pp. 5 y 15.

[3] 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.

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

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 Lumiére, 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 estadio[5], 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 precedentes[6]. Los excesos de población hubieron 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 desde los espacios rurales a las ciudades, lo cual 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 culturales[7].

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, extensión del consumo y unificación de las formas de vida, y la aparición de nuevas realidades interconexionadas indicadas por Castells y desarrolladas por otros autores[8]. El inicio de

---

[5] JOST, François (2003) "Leçon 1: La naissance du cinéaste. Vu de l'atelier", en *Cours libre d'histoire du cinema: Faut-il réécrire l'historie du cinema? (II), Les grandes ruptures*, Musée du cinema, 12 pp. Disponible en: http://fgimello.free.fr/documents/naissance_cinema1.pdf [última consulta 02/12/2019]

[6] 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 02/12/2019]. Y para la rápida síntesis que realizo 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, me baso 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, Lluis; 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.

[7] CAPEL SÁEZ, Horacio (2011) *Op*. cit.

[8] 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:

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 XXI[9].

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 XX[10].

Desde el comienzo de la Primera Revolución Industrial, los modos de vida basados en el autoabastecimeinto, 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. En su 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.

http://www.ehu.eus/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2001/2001_1.pdf [última consulta 21/06/2015]

[9] 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.

[10] En trabajos de investigación sobre la historia del gas y su relegación paulatina por la electricidad en su utilidad en el alumbrado público, destaca la amplia labor realizada—de la cual mencionamos solo dos reseñas de carácter general que se ajustan al marco cronológico y temático de mi estudio—, 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*, nº 16, pp. 108-131. Disponible en: http://www.tstrevista.com/tst-pdf/tst_16/dossier16_04.pdf [última consulta 02/12/2019]; (2008) "La industria eléctrica y su actividad en el negocio del alumbrado en España (1901-1935), en *Revista Ayer*, nº 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 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.

1.2. 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 del 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 Innis[11]. 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*[12], 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)[13], *The Bias of Communication* (1951)[14] y *Changing Concepts of Time* (1952)[15]. 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*[16], en el cuál desarrolló 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 prerrequisito para incrementar el control sobre el tiempo. En sus hipótesis, el "bias" —o la parcialidad—, presuponía 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

---

[11] Se puede encontrar una breve biografía de Harold Innis en el blog dedicado a los autores de las Ciencias de la Comunicación de la revista académica *Infoamérica*, elaborada por mi director de tesis Bernardo Díaz Nosty. Disponible en: http://www.infoamerica.org/teoria/innis1.htm [última consulta 02/12/2019]

[12] INNIS, Harold (1923) *A History of the Canadian Pacific Railway*, P. S. King & Son, Ltd., Orchard House, Westminster, London; McLlelland and Stewart, Ltd., Toronto, 365 pp. Disponible en: https://archive.org/details/historyofcanadia00inniuoft [última consulta 02/12/2019]

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

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

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

[16] 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]

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 radio[17]. Para otros estudiosos de Harlod 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 daba 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 Canadá[18].

En este trabajo no voy a abarcar todas las ramificaciones del llamado desarrollo capitalista, ni pretendo incluir en él exhaustivamente las relaciones entre la comunicación y los medios de transportes en la perspectiva amplia de Harold Innis. Ni si quiera podré 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. Quiero remarcar que al igual que mi trabajo aquí ha consistido en la ligazón entre las industrias de la comunicación y las ferroviarias, por las justificadas razones que vengo exponiendo, sería interesante que la investigación abriese vías de perspectivas combinadas entre otras empresas capitalistas y aquélla.

1.3. 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”[19].

---

[17] 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.

[18] 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. Disponible en Taylor & Francis.

[19] 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

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 folklore 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, reconociendo el entrelazamiento indivisible entre lo profano y lo sagrado en todos los seres humanos, lo cual se manifiesta, finalmente, consciente o inconscientemente[20].

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 contemporáneos [21]. 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 XX[22].

---

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.

[20] 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 02/12/2019]

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

[22] 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/SESION-6-Sachs-Diccionario-Del-Desarrollo.pdf [última consulta 02/12/2019]

En este trabajo intento acercarme 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, incluiré 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, buscaré también el enfoque antropológico en el acercamiento a grandes burgueses, ingenieros y empleados rasos.

1.4. 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 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 imagen[23].

A lo largo de este 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

[23] Para el objetivo que pretendo en este 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 02/12/2019]; GEIENE, Ingrida (2002) "The Notion of Power in the Theories of Bourdieu, Foucault and Baudrillard", en *Sociologija. Mintis ir veiksmas* 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]

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 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.

1.5. 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 sentidos[24]. 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 mismas[25].

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 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.

---

[24] RUSSEL, 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 02/12/2019]

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

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 Portocarrero[26], periódico que analizaré 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 inédita[27], analiza el léxico ferroviario español del siglo XIX a través de los impresos del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, corpus que también trabajaré a continuación. 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 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—.

---

[26] 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 02/12/2019]

[27] 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.

El mismo Martínez Lledó, en un artículo posterior[28], 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 publicarse 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. 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, pero destacaba 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 ya en cuenta 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 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.

1.6. 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

[28] 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]

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)[29].

1.7. LA INTRODUCCIÓN DEL SISTEMA MÉTRICO DECIMAL (1867)

La introducción del Sistema Métrico Decimal en España ha sido interpretada 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 centuria[30]. 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

[29] 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.

[30] 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.

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., dado 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 locales[31]. Estas reacciones contra el sistema métrico decimal habían sido motivo de fuertes debates desde hacía más de dos décadas, los cuales pueden seguirse 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 unificadas[32].

1.8. 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 limitan de momento al análisis de 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 empleados[33]. Siguiendo el hilo de lo que se conoce de la medición del tiempo mecánico hasta la llegada de los ferrocarriles y continuando con la pista de algunas anotaciones que he hallado en las actas de MZA, me aventuro a completar el proceso de homogeneización del tiempo en la segunda mitad del siglo XIX. La clave de esta unificación del tiempo se incardina en el proceso de remodelación de conceptos sobre el tiempo y el espacio anteriores a partir del hito de la necesidad de coordinación horaria que hubieron de resolver los ejecutivos de las empresas ferroviarias. 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.

Los relojes mecánicos se habían introducido 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

[31] SILVA SUÁREZ, Manuel (2008) *Op. cit*., pp. 23-24.

[32] 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 02/12/2019]

[33] 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 02/12/2019]

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 relogios" 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, acompasándolas 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 1492[34].

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. Pero 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. Creo que 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 servicio 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 que la ferroviaria optimizase 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 si intentamos comprenderlo desde la óptica de nuestra mentalidad actual. Pasó nada menos que una década hasta que se detectó que se hacía absolutamente necesario coordinar la medición del tiempo entre las distintas ciudades y localidades, y hubo de transcurrir otra década más hasta que se logró poner 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 digo, el proceso de caer en la cuenta de este detalle y corregirlo 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 se registra el 26 de febrero de 1858[35]. En una

---

[34] 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: http://riuma.uma.es/xmlui/bitstream/handle/10630/6624/14.%20JESUS%20SUBERBIOLA.pdf?sequence=1 [última consulta 02/12/2019]

[35] Actas MZA, sesión nº 11 de 26 de febrero 1858, p. 226.

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 subinspector de Alicante ascendía a 12.000; es decir, el cargo de relojero ocupaba un nivel intermedio en la jerarquía de los oficios de la empresa. 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 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 face- tas de la realidad, para poder encajar esos cambios hubieron de producirse altera- ciones aceleradas en las mentalidades, y ello se vuelve patente en las nuevas cone- xiones de conceptos que hubieron de generar 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 de los con- ceptos del tiempo y la velocidad, que no debió ser tan evidente para los contempo- ráneos, puesto que 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 sur- gido 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 ser- vicios 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 comentare- mos en un epígrafe posterior, y lo mismo ocurría con todos los demás bienes mate- riales y de consumo que iban siendo confeccionados por medios mecánicos. La exactitud y reducción del tiempo de los transportes, también estaban entre las ma- yores ventajas que ofrecía el ferrocarril como medio de locomoción, y estas ventajas parecieron compensar con creces desde el punto de vista del momento los inconve- nientes que conllevaban aparejados la construcción y explotación de las redes ferro- viarias. Así los conceptos de ahorro de tiempo y velocidad habían quedado clara y palpablemente 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 Es- tado 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 de llegada.

En los años iniciales de explotación de las líneas, las sucesivas multas por retrasos a las que las ferrovías fueron sometidas, dieron lugar a que se primara a los maquinistas por aumento de velocidad para recuperar los tiempos de retraso. En abril de

1862[36] 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 para los maquinistas por el tiempo que ganen en la marcha de trenes retrasados de viajeros autorizando á elevar la velocidad de estos tre- nes hasta un máximum de 60 kilómetros por hora. Se dará parte de este aumento de velocidad al Sr. Ministro de Fomento, y si transcu- rridos 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 1862[37] 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 anunciasen 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. Se admitía solamente que se diesen ciertas variaciones indispensables para los cruces mientras 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 de la empresa deliberó sobre ello el 21 de aquel mismo mes[38]. 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 exce- diesen de 400 metros de radio pero sin llegar a los 800. El director de MZA 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 ligero au- mento 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 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 anden de la estación de Madrid[39].

---

[36] Actas MZA, sesión nº 13 de 10 de abril de 1862, p. 54, libro 4.

[37] Actas MZA, sesión nº 26 de 7 de agosto de 1862, p. 118, libro 4.

[38] Actas MZA, sesión nº 27 de 21 de agosto de 1862, p. 126, libro 4.

[39] 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 homo- génea 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 distin- tos lugares, pero no se encontró una solución definitiva ni eficaz hasta años más tarde. El asunto comenzó a mediados de noviembre de 1868[40], cuando:

> *"Un Señor Administrador que ha recorrido la línea de Zaragoza, ma- nifiesta al Consejo que los relojes de las Estaciones no están acor- des 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 1869[41], la misma que se abrió con el anuncio del fallecimiento del Barón Ja- mes 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 reloges [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 desapa- rezcan 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 discor- dancia 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 de- bió 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 las irre- gularidades 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 res- pecto al asunto, que se prolonga durante otro año y medio aproximadamente. Por fin, el 6 de mayo de 1871[42], parece que se comenzaban a poner las bases de un sistema coordinado de supervisión del tiempo con el objetivo de homogeneizarlo a efectos del servicio; y tenemos unos párrafos en las actas 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 Estaciones cuidarán de poner los relojes de las mis- mas 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*

[40] Actas MZA, sesión nº 33 de 12 de noviembre de 1868, p. 72, libro 6.

[41] Actas MZA, sesión nº 34 de 19 de noviembre de 1868, p. 73, libro 6.

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

> *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."*

Felizmente se había revelado el problema de la desconexión de conceptos entre tiempo y espacio, que había pasado desapercibido hasta entonces, y se comenzó a ponerle remedio, ideándose un sistema de coordinación de los relojes entre las dis- tintas 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 se tenían en cuenta tres factores, tiempo, velocidad y sincronización de medición del tiempo en los espacios geográficos, y no solo dos. Estos tres factores pasarían en adelante a formar un conglomerado indivisible.

2. 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.

2.1. 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 introduzco una síntesis del reciente estudio de Barry Eichengreen[43].

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 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

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

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. 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 abundantes 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 austrohúngaro 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 que estaban generalizándose durante 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 1990[44], 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.

2.2. LAS INVERSIONES EXTRANJERAS EN ESPAÑA DURANTE EL SIGLO XIX

Investigaciones recientes en los fondos documentales del archivo del Banco de España[45] 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 ya he mencionado, en 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

---

[44] REDISH, Angela (1990) "The Evolution of the Gold Standard in England", en *Journal of Economic History*, nº 50, pp. 785-805.

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

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.

En materia de inversiones ferroviarias francesas en España, contamos con la obra del consagrado historiador de la economía española Albert Broder. En uno de sus trabajos, este investigador profundizó 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 españoles[46]. 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 del 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”. Por otro lado, 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 las 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 ca-

[46] 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-etrangers-en-Espagne-XIX-02.pdf [última consulta 02/12/2019]

racterísticas 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 los juegos de la política. Tras esta alta banca, 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 la 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 además la creación de la peseta que deterioró rápidamente los tipos de cambio en nuestro país, 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 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 esplendor de los nuevos grandes bancos de Madrid y Barcelona, como el Banco Hispano Americano y 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 (Ferrocarril 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 conveniente[47]. 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 París[48]. Pocas semanas más tarde del informe del comité, en el que parece que el brazo francés de la compañía expresaba haber tomado

[47] Actas MZA, sesión nº 23 de 31 de diciembre de 1886, p. 388, libro 12.

[48] Actas MZA, sesión nº 3 de 11 de febrero de 1897, p. 418, libro 12.

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 internacional[49].

2.3. 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 ferrocarril[50] que utilizaré aquí como eje conductor para una visión contextualizadora 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 financiara 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

[49] Actas MZA, sesión nº 4 de 25 de febrero de 1887, p. 426, libro 12.

[50] 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.

tanto preferentes como ordinarias. En Estados Unidos la figura de las acciones privilegiadas se introdujo en el país por medio de la ferroviaria The 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 Lloréns[51] 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 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 de 1856 del final del Bienio Progresista. A partir de estos momentos, debía realizarse la publicación de las cuentas de las sociedades 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

[51] 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, nº 120, enero-marzo 2004, pp. 65-94. Disponible en: http://www.aeca.es/pub/refc/articulos.php?id=0062 [última consulta 18/06/2015]

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.

Este paso del "anonimato" de las sociedades anónimas (valga la redundancia) y la intimidad de sus cuentas, a la obligación para éstas de la exposición pública de las mismas, tuvo una influencia importante en la publicidad y en los anuncios insertados en la prensa generalista a partir del momento en que se pone en vigor dicha obligación. En los anuncios de las empresas de seguros encontramos una súbita basculación hacia una publiciad de ostentación por medio del capital social de las empresas, abriéndose un período en el que se percibe la intencionalidad de impresionar al público general y a los pequeños consumidores de seguros por medio de esta práctica[52].

2.4. LAS ALTERNANCIAS ENTRE LA EXENCIÓN Y LA RESTRICCIÓN DE DERECHOS DE ARANCELES

Durante el Bienio Progresista (1854-1856), en 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 excensión 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 llevaba a cabo en Francia durante los primeros años de existencia de MZA. 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 la compañía 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 Francia[53].

---

[52] Posteriormente a la defensa de esta tesis (28 abril de 2016), publiqué un artículo al donde detallo más a fondo este proceso y analizo diversos anuncios donde aparece esta consigna como gancho publicitario, ver: GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2018) "Seguros, ferrocarriles y prensa: los incendios de 1864 en las instalaciones de MZA en Madrid", en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, Revistas de la Universidad Complutense de Madrid, Vol, 40 (2018), disponible en: https://revistas.ucm.es/index.php/CHCO/article/view/60328 [última consulta:02/12/2019]

[53] Actas MZA, sesión nº 61 de 27 de octubre 1858, p. 400.

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), los cuales habían facilitado el arranque del nuevo medio de transporte. 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 tercer, 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.*
>
> *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 ofrezco a continuación un apunte del acta de 10 de mayo de 1867[54] 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

[54] Actas MZA, sesión nº 10 de 10 de mayo de 1867, p. 406, libro 5.

necesitaba, puede inferirse 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 ferrocarriles 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 [sic] 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."*

2.5. LA ADOPCIÓN DE LA PESETA (1868)

Otro hito de importancia en torno a los cambios homogeneizadores del siglo XIX que merece ser resaltado es la adopción de la peseta, en su papel de introductor de la 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 napoleónica[55]. En una de las transiciones hacia la adopción definitiva de la nueva moneda, el ministro de Hacienda Pedro Salaverría —quién aparece 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 Liberal[56].

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 circula-

---

[55] 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 02/12/2019]

[56] 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 02/12/2019]

ción obligatoria no llegaría hasta el 1º de enero de 1871. La adopción de la nueva moneda repercutiría en las empresas de dos formas: como cambio interno y como 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 aquí 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 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"[57], 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 importante asunto con el detenimiento que merecía, para tomar las resoluciones que mejor conviniesen en tiempo oportuno[58].

2.6. 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, contamos con 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 política[59]. Se dieron algunas excepciones, como fue el caso del Banco de Málaga, creado a su vez por el grupo de industriales Loring-Larios-Heredia que puso en marcha el ferrocarril hasta Córdoba.

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 pude localizar varios títulos sobresalientes de estas publicacio- nes. De entre ellas destacan dos, que incluían secciones permanentes sobre nego- cios ferroviarios:

---

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

[58] Actas MZA, sesión nº 3 de 22 de enero de 1870, p. 259, libro 6.

[59] 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 02/12/2019]

-*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.

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.

3. LOS FERROCARRILES, LAS ÉLITES Y EL PODER

Es sorprendente 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 y viceversa. 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 cultural[60]. Últimamente se está dando un nuevo impulso a la investigación de prosopografías ampliadas sobre ciertos personajes que pertenecieron a estas clases dirigentes[61]. En cualquier caso, 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, la cual planteo como línea de investigación abierta que podrá retomarse en futuros estudios. Como se trata de una 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, realizaré un pequeño esbozo que nos permita 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 Ferrocarril de Córdoba a Málaga y su evolución a Ferrocarriles Andaluces.

Utilizando un paralelismo con el mundo actual se aprecia 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.

---

[60] 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.

[61] 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. Agradezco a este doctorando su generosidad al facilitarme sus referencias bibliográficas sobre la teoría de las élites en España, de las que sólo he utilizado una mínima parte a modo encuadre para mi texto.

3.1. LOS ENGRANAJES DEL PODER Y EL CACIQUISMO

Sobre los engranajes del poder en España en la primera fase de la jalonada y lenta trascendencia del antiguo al nuevo régimen, es consabido y ha sido bien estudiado el largo período de caciquismo que caracterizó a 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 en las que se apoyaron las monarquías constitucionales durante un extenso período de la Historia de España[62]. En 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 Lara[63] o Javier Tussel, quien trabajó en concreto el fenómeno en la región de Andalucía[64]. Según este último autor, la desmovilización generalizada del electorado, la intervención del 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 locomoción[65].

Las élites políticas y económicas tenían un tratamiento de favor en todas las facetas de sociales y de los negocios. 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 restringidos[66]. Estos listados son también una

---

[62] 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 02/12/2019]

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

[64] TUSSEL, 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*, nº 2, pp. 7-19. Disponible en: http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=666860 [última consulta 02/12/2019]

[65] 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.

[66] En los documentos anexos he 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 Rothscild, no llevan ningún otro identificativo que su propio nombre, es

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, he comenzado a extraer estas relaciones de las actas de MZA en preparación de algún trabajo venidero que recopile estas fuentes.

3.2. LOS LUGARES DE REUNIÓN DE LAS ÉLITES DEL SIGLO XIX: CASINOS Y SOCIEDADES DE RECREO

Aunque existe bibliografía abundante sobre los casinos, las sociedades de recreo y los centros de ocio y sociabilidad de la España del siglo XIX[67], para profundizar en las relaciones sociales de la élite de aquel tiempo y la mecánica de estas relaciones, en este breve atisbo voy a utilizar la reciente tesis de María Zozaya Montes, titulada *El Casino de Madrid: Ocio, Sociabilidad, Identidad y Representación Social*[68], 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 ello 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,

---

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, Lemoinnee [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 distitnas 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 lisado de Excelentísimos Señores de la Sociedad Mercantil y algunos ingenieros de otras compañías.

[67] Sobre esta materia de los espacios y formas de sociabilidad, referencio aquí algunos trabajos que denotan el interés que despertaba el Casino de Madrid ya entre estudiosos e investigadores del siglo XIX y principios del XX, como: VASILI, 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 02/12/2019]; 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 02/12/2019]; GÓMEZ MENDOZA, Josefina (2006) *Urbanismo e ingeniería en el siglo XIX. Reforma interior de las ciudades y movilidad, Discurso de la Académica Electa Excma. 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 Excma. 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 02/12/2019]

[68] 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 02/12/2019].

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 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 pergeñaron 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 relación 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.

3.3. 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. Gozaba del favor del entonces ministro de la guerra, Fernando Fernández de Córdoba, y había apadrinado en el Casino de Madrid a Eduardo Perrote, militar y publicista cuyo nombre empezaba a sonar en los círculos periodísticos de Madrid y París. De La Gándara había cursado la carrera militar junto con su hermano mayor, luchó en la primera guerra carlista e ingresó en el casino en 1841 a la edad de 21 años. Ese mismo año se posicionó a favor de Espartero en el levantamiento en su contra de los moderados con O'Donnel a la cabeza en 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 De la Gándara 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 conveniente[69]. 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 compañía[70]. 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 lares[71].

De La Gándara formó parte de las comisiones principales organizadas por MZA en negociaciones con el Estado. Fue pieza clave en casos de los obstáculos iniciales para estas negociaciones y salió exitoso de ellas. Por ejemplo, el enconado asunto del trans-

[69] Actas de MZA, sesión nº 29 de 15 de abril de 1857, libro 1, p. 54.

[70] Actas de MZA, sesión nº 57 de 16 de noviembre de 1859, p. 202, libro 2.

[71] Actas de MZA, sesión nº 25 de 14 de junio de 1861, p. 307, libro 2.

porte de la correspondencia pública con la Dirección General de Correos del que entraremos más adelante, lo resolvió De la Gándara junto con Ros de Olano y Zaragoza[72]. 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 Ministros[73]. 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—, fueron también solucionadas por De la Gándara junto con Salaverría y Llorente[74], 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 Málaga[75]. 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 regla[76].

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, también a mi parecer, destaca sobremanera el entramado del trío de industriales andaluces en el Casino de Madrid con otros notables de la época, y he 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 línea primigenia Córdoba-Málaga. 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 futuro[77]. 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 mi hipótesis sobre una visión saintsimoniana de la creación de estructuras reticulares de "progreso", que ya ha sido publicada en otro lugar[78]. Es incuestionable la capacidad de

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

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

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

[75] Actas de MZA, sesión nº 1 de 19 de enero de 1867, p. 353, libro 5.

[76] Actas de MZA, sesión nº 24 de 26 de noviembre de 1875, p. 240, libro 8.

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

[78] GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2015) "Las leyes flavias, …", *Op. cit*.

influencia de los fundadores de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces sobre los altos cargos del Estado y su manejo de información privilegiada para conseguir sus objetivos. 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 a su vez los ingresos de varios miembros a la sociedad recreativa.

Parece ser que los comienzos de Ferrocarriles Andaluces fueron arriesgados, en el sentido de que la nueva compañía levantó serios recelos entre los Rothschild, propietarios de MZA, al tiempo que suspicacias respecto a la competencia desleal que podría oponerles. En 1878, año siguiente a la constitución de la empresa andaluza, estuvo a punto de llevarse a cabo una especie de "opa hostil" por MZA para absorberla. Por la extensa anotación en el acta de MZA de la sesión del 14 de octubre de 1878[79], comprobamos cómo De La Gándara utilizó toda su diplomacia y tiento para neutralizar esta peligrosa circunstancia. 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, se puede deducir que De La Gándara dilató su maniobra aprovechando el período estival un intento de que los ánimos encendidos y la alerta en MZA se calmasen. 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 rechazar esta adquisición, por no ser afín a sus intereses. Aunque no puedo asegurar a ciencia cierta estas profundas intenciones veladas, es lo que parece leerse entre líneas. La prudente y a la vez taimada intervención de De La Gándara en esta cuestión logró disuadir a la cúpula de MZA de la rentabilidad de las líneas en explotación de Andaluces, sembrando dudas fundadas en los escasos datos estadísticos disponibles. 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:*
>
> *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.)*

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

(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 ferro-carril 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 anime 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 —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. 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 De 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 resulta menos mitológica, pues la ascendencia de Salamanca se enraizaba en la clase media acomodada y su padre fue médico de la Real Armada y jefe de sanidad de la plaza, así que 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 la dinámica 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 a los 22 años en alcalde de Monóvar —municipio en la provincia de Alicante—, 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 aquella provincia, y pareció fallecer. En realidad se trataba de una catalepsia que padecía, y despertó cuando ya se encontraba en el ataúd. 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, de apellidos Livermore Salas. 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 más 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 quien también se relacionaba en aquel centro de ocio y junto al que firmaría la solicitud de creación del Banco de Isabel II, fue Luis María Pastor. 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 la fortuna de Manuel Agustín era ya considerada una de las mayores de España y también era célebre 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 Oyárzabal. 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, y ejercieron influencia ideológica en la alta sociedad mediante las tertulias políticas que organizaban 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 a su vez introdujo en 1875 en casa de los Loring a Francisco Silvela, personaje que acabó casándose con una de las hijas del matrimonio.

Como ejemplo del complejo entramado del mundo de los negocios y de aquella élite burguesa con poder indiscutible sobre la prensa del momento, traigo a continuación trágico ejemplo el acontecimiento de la muerte por occisión de Manuel Loring Heredia, uno de los hijos de Amalia Heredia y Jorge Loring, que ya ha sido estudiado por los historiadores del periodismo[80]. 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 el concejal silvelista Joaquín Ferrer y Casanova, además director de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad. 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, acusación que posteriormente resultó cierta. Al llegar Manuel Loring Heredia a Málaga fue al encuentro de García Peláez a un café del centro de la ciudad llamado Café Inglés. Manuel obligó al periodista a salir del establecimiento con él y, ya en la calle, ambos se agredieron. La refriega terminó 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

[80] 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 02/12/2019]

encarcelado casi sin dársele opción a la presunción de inocencia, interponiéndose 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 su causa numerosos periódicos de Madrid, sus directores, colaboradores y un gran número de intelectuales. Entre tanto, Silvela, desde su escaño en las Cortes empeñó toda su influencia para retrasar y obstaculizar el indulto. Siete años después, los hermanos de Francisco de Asís García obtuvieron su objetivo y consiguieron conmutar la pena de cadena perpetua por su exilio. Una vez libre el periodista en 1898, marchó a Lisboa para desde allí embarcarse hacia América, y en la capital lusa recibiría 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 años.

Casi una combinación entre la historia de la prensa y un caso de prensa amarilla de la época, resulta un ejemplo patente de la imposibilidad de atacar directamente a la élite burguesa de entramado caciquil de la época. Los resortes de poder que manejaba dicha élite hacían posible la muerte social no sólo de un individuo, sino de toda su familia. La ruina y la tragedia caerían sobre quien 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 con las élites suponía riesgos y consecuencias muy elevados.

Siguiendo con Zozaya Montes, la vida del Casino de Madrid había seguido mientras tanto, y los primos Jorge Loring Heredia y Manuel Heredia fueron admitidos como miembros 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 del casino como director de recreos. Otra de las hijas de los marqueses de casa Loring contrajo 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 mediante acuerdos 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 en posesión de la empresa textil Industria Malagueña, 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 a formar parte del casino como miembro, exactamente el mismo día en que lo hizo 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 Crooke y Manescau 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 primos[81].

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 su allegado pariente 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 se vieron favorecidas por las sinergias conseguidas con ilustres de otros círculos como los duques 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 redes de negocios con la flor y nata de las élites económicas y políticas nacionales de la época.

Destaca el hecho de que los tres sectores de negocios que simbólica 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 la España del siglo XIX arrastrasen un cierto retraso en materia de inversión con respecto al mismo sector en las dos potencias indiscutibles de aquellos tiempos, Francia e Inglaterra, y aunque este retraso en materia de inversión fuese mayor aún que el que experimentaron la banca y las ferroviarias, ni la una ni la otra pudieron prescindir de la prensa 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 comenzaba, según la historiografía al uso, a desligarse de su dependencia directa de la política, pero simultáneamente se fusionaba con los nuevos intereses económicos en unas relaciones tal vez más turbias de las que había mantenido con el poder anterior. Tanto las empresas ferroviarias como las empresas de la información fueron sectores controlados por las élites liberales desde el momento mismo en que la burguesía se hizo 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 de inseparables correspondencias. 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 dirigido por una pequeña élite con capacidad para crear medios de expresión y fehaciente interés en ello, convirtiéndose en una esfera enormemente restringida. El objetivo de los periódicos no era otro que circular entre la misma élite y 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

[81] ZOZAYA MONTES, María (2008), *Op. cit.*

Quesada (conde de Portugal) e Ignacio Escobar y López Hermosa (marqués de Valdeiglesias), alcanzaron la cúspide en los rangos nobiliarios de nueva creación y en la política y la economía de aquel tiempo. El primero llegó a ser senador vitalicio y el segundo miembro del consejo de administración de los Caminos de Hierro del Norte de España y otras empresas importantes, así como integrante de la Junta de Arreglo de la deuda Pública y la Comisión General de Presupuestos[82].

Otras investigaciones esclarecen 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 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. Su capacidad para sensibilizar a la opinión pública mediante sucesivas campañas de prensa en las que apoyaba las ideas de regeneracionismo agrícola de Joaquín Costa mediante la creación de pantanos, caminos vecinales y regadíos, 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, así como al de ministro de Fomento en distintos períodos a partir del ascenso de Canalejas y de Segismundo Moret, aunque siempre actuó como ministro independiente[83].

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 presuponía que una de las condiciones de la prensa debía ser su neutralidad y la adscripción de sus directores al poder no estaba bien vista. Por el contrario, en los casos de otras empresas como las de ferrocarriles o las dedicadas a infraestructuras y rentas (tabaco, las financieras, las industrias del gas, etc.), esta prerrogativa no suponía la carga de prejuicios que soportaban las industrias dedicadas a la información. Por tanto, la proyección política de los socios y grandes accionistas de otros negocios no se veía comprometida debido a sus implicaciones, afinidades o aversiones políticas. De hecho, dichas afinidades podían escorar o modificarse sin mayor problema, según los beneficios y favores que pudieran repercutir en el bien de los negocios.

3.4. OTRAS SAGAS: URQUIJO, DATO, BAUER, LLORENTE, ETC.

Otro de los casos relevantes de las entradas y salidas de personajes políticos notorios del consejo de administración de MZA, del cual he podido llevar a cabo un seguimiento bastante exacto a través de las actas, es el del marqués de Urquijo. 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 zona[84]. 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 Socorros[85]. 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

[82] 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, pp. 205-230.

[83] 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.

[84] Actas MZA, sesión nº 17 de 24 de octubre de 1879, p. 392, libro 9.

[85] Actas MZA, sesión nº 1 de 2 de enero de 1880, p. 426, libro 9.

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 MZA[86]. 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 opinó por unanimidad que los escrúpulos del digno marqués carecían de todo fundamento y se hallaban en contradicción con todos los antecedentes análogos. Sin embargo el aludido insistió en su opinión retirándose del consejo, el cuál se reservó deliberar sobre este punto en otra sesión[87]. 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 tareas[88]. En 1885 aparece 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 compañía[89]. La firma definitiva 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 último[90]. Este marqués de Urquijo que acabo de citar era Estanislao Urquijo y Landaluce, primer 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 empresas de la época[91]. En el acta del consejo de 10 de mayo de 1889 se consigna el fallecimiento de este señor[92]. Pero la saga de los Urquijo permaneció integrando los negocios ferroviarios de los Rothschild en Es- paña, y en la primera sesión del consejo del año 1891 encontramos a otro Urquijo en su lugar como administrador. Éste debía ser el segundo marqués, llamado Juan Manuel de Urquijo y Urrutia[93], quien asistió a todas las sesiones del consejo de administración durante los años de 1891, 1892, 1893, 1894, 1895 y 1896, pero no sería hasta dicho último año cuando lo encontremos por fin protagonizando algún encargo especial en sustitución del presidente de la compañía, impedido de asistir por su estado de salud. Así, el 30 de abril de 1896 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 dicho batallón para la guerra de Cuba[94]. Este personaje siguió cubriendo con su presencia prácticamente todas las sesiones del consejo durante aquel año y los restantes hasta el fin de siglo, pero nunca lo encontramos en delegaciones ni comisiones del nivel de las que protagonizó su padre en la empresa.

---

[86] Actas MZA, sesión nº 6 de 17 de marzo de 1882, p. 375, libro 10.

[87] Actas MZA, sesión nº 10 de 11 de mayo de 1883, p. 93, libro 11.

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

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

[90] Actas MZA, sesión nº 12 de 19 de junio de 1885, p. 37, libro 12.

[91] Algunas notas biográficas de este personaje las he encontrado firmadas por AROZAMENA AYALA, Ainhoa (s/f) "Estanislao de Urquijo Landaluce", en blog de la en Blog de la ENCICLOPEDIA AUÑAMENDI. CULTURA VASCA ON-LINE. Disponible en: http://www.euskomedia.org/aunamendi/135044 [última consulta 02/12/2019].

[92] Actas MZA, sesión nº 9 de 10 de mayo de 1889, p. 306, libro 13.

[93] Actas MZA, sesión nº 1 de 2 de enero de 1891, p. 1, libro 14.

[94] Actas MZA, sesión nº 11 de 22 de mayo de 1896, p. 330, libro 15.

Este seguimiento pormenorizado podría ser llevado 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 1899 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[95].

Igualmente se puede seguir a otros administradores de MZA y sus sagas a través de sus actas, como los Bauer, Llorente, Pidal, Alvarado, duque de la Victoria, duque de Baena, etc. 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.

3.5. 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, he 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 la ciudad, la *Guía de Málaga y su provincia por D. A. Mercier y D. Emilio de la Cerda*[96], publicada en 1866; a la que volveré en el apartado de guías para viajeros. En aquellos tiempos los miembros con distintos cargos en orden jerárquico de la compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga —que se nomina como Ferrocarril de Córdoba y Granada a Málaga— eran:

3.5.1. Consejo de Administración

Presidente honorario.- Exmo. Sr. marqués del Duero

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

Vicepresidente.- Excmo. Sr. marqués de Larios

Vocales.- Excelentísimos señores marqués de Casa-Loring y D. Tomás de Heredia.-

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

Señores 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.

---

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

[96] 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, ferrocarriles 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, XXII + 284 pp. + Sección de anuncios [Conservada en el Archivo Municipal de Málaga]

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

3.5.2. Dirección

Director gerente.- Excelentísimo señor marqués de casa-Loring

Directores.- Excelentísimos señores marqués de Larios, D. Tomás de Heredia, y D. Felipe Vitali

3.5.3. 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 pude investigar a fondo a estos prohombres debido a mi desconocimiento de la existencia de las actas de Ferrocarril de Córdoba a Málaga en el momento de redactarse este trabajo, pero sería muy interesante poder investigar a estas élites en el futuro. Así, debo conformarme con ofrecer la información literal que ofrece la guía de Mercier y De la Cerda.

3.6. LAS ÉLITES EN FERROCARRILES ANDALUCES (1894)

Dando un salto en el tiempo, atisbamos la evolución de la directiva del consejo de administración de Ferrocarriles Andaluces y su comité de París, para lo que utilizo de nuevo la fuente del *Anuario De La Torre* de 1894[97] y alguna bibliografía especializada. En estos momentos, el cuadro jerárquico de esta empresa sería:

3.6.1. 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 su puesto de presidente del consejo de administración de MZA que-

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

daría vacante, hasta que en 1897 fuera nombrado para este cargo el prestigioso ingeniero Eusebio Page. El hermano de Antonio Cánovas, Emilio Cánovas del Castillo, fue también durante todo este período consejero del consejo de administración de Andaluces. Como es sabido, en agosto de 1897 se produciría el asesinato de Cánovas del Castillo en un balneario guipuzcoano de la mano del anarquista Michele Angiolillo[98].

-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 inseparablemente ligada a la historia de la política española del siglo XIX. Aprovecho estos párrafos para introducir algunos datos 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 obligado a 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 París[99].

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, 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 Naturalistas 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."*[100]. Es decir, anteriormente a la emprendedura de su trayectoria en la cúpula de la política española, este personaje se movió en las más

---

[98] 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.

[99] 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.

[100] 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.

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 hermanos[101]. Los tres 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 de este órgano, por ejemplo en 1888[102] y después a partir de 1891[103], quedando consignado su fallecimiento en el acta nº 11 de 17 de junio de 1892 en la apertura de la reunión, expresándose las sentidas condolencias del consejo por la dolorosa pérdida del amigo y colega, como era costumbre hacer en los casos de fallecimiento de altos cargos de la compañía[104]. Manuel Silvela publicó numerosas obras como escritor literario de narraciones y cuentos más que como jurista, y fue conocido con el pseudónimo de Velisla[105]. 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 cual 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

---

[101] 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 Vielilleuze, con las siguientes referencias:

-Manuel Silvela y de Le Vielilleuze: 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 Vieilleuze. 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 Vieilleuze. 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 Lápiz" (1902), "La Unión Ibero-americana" (1904), "Gente Vieja" (1904) y otras publicaciones.

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

[103] Actas de MZA, sesión del Consejo del 2 de enero de 1891, libro 14, p. 1.

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

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

también fue nombrado administrador del consejo de MZA, a partir del año 1901[106], y presidente de este consejo de administración a comienzos de 1904[107].

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 antes[108].

-Consejero: Emilio Cánovas del Castillo.

Fue un abogado hermano de Antonio Cánovas y 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 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 actualidad[109].

-Consejero: Eusebio Page.

Recordemos que este importante gaditano, ingeniero jefe de los ferrocarriles internacionales del estado —desarrollaré más tarde la figura de este ingeniero en el 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 finalmente llevase a cabo dichas

[106] Actas de MZA, sesión nº 19 de 4 de octubre de 1901, libro 18, p. 157. Nombramiento del Excelentísimo señor marqués de Santa María de Silvela, administrador de la compañía.

[107] Actas de MZA, sesión nº 4 de 19 de febrero de 1904, libro 19, p. 237. Nombramiento del señor Silvela para el cargo de presidente del consejo.

[108] 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 02/12/2019]

[109] 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 02/12/2019]

obras[110]. En este personaje confluyen claramente las estrechas relaciones que se dieron entre Cádiz, seguramente la ciudad española más avanzada políticamente hablando a principios de del siglo XIX —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 los dos núcleos costeros en época pre-ferroviaria, puesto que ambos 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, abarcando de esta manera los negocios familiares 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 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. Dicho notable amasó una cuantiosa fortuna durante su residencia en París, donde destacó en asuntos financieros, siendo banquero en aquella capital del marqués de Salamanca, Aunque ya he comentado la inicial competencia entre el marqués de Salamanca y la empresa de Loring, comprobamos que las relaciones de negocios entre los magnates malagueños seguían 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 Vielleuze, ocuparía el cargo de abogado consultor de los Ferrocarriles Andaluces durante un largo período desde 1893, según queda constancia en el *Anuario De La Torre*. Este hermano ya nacería en Madrid en 1843, y su formación sería íntegramente española a diferencia de la de su hermano Manuel. Como ya dije, Francisco se casaría con Amalia Loring Heredia una de las hijas de Jorge Loring Oyárzabal y su esposa Amalia Heredia Livermore, convirtiéndose en yerno del concesionario del primer ferrocarril de Córdoba a Málaga. 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 he hallado ninguna biografía de este personaje, pero 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. Creo que puede ser de

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

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 de 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 fallecería[111].

-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 III[112].

3.6.2. Los miembros del comité de París de la Compañía de Ferrocarriles Andaluces en 1894

Sólo trataré de forma somera los miembros de la directiva de MZA en Francia mencionando sus cargos y sus nombres, tal como aparecen en el *Anuario De La Torre*, y dejando reservada 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 Camondo][113].

-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 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.

[112] 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.

[113] El apellido está escrito con errata, debe leerse Camondo.

4. 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 y con cierto retraso respecto a otras potencias europeas. En el presente apartado trataré el tema de la formación de ingenieros y de las publicaciones especializadas o científicas con las que contaron 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 fueron adquiridas por ella para cubrir las necesidades de información de empleados de rangos medio e inferior de la compañía. Para completar la visión acerca de la especialización ferroviaria de éstos últimos haría falta incluir la formación de empleados y los problemas que esta cuestión suscitó, aspecto que no abordo en esta investigación. Sobre ello sólo puedo adelantar aquí que fueron las propias ferroviarias las que se ocuparon de la formación de sus empleados en escuelas propias, como la escuela de factores telegrafistas que mantuvo MZA en Ciudad Real.

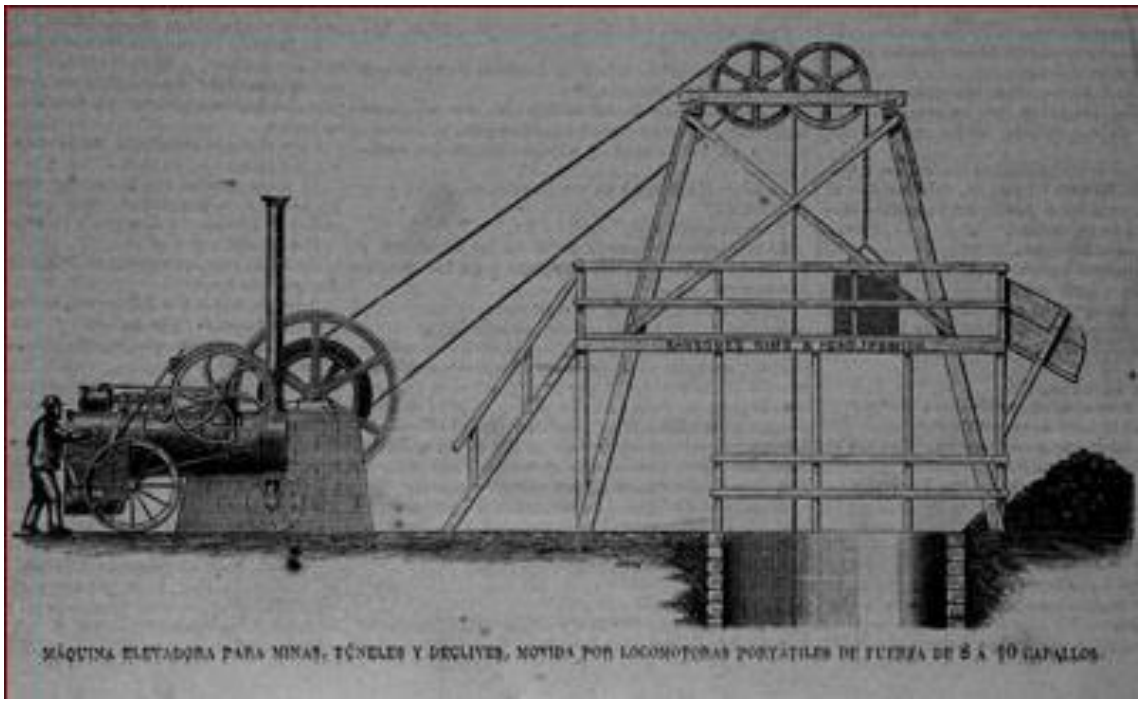
4.1. LAS MODALIDADES INGLESA Y FRANCESA DE ESTUDIOS DE INGENIERÍA

No sería hasta el siglo XX cuando los estudios de ingeniería se adscriban 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, pero 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 de ingenieros fue la francesa, que desarrolló una formación superior teórica desligada de la industria y de la tradición de aprendizaje gremial, sirviendo de modelo al resto de las naciones del continente, entre ellas España[114].

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, puesta en marcha por varios hombres de negocios en 1829 con la autorización del ministro de Instrucción Pública, De Vatismenil.

[114] 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.

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.

4.1.1. 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 industrial francesa de finales del siglo XVIII y contó con el mecenazgo de Napoleón Bonaparte una década más tarde, en 1804. El emperador será quien conferirá a la escuela su estatuto militar[115].La importancia de esta escuela a nivel mundial estribó tanto 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.—, como en 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

[115] Histoire de l'École Polytechnque, Université Paris-Saclay. Disponible en: https://www.polytechnique.edu/fr/XIXesiecle [última consulta 02/19/2019]

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 general[116].

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 sustentado 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 Polytecnique, 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 prolífica en mesías megalómanos que filosofaban sobre 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 rotundamente, como sabemos, que los beneficios del progreso estuvieran siendo distribuidos con justicia[117].

4.1.2. L'École Centrale des Arts et Manufactures de París

L'École Centrale des Arts et Manufactures de París se erigió como innovadora en la formación de ingenieros civiles, directores de fábricas, jefes de manufacturas, etc. La importancia de la proposición de esta École Centrale fue anunciar 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 Valencia[118].

---

[116] 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.

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

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

4.2. 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 Francia[119]. No obstante, para la Edad Contemporánea, el panorama cambia respecto al tema en el marco geográfico español sobre los ingenieros civiles, ganando ventaja la investigación sobre ingenieros franceses e ingleses. Para enmarcar diversos apartados de nuestro trabajo, extraeré algunas breves síntesis de la importante y poco común aportación del grupo de investigación a cargo del profesor Manuel Silva Suárez[120].

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 a campesinos y artesanos, hasta el punto de entrar 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 del 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.

---

[119] 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 ingénierus militaires espagnols de 1710 à 1803: Étude prosopograpgique et sociale d'un corps d'élite*, Bibliothèque de la Casa de Velázquez, 449 pp.

[120] 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", Prensas Universitarias de Zaragoza, 735 pp. Para las líneas generales de este texto introductorio sobre los ingenieros industriales, también he 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 SUÁREZ, Manuel (2008) *Sobre la institucionalización de la ingeniería civil española. El papel de la ingeniería industrial*, SPICUM, Universidad de Málaga, 60 pp.

Sería ya en el siglo XIX, según la velocidad de los procesos de industrialización de los distintos nuevos Estados burgueses europeos, cuando aparecerá la figura de ingeniero civil, es decir, no militar. Mientras que en el Setecientos el peso mayoritario de la renovación científica hispana recayó 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 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 entonces 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 Segunda República en 1931, por Decreto de 17 de noviembre, es decir, ochenta años después de la creación de esta carrera. El desarrollo de la profesión de ingenieros industriales al margen de la administración del Estado, 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 hacia un patente sentido estatal o administrativo. 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 como 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, la cual 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 siglo se saldará con un rotundo fracaso ante un erróneo planteamiento político, ya que a excepción del Real Instituto Industrial, el estado 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 de 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 fue 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, como ya he dicho. 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, dedicado 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, e incluye 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 Bruselas[121].

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.

[121] 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].

Esta cuestión significó una fuente de conflictos entre los ingenieros de caminos y los industriales, que derivó en protestas contra la actuación administrativa 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 expresaba 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 muy destacable. Hasta el final de la centuria, en 1896, por real decreto de 13 de marzo, no se constituyó el cuerpo de ingenieros mecánicos de las divisiones de los ferrocarriles, que admitía a los ingenieros industriales en las plazas vacantes que dejasen los de Caminos, Canales y Puertos[122].

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 computa doce ingenieros de caminos que fueron senadores entre 1879 y 1900 y seis 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 doce 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, dos de ellos ingresaron en la Real Academia Española en el último tercio del siglo XIX y colaboraron en la undécima edición del *Diccionario*, tres en la Academia de Bellas Artes, y ya en el siglo XX, también formó parte de esta institución el ingeniero ferroviario Félix Boix. Otro de estos ingenieros fue miembro de la Academia de Ciencias Morales y Políticas, y otro más en la Real Academia de Historia[123]. Varios de ellos 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 estas empresas privadas en el momento en que eran elegidos para funciones políticas, aunque continuasen en estrechas relaciones con el mundo empresarial.

4.2.1. 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—[124], 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 para la discusión de dos brazos de las políticas públicas de mayor relevancia económica del

[122] 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.

[123] 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.

[124] *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 02/12/2019]

Ochocientos: la hidráulica y la ferroviaria[125]. 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 española[126]. 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 Comunicación[127]. Pero no he encontrado ningún trabajo específico basado en esta revista que ponga en relación el cuerpo de ingenieros con las élites burguesas y su influencia sobre la sociedad.

4.3. 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 urbanas[128], 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 conocimiento[129]; 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, puesto que la revolución de las tecnologías de las telecomunicaciones (NTICs) ha dado lugar a un nuevo arquetipo de información y comunicación[130]. El modelo de 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 trans-

[125] 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.

[126] 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.

[127] 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.

[128] CAPEL, Horacio (2011) *Op. cit*.

[129] 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 02/12/2019]

[130] 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 02/12/2019]

formación de aquella sociedad industrial en sociedad de la información —a veces pretendida sociedad del conocimiento—[131]. 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 dignos[132]. 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 de publicación.

4.4. 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 al incremento de la audiencia[133]. 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 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 creación[134]. La publicidad, a su vez, irrumpiría en la prensa

---

[131] 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 02/12/2019]; 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*.; 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 02/12/2019]

[132] 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 02/12/2019]

[133] 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]

[134] He extraído esta información 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

bajo la Regencia de María Cristina de Borbón, cuando la economía liberal consigue quebrar los diques políticos de contención[135].

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 urbanos[136].

La bibliografía sobre la materia, nos informa de que la fundación de revistas sobre publicidad y transportes en general fue tardía en España, aunque ambas tipologías irrumpen en el mismo año, 1919, avanzada ya la llamada Edad de Plata de la Cultura Española[137]. 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 —cima de la primera etapa de construcción de la red peninsular—[138].

4.4.1. 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 gastos de la empresa en publicaciones, es decir, gastos en consumo de información[139]. Aquel día 30 de diciembre de 1864, se presupuestaron 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 se estimaron los gastos de la Contabilidad en concepto de "Impresiones y libros", por un total de 40.000 reales de vellón; los de almacenes generales por "Impresiones y libros", en 60.0 reales; y los del servicio de movimiento, por "Impresiones, libros, periódicos, etc." por 593.000[140]. En fin, el total del presupuesto aprobado para 1865 por 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,

oficial. Disponible en: http://www.upm.es/institucional/FuturosEstudiantes/Centros/CampusCiudadUniversitaria/ETSICaminos [última consulta 02/12/2019]

[135] ALGABA CALVO, Antonio (2000) *Op. cit.*

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

[137] 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 02/12/2019]

[138] 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.

[139] Actas MZA, sesión nº 38 de 30 de diciembre de 1864, p. 62, libro 5.

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

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; más 26.000 en publicidad. O sea, entre productos de imprenta e información y publicidad, el montante podría llegar a ascender para la red completa a 801.000 reales de vellón anuales.

4.4.2. 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 repercutía directamente 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—[141], y b) revistas de temática ferroviaria —enfocadas a empleados de escalafones más bajos, o incluso al público general interesado en esta temática—[142]. 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.

No realizaré aquí 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, he 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. He prestado mayor atención a las pertenecientes al momento álgido de la aparición de revistas especializadas, que fue el primer tercio del siglo XX. Ofrezco 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 lo 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.

Intuyo que algunos o muchos ejemplares y hasta cabeceras completas debieron ser eliminados por la misma empresa en el momento en que perdieron actualidad o sus contenidos científicos y técnicos quedaron desfasados en el caso de las revistas científicas. Dedicaré un capítulo posterior a las destrucciones y venta de "papel inútil" de la propia empresa durante sus primeras décadas de existencia. Además, según la información presupuestaria que nos ofrecen las actas de 1864 que ya he mencionado más

---

[141] 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]

[142] 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_ferroviarias-acceso_al_conocimiento.pdf [última consulta 06/12/2015]

arriba, la literatura conservada no se corresponde con la cantidad de gasto que la empresa dedicó a la adquisición de publicaciones. Si una parte importante de las publicaciones técnicas especializadas desaparecieron, con más razón hubo de ocurrir lo mismo con las generalistas y las especializadas que estuvieran dirigidas al público general que compró la Compañía en el momento de esplendor de compras de material impreso.

4.4.3. 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 he 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 Lumiére electrique (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 Étrangers* (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 Practique 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 inserto 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 selección de revistas especializadas sobre ferrocarriles conservadas de MZA (1853-1990) y lugares de publicación

N° 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
1853-1897	8	5	3		
1907-1920	11	1	6	3	
1921-1937	16	8	4		2
Total	35	14	13	3	2

Del conteo de los títulos de mi 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 he colocado 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.

4.5. ENCARGOS Y COMPRAS DE MANUALES PARA EL PERSONAL DE MZA

Sería necesario un estudio en mayor profundidad sobre este tema que el que he podido abarcar en esta ocasión, pero en un primer acercamiento me 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 se compraban directamente a las editoriales, 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. Seguramente la motivación de los empleados para someterse a este tipo de trabajo extra no remunerado sería la esperanza de asentarse en su puesto o ascender en la jerarquía de la empresa, posibilidad que efectivamente se cumplía en algunos casos. Sin embargo, en ocasiones el empleado corría con la carga total del trabajo y los costes de impresión, obligándosele en otras ocasiones a ceder los derechos de autor a la empresa.

4.5.1. 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 1858[143]. 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 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. Gorostoia 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.

[143] Actas MZA, sesión nº 20 de 31 de marzo 1858, pp. 276-277.

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

El 30 de junio de 1859[144] el consejo de MZA deliberó acerca de una obra titulada *Guía para los Transportes de mercancías*[145], que había sido realizada y mandada a imprimir por un agente comercial empleado, llamado señor 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 porteadores. 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 empresa, dejando el resto libre.

Es posible que la ferroviaria siguiese la política de "externalizar" los gastos y esfuerzos de confección de algunas guías que le fueran necesarias, cargándolos sobre sus empleados especializados sin grandes escrúpulos ni gratificaciones mediante el siguiente *modus operandi* que intento reconstruir. Las guías y textos "externailzados" presentarían una dificultad alta o media, pero la compañía conseguía su redacción de manera muy económica. Las guías serían de interés para el trabajo diario de los empleados y adecuadas para el trasiego con el público, pero la compañía conseguía tenerlas a su disposición sin apenas desembolso. Parece ser que la compañía hubiera observado que sí fuera 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; o tal vez los mismos empleados demandaron de la necesidad de confeccionar este manual. El director o algún cuadro superior de MZA habría encargado este trabajo, seguramente de modo oficioso, a un agente comercial experto en la materia, quien lidiaba cotidianamente en su puesto de trabajo con esta falta de normativa. Los agentes comerciales también trabajaban de forma autónoma, pero según los documentos, parece que en este caso el agente fuera un empleado de plantilla. El empleado efectúa el trabajo de recopilación de fuentes y de redacción de la obra y además 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 cualificado por parte de los empleados de la compañía continuaron siendo objeto de interés de ésta, o tal vez fuese la dirección de la empresa la que en en realidad siguiese encargando estos trabajos bajo cuerda o bajo presión, aunque fuese de manera puntual.

---

[144] Actas MZA, sesión nº 34 de 30 de junio 1859, p. 106.

[145] 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 02/12/2019]. Esta guía no está recogida en el repertorio de fuentes de documentación para el ferrocarril de esta autora, obra que sin embargo me ha servido de guía para numerosas publicaciones. La primera referencia sobre esta materia que aparece en la obra de Gema Toribio González es de 1912.

4.5.3. 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 reales[146]. Es posible que la reproducción de estos mapas fuese realizada con la técnica de la litografía, pero también que fuesen copias realizadas manualmente, ya que hasta avanzado el siglo XX se conocieron dibujantes copistas de mapas en diversos tamaños.

4.5.4. 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 1870[147], 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 publi- cado dicho Señor conteniendo la nueva ley general sobre Compa- ñías de Obras públicas y la discusión habida sobre ella en las Cortes constituyentes."*

4.5.5. 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 Garcés*[148]. Éste fue el primer diccionario de terminología ferroviaria publicado en España y confeccionado por un empleado de ferrocarriles, que ya referí en el epígrafe sobre lingüística y creación de terminología ferroviaria. Creo que esta adquisición hace mención a la segunda edición de la obra, publicada en 1875.

4.5.6. 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 empresa[149].

4.5.7. Impresión de Compendio de las disposiciones vigentes y reglas que deben conocer los empleados de las Estaciones (1878) por Eduardo Muñoz Mosquera, 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, subagente 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

---

[146] Actas MZA, sesión nº 41 de 31 de diciembre de 1862, p. 205, libro 4.

[147] Actas MZA, sesión nº 1 de 4 de enero de 1870, p. 243, libro 6.

[148] Actas MZA, sesión nº 15 de 30 de octubre de 1876, p. 375, libro 8.

[149] Actas MZA, sesión nº 14 de 22 de septiembre de 1877, p. 32, libro 9.

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.[150].

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 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*, y consta de 272 páginas[151].

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. Se trata de la sesión de 2 de agosto de 1884, con el título "Impresión de un libro escrito por el empleado del tráfico Sr. Muñoz", en la que he hallado una nota que transcribo y comento por partes[152]:

> *"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 primer lugar cabe señalar que Eduardo Muñoz cuando escribió la primera versión del libro en 1878 era subagente comercial, y que ascendió varios escalafones al cabo de poco más de un lustro desde la publicación de su obra, detentando el puesto de jefe de las oficinas del tráfico en 1884. Debo recalcar una pequeña errata en el texto del acta que el escribano introdujo 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 se comprueba en las actas. En segundo lugar, se constata 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, que debieron ocuparse sólo puntualmente de legislaciones generales de más largo

---

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

[151] 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. Esta obra está registrada en Google Books, con la referencia disponible en línea: https://books.google.es/books/about/Compendio_de_las_disposiciones_vigentes.html?id=0BvlcQAACAAJ&redir_esc=y [última consulta 02/12/2019]

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

alcance cuya impresión y publicación pudiera tener más garantías *a priori* de ser amortizada. 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, como 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 desearen adquirir el libro, deberían abonarlo al precio de 5 pesetas que impuso el consejo, mientras que anteriormente el libro había sido ofrecido gratuitamente.

Respecto al precio fijado por la ferroviaria de 5 pesetas por ejemplar, he podido inferir que se trataba de un precio algo 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 examinar[153]. 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, se puede 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, pero seguramente la

[153] Realizo 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 02/12/2019]. 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.

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 en la práctica acabara por ser vendido a un precio mucho más reducido que el que marcó la compañía, 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 y advierto que estoy realizado este cálculo de forma merametne especulativa. Aún contando con que otros empleados en activo pagasen por el libro, no son muchas las probabilidades de que el señor Muñoz pudiese amortizar la suma del anticipo en un plazo razonable, y menos que obtuviese algún tipo de ganancia por la tarea, si no es que llegase a suponerle alguna pérdida económica.

Por la reedición no se concede ninguna recompensa numeraria al creador, lo que sí ocurrió para la primera edición, aunque se reconoce el "laudable trabajo" a título moral y de prestigio. En general se podría decir que tras los seis años transcurridos entre una y otra edición, cuando ya había sido sobradamente demostrado que el *Compendio* había resultado de gran utilidad y llegado a ser imprescindible como manual para los empleados, comprobamos que las condiciones de edición y distribución se han endurecido proporcionalmente a la fama de la obra. Además de que el esfuerzo de venta y distribución de la obra también quedaría a cargo del autor, se podría esperar, como planteo más arriba que del número de 2.000 ejemplares de la reimpresión, fuera posible que una cantidad importante de ellos pudiera ser finalmente regalado o cedido sin coste por compromisos y presiones dentro de la misma empresa sobre el autor, o incluso por imposibilidad de venderlos por el precio establecido.

Aún suponiendo que todos los ejemplares quedasen de nuevo agotados, de las 10.000 pesetas en total que reportasen las supuestas ventas habría que restar las 4.000 pesetas que Eduardo Muñoz quedaba obligado a devolver a la Compañía. 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 se puede suponer que, debiendo ser ahora vendidos los nuevos 2.000 ejemplares de la reimpresión, éstos tardarían al menos otros seis años en amortizarse. Calculo como muy probable que Eduardo Muñoz apenas alcanzase a recuperar el montante del crédito que debía devolver a la empresa con la venta de sus manuales, al menos a tan largo plazo. También es cierto que en el compromiso de devolución de dicho montante, no hay ninguna indicación de plazos o vencimientos, así que también es posible que el empleado no estuviese sometido a soportar esta presión y en la práctica el adelanto fuese a fondo perdido,

Así el consejo conseguía cubrir la necesidad de la empresa con 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 ya he dicho, ni siquiera se recompensaba monetariamente el esfuerzo de revisión o corrección del contenido, y el trabajo de distribución y venta había 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. También es cierto que había conseguido un importante aumento de su salario y un importante ascenso en la jerarquía de la compañía, que seguramente debía a este trabajo extra como editor. Otra prebenda a tener en cuenta es que en la segunda edición del *Compendio*, Muñoz consiguió que apareciese su nombre como firmante y se reconociese su autoría, lo cual no dejaría de servir como gratificación inmaterial para el autor.

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 coleccionistas[154]. 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 que había fijado el Consejo, obviamente poco realista. Respecto a este asunto de la fijación de precios de las publicaciones por MZA, 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 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 clase[155]. Por tanto, finalmente parece que la compañía tuviera que distribuir por su propio interés estos libros gratuitamente al menos entre algunos de sus empleados. Si consideramos que el precio de 5 pesetas de estos trescientos ejemplares fuese descontado de la deuda de Muñoz por adelanto para publicación, ésta quedaría así reducida a 2.500 pesetas.

4.5.8. 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 empresa[156]. 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 Real[157].

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.

4.5.9. 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 ferrocarriles[158]. 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

---

[154] 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 *online* 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 [últimas consultas 02/12/2019]

[155] Actas MZA, sesión nº 8 de 24 de abril de 1885, p. 6, libro 12.

[156] Actas MZA, sesión nº 16 de 21 de agosto de 1883, p. 134, libro 11.

[157] Actas MZA, sesión nº 10 de 23 de mayo de 1884, p. 279, libro 11.

[158] Actas MZA, sesión nº 4 de 19 de febrero de 1886, p. 199, libro 12.

que tal vez, el precio algo elevado de estas publicaciones en materia ferroviaria estuviese generalizado, por ser obras de tirada reducida.

4.5.10. 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 el de inspección y vigilancia administrativa y otros datos de utilidad para los empleados. El precio de este compendio era de una peseta el ejemplar[159].

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*.

4.5.11. 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 servicios[160]. 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 páginas[161]. 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 supongo 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 he 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 he encontrado ninguna referencia, ¿o se tratará del mismo compendio ya reeditado en 1884, al que familiarmente se llamaría de aquel modo? Seguramente, esta segunda opción sea la más probable.

Sobre "la verdadera" *Guía de Madrid* me ocuparé en el apartado de guías para viajeros, y aquí adelanto, simplemente, que es posible que fuese la editada por Emilio Valverde y Álvarez.

---

[159] Actas MZA, sesión nº 9 de 29 de abril de 1887, p. 464, libro 12.

[160] Actas MZA, sesión nº 2 de 27 de enero de 1888, p. 129, libro 13.

[161] 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 02/12/2019]

5. 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 Corona[162]—, 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, y enfermedades transmitidas por el agua, el hacinamiento y la falta de salubridad e higiene. Un ejemplo bien 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 hilatura, como se ha comprobado también para el caso de las industrias de Barcelona y Vilanova, respectivamente, en la primera mitad del siglo XIX[163].

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, y son muy escasas o casi inexistentes las centradas en el personal ferroviario, aunque poco a poco va estimulándose esta línea de estudio[164].

---

[162] 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.

[163] 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.

[164] 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-

5.1. 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, había participado también 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 autonomía de voluntad[165]. El decreto de Allarde, emitido unos meses antes, abolía los gremios y contribuía a establecer la libertad de ejercer una actividad profesional. Fue el inicio del concierto de salarios por libre convenio con los patrones. Dicha ley 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 permitiría que los trabajadores empezasen a ser explotados sin misericordia por la gran empresa, hecho que los empuja a organizarse y defenderse a través de sus primeras asociaciones[166]. 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. Además prohibía totalmente 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

---

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 02/12/2019]. 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.

[165] 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 02/12/2019]

[166] 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 02/12/2019]

en su interés común. La Ley Le Chapelier sería derogada en 1864 y sustituida por la Ley Ollivier, que abolía el delito de asociación[167].

En España la institución gremial de origen medieval se enfrenta desde el último tercio del siglo XVIII con una legislación que tiende a desvirtuar sus propias esencias. 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 sin embargo sí reportó la abolición de los señoríos, 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 gremios[168]. Y decía en su artículo 1.°: *"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.°: *"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 establecimiento de fábricas y ejercicio de cualquiera industria útil"*. Dicha disposición fue publicada mucho más tarde en la *Gaceta de Madrid* de 10 de diciembre de 1834[169].

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 fábrica[170].

---

[167] Para más detalles y profundización sobre la Ley Le Chapelier, sus antecedentes y secuelas, ver: FOURNIER, Claude; BOUTILLIER, Sophie (2012) "Histoire Parlamentaire de l'artisanat et des petites entreprises. Acte 1: La Loi Le Chapelier (1791)", en *Documents de Travaille* nº 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 02/12/2019]

[168] 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 02/12/2019]

[169] 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 Córtes 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 02/12/2019]

[170] 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)]

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. La sanción de la Constitución de 1869 fue aprovechada para crear sindicatos de resistencia y de ayuda mutua. 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, bien avenido con el catolicismo y alimentado 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 Católicos[171].

5.2. 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 no fue cubierto por el nuevo asociacionismo obrero en su doble vertiente asistencial y de cohesión social. Hasta 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 vigente[172].

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 de intentos de organización del sindicalismo obrero en las fuentes directas de las Actas de MZA,.

5.2.1. 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. Se conocen sus inicios desde la década de 1820, pero que en algunas provincias andaluzas como Málaga y Sevilla se dieron ataques y destrucciones ludistas de fábricas a mediados de los años 1850[173]. En las actas de MZA, desde 1857 y durante las dos primeras décadas de

---

[171] CALVO CALVO, Ángel (2007), *op. cit*., pp. 318-421.

[172] 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, puede verse: 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 02/12/2019]; 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 9 y 10 de Septiembre 2011, Universidad Pablo de Olavide*, Carmona (Sevilla), 31 pp. Disponible en: http://www.aehe.net/xcongreso/pdf/sesiones/seguros/el%20papel%20de%20las%20sociedades%20de%20socorro%20mutuo%20en%20la%20cobertura%20de%20riestgo.pdf [última consulta 12/11/2015]

[173] CALVO CALVO, Ángel (2007) *Op*. cit., pp. 400-409.

la existencia de la empresa, existen abundantes referencias obstaculizaciones, levantamientos y cortes 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 dicha guardia civil tomara a su cargo estas tareas de vigilancia y posibles pesquisas para conocer a los autores[174].

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

En el caso de los obreros de la construcción, 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 empleados en las grandes obras[175]. Hasta ese momento, no había existido ningún tipo de seguro de accidentes o enfermedades laborales para dichos obreros. Si bien los trabajadores contratados por la empresa ferroviaria directamente no gozaban de buenas condiciones, los obreros de la construcción de las subcontratas aún salían peor parados.

De las lamentables condiciones de vida y trabajo de aquellos obreros de la construcción tenemos noticia en las fundaciones de hospitales o la ampliación de los cupos de acogida para alojar a los nuevos heridos o enfermos que arrojaban las obras del ferrocarril durante su 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 sentían responsables de estos obreros ni se hacían cargo de ellos, solían contribuir con alguna cantidad como donativo. En la sesión del 5 de septiembre de 1861 he encontrado el primer testimonio de donativo en metálico a un hospital de beneficencia[176]. 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, acrecentadas desde hacía algún tiempo 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 y no tuvieran realmente nada que ver con la compañía, motivado de *"un sentimiento exclusivamente piadoso"*, concedería al mencionado hospital un donativo de 5.000 reales. Y las peticiones de donativos de otros hospitales no tardaron en llegar al órgano directivo de MZA. Así, en la sesión del consejo de 26 de octubre de 1861[177],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.

5.2.3. Organización del servicio sanitario obligatorio (1864)

En sesión del consejo de MZA de 9 de mayo de 1864[178] 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

[174] Actas MZA, sesión nº 7 de 16 de febrero de 1860, p. 296, libro 2.

[175] Actas MZA, sesión nº 7 de 10 de marzo de 1864, p. 465, libro 4.

[176] Actas MZA, sesión nº 34 de 5 de septiembre de 1861, p. 355, libro 3.

[177] Actas MZA, sesión nº 41 de 26 de octubre de 1861, p. 381, libro 3.

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

en Alcázar, se trasladaría a las Correderas y tendría 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 además 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. En Vilches serían atendidos los trabajadores enfermos en un hospital provincial que iba a establecerse en la estación de esa localidad, que atendería 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. Además 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 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 se paliaban hasta ese momento las quejas y peticiones de los hospitales comarcales. Sin embargo, las previsiones de la compañía de las sumas destinadas a este concepto pronto se quedarían 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 línea[179]. 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 1865[180]. Dicho crédito fue incrementado con otros 30.000 reales en el mes julio siguiente[181].

5.2.4. 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 llegaron a reducirse en ocasiones a 500 y hasta 300 reales de vellón a medida que pasaba el tiempo. En 1862 cobraron esta cantidad de 1.000 reales de indemnización las viudas de empleados guarda-agujas. Como dato comparativo, he podido comprobar 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 tendría presentes a estas mujeres para emplearlas en la limpieza de estaciones, trabajo por el que cobraban un salario de 7 reales de vellón diarios[182]. En los casos de viudas de empleados de rango superior, como los jefes de

[179] Actas MZA, sesión nº 33 de 14 de noviembre de 1864, p. 38, libro 5.

[180] Actas MZA, sesión nº 7 de 20 de marzo de 1865, p. 108, libro 5.

[181] Actas MZA, sesión nº 16 de 5 de julio de 1865, p. 156, libro 5.

[182] Actas MZA, sesión nº 28 de 4 de septiembre de 1862, p. 138, libro 4.

estación, se establecían excepciones de cobro anual de esta cantidad, de lo que he constatado que se da algún ejemplo ya en 1863[183].

En la primavera de 1868, momento particular de estrechez financiera de MZA, incluso se llegó a plantear reducir aún más el escueto sueldo que se abonaba las viudas encargadas de la limpieza de las estaciones. No obstante, hay que reconocer (a favor de los no totalmente desalmados burgueses que componían el consejo de administración de la empresa) que, aunque la medida fue propuesta por el director de la explotación[184], el resto de administradores se negaron a llevarla a la práctica. Por considerarlo de interés humano, transcribo aquí el texto completo de esta medida abortada por la mayoría de miembros burgueses del consejo, titulada en las actas "Sueldos de las mujeres encargadas de la limpieza"[185]:

> *"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."*

5.2.5. 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 1869[186], 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 [sic] 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] Actas MZA, sesión del 26 de noviembre de 1863, p. 387, libro 4.

[184] De este capítulo del intento de reducción del sueldo de las viudas de empleados encargadas de la limpieza de las estaciones de MZA, he hallado constancia en el acta de MZA nº 20 de 12 de mayo de 1868, pp. 593-594, pero no he 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 sé que tras la dimisión de Prompt fue el administrador Bauer quien asumió el cargo de director interino, pero no puedo asegurar que la vergonzante idea, neutralizada tajantemente por el resto del consejo, fuese suya.

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

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

5.3. POLÍTICAS DE COMUNICACIÓN CON LOS EMPLEADOS: GRATIFICACIONES, AMONESTACIONES, ANTICIPOS, BILLETES A PRECIO REDUCIDO Y GRATUITO, ETC. (1857-1873)

Todas las 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 advertí en la introducción, no he querido emplear este término por los problemas de anacronismo que conlleva. Sería distorsionar la esencia de la documentación que nos ha llegado de la realidad de la época que estudiamos empleando esta terminología y los conceptos actuales que lleva aparejados. Sin embargo, es cierto que la patronal promovió permanentemente un tipo primitivo de "comunicación interna" mediante gratificaciones o amonestaciones. También en ocasiones utilizó con contundencia vehículos de "comunicación externa" como la prensa, para reforzar su influencia sobre el comportamiento de los empleados en sentido favorable a la empresa. En las actas de MZA existe un sinfín de testimonios de gratificaciones por trabajos extra, anticipos, primas y multas. Pueden observarse sus variaciones y evolución a lo largo del tiempo y las distintas circunstancias financieras de la compañía que provocaban cambios de criterio del consejo. La patronal emitía también otro tipo de gratificaciones a modo de correspondencia que se divulgaba entre el personal por actuaciones de base moral y hasta heroicas de algunos 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 voy a tratar de recopilarlas aquí exhaustivamente, quiero dedicar este breve apartado a las relaciones laborales entre las ferroviarias y sus empleados en las primeras décadas de las segunda mitad del siglo XIX considerándolo desde la perspectiva señalada de elementos de "comunicación interna", como lo designaríamos hoy en día.

5.3.1. *Primeras medidas de coerción y multas (1857) y "Cuenta de méritos y mul- tas" (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 se procurase su 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. Con el título "Medidas por faltas de dependientes"[187], 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, en el que entraré más adelante, 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 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 vellón[188]. Obviamente, la decisión de crear aquella cuenta especial transformando las cantidades retenidas a los empleados por amonestaciones por defectos en su servicio a

[187] Actas MZA, sesión nº 29 de 15 de abril de 1857, p. 53, libro 1.

[188] Actas MZA, sesión nº 1 de 2 de enero de 1862, p. 2, libro 4.

premios por gratificaciones, llevaba aparejada una intención moralizante del con- sejo hacia el personal.

5.3.2. 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 sucesivo no se hiciese abono alguno a los empleados de las oficinas de la compañía en concepto de horas de trabajo suplementario[189]. Ello nos informa de que en los primeros meses de existencia de la Compañía debieron abonarse estas horas de trabajo suplementario administrativo, seguramente abundantes. En contrapartida, 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 laboriosidad[190]. 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 generalizaría en la sociedad occidental transcurridos cien años más de reivindicaciones y organización del movimiento obrero— se dio ya 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 cambiándose por otro de gratificaciones no basado en la cantidad o duración del trabajo extra, sino en el mérito individual de esfuerzo y abnegación a lo largo del año; criterio más paternalista que objetivo.

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 dichos empleados 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 vellón[191].

Otro benevolente acuerdo del consejo de MZA sobre su personal, en el marco de ausencia total de derechos de los trabajadores y de concesiones a título paternalista de la empresa, fue el acuerdo del 20 de marzo de 1862 en el que se establecería 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 oportuno[192]. 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. Por el contrario, el personal de base quedaba aún muy lejos de poder desarrollar una vida social de este tipo. Esta permisividad a los empleados de oficinas debió producir un regocijo en el seno de sus hogares que reforzaría los sentimientos de filiación con la empresa.

---

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

[190] Actas MZA, sesión nº 55 de 13 de diciembre de 1860, p. 157, libro 3.

[191] Actas MZA, sesión nº 42 de 14 de noviembre de 1861, p. 385, libro 3.

[192] Actas MZA, sesión nº 11 de 20 de marzo de 1862, p. 43, libro 3.

5.3.3. 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, 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. 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 aspectos[193]. 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 anuales[194].

En diciembre de 1860 se había acordado el pago adelantado del salario de aquel mes con motivo de las fiestas navideñas, abonándose el día 24. Pero no sería sino a partir de 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 Navidad[195]. 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. Supongo que este arreglo estaba dirigido a ampliar la posibilidad de los empleados de distribuir su salario durante las fiestas. 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 Establecimiento[196].

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. Se incluía en su distribución a curiales y agentes subalternos de Madrid. Al año siguiente, 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

[193] 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, religiosidad y tradiciones populares*, pp. 715-730. Disponible en: http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3041014 [última consulta 02/12/2019]

[194] 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/EstudiosHistoriaEconomica/Fic/roja59.pdf [última consulta 02/12/2019]

[195] Actas MZA, sesión nº 43 de 5 de diciembre de 1861, p. 390, libro 3.

[196] Actas MZA, sesión nº 38 de 11 de diciembre de 1862, p. 193, libro 4.

de Madrid—también se les abonase una cantidad extraordinaria de sus sueldos en concepto de gratificación navideñas, instancia que fue desestimada[197]. Dos meses más adelante también se limitó la cantidad destinada a anticipos a empleados[198]. Asimismo se comenzó a disminuir algunos sueldos, por ejemplo los de los jefes y subjefes de Depósito[199]. A finales de mayo de aquel mismo año también se redujo 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 2ª[200].

5.3.4. Indemnizaciones (1862)

He encontrado también testimonios documentales 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 y de 1.500 reales al telegrafista de la misma, por las pérdidas que sufrieron en el incendio de la estación de 26 de enero de 1862[201]. Estas indemnizaciones fueron libradas casi nueve meses después del incendio, por lo que es de suponer que las familias afectadas pudieron encontrarse en aprietos económicos hasta la percepción del dinero.

5.3.5. Conminaciones (1862)

Debido a la cuestión de las multas por retrasos que el Gobierno imponía a la compañía y que trataré con más detalle 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"*[202]. 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.

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

Por ejemplo, en diciembre de 1860, se hizo esta anotación referente a un hecho sucedido en la provincia de Toledo, con el título "Recompensa al Gefe [sic] de la Estacion [sic Estación] de Villasequilla"[203]:

> *"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 estación] 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."*

Queda clara aquí la importancia de hacer notorio el acto entre los empleados con la intención de estimular una cultura empresarial. De esta forma se iba construyendo una mentalidad de defensa de los bienes de la empresa entre los trabajadores como si fue-

---

[197] Actas MZA, sesión nº 28 de 20 de diciembre de 1869, p. 239, libro 6.

[198] Actas MZA, sesión nº 5 de 18 de febrero de 1870, p. 271, libro 6.

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

[200] Actas MZA, sesión nº 13 de 27 de mayo de 1870, p. 315, libro 6.

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

[202] Actas MZA, sesión nº 32 de 16 de octubre de 1862, p. 164, libro 4.

[203] Actas MZA, sesión nº 47 de 27 de diciembre de 1860, p. 172, libro 3.

sen bienes propios. El privilegio de la fama que merecía un empleado que hubiese realizado algún tipo de acto heroico hacia la empresa, sería tanto o más importante que la cantidad que hubiese librado el consejo como agradecimiento.

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 (…)"*[204]. 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 medidas punitivas colectivas, con el fin de evitar los robos mediante la presión de los mismos empleados entre sí. En mayo de 1865 el consejo aprobó un proyecto de circular presentado por el director en el que se reafirmaba la responsabilidad de los empleados de las estaciones o de los trenes en que ocurriesen las sustracciones[205].

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 se fugó llevándose 49.014,89 reales de vellón procedentes de la recaudación del 11 de junio. Otro factor de la compañía de la misma estación 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. Y además, se trasladaba la responsabilidad a otros agentes. En estos casos se declaraban presuntamente responsables por negligencia a otros empleados, como el recaudador, el jefe de estación y el factor principal destinado en la aduana. También se propuso la conveniencia de que todos los empleados encargados indistintamente del manejo de fondos estuviesen obligados a prestar una fianza[206].

5.3.7. Gratificaciones por trabajos extra puntuales para los servicios de vía y obras, movimiento y tracción (1862-1865)

Otro tipo de gratificación a los empleados del movimiento del que he hallado constancia en los primeros años de existencia de MZA se dio 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 dispensó 1.040 reales que fueron tomados del fondo de multas[207]. En estos casos de participación del personal de base de la compañía en eventos con repercusión mediática se añade el prestigio al premio de la gratificación en metálico. Noticias de este tipo debían transmitirse oralmente de forma amplia entre los empleados, siendo motivo de distinción social para los empleados del medio ferroviario.

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 cometido[208] o a los maquinistas y fogoneros según el

[204] Actas MZA, sesión nº 34 de 19 de diciembre de 1864, p. 61, libro 5.

[205] Actas MZA, sesión nº 12 de 26 de mayo de 1865, p. 141, libro 5.

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

[207] Actas MZA, sesión nº 33 de 6 de noviembre de 1862, p. 168, libro 4.

[208] Actas MZA, sesión nº 38 de 30 de diciembre de 1864, p. 63, libro 5.

ahorro de combustible, aceite y grasa que realizasen, establecido en orden de servicio número 68 de 27 de junio de 1864 y puesto en práctica en marzo de 1865[209]. Estas primas también podían retirarse a criterio del consejo. Así ocurrió con la retirada de aquella prima a fogoneros y maquinistas, suprimida por parte del ingeniero jefe de tracción y material[210]. Deduzco que dicha prima podría haber propiciado un excesivo ahorro perjudicial para el funcionamiento normal de las locomotoras.

5.3.8. 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 he encontrado 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 subjefe de la estación de Almansa y al telegrafista de Alpera (localidades de la provincia de Albacete), por haber tomado medidas acertadas a consecuencia del accidente del tren especial nº 21 del 28 de diciembre de 1861. Se acordaba al mismo tiempo la separación del conductor de dicho tren por descuido[211]. 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 1862[212] y en *La España*[213] dos días más tarde con texto idéntico. Se informaba en ella sobre las medidas que se tomaron como premio y punición de los operarios implicados[214]. 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. Reproduzco a continuación el texto publicado en *La Correspondencia*:

> *"La compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, ha publicado una órden del dia anunciando que el dia 28 de 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*

---

[209] Actas MZA, sesión nº 7 de 20 de marzo de 1865, p. 110, libro 5.

[210] Actas MZA, sesión nº 12 de 3 de mayo de 1866, p. 269, libro 5.

[211] Actas MZA, sesión nº 1 de 2 de enero de 1862, p. 1, libro 4.

[212] 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]

[213] 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]

[214] Agradezco 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 me interesaba no se hallaba con los datos completos en la web referida, por lo que no podía localizar los ejemplares de prensa donde se encontraba. Hube de entrar en contacto con Rafael Jara, quien se ofreció muy presta y amablemente a revisar sus notas y apuntes. A los pocos días me facilitó los nombres de las cabeceras y las fechas de publicación donde se hallaba la noticia. Agradezco también la colaboración de varios habitantes del pueblo de Alpera, que contribuyeron a que pudiera localizar al bibliotecario.

> *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 y revertía en dos sentidos. Interpreto que en otros casos parecidos se actuaría en modo semejante. En primer lugar, la empresa pretendía incidir en la comunicación de faltas y actos heroicos de los empleados y las medidas tomadas al respecto por la empresa a nivel de comunicación para con ellos. 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. Aunque el texto publicado no hace referencia a ello, al realizar la lectura completa de los periódicos en los días en que ocurrió el accidente, he comprobado que aquél 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 se hizo 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 en su popularidad entre el resto de empleados. 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.

5.3.9. 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 sueldos[215]. 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 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.

[215] Actas MZA, sesión nº 11 de 11 de abril de 1864, p. 485, libro 4.

5.3.10. Gastos funerarios (1866)

A veces 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 agente comercial de Córdoba, a petición del jefe de tráfico en enero de 1866[216]. Este tipo de actos explicitaban un sentimiento de filiación de la empresa con su personal con el significado implícito de que los empleados no se encontraban en realidad a merced de la desprotección.

5.3.11. Pago de gastos judiciales (1866)

En 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 accidentes[217], gracia que les era frecuentemente concedida[218]. La empresa también gestionó en este sentido 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 incendio[219].

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

Voy a tratar livianamente en este apartado otro tipo de acciones por parte de la compañía que según mi punto de vista también se puede incluir 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, Villarrobledo, Albacete y Almansa[220]. 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 se pueden considerar 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[221], 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 1864[222]. 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, he insertado aquí las referentes al abrigo, y dejo los uniformes para otro epígrafe dedicado a la comunicación externa dedicado también a las insignias de la empresa.

5.3.13. 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

---

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

[217] Actas MZA, sesión nº 7 de 5 de marzo de 1866, p. 244, libro 5.

[218] Actas MZA, sesión nº 9 de 24 de marzo de 1866, p. 251, libro 5.

[219] Actas MZA, sesión nº 16 de 5 de julio de 1866, p. 283, libro 5.

[220] Actas MZA, sesión nº 12 de 18 de abril de 1864, p. 488, libro 4.

[221] actas MZA, sesión nº 41 de 31 de diciembre de 1862, p. 204, libro 4.

[222] Actas MZA, sesión nº 29 de 30 de septiembre de 1864, p. 5, libro 5.

año, cuando se favorece un precio especial de transporte para los empleados de las oficinas de la compañía[223]:

> *"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"*[224]. Así pues, los oficinistas de Madrid fueron los iniciadores de una acción que poco a poco se extendería 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.

5.4. ORIGEN DE LA CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDAS PARA EMPLEADOS: UNA CUESTIÓN DE IMAGEN DE LA EMPRESA (1871)

Otro asunto importante de comunicación interna en relación al personal que hubo de manifestarse y percibirse como vehículo destacable, dado las repercusiones de opinión entre los empleados que debió tener, e incluso entre la opinión pública general, fue el de los alojamientos y viviendas. El interés de los investigadores españoles sobre este interesante tema social en materia ferroviaria no despierta hasta ya avanzada la primera década del siglo XXI. En este momento se realiza el primer estudio de Cuéllar, Jiménez y Polo sobre poblados ferroviarios centrado en la localización geográfica y 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. En su mayor parte se han utilizado fuentes orales mediante entrevistas, y fuentes documentales, pero el estudio se centra en el siglo XX[225]. En fin, los resultados de los estudios sobre poblados ferroviarios el siglo XX, se centran en cuestiones de envergadura mayor como sus infraestructuras, y deja de lado otras cuestiones más específicas que nos revelarían datos sobre la microhistoria de sus habitantes, por ejemplo respecto a características y usabilidad de las viviendas, al desenvolvimiento de la cotidianidad de los trabajadores y sus familias y acceso al medio social más amplio, etc. Desgranar estos asuntos sería un paso previo y necesario para efectuar estudios más específicos desde el enfoque de la comunicación que incluyesen el acceso a la información de estas poblaciones, como su capacidad de acceso a la prensa, etc.

En nuestro país algún artículo, como el de Cuadros, también ha ido completando parcialmente el 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

---

[223] Actas MZA, sesión nº 36 de 3 de diciembre de 1868, p. 81, libro 6.

[224] Actas MZA, sesión nº 10 de 5 de mayo de 1873, p. 308, libro 7.

[225] 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.

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 propios habitantes en el siglo XX—. En estos lugares predominaba una cierta intencionalidad de pretendido aislamiento y censura del personal hacia el exterior, dándose la construcción de muros alrededor de las instalaciones como medio de forzar la fidelidad del obrero hacia la compañía. Tanto en los poblados ferroviarios como en otros poblados obreros la élite capitalista pretendería atraer, fijar y disciplinar la mano de obra industrial proveniente del medio campesino que hubiese alcanzado cierta especialización, desarraigando sus costumbres, moralizándola y adoctrinándola en valores de origen burgués[226].

Sin invalidar este criterio, en mi exploración documental sobre este tipo de cuestiones he hallado 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 propia imagen pública. Simplemente se pretendió evitar un sentimiento de repulsa y una sensación de repugnancia en los viajeros-clientes debida a la visión impactante producida por la vista del modo de vida miserable de los empleados ferroviarios. Estaríamos aquí de nuevo en la intersección entre la comunicación "externa" y la "interna". Al margen de la prioritaria motivación de "imagen corporativa" de la compañía, un aspecto favorable a la empresa entraba en juego desde el ámbito de la comunicación interna puesto que el personal hacinado en condiciones infrahuma- nas debió percibir una mejora importante en sus condiciones de vida al atribuírseles las viviendas.

La primera anotación que he encontrado en las actas de MZA en referencia a 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 menciona también este tipo de consideraciones. Con el título "Construcción de casillas en varias estaciones", las actas nos ofrecen el siguiente texto[227]:

> *"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.*

---

[226] 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.

[227] Actas MZA, sesión nº 11 de 3 de junio de 1871, p. 66, libro 7.

> *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, aparecen 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 el consejo autorizó 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 plantilla[228]. En aquella década también se abonarían 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 comercial de Cartagena que fue trasladado a Murcia[229]. He podido comprobar 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.

Pero no perdamos de vista que las actuaciones de comunicación interna hacia los empleados a partir de los años 1870, que corrieron paralelas al desarrollo de la organización sindicalista obrera en el seno de la empresa y a la que me dedico en otro epígrafe. Concretamente, me parece interesante comentar 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, que 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. ¿Se podría intuir desde el testimonio documental citado un cambio de conciencia del público en general, que comienza a percatarse de las situaciones de vida de los trabajadores? ¿Se trata del temor fundado de la burguesía a un estallido de la clase obrera? ¿Sería simplemente una toma de conciencia de los primeros problemas humanitarios que aparecían con la revolución industrial? Aunque se conoce su génesis de los poblados ferroviarios desde al menos el último tercio del siglo XIX, los estudios suelen dedicarse a un período cronológico posterior, profundizando en las manifestaciones urbanísticas generadas entre 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 confortables[230]. Pero de los asentamientos más primitivos del siglo XIX como el del testimonio que nos aporta el documento aún no conocemos nada de aquellos habitáculos que ocuparon los ferroviarios como, los vagones primero y las "casillas" después, 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 Almorchón[231].

---

[228] Actas MZA, sesión nº 20 de 26 de noviembre de 1873, p. 363, libro 7.

[229] Actas MZA, sesión nº 1 de 20 de enero de 1874, pp. 4-5, libro 8.

[230] 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 02/12/2019]; 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 02/12/2019]

[231] Actas MZA, sesión nº 22 de 19 de mayo de 1882, p. 418, libro 10.

5.5. 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. En dicho momento debió comenzar a considerarse evidente la imposibilidad de continuar reprimiendo o demorando este asunto bajo el riesgo de que las protestas y las huelgas estallasen sin poder controlarlas ya una vez puestas en marcha.

5.5.1. 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 informes[232]. Resulta evidente que para la patronal fue necesario regular la política de socorros y ayudas puntuales a los empleados mediante una normativa desde mediados de los años 1860, pero este proyecto inicial no llegó a llevarse a la práctica hasta 1900.

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 como una estrategia 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. Con la excusa de 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 ninguna cantidad sin los requisitos ordinarios establecidos para la misma. También se dispuso que el proyecto de los estatutos de esta asociación obrera se sometiera a la aprobación del Gobierno[233]. En la sesión siguiente, de 12 de julio, hay otra anotación que considero como el resultado de una profunda deliberación de la directiva de MZA. Con esta deliberación la empresa podría haber albergado el propósito de adelantarse a los brotes de sindicalismo obrero que comenzaban a surgir en su seno, y el consejo otorgó el derecho a una licencia anual de doce días por año a los empleados de la sección del Movimiento, disfrutando de su sueldo completo[234].

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 he encontrado otro intento de asociación. En esta fecha aparece en las actas la 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 parecen dirigirse, voluntaria y temerosamente al consejo en actitud de estar buscando su aquiescencia y sin ánimo de contrariarlo. Por otro lado es posible que estas

[232] Actas MZA, sesión nº 12 de 18 de abril de 1864, p. 487, libro 4.

[233] Actas MZA, sesión nº 16 de 5 de julio de 1865, p. 156, libro 5.

[234] Actas MZA, sesión nº 17 de 12 de julio de 1865 , p. 162, libro 5.

formas tratasen de ocultar una dura amenaza lanzada contra la directiva de la empresa[235]. 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 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 que pretendían formar los empleados el 1º de julio siguiente y los administradores expusieron sus modos de ver en el asunto. No llegándose a un acuerdo entre los miembros del consejo se optó por consultar con el comité de París el asunto, remitiéndose los estatutos y una copia de la instancia recibida de dicha sociedad[236].

5.5.2. 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 adentro los brotes de sindicalismo de sus empleados. Al año siguiente, el 6 de marzo de 1872[237], he encontrado otra anotación en el acta que me hace entrever la utilización de toda la inteligencia de la directiva de MZA para influir en el nombramiento de una nueva junta directiva de la 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 asunto fue tratado con todo esmero y preparación meticulosa por el consejo en adelante. En sesión de 25 de octubre de 1872 he hallado un texto que señala a que estas deliberaciones iban enfocadas a impedir la organización de los trabajadores, ya que refleja una inflexión de la directiva de MZA en la forma de abordar el problema. El cambio de postura del consejo sobre las reclamaciones de los empleados se deja entrever aprecia en el reconocimiento de su interés mediante la recapitulación detallada de las veces que el consejo se había ocupado de él, aunque sólo se hace mención a las fechas en las que en las actas se había consignado el tema y a no los términos despreciativos en los que se trató. Transcribo el texto completo a continuación, que lleva el título "Montepío para los empleados"[238]:

> *"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 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.*

[235] Actas MZA, sesión nº 13 de 17 de junio de 1871 , p. 74, libro 7.

[236] Actas MZA, sesión nº 14 de 1º de julio de 1871, p. 82, libro 7.

[237] Actas MZA, sesión nº 5 de 6 de marzo de 1872, p. 169, libro 7.

[238] Actas MZA, sesión nº 17 de 25 de octubre de 1872, pp. 239-240, libro 7.

> *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 me propongo dar cuenta detallada de todas sus actividades, diré que funcionó al modo de una empresa paralela, pasando algunos empleados a trabajar en sus servicios por ejemplo de almacén, aunque se les reservaba la antigüedad que tenían en la empresa. Para las transiciones entre la empresa y la sociedad se cursaban solicitudes de conformidad al consejo[239]. 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, a reintegrar a mediados de junio de 1873[240].

5.5.3. 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. Todo ello enmarcado en la Primera República Española, mencionada de forma indirecta en el texto como "las circunstancias porque viene atravesando el país". Con el título "Exposición de los conductores y guardafrenos" tenemos la anotación que transcribo a continuación[241]:

> *"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 [sic] 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 hecho 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 de la Compañía, se ve en el caso de no poder acceder a la petición referida."*

La noticia sobre los paliativos de la empresa de libración de gratificaciones puntuales nos informa del resultado insuficiente de dichas medidas como método para aliviar la

[239] Actas MZA, sesión nº 22 de 6 de diciembre de 1872, p. 253, libro 7.

[240] Actas MZA, sesión nº 14 de 27 de junio de 1873, p. 326, libro 7.

[241] Actas MZA, sesión nº 9 de 17 de abril de 1873, p. 299, libro 7.

angustia económica de los trabajadores, que además reclamaban un aumento de personal para poder llevar a cabo sus labores, las cuales intuimos practicaban con un alto grado de sacrificio. 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 en condiciones de trabajo que afrontaba el personal.

5.5.4. 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 a los maquinistas y fogoneros. La caja comenzaría a regir a partir del 1º de enero del año siguiente, formándose 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, que 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 al servicio de la compañía el 31 de diciembre de 1873. Entre aquellas cuentas individuales se repartiría 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 indicada[242]. Los trabajos extraordinarios que tuvieron lugar debido a 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 vellón[243]. 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. Dado que se había 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 libretas[244]. No recojo aquí la operativa 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 1899. Sí registro a pie de página las sesiones en las que se trató de este asunto, para facilitar parte del trabajo de búsqueda en las actas, a realizar si surgieran estudios sobre esta materia[245].

En aquel último año del siglo fue sustituida por la creación del fondo de pensiones del nuevo director de la compañía Nathan Süss, como veremos a continuación. En resumen queda decir que la caja de previsión ocupó 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 mayoría de casos —aunque en ocasiones no se concedió a las familias los fondos acumulados en ellas, sobre todo en casos de parentesco en segunda línea en casos de defunciones de empleados—, bien para algunas dotaciones de capital o emisiones de obligaciones a favor de la caja[246].

---

[242] Actas MZA, sesión nº 21 de 9 de diciembre de 1874, pp. 105-106, libro 8.

[243] Actas MZA, sesión nº 18 de 30 de agosto de 1875 , p. 210, libro 8.

[244] Actas MZA, sesión nº 22 de 29 de octubre de 1875, p. 229, libro 8.

[245] Actas MZA, sesión nº 28 de 15 de diciembre de 1899, p. 12º, libro 16.

[246] 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 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,

5.5.5. 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 ½ por ciento sobre los salarios. 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. MZA ofreció la ayuda de varios miembros de su consejo para que intercediesen ante el cuerpo de colegisladores para que la petición contra dicho impouesto gozase de favorable acogida. Puede constatarse cómo en este caso de intento del Gobierno de generalizar algún tipo de contribución con el objetivo de poner en marcha una primigenia seguridad social, tuvo como reacción la activa oposición de de los mismos trabajadores, que se opusieron a la iniciativa gubernamental tal vez influenciados por las propias compañías ferroviarias que también se oponían al nuevo impuesto. 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 los socios se proponían crear. 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. También 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 dia equivalga á una institución de retiros y pensiones, ya que las críticas circunstancias que ha atravesado la Compañía no ha [sic] permitido crea estas pensiones desde los primeros años de existencia de nuestra Empresa"*[247].

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 1998, 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.

[247] Actas MZA, sesión nº 5 de 4 de marzo de 1876, pp. 294-295, libro 8.

5.5.6. 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 cuyo servicio había ido pasando a la 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"*[248].

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 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 de los créditos con ésta y con la cooperativa que contraían los empleados, que a partir de entonces sólo se concederían para comestibles o sastrería. El almacén de la sociedad cooperativa debía funcionar como una especie de economato al surtir de alimentos y otros bienes de consumo a los empleados. 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 recurriesen. El consejo trataba de nivelar las reacciones en contra que pudieran derivar de estas medidas, aumentando su fondo propio para enfermedades o desgracias de familia en 50.000 pesetas. También reconocía el consejo 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 los llevaba en realidad a un bucle sin salida, ya que tenía la doble vertiente de reducir la necesidad de los trabajadores de solicitar los servicios de la cooperativa, y de restarle a ésta poder e importancia al aumentar el fondo de la empresa para los socorros[249]. Al año siguiente, 1898, volvía la sociedad cooperativa a emitir una instancia dirigida por su presidente para elevar 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 misma, hasta un máximo de 75 pesetas y hacer permanecer el tipo del 33% para los empleados de mayor haber; medida que fue aprobada por el consejo de conformidad con la comisión delegada[250].

Parece ser que la concesión de los créditos sin interés otorgados por la empresa, pero que eran librados por la sociedad cooperativa, planteaba en la práctica algunos serios problemas, puesto que en noviembre de 1898, el consejo de MZA volvió a modificar las

---

[248] Actas MZA, sesión nº 29 de enero de 1897, p. 432, libro 15.

[249] Actas MZA, sesión nº 23 de 29 de enero de 1897, pp. 432-433, libro 15.

[250] Actas MZA, sesión nº 21 de 7 de octubre de 1898, pp. 253-254, libro

disposiciones relativas a los créditos para anticipos a los empleados… *"para contrarrestar la usura"*. Se determinaba 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"*[251]. Algo grave, pues, estaba sucediendo en la forma de funcionamiento de la cooperativa en relación a los empleados que tuvieran la mala fortuna de solicitar uno de los créditos sin intereses de la empresa y no pudieran obtenerlo del fondo de la compañía. Al verse obligados a solicitar el préstamo a la cooperativa parece ser que 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 por parte de los prestatarios?

5.6. 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 y a finales de aquel año superaban el millar. En los años siguientes se aglutinaba en dicha nueva asociación 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 fuese percibido como solidez y solvencia por 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)[252].

5.7. 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 ella el director general daba cuenta al consejo del oficio recibido de parte del general inspector de Artillería e Ingenieros en nombre del capitán general de Madrid agradeciendo la conducta de la compañía con motivo de la manifestación obrera del 1 de mayo de aquel año 1891. Ambos cargos del Gobierno loaban a la empresa con motivo de los preparativos ordenados por la misma ante la eventualidad de que pudiera alterarse el orden público en los primeros días del año corriente[253]. En efecto, las multitudinarias marchas obreras internacionales del 1º de mayo del año anterior se prodigaron con éxito tanto en Estados Unidos como en las principales capitales europeas, pero fueron precavidamente sofocadas de antemano para ocasiones venideras en España.

---

[251] Actas MZA, sesión nº 23 de 4 de noviembre de 1898, p. 276, libro 16.

[252] PLAZA PLAZA, Antonio (2006) *Op. cit*.

[253] Actas MZA, sesión nº 8 de 8 de mayo de 1891, p. 34, libro 14.

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, elevando a rango de ley la prohibición de las manifestaciones y ampliando los casos en los que podrían ser disueltas tales reuniones. Ésta sería la postura que el Gobierno mantendría hasta el final del siglo, incluso cuando Sagasta volviese al poder en 1893[254]. Aunque en la anotación del acta del consejo no se consignan los detalles sobre cuáles fueren las actuaciones de la ferroviaria, deduzco 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.

5.8. 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 Crebús[255]—, cuando se hiciese realidad el compromiso de MZA con sus empleados al otorgarse 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, que fue insertado a texto completo en las actas, entraría en vigor a partir del 1º de Enero de 1900 e incluía *"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*[256]— 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. Como fruto de aquellos trabajos se liquidaría 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 empleados[257]. El 29 de diciembre siguiente se establecería 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 acta del mismo día 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 transcribo[258]:

> *"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."*

---

[254] 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 02/12/2019]

[255] 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.

[256] DE LA TORRE (1899) Íbid., p. 86.

[257] Actas MZA, nº 28 del 15 de diciembre de 1899, pp. 114-121, libro 17.

[258] Actas MZA nº 29, sesión del 29 de diciembre de 1899, pp. 125 y 131-132, libro 17.

En la sesión siguiente del consejo, de 12 de enero de 1900, el director informó de nuevo de las demostraciones de gratitud individuales y colectivas que continuaba recibiendo de gran número de empleados de la compañía con motivo de la creación del fondo de pensiones. También se dio cuenta 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. Y 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 emitida por ésta había sido de total gratuidad[259].

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.

5.9. 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. La Reunión era objeto de orgullo para la ferroviaria desde que las adquirió y alcanzó una importante significación, ya que la empresa las exhibió como ejemplo modélico de modernidad y dotación de tecnologías en la Exposición Nacional de Minería de Madrid de 1883; exposición en la que MZA participó como expositor y que veremos con más detalle en el apartado sobre "Exposiciones".

Algunos especialistas suelen datar la adquisición de estas minas por MZA en 1882[260], cuando en realidad, según las actas, en esta fecha ya hacía tiempo que la compañía las había comprado. Según el testimonio documental de las actas, en aquel año la empresa se dedicaba a ensalzar sus instalaciones y mantenía ya una escuela funcionando, como veremos a continuación. Estas minas fueron propiedad de la Société Générale de Crédit Mobilier de los hermanos Péreire y pasaron a ser propiedad de MZA en 1876, cuando se verificó el pago al señor Péreire en 1876 y se formalizó su escritura con algunos arreglos respecto al convenio preliminar firmado el 21 de septiembre anterior. El importe

---

[259] Actas MZA, nº 1 de 12 de enero de 1900, pp. 138 y 135, libro 17.

[260] He descubierto un error habitual de datación cronológica de algunos estudiosos sobre la fecha de adquisición de las minas de La Reunión por MZA. Además de las pruebas que he encontrado en las propias actas de la empresa, que indican que la compra a los Péreire 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, se puede 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 Andaluzas de Patrimonio Industrial y de la Obra Pública 2010*, Sevilla, pp. 63 y ss. Disponible en: http://dialnet.unirioja.es/buscar/documentos?querysDismax.DOCUMENTAL_TODO=El+paisaje+de+las+minas+de+la+reuni%C3%B3n+una+aproximaci%C3%B3n+desde+el+pozo+5 [última consulta 02/12/2019]. Sin ser mi intención realizar una crítica destructiva a los compañeros investigadores andaluces, sino todo lo contrario, pretendo 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 único deseo de mejorar la investigación en nuestra comunidad autónoma. Me 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.

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 correspondiente[261]. 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 con la misma sociedad por el término de cinco años más[262].

A finales de diciembre de 1878 el consejo de administración elaboró unos estudios *"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, el cuál aseguraría las comunicaciones con las minas de La Reunión[263].

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 que serían *"distribuidos entre ellos según sus méritos y sirvan de estímulo a sus adelantos"*[264]. 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 he encontrado la donación del año 1882, en la anotación de las actas de MZA de 1883 sí he hallado testimonio indirecto de que la aportación fue realizada. En marzo de aquel año el consejo de administración se congratulaba de que *"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 aplicados[265]. En 1884 se volvieron a conceder estos premios en material en las escuelas de La Reunión y Almorchón, las cuales seguían instruyendo a alumnos de ambos sexos. Esta vez las cantidades destinadas a dichos premios se expresaban en la nueva moneda del Estado y fueron de 300 pesetas[266]. Estos premios se concedieron también en 1885[267].

Las minas de La Reunión fueron 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

---

[261] Actas de MZA, sesión nº 3 de 5 de febrero de 1876, p. 283, libro 8.

[262] Actas de MZA, sesión nº 16 de 16 de noviembre de 1876, p. 382, libro 8.

[263] Actas de MZA, sesión nº 18 de 20 de diciembre de 1878, p. 249, libro 9.

[264] Actas de MZA, sesión nº 21 de 23 de diciembre de 1881, p. 318, libro 10.

[265] Actas de MZA, sesión nº 6 de 16 de marzo de 1883, p. 70, libro 11.

[266] Actas de MZA, sesión nº 29 de 19 de diciembre de 1884, p. 421, libro 11. Por esta equivalencia deduzco 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.

[267] Actas de MZA, sesión nº 22 de 18 de diciembre de 1885, p. 146, libro 13.

de La Reunión, que se elevaría a unos 1.600 francos incluidos los gastos de transporte e instalación[268]. Por tanto, cuando se celebró la Exposición Nacional de Minería de Madrid —como veremos, 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. Dicho ayuntamiento invocaba a la compañía auxilio económico para afrontar este gasto por carecer 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 animase la petición del Ayuntamiento de Villanueva. El ingeniero jefe de las minas de La Reunión a su vez, manifestaba al consejo su parecer en favor de la solicitud del Ayuntamiento de Villanueva del Río, e informaba de que el personal minero de la empresa —entre las minas de La Reunión y las de El Guadalquivir—, era ya tan numeroso cuando menos como el vecindario del pueblo y 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. La dirección de la compañía estimó oportuno contribuir con la mitad de este importe, o sea, 13.000 reales de vellón; estableciendo por su parte una inspección durante el curso de las obras[269].

El estímulo del aprendizaje para el conocimiento y la conciencia despertada en los mineros de su propia importancia como factores económicos de la compañía debió ser reconocido pronto como un error estratégico por la patronal de MZA. 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), he hallado 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 medi- das 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. El día 9 de mayo el director de MZA 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."* 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"*[270]. De estas notas deduzco 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 había establecido como homenaje por el Congreso Obrero Socialista reunido en la Segunda Internacional el año

[268] Actas de MZA, sesión nº 5 de 2 de marzo de 1882, p. 367, libro 10.

[269] Actas de MZA, sesión nº 13 de 8 de junio de 1883, p. 106, libro 11.

[270] Actas de MZA, sesión nº 8 de 9 de mayo de 1890, p. 413, libro 13.

anterior. Esta coincidencia me lleva incluso a la hipótesis de que se estaban gene- rando conexiones más estrechas entre los trabajadores de la compañía, previas a una mejor organización.

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 instalaciones[271]. De nuevo el 20 de marzo de 1899 se declaró otra huelga, solicitando los mineros un aumento de jornal, la 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 trabajos[272]. Según he podido entrever en las actas, parece ser que esta nueva huelga no rescindió hasta el 29 de aquel mes, cuando los trabajos de las minas 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 […]"*[273]. 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 lo deduzco 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 Reunión[274].

La siguiente noticia que he encontrado en las actas sobre estas minas es la del gran accidente que se produjo el 28 de abril de 1904 a consecuencia de la explosión de gas grisú[275]. 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. Se exhortó a los empleados a volver a sus trabajos y se les manifestó que si tenían que formular alguna petición se examinaría en Madrid por la superioridad (refiriéndose a los organismos gubernamentales)[276]. La catástrofe de La Reunión aún es considerada hoy en día la mayor de la minería sucedida en España. Habían resultado fenecidos abrasados 63 mineros y otros muchos heridos de gravedad. La tragedia se debió a un incendio en las galerías, donde se acumuló el gas grisú por un defecto de ventilación, según la versión oficial. El accidente tuvo gran repercusión en la prensa, a la que trataron de silenciar en lo posible 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 acudió e inspeccionó durante dos días el lugar de la tragedia y expresó sus sospechas en el diario *El Pueblo* del día 4 de mayo de 1904. Comentaba Lerroux que *"El aspecto general no revela la catástrofe ocurrida. Ésta ha sido eminentemente burguesa. Daños materia- les, 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 […]"*[277].

---

[271] Actas de MZA, sesión nº 4 de 26 de febrero de 1892, p. 138, libro 14.

[272] Actas de MZA, sesión nº 7 de 24 de marzo de 1899, p. 391, libro 16.

[273] Actas de MZA, sesión nº 8 de 7 de abril de 1899, p. 400, libro 16.

[274] Actas de MZA, sesión nº 20 de 9 de septiembre de 1899, p. 24, libro 17.

[275] 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.

[276] Actas de MZA, sesión nº 9 de 3 de mayo de 1904, p. 275, libro 19.

[277] 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

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 ellas[278]. 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 de coerción al uso, por lo que se comenzó a emplear otro tipo de política al respecto y se ordenó por ejemplo en junio de 1904 la construcción de 200 casas para obreros[279].

Detengo aquí en el relato de los sucesos de las minas que fueron primero objeto de exhibición y orgullo de MZA en la Exposición Nacional de Minería, y objeto de controversia a partir del accidente entre el incipiente mundo obrero y las fuerzas vivas capitalistas de la época. Para concluir, sólo decir que las minas de La Reunión se clausuraron en 1972. Los restos de sus edificaciones, diseminadas en 108 hectáreas, fueron declaradas bien de interés general con la categoría de Conjunto Histórico" por la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía mediante el 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 2002[280]. Doy así, por cerrado aquí, este inciso sobre las minas andaluzas de La Reunión.

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 02/12/2019] Aunque no se trata de un estudio académico ortodoxo, no incurre en el error de datación que he comentado anteriormente, colocando el año de adquisición de las minas por MZA en 1876. Para mí reviste interés sobre todo en que utiliza como fuentes las noticias sobre el accidente de La Reunión, aparecidas en diversos periódicos del momento.

[278] Actas de MZA, sesión nº 10 de 10 de mayo de 1904, p. 281, libro 19.

[279] Actas de MZA, sesión nº 14 de 24 de junio de 1904, p. 339, libro 19.

[280] 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 02/12/2019]

6. CONTEXTUALIZACIÓN DE ESPAÑA EN LA RED FERROVIARIA MUNDIAL Y PRIMEROS ACCIDENTES FERROVIARIOS

En este capítulo haré un 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 tengo constancia de obras que sirvan para ilustrar sobre ello de forma general. Soy consciente de que una puesta al día en esta materia a nivel científico precisaría de unas herramientas historiográficas y de fuentes mucho más completa, pero a sabiendas de que este campo de estudio queda en la actualidad muy alejado de las materias tratadas por los estudiosos de la comunicación, he 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. Me ha parecido adecuado para mi trabajo una introducción de este tipo, con el fin de poner en antecedentes a los lectores sobre 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.

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 puede decirse 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 nivel 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 mecánicos[281].

A continuación presento a grandes rasgos tres etapas diferenciadas. En la primera evocaré los primeros ensayos técnicos y las experiencias pioneras desde los 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 etapa fue 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 he identificado 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 (prensa y publicidad). Durante estas tres décadas hasta el fin del siglo comenzaba un nuevo estadío en las técnicas y las fuentes de energía conocidas hasta entonces. El impulso fue los comienzos de la utilización industrial del petróleo y la electricidad y las novedades surgidas en materiales y métodos de construcción que facilitaron la culminación definitiva de las grandes obras. Dichas nuevas técnicas de obra salvarían obstáculos geográficos que hasta entonces habían condicionado las vías de comunicación terrestres a lo largo de la historia de la humanidad.

[281] 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.

Para realizar esta exégesis he dado prioridad a las obras contemporáneas a aquellos acontecimientos y a los estudios sobre comunicación existentes sobre este tema. Integraré 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. También tomo en cuenta las innovaciones comerciales, como la puesta en explotación de los servicios de coches cama para los trayectos de largo recorrido. Asimismo también introduzco 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 tocaré algunos de los primeros accidentes ferroviarios y la gran difusión en prensa y divulgación que alcanzaron en la época. Sobre dichos accidentes y sus posibilidades para el estudio de la comunicación no ha reparado aún la investigación y no existen trabajos a pesar del gran interés que presentan.

6.1. 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.

6.1.1. 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 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 fluvial[282].

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. Y en 1801 hubo otros 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.

6.1.2. 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 Newcastle, consiguió construir —con la ayuda económica de los arrendatarios de las minas en las que trabajaba— la máquina viajera o "bufadora". Y puso en marcha varios años más tarde, en 1825, la línea entre Stockton y Darlington que mencioné arriba.

Por ese tiempo, fuera de las minas y desde 1801 el remolque de tranvías de servicio público sobre raíles a tracción animal había dado lugar a intensas controversias en Inglaterra porque los proyectos presentados en las Cámaras fueron rechazados en varias

[282] SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (2008) Íbid.

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 y 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 los ferrocarriles y en 1834 se abrió la primera línea férrea en Irlanda aún bajo dominio inglés, entre Dublín y Kingstown[283].

6.1.3. Extensión a EE. UU. y Canadá (1831-1836)

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. Se hacía patente un cierto sentido de competencia que caracterizó los comienzos del industrialismo en la nueva nación americana. De esta manera, 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 Point[284]. Fue un relojero afamado llamado Matthias W. Baldwin quien perfeccionó los sistemas de las locomotoras europeas para una línea de Filadelfia a partir de 1834[285]. 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. 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 llamado Canadian Pacific Railway, que pasaría desde Vancouver hasta Montreal[286]; 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 con emisiones de deuda hipotecaria convertida en pedidos de equipamiento nacional, a diferencia de las empresas inglesas que utilizaron un sistema

---

[283] 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.

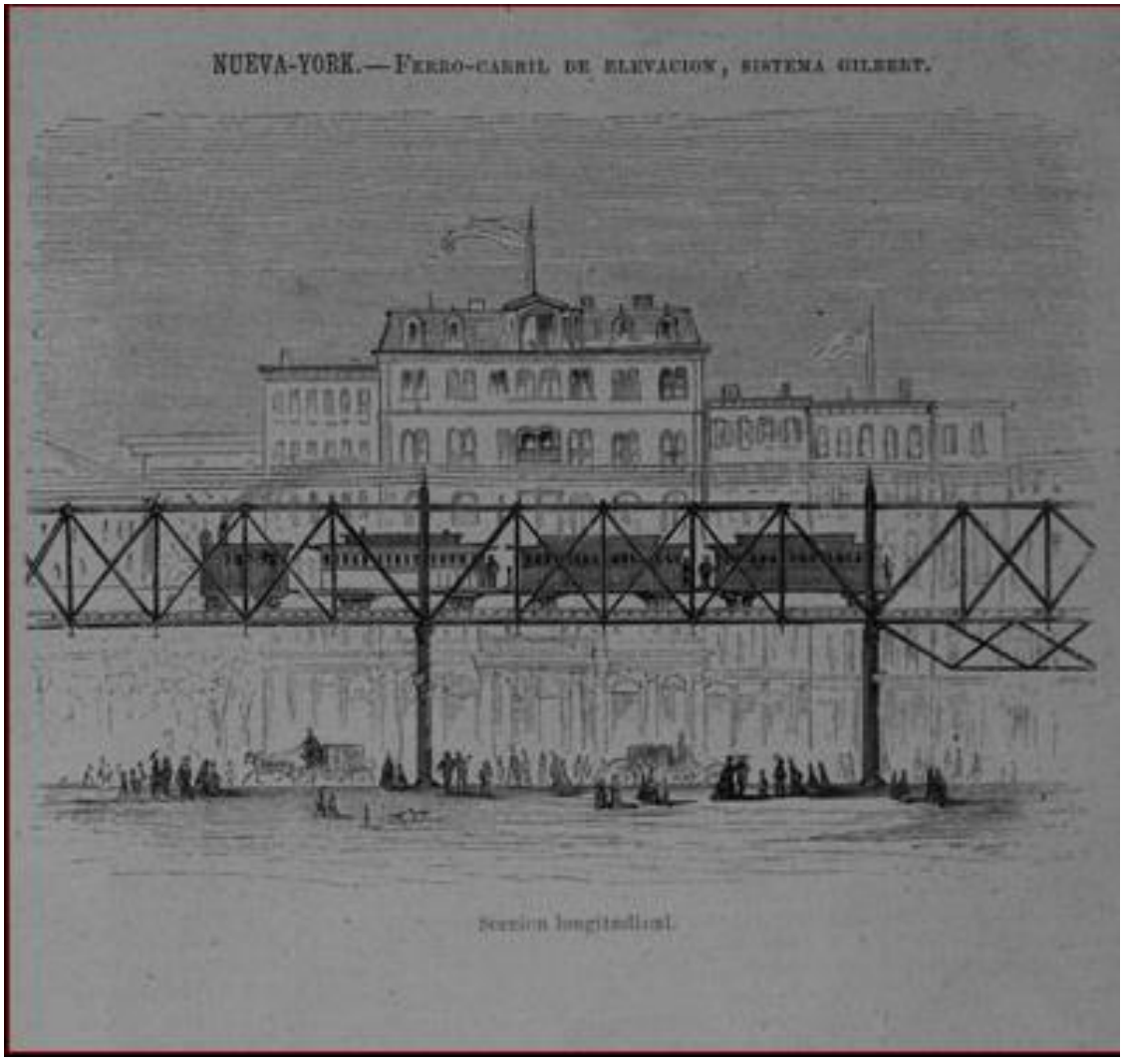
[284] Sobre la construcción de los primeros caminos de hierro en Estados Unidos existe abundante bibliografía, como DAVID, H.; STONE, JR. (2008) *Vital Rails: The Charleston & Savannah Railroad and the Civil War in Coastal South Carolina*, University of South Carolina Press, 369 pp.; o FETTERS, Thomas T. (2008) *The Charleston & Hamburg: A South Carolina Railroad and an American Legacy*, The History Press, 156 pp.

[285] WAIS, Francisco (1974) *Op. cit.*, pp. 23-25.

[286] 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.

de financiación llamado *free standing*, 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 Orleáns con los de Londres, Liverpool, Manchester y Glasgow se fortalecieron a todos los niveles, incluyendo los vínculos matrimoniales[287].

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.

[287] BRODER, Albert (2012) *Los ferrocarriles españoles (1854-1913): El gran negocio de los franceses*, pp. 8-9.

6.1.4. Los primeros ferrocarriles en Francia y Europa continental (1833-1846)

Francia fue la primera potencia del continente europeo en importar el invento[288]. Allí los primeros ferrocarriles con tracción a vapor fueron abiertos en 1833 durante el período restauracionista de la Monarquía de Julio (1830-1848), de Saint-Étienne à Lyon —en principio para servir al transporte de las minas de la región—, y a Saint-Germain-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 apoderó del negocio de los ferrocarriles y los grandes grupos financieros entraron en una reñida competencia en este sector[289]. 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 impresión[290]. Dos de los principales grupos financieros competidores en los sectores de la banca, el ferrocarril y la información fueron los Rothschild[291] y los Péreire. Dichos grupos pasarían poco después a protagonizar la creación de las mayores redes ferroviarias españolas en la época de las compañías

---

[288] 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. Ver 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 ferrroviaire français*, Editions de l'Ormet, Valignat, 162 pp.

[289] 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. Doy 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 imposible: 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, Paris, 217 pp.; FAURE, Jean Claude; VACHEZ, Gérad (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]

[290] 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, Paris, 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, Paris, 367 pp.

[291] 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.

privadas[292]. El resto de las potencias europeas comenzarían a construir sus ferrocarriles también en la década de los años 1830; y en 1835 ya se pusieron en marcha las primeras líneas en Bélgica y Baviera —las llamadas Bruselas-Malina[293] y Nürnberg-Fürth[294], 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.

6.1.5. El caso de España, colonias y antiguas colonias

El caso de España fue particular, ya que atravesaba una fase avanzada de declive a partir de la pérdida de su antiguo imperio precisamente cuando el resto de naciones europeas se disputaban un nuevo orden colonial. Podemos decir que la construcción de ferrocarriles fue ejemplo paradigmático de la dependencia económica en la que quedó presa la nación respecto a las nuevas potencias del viejo continente, justo en aquel momento en el que la acumulación de capital hubiera permitido su incorporación a la nueva era industrial. Habiendo sido 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 momentos de existencia del ferrocarril en la Península existió una especie de aislamiento de los flujos financieros entre Londres y Madrid. La actitud de los políticos madrileños —tanto liberales como absolutistas, progresistas y conservadores— fue la de buscar 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 y sólo les interesaba el país sólo como mercado de ventas. Tras una fase de escasos pedidos de carriles y locomotoras en los primeros tiempos, la industria inglesa desapareció del panorama español en 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; o sea, 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 excepto por los mineros que se trasladaban a sus puestos de trabajo. A su vez, los banqueros franceses fueron considerados una solución de segundo orden para las expectativas españolas y definitivamente esta opción prevaleció frente a la actitud hostil de las finanzas anglosajonas. Finalmente la inversión francesa se convirtió en predominante en la consolidación del conjunto de la red española de vía ancha[295].

---

[292] AUTIN, Jean (1984) *Les frères Péreire. Le bonheur d'entreprende*, Librairie Académique Perrin, Paris, 428 pp.; o FARGUETTE, Guy (2001) *Émile et Isaac Péreire. L'Esprit d'entreprise au XIXe siècle*, L'Harmattan, Paris, 324 pp.

[293] 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.

[294] 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 staatswirthschaftlieche Perspektive*, Riegel, Wieβner, 42 pp.; o para estudios más recientes sobre ferrocarriles GALL, Lothar (1999) *Die Eisenbahn in Deutschland: von den Anfägen 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.

[295] Para mayor abundamiento, véase BRODER, Albert (2012) *Op. cit.*, pp. 8-9.

6.1.5.1. 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 especulativas[296]. Las noticias del año 1825 sobre la 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 los 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 1717[297]—, 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, fundamentalmente en transportes y 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 desde Bayona. Afrancesados y liberales españoles formaron comunidades importantes en Burdeos, París, Montpellier, Tolosa y Bayona, ciudades que mantuvieron relaciones comerciales constantes con España[298]. 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

En los últimos momentos de la vida de Fernando VII, María Cristina —temerosa una guerra civil y la muerte de sus hijas—, ejercía como 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 y comenzó 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 a fin de evitar el contagio de la Revolución de Julio de 1830 en Francia. Los liberales en el exilio amnistiados podían ya regresar. En algunos casos

---

[296] 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, Domingo (2008) *Op. cit*., en CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (dirs.) (2008), Op. cit., pp. 82-85, etc.

[297] Sobre la evolución de la Casa de Contratación y su traslado a Cádiz, existe 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.

[298] El especialista francés sobre este tema 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.

recuperaron sus posesiones incautadas y se les concedieron importantes cargos políticos en ciertos casos. 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.

A principios del XIX el negocio floreciente de la Baja Andalucía eran los vinos de Jerez, producto de exportación muy valorado y rentable. 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 aquel momento, las botas de vinos de Jerez se habían cargado en carros hasta El Portal y desde allí pasaban en lanchas 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 ello 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. Dicho proyecto no prosperaría debido a 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 y el cabildo decretó que no podía disponer de los caudales públicos sin expresa orden de S. M. Para respaldar el proyecto sólo podrían hacerlo, si gustasen los miembros, de sus propios bolsillos[299].

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 una editorial llamada la Imprenta Española, donde publicaban otros liberales emigrados. Desde allí publicaba una revista en español titulada *Semanario de Agricultura y Artes*[300]. 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 amplio conocimiento de Calero Portocarrero sobre la prensa española del período anterior es que nombró su semanario de Londres con 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 semioficial[301]. En su revista de Londres, para la que retomó el mismo título, Calero Portocarrero ya trataba temas relacionados con los ferrocarriles y realizó un amplio despliegue

[299] WAIS, Francisco (1974) *Op. cit*., pp. 30-31.

[300] 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 02/12/2019].

[301] La importancia de este semanario de agricultura más antiguo, en el que parece que se inspiró Calero Portocarrero, 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 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, más enlaces desde el portal Europeana. Disponible en: http://hemerotecadigital.bne.es/details.vm?q=id%3A0003318435 [última consulta 02/12/2019]. 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,

documental para publicitar su proyecto, bautizando a la empresa del ferrocarril 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 (otro ejemplo con el mismo nombre del que hablaré en otro apartado lo he hallado en la primera iniciativa municipal promocionada por la Junta de Comercio de Málaga). Sobre el proyecto del ferrocarril desde Jerez al Puerto de Santamaría hasta Rota y Sanlúcar de Barrameda se conservan varios ejemplares. El proyecto se conserva en la Biblioteca Nacional, la Biblioteca del Congreso —ambas en España—, y la Biblioteca de ETSC (European Transport Safety Council) —Bruselas—, entre otras… Todas estas copias provienen 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 Barrameda[302].

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 en la colonia de Cuba en noviembre de 1837 entre La Habana y Güines. El proyecto fue respaldado por iniciativa de los criollos del azúcar y no por iniciativa metropolitana.

---

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; DUFOUR, Gérard (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 02/12/2019]. 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 (aunque el intento de utilizar la red de curas como transmisores de los adelantos en la agricultura al campesinado analfabeto fuese finalmente un fracaso y aunque no se decidiera suspender la obra hasta el turbulento período de la invasión napoleónica). Los párrocos fueron el instrumento elegido para actuar como agentes de extensión agraria ya que a fin de cuentas formaban parte de la élite ilustrada, puesto que eran prácticamente los únicos que tenían conocimientos de letras en los pueblos. 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 02/12/2019]

[302] 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 [sic Sanlúcar 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]*

Este primer ferrocarril cubano se adelantó casi once años al primero peninsular, el Barcelona-Mataró[303].

Para terminar esta serie de fiascos iniciales, mencionaré 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 burguesía[304].

En los inicios de la era industrial el problema principal de España 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, habrían roturado el camino a las nuevas estructuras de la economía capitalista[305]. A lo largo de la Edad Moderna el modelo nobiliario español no evolucionó prácticamente, o lo hizo 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. De esta forma varias generaciones las familias burguesas quedaron diluidas entre la baja nobleza y adoptaron sus costumbres[306].

La Ilustración española intentó luchar contra este freno al desarrollo económico del reino, intentando hacer cambiar las mentalidades con toda una serie de textos legislativos. También intervendría en 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 y comerciante que no perdía su estatuto al trabajar. 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 fran- cés 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*

---

[303] Para los ferrocarriles en Cuba y América latina, ver: Uno de los primeros investigadores que escribió sobre los ferrocarriles cubanos llamado 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*, nº 7, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), México, pp. 3-8. Disponible en: http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/secciones/cedif/boletines/boletin_7/articles/mf7_2_estaciones_ferrocarril_cubano.pdf [última consulta 02/12/2019]

[304] CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (2008) *Op. cit*., [Tomo I], p. 85.

[305] 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.

[306] 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.

Jacobo María de Spinosa y Cantabrana, publicada en Madrid en la imprenta de D. Joachín Ibarra en 1781[307].

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 Barcelona[308]. De hecho, como ya he dicho, fue en Cádiz donde se proyectaron los primeros ferrocarriles españoles aunque no llegasen a materializarse; así como en Barcelona donde sí cuajó el primer proyecto ferroviario 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. Este despacho 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 liberales[309]. Las quiebras del Banco de San Carlos y del 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. 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 industriales[310].

6.1.5.2. Los primeros intentos en México y *El Avisador Malagueño* (1837-1849)

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 habrían sido construidos seis kilómetros[311]. El 27 de agosto de 1849,el consulado mejicano en Málaga insertó un anuncio en el periódico *El Avisador Malagueño* por orden del presidente de los Estados-Unidos mejicanos José Joaquín de Herrera. Se trataba de cuatro columnas con el decreto y el pliego de condiciones de aquel ferrocarril, solicitando

---

[307] 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. Joachín 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 02/12/2019]

[308] GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2015) *Op. Cit*., p. 269.

[309] 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 02/12/2019]

[310] 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 02/12/2019] y BRODER, Albert (1998) *Histoire économique de l'Espagne contemporaine, Economica*, Paris, pp. 42-56. Agradezco 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 recibirme en su casa, el tiempo dedicado a las lecciones, su guía metodológica, ideas y valiosos consejos para esta tesis.

[311] CHAPMAN, John Gresham (1975) *La construcción del Ferrocarril Mexicano: 1837-1880*, Secretaría de Educación Pública, 197 pp.

inversores extranjeros[312]. Seguramente esta inserción se hiciese también en otros periódicos locales de ciudades con consulado mejicano en España. 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 fue la carencia de financiación.

6.1.5.3. El informe Subercase en la *Gaceta de Madrid* (1844-1845)

Entre tanto se intentaba resolver el problema de la ausencia de bases financieras españolas. Previendo una planificación a nivel estatal de la construcción de la red ferroviaria española, en 1844 los ingenieros civiles Juan y José Subercase y Calixto Santa Cruz disentieron del ancho de vía europeo y propusieron uno más amplio. El ancho ibérico sería de 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. Investigadores actuales opinan que el objetivo de esta medida fue salvar los obstáculos orográficos y de altitudes desiguales de la Península Ibérica como afirmaban oficialmente los autores del informe. Sin embargo la creencia popular que aún circula al respecto cuenta que la intención de esta diferencia voluntaria impuesta respecto del resto de la red ferroviaria europea fue una precaución tomada en recuerdo de la aún no lejana invasión napoleónica de principios del siglo XIX. A pesar de que los historiadores actuales de ferrocarriles han descartado la verosimilitud de esta creencia popular achacándola a la leyenda, una vez repasada la breve biografía de Juan Subercase Krets ofrecida por el profesor Manuel Silva Suárez[313], podemos alcanzar a cuestionarnos de nuevo si no se tratara en efecto de la razón profunda aunque no explícitamente reconocida de la adopción del peculiar 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 de 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 un afrancesado por la historiografía, se trató 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, y tuvo que marchar a Valencia, su tierra natal. Allí se dedicó a la enseñanza como medio de subsistencia y a partir de la Regencia de Mª Cristina pudo reanudar su carrera como profesor y ostentar cargos académicos y cátedras. Por fin accedería a la dirección de la Escuela Especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos desde 1837. José Subercase —el segundo ingeniero que firma el 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, llegando a ser un ingeniero destacado en el Plan General de Alumbrado de las costas de la Península como presidente de la Comisión de Faros y en 1847 fue electo miembro de la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales. También formó parte de la Comisión de Pesas y Medidas y consiguió 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 y elevó al máximo prestigio como establecimiento docente. Parece, pues, que el perfil de Juan Subercase Krets fue el de un liberal convencido y activo, pero de rasgos patrióticos marcados. Es posible también que para limpiar su mácula como impurificado o colaborador de los franceses, este ingeniero tratase por todos los medios de procurarse una imagen de patriota español que le redimiese de este inconveniente. Tal vez su experiencia vital, habiendo transitado en la

[312] *El Avisador Malagueño* (27/08/1849) pp. 2 y 3. Disponible en http://www.archivodiazescovar.com/prensa.php [última consulta 02/12/2019]

[313] SILVA SUÁREZ, Manuel (ed.) (2007) *Op. cit.*, p. 76.

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. Más adelante en el tiempo volvería a ponerse en duda el acierto de aquella elección de ancho ibérico, pero el Gobierno perseveró en su aplicación.

El conocido 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 informe[314].

6.1.5.4. 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 prosperar[315]. Tres años más tarde, en 1848, por fin la conjunción de un visionario grupo catalán de empresarios, técnicos y trabajadores consiguió materializar la primera vía férrea en territorio peninsular español. Se trataba del ya citado 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 ferrocarril[316]. 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 también en el ferrocarril. El éxito económico del ferrocarril de Barcelona a Mataró se debió 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 en el caso del París Saint-Germain en Francia[317]. Dos años más tarde, en 1851, se abriría la vía férrea de Madrid a Aranjuez[318], 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

---

[314] 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 02/12/2019]. Llama la atención que el texto publicado en *La Gaceta* referencie a los ingenieros de forma que permite una cierta anonimia. 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.

[315] 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: http://www.uam.es/departamentos/economicas/analecon/especifica/mimeo2/wp_2009_07.pdf [última consulta 18/05/2015]

[316] GUASCH, Carlos (2014) *El ferrocarril de Mataró: Un escenario experimental*, CEHFE, 300 pp.

[317] TORTELLA CASARES, Gabriel (1973) *Op. cit.*, p. 163.

[318] BAS ORDÓÑEZ, Guillermo (2012) *160 años de ferrocarril en Aranjuez*, Ayuntamiento de Aranjuez, 80 pp.

recreo para los pasajeros y no de aprovechamiento industrial, minero, o de necesidades urbanísticas perentorias, a diferencia de los surgidos en otras capitales europeas.

6.1.6. 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, 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 contándose 57 pasajeros fallecidos más de 100 heridos graves[319]. En España también se dieron los primeros accidentes mortales en trenes de viajeros en las inmediaciones de Madrid, los cuáles he podido localizar en varios periódicos del momento. El primero de ellos sucedió en noviembre de 1852 en la línea Madrid-Aranjuez, cayendo por un terraplén la locomotora y el primer coche y resultando finados el fogonero y el interventor del tren. Además hubo heridos de gravedad otros dos empleados y de levedad 26 pasajeros[320]. En el segundo, ocurrido en septiembre de 1855 en la línea Madrid-Alicante, se contaron cinco o más víctimas mortales al hundirse un puente por el que pasaba el convoy sobre el arroyo del Abroñigal, afluente del Jarama[321]. A pesar de las espectaculares e inéditas características de estos dramáticos accidentes y la conmoción inicial que causaban debido a su alta difusión en la prensa, ni la confianza de la opinión pública ni de las fuerzas inversoras parecían retroceder.

---

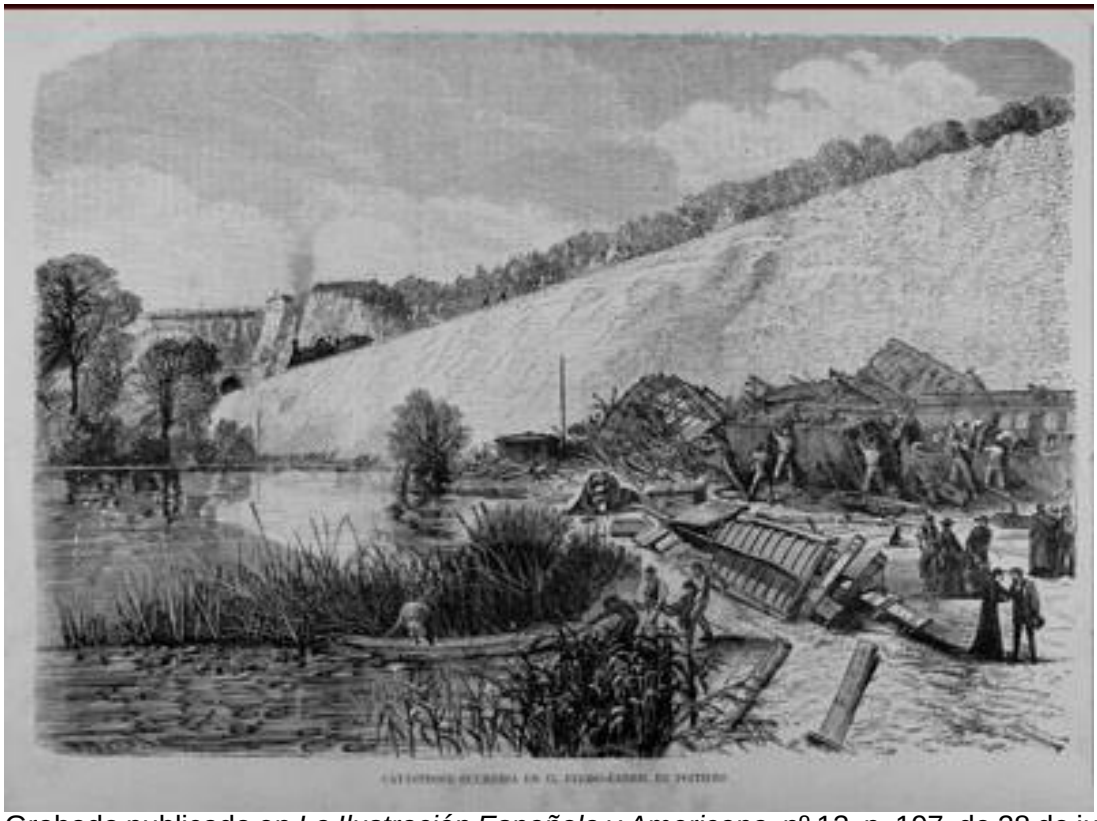
[319] El trágico accidente ferroviario de Meudon, permanece aún activo en la memoria colectiva de aquella comuna francesa, incluyéndose su mención en ARCHIVES & PATRIMOINE DES HAUTS-DE-SEINE (s. f.) "Industries et Loisirs", en web oficial: http://archives.hauts-de-seine.fr/archives/histoire-du-departement/industries-et-loisirs/le-train/ [última consulta 02/12/2019]; 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*, nº 11, p. 19. Disponible en: http://www.agglo-valdefrance.fr/partager/actions-en-faveur-de-la-memoire/publications/ [última consulta 05/08/2015]

[320] 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 02/12/2019]; 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 02/12/2019]; 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 02/12/2019]

[321] 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, nº 2007, p. 2. Disponible en: http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0000073926&search=&lang=es [última consulta 02/12/2019]; 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 02/12/2019]

Los accidentes ferroviarios en Europa no fueron, salvo excepciones[322], silenciados por la prensa. En *La Ilustración Española y Americana* he encontrado grabados de accidentes que fueron famosos en la época, como el del ferrocarril de Poitiers en Francia en 1870 por el autor J. Ferat, del que inserto una imagen a continuación.

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.

Sobre este tema debo comentar que aunque la documentación sobre accidentes ferroviarios es abundante en las fuentes documentales y hemerográficas, aún no se han publicado trabajos científicos sobre ellos, aunque serían muchos y variados los enfoques posibles para su estudio. Por ejemplo, desde la Geografía 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. Desde 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. Este sorprendente vacío de estudios sobre la materia me incita a pensar si no estará contagiada la investigación académica en cierta forma del oficio del periodismo, por el hecho de evitar deliberadamente una temática que podría ser acusada de amarillismo o sensacionalismo. En mi opinión, de ser este retraimiento producto de tales prejuicios, estaría sentado sobre unas perspicacias totalmente

[322] En otro apartado comentaré 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.

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 por ejemplo en Demografía histórica.

Asimismo los accidentes ferroviarios eran objeto de gran expectación, divulgación periodística y debates de la opinión pública. Como hipótesis me atrevo a enunciar que las ferroviarias muy pronto aprendieron a incorporarlos a su comunicación externa y asumir las repercusiones que éstos pudieran tener[323].

6.1.7. Recapitulación

A modo de recapitulación para este primer período diré 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, aunque abundaron los proyectos iniciales, obstáculos políticos, financieros y técnicos se conjugaban para demorar la construcción de ferrocarriles. Igual sucedió en Portugal y los estados italianos, donde esta primera época de la historia ferroviaria pasó desaprovechada. 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.

6.2. 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 entre el antiguo régimen y el liberalismo, ya a partir de las 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.

6.2.1. El ferrocarril asturiano y la familia Guilhou. El ferrocarril del Levante (1852)

Tras la inauguración de aquellos dos cortos trayectos férreos españoles la siguiente línea nacional sí tuvo una funcionalidad indudablemente práctica, naciendo de la iniciativa del grupo Guilhou. Era ésta una familia de origen francés que había pasado a Asturias para dominar la minería y el ferrocarril asturianos y que inauguró el primer tramo de

[323] En el AHF se conserva un expediente completo específico sobre interrupciones de servicio de trenes en las líneas de MZA a causa de descarrilamientos, incendios y accidentes ferroviarios —una parte de ellos sucedidos en la línea de Manzanares a Córdoba—. Este expediente incluye recortes de la prensa del momento. Es de suponer que el consejo de administración estudiase las políticas más adecuadas de reacción ante la prensa en estos casos. Aunque aún no estamos en un período donde podamos apelar este interés de enfoque de la comunicación del accidente como lo que hoy día llamamos "comunicación de crisis" desde la propia empresa, he observado que en la mayoría de los casos los accidentes no se ocultaron. AHF, expediente W-0013-005.

la línea entre Gijón-Langreo en 1852[324]. Al mismo tiempo también se inauguraba el ferrocarril en la costa del Levante entre el Grao de Valencia y San Felipe de Játiva[325].

6.2.2. 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 1863[326]. También a mediados de la década de los años 1850 se instalaría en Panamá el primer ferrocarril transcontinental americano, exactamente en 1855[327]. Y otro intento de ferrocarril transcontinental se inició en el istmo de Tehuantepec en México en aquel período, pero no pudo ser concluido hasta 1907[328]. Estos ferrocarriles transcontinentales venían a cubrir las necesidades seculares del transporte transoceánico imitando y completando el impulso de construcción de los grandes canales.

6.2.3. 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. En Estados Unidos se introdujo el servicio de 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

---

[324] 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 02/12/2019]

[325] 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 02/12/2019]

[326] 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 02/12/2019]

[327] 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.

[328] 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.

empresa siguió desarrollando su negocio e incorporó el lujo a los coches con el modelo "Pionner", en 1865[329].

6.2.4. *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 gracias a 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 sustituyó hasta 1877, cuando entró en vigor un nuevo reglamento[330].

6.2.4.1. 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 sería el hijo de Imbretch, Luis Díez Fernández de la Somera, quien hiciera posible la consecución la empresa con la Sociedad del Ferrocarril entre Jerez de la Frontera, Puerto de Santa María y Cádiz (JPC). Y así fue cómo se consiguió abrir esta primera línea andaluza en 1854, justo seis años después que la Barcelona-Mataró[331]. 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 el grupo Paribas (Compagnie Financière de Paris et de Pays-Bas), acopiando gran parte de las acciones de Ferrocarriles Andaluces.

6.2.4.2. 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 en los primeros tiempos de vida de los ferrocarriles condujeron a la importación de todo el material necesario para su puesta en marcha, 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 las diversas fases de la oposición política por las que atravesaron los primeros proyectos. España, de forma tímida trataba de emular a las potencias pioneras del crecimiento económico —Gran Bretaña, Bélgica o Francia—, aunque la franquicia arancelaria de que disfrutarían las primeras compañías en la década de los años 1850 para la libre importación de equipos —concedida a fin de acelerar el ritmo de construcción de la red—, eliminó las posibilidades que hubieran tenido las pocas factorías existentes de fabricar el *stock* necesario. Entre estas iniciativas emuladoras de la técnica europea, en 1863 tenemos la del íntegro montaje en España de una locomotora por la empresa barcelonesa La Maquinista Terrestre y Marítima, fabricante de máquinas de vapor. El nacimiento de esta industria surgió de la fusión de dos talleres que remontaban sus orígenes a los últimos años de la década de los años 1830: los talleres de Valentí Esparó y los Tous, Ascacíbar y Cía. A pesar de sus insistentes ofertas comerciales para construir las máquinas para

---

[329] MYERS, Elisabeth P. (1963) *George Pullman; Young sleeping car builder*, Bobbs-Merril, 200 pp.

[330] 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 02/12/2019] ; 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]

[331] 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.

las ferroviarias de la época, las contestaciones que recibieron de éstas fueron negativas; tal vez por la desconfianza en su capacidad de producción regular y en número suficiente[332].

6.2.5. Italia y Portugal (1856-1861)

El resto de países del sur de Europa tuvo una evolución en ciertos aspectos similar a la española, con numerosos intentos tempranos que no pudieron ser realizados o se vieron pronto frustrados. 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, una miríada de pequeñas líneas se diseminó pronto por todo el territorio. Pero 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 planificación[333]. 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. 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 Portugal[334].

6.2.6. 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. 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 1883[335]. 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, y más tarde llegó 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.

---

[332] 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. Mª (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.

[333] 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 02/12/2019]; o 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.

[334] GOMES, Rosa María; GOMES, Gilberto; COMBOIOS DE PORTUGAL (2006) *Caminhos-de-Ferro Portugueses*, 1856-2006, Comboios de Portugal, 238 pp.

[335] 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 02/12/2019]

6.2.7. 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, respectivamente[336]. 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 dio lugar a que se tratasen los problemas de congestión urbanística mediante soluciones ferroviarias. Por fin, en 1863 se inauguró el primer ferrocarril subterráneo que daría lugar al desarrollo posterior del metro de la ciudad[337].

6.2.8. Inflexión en España a partir de 1863

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 iban ganando terreno e imponiéndose sobre los antecedentes del antiguo régimen en la nueva sociedad que se consolidaba. Ejemplo de la materialización de estos valores fue la publicación aquel año de una real orden que ordenaba se reservase en los trenes un compartimento para señoras, la cuál comentaré 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 y equipar con ellos a algunos de sus pagadores. Este importe se cargó mitad al servicio de construcción, mitad al de explotación[338].

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 algunos intentos de mejora en sus condiciones de vida comenzaron a surgir desde las mismas patronales y desde el Estado. A finales de 1863, como hemos visto anteriormente, 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 XIX[339]. 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 lla-

---

[336] 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 02/12/2019]

[337] PLATT, Geoff (2015) *The London Underground Serial Killer*, Wharncliffe, 160 pp.; o MATTILA, Matti (2011) "The underground transit system", in *Wizzit Magazine* 3/2011, p. 10.

[338] Actas MZA, sesión nº 27 de 26 de noviembre de 1863, p. 384, libro 4.

[339] Actas MZA, sesión nº 25 de 2 de noviembre de 1863, p. 376, libro 4.

maba 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 particular[340]. 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 entarimado[341]. En enero de 1864 se compraron los cristales que cerrarían sus vanos[342],y en el mes de febrero siguiente se determinaron los créditos para la compra de los balaustres y pilas de hierro de su escalera central[343]. El gas, 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, beneficiándose de descuentos en los precios de su transporte por ferrocarril[344].

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 fiebre de las exposiciones de productos industriales y agrícolas había comenzado en los años cuarenta del siglo XIX. A partir de 1863 hay rastros de ellas cada vez con mayor frecuencia en las actas de MZA, en razón de su función como transportista de materiales destinados a éstas. También comienzan a darse congresos profesionales de todo tipo en los que MZA participó también con una política regular de descuentos a los congresistas. Interpreto estas formas de exhibición como fórmulas de publicitar las nuevas estructuras empresariales de la revolución industrial, y por supuesto, su nueva elite transformadora: la burguesía. Sobre la participación de MZA en el transporte de materiales para las Exposiciones Universales, regionales y locales, ofrezco un listado exhaustivo en la segunda parte de esta tesis.

La década de 1860 fue un tiempo de crecimiento económico inusitado hasta que eclosionó la crisis financiera de 1866 dando al traste con las optimistas proyecciones de negocios, cerrándose numerosos bancos y llevando al borde de la quiebra a los presupuestos del estado y a los de las ferroviarias. Debido a esta crisis generalizada las empresas privadas ferroviarias se unieron en bloque para reclamar auxilios al Estado para su supervivencia. Tras una dilatada discusión con la superioridad, 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 1869[345], 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 ferrocarriles 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.*

---

[340] Actas MZA, sesión nº 7 de 10 de marzo de 1864, p. 465, libro 4.

[341] Actas MZA, sesión nº 25 de 2 de noviembre de 1863, p. 378, libro 4.

[342] Actas MZA, sesión nº 2 de 25 de enero de 1864, p. 436, libro 4.

[343] Actas MZA, sesión nº 3 de 1 de febrero de 1864, p. 447, libro 4.

[344] Actas MZA, sesión nº 25 de 2 de noviembre de 1863, p. 378, libro 4.

[345] Actas MZA, sesión nº 3 de 28 de enero de 1869, p. 107, libro 6.

> *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 les había sido concedida[346].

6.2.9. 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, en aquella misma década —en 1866—, Alfred Nobel inventaría la dinamita cuya patente de 1867 lo convirtió fulgurantemente en un hombre rico[347]. Uno de los principales usos de la fuerza devastadora de la dinamita fue su empleo en las obras de ingeniería civil. Su principal ventaja era que su utilización facilitaba exponencialmente los trabajos de base sobre todo en los lugares en que se hacía necesaria la perforación o allanamiento de perfiles geográficos escarpados y duros. Al mismo tiempo disminuía 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. Este invento se probó en los años posteriores en varios ferrocarriles ingleses y americanos, al tiempo que se estudiaban posibilidades más asequibles y sencillas que permitieran su generalización. Los frenos Westinghouse fueron publicitados en revistas especializadas y anuarios de ferrocarriles en toda Europa. 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 acusadas[348].

6.2.10. La conexión de ambas costas de los EE. UU.

La necesidad política de poner en conexión ambas costas para la definitiva integración territorial en los Estados Unidos 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, y los trenes hubieron de transportarse en transbordadores a través del río Missouri. Por fin, en 1872 se conectaría esta línea con el resto de la red ya construida mediante la elevación de un gran puente. El trayecto final entre ambas costas fue consumado mediante unas ampliaciones posteriores y sumaría un total de 2.865 kilómetros[349].

---

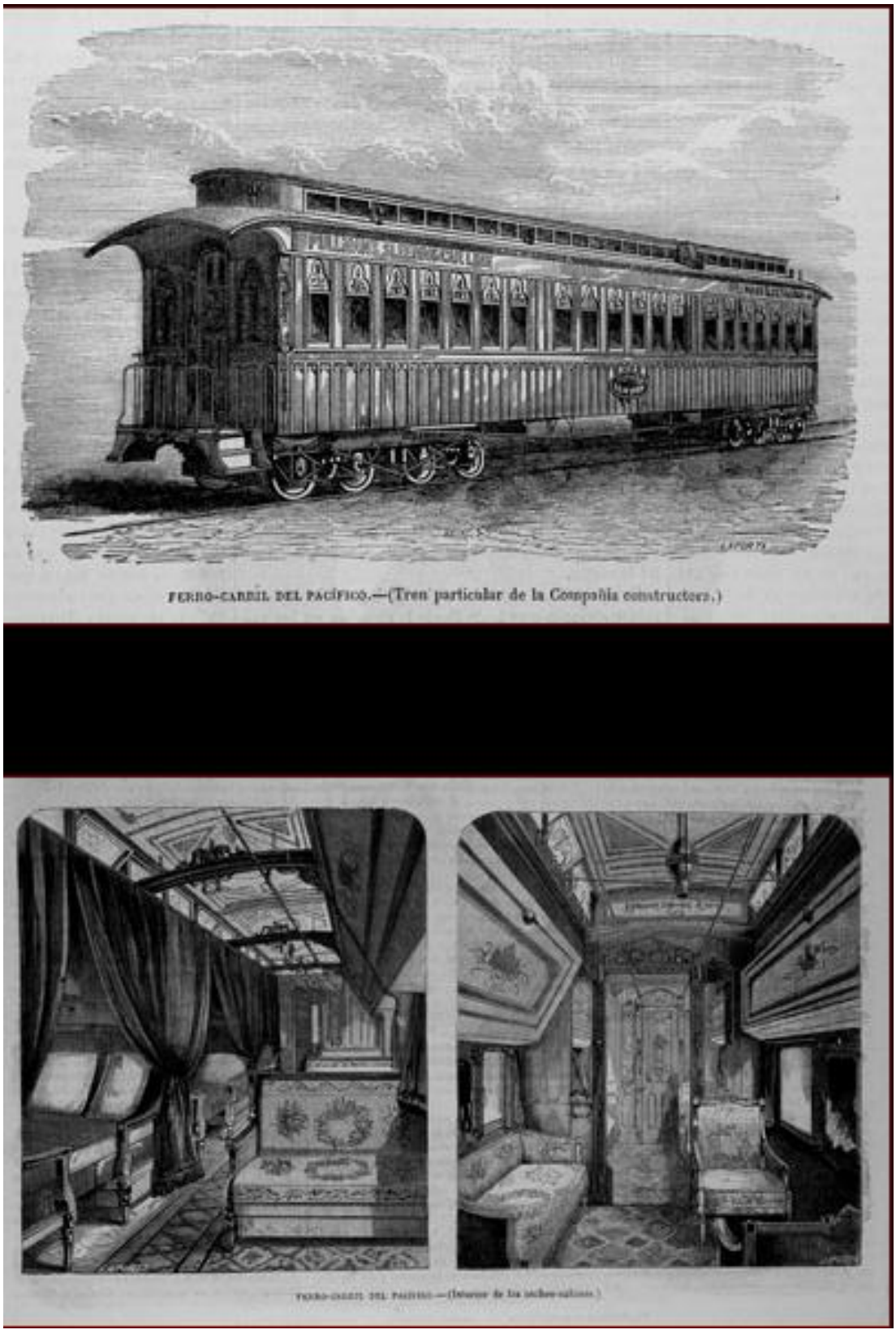
[346] Actas MZA, sesión nº 4 de 4 de febrero de 1869, p. 110, libro 6.

[347] FANT, Kenne (2006) *Alfred Nobel: A Biography*, Arcade Publishing, p. 134.

[348] 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 02/12/2019]

[349] 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 salón de lujo para viajeros del ferrocarril del Pacífico (Tren particular de la compañía constructora), publicados en *La Ilustración Española y Americana*, nº 30, p. 468, de 25 de diciembre de 1870.

6.2.11. 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 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 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, manifestándose como precursores de este movimiento *La Presse* y *Le Siècle* de París ya en 1836[350]. 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 —incluidos la prensa, los productos de imprenta y hasta el correo—, no pasaron desapercibidas para los Estados liberales cuyo afán de propaganda pretendía 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 que introdujo la modernidad en la era industrial, ya que los demás sectores productivos no se hallaban desarrollados *a priori* cuando irrumpió el invento, al contrario de lo que ocurrió 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 estimular con el transcurrir del tiempo nuevas formas de comunicación social como la fotografía documental y artística o la prensa. Pronto también 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 estuvieron a cargo de las compañías ferroviarias, aunque en ocasiones entraron en competencia con las propias empresas públicas del Estado. Lo 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 de la comunicación 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 mediante la cuál pudieron regular sistemáticamente los tiempos del transporte y la distribución de sus productos en comparación con épocas anteriores.

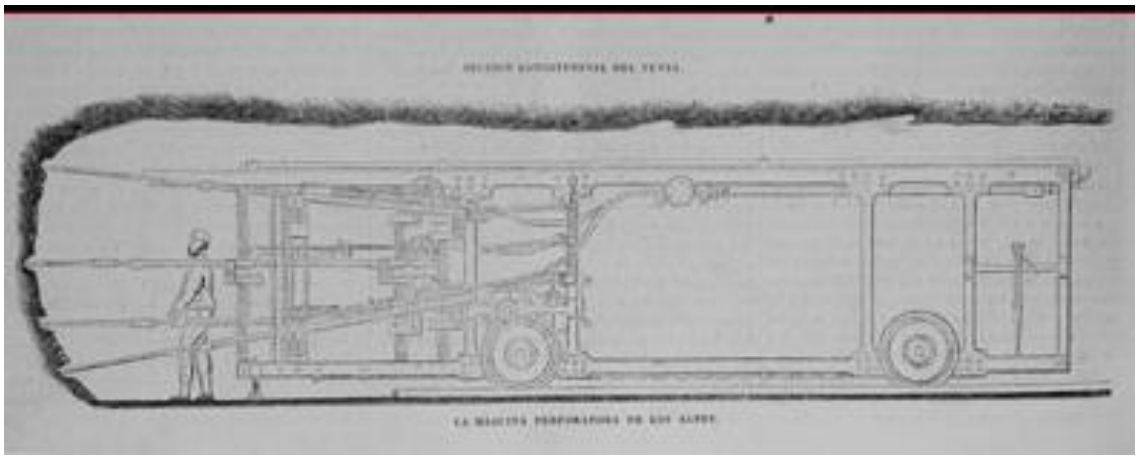
6.3. EL ÚLTIMO TERCIO DEL SIGLO XIX O LA CONSOLIDACIÓN DEL FERROCARRIL COMO RED DE TRANSPORTE INTERNACIONAL

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. Con dichas redes se potenciaban exponencialmente los inicios de la globalización de los mercados

[350] MARTÍN BARBERO, Jesús (2010) *Op. cit.,* pp. 97-102 y 141.

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. Este túnel, con 13,63 kilómetros de longitud, se convirtió en el más largo del mundo en aquellos momentos[351].

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.

6.3.1. Contradicción en las esperanzas de "progreso" en España gracias al ferrocarril (1872-1875)

En España el uso de la dinamita para la construcción ferroviaria fue paricularmente complicado debido a la compleja orografía del país, pero los inversores franceses lo estudiaron detenidamente previendo un gran ahorro en los costes de los desmontes y túneles para los trabajos sobre la dura litología de la Península Ibérica[352].

Las esperanzas iniciales de que los ferrocarriles españoles ejerciesen el papel de motor de arrastre del desarrollo del resto de sectores industriales en España estuvieron en una permanente contradicción durante el último tercio del siglo XIX. Las necesidades de las empresas ferroviarias de seguir el ritmo de eficacia y modernidad europeo llevaron a prolongar 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. Se estrangularon de este modo las apuestas por poner en marcha una industria siderúrgica nacional fuerte. 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 partidaria de la idea de que había llegado el momento de sacudirse del yugo de la importación del material ferroviario imprescindible desde países extranjeros. Lo paradójico del caso es que esto ocurrió cuando en Europa

[351] 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 02/12/2019]

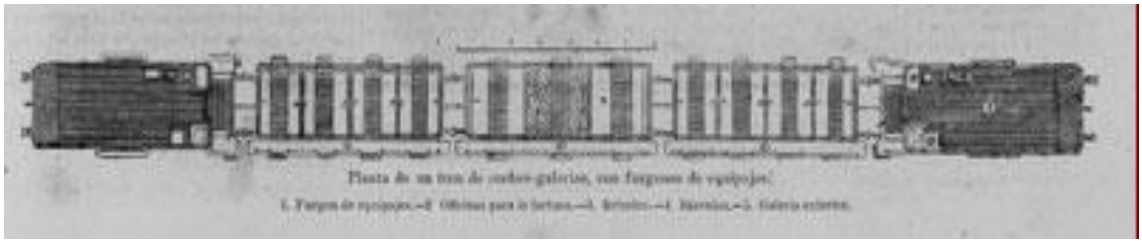
[352] SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS (1873) *Mémoires et compte rendu des travaux de la Société des Ingénieurs Civils fondée le 4 mars 1848. Reconnue d'utilité publique par décret impérial du 22 décembre 1860*, Eugène Lacroix Éditeur, pp. 190-192.

se estaba imponiendo ya el paso a los carriles de acero. En nuestro país el patinaje y el uso constante de los frenos eran habituales por la abundancia de perfiles duros del terreno, y el desgaste de los carriles de hierro era mucho mayor que en otras zonas del continente. Las principales ferroviarias realizaron la renovación de sus carriles pasando al acero directamente con encargos al extranjero desde la lógica capitalista de ahorro de costes y optimización de beneficios. MZA incorporó el carril de acero importado para los tramos más pendientes en 1872 y la Compañía del Norte en 1875. Los productores principales que abastecieron esta fase de renovaciones fueron Bessemer y Martin Siemens[353].

6.3.2. Los Wagon-Lits en Europa (1870-1896)

Mientras el desarrollo de la industria pesada quedaba ampliamente rezagado en España, 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 y 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. El ingeniero belga Georges Nagelmackers —miembro de una acaudalada familia— fundaría en 1873 la Compañía Internacional de Wagon-Lits en Bruselas. 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 comerciales[354]. 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-Lisboa[355].

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.

[353] FERNÁNDEZ LÓPEZ, Javier (2009), *Op. cit*., pp. 6-8.

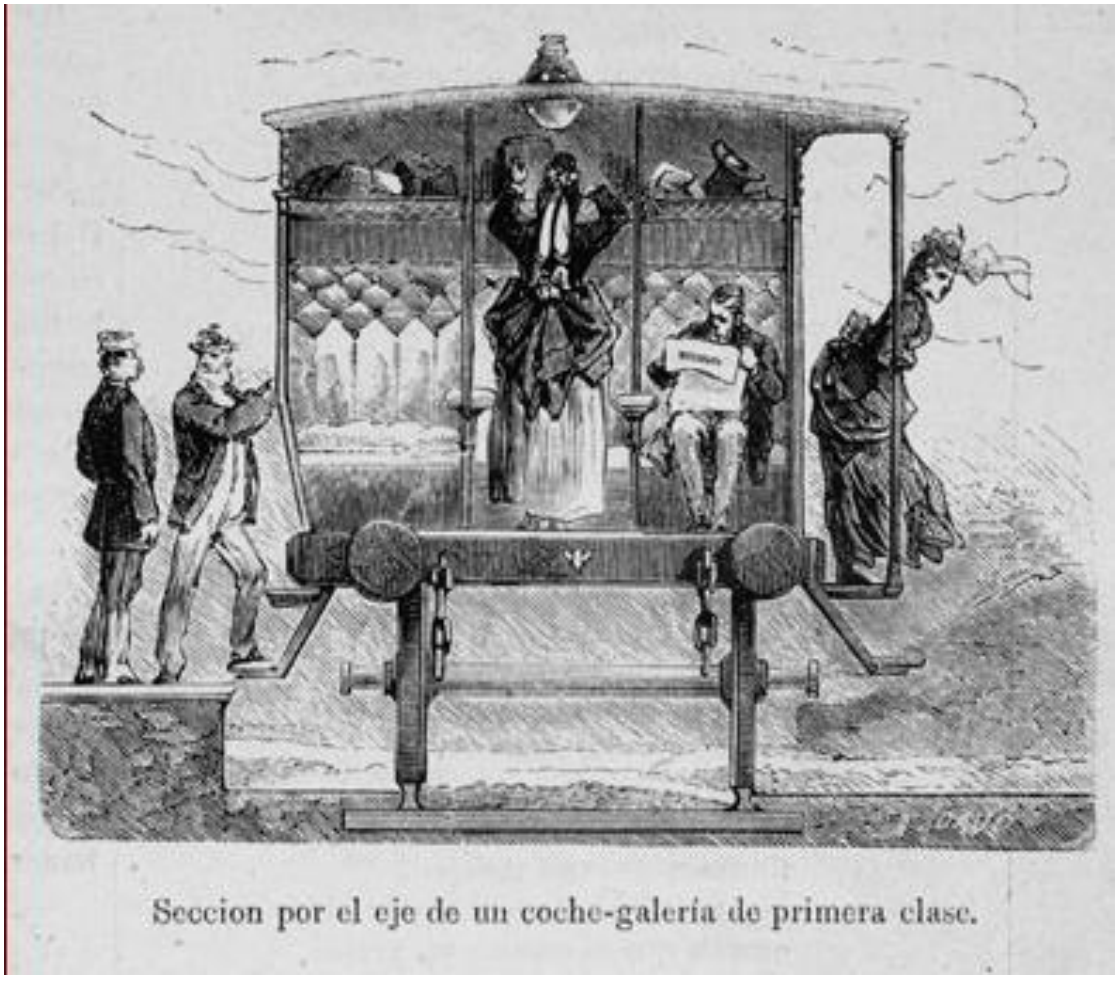
[354] MÜHL, Albert; KLEIN, Jürgen (1998) *125 ans Compagnie internationale des wagons-lits*, EK-Verlag, Bruxelles, 296 pp.; o ZIMMERMANN, Karl (2007) *The GrandLuxe Express: Traveling in High Style*, Indiana University Press, pp. 17-19.

[355] 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 02/12/2019]

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 pasaría 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 uno de sus coches con el logotipo de la marca se conserva en el Museo del Ferrocarril de la Fundación de Ferrocarriles Españoles en Madrid[356]. El 4 de octubre de aquel mismo año la compañía realizaría el primer servicio del emblemático Orient Express entre París y Estambul, y que más adelante se conectaría con Londres vía Calais. Durante los primeros años los viajeros tenían que realizar un transbordo y alcanzar Estambul en barco[357]. La compañía de Wagon-Lits trabajó intensivamente las relaciones comerciales con las principales ferroviarias europeas en la explotación de rutas turísticas, viajes circulares, etc., e inauguró el servicio del Sud-Express en 1887 que pasaba 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 obligado por el ancho de vías—, los viajeros hacían el transbordo a los trenes con coches cama y restaurante del lado español, previo paso por las aduanas[358]. 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 kilómetro[359]. Casi una década más tarde, en 1896, la Wagon-Lits pondría en marcha otro gran negocio internacional,

[356] En los documentos anexos de esta tesis he añadido la fotografía del logotipo de esta empresa, en el lateral de uno de los coches que se conservan en el AHF. Para dar una idea del tamaño de este logo añado otra fotografía en la que se aprecia su enmarque y posición en el lateral del coche-cama.

[357] 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.

[358] 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 02/12/2019]

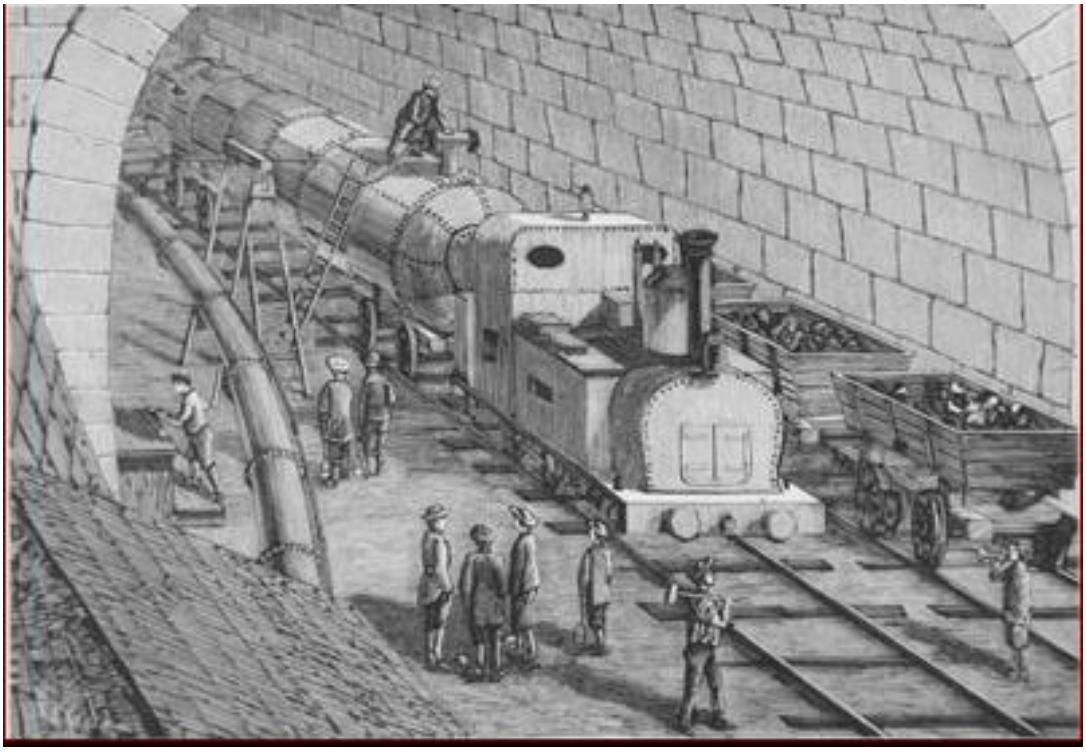
[359] Actas MZA, Sesión del Consejo de Administración de Madrid nº 19, de 6 de diciembre de 1887, p. 93, libro 13.

el Nord Express entre París y San Petersburgo. Era éste 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. Este tren realizaba otro transbordo en la frontera rusa a causa del cambio de ancho de vía del entramado férreo de aquel país, de 1.520 mm. de anchura[360].

6.3.3. El viaducto de Gabarit-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 llamado viaducto de Gabarit, que permitía el enlace de ambas ciudades por tren. Los problemas de Portugal respecto a la imposibilidad de fabricación propia de infraestructuras fueron similares o mayores que los españoles, al tiempo que acuciantes sus necesidades de conclusión de una red ferroviaria densa con el objetivo de la integración del transporte terrestre con el resto de las redes europeas. La obra del viaducto fue encomendada a la empresa de Gustave Eiffel y sería durante un tiempo la estructura metálica más grande del mundo[361]. En toda Europa las técnicas para horadar montañas continuaron perfeccionándose y en 1882 se inauguró en Suiza el túnel más largo del mundo con 57 kilómetros. Fue llamado túnel Gotardo o Gotthardbahn y había comenzado a excavarse diez años antes según 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 continente[362].

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.

---

[360] LAMBERT, Anthony (2010) *Lambert's Railway Miscellany*, Random House, pp. 128-129.

[361] PLU, Bernard; SCHOEN, Olivier; LE MOINE, Manuel (2012) "La vie fragile des grands ouvrages métalliques anciens: le cas du viaduc de Gabarit", *Revue Générale des Chemins de fer*, nº 217, julliet-aôut 2012, pp. 6-20.

[362] SIMONI, R. (2007) "Die neue Gotthardbahn-Überblick 2007", *ETR: Eisenbahntechnische Rundschau*, nº 9, september 2007, Darmstadt, seiten 514-523.

6.3.4. 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) mediante 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 quedaron enlazadas directamente Madrid con Lisboa[363]. También en 1881 fue inaugurada la línea de Vigo a Orense. Es sabido que esta línea 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 ferrocarril[364]. 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 siguientes[365]. 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 1885[366].

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, porque dicho puente permitió por fin a los trenes cruzar el Miño. Esta iniciativa de construcción pudo realizarse gracias al ingeniero gaditano Eusebio Page, jefe de los ferrocarriles internacionales que había sido encargado de estudiar la conexión de España con Portugal en 1864, aunque sería Luis Page Blake, un inglés avecindado en Madrid, quien llevase a cabo las obras[367].

---

[363] 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 02/12/2019]

[364] 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]

[365] 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 02/12/2019]; o GONZÁLEZ YANCI, Mª 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 02/12/2019]

[366] 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 02/12/2019]

[367] Sobre las dificultades del transporte en Galicia y el puente internacional de Tuy sobre el río Miño existe abundantísima bibliografía, de la que ofrezco sólo 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 02/12/2019]; o FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, Xosé (1994)

6.3.5. 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 comentaré que las regiones costeras extremas sufrieron una demora de varias décadas en el acabado 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 suroriental 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 conforman las raras excepciones de inversión británica en los ferrocarriles españoles[368]. En cuanto a la red gallega, no sería hasta 1899 cuando se diera por terminada 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 con el auge de los balnearios de Mondariz y La Toja[369].

6.3.6. La aplicación de la electricidad a los ferrocarriles (1879-1897)

Desde el último tercio del siglo XIX 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 a partir de los años 1880 (motores y sistemas de producción y distribución de movimiento), 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 talleres[370]. 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 con un tranvía eléctrico que recorrió 500 metros desde la plaza de la Concordia al Palacio de la Industria. Otras análogas se realizaron el mismo año en las exposiciones de Bruselas, Düsseldorf y Frankfort. Tras

---

"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]

[368] 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.

[369] 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 02/12/2019]

[370] 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 Globalizacion, 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 02/12/2019]

una etapa de sucesivos experimentos se hizo posible la aplicación de la energía de altas tensiones al transporte y se generalizó el empleo de la electricidad al ferrocarril[371]. Ya en 1890 el metro de Londres incorporaría la electricidad prácticamente en toda su red, lo que permitiría la construcción de líneas subterráneas más largas[372]. 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 de tracción a sangre[373].

6.3.7. Rusia y los ferrocarriles Transcaucasiano 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 en las que se prestó 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 dio lugar a que el estímulo y la financiación de la industria y el ferrocarril dependiesen de las subvenciones del Estado. Las primeras líneas ferroviarias rusas fueron construidas por compañías privadas a las que se otorgaron suculentas garantías para sus dividendos y exención de aranceles de importación. 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. Ucrania se convirtió en la nueva región industrial rusa[374]. En este contexto, en 1891 se emprendieron los trabajos de construcción de las dos grandes líneas ferroviarias del Transcaucasiano 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

[371] 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, Gérgal-Santa Fe, según este artículo]. Disponible en: http://www.vialibre.org/pdf/10624_pdf_01.pdf [última consulta 02/12/2019]

[372] FOGELSON, Robert M. (2003) *Downtown: Its Rise and Fall, 1880-1950*, Yale University Press, pp. 58-59.

[373] 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 02/12/2019]

[374] FELIU I MONTFORT, Gaspar; SUDRIÀ, Carles (2007) *Introducción a la historia económica mundial*, Universitat de València, pp. 197-200.

de Siberia hasta Wladivostock, conectada en 1904. Aún en la actualidad continúa siendo la línea férrea más larga del mundo con 9.313 kilómetros [375].

6.4. APUNTES SOBRE LA RED TRANVIARIA ESPAÑOLA Y SU HISTORIOGRAFÍA (1880-2012)

La red tranviaria en España se puso en marcha con una diferencia de cuatro décadas respecto a la red de vía ancha. Los tranvías —también llamados ferrocarriles de vía estrecha o económicos—, fueron desarrollados en ciudades medias a partir del último tercio o finales del siglo XIX y principios del XX. Su capital inversor sería mayoritariamente belga aunque también se contó con capital inversor francés. En esta investigación he puesto el foco principal en la influencia que ejerció en la comunicación la red ferroviaria de vía ancha, dejando a un lado el caso de los tranvías y ferrocarriles urbanos o de corto recorrido, pero la instalación de tranvías fue determinante en cuanto a los cambios e innovaciones de orden urbanístico y social que afectaron a las formas de comunicación de las ciudades y sus *interlands.* El estudio de las interacciones entre caminos de hierro y comunicación entre los años finales de la Primera Revolución Industrial y los iniciales de la Segunda sería otra de las líneas de estudio a seguir desde el enfoque comunicacional. En este tipo de estudios cabría incluir un punto de vista que abarcase la percepción del espacio urbano para los habitantes de las ciudades y las formas de utilización del espacio público. En las áreas urbanas el paso de los recorridos a pie o a caballo a los efectuados por los tranvías de vapor debió suponer una alteración en los hábitos de consumo y de vida. 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, etcétera. 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— sería necesaria para alcanzar una visión más exacta de las interacciones entre estos dos grandes dominios de la comunicación que han sido tal vez separados entre sí de modo convencional. Seguidamente ensayo una historiografía básica sobre las redes tranviarias y de vía estrecha en España.

Aunque con algunas excepciones de estudios muy puntuales de mediados de los años 1970[376], el desarrollo de la bibliografía sobre tranvías españoles coincide aproximadamente con el de la bibliografía ferroviaria general. Esta bibliografía 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 los estudios sobre tranvías destaca por la abundancia de trabajos dedicados a casos de ciudades concretas, muy locales[377]. En la

---

[375] MORTE USTARROZ, Marc Aitor; MORTE, Marc (2010) *Guía del Transiberiano*, Anaya Touring, 288 pp.

[376] 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.

[377] 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*

siguiente década, la de los años 1990, se observa un vacío relativo de estudios locales respecto a la década anterior y a finales del período aparecen algún monográfico[378] y algún trabajo de síntesis general sobre el tranvía[379]. Será ya a partir del siglo XXI cuando los estudios sobre las redes tranviarias españolas se multipliquen y diversifiquen sus temáticas y puntos de vista. Es entonces cuando se comienza a presentar este tipo de estudios en congresos, se realizan las primeras tesis doctorales sobre el tema y surgen algunas obras de gran calado en este campo[380].

Herria=Conference on History of the Basque Country, Vol. 5 —Economía y conflictividad social (siglos XIX-XX)—, pp. 69-84.

[378] GIMÉNEZ CHORNET, Vicent (1999) *El inicio de los ferrocarriles y tranvías de vía estrecha en Valencia*, Institució Alfons el Magnànim, 210 pp.

[379] 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.

[380] 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 FRENDO, Eva Mª (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 autoproductora 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, destaco 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 trajectorires 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.

7. EL EJE FERROVIARIO MADRID-CÓRDOBA-MÁLAGA

En España la historia del ferrocarril comenzó a estudiarse en los años 1970 por Francisco Wais Sanmartín, quien centró sus estudios en las dos mayores redes: MZA y Norte[381]. Mucho más tarde, en la primera década del siglo XXI, el estudio global de la red ferroviaria andaluza ha sido realizado por el equipo de investigadores de la Fundación de Ferrocarriles Españoles disuelto poco tiempo después a causa de los recortes presupuestarios que impuso la crisis económica y financiera de finales de aquellos años al conjunto del país[382], y que obligaron a la fundación a realizar severos ajustes. 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 García[383], Cuéllar Villar[384], Morilla Critz[385] y Sierra de Cózar[386].

En la línea objeto de esta tesis estuvieron involucradas dos empresas: la gigante MZA y la entonces pequeña Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga. Para el tramo de Madrid hasta Córdoba fue protagonista MZA y el resto del trayecto lo cubrió la compañía andaluza, como sabemos. 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 Madrid a Aranjuez, se prolongó más tarde hasta Almansa,y de allí hacia Alicante, tramo que se inauguró a cargo ya de MZA. El consejo de administración comenzó a reunirse el 16 de enero de 1857 presidido por don Alejandro Mon, ilustre político, jurista y ministro de Hacienda en varias ocasiones durante la regencia de Mª 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 aparece en el primer acta también como 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 en los primeros tiempos, al menos hasta mediados de la década de 1870[387].

Soslayando mi descubrimiento *a posteriori* de la existencia de las actas de la Sociedad del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, que ya disculpé al comienzo de la tesis en el apartado de fuentes, la conservación de la documentación sobre la construcción de esta línea es bastante desigual. Mientras que las actas del consejo de administración de Madrid de MZA están conservadas íntegramente en el AHF, las de los Ferrocarriles Andaluces desaparecieron en el incendio del Palacio de la Tinta de 1986 en Málaga. En

---

[381] WAIS, Francisco (1974) *Historia de los ferrocarriles españoles*, Editora Nacional, Madrid, 730 pp.

[382] CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (dirs.) (2008), *Op. cit*. Vols. I y II, 1.177 pp.

[383] ABELLÁN GARCÍA, Antonio (1979) *Los ferrocarriles del sureste*, Instituto Juan Sebastián Elcano, CSIC, Madrid, 229 pp.

[384] CUÉLLAR VILLAR (2003) Op. cit.

[385] 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.

[386] SIERRA DE CÓZAR, Pedro (2002) *Ronda por su ferrocarril: la construcción de la línea de Bobadilla-Algeciras*, CEDER, Serranía de Ronda, 242 pp.

[387] WAIS, Francisco (1974), *Op. cit.*, pp. 175-180.

dicho palacio 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, las memorias y los estatutos, que por fortuna habían sido trasladadas al AHF. En el Archivo Provincial de Málaga sí existe documentación judicial sobre accidentes —en muchos casos debidos a imprudencia—, infracciones o delitos, que aporta información variada sobre la incidencia de la línea férrea en la localidad y en la comarca. Aunque no he podido consultar estas fuentes de forma directa, me consta 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 que sirven de testimonio de la actividad comercial y mercantil de empresas y de personajes destacados de la oligarquía local relacionada con el ferrocarril. Otros expedientes se encuentran entre la documentación de la Comisión Provincial de Patrimonio, sobre todo sobre las 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 sobre el control y fiscalización de 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—, y la Delegación Provincial del Ministerio de Industria —sobre todo la información sobre minas desde 1861—, etc.[388].

Para reconstruir un relato de los avatares de la construcción de la línea completa, especialmente compleja por la particular orografía del terreno y sus condiciones climáticas, he optado por recurrir a las fuentes directas de las actas de MZA para el tramo comprendido entre Madrid y Córdoba, así como a los expedientes originales para ambas empresas conservados en el AHF. También he consultado el pequeño acervo de documentación de Ferrocarriles Andaluces que se ha conservado en el Archivo Municipal de Málaga. Y para completar una visión general sobre la línea he utilizado la bibliografía disponible. Sobre el Ferrocarril de Córdoba a Málaga en el anterior capítulo sobre las élites ya ofrecí un adelanto de una parte del organigrama directivo con los personajes que compusieron el de la compañía andaluza, y aquí me detendré de nuevo un instante en presentar los organigramas de cargos de MZA y Ferrocarriles Andaluces como aproximación a las estructuras empresariales modernas que desarrollaron estas dos empresas. Utilizo para ello el Anuario De La Torre de 1894 donde se detallan las secciones de todas las compañías españolas[389].

7.1. 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, ocho administradores, y un secretario del consejo.

[388] 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.

[389] DE LA TORRE, Enrique (1894) *Op. cit*.

b) Dirección general. Compuesta de un director general, un ingeniero consultor, un secretario de la dirección, tres 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 lo 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.

-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.

7.2. 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 seis 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 nueve 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.

7.3. 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 sino que se incluían en el de vía y obras. También el servicio de la contabilidad se hallaba centralizado en MZA y dependiente directamente de la subdirección, mientras que en Ferrocarriles Andaluces la contabilidad se dividía 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. Al contrario, 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 que podríamos asimilar a los actuales departamentos de marketing.

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 he hallado testimonios del proceso de toma de decisiones pertinentes a dicha reorganización, según se hacían evidentes las necesidades del trabajo diario. Un año clave en estas reorganizaciones para MZA sería1867. 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—y que

podrían verse demoradas si seguían siendo sometidas 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 del comité concurrir a sus sesiones[390]. La creación de esta comisión agilizaba y ponía al día el trabajo pendiente del consejo, y es una muestra de la reorganización empresarial por la que fue atravesando la compañía.

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. Esta tendencia fue generalizada en los órganos de alta gestión de todas las empresas capitalistas, las cuáles 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 iba dando paso a la de los profesionales de la gestión que en numerosos casos no ostentan ya 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. Este tipo de trabajador constituirá paulatinamente un tipo de la élite social de las consolidadas en el siglo XX dentro de las clases medias[391]. 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 comenzaría a teorizar de manera sistemática sobre este aspecto al ajustarse la productividad al aprovechamiento máximo del tiempo de trabajo y la reducción de movimientos de los empleados[392]. En España y otros países mediterráneos siguió predominando el modelo de pequeña empresa que, salvo excepciones —como en algunos casos de empresas textiles catalanas o del calzado levantinas— permanece sin investigar por los historiadores. Es posible que el motivo sea debido a 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 Estado[393].

La creación de la comisión delegada en MZA conlleva que los detalles de ciertas decisiones se ocultan, ya que en las actas del consejo de administración sólo he encontrado a partir de entonces constancia de la aprobación general de las decisiones tomadas por ella. Un número importante de asuntos considerados menores que anteriormente eran

---

[390] Actas MZA, sesión nº 12 de 25 de mayo de 1867, p. 411, libro 5.

[391] 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 más 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]

[392] 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 02/12/2019]

[393] 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 02/12/2019]

tratados directamente por el consejo —como los trámites y pequeños acuerdos corrientes con la prensa o para la publicidad— pasaron a ser despachados por la comisión delegada. Aquella sesión de finales de mayo de 1867 fue importante porque, además de la creación de la comisión delegada se tomó la decisión de centralizar la contabilidad general de la empresa, 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.

7.4. 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). 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 he tenido que utilizar perfiles de años diferentes, cuestión que no afecta el objetivo de clarificación del recorrido que pretendo alcanzar aquí, pues las estaciones han permanecido prácticamente invariables geográficamente hablando. La única salvedad estriba en que para las exposiciones de Barcelona y Sevilla de 1929 algunos nombres de estaciones se cambiaron, 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 Juan[394], de Alcázar a Ciudad Real (utilizada en su tramo hasta Manzanares para el recorrido de los trenes hacia Andalucía)[395] y de Manzanares a Córdoba[396]. La parte de la línea que uniría Córdoba con Málaga[397] 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 casi nunca previstas, por lo que su puesta en explotación completa se demoró hasta 1868.

A continuación expongo una relación de estaciones y apartaderos principales, excluyendo solamente los ramales que iban a dar a factorías o haciendas y los aparta- deros menores. De algunas de las estaciones del tramo construido por MZA se conservan expedientes específicos en el AHF con planos de sus diseños iniciales, minutas y cartas sobre su proyecto y construcción. Referencio dichos documentos en las notas al pie de texto.

---

[394] 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.

[395] Línea de Alcázar á Ciudad Real. Perfil General, MZA, 1916, AHF Madrid.

[396] Línea de Manzanares á Córdoba y Ramal de Vadollano a Linares y a Los Salidos. Perfil General, MZA, 1906, AHF Madrid.

[397] Línea de Córdoba a Málaga. Perfil Longitudinal, Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, 1928, AHF Madrid.

7.4.1. 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

7.4.2. Alcázar-Manzanares

Alcázar
Los Parrales (apartadero)
Marañón (apartadero)
Cinco Casas
Herrera
Manzanares

7.4.3. 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
Espeluy[398]
Villanueva de la Reina
Andújar[399]
Arjonilla
Marmolejo
Los Siles (apartadero, pero no sabemos cuándo se abrió al tráfico).
Villa del Río[400]
Montoro
Pedro Abad
El Carpio
Villafranca de Córdoba
Alcolea
Córdoba[401]

7.4.4. Córdoba-Málaga

Córdoba
Cercadilla
Valchillón
El Chaparral
Torres Cabrera
Fernán Núñez
Montemayor
Montilla
Carbonell (apartadero)
Aguilar
S. Rafael (apartadero)
Campo-Real

[398] AHF, expediente B-0030-010.
[399] AHF, expediente B-0030-012.
[400] AHF, expediente B-0030-015.
[401] AHF, expediente B-0031-003.

Puente Genil

La Holandesa (apartadero)

San Luis (apartadero)

Casariche

La Pasadilla (apartadero)

La Roda

Fuente-Piedra

Bobadilla

Gobantes

El Coscojal (apartadero)

El Chorro

Las Mellizas (apartadero)

Álora

Pizarra

Aljaima

Cártama

Los Remedios (apartadero)

Campanillas

El Tarajal (apartadero)

Los Prados

Málaga

7.5. 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. Me interesa poner en antecedentes al lector de las dificultades que supuso la construcción de la línea Madrid-Córdoba-Málaga como eje completo. Como objetivo principal intentaré dar una idea de los obstáculos orográficos que suponía en la etapa pre-ferroviaria el paso hacia Andalucía y hacia Málaga en concreto. A mi entender éste era, el más grave condicionante para la distribución de información por vía terrestre hacia este punto de la periferia de la Península hasta que el eje férreo estuvo abierto. Por este motivo he optado por un orden cronológico, intercalando los trabajos que realizaron una y otra empresa. Tendré en cuenta otros problemas que superó la construcción de esta línea, como la obstaculización institucional a subvenciones, etc.

7.5.1. 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 1860[402] 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.

[402] Actas MZA, sesión nº 23 de 30 de mayo de 1860, p. 390.

Ambos habrían de sacarse separadamente a subasta pública. El consejo opinaba que tal prescripción entorpecería la terminación de toda la línea, pues una vez adjudicadas las obras de la sección de Andújar a Córdoba —que era la que ofrecía menores dificultades— sería más complicado encontrar postores para el tramo de Manzanares a Andújar, que tenía una longitud casi tres veces mayor que la anterior. Además este trozo atravesaría una región despoblada y pobre y presentaría serios obstáculos para su construcción y *"por una anomalía inexplicable está dotada de una subvención inferior á la de la otra sección".* La solución manifestada por el consejo fue que ambas secciones deberían sacarse a pública subasta al mismo tiempo, 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 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 acompañando un depósito como garantía de 3.000.000 de reales, importe que significaba el 1% del coste total del camino exigido por la ley. Dentro del pliego de condiciones que se transmitiría 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 1860[403]. Así, la reforma del pliego de condiciones para las obras de Manzanares a Córdoba estuvo lista el 1 de septiembre de 1860[404]. De acuerdo con el comité de París el pliego se remitió al ministro de Fomento, y en la sesión de 6 de septiembre[405] quedó enterado el consejo de que el Gobierno había dado publicidad a dicho pliego de concesiones aceptando 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, quedando otorgado por el Estado al grupo andaluz en marzo de 1860[406]. 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 pretendía desde unos años antes afrontar el gran proyecto ferroviario del Gran Central, aunque finalmente no pudo ser llevado a cabo. Este ambicioso proyecto consistía en tender una línea férrea de recorrido ininterrumpido desde París al sur de España. 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. Dicho trayecto hubiera permitido a MZA dominar al menos la zona central sur de la meseta e impedido la incursión de los competidores andaluces en aquellos lares. El grupo malagueño había ejercido oposición directa al grupo Rothschild y mostraba evidentes paralelismos en sus actuaciones y forma de afrontar los negocios con las de sus directos competidores franceses, los saintsimonistas hermanos Péreire, quienes operaban en el Hexágono desde su base en Burdeos. En realidad los

[403] AHF, expediente W-0003-006.

[404] Actas MZA, sesión nº 38 de 1º de septiembre de 1860, p. 68, libro 3.

[405] Actas MZA, sesión nº 39 de 6 de septiembre de 1860, p. 78, libro 3.

[406] *El Correo de Andalucía* nº 2580 (15/03/1860), Imprenta de Ramón Franquelo.

pioneros del ferrocarril en Francia habían sido los Péreire, que se adelantaron unos años al gran grupo capitalista[407].

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 Madrid* de 25 de mayo de 1862. Se incluía 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 acordados[408]. Las secciones de MZA hacia Córdoba también se fueron inaugurando a la par, y en las actas del mismo día 24 de abril de 1862[409] 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 se dio 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 órden 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 órden 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 habían 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 resueltas satisfactoriamente a favor de la compañía. A continuación se pasó 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 mayo[410]. El pliego de condiciones de aquellas obras quedaba sobre la mesa del consejo por el plazo de dos semanas antes de ser anunciada la llamada a subasta, mientras se concluían los presupuestos de las varias secciones que componían el trayecto.

El día 26 de junio de 1862[411] 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 señores Le Borgue y Compañía al precio del presupuesto, con obligación de depósitos de garantía para la 2ª sección; la del señor 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 señores 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 propuesto y

---

[407] GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2015) *Op. cit.*

[408] 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 02/12/2019]

[409] Actas MZA, sesión nº 14 de 24 de abril de 1862, p. 58, libro 3.

[410] Actas MZA, sesión nº 15 de 1 de mayo de 1862, p. 64, libro 4.

[411] Actas MZA, sesión nº 22 de 13 de junio de 1862, pp. 96, 97 y 98, libro 4.

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 Andújar[412]. 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. Dichos contratistas se basaban en el hecho de estar obligados por contrato a introducir estos materiales por el puerto de Alicante[413]. Dicho puerto era monopolizado por MZA y sensiblemente menos económico que otros 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 correspondientes al 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 depósito[414].

En cuanto a las obras de la 2ª sección de la línea de Córdoba hubo tres constructores: el señor Richard y Mariano Mas junto con Guillermo Bignell. Parece ser que este trozo presentaba mayores dificultades que el resto. Mientras que 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 compañía sobre los presupuestos lanzados por ésta, para este tramo el señor Richard aceptó hacerse cargo de su parte al precio del presupuesto pero sin depositar garantía. A su vez 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 empresa en unos trozos u otros[415]. Pero al mes siguiente (diciembre)[416], 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. Por lo visto el tramo de la sección 3ª hasta Córdoba entrañaba

[412] Actas MZA, sesión nº 27 de 21 de agosto de 1862, p. 131, libro 4.

[413] Actas MZA, sesión nº 28 de 4 de septiembre de 1862, pp. 134-135, libro 4.

[414] Actas MZA, sesión nº 28 de 4 de septiembre de 1862, p. 141, libro 4.

[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.

tan importantes inconvenientes que el constructor se había visto imposibilitado a su conclusión dentro del plazo exigido y había pedido una recisión de su contrato con la ferroviaria. El director manifestó ante el consejo que semejante pretensión era inadmisible, por lo que sería necesario tomar las medidas oportunas para que dichas obras no quedasen paralizadas e informó que se habían lanzado ya proposiciones para la ejecución de aquel trozo. La mayor dificultad de aquella sección eran sus primeros nueve kilómetros, los cuales se concedieron a un tal señor Freyler. Freyler 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 1863[417] continuaron con gran actividad las obras de construcción en el camino hacia Córdoba y se aprobaron el contrato con el destajista señor Dumas y un anticipo al señor Verdejo, otro 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 criterio[418].

Nuevamente a finales de mayo en la línea de Córdoba surgió otro pequeño inconveniente que parece no tuvo mayores consecuencias[419]. 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 pues se 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. Yo creo que en esta actitud benevolente del consejo se oculta la prisa de la directiva de MZA por concluir el camino hasta Córdoba, ya que en otros casos análogos volvían a sacarse a subasta nuevamente las obras de construcción.

Pero no acabaron aquí las dificultades de la construcción del camino de Córdoba. A principios de junio de aquel año de 1863[420] se reconoció la conveniencia de sustituir una trinchera con un túnel en un cierto tramo del perfil de la sección 5ª. Pero el Sr. Verdejo, contratista de la misma, se declaró en la imposibilidad de encargarse de aquella nueva obra no prevista en su contrato. Este contratista no fue tratado muy duramente y sólo se rescindió la parte de su contrato relativo al trozo indicado, con la conformidad del constructor. La ejecución del nuevo túnel se encargó al Sr. Dauderny 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 definitivamente[421]:

> *"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 mien-*

[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.

[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.

> *tras 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 Gefe [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. 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.

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 —la cuál no satisfacía a la compañía— se utilizaría granito y piedra calcárea[422]. Esta modificación había sido exigida por el Gobierno y reportó un gasto total extra de 314.393 reales de vellón[423]. Otras pequeñas obras —como 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 señor 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 1864[424] ya se habían sometido al Gobierno los cuadros de marcha de trenes y las tarifas de gran y pequeña velocidad para el trozo de la línea de Córdoba comprendido entre Santa Cruz y la Venta de Cárdenas. De esta suerte 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 siguiente[425].

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

[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.

sostenimiento de Despeñaperros. Además se encargó otro viaducto para el túnel de Azagadores y dos puentes pequeños de 10 metros para la sección 5ª[426].

La solución de menudear las pequeñas obras que faltaban para la terminación del camino de Córdoba y otorgarlas a pequeños contratistas no ofreció la efectividad deseada por MZA. A principios de marzo de 1864 el contratista Verdejo —encargado de la 5ª sección— abandonó también la que tenía asignada y esta vez el consejo aplicó con todo rigor las cláusulas de su contrato. A Verdejo se le obligó a 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 una[427].

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. Estos ocho contratos se repartieron entre Jacobo Freyler, Juan Dumas, Juan Bautista Romenf, Federico Naent y Aguiles Aubé, Francisco Caronne y Francisco Paquin, Francisco Delord, y Rouzier y Compañía. De la solución 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 sección[428]. 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 proyectado[430].

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[431]. 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 Gastañaga[432].

Los problemas del remate de la construcción de la línea de Córdoba, lejos de solucionarse se incrementaban. 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. Dichos constructores consideraban onerosas las condiciones de la recisión,y evaluaban en 1.040.429 reales y 13 céntimos la

---

[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.

[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.

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 los mismos contratistas— se aprobó un aumento de presupuesto por 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 contratos[433]. 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 vellón[434].

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. En dicha sesión se ofrecía al mismo tiempo un ejemplo de las necesarias combinaciones entre transportes que se precisaron inicialmente para poner en marcha las arterias ferroviarias principales. La extensión de la región era vasta y difícil su orografía para las comunicaciones, lo cuál dio lugar a que los medios de transporte tradicionales como las diligencias —lejos de tender a desaparecer por la competencia del ferrocarril en estos primeros momentos— se simultanearan con él para ir estructurando un tejido de conexiones combinadas[435]:

> *"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; obra 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 el camino férreo[436]. La anotación lleva el título "Viaje del Sr. Poisat a Córdoba y Belmez", y dice 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*

[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.

[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.

> *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 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 1865[437].

En contra de la premura de la empresa por la apertura de la línea de Córdoba, el ingeniero del Estado 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 por salir de aquel mal paso el consejo acordó una solución diplomática: invitar a aquel ingeniero 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 ellas[438].

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 Andalucía[439], que ya acumulaba un retraso de un mes respecto a las previsiones de inauguración esperadas a principios de año. Cuando trate más delante 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 3ª[440]. En esta ocasión no se especifica nada acerca de los billetes para la tercera clase, lo que pudiera ser un posible indicio de las expectativas de la dirección de MZA sobre el 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 Córdoba[441], y al mes siguiente se organizó la distribución del personal de capataces y asentadores para el susodicho camino[442].

Las demoras en la finalización de la línea de Córdoba llegaban a resultar desesperantes. He hallado constancia en sesión de 18 del verano de 1865 de que 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 regaladas[443]:

> *"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 disfru- tarán un jornal de 12 reales, y deberán ser transportados en los tre- nes desde el punto en donde trabajen a las Estaciones más próximas a los pueblos en donde deban pernoctar.*

---

[437] Actas MZA, sesión nº 4 de 13 de febrero 1865, p. 94, libro 5.

[438] Actas MZA, sesión nº 11 de 17 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.

> *Además la Compañía suministrará a cada uno de estos obreros una manta de abrigo que será costeada por mitad entre ellos y la Compañía."*

En la misma sesión el consejo autorizaba el paso por la parte de la línea de Andalucía aún en construcción al Excelentísimo señor 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 Públicas[444].

El marqués del Duero al que se refiere el acta era la misma persona que encarnaba al mismo 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 había recibido 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 Rivadeneyra[445], la misma que se encargó del suministro de los impresos para las oficinas y servicios de MZA hasta 1862 cuando los franceses Chaix le arrebató esta función[446]. No he podido averiguar 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 permite sospechar cuáles serían los móviles del ilustre y del consejo para consentir en estos excéntricos deseos.

Ya avanzado el verano de 1865, lejos aún de terminarse las obras del camino de Córdoba, se seguían firmando nuevos contratos con nuevos constructores[447]. Para colmo de males, en octubre, además de las desgracias sobrevenidas a causa de una gran epidemia de cólera morbo (1864-1865), volvieron a producirse unas tremendas inundaciones en la línea de Córdoba. Si cabe estas segundas inundaciones fueron aún más dañinas que las acaecidas a comienzos del año. Parece ser 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 Fomento[448]. Así, en octubre de 1865 los efectos del cólera morbo y las grandes inundaciones se

---

[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 02/12/2019].

[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.

conjugaron para que la línea de Andalucía siguiese sin poder 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 de dicho servicio. Este enorme crédito cargado a la construcción —al 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 suprimido[449].

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, quien 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. Debido a los problemas de financiación os administradores del consejo renunciaron a la mitad de su retribución[450]. El señor Prompt probablemente regresó a Francia y se desvinculó de la empresa, puesto que ya no aparece en las sesiones posteriores del consejo ni figura en las listas de miembros del comité de París. De lo único que ha quedado constancia *a posteriori* sobre este personaje es una nota en las actas del envío de una carta con fecha de 12 de diciembre en la que expresaba su gratitud por las pruebas de benevolencia que durante su gestión había merecido del consejo[451]. 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 dicho proyecto se ofrecía los datos referentes a la situación de la compañía y a los recursos que necesitaría para terminar su objeto social. Un proyecto fue aprobado y remitido al Gobierno[452].

En reemplazo de los destruidos en octubre por las inundaciones hubieron de 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, Bauer[453]. 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 Cárdenas[454]. Aún algunos contratos más fueron firmados 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 mismo tiempo el señor Mas, contratista de la misma sección, reclamaba los importes excepcionales que los trabajos de las obras le habían supuesto[455].

7.5.2. El bloqueo de la libranza de la subvención del Estado a MZA (1866-1868)

En tanto se resolvían los problemas en la construcción del camino de Córdoba, durante el mes de agosto de 1863[456] el ingeniero jefe de la división de ferrocarriles de Se- villa 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

---

[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.

[456] Actas MZA, sesión nº 20 de 7 de agosto de 1863, p. 349, libro 4.

cada uno, comprendidos entre Manzanares y Santa Cruz, un total de 4.580.819,60 reales de vellón.

Pero a lo largo de 1864 se indica que el abono de una parte de la subvención estatal a la que tenía derecho la compañía —de 2.448,120'53 reales de vellón por la línea de Córdoba— seguía paralizado en un sin fin de laberintos burocráticos. MZA presionaba con todos los recursos administrativos y políticos 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, mediante el cuál se reconocía el derecho de la compañía a recibir la cantidad aproximada de los dos millones y medio de reales de vellón[457].

Todavía la subvención que debía aportar el Estado a MZA por las obras de la línea hacia Andalucía continuaba bloqueada por la administración estatal 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 adjudicación[458].

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 necesitasen[459]. 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. En dicho oficio se reconocía 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 camino[460].

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 vellón[461].

7.5.3. 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 pude utilizar las series conservadas en el archivo de ADIF de Sevilla porque no conocí su existencia hasta el momento de la defensa de este trabajo de doctorado, como expliqué al principio. Sin embargo, creo que

[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.

[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.

no pierden interés el estudio detallado y la reconstrucción que pude entresacar de las obras de este tramo.

7.5.3.1. La escasez de fuentes y la historiografía del ferrocarril de Córdoba a Málaga

Estudios importantes sobre ferrocarriles de finales del siglo XX en nuestro país como los de Comín Comín — muy posteriores a los del historiador Wais Sanmartín iniciador de esta temática— continuaron sin profundizar exhaustivamente sobre la empresa andaluza. Dicha empresa fue la tercera en envergadura de entre las antiguas compañías ferroviarias que construyeron la red española[462]. Ese lugar lo ocupaba tras as más estudiadas: M.Z.A. y la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (conocida como Norte). 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. Desde entonces se cuenta con una base sólida proporcionada por la historia ferroviaria más reciente[463].

7.5.3.2. La historiografía del ferrocarril de Córdoba a Málaga y la aportación de Jordi Nadal al descubrimiento de la fallida Revolución Industrial andaluza

El *lobby* financiero e industrial malagueño —Loring, Heredia, Larios— poseedor de la primitiva Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga origen de Andaluces, ha sido profusamente investigado desde el último tercio del siglo XX por historiadores locales[464]. El punto de partida de estas investigaciones vino de la mano del historiador catalán Jordi Nadal, verdadero descubridor de la precoz y fallida revolución industrial malagueñ. Dicha fallida revolución industrial sureña había caído en el olvido desvinculada del curso general de los estudios sobre el proceso económico español de los siglos XIX y XX. Este olvido se produjo a pesar de que en la ciudad y la provincia hubiesen perdurado numerosísimos restos arqueológicos y documentales. Nadal fue capaz de encontrar una explicación y una incardinación de los fenómenos desarrollados en el sur de España y de ampliar 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 a 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 del dictador Francisco Franco, en 1975. En aquellos momentos se enardecía el debate político y económico en el país: ¿Qué hacer tras la muerte del dictador?, ¿qué caminos seguir?, ¿cómo afrontar el atraso español respecto al resto de vecinos europeos?, ¿cómo incorporar España a una Comunidad Económica

---

[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, 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.

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 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 creo pertinente introducir aquí un extracto de las características generales que planteó 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 público 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. Ello derivó en un empeoramiento de la deuda a lo largo de todo el siglo XIX y a la ruina de la imagen internacional de España, la cuál quedó desprestigiada como estado insolvente. A partir de mediados del siglo XIX España adoptó salidas financieras pioneras como el papel moneda y se movilizaron 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. 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. El despegue de dicha industria, que fue acogido en nuestro país con una euforia, 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 las víctimas de las desamortizaciones, lo cual implica que de hecho saliera fortalecido el nefasto sistema tradicional. La proletarización 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. Nadal 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 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 deviaciones 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, la cuál contaba 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 y proteccionisas como el de Cánovas. Dichos gobiernos conservadores, desde mediados del siglo, dieron ventaja a Cataluña, País Vasco y Madrid frente a la zona de industrialización litoral del Sur. El problema carbonífero fue la gran rémora para los empresarios liberales malagueños, quienes 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 de Marbella, pero la falta de apoyo del gobierno y los aranceles interiores estrangularon poco a poco el pionero foco industrial.

7.5.3.3. 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 dar salida a 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 ferrocarril[466]. Para fomentar el ferrocarril hasta Málaga se buscó atraer el favor de la opinión pública. Para ello en 1851 se abrió un nuevo periódico en esta ciudad, *El Correo de Andalucía*—, parece ser que financiado muy probablemente con contribución directa del trío de industriales[467]—. El rotativo se editó durante más de cuarenta años siendo su director Ramón Franquelo, episodio en el que profundizaré 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 por tonelada y kilómetro para ganado. Se fijaron también por ejemplo tarifas de viajeros en alta velocidad, al igual que para el transporte de ostras y pescado fresco. Las tarifas para mercaderías de 1ª, 2ª y 3ª clase y las de objetos diversos también se especifican en este artículo de la *Gaceta*. 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, etcétera[468].

Manuel Agustín Heredia se había propuesto desde hacía años la realización de una línea férrea de Málaga hasta las minas cordobesas, con la intención de poder competir en los mercados nacionales e internacionales. Dependía de ello el éxito de su industria de fundición. Fue 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, pero no podía dar el salto tecnológico del hierro colado al hierro fundido, técnica esta última que fue adoptada ya en los años

---

[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 02/12/2019]

[467] GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2015) *Op. cit*.

[468] MINISTERIO DE FOMENTO (23/06/1859) “Real órden 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 02/12/2019]

1840 y 1850 por las fundiciones que empezaban a utilizar el carbón mineral. En un intento de salvar su negocio instaló otra fundición que funcionaba con carbón mineral a pie de playa en la 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 —propietario de la fábrica "El Ángel"—, quien también veía su salvación en los carbones de las minas de Espiel. En realidad el precio del carbón cordobés en Málaga —una vez se hubieron puesto en contacto las minas con el litoral por medio delferrocarril— no podía competir con el del combustible británico o asturiano, pero hasta comprobar esto los empresarios malagueños mantuvieron esta obsesiva ilusión[469]. En 1844 el 72% de toda la fundición siderúrgica española se producía en Málaga, pero aquellos tiempos de esplendor se habían tornado en decadencia a partir del salto tecnológico al hierro fundido de mucho mayor poder calorífico y que, como he comentado, no fue posible en Málaga debido a la carestía 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 cuál 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 ferrocarril[470].

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 ya he dicho, 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. Llevar a cabo las obras del paso a través de los tajos del Gaitán supuso un potente obstáculo. 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 dicho enlace 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 de su consejo de administración. Para evitar todo riesgo los Loring-Heredia-Larios negociaron con Salamanca y adquirieron su concesión de Campillos a Granada en 1863[471].

---

[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.

[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.

El proyecto primitivo del trazado de la línea de Córdoba a Málaga fue realizado por el ingeniero Máximo Perea en 1860[472], pero quedó modificado posteriormente. Para el paso del ferrocarril se construyó un puente sobre el río Campanillas entre 1860 y 1861[473] y hubieron de realizarse obras especiales en la sección del paso del desfiladero de los Gaitanes, cuyo proyecto definitivo se data en 1862[474]. Entre 1863 y 1865 se consolidaron las pilas del viaducto de El Chorro[475]. Las obras del Ferrocarril de Córdoba fueron encargadas a la constructora Vitali, Picard y Compañía, que también poseía 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 1875[476].

Un estudio bastante optimista sobre las posibilidades de explotación del primer trazado previsto que pasaba por Antequera se conserva en el AHF de Madrid, manuscrito y en francés. Este estudio ensalza 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 se preveía que se acrecentase el tráfico gracias a las conexiones proyectadas entre municipios de la costa desde Granada a Cádiz con Málaga. Estas conexiones estarían listas por medio de la nueva carretera que se estaba construyendo, etc. Unos *Statuts* basados en el borrador manuscrito descrito fueron publicados en francés en la Imprimerie Centrale des Chemins de Fer de Napoléon Chaix et Cie. de París en 1861[477], y también se conservan en el AHF.

7.5.3.4. Las inundaciones del Guadalhorce (1861)

A través de algunos expedientes que se conservan en la Fundación de Ferrocarriles españoles he podido seguir el hilo conductor de la construcción del Ferrocarril de Córdoba a Málaga. En marzo de 1861, recién comenzadas las obras, se dio cuenta del primer problema al que tuvo que enfrentarse la compañía de este ferrocarril por problemas meteorológicos[478]. Se trataba de una crecida de aguas —que se consideró la mayor conocida hasta el momento— entre el cortijo de Bogantes y El Chorro, 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 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 Peñarrubia 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 he encontrado las contestaciones a la solicitud de la compañía ferroviaria,

---

[472] AHF, expediente A-0012-001.

[473] AHF, expediente A-0012-003.

[474] AHF, expediente A-0012-004.

[475] AHF, expediente A-0012-005.

[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 Cíe., 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.

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 Mª 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 Gracián —concesionario destinado a la provincia— y 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, Cristóbal Durán Ruiz, Miguel Trujillo Sánchez. Estos últimos eran 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. Se obtuvo así un perfil longitudinal que acompañó estos documentos pero que no se ha conservado, o el cuál al menos no está incluido en el expediente.

7.5.3.5. 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 1862[479] he encontrado un testimonio de los comienzos de explotación que llegaría a conectar por ferrocarril la ciudad de Málaga con el resto de la Península vía terrestre, lo 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*

[479] Actas MZA, sesión nº 14 de 24 de abril de 1862, p. 57, libro 4.

> *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, 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 efectivas en París que en Madrid y puede ser también que comprar subordinadamente este material a la otra compañía resultase más económico que hacerlo directamente a las casas francesas suministradoras.

También he hallado constancia, refrendando la información dada por el documento anterior, de la temprana apertura a la explotación de aquella primera sección que se pondría en funcionamiento entre finales de abril de 1862 y el 1º de mayo de 1862, fecha del bando de aviso al público del gobernador civil de Málaga. Se trata de un pliego impreso en una cara en papel blanco de tamaño aproximado a un folio que se conserva en el Archivo Municipal de Málaga[480], y que transcribo 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 prohibe terminante y absolutamente transitar ó es-tacionarse en la linea misma del camino, cruzarla por distintospuntos que los destinados al efecto, y aun atravesar por estos en los momentos de estar los trenes á la vista. Los contraventoresà 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 articulo 23 de la Leyde 14 de Noviembre de 1855 sobre policía de los Ferro-carriles.*
>
> *Según el articulo 22 de la misma Ley, los que resistan á losempleados 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 boletin 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 de su puesta en marcha por parte de anónimos, como ya apunté en el epígrafe sobre ludismo. El caso del ferrocarril de Málaga no debió ser una excepción puesto que en la misma

[480] Archivo Municipal de Málaga. Signatura: legajo nº 383, nº 12, nuevo 1902. Edicto del gobernador civil de Málaga D. Antonio Guerola.

carpeta del Archivo Municipal donde se encuentra el bando anterior también hay copia de una carta manuscrita y firmada por el escribano José María López. La carta lleva las fechas del 28 y 29 de septiembre de 1863 y la anotación de *"Enterado el Sr. Alcalde ha dispuesto se dén las órdenes oportunas á la Guardia rural"*. Se trata del texto para una inserción en el Boletín Oficial de la Provincia, que también transcribo[481]:

> *"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 [sic] à la linea férrea, la mas esquisita [sic] vigilancia para evitar que per- sona de mala índole pueda entorpecer la vía ocasionando des- gracias que se está en el caso de evitar. Malaga 28 de Setiem- bre de 1863= Celestino Abad y Abad."*

7.5.3.6. 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 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 más la elevación y sección transversal del depósito de coches, y la última 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 estación[482]. 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.

7.5.3.7. 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, 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 he podido consultar este archivo. En este punto me parece adecuado insertar un breve excurso sobre la obra fotográfica

---

[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. Reproduzco estos planos de la estación de Málaga en "Documentos Anexos".

de José Spreáfico (1831-1878), artista que contrajo matrimonio en Málaga a la edad de 25 años y se asentó entonces definitivamente en la ciudad. 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 él[483]. Recientemente la carrera profesional de este fotógrafo ha sido algo 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. Otros importantes trabajos suyos están 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 citaré 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… También se conservan dispersos algunos de trabajos que realizó en Francia, como algunas de sus fotografías de tipos y paisajes para "cartes de visite" y otras de conjuntos populares al natural, inusuales para la época y que 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. De Spreáfico y de su actividad aparecen numerosas menciones y alguna publicidad en la prensa malagueña y cordobesa en publicaciones como *El Folletín*, *El Correo de Andalucía*, *El Avisador Malagueño*, *El Diario de Córdoba*… 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, sin pasar por alto sus osadas incorporaciones del elemento humano[484].

7.5.3.8. 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 proyecto final sería realizado por el ingeniero jefe Antonio Arriete y aprobado con prescripciones un tiempo más tarde por real orden de 20 de abril de 1865. El proyecto definitivo se conserva también en el AHF aunque los planos, la memoria y los presupuestos están datados en mayo de 1863. Los dibujos del proyecto final están efectuados sobre papel tipo cartulina a diferencia de los del anterior, realizados sobre papel vegetal. El expediente contiene varios folios con membrete impreso de la "Sección Facultativa del Ferro-carril de Córdoba a Málaga". Recoge 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 hierro[485].

---

[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 02/12/2019]

[485] AHF, expediente A-0012-006; y otro expediente sobre la construcción de la estación de Málaga en el AHF, expediente A-0115-004.

En junio de 1864 la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga también presentaría a la autoridad en forma de manuscritos los proyectos de vías y edificios para las estaciones de 2ª, 3ª y 4ª clase comprendidas desde Córdoba a Málaga[486]. Las estaciones que se proponían y sus clases eran:

-Bogantes, 3ª clase. A esta estación no se la consideraba de importancia por las condiciones del lugar, 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 cuatro 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 doce 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 Pizarra. Se proponía la correspondencia a la Roda en lugar de la de Fuente de Piedra aunque ello no estaba en los proyectos aprobados, por tener más 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. Se proponía un edificio en arco y una placa giratoria de seis 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.

-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, mas por la real orden de 29 de marzo anterior, se había dispuesto establecer 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 en la estación de Montemayor sería indispensable trasladar la de Fernán Núñez al kilómetro 158,400 en vez de el 158,600 como se había propuesto en el proyecto inicial. También se suprimiría la vía de desvío en Montemayor para apartar los carruajes, estableciendo la otra vía para el muelle de mercancías además de la vía directa y la del apartadero con entrada y salida.

-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 planteaban unos añadidos. Se proponía una vía partiendo desde la principal a la cochera de máquinas que había sido proyectada para seis locomotoras, con su edificio en arco de círculo con una placa giratoria en el centro de doce metros. Otro edificio contendría el pequeño taller necesario para el depósito, un dormitorio

[486] AHF, expediente A-0150, 005.

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. No se harían en Córdoba más que las pequeñas reparaciones. Por tanto, 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 dieciocho coches servida por un puente movible 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 he encontrado el expediente que contendría las estaciones de 1ª clase deduzco 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.

7.5.3.9. 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 diré 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. Además 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 la articulación de un espacio ferroviario integrado que favoreciese la industria. Durante 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. Fue a finales de siglo cuando las instalaciones estuvieron terminadas, momento que desafortunada- mente coincidió con la decadencia de la industria y el comercio de la ciudad, que fueron ya inevitables[487].

La línea de Málaga a Córdoba se inauguró en agosto de 1865 y en septiembre de 1866 se emitió un documento relativo al alumbrado de gas de la zona más próxima a la estación que gozaba de este servicio, la calle Cuarteles avenida del barrio popular del Perchel que dista de la estación algo más de trescientos metros y que aún hoy mantiene el mismo nombre. Se trata de una carta con fecha de 16 de septiembre de 1866 conservada en el Archivo Municipal de Málaga. Fue redactada por el teniente alcalde 6º, presidente de la Comisión de Alumbrado y dirigida al director de la empresa del gas de dicha ciudad[488]. 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 próxima a la estación. La calle Cuarteles debía ser una de las pocas vías urbanizadas que gozase de alumbrado público en la zona exterior de la antigua muralla, si no la única.

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

[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.

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 rechazar completamente hacerse cargo del asunto, reaccionó con un interés tibio. Jorge Loring, firmando como director gerente de la compañía de este ferrocarril, con fecha del 18 de enero de 1867, envió una carta acompañada de un plano, manuscrita y con membrete impreso de la empresa, al ayuntamiento de la ciudad. 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 púbico desde calle Cuarteles hasta la plaza de la estación. Para terminar solicitaba permiso para mejorar el piso de aquel trayecto depositando a su propia costa varios metros cúbicos de grava. El ayuntamiento contestaba positivamente al día siguiente, 19 de enero —también en carta manuscrita—, 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 aprobado[489]. Estos documentos sobre el alumbrado público para la estación manifiestan una clara falta de coordinación 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 he encontrado también los planos del primer proyecto que conectaba mediante un ramal férreo el puerto de Málaga a 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 Tomás Heredia como director gerente administrador de la Compañía de Córdoba a Málaga y por Cartier, el jefe de la vía y obras. También hay firmas que constatan que el proyecto fue examinado por el ingeniero jefe de accionistas de la dirección de la compañía y que fue 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 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. Seguía después de la fábrica 30 metros más hasta 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 que se componía de 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 sur[490]. 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.

[489] El conjunto de estos documentos, la carta y el mapa dirigidos por Loring al Ayuntamiento de Málaga 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.

7.5.4. 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 no he podido dejar de preguntarme si tales obstaculizaciones no hubieron de ocultar razones de temor político ya que, estando en el sur el foco del liberalismo radical español, el Gobierno hubiese podido preveer algún tipo de manifestación o revolución contra la Corona. Tal vez fue aquello lo que sucedió al removerse los obstáculos políticos y administrativos para la puesta en explotación de la línea ferroviaria completa Málaga-Córdoba-Madrid en 1868 por la supervisión del Ministerio de Obras Públicas. En ese mismo momento estalló La Gloriosa, justo en aquel año y no otro. 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 de la línea completa no llegaría hasta 1868.

7.5.4.1. 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 objeto de mi estudio. Si bien el ferrocarril ya conectaba anteriormente Cádiz —donde tuvo lugar el primer movimiento contra la reina— con la capital a través de Sevilla, el núcleo económico y político conformado entre Cádiz, el Campo de Gibraltar y Málaga siguió estando comunicado solamente por vía marítima hasta la apertura del ferrocarril de Málaga a Córdoba. Como ya dije, 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 los enlaces férreos 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 mi anterior observación sobre la conexión entre Cádiz y Málaga a través de Cór- doba pudo haber generado unas sinergias liberales que confluyeron en esta provincia, lugar donde tuvo lugar la batalla de Alcolea, decisiva para la victoria final contra las tropas realistas.

He de admitir que no he 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 he consultado fuentes hemerográficas que contienen los nombres de los liberales que constituyeron la Junta Revolucionaria en la ciudad. Extrañamente no consta en ellas ningún rastro de los apellidos más relevantes de las casas malacitanas impulsoras del ferrocarril. Creo sin embargo, en consideración de que a veces el silencio es más revelador de ocultación que de inocencia, que este silencio documental estaría plenamente justificado en el caso de que el *lobby* hubiera tenido algo o mucho que ver en la planificación del golpe militar. Ello no disonaría en gran medida de las opacas estrategias políticas que llevó a cabo ni de su maestría para manejar la información que debía recibir la opinión pública.

Según el relato que hace el periódico local *El Correo de Andalucía* de 22 de septiembre de 1868 sobre la penetración de la noticia del pronunciamiento de Cádiz contra Isabel II, el levantamiento habría tomado a los malagueños por sorpresa. Según este periódico —que tuvo que bastante que ver con Loring y el ferrocarril de Málaga, punto en el que

profundizaré más adelante—, Málaga se unió a la revolución creando la Junta Revolucionaria que se haría cargo de la municipalidad cuando ya Cádiz, Antequera, las Islas Canarias y Córdoba se habían alzado[491].

Algún autor ha estudiado 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 cumplir la orden del nuevo Gobierno Provisional sobre el desarme de la milicia ciudadana[492]. Por el contrario mis búsquedas bibliografía sobre la participación de las élites burguesas en aquella radicalización —bien hubiera sido para estimularla o bien para sofocarla— han sido absolutamente vanas. 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. Se trata de un mensaje a la población oponiéndose a las órdenes del Gobierno Central[493]. 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.

A mi modo de ver resulta extraño que esta élite burguesa malagueña, que intervenía en todos los asuntos estatales al máximo nivel de relaciones con los poderes fácticos de la época, no se pronunciase públicamente a favor o en contra de los acontecimientos. Dejo en el aire esta hipótesis de la posibilidad de fratría revolucionaria de las élites económicas malagueñas en La Gloriosa, que no he podido documentar hasta el momento.

Y paso a continuación a analizar los documentos de MZA respecto al derrocamiento de Isabel II, reina que tantas inauguraciones de líneas férreas de esta empresa había protagonizado. Trato estos acontecimientos como eventos de relaciones públicas de la época a las que he dedicado un apartado que veremos más adelante.

7.5.4.2. 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 de 1868 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 cometiese[494]. Podía darse 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 las multas de aquellos meses le serían condonadas, ya fueran debidas a las circunstancias extraordinarias del derrocamiento, o no.

---

[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 03/12/2019]

[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 03/12/2019]

[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 03/12/2019]

[494] Actas MZA, sesión nº 35 de 26 de noviembre de 1868, p. 77, libro 6.

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 reales[495]. Aunque en las actas de MZA se sigue consignando el cargo de gobernador con la misma denominación que antaño, en realidad desde el Gobierno Provisional instaurado tras La Gloriosa, este cargo pasó a llamarse Alcalde Primero Popular de Madrid. En el momento de la condonación de multas era Nicolás María Rivero, según las firmas de los partes publicados en la *Gaceta de Madrid*[496].

También he hallado testimonio de la intervención de MZA en las consecuencias postreras de la radicalización del movimiento revolucionario de La Gloriosa en Málaga a comienzos del mes de febrero siguiente, con el título "Transporte gratuito de los heridos de Málaga" [497]. A continuación transcribo el fragmento:

> *"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 1869[498] he encontrado el siguiente 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 pu- diendo regresar en los ordinarios desde el 7 al 12 inclusive."*

7.5.5. 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 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 Péreire, Ello provocó que la complejidad del entramado de las líneas férreas 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

---

[495] Actas MZA, sesión nº 37 de 17 de diciembre de 1868, p. 83, libro 6.

[496] *Gaceta de Madrid* (martes 15/12/1868). Disponible en: http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1868/350/A00016-00016.pdf [última consulta 03/12/2019]

[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.

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.

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. 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—, este inconveniente fue estrictamente prevenido de antemano por el Estado español. En Madrid también 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 1856[499]. Pero, al contrario de la satisfactoria solución de estación única en Córdoba, en Madrid no pudo evitarse la construcción de varias estaciones como las de Delicias, Chamartín y Norte.

7.5.5.1. La estación común de Córdoba, el ingeniero del Estado Agustín de Elcoro y Berecíbar y los desacuerdos iniciales de las ferroviarias (1865)

Uno de los expedientes de documentos del AHF[500] 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 Berecíbar —conocido en la época por su segundo apellido, señor Berecíbar—, 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 Berecíbar para dicho cometido fue transmitida al consejo de MZA en comunicación oficial del 22 de febrero de 1865[501]. Las injerencias del Estado no eran del gusto de la directiva de MZA, que nombró a un hombre de su confianza, el francés Le Masson, —recién nombrado subdirector 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 Berecíbar 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

---

[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.

Almansa a Alicante. También había trabajado con diputaciones y organismos públicos, así como para las mismas empresas constructoras[502]. 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 1865[503]:

> *"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 eje- cución para cuando el Gobierno lo estime conveniente.*
>
> *Respecto a la cuestión de emplazamiento de la Estación de viaje- ros, no habiendo conformidad entre el representante de la Compa- ñía, 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 pro- pósito 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 ser- vicios 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."*

Es decir: en aquella ocasión 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 la inauguración de la estación. 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 Córdoba[504].

En la última sesión del consejo del complicado año de 1865[505] 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

---

[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.

[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.

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. Transcribo debajo 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, advirtiendo al propio tiempo que las personas que representen a las citadas Empresas deberán tener las atribuciones y poderes necesarios para decidir por si 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."*

7.5.5.2. 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.

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 anuales[506].

7.5.5.3. Nuevos problemas entre las ferroviarias por el precio de arrendamiento de la estación (1867-1870)

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 1867[507] se expuso el nuevo inconveniente en los siguientes términos:

---

[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.

> *"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 la 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 1869[508] 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 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 siguiente[509].

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 1870[510]— se preparaban nuevas estrategias para, bien conseguir una rebaja sustanciosa en el arrendamiento, bien la venia del Estado para construir una nueva estación:

---

[508] Actas MZA, sesión nº 9 de 24 de marzo de 1869, pp. 133-134, libro 6.

[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.

"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."

7.5.5.4. 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 accedían a hacer ningún tipo de reducción en el alquiler ni se reconocía derecho por parte del Estado a MZA para 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 partes[511]. 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. La copia de esta instancia se conserva en el AHF en el mismo expediente que los documentos sobre la estación común de Córdoba[512].

7.5.6. 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, aportaré el dato de que la directiva de dicha sociedad estimaba que el precio de los transportes por tonelada y kilómetro vigentes podrían ser reducidos prácticamente a la mitad, de 0, 228 reales de vellón a 0,12. Este cambio de tarifas podría ofrecerse en cuanto la línea de Córdoba estuviese abierta[513]. Ello suponía salvar obstáculos de competitividad con otros medios de transporte y otras compañías férreas con las que hasta entonces lidiaba. De

[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.

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. 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 Cortes[514].

A finales de febrero[515] 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."*

Nuevos temporales en la primavera de 1866 causaron daños en la parte de la línea de Andalucía comprendida entre Vilches y Córdoba y hubo de ser suspendido el servicio de trenes entre Vilches y Andújar que estaba ya 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 días[516]. 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 abril[517].

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 repara- ción 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 1866[518] 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:*

[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.

[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.

Del crédito 354 …….reales vellón 47.000

Del crédito 433 ……..reales vellón 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 Vilches[519].

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 irracional como humana. 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 1866[520], 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 rigorosa y circunstanciada información de lo ocurrido.*
>
> *De ella resulta, que los hechos arriba indicados fueron esclusiva- mente [sic] debidos al fuerte temporal que reinó durante la marcha del tren, y que los empleados de la Compañía, lejos de haber incu- rrido en falta, procuraron en su mayor parte y en cuanto les fué da- ble 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 para la apertura de la línea de Córdoba al menos parcial —como se llevó 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 1866[521] 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."*

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 de París, Monsieur Poisat, debió regresar a Madrid en breve espacio de tiempo después de su última inspección a la línea de Córdoba efec-

[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.

[521] Actas MZA, sesión nº 12 de 3 de mayo de 1866, p. 266, libro 5.

tuada a finales del mes de febrero anterior, puesto que lo encontramos de nuevo formando parte de las reuniones del consejo en Madrid a partir de la sesión del 3 de mayo de 1866[522]. 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 responsa- ble de estimular la apertura de la línea de Córdoba, apremiando al consejo para soli- citar 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 optimismo de Poisat, muy pronto resultó patente que la línea de Córdoba no estaba en condiciones de ser abierta a la explotación oficialmente. En sesión del 20 de octubre de 1866[523] se ocupó el consejo del reciente descarrilamiento de un tren, que afortunadamente era de mercancías en el puente Cañero. 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."*

A tan mala fortuna se sumaba la preparación de una visita de inspección a la línea de Córdoba decretada por real orden del día 8 de aquel mismo mes de octubre, de lo que el consejo tuvo que ocuparse en la misma sesión. 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, practicase 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 tratado en el epígrafe anterior, puesto que no se llegaba a un acuerdo satisfactorio para MZA.

Entre 1866 y 1867 algunos contratistas de la línea de Córdoba iban recibiendo la devolución de sus fianzas a medida que concluían los últimos detalles de sus obras. Sin embargo, otros seguían reclamando perjuicios que habían sufrido en los últimos momentos de las faenas. Transcribo aquí la "Reclamación del Contratista señor Umbert" registrada en el acta del 4 de marzo de 1867[524], puesto que significa una síntesis de las consecuencias que las inundaciones y la epidemia de cólera que asoló la región durante en aquellos años tuvo para los constructores:

---

[522] Actas MZA, sesión nº 12 de 3 de mayo de 1866, p. 266, libro 5.

[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.

> *"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 contra la compañía. Las dificultades de las obras del camino 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 interpuso 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. A pesar de la decisión judicial favorable al constructor, el consejo decidió en abril de 1867 seguir maniobrando para librarse del abono de una parte de las cantidades que se le exigían, lo que acarreó no pocos quebraderos de cabeza al constructor[525].

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 obras[526].

Las obras que daba por terminadas la compañía para la línea de Córdoba no satisficieron aún al Gobierno pese haber ya librado 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 circulación[527].

Presumo 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 ellos 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 un tercero de 12.100 reales para el suministro de balasto en la primera sección de la línea[528].

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 Chabert[529]. Como excepcionalidad encontramos a esta mujer constructora, Francisca de Lara y Ruedas para estas obras finales de remate de la línea de Andalucía. Seguramente esta señora debió ser la viuda de un constructor

---

[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.

fallecido que continuaba con el negocio de su cónyuge, con la salvedad de que lo frecuente en estos casos era que la señora utilizase el apelativo de "Viuda de" y el nombre del marido, aunque en el acta no se especifica el título de viuda a esta mujer constructora.

Cuando el camino de Manzanares a Córdoba se abrió a la explotación para el transporte de mercancías y viajeros, las rebajas ofrecidas por la ferroviaria 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 he hallado 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:

> *"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, ésta última una de las capitales costeras de mayor actividad industrial de la Península pero 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 MZA[530] y comenzaron en mayo a lanzarse ofertas de recreo a precio reducido a las fiestas de primavera de Córdoba, lo cual debió suponer un impulso al turismo de esta ciudad[531].

En este momento de la historia de la red ferroviaria española comienza otro período en la percepción de público sobre sus facilidades para transporte y la movilidad, al menos en principio. A partir de ahora no continuaré detallando las vicisitudes de obras o constructores de esta línea por no ser el objeto principal de mi estudio. He 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 his- tórica pre-ferroviaria.

7.5.7. La disolución del Ferrocarril 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. Esta nueva entidad absorbería y construiría otras líneas de la región. La nueva compañía conocida como 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 1886[532]. Según los documentos, las obras del puerto habían obligado a una penosa provisionalidad de la carga y descarga de las mercancías que se venían efectuando en el llamado 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

[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.

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 Batignolles[533]. La medida de la vía se proponía con el 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 que enlazase la fábrica de aceite de oliva y los grandes almacenes de vinos y cereales de los señores Gross y Compañía con el fin de conducir a la fábrica los vagones cargados procedentes del interior y volver a reexpedirlos por la vía del puerto para su exportación. Parece que este último proyecto no obtuvo la autorización deseada de las autoridades. El ramal debería haber tenido 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 ramal[534].

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”, solicitada por los Ferrocarriles Andaluces a la Dirección General de Obras públicas[535]. 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 Andaluces una necesidad imprescindible y perentoria para el servicio del público y los intereses del Comercio[536] de la ciudad. Pero por lo visto, el terraplenado de los terrenos ganados al mar en la antigua playa de Pescadería —que pasaría a tomar el nombre de muelle de Heredia como he dicho— y 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

---

[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: PÉREZ DE COLOSÍA, Mª 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, p. 536. Disponible en: http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=226547 [última consulta 03/12/2019]

[534] AHF, expediente A-0044-006.

[535] AHF, expediente A-0013-005.

[536] Se denomina como “Comercio” a la asociación de comerciantes conocida oficialmente como Junta de Comercio.

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, así como 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 carbón y la madera que se importaba y tenían que ir al interior. Lo mismo ocurría 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, he encontrado en el mismo expediente[537] 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 el oficial encargado Eduardo Caballero, 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 de 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 Histórico[538]. 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 de los Ferrocarriles Andaluces —por entonces 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 día completamente fuera de uso[539]. 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. Ello 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

---

[537] AHF, expediente A-0013-005.

[538] Palacio de la Tinta, Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Disponible en: http://www.iaph.es/patrimonio-inmueble-andalucia/resumen.do?id=i18211 [última consulta 03/12/2019]

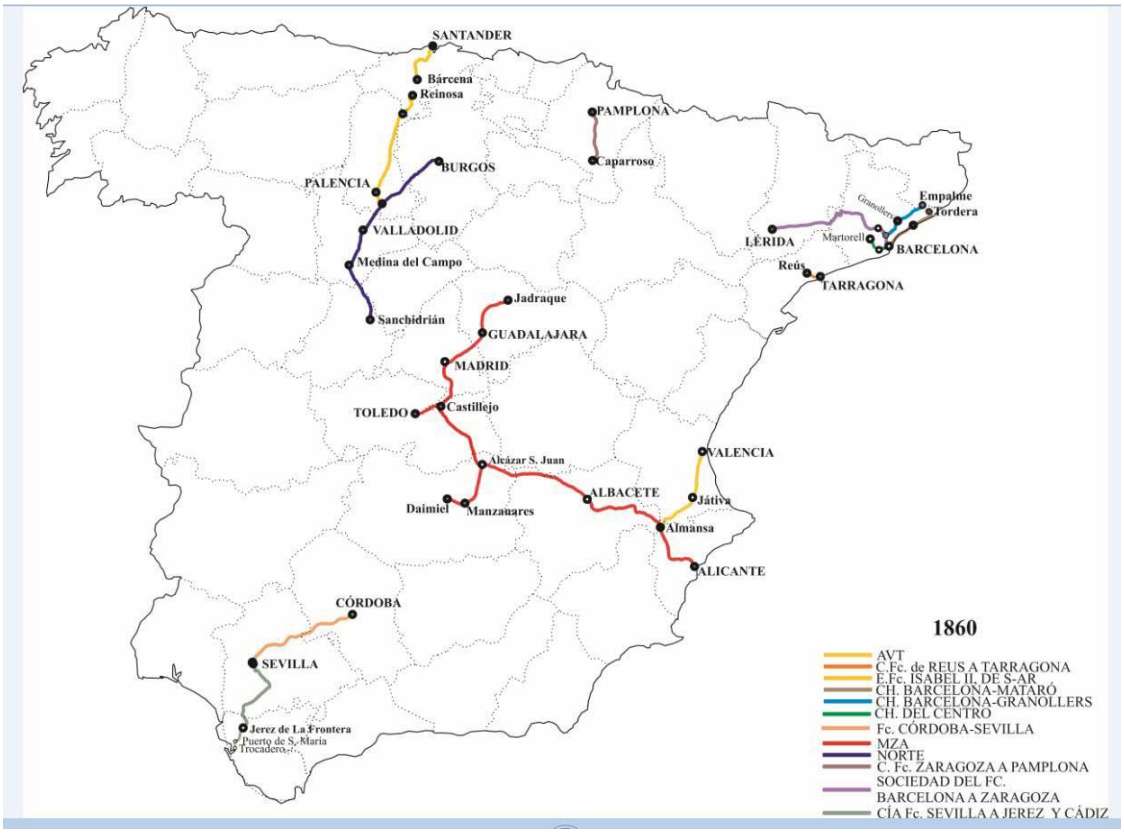
[539] BELDA GONZÁLEZ, Rafael (2008) "Los arbitrios municipales en la Cartagena de mediados del siglo XX", en *Revista Murciana de Antropología*, nº 15, pp. 533-539. Disponible en: https://digitum.um.es/jspui/bitstream/10201/4120/1/2559367.pdf [última consulta [12/06/2015]

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 éste[540]. No he encontrado constancia documental por el momento sobre si finalmente la compañía efectuó el pago que le exigía la municipalidad, pero creo probable que así sucediera. En el legajo conservado en el Archivo Municipal de la ciudad donde se halla esta reclamación por recalificación y subida de impuestos no hay más documentación relativa a esta incidencia.

Como ya he 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).

7.6. 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



[540] Archivo Municipal de Málaga. Signatura: legajo nº 411, nº 32, nuevo 978.

Ilustración 12. Mapa de la red ferroviaria española en 1865. Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

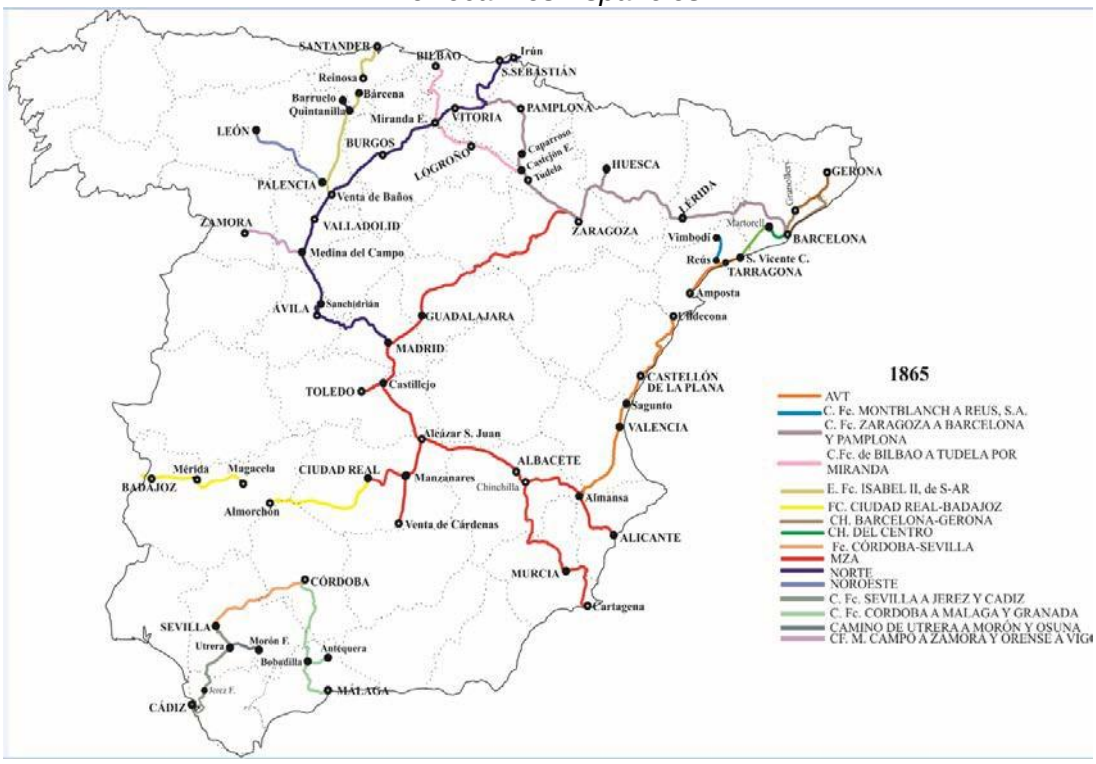


Ilustración 13. Mapa de la red ferroviaria española 1870. Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

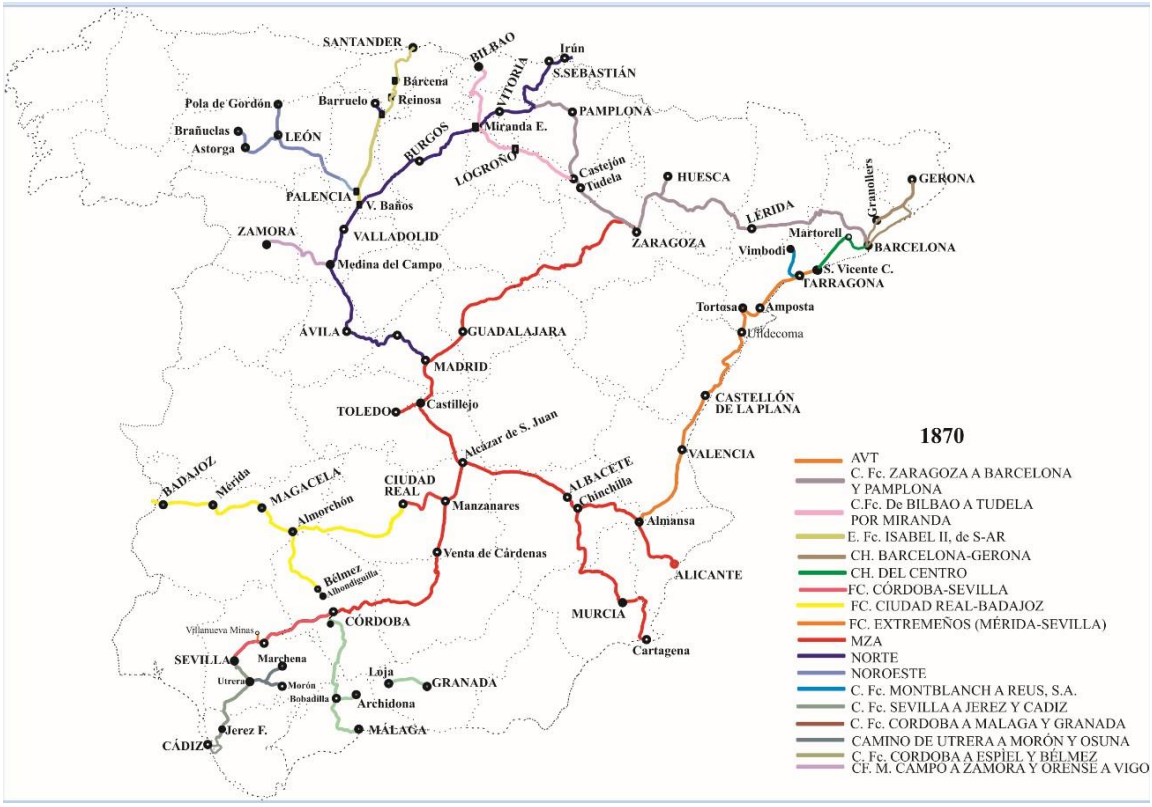


Ilustración 14. Mapa de la red ferroviaria española 1875. Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

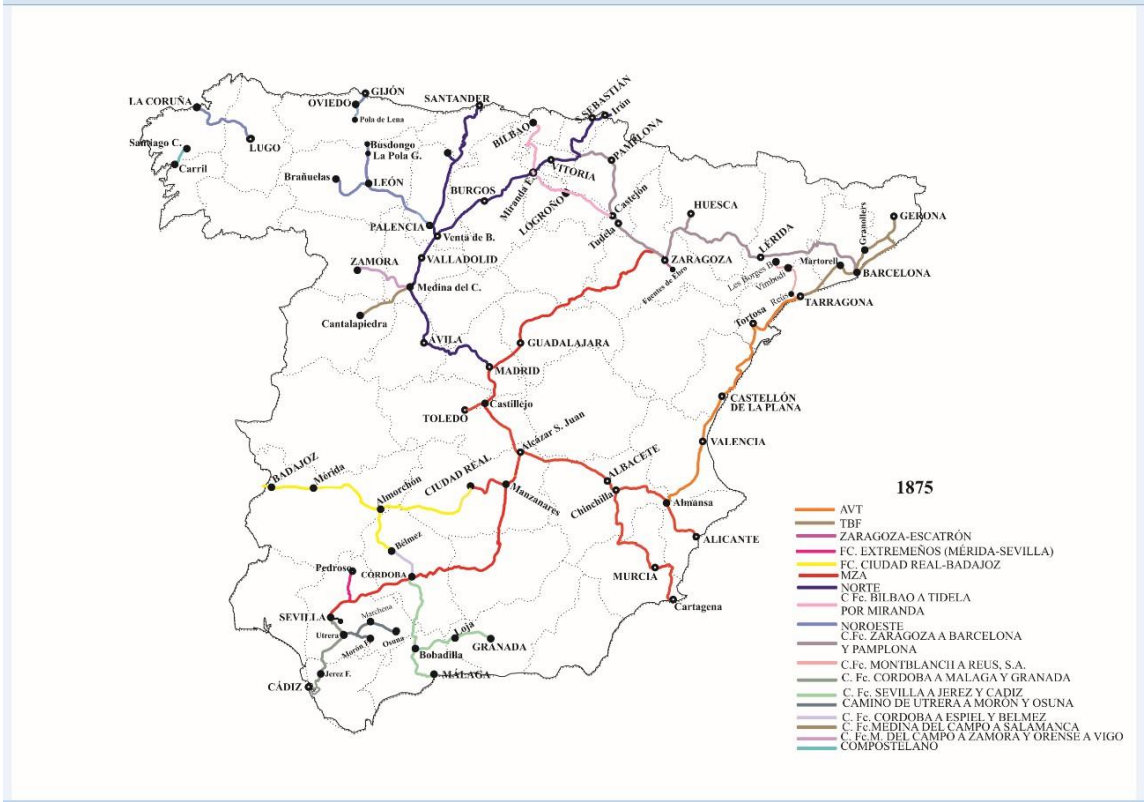
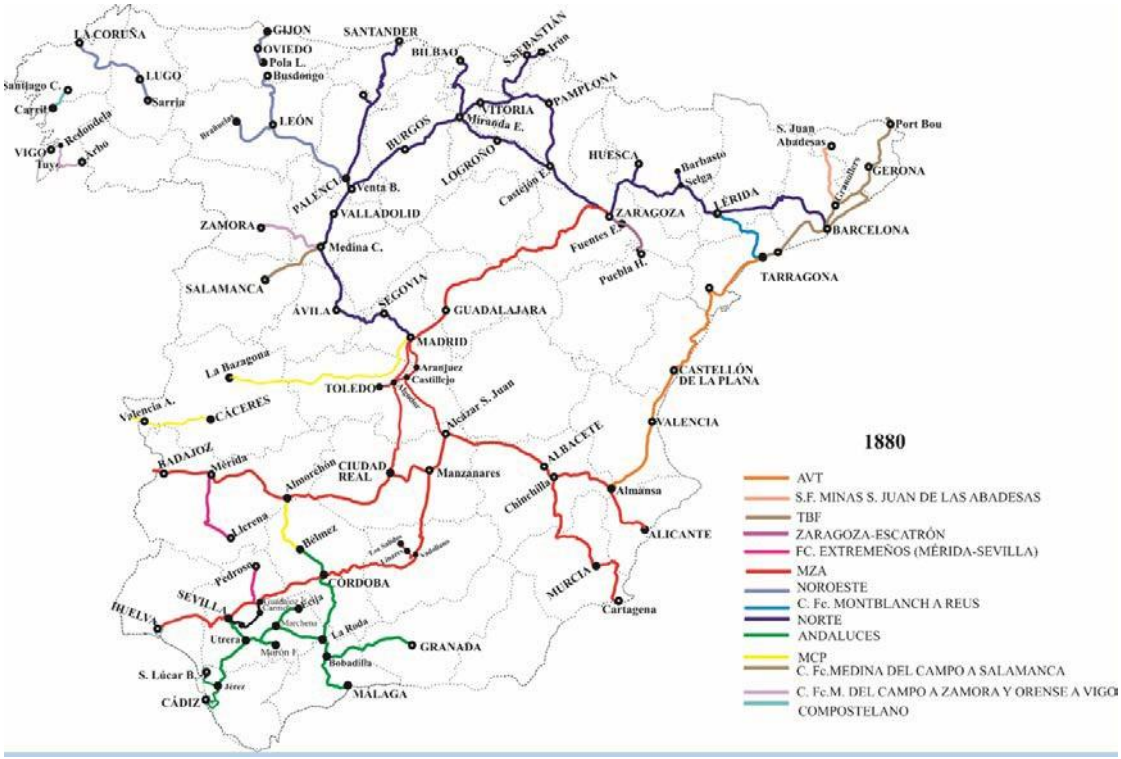


Ilustración 15. Mapa de la red ferroviaria española 1880. Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles



8. 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 que ya he mencionado 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 —que sería reformada y modificada con posterioridad en la ley general de obras públicas de 1877— contenía las bases fundamentales del concepto jurídico de servicio público de inspiración francesa y se encuentra aún parcialmente en vigencia[541]. 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 poderosos grupos financieros extranjeros en su mayoría franceses emprenderán la financiación y construcción de ferrocarriles. El tercer cuarto del siglo XIX será un momento clave de la expansión ferroviaria en progresiva concentración empresarial. En el caso andaluz este momento fue materializado en dos compañías principales: MZA (Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante) y Andaluces (Compañía de los Ferrocarriles Andaluces). Esta última estuvo caracterizada por la 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. En esta década se completaría la red de Andaluces en algunos tramos[542].

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 sobre las compañías de caminos de hierro. Fueron frecuentes las disputas entre estas autoridades oficiales y las empresas de ferrocarriles. Dichas disputas se encendían o calmaban según fuese 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 en 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 en principio fueron llevadas a cabo por las compañías ferroviarias generalmente de forma individual, aunque pronto se crearían asociaciones y sindicatos de empresas con el fin de obtener mayor efecividad en sus negociaciones con el Estado.

---

[541] ROSADO PACHECO, Santiago (2014) "La ley general de obras púbicas 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 03/12/2019]

[542] CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (2008) "Introducción", en CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (2008) *Op. cit. [Tomo I]*, p. 21.

Los elementos fundamentales de las controversias que tuvieron lugar y que voy a remarcar en este apartado giraron principalmente en torno a la introducción de variados elementos de modernidad como *La Gaceta de Madrid* y el *Diario Oficial de Avisos*, órganos oficiales de comunicación del Estado. Las discordias más frecuentes fueron las multas por diversos motivos, el telégrafo del gobierno —en competencia los servicios telegráficos de las propias compañías— o los transportes militares tanto de soldados como de material. También fueron habituales 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, etc. En estas páginas sólo abordaré las cuestiones más íntimamente relacionadas con la comunicación, es decir, las que atañen a las publicaciones oficiales, las multas por retrasos y las cuestiones relacionadas con los cacicatos de la época. También hablaré sobre los problemas iniciales con correos y la competencia entre el Estado y las ferroviarias por las distintas redes telegráficas. Asimismo daré algunas pinceladas sobre los primeros intentos privados de estructurar tendidos telefónicos que chocaron tanto en normativa como en infraestructuras con los tendidos ya establecidos y en funcionamiento de las vías férreas.

He de decir en cuanto a estos temas que he encontrado un abundante número de documentos primarios en el Archivo Ferroviario de Madrid, a la par que una significativa escasez de estudios sobre ellos. Las tres nuevas formas de comunicación que se debieron a los avances de la técnica (nuevos usos del correo, telégrafo y teléfono) se presentan de diversas maneras. En el caso del correo se trata de una revolución en los usos, la frecuencia y la eficacia, denotándose una significativa evolución en este servicio público. En el caso de la comunicación telegráfica y telefónica asistimos a dos fenómenos de innovación absoluta: el telégrafo eléctrico o por hilos aparece en España con la puesta en funcionamiento de los ferrocarriles a mediados del siglo XIX y —ya en el último tercio de la centuria— el surgimiento de la primera telefonía. Estas tres formas de comunicación ligadas entre sí no suelen ser tratadas de forma conjunta con un enfo- que de estudio de la historia de las comunicaciones. Con dicho enfoque sólo he encon- trado 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 Ambiente[543]. Así pues, este epígrafe estará construido mayoritariamente con la información de las fuentes primarias del Archivo Histórico Ferroviario. Con ello espero contribuir a investigaciones venideras sobre esta materia al dejarlas al menos apuntadas y en esbozo, ya que no he considerado pertinente extralimitarme en una profundización al respcto en este trabajo. Dicha profundización debe realizarse contrastando estas fuentes primarias ferroviarias con otras que puedan hallarse en diferentes archivos específicos. Para vislumbrar los orígenes de la expansión de las nuevas formas y ritmos de la comunicación es necesario comenzar por los problemas que atravesaron en las primeras líneas de MZA en los años de la década de 1850 aunque tengamos que retroceder en el tiempo y salirnos de la geografía de la línea de estudio principal de esta tesis, Madrid-Córdoba-Málaga, ya que los documentos son más antiguos, pero me centraré de nuevo en ella cuando los documentos lo permitan.

8.1. 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:

[543] 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.

a) Control ejecutivo del Estado por medio de un cuerpo de funcionarios regentado principalmente por ingenieros,
b) Comunicaciones a través de la prensa oficial,
c) 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.
d) Reserva de imposición de señalética en los servicios de las compañías

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.

8.1.1. Control ejecutivo del Ministerio de Fomento

La información sobre las jerarquías institucionales de las cuales me ocupo en este apartado la he obtenido del *Anuario De La Torre* más antiguo publicado, el de 1893[544].

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. Describo a continuación las composiciones generales de las distintas divisiones en el año de 1893:

-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. 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. 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

[544] DE LA TORRE, Enrique (1893) *Anuario de Ferrocarriles Españoles*, Imp. del Indicador Oficial de los Caminos de Hierro, Madrid, 241 pp.

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. 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 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. 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 negociado 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 incluyen 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.

8.1.2. 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. Traigo a este apartado la *Gaceta de Madrid* y el *Diario Oficial de Avisos* porque los anuncios que publicaban tenían carácter de información pública, oficial y obligatoria. Por ejemplo las ferroviarias estaban obligadas por ley a publicar aquí anuncios de subastas de fondos y otros relativos a sus estatutos o reglamentos. Esta obligación de pubicación en prensa oficial se incluía también en los propios estatutos fundacionales de las empresas, 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 oficial, sino que las secciones facultativas de dichas ferroviarias guardaron cuidado de proveerse de compendios de publicaciones oficiales, los cuáles 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 1836[545].

[545] Actas MZA, sesión nº 24 de 28 de marzo de 1857, p. 43.

8.1.2.1. Las comunicaciones de las ferroviarias en la prensa oficial

En la *Gaceta de Madrid* las compañías 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 para 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, traviesas, grasa lubricante para las máquinas, esparto, etc. No entraré en los detalles de estos anuncios aunque mencionaré de tanto en tanto los más importantes, en especial los relativos a la línea de estudio desde Madrid a Andalucía.

En la sesión nº 13 de 26 de febrero de 1857[546] el comité de París remitió el modelo de anuncio relativo al llamamiento (se entiende de compra de acciones) que el comité propuso al consejo para su 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 tal como disponía el artículo trece de los estatutos. Al examinar las actas se puede constatar que, al menos durante los primeros años desde la constitución de MZA, los modelos de anuncios que hubieron de salir en prensa fueron examinados con esmerada atención 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 he hallado constancia está en el acta de 26 de febrero de 1857. Una vez redactado el modelo de anuncio —se especifica por el secretario del comité Sr. Lemoine—, el comité lo trasladó al "consejo de publicación" según las actas[547], aunque pienso que en esta expresión debe haber un error del escribano y debe referirse a la "Comisión de Publicación" o simplemente 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 explícitamente el nombramiento por parte del consejo de administración español de una "Comisión de Publicidad".

El día 29 de mayo de 1858[548] 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. Me parece pertinente añadir aquí un breve comentario

[546] Actas MZA, sesión nº 13 de 26 de febrero de 1857, p. 23.

[547] Actas MZA, sesión nº 13 de 26 de febrero de 1857, p. 23.

[548] Actas MZA, sesión nº 42 de 29 de mayo de 1857.

sobre la agilidad de publicación de los periódicos del momento, pues la inserción tiene lugar de un día para otro desde la toma de la decisión.

El *Diario Oficial de Avisos* es la última etapa de la cabecera del considerado primer diario español, fundado en 1758 por Francisco Manuel Mariano Nipho y Cajigal con el título de *Diario Noticioso, Curioso-Erudito, Comercial, Público y Económico*. Como he indicado en un artículo que publiqué anteriormente[549], este periódico mantiene una es- pecial 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 retro- traer los estudios de la publicidad contemporánea en prensa a mediados del siglo XVIII con su aparición[550]. Por su longevidad (sólo superada por la *Gaceta de Madrid),* y por su carácter semi-oficial fue uno de los más prestigiosos publicados en la capital del reino hasta su desaparición en 1918[551].

Como conclusión comprobamos que desde los primeros años de existencia de MZA la *Gaceta de Madrid* y 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.

8.1.2.2. Las comunicaciones del Estado a las ferroviarias en la prensa oficial (1858-1868). La reorganización de la inspección del gobierno por el au- mento del contrabando a partir de la puesta en explotación de los ferroca- rriles (1868)

Las reales órdenes de Estado fueron publicadas siempre en la *Gaceta de Madrid*, obra a la que el consejo de administración de MZA prestaba especial atención. Aunque las reales órdenes eran en último término publicadas por el gobierno de la nación, fue tal la influencia de las ferroviarias sobre aquél que antes de salir la mayor parte de ellas 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, procedían incumpliendo abiertamente dichas leyes e iniciaban negociaciones con el gobierno para su derogación.

Toribio González recoge en su estudio documental la publicación de 1858 de la real orden con las condiciones de los caminos de hierro para España. Esta publicación incluye obligatoriamente —entre otros documentos exigidos por el gobierno—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"*[552]*,* salida de la Imprenta Nacional.

Algunas publicaciones del Estado en la *Gaceta de Madrid* en ocasiones repercutían de forma directa y contundente sobre 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 de 1868 y publicado en la *Gaceta*

---

[549] GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2014) *Op. cit.*

[550] FERNÁNDEZ POYATOS, Mª 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. Disponible en: http://grupo.us.es/grehcco/ambitos21definitivo/ambitos21_fernandez.pdf [última consulta 04/08/2014]

[551] 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 [última consulta 03/12/2019]

[552] 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.]

del 20 de mayo posterior[553]. Dicho decreto provocó la convocatoria extraordinaria (y con toda urgencia) del consejo de administración de MZA para su examen transcurridos solamente dos días desde su publicación, el 22 de mayo de 1868[554].

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 posibilitando un mejor control del tiempo y el espacio y facilitaba el ejercicio del poder político y el control social, sino que también favoreció el incremento a escala geométrica de las actividades ilícitas de contrabando.

Este decreto sobre contrabando y reorganización de la inspección del gobierno en la red ferroviaria publicado el 20 de mayo de 1868 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 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 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 administradores del Estado como Aduanas, Hacienda y jefes del Resguardo.

8.1.3. 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 geográfi- cos 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 se extendía por las distintas escalas del gobierno y la administración. Las redes de influencia extendían a su vez estos poderes a todas las áreas resultando casi imposible que unos problemas quedasen aislados de otros y haciendo posible los 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.

---

[553] 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 03/12/2019]

[554] Actas MZA, sesión nº 22 de 22 de mayo de 1868, p. 9, libro 6.

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 del Estado. Estos resortes podrían muy bien resumirse con el conocido refrán que dice: *"Al amigo el favor, al enemigo la ley"*. Ambos modus operandi se nos ponen de manifiesto a través de las multas por retrasos que recayeron sobre MZA cuando sus intereses colisionaron con los de grupos de presión asentados en los órganos de gestión de la administración del Estado (cacicatos territoriales o políticos). Ambos ejemplos son ilustrativos simultáneamente de los movimientos de fuerzas del nuevo régimen de mediados del siglo XIX basados en las redes de influencia que se extendían a todas las regiones del país y se apoyaban en sólidos grupos de poder con representación en el gobierno en Madrid. También las multas son testimonio de la utilización que se hizo de los retrasos contra las compañías ferroviarias.

El primer ejemplo de ello es el caso de las multas y la difusión de una imagen negativa de la ferroviaria MZA 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 utilizando el tiempo: la de las multas por retrasos en las líneas ya en explotación de MZA y la de 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.

8.1.3.1. Las obstaculizaciones a MZA del marqués de Corvera (1857-1861)

Los retrasos de trenes se producían tanto por averías en las maquinarias o necesidades del servicio así como por 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. Dichas fricciones aparecen reflejadas en la *Gaceta de Madrid* y pueden ser seguidas a través de 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"[555] aparece un texto en las actas referente a un asunto publicado en este periódico. Incumbía a la empresa ferroviaria en cuanto a su 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

[555] Actas MZA, sesión nº 4 de 26 de enero 1858, p. 206.

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. Aún así en ocasiones se desistía también de emplear los tribunales para estos fines. 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 del consejo de administración con motivo de estas multas es su extrema cuita respecto a su imagen pública. Esto me ha llevado a analizar los textos publicados en la *Gaceta de Madrid* que avalaron dichas multas. Transcribo a continuación las partes sustanciales de los artículos firmados por el marqués de Corvera en la *Gaceta* mediante las que se comprueba que ambos artículos dan lugar a interpretar el funcionamiento de la empresa en una guisa de descuidos y hasta negligencias imperdonables, dignos de repulsa y desconfianza de usuarios e inversores.

El artículo del día 31 de diciembre de 1857 al que se refiere el acta, salió publicado en la página número 3 de la *Gaceta de Madrid*, en la "Quinta Sección", dedicada a "Gobernadores, Diputaciones Provinciales, Ayuntamientos, Juntas, Dependencias Varias"[556]. Lleva por título "Gobierno Superior de la Provincia de Madrid. Sección de Fomento – Negociado 2º - Obras públicas". Sigue su texto:

> *"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 —publicado en la *Gaceta de Madrid*— el día 22 de enero de 1858, el marqués de Corvera llegó aún más lejos en

[556] 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 03/12/2019]

el envite a la Compañía. El texto salió en la página número 2[557]. Lleva por titular "Gobierno de la Provincia de Madrid. Sección de Fomento – Negociado 2º - Obras públicas" y 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 a 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 se enumeran 16 trenes con problemas —de entre ellos tres trenes correo—. Para diciembre 25 más —de entre los cuáles 7 trenes correo—. Los accidentes van desde un incidente con varios operarios de la empresa destrozados, el descarrilamiento de un furgón, el choque de un tren contra el andén de la estación de Aranjuez, hallarse una vía interceptada con siniestra intención con carriles y traviesas, el enganche y arrastre del jefe de la estación de Chinchilla tomado por el estribo y enganchado a una anilla, o 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 que detalla las causas de los accidentes —y por tanto de los retrasos de los trenes—. Pero tal vez la que mayormente zahiriese a la imagen pública de MZA, hasta el punto de llevar al consejo de administración de Madrid a querellarse en los tribunales con el gobernador cesado, fue la columna que sigue:

-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 arrojarse 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).

---

[557] 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 03/12/2019]

-Mal estado de la locomotora.

-Salir con retraso por no estar dispuesta la máquina, por haberse roto los enganches de ésta y el ténder y por 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".*

A todas luces, 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 traslucen la intención de dañar la imagen pública de la ferroviaria y tal vez también de provocar el efecto de indignación de su directiva. Pero tras estas invectivas del marqués contra MZA en las que se utiliza el medio de expresión oficial del Estado como arma arrojadiza en un claro afán de descrédito se halla el entramado de los cacicatos españoles de la época. El análisis detallado de la publicación de estos incidentes puesto en relación con los intríngulis de los intereses caciquiles nos ayuda a comprender cómo era el funcionamiento de los juegos de poder del momento. La motivación oculta de las multas e invectivas a MZA —aprovechando la publicación oficial— estaba en la línea de Alicante.

El granadino marqués de Corvera, llamado Rafael de Bustos y Castilla-Portugal y 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. A este último cargo accedió en junio de 1858 y cesó en noviembre de 1861. El marqués de Corvera era el cacique de la región de Murcia y actuaba allí apoyado en una red de amigos que actuaban como grupo de presión para favorecer que los recursos desarrollistas recayesen en ciertas comarcas donde este grupo tenía 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 que intentaba obtener otra salida al mar Mediterráneo con el fin de poder transportar pasajeros y mercancías en los flujos internacionales del transporte. La subastas 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 1860[558].

Sobre la puesta en marcha de la línea de Cartagena ya se había asistido a debates previos 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 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, además de técnico partidario de la estatalización de la construcción de las líneas férreas en lugar del sistema de subastas a empresas privadas. Hoy en día la citada Memoria está disponible en formato facsímil al que se ha añadido un estudio de síntesis[559]. El trazado inicial propuesto por decreto gubernamental anteriormente a la concesión de la línea a MZA pasaba entre Hellín y Tovara. Esta era la opción que deseaban el marqués de Corvera y su red clientelar y de influencia.

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 tan elevado gravamen para sus mercancías y clientes de transportes internacionales.

El problema con las fuerzas vivas caciquiles en la región de Murcia y Cartagena sobrevino a raíz de la concesión de la línea a MZA y del rechazo de ésta a la construcción del ferrocarril por las localidades propuestas inicialmente entre Hellín y Tovara. Como trazado alternativo, la compañía de los Rothschild había propuesto una variación por la localidad de Novelda hasta llegar por esa ruta a Cartagena. Las razones que aducía la ferroviaria eran del orden 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 y ésta emitió una contestación a esta institución y la real orden de 8 de julio de 1861 dictada en consecuencia. En defensa de su posición MZA rebatía el informe elaborado por la Dirección General de Obras Públicas. Esta contestación salió publicada en la imprenta de M. Rivadeneyra de Madrid, aquel mismo año de 1861[560].

La 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. Otras de sus consecuencias fue la alineación de la prensa en dos bloques que trataban de atraer a la opinión pública hacia uno u otro bando y 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

---

[558] Actas MZA, sesión nº 51 de 29 de noviembre de 1860, p. 146, libro 3.

[559] 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-Wpew57AWL37CGgbwGSVU-celQ&hl=es&sa=X&ei=DN4vVZHTFY3jO-XLgLAO&ved=0CC0Q6AEwAg#v=onepage&q=novelda%20cartagena%201861&f=false [última consulta 03/12/2019]

[560] 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].

murciana encabezada por el marqués de Corvera. Dicho notable manejaría los resortes de poder convenientes en Madrid para ejercer un doble acoso a MZA. Por medio de las reales órdenes aparecidas en la *Gaceta de Madrid* del 22 de mayo de 1861 maculaba la imagen pública de la empresa. En una de las reales órdenes se inculpaba a la compañía 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. En la otra se conseguía que el gobierno amenazase 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 camino[561]. 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. Estos administradores 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 acerca del 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 del marqués de Corvera. En esta batalla se trataba de decantar a la opinión pública acerca del trazado de la línea de Albacete a Cartagena en uno u otro sentido. Aunque el debate público duró aún un tiempo la potente estrategia de influencia en la prensa de MZA —en la que profundizaré más adelante— dio los resultados oportunos y finalmente el trazado se ejecutó según los intereses de la compañía, de Novelda a Alicante.

Hemos visto cómo el tiempo se volvió en contra de MZA y ello fue 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 su terminación no solía dar lugar en realidad a la recisión 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 los enemigos políticos de MZA.

8.1.3.2. Obstaculizaciones del duque de Sesto (1862-1863) y el origen de la sindicación de las compañías ferroviarias españolas

El 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 —recordemos, el propietario del Ferrocarril de Córdoba a Málaga—. 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— acudían a las tertulias que organizaba Amalia Heredia Livermore, esposa de Jorge Loring. Dichas tertulias tenían lugar tanto en la finca malagueña de "La Concepción" como en la residencia madrileña de la familia Loring en 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, pues, en la organización del derrocamiento de Isabel II en 1868 y en la restauración monárquica de Alfonso XII en 1874 a un tiempo. Estas ítimas relaciones entre los duques de Sesto y el magnate Loring entrelazan con el capítulo de las multas por retrasos que acabamos de ver de la manera que sigue.

[561] Actas MZA, sesión nº 22 de 24 de mayo de 1861, p. 288, libro 3.

Hemos visto cómo MZA había tomado algunas medidas en el intento de evitar las multas por retrasos, pero en diciembre de 1862[562] volvemos a encontrar en sus actas la noticia de una nueva amonestación. 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 durante 15 minutos en lugar de los 20 que marcaba el cuadro del servicio. El ingeniero observaba 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 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 diciembre[563], 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 ser acogida con éxito, pues en la primera sesión del año siguiente celebrada por el consejo el 12 de enero[564] 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 se adhirió a la propuesta y nombró a los señores Weisweiller, Zaragoza, Mollinedo y al director general para que representasen a MZA en dicho comité.

Así, a la par 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 mediante multas, nuevos impuestos y reglamentaciones de todo tipo fue combatida por las empresas mediante la formación de un comité compuesto por delegados de todas las ferroviarias españolas desde comienzos del año 1863[565].

Estos nuevos "gremios" capitalistas —con poder de influencia en la política mucho más dilatado y efectivo que los antiguos— se institucionalizaron en el ámbito ferroviario en la Comisión Permanente de las Compañías de Ferrocarriles de España. Esta comisión permanente organizaba a las empresas socias mediante un contrato mediante el cual podían adscribirse o sustraerse libremente y cuotas para el mantenimiento de los gastos

---

[562] Actas MZA, sesión nº 38 de 11 de diciembre de 1862, pp. 189-190, libro 4.

[563] Actas MZA, sesión nº 41 de 31 de diciembre de 1862, pp. 200-201, libro 4.

[564] Actas MZA, sesión nº 1 de 12 de enero de 1863, p. 207, libro 4.

[565] Actas MZA, sesión nº 1 de 12 de enero de 1863, p. 207, libro 4.

básicos. Los contratos podían ser en ocasiones modificados en sus bases [566]. Esta corporación de empresas ferroviarias 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 éste[567] o para ejercer presión sobre el gobierno para auxiliar a las ferroviarias en el momento crítico que atravesaron tras la crisis de 1866[568]. 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 *lobby* frente al Estado[569].

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 1863[570] el gobernador de Madrid impuso a MZA otras dos amonestaciones de 1.000 reales cada una por sendos retrasos. Estas multas fueron juzgadas imporcedentes por el consejo que decidió reclamarlas a la autoridad. El anterior gobernador civil de Madrid, el marqués de Corvera —como ya se dijo, Rafael de Bustos—, ya no ocupaba dicho cargo pero había pasado a ser ministro de Fomento. La cuadratura del círculo parecía completa y difícil de salvar por MZA en estas circunstancias, pues el marqués no era muy displicente con la empresa, como venimos viendo. A su vez el Gobierno de Madrid en aquel mes de enero de 1863 lo regía el duque de Sesto, quien firmaba los despachos de aquella institución como podemos comprobar en la *Gaceta de Madrid*[571]. Antes de terminar el mes de enero de 1863[572] tenemos otras dos providencias del gobernador de Madrid de los días 22 y 26 de enero de aquel mismo año, de nuevo imponiendo 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. Recuerdo al lector que el duque de Sesto, amigo político de Jorge Loring, no debía ser tampoco muy proclive a beneficiar a MZA puesto que Loring y la empresa de los Rothschild eran declarados y abiertos competidores en aquel período de construcción de líneas.

Los resultados de este conflicto con las multas por retrasos entre MZA y el Estado fueron muy desagradables para la ferroviaria y culminaron en una acción tan contundente como insólita por parte de la autoridad pública de la provincia, encarnada como he dicho en el duque de Sesto. En el mes de marzo posterior a la instancia que debió presentar la empresa al ministro de Fomento el director expuso ante el consejo un asunto de categórica importancia[573]. 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. En anteriores ocasiones a veces obtenía la condonación de las multas o una rebaja en el montante total de éstas. En cualquier caso siempre efectuaba *motu proprio* los ingresos de las cantidades adeudadas por las multas en las cajas correspondientes del Estado. Efectivamente interpreto 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 inerme,

---

[566] Actas MZA, sesión nº 8 de 10 de abril 1867, p. 390, libro 5.

[567] Actas de MZA, sesión nº 33 de 31 de diciembre de 1863, p. 410, libro 4.

[568] 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.

[569] Actas MZA, sesión nº 6 de 24 de febrero de 1866, p. 234, libro 5.

[570] Actas MZA, sesión nº 3 de 4 de febrero de 1863, p. 226, libro 4.

[571] 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 03/12/2019].

[572] Actas MZA, sesión nº 4 de 12 de febrero de 1863, p. 232, libro 4.

[573] Actas MZA, sesión nº 7 de 16 de marzo de 1863, p. 252, libro 4.

sin capacidad inicial para defenderse. Transcribo 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 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."*

Un pequeño detalle de interés es que 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 más impactantes. 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 amortiguar la impresión que éste pudiera causar entre los miembros del consejo. Efectivamente, el duque de Sesto había propinado un golpe directo a las cajas de la compañía con el levantamiento de una suculenta recaudación sin más preámbulo por uno de sus funcionarios. Esta actuación debió saltarse sin duda las disposiciones administrativas y la vía oficial para cobro de multas, siendo de hecho un atropello administrativo. Pudiera ser que el duque no aceptase las tácticas de demora en el asunto de pago 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 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 me escapan de momento, pero no cabe duda de que su actuación debió estar guiada y respaldada por alguna trama caciquil latente. De momento no puedo 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. Lo que se hace bien palpable en el examen de los documentos es que —desde los primeros momentos de obstaculización por multas y difamación en la Gaceta— 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 sindicación[574].

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 a la compañía dos multas más por retrasos: una de 2.000 reales y otra

[574] Actas de MZA, sesión nº 11 de 6 de mayo de 1863, p. 289, libro 4.

de 1.000,. Nuevamente el consejo de MZA decidió reclamar dichas multas por considerarlas improcedentes[575]. Y de nuevo encontramos otro apunte sobre varias otras impuestas por el gobernador de la provincia a la compañía también por retrasos y accidentes de los trenes, las cuáles fueron reclamadas a mediados de abril de 1864[576].

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. Asimismo se de- mandaba a las empresas el estricto cumplimiento de las prescripciones reglamenta- rias relativamente al servicio de explotación de las líneas férreas[577]. 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 de ellas y reducido otras por accidentes y retrasos de trenes ocurridos en las líneas de la compañía. Este comunicado fue leído en sesión del consejo de 14 de abril de 1866[578]. Dicho gobernador de Madrid seguía siendo el mismo duque de Sesto, el mismo que años unos antes se había ensañado contra la compañía. He averiguado este dato por la firma con su nombre nobiliario de los comunicados del Gobierno de la provincia de Madrid con fechas extremas de abril de 1866[579].

Transcurrido algo menos de un año más, en marzo de 1867[580], el gobernador de Madrid continuaba en la línea de condescendencia con la compañía. Ahora volvió a reducir las diecisiete multas que en aquel momento estaban en su haber, que osci- laban entre 25.000 hasta 15.000 reales de vellón. 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 Provin- cia. De un total de 32.000 reales de vellón, estas últimas quedaron en 14.000 reales[581].

Del cambio de actitud del duque de Sesto en relación a MZA podemos deducir que los conflictos se iban arreglando, bien debido a cambios de aire en las influencias, bien gracias a beneficios otorgados a título personal con la autoridad. Podría tratarse también de reducciones de la presión administrativa contra MZA como resultado de oscilaciones políticas. Otra hipótesis que pergeño sobre este cambio de actitud y voy a desarrollar más adelante es que ello tuviese algo que ver con la gestación de la próxima Revolución Gloriosa.

8.1.4. Los primeros ensayos de señalética para el público

En esta tesis no abarcaré el conjunto de todas las 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

---

[575] Actas MZA, sesión nº 28 de 2 de diciembre 1863, p. 388, libro 4.

[576] Actas MZA, sesión nº 12 de 18 de abril de 1864, p. 487, libro 4.

[577] Actas MZA, sesión nº 31 de 24 de octubre 1864, p. 21, libro 5.

[578] Actas MZA, sesión nº 11 de 14 de abril de 1866, p. 262, libro 5.

[579] *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 [últimas consultas 03/12/2019]

[580] Actas MZA, sesión nº 5 de 4 de marzo de 1867, p. 378, libro 5.

[581] Actas MZA, sesión nº 4 de 21 de enero de 1868, p. 518, libro 5.

de los trenes estuvo regulado por las diversas leyes de caminos de hierro y fue observado su cumplimiento por la policía de ferrocarriles.

En este apartado solamente tomaré 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 es testimonio de la consolidación de una nueva sociedad en la que el lenguaje escrito iba tomando preponderancia sobre la transmisión oral de la información.

Ofrezco 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 las empresas, públicas o privadas, de recordar al público su imagen corporativa con logotipos o anagramas en todas sus instalaciones. Este hábito, que hoy en día puede parecernos evidente o natural, no se daba ni mucho menos de manera generalizada en el siglo XIX. No he averiguado no obstante si la decisión de colocar estas identificaciones sobre el material móvil tuvo un origen interno de la propia compañía o fue una imposición estatal.

8.1.4.1. Tarjetón de "Reservado para señoras" (1864-1865)

Presento aquí un ejemplo que puede ser analizado en una doble vertiente: por un lado como intento de control del Estado del servicio que dispensaban los ferrocarriles al público y por otro como 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. La división inicial que contemplaban los trenes de viajeros había sido por clases (1ª, 2ª y 3ª) y ésta se perpetuaba, pero ahora comenzaba 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 viajeros [582]. A través de este solapamiento entre la clase social y el 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 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.

En realidad 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 encargó al director tomase las medidas oportunas para que a la salida de los trenes de las respectivas cabezas de línea se señalizasen aquellos compartimentos con un tarjetón en que se leyese "Reservado para Señoras"[583]. 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

[582] 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.

[583] Actas MZA, sesión nº 5 de 23 de febrero de 1864, p. 453, libro 4.

señalización de estos compartimentos —al igual que otras señalizaciones escritas que fueron invadiendo los espacios públicos—, puede significar que los carteles lle- gasen 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.

Se trasluce que los carteles surtieron 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. 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 tuvo que volver a regular este asunto sin contravenir la legislación. Para ello hubo de negociar de nuevo con la administración pública una solución de consenso[584]. Transcribo 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 acudirse 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 cono el Comité Central de ferro-carriles una exposición en el sentido indicado."*

8.1.4.2. 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 1866[585] el consejo se ocupó de uno de estos asuntos, que rezan en el acta con el título de "Colocación de una tablilla reglamentaria en los coches de viajeros". Lo transcribo 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.*

[584] Actas MZA, sesión nº 5 de 22 de febrero de 1865, p. 97, libro 5.

[585] Actas MZA, sesión nº 29 de 6 de diciembre de 1866, p. 328, libro 5.

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 he hallado constancia en las actas de que finalmente estas tablillas se instalasen en los coches de viajeros pero es muy probable que la obstaculización de la compañía a esta normativa diera sus frutos y la iniciativa de la División de Ferrocarriles no se llevase a efecto.

8.1.4.3. Chapas para el material móvil

Son escasísimas las referencias a la señalización del material móvil de la compañía MZA. Me refiero con material móvil a máquinas locomotoras, vagones de mercancías y coches de viajeros. Es posible que las siglas de la empresa luciesen al menos en varios de los efectos de este material móvil pero no encuentro evidencias para anunciar que estos rótulos fuesen una constante, porque en ese caso la preocupación por identificar dicho material hubiera dejado más huellas documentales.

De 1861 he encontrado una anotación en las actas del consejo de administración que nos indica que el "ingeniero industrial" —creo que es posible que este ingeniero 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 vellón[586].

Seguramente estas señalizaciones sobre el material móvil tuviesen como objetivo más probablemente la distinción interna de los empleados que el reconocimiento del material de la empresa por parte del público en el sentido 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 y no el anagrama corporativo de MZA. Por tanto, el objetivo de dicha operación no debió ser promocionar entre el público el nombre de la compañía. Más bien creo que éste era 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. Por otro lado, en el caso de que el trasvase fuese reglamentariamente ordenado, la señalización cumpliría la función de que pudieran identificarse posteriormente con facilidad las piezas que eran originarias de las distintas líneas.

8.2. 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 al nuevo imperialismo del siglo XIX como justificación de causa. Las guerras que libraba el país eran vistas como una cuestión patriótica bajo aquella mentalidad. El apoyo de las ferroviarias al gobierno en los conflictos bélicos en los cuáles se inmiscuía también fue un acicate de popularidad en aquellos tiempos, no sólo en España sino en toda Europa.

[586] Actas MZA, sesión nº 15 de 18 de abril de 1861, p.

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 Ministerio de la Guerra, institución con la que se establecieron acuerdos especiales para el traslado de tropas y efectos militares y se dispusieron instalaciones especiales en tiempos de guerra. Un ejemplo de ello fue la introducción de vagones hospitales acomodados para transportar a los heridos de los conflictos. En este trabajo no he seleccionado exhaustivamente todos los textos de las actas ni los documentos que alberga el Archivo Histórico ferroviario, y trato el tema de forma sucinta a medida que voy analizando los documentos que he elegido y que me han parecido más reveladores para un desde una aproximación que prime el enfoque desde la comunicación y su significación para la opinión pública. Como adelanto diré que las cuestiones derivadas de la guerra ocasionaban no pocos quebraderos de cabeza a los directivos de las ferroviarias. Ello era debido fundamentalmente a que el Ministerio de la Guerra solía dejar impagadas sus cuentas o las abonaba con morosidad a pesar de que las tarifas que se aplicaban a los transportes militares eran las más favorables de entre los descuentos de los que ya gozaba el Estado. En los párrafos sucesivos estudiaré las guerras en el extranjero o en suelo nacional en las que se vio inmiscuida MZA.

Ilustración 17. "La guerra. Wagones 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.

8.2.1. 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 como sabemos había sido una campaña bélica instigada con el objetivo exterior para distraer a los nutridos ejércitos y evitar así pronunciamientos militares y la disensión política en el interior—, MZA participó de la euforia patriótica por la victoria intercambiando ampulosos elogios cruzados con los más altos cargos políticos del Estado. Dichos cargos agradecían de vuelta a la directiva de MZA los servicios prestados durante el conflicto.

En el acta del consejo de administración de 1 de febrero de 1860[587] 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 la forma en que la empresa otorgaba felicitaciones de extensión internacional al gobierno, erigiéndose de esta manera el consejo de Madrid portavoz del comité de París. Algunas de estas felicitaciones se hicieron a través de la prensa.

En la sesión siguiente de 10 de febrero del mismo mes[588] varias autoridades respondieron a la compañía en correspondencia a los servicios prestados. En dicha sesión se leyó

[587] 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.

[588] Actas MZA, sesión nº 6 de 10 de febrero de 1860, p. 289.

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—. En ella se daba 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 acordó se contestaría al gobernador expresándole lo grato que le había sido recibir el contenido de aquella comunicación.

De Pedro Antonio de Alarcón[589] novelista y periodista andaluz y cronista excepcional, autor que fue muy conocido y popular en su época, obtenemos abundante información sobre este episodio. Escribió un libro titulado *Diario de un testigo de la guerra de África* cuyo contenido está disponible en internet. Esta obra es el relato de lo acontecido 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 1860[590]. Esta noticia habría saltado a la prensa de la Península varios días después. Según 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 había quedado establecido un telégrafo eléctrico sobre el llano ocupado por los españoles. También se iba a establecer un camino de hierro para satisfacer urgentes necesidades de la guerra. Parece que algunos periódicos de Madrid habían hecho críticas por el gasto ocasionado debido a las grandes y costosas obras. El escritor aduce como excusa a dichas críticas 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 Alarcón 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.

---

[589] 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 comentaré 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.

[590] 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. 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_OkMPJAhVHOxoKHWvmBwcQ6AEIIDAA#v=onepage&q=Diario%20de%20un%20testigo%20de%20la%20Guerra%20de%20%C3%81frica&f=false [última consulta 03/12/2019]

El número 2.547 del periódico malagueño *El Correo de Andalucía* del martes 7 de febrero de 1860, conservado en el Archivo Municipal de Málaga[591], 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. Según el periódico, en Málaga se había instalado un cuartel general en apoyo a la guerra desde 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 había 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 iluminaría la ciudad. Al final del suplemento se advierte que al día siguiente no se publicaría *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 febrero[592] 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"*. En sesión del 1 de marzo siguiente[593] se dio constancia en la reunión del consejo 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 licenciados del ejército de África bajo el requisito de presentar su documento de licencia[594].

MZA volvió a tomar partido activo en las consecuencias de aquella guerra y suscri- bió un acuerdo con el director del Tesoro con el fin de transportar los fondos proce- dentes de la indemnización marroquí en agosto de aquel mismo año de 1860[595]. 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.*

[591] 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].

[592] Actas MZA, sesión nº 7 de 16 de febrero de 1860, p. 296.

[593] Actas MZA, sesión nº 9 de 1 de marzo de 1860, p. 309.

[594] Actas MZA, sesión nº 15 de 4 de abril de 1860, p. 344.

[595] Actas MZA, sesión nº 35 de 9 de agosto de 1860, pp. 46-47, libro 3.

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 lo sucesivo."

8.2.2. La revista de la Escuadra Surta en Alicante (1862), El Museo Universal y el fotógrafo Jean Laurent

Eventos públicos excepcionales de carácter militar, como la revista de la escuadra en Alicante, efectuada por el ministro de Marina en Alicante en junio de 1862, gozaron de descuentos extraordinarios. 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. Esto es: 220 reales para la 1ª, 170 para la 2ª y 100 para la 3ª clase. Además MZA ofreció a los oficiales y marineros de la escuadra un descuento de la mitad de precio respecto a la tarifa ordinaria, o sea a precio aún más rebajado 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 ciudad[596], con el fin de dar servicio al mayor número de público.

Sobre este sonado evento de la revista y evolución de la escuadra surta —apelativo sinónimo de "calma", "tranquila"— en la bahía de Alicante tenemos noticias detalladas en el número 23 de 8 de junio del periódico madrileño *El Museo Universal*[597]*.* La noticia viene comentada en la portada en segundo lugar, en la parte inferior de la segunda columna. Justo a continuación se colocaron los comentarios sobre la fallida intervención francesa, española e inglesa en México, mencionando el sonado hito de la victoria de los mexicanos en la batalla de Puebla del 5 de mayo anterior, es decir, acontecido apenas con un mes de anterioridad.

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 baile 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 aspiraciones de tutela de las recientemente independizadas repúblicas latinoamericanas. Esta coyuntura fue aprovechada inmediatamente por la Europa de afán imperialista del XIX, que no dudó en hacerse notar por 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 divulgó en la prensa contemporánea, era hacer valer al Estado español su posición de potencia europea y apoyar a los españoles residentes en aquellos lugares que estaban

[596] Actas MZA, sesión nº 21 de 7 de junio de 1862, p. 85, libro 4.

[597] 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 03/12/2019]

teniendo problemas. En esa época el Estado español aún no había reconocido oficialmente la independencia de Perú y aquella escuadra surta 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. (…)".*

Según explica el texto, la escuadra surta en la bahía de Alicante estaba compuesta de navíos de madera y vela desfasados ya para la guerra. Ya entonces se hacían buques de hierro con objetivos bélicos. A partir de entonces también, habían comenzado las primeras experiencias en navegación submarina por el ingeniero catalán Narciso Monturiol i Estarriol, inventor del ictíneo o barco pez y 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*.

La documentación gráfica producida por el evento de la revisión de la escuadra surta está conservada actualmente en la colección de fotografía de los fondos del Archivo del Museo Naval de Madrid, con el número de legajo 5.12[598]. Aquel evento protagonizado por la escuadra de vela española tuvo sus repercusiones en la historia de la fotografía en España, ya que a él acudió el famoso fotógrafo francés afincado en España Jean Laurent. Dicho fotógrafo 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 que veremos con mayor detenimiento en el epígrafe que dedicaré a inauguraciones de líneas. El afamado fotógrafo estuvo tomando fotografías de la batalla simulada por la escuadra surta a bordo de una de las fragatas desde el mar. Dicha batalla, como vemos, supuso en gran festejo de entretenimiento para el público en Alicante[599].

Recientemente, como he dicho más arriba —concretamente el 5 de mayo anterior—, había tenido lugar la batalla de Puebla en México. En aquella batalla las escuadras y ejércitos europeos compuestos entre Francia, España e Inglaterra habían sido vencidos por los mexicanos. Curiosa y exactamente coincidentes con la víspera y el día del hecho se celebraron en Madrid y Valdemoro dos grandes corridas de toros cuya organización, pienso, pudo tener que ver con la intencionalidad de distracción del pueblo y de la opinión pública. Analizaré estas corridas en el epígrafe dedicado a la contribución de MZA en espectáculos públicos.

---

[598] 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 03/12/2019]

[599] No he podido consultar directamente los fondos fotográficos del Museo Naval, pero he 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 he dedicado un apartado. Estos dos eventos tuvieron lugar con cuatro años de diferencia. 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 fehaciente que he encontrado en las actas de MZA. Todos los veranos, como motivo de la ilustre estancia, se fletaban trenes especiales a aquelsitio.

8.2.3. Guerra civil peruana (1865) y la morosidad de pago de los transportes militares del Ministerio de la Guerra

Ya he mencionado que una de las cuestiones espinosas con el Estado que venían arrastrando las compañías de ferrocarriles desde sus comienzos era 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 designar una comisión de representantes de los Ministerios de Fomento, Guerra, 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 servicio de tráfico, el señor Lefort [600].

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 sistemáticamente—, 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 de MZA 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 recibiese[601]. En la primera sesión ordinaria del consejo del año siguiente,—celebrada en 17 de enero de 1866—[602], encontramos el desenlace de la misteriosa carta enviada en noviembre por el ministro de la Guerra. Con el título "Cuenta de transportes de tropas y material de guerra" he encontrado 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 deben referirse 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 capítulo anterior—, se había apoderado de las islas Chincha del Perú en 1864. El comandante de la flota española, llamado 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 MZA todo aquel conflicto internacional supuso —como nos indica el texto registrado en sus actas— que la ferroviaria quedara con un importe al descubierto nada desdeñable de casi un millón y cuarto de

[600] Actas MZA, sesión nº 10 de 6 de mayo de 1865, p. 129, libro 5.

[601] Actas MZA, sesión nº 21 de 24 de noviembre de 1865, p. 182, libro 5.

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

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 administrador señor Zaragoza que practicase cerca del gobierno cuantas gestiones fuesen oportunas para conseguir que aquella cuenta se abonase cuanto antes[603].

En enero de 1868 de nuevo la tensión aumentaba entre ambas instituciones[604]:

> *"Consultado el Consejo sobre cual deba ser la 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. 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 anterior[605].

8.2.4. 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 data de 21 de enero de 1869[606]. Aquel día el consejo accedió a lo solicitado por la Dirección General de Infantería y autorizó el transporte desde Madrid a Alicante de 850 mantas y otros tantos cabezales (almohadas) para las tropas en gran velocidad. Por este envío la Dirección General de Infantería satisfaría solamente el precio de pequeña velocidad.

Sobre las últimas guerras de Cuba de 1898 supongo 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 las demás ferroviarias contribuyó con algunas otras concesiones. Por ejemplo, en septiembre de 1895 se realizó una significativa rebaja de precios para el transporte de camas o material sanitario. De ello transcribo íntegra la anotación del acta[607]:

---

[603] Actas MZA, sesión nº 10 de 10 de mayo de 1867, p. 406, libro 5.

[604] Actas MZA, sesión nº 4 de 21 de enero de 1868, pp. 516-517, libro 5.

[605] Actas MZA, sesión nº 13 de 17 de marzo de 1868, p. 551, libro 5.

[606] Actas MZA, sesión nº 2 de 21 de enero de 1869, p. 104, libro 6.

[607] Actas MZA, sesión nº 18 de 2 de septiembre de 1895, pp. 230-231, libro 15.

> *"Se dá cuenta de la comunicación dirijida [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 exijirse [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 he encontrado una interesante anotación de mayo de 1896 sobre este tema sobre 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. Con este fin 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. El tema central de dicha reunión era 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. El director adujo 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 y lamentaba que la expresada carestía de financiación por la que atravesaba la empresa no permitiese destinar mayor suma al laudable objeto de sus esfuerzos[608].

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 Sanatorio Central de la Cruz Roja. Dichas señoras habían solicitado a MZA y a 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 —

[608] Actas MZA, sesión nº 11 de 22 de mayo de 1896, pp. 330-331, libro 15.

o sea gratuitamente— se les concediera a todos los soldados retornados el trans- porte en 2ª clase en lugar de en 3ª[609].

En febrero de 1897 la Comisión de la Asamblea Suprema de la Cruz Roja antes mencionada 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, pero se encargó a la comisión delegada que se sirviese examinar la nueva petición de la Cruz Roja y acordar lo que estimase conveniente[610]. 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 pesetas[611].

En 1899 la Asamblea Suprema de la Cruz Roja transmitió a la Comisión Ejecutiva de Ferrocarriles una petición. Dicha asamblea pretendía 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. También se autorizaba al director a adoptar las medidas que juzgase convenientes para evitar posibles abusos[612].

8.2.5. 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 uno de los períodos de la historia de España del siglo XIX más complejos y mejor estudiados por los historiadores desde diversos ángulos[613]. Sobre la comunicación y la prensa en este período también se han realizado

---

[609] Actas MZA, sesión nº 22 de 6 de noviembre de 1896, p. 387, libro 15.

[610] Actas MZA, sesión nº 4 de 12 de febrero de 1897, p. 442, libro 15.

[611] Actas MZA, sesión nº 14 de 18 de junio de 1897, p. 10, libro 16.

[612] Actas MZA, sesión nº 7 de 24 de marzo de 1899, pp. 393-394, libro 16.

[613] 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 03/12/2019]; 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 03/12/2019]; 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

investigaciones[614]. Mi aportación aquí a este tema la trataré 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. En algunos 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". En algunas anotaciones cuando se emplea este nombre de "rebeldes" es para hacer referencia a los republicanos, pero los carlistas también suelen ser apelados con este denominativo concreto y a veces también con el de "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 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 he encontrado una 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 ferrocarril[615].

---

en: https://digitum.um.es/xmlui/bitstream/10201/7055/1/El%20Federalismo%20en%20los%20origenes%20del%20Canton%20de%20Cartagena.pdf [última consulta 03/12/2019]; 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 03/12/2019]; 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.

[614] 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 03/12/2019]; SEOANE, María Cruz (1996) *Historia del Periodismo en España, Vol. II. El siglo XIX*, pp. 237-240.

[615] AHF, expediente W-0002-001. Una vez que extrajes 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 he comentado de cierta confusión causada por la ambigüedad de los términos empleados por el escribano de las sesiones del consejo—, procedí 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 analizaba, detecté también que yo misma había 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, me puese 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 procedió

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 1869[616]:

> *"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."*

He 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 se publicaron 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 averías que, según el redactor, aún tardarían bastante en recomponerse a pesar del personal que se ocupaba en las obras. Durante el 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 que la columna del brigadier Burgos se hallaba situada en Alcázar de San Juan para estar dispuesta a dirigirse por ferrocarril al punto donde fuera necesario. Sigue el texto exponiendo 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 ferrocarril 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. 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 Campanillas. Por este motivo se había publicado el bando de suspensión de garantías en la provincia, pero al día siguiente desapareció la intranquilidad y varias familias que prepararon su equipaje para trasladarse a las haciendas y pueblos inmediatos habían permanecido en Málaga. No obstante en esta ciudad a consecuencia de la alarma habían aumentado mucho los precios de los artículos

---

a una nueva descripción de todos los documentos de este expediente, cotejándolos con otros de los expedientes W-0002-002 y W-0002-003. El resultado de esta nueva ordenación ha sido muy satisfactorio, permitiéndonos el resultado ahora 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. Agradezco sinceramente 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.

[616] Actas MZA, sesión nº 22 de 14 de octubre de 1869, p. 211, libro 6.

alimenticios (…)[617]. Podemos comprobar 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. En el último pá- rrafo del texto de las actas que porta esta información y que transcribo, 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[618]. Se preveía 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.*
>
> *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 que causó destrozos en varios puentes de las líneas de Córdoba y Zaragoza la tenemos a finales de 1872[619]:

> *"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, ya que 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 texto[620]:

> *"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".*

---

[617] 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 03/12/2019]

[618] Actas MZA, sesión nº 1 de 4 de enero de 1870, p. 245, libro 6.

[619] Actas MZA, sesión nº 22 de 6 de diciembre de 1872, p. 254, libro 7.

[620] Actas MZA, sesión nº 24 de 20 de diciembre de 1872, p. 259, libro 7.

La prensa nacional también se hizo eco de aquella noticia, de lo cuál nos proporciona detallada información la *Gaceta de los Caminos de Hierro* en un artículo titulado "Vandalismo", que transcribo en parte. Veremos más adelante como esta publicación periódica especializada recibía una subvención anual de MZA y seguramente de otras ferroviarias. El tono del artículo es exaltado y puede servir como 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 habían comenzado también los carlistas a sublevarse de nuevo. Que fuese necesario instruir una investigación judicial sobre este caso nos indica que no se conocía absolutamente la autoría de los hechos y el juez de Córdoba pretendía esclarecerla. El texto que introducimos a continuación parece dejar entrever que hay dos bandos de rebeldes de distinto signo aliados entre sí para perpetrar los daños. La *Gaceta de los Caminos de Hierro* de diciembre de 1872 dice[621]:

> *«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 america- nos de nuestra raza, deberíamos cuando ménos imitar el buen ejem- plo de los argentinos. Allí donde la guerra civil viene hace años des- trozando 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 estremo 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 com-*

[621] 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". Creo 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 03/12/2019]

> *pleto 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 (…).*
>
> *En Córdoba se dice que los desperfectos que constantemente se hacen en la via 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 vias férreas tienen escitada [sic] la opinion, y no seria difícil que se presentara á las Córtes 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 maqui- nistas, fogoneros, conductores y guardafrenos que trasladaron 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 de su aprecio. Se decidió que, tanto a 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. La directiva de la empresa otorgó además una gratificación de 1.500 reales de vellón al conductor Manuel Ar- devinez y otra de 1.000 reales de vellón al jefe de la estación de Almansa, Rafael González, en expresión de agradecimiento por su laudable celo por los intereses de la compañía. Estos empleados con notoria exposición personal lograron poner a se- guro recaudo las cajas de fondos y partidas de metálico de la estación asaltada[622].

Los periódicos de los días siguientes publicaban la noticia con contradicciones. Por ejemplo, *La Época* del sábado 21 de marzo de 1874, dice[623]:

> *"Habiéndose adelantado anoche algunos periódicos á dar la noticia, que nosotros omitimos por prudencia, acerca de la entrada de San- tés 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, des- pues de quemar el registro civil, cobrar un trimestre de contribucion, hacer algunas exacciones en dinero á particulares y llevarse en*

[622] Actas MZA, sesión nº 9 del 13 de mayo de 1874, p. 39, libro 8.

[623] 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 03/12/2019]

> *rehenes á varios contribuyentes. La faccion marchó, al parecer, há- cia Fuente la Higuera.*
>
> *A nosotros se nos ha asegurado que Santés, despues de cortar la via férrea en Alpera, tomó la dirección de la provincia de Valencia, conduciendo su infantería en wagones pro el ferro-carril. Las columnas 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 prestados 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 por 80 reales, al obrero Manuel Mateo por 40 reales y al vecino de la localidad de Huerta, Francisco Zarza, por otros 100 reales[624]. Una ano- tación del acta de 19 de octubre de 1874 nos refiere que el consejo tomó conoci- miento 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 ocu- rrido.

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 se 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. También se dispuso que se satisfi- ciera a cada una de las familias una cantidad equivalente al importe de dos mensua- lidades. Además el consejo elevó al gobierno una exposición pidiendo que los cuatro agentes fuesen considerados como individuos del ejército muertos en campaña[625].

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 podría- mos decir que la estrategia de la empresa se equipara a lo que hoy en día llamaría- mos "comunicación de crisis", contándose con una amplificación mediática dada por los periódicos que difundieron la noticia. En este caso encontramos fuertes dosis de comunicación interna puesto que los actos organizados por el 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 [sic Pozo Cañada] fusilados por los carlistas, como igualmente que se celebrase 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 vellón[626].

---

[624] Actas MZA, sesión nº 12 de 19 de junio de 1874, p. 55, libro 8.

[625] Actas MZA, sesión nº 15 de 19 de octubre de 1874, p. 70, libro 8.

[626] Actas MZA, sesión nº 14 de 6 de noviembre de 1874, pp. 90-91, libro 8.

Sin duda el consejo pretendía —además de hacer patentes sus sinceras condolen- cias 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 debió originarse a causa del 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 ya que en la capital 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 un mes después fue cuando sucedieron los fusilamientos. De estos dos hechos concatenados en el mismo lugar aunque separados entre sí por el intervalo de un mes hablan los perió- dicos:

-*Correspondencia de España* (19/09/1874, 18/19/1874)

-*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 extraigo de varios de estos periódicos fueron recibidas de parte de la Dirección de Obras Públicas y de fuentes ferroviarias. La prensa habla de una fuerte partida de 1500 hombres al frente del jefe Lozano, que después de levantar los ca- rriles del ferrocarril en 80 o 30 metros lineales de vía y causar averías en varias obras de fábricas entre Pozo Cañada y Tobarra, habían incendiado todos los edifi- cios de la estación de Pozo Cañada dejando la zona incomunicada. También había sido secuestrado el tren número 31 ó 34 —esta variación depende del periódico— en sentido ascendente y el 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 hom- bres de infantería y caballería de la que parecía ser la facción Villalain detuvieron el tren de mercancías número 105 en la estación de Villar, en el kilómetro 331. Allí se apeó 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 que pudiera ser paisano o amigo suyo. Acto seguido 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 topes de los últimos vagones. De esta guisa recorrió el tren 42 kilómetros sin que afortunada- mente 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.

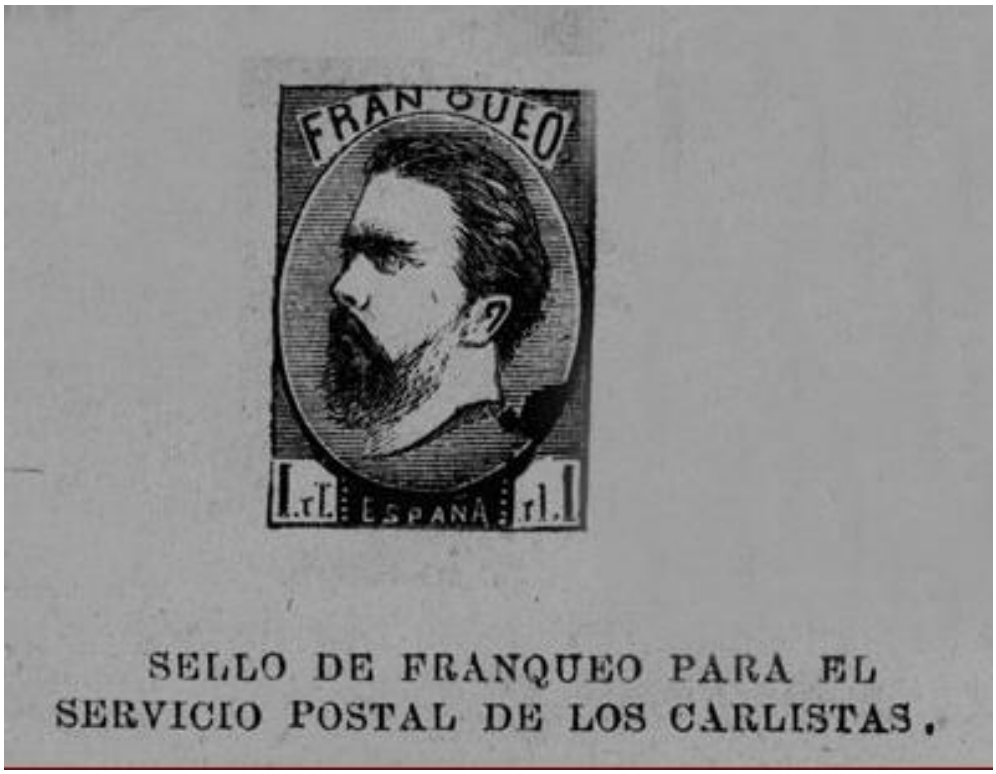
El día siguiente, el 20 de septiembre, no se disponía de nueva información. Los pe- riódicos se limitaban a seguir repitiendo las noticias con algunos nuevos detalles. En ellos se criticaba directamente la *Gaceta de Madrid* puesto que —según observacio- nes de los periodistas— en medio de tales alteraciones 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. Además la *Gaceta* añadía que la situación de las fuerzas ofi- ciales no podía ser más lisonjera. Contradictoriamente, en las noticias no oficiales en la misma *Gaceta de Madrid* se reconocía 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 de MZA.

Me ha resultado muy interesante la observación de los 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 del fusilamiento de civiles trabajadores del ferrocarril que a efectos militares y de opinión pública resultó tan aberrante. Está claro que los carlistas buscaban publicidad en la prensa generalista con los fusilamientos y con los grandes destrozos que causaban en las líneas férreas. De hecho obtuvieron dicha publicidad aunque es posible que a la postre ésta actuase en su contra, La prensa generalista tilda los sucesos como “inicuo atentado”, “bárbaros atropellos” y otros apelativos de este tipo. Invariablemente el tono y la descripción de los acontecimientos conlleva connotaciones negativas. También se insiste en la inocencia de los empleados ferroviarios, cuestión que de forma objetiva esampliamente cuestionable ya que los empleados eran verdaderamente capaces de boicotear los planes de los asaltantes. Gracias al conocimiento de su trabajo podían gestionar con gran ventaja las posibilidades que el material móvil y las instalaciones. Seguramente la presión que recibían de la empresa era alta, ya que aún 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—a pesar de que exista cierta confusión al contrastar las informaciones—nos informan del fusilamiento el jueves anterior 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 trece 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 emplea- dos 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 resis- tencia ni combatido a la horda carlista y en que no tenían armas, pero ya he comen- tado que el arma principal de los empleados ferroviarios era su conocimiento deta- llado del material y las instalaciones y todas las posibilidades que dicho 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 indem- nizar 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” que fue un grupo de 15 hombres desprendido del grueso de la facción principal el que cometió dicho crimen, pero que no figuraba entre dicho grupo 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 destinada la empresa que les fue 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 transcribo la anotación completa del acta que con el título "Comunicación del Jefe Carlista Lizarraga" dice[627]:

> *"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."*

[627] Actas MZA, sesión nº 1 de 8 de enero de 1875, p. 125, libro 8.

La impenetrabilidad del escribano no permite vislumbrar si la carta era una excusa o una amenaza pero parece claro que —fuera cual fuese su significado— aquella resultó una excelente ocasión para mover las relaciones públicas que mantenían los altos cargos de la compañía en el gobierno.

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. Con el fin de contextualizar este episodio entre MZA y los sucesos de las guerras carlistas profundizaré 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 y 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 y permaneció fiel al gobierno oficial. Allí 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 y lo distinguió con un mérito militar. Lizarraga estuvo 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. 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 a Carlos VII, fue nombrado por éste general de la Rioja y pasó a Navarra con la misión de comenzar allí los levantamientos[628].

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. Estos guerrilleros 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. Las escaramuzas, independientemente del resultado, iban resultando infructuosas y Lizarraga se retiró 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 he 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 aquél[629].

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 empresa 810 reales de vellón cedidos por la Junta de la Sociedad Dramática del camino de Albacete, resultante del producto de varias funciones

---

[628] 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 03/12/2019]

[629] 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. Disponible en: http://www.euskomedia.org/PDFAnlt/riev/24/24419428.pdf [última consulta 03/12/2019]

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 como las que pudieran aún entregarse con igual destino fueran distribuidas entre las citadas familias en proporción de los sueldos que disfrutaban los desgraciados empleados[630].

En actas sucesivas se revelan 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, con algunas variaciones. Por ejemplo, en el caso de la familia del asentador de vía Diego Casas, cuyo hijo mayor "debía estar ya en edad y disposición de trabajar", se ofreció a éste una plaza como operario en la empresa. Este caso, debido a la "triste situación" a que había quedado reducida la numerosa familia del asentador de la vía se trató en primer lugar. Así lo acordó el consejo y se confirió al mayor de los muchachos huérfanos de dicho asentador, llamado Juan Casas, su colocación como factor telegrafista con el sueldo habitual de 3.600 reales al año, para cuyo desempeño había acreditado él mismo que poseía los conocimientos necesarios[631]. No he podido entrever 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 me he 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 obras[632].

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 (municipio de la provincia de Zaragoza), llamado Manuel Vicente. 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 anteriormente, se continuase abonando a la viuda de aquel factor telegrafista de Morés, el mismo sueldo que su marido disfrutaba[633].

Aún en abril de 1876 (más de un año después del último suceso y casi uno y medio del primero) el gobierno no había resuelto ninguna de las medidas de auxilio que la prensa y la opinión pública habían reclamado para los mártires ferroviarios ejecutados 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 fa-

[630] Actas MZA, sesión nº 14 de 6 de noviembre de 1874, p. 90, libro 8.

[631] Actas MZA, sesión nº 1 de 8 de enero de 1875, p. 126, libro 8.

[632] Actas MZA, sesión nº 2 de 1º de febrero de 1875, p. 130, libro 8.

[633] Actas MZA, sesión nº 2 de 1º de febrero de 1875, pp. 130-131, libro 8.

llecido, dejando cuatro hijos pequeños del matrimonio 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 el mozo ejecutado disfrutaba[634].

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. Dicha exposición suplicaba al órgano desechase el artículo 4º del proyecto de ley aprobado por el Congreso, referente a este capítulo[635].

8.2.6. El cantón de Cartagena (1873), recuperación del material móvil incautado por los "insurrectos" gracias a los empleados y premios del Estado

El estallido del cantonalismo y las perturbaciones internas que se produjeron en gran parte del territorio nacional afectaron a MZA y otras compañías ferroviarias y dieron lugar a que se elevasen varias proposiciones al respecto dirigidas al ministro de Fo- mento. 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. El 10 de octubre se pidió que se declarase de esta guisa, producido por fuerza mayor, el estado de perturbación del servicio en las líneas afectadas y sus *"afluyentes"*. Así quedaba la compañía eximida de toda responsabilidad por retrasos. Esta medida debía incluir la concesión a la empresa de un plazo ilimitado para la entrega de las mercancías y la facultad de no admitir las que se presentasen mientras durasen las actuales circunstancias[636].

Estas alteraciones no eran del agrado de la dirección de las compañías ferroviarias, que denominaba también como "insurrectos" a los participantes en las protestas y nuevas organizaciones cantonales. En el caso del cantonalismo da la sensación al leer los documentos que el papel desempeñado por MZA fuera puramente pasivo. Puede deducirse que no hubera brindado ningún tipo de apoyo al gobierno ni participado de ningún tipo de promoción con ideología patriótica, al contrario de lo que había hecho en otras guerras que hemos visto ya. Simplemente la ferroviaria trató de mantenerse al margen y no salir perjudicada, eludiendo toda 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 construcción de la motivación de los empleados bien difundida por medio de la comunicación. En Cartagena se dio el caso de retención de material móvil de la compañía, rescatado y devuelto a la empresa gracias a la colaboración del personal. No podemos saber 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 por los diferentes servicios. Además, el agente comercial de la compañía en Cartagena fue premiado con un aumento de 3.000 reales sobre el sueldo que disfrutaba hasta el momento, que era

[634] Actas MZA, sesión nº 7 de 8 de abril de 1876, p. 306, libro 8.

[635] Actas MZA, sesión nº 11 de 7 de junio de 1876, p. 342.

[636] Actas MZA, sesión nº 17 de 23 de octubre de 1873, p. 349, libro 7.

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"*[637].

8.2.7. 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. Su punto débil fue no ser 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 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. Allí 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 y proclamaban 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 Elvas. Dicha estación pertenecía 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. Lo cierto fue que los alzados quedaron completamente incomunicados y al día siguiente optaron por evacuar la ciudad emigrando hacia Lisboa o hacia Francia. 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 empresa y llevándose algunos fondos de su Tesorería[638].

A pesar del tiempo transcurrido desde el momento en el que se publicó la investigación de Raya Téllez hasta hoy, no he podido encontrar 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 sí he hallado una anotación que nos indica que el servicio de la ferroviaria al Estado y al ejército de la Restauración fue mucho más importante de lo que se trasluce del relato de estos hechos construido hasta ahora por los historiadores. En sesión

---

[637] Actas MZA, sesión nº 19 de 13 de noviembre de 1873, p. 361, libro 7.

[638] 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/ceex/reex_digital/reex_XXXVI/1980/T.%20XXXVI%20n.%203%201980%20sept.-dic/RV10707.pdf [última consulta 03/12/2019]

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", que transcribo íntegra a continuación[639]:

> *"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, cumplió la función de 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 llamado Carlos Andrés de Castro. No he encontrado por el momento noticias acerca de este ingeniero ni de cuál sería exactamente su mérito ni 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 sublevación de Badajoz a modo de represalia[640]. Muy a mi pesar, tampoco he podido encontrar 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.

8.3. 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 gracias a rápidas y ágiles comunicaciones como el telégrafo y el ferrocarril agilizando la capacidad de reacción ante cualquier conflicto o urgencia y haciendo posible el transporte eficaz y rápido del ejército nacional. Sumado a ello, la revolución que sufrió el correo público pasando a transportarse por las ferroviarias, propició la transmisión de gacetas oficiales y otra prensa y por tanto del corpus legislativo y normativo del Estado.

8.3.1. El transporte del correo a partir de la implantación de los ferrocarriles. El caso de MZA

Como he comentado ya, a lo largo del siglo XIX se fue configurando un sistema de comunicaciones acorde con las nuevas necesidades 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.

---

[639] Actas MZA, sesión nº 19 de 26 de octubre de 1883, pp. 161-162, libro 11.

[640] 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 03/12/2019]

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 en 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 gratui- dad 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 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 entre la Di- rección 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 Sur[641]. Entraré a continuación en examinar el detalle de las más importantes referencias respecto al tema del correo que nos han llegado a través de las actas de MZA. Ello me ha permitido contrastar la información que éstas ofrecen con la bibliografía específica sobre la materia que he podido hallar —particularmente escasa para el caso espa- ñol— y realizaré un breve repaso a los problemas del transporte del correo en nuestro país en la etapa pre-ferroviaria a modo de introducción.

8.3.1.1. 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, que intentan abordar estudios globales en este campo. Se trata de los

[641] BAHAMONDE MAGRO, Ángel (1993) "El sistema postal en la España contemporánea, 1833-1936", en BAHAMONDE MAGRO, Ángel (dir.) (1993) *Op. cit*., pp. 67-89.

textos de Ricardo Ortiz Vivas[642] y de María Montáñez Matilla[643]. Algunos estudios de finales del siglo XX sí se han dedicado a las publicaciones periódicas sobre correos y telégrafos en España. El surgimiento de esta institución se dio a media- dos del siglo XIX, momento también de nacimiento y auge de la prensa especiali- zada en España[644]. Para el cometido que persigo en este trabajo utilizaré alguna síntesis que me permita esbozar un panorama previo a la etapa ferroviaria que trataré en este epígrafe.

Según Carmen Rodríguez[645] 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 supuso la implantación de un porte uniforme e impuso la norma de que en el futuro fuesen los propios remitentes quienes abonasen el importe de sus cartas cuando anteriormente había sido a la inversa. Por espacio de dos centurias desde su creación en la Edad Moderna el correo español había estado cedido en régimen de explotación monopolística a la familia Tassis para España y los dominios europeos del imperio, y a los Carvajal para los dominios americanos. Este correo había sido casi exclusivamente un correo real y elitista, es decir, un servicio para beneficio de la Corona y secundariamente de los altos negociantes. A comienzos del siglo XVIII Felipe V revirtió las concesiones de la Posta al Estado y lo incorporó 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. En un intento de simplificar el proceso de cálculos y revitalizar el servicio, 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 por las limitaciones de las fuerzas de tiro animal. Esta inseguridad de los plazos de la llegada del correo a su destino e incluso su llegada misma retrasaba también el pago. Los destinatarios podrían rechazar su recepción, lo cual ocasionaba sensibles perdidas financieras al Tesoro.

---

[642] 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.

[643] MONTÁÑEZ MATILLA, María (1953) *El Correo en la España de los Austrias*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Historia Moderna, 253 pp.

[644] 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 03/12/2019]

[645] 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+postales+espa%C3%B1olas+hasta+1850 [última consulta 03/12/2019]

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. El momento de construcción de los primeros ferro- carriles en coincidencia con el cambio de sistema para la facturación del correo fueron factores muy ligados a la incorporación del nuevo medio de locomoción a los transportes públicos. De hecho seguidamente a la puesta en explotación de las líneas férreas que se iban construyendo las empresas ferroviarias fueron obligadas a hacerse cargo de la conducción de la correspondencia pública. En las reales órdenes de concesión de las líneas se solía introducir la obligación de las ferrovia- rias del transporte del correo público e inmediatamente vinieron las fricciones con el Estado y la Dirección General de Correos. El origen de estos acuerdos de gra- tuidad fue que ciertas empresas como MZA se habían comprometido al transportar gratuitamente la correspondencia para inclinar la decisión de concesión a su favor, como veremos a continuación. Aquella promesa pronto se reveló como demasiado gravosa para ser mantenida por largo tiempo.

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 se experimentaron igualmente en otras facetas de la or- ganización de la realidad. Todo ello debió ser fruto sin duda de la comprensión y adopción de los sistemas fabriles de producción intensiva en serie que comenza- ban a nacer en base a la mecanización del trabajo productivo.

Siguiendo con la síntesis de Carmen Rodríguez que estoy utilizando[646], 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 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 nue- vas tasas de 1779 estuvo la inclusión del porteo de obras impresas en general y de periódicos en particular. Fue el primer momento en el que se reguló en España 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*). 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 publi- cación de estas dos publicaciones. También se diseñó un plan de facilidades de suscripción a estas publicaciones oficiales, lanzándose la posibilidad de la suscrip- ción permanente y de suscribirse a ellas en las administraciones de correos, que eran en ese momento 352 en la Península, Baleares, África y Orán. Estas adminis- traciones se agrupaban 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 que a partir de ahora podría incluirse en el precio pagado por la suscripción. Esta iniciativa de los últimos gobiernos absolutistas ilus- trados 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 publica- ciones. Se pretendía propulsar la expansión de los periódicos españoles haciéndo- los llegar con mayor puntualidad a sus destinos y estimular así la demanda de los lectores. Un poco más adelante, en 1871, el Estado continuó adelante esta política

[646] Íbid.

de expansión de la prensa 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 Real[647].

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. Ello dio como resultado el incremento general de los precios fijados en 1779. Ya a principios del siglo XIX, en 1815 exactamente, se trató de simplificar los cómputos para la correspondencia ordinaria peninsular agrupando las 29 demarcaciones del correo existentes en cuatro grandes bloques. En 1816 se ajustaron las tarifas del envío de correspondencia a Francia. Poco después, durante el Trienio Liberal, exactamente 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. También se ofrecían 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 aquellos años del Trienio Liberal, 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 experimen- tasen cambios. Por el contrario, durante el período de regencia de María Cristina y la multiplicación de publicaciones periódicas realizadas en España y las proceden- tes 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. Esta reforma 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, ga- cetas 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 gra- bados y los libros de encuadernación lujosa en pergamino, pasta, tafilete, holan- desa, etc. En el caso de que los impresos circulasen 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 pri- mera, 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 carros y galeras. La creciente demanda de envíos de impresos sus- citó un engrosamiento de los presupuestos de gastos de escritorio y material y una notoria ampliación de las plantillas de personal de las oficinas. Se incrementó ade- más el número de animales y vehículos a disposición del ramo.

---

[647] 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. Destaco 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, ver: 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*, 313 pp.

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. 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 pasar a 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 mo- mento 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 y fijó en 50 reales por arroba la cantidad a pagar por los perió- dicos 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 Ro- wland 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 el 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 expresa por correos. Durante el tiempo en el que fue ministro de la Gobernación Patricio de la Escosura, escritor y perio- dista, 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 agiliza- ción 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*, cuyo fin conectar las distintas oficinas de correos de Londres[648]. 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 idea de aplicar la mecanización o sistemati- zación a aquel servicio y ponerla en estrecha relación con las ideas de abarata- miento de costes y maximización de beneficios y optimización de recursos capita- listas. De dicha mecanización o sistematización el ferrocarril era el máximo expo- nente así como un 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

[648] 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/ [última consulta 19/06/2015]. 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.gbps.org.uk/information/downloads/files/The%20Life%20of%20Sir%20Rowland%20Hill%20%28Volume%201%29.pdf [última consulta 19/06/2015]

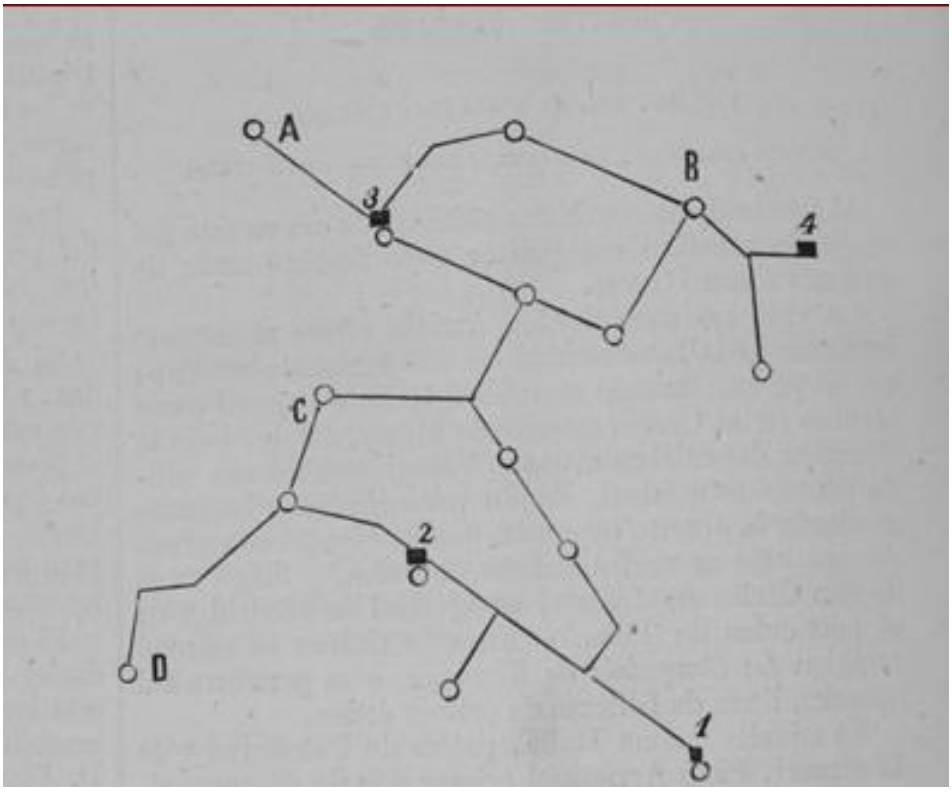
conceptos propios del trabajo artesanal. A partir de que el ramo quedara actuali- zado sería posible encajar este tipo de tareas al nuevo ritmo de la modernidad: más aceleración, mayores cantidades y en el menor tiempo posible.

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. Al llegar la década de 1870 se encontraban ya bastante perfeccionados.

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 he hallado ninguna prueba o indicio 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.

8.3.1.2. 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 1857[649], 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, 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 nuevo[650].

Transcurridos algo más de siete meses desde la noticia anterior —el 23 de julio de 1858[651]— 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 estensivo [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 espedición [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, prévio [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 1858[652] 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 ello se preparó de nuevo otra comunicación a la dirección de aquel organismo. Dicha comunicación fue sometida

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

[650] Actas MZA, sesión nº 84 de 24 de noviembre de 1857, pp. 158-159, libro 1.

[651] Actas MZA, sesión nº41 de 23 de julio 1858, p. 347, libro 1.

[652] Actas MZA, sesión nº 54 del 22 de septiembre de 1858, p. 381, libro 1.

a la votación del consejo el 6 de octubre siguiente[653], y dirigida en nombre de la compañía y 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 noviembre[654] 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. Debía hacerse valer el hecho de que en ninguna ley, decreto ni reglamento, como tampoco en el contrato vigente para la conducción de correo se establecían penas por retrasos de trenes extraordinarios. Para los trenes correo no podían regir las premisas de los ordinarios pues su salida era imprevista y estaba 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 noviembre[655].

El 16 de febrero de 1859[656], 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 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".*

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 correo para Andalucía, y trenes especiales de Tembleque

[653] Actas MZA, sesión nº 57 de 6 de octubre de 1858, p. 387, libro 1.

[654] Actas MZA, sesión nº 65 de 20 de noviembre de 1858, p. 411, libro 1.

[655] Actas MZA, sesión nº 67 de 30 de noviembre 1858, p. 417, libro 1.

[656] Actas MZA, sesión nº 9 de 16 de febrero de 1859, p. 22, libro 2.

a Madrid y de la Alcudia a Valencia, especificando las cantidades retenidas a la compañía de ferrocarriles[657]. 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 Zaragoza[658]. Pero a partir de ahora me centraré en aquellos contratos que se hicieron en los tramos de la línea de mi estudio, la que conducía desde Madrid a Córdoba.

La víspera de la inauguración de la sección de Guadalajara, el 2 de junio de 1859[659], se dio lectura en el consejo de MZA de un oficio del director de correos de fecha 31 de mayo. En aquel oficio disponía 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.

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 1860[660] 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. Transcribo el texto íntegro ya que nos da una idea del aquilatamiento inicial de las atribuciones de Salamanca para obtener sus propósitos, extralimitándose a veces en negociaciones que pudieron resultar no rentables a largo plazo. 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 entera el Consejo, manifiesta que el Sr. Salamanca antes de celebrar el contrato de 24 de julio*

---

[657] 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]

[658] Actas MZA, sesión nº 23 del 4 de mayo de 1859, p. 77, libro 2.

[659] Actas MZA, sesión nº29 de 1º de junio de 1859, p. 90, libro 2.

[660] Actas MZA, sesión nº 18 de 26 de abril de 1860, p. 362, libro 2.

> *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 desisti- miento que propone el Sr. Cortina".*

Este tema se trató de atajar definitivamente a mediados de junio de aquel mismo año[661]. 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 1862[662] 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 correo 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 prontitud[663].

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. Aquel mismo verano, en sesión del consejo de 15 de julio de 1863[664], se leyó una real orden del día 7 de ese mismo mes, que expresaba que en virtud de las repetitivas instancias de la compañía se aprobaba 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. Otra demanda era la nueva cuestión acerca de los horarios de reparto que exponemos a continuación. El 7 de noviembre de 1863 se solicitaba la mejora de los coches correo y el director general de este ramo 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

[661] Actas MZA, sesión nº 27 de 14 de junio de 1860, p. 14, libro 3.

[662] Actas MZA, sesión nº 27 de 21 de agosto de 1862, p. 124, libro 4.

[663] Actas MZA, sesión nº 3 de 4 de febrero de 1863, pp. 228-229, libro 4.

[664] Actas MZA, sesión nº 19 de 15 de julio de 1863, p. 340, libro 4.

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 mejor 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 gubernamental.

8.3.1.3. La implantación de un servicio privado de correo internacional por MZA (1858-1860)

Durante el mes de septiembre del año de 1858[665], 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 la administración de las mensajerías imperiales francesa directamente. Para ello se establecería 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) y con los señores López y Compañía. Ésta fue una 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 española. El consejo votó a favor por este proyecto y cedió la requerida autorización al Comité, acordándose que se le comunicase su conformidad vía telegráfica. El contrato definitivo hecho en París fue presentado al consejo por Bauer en una de las sesiones del mes siguiente[666].

Desde 1827 la renta de correos había mantenido un acuerdo con las goletas de la Empresa de Correos Marítima 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 Compañía 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 1881[667]. Tras aquella adquisición de la línea de correo con las Antillas en 1861 la compañía de los Vapores López siguió creciendo y llegó a hacerse cargo de la contrata para el correo de Filipinas que anteriormente detentaba el marqués de Campo. 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. Como hemos visto, la empresa del marqués de Comillas para esas fechas ya estaba a cargo desde hacía tiempo 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 Péreire. El 3

---

[665] Actas MZA, sesión nº 55 de 24 de septiembre 1858, p. 383, libro 1.

[666] Actas MZA, sesión nº 60 de 21 de octubre 1858, p. 393, libro 1.

[667] BAHAMONDE MAGRO, Ángel (1993), *Op. cit*., pp. 93-94,

de noviembre[668] 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 más otros documentos a la comisión de tarifas para ultimar el contrato. En la sesión siguiente[669] 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. En sesión del 30 de noviembre[670] 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 siguiente[671],y ésta fue también 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 su filial española no pudo llevarse a efecto. El contratista intermediario que finalmente firmó el acuerdo, el señor Saavedra, comunicó al consejo en mayo de 1859[672] que sería excesivo el 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. Deduzco 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, así que la ferroviaria tuvo que acceder a esta transgresión de la ley para 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 correos[673]. 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

[668] Actas MZA, sesión nº 62 de 3 de noviembre de 1858, p. 401, libro 1.

[669] Actas MZA, sesión nº 63 de 10 de noviembre de 1858, p. 406, libro 1.

[670] Actas MZA, sesión nº 67 de 30 de noviembre de 1858, p. 417, libro 1.

[671] Actas MZA, sesión nº 1 de 3 de enero de 1861, p. 177, libro 3.

[672] Actas MZA, sesión nº 23 de 4 de mayo de 1859, p. 74, libro 2.

[673] Actas MZA, sesión nº 27 de mayo de 1859, p. 91, libro 2.

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 accediese también a dicha solicitud. En la siguiente sesión del consejo de MZA, de 8 de junio[674], 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 recisión del contrato vigente y la formalización de otro por término de cinco años con condiciones diferentes, a saber:

> *"1ª Que en lugar de dos viages 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, 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, obtenemos 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 realizaba[675]. Entendemos que no hubo más modificaciones y la subvención permaneció en 380.000 reales al año, pues el 7 de septiembre de 1859[676] el consejo autorizó al director y a uno de los vocales del consejo —llamado 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 — recordemos el señor Saavedra—, declaró al consejo —mediante carta leída el 16 de septiembre de aquel mismo año de 1859[677]— que no procedía continuar su servicio bajo las condiciones de expedición en gran velocidad que 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 París[678]. La respuesta del comité pasó de nuevo a la

---

[674] Actas MZA, sesión nº 29 de 8 de junio de 1859, p. 94, libro 2.

[675] Actas MZA, sesión nº 39 de 3 de agosto de 1859, p. 129, libro 2.

[676] Actas MZA, sesión nº 44 de 7 de septiembre de 1859, p. 146, libro 2.

[677] Actas MZA, sesión nº 46 de 16 de septiembre de 1859, p. 150, libro 2.

[678] Actas MZA, sesión nº 47 de 21 de septiembre de 1859, p. 154, libro 2.

comisión de tarifas y al contratista Saavedra[679]. El 26 de octubre siguiente[680] 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 tráfico al comité. El contrato con Saavedra para la agencia de correo internacional terminaba 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. Para esta negociación se nombraba encargado al comité de París[681].

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, llamados Antonio Chatelus y Manuel Bermúdez de Castro. A finales de 1860[682] finalizaba el contrato celebrado con el Sr. Saavedra para la agencia del servicio internacional. Con motivo de dicha terminación de contrato el consejo solicitó al comité de París su parecer acerca de si sería o no conveniente su renovación 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 1860[683]. 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 personalmente transportado por un funcionario ocupado de dicha tarea.

8.3.1.4. 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. De esta manera habrían 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 1864[684] se volvía a ocupar el consejo de MZA de sus problemas con las administraciones públicas respecto al transporte del correo en los ferrocarri- les. En esta ocasión se debatiría 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 correspondencia pública y al señalamiento de las horas de salida, marcha y detenciones de los trenes

[679] Actas MZA, sesión nº 53 de 19 de octubre de 1859, p. 184, libro 2.

[680] Actas MZA, sesión nº 54 de 26 de octubre de 1859, p. 190, libro 2.

[681] Actas MZA, sesión nº 55 de 2 de noviembre de 1859, pp. 195-196, libro 2.

[682] Actas MZA, sesión nº 57 de 27 de diciembre de 1860, p. 174, libro 3.

[683] Actas MZA, sesión nº 27 de 14 de junio de 1860, p. 13, libro 3.

[684] Actas MZA, sesión nº 5 de 23 de febrero de 1864, p. 452, libro 4.

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, ahora se observa cómo la presión hacia la empresa se ha organizado conjuntamente desde dos ministerios. Se adjuntaba así 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 1884[685]. Ocupa la primera columna de la primera página apareciendo justo después de otro breve real decreto sobre 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 suce- sivo á favor del ramo de Correos en las leyes y disposiciones gene- rales 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 detencio- nes, 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 cómo a partir de este real decreto que pretende MZA reclamar se reafirma la autoridad del Estado en cuanto a la organización del servicio público de correos, en detrimento de la autonomía de las ferroviarias. La novedad que el decreto aporta es 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. Mediante dicho oficio el Director General de Obras Públicas se encargaba de dar

[685] 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 03/12/2019]

cuenta a la compañía, es decir, de trasladar en nombre del director general de co- rreos, unas reformas exigidas por aquél en los carruajes destinados al transporte de la correspondencia pública en las segundas expediciones, en la línea que 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 misma[686].

8.3.1.5. 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 verano[687].

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 años[688]. 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.

[686] Actas MZA, sesión nº 32 de 7 de noviembre de 1864, p. 27, libro 5.

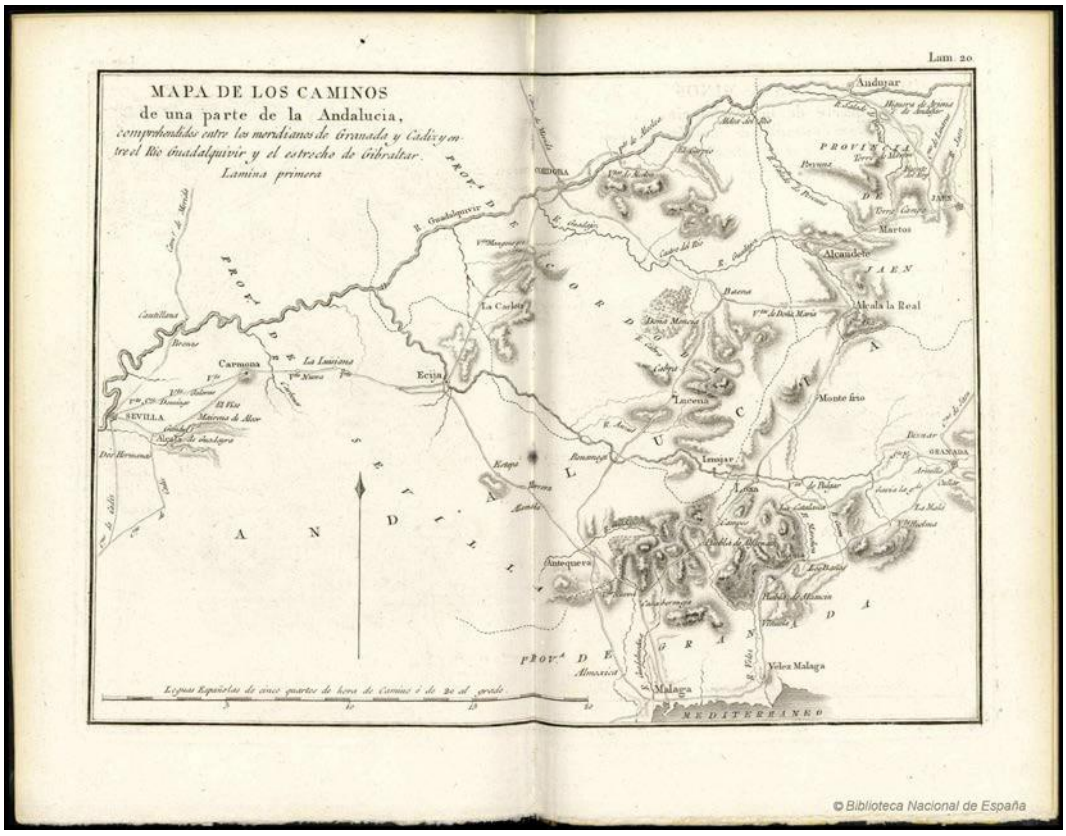
[687] Actas MZA, sesión nº 11 de 3 de marzo de 1868, p. 538, libro 5.

[688] CHECA GODOY, Antonio (2011) *Historia de la Prensa Andaluza*, Ediciones Alfar, S. A. 696 pp.

8.3.1.6. 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. Del mismo modo el correo debió seguir combinando las tradicionales postas que permitían cubrir los itinerarios con las arterias férreas a base de fuerza motriz animal. 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 España[689] con un atlas de 29 mapas, donde seincluye uno de los caminos de Andalucía que adjunto a continuación.

Ilustración 23. Mapa de los caminos de una parte de Andalucía. Fuente: Alexandre Laborde (1816) Itinerario Descriptivo...



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. Este mapa representa la carta de correos y postas de las ocho

[689] 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.

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. Esta disposición cambiaría en el último tercio del siglo XIX, cuando 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 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. 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 1859[690]. El consejo encargaría 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 noviembre[691], apenas transcurrido un mes y

[690] Actas MZA, sesión nº 46 de 16 de septiembre de 1859, p. 150, libro 2.

[691] Actas MZA, sesión nº 55 de 2 de noviembre de 1859, p. 197, libro 2.

medio desde la apertura de este enlace comenzaron los conflictos con la Dirección general del correo debidos a la silla correo de Andalucía. El motivo de los nuevos conflictos era la observación de 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, por lo visto, había continuado 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 1860[692] 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 equi- parar los peligros que ofrecía el transporte de estos carruajes al de estas sillas. Sobre ello se decidió dirigir una exposición al director general de correos. El fin era aplicar la ley precitada también a los viajeros de las sillas correo o en todo caso poner a cubierto la responsabilidad de la compañía.

A mediados de 1860[693], 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*[694] 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 a 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 1861[695] 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 del año siguiente 1860, el consejo de administración había autorizado la adquisición de dos aparatos para montar los carruajes sobre los *trucks*. 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.

He deducido por los documentos que había dos motivos principales de resistencia para que los responsables de los carruajes del correo adoptasen esta postura de encono. La primera es la negativa de los conductores y mayorales 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. Seguramente aquella operación debía ser llevada a cabo sin contar con los medios oportunos

---

[692] Actas MZA, sesión nº 22 de 27 de mayo de 1860, p. 360, libro 2.

[693] Actas MZA, sesión nº 30 de 6 de julio de 1860, p. 24, libro 3.

[694] *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.

[695] Actas MZA, sesión nº 17 de 25 de abril de 1858, p. 270, libro 3.

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 las 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 llegaban en medio de algún páramo, con el carruaje cargado de correo y sin ruedas para proseguir el camino? Ello 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 éste se pronunciase al respecto en el plazo de varios meses. Efectivamente, la oposición de los responsables de las sillas correo tanto en sus razones en contra de abandonar los carruajes como en su oposición a que sus coches fuesen desprovistos de las ruedas, tenían fundamentos de peso. Al no recibir resolución alguna del gobierno —ante este 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 mayorales 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 correo sus carruajes en todas las líneas de la compañía. Los mayorales 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. 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 puesto que en muchos casos los carruajes descendían en lugares que no estaban enlazados con otros caminos de hierro.

Este problema del transporte de las sillas correo 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”. Aquella misma primavera el 17 de mayo se concedió un billete de libre circulación al director general de correos[696]. Se trataba ésta 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 puedo asegurar, pero me parece adecuado suponer, que esta fórmula del pase de libre circulación fuera el resultado directo de las “gestiones” efectuadas cerca del director de correos, que desbloquearían —y en cierto modo se aprecia una postura más favorable hacia la compañía a partir de aquel momento— los problemas del correo de Andalucía. El 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 construidos 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 —firmando con su nombre— publicó un “Pliego de condiciones bajo las cuales se saca

[696] Actas MZA, sesión nº 21 de 17 de mayo de 1861, p. 285, libro 3.

á pública subasta el entretenimiento de las sillas correo y cabriolés en que se conduce la correspondencia en las líneas generales". En este prliego 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 conducción[697]. 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. Aquel año, además, sería uno de los momentos de conspiración del casino que llevaron a la toma del poder de los progresistas en el Congreso[698].

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*[699]—, 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. El motivo fue 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 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 compañía[700].

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 1862[701], 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, algo 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 correo sin desmotar sus ruedas cargadas sobre los *trucks*, 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.

A finales de aquel mismo mes de abril de 1862[702] se consignaba en las actas de MZA una anotación que, a mi modo de ver, indica que las pretensiones del gobierno para la

---

[697] 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 03/12/2019]

[698] ZOZAYA MONTES, María (2008), *Op. cit*. p. 306.

[699] 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 03/12/2019]

[700] Actas MZA, sesión nº 5 de 6 de febrero de 1862, p. 19, libro 4.

[701] Actas MZA, sesión nº 12 de 3 de abril de 1862, p. 46, libro 4.

[702] Actas MZA, sesión nº 14 de 24 de abril de 1862, p. 58, libro 4.

línea de Andalucía respecto al correo público seguían siendo el transporte gratuito del correo por todas las ferroviarias que operaban en Andalucía:

> *"El Consejo toma conocimiento de una Real órden 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, de 10 de julio de 1862[703], quedó resuelto parte del problema de las sillas correo. Mediante real orden del día anterior, 9 de julio, se resolvía la instancia que había hecho la compañía, declarándose que las empresas de ferrocarriles no estaban obligadas al transporte gratuito de las sillas correo aunque se llevase en ellas la correspondencia pública en expediciones ordinarias. Debería efectuarse gratis su transporte solo cuando éste 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 clase[704].

8.3.1.7. 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 1862[705] la Dirección General de Correos solicitaba a MZA información sobre el precio para el mantenimiento y conservación de las estafetas ambulantes de correos en las líneas de la Compañía. 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 1863[706], estando encargado

---

[703] Actas MZA, sesión nº 24 de 10 de julio de 1862, p. 99, libro 4.

[704] Actas MZA, sesión nº 21 de 24 de noviembre de 1865, p. 192, libro 5.

[705] Actas MZA, sesión nº 35 de 13 de noviembre de 1862, p. 176, libro 4.

[706] Actas MZA, sesión nº 18 de 6 de julio de 1863, p. 330, libro 4.

de este tema el administrador De la Gándara. En ese momento 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 los servicios del Estado.

El 7 de noviembre de aquel mismo año de 1863[707], 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. Solicitaba en dicho oficio 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 su director general siguió insistiendo en varias ocasiones a la compañía sobre el mismo tema, a lo cuál el consejo de MZA respondía con sucesivas moratorias[708]. 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 Compañía"[709].

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 de Correos 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 respecto al transporte del correo. Apoyaba su posición 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 compañía[710]. Para ello, en la siguiente sesión, el director de MZA presentó al consejo para su aprobación un proyecto de exposición que sería dirigido al ministro de la Gobernación[711]. El encargado de presentar dicho proyecto ante el ministro sería el mismo director, quien celebraría una conferencia con aquel ministro. De aquella entrevista resultaría la conformidad de la autoridad con la exposición que esgrimió la ferroviaria, de lo que se informó al consejo varias sesiones más tarde[712].

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 nu-

---

[707] Actas MZA, sesión nº 27 de 26 de noviembre de 1863, p. 382, libro 4.

[708] 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.

[709] Actas MZA, sesión nº 32 de 7 de noviembre de 1864, p. 27, libro 5.

[710] Actas MZA, sesión nº 6 de 24 de febrero de 1866, p. 233, libro 5.

[711] Actas MZA, sesión nº 7 de 5 de marzo de 1866, p. 244, libro 5.

[712] Actas MZA, sesión nº 10 de 31 de marzo de 1866, p. 257, libro 5.

merosos 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. 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 1866[713] tenemos testimonio detallado de los términos en que 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 0,020 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."*

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 Almansa[714].

8.3.1.8. 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 que no hay rastro de 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 retener 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. Ante el estado de tablas entre los pareceres del

[713] Actas MZA, sesión nº 26 de 20 de octubre de 1866, pp. 315-316, libro 5.

[714] Actas MZA, sesión nº 28 de 17 de noviembre de 1866, p. 323, libro 5.

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 1868[715] 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 1868[716] 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 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. 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 mercantil[717]. 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 satisfecho[718]:

> *"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.*

[715] Actas MZA, sesión nº 4 de 21 de enero de 1868, p. 518, libro 5.

[716] Actas MZA, sesión nº 13 de 17 de marzo de 1868, p. 552, libro 5.

[717] Actas MZA, sesión nº 17 de 21 de abril de 1868, p. 573, libro 5.

[718] Actas MZA, sesión nº 27 de 2 de julio de 1868, p. 33-34, libro 6.

> *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."*

No he hallado el final del litigio en las actas, pero he transcrito las anotaciones disponibles al respecto porque aunque no se trata de textos que reflejen una generalidad, creo que es buen ejemplo para ilustrar tanto el atrevimiento de la ferroviaria en la retención de la documentación como la tacañería del gobierno, en perpetua 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 de las compañías ferroviarias, ya que una retención de documentación oficial proveniente de las colonias podría conllevar serias repercusiones políticas o administrativas sobre ellas.

8.3.1.9. 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 trenes[719]. A mediados de diciembre de 1868[720] 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. Del 11 de marzo de 1869[721] he encontrao otro testimonio de ello en las actas titulado "Oficio del Gobernador de Jaen [sic Jaén], sobre custodia de los trenes":

---

[719] Sobre bandolerismo andaluz clásico de etapa pre-ferroviaria existe abundante bibliografía, incluso contemporánea al fenómeno, entre las que destaco: 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 03/12/2019]; 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.

[720] Actas MZA, sesión nº 37 de 17 de diciembre de 1868, p. 84, libro 6.

[721] Actas MZA, sesión nº 8 de 11 de marzo de 1869, pp. 121-122, libro 6.

> *"El Sr. Gobernador de Jaen [sic Jaén], 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 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 se verifica al presente solamente a los trenes en que se con- duzcan caudales."*

La autosuficiencia de MZA resultó un tanto infundada. Bien es verdad que hasta al 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 1872[722]. 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 des- carrilaron 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."*

8.3.1.10. 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 debido a 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 hay un testimonio en las actas de MZA desde el 20 de enero del año 1871[723]. Por lo que he podido 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:

---

[722] Actas MZA, sesión nº 7 de 2 de abril de 1872, pp. 177-178, libro 7.

[723] 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 asuntos[724]:

> *"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 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. Los accionistas que habían efectuado el depósito de sus títulos en Madrid tampoco llegaban al número de 76, ni siquiera a la décima parte que exigía el artículo 36 de los estatutos de la compañía para celebrar dicha reunión. 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 siguiente día 11 de junio, para lo cuál se admitirían los nuevos depósitos que se efectuasen hasta el día 3 anterior[725].

Por fin, en la sesión de 1º de julio de aquel año de 1871 se dio lectura de varias cartas del comité que no habían llegado hasta aquel momento,a causa de la interrupción de

[724] Actas MZA, sesión nº 7 de 8 de abril de 1871, p. 45, libro 7.

[725] Actas MZA, sesión nº 10 de 20 de mayo de 1971, p. 62, libro 6.

las comunicaciones con París. 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. Deduzco pues, por el retraso del correo, que la incomunicación se había prolongado casi durante un año completo. No obstante, según el texto de algunas de las anotaciones anteriores, parece que en este transcurso de tiempo sí se pudo establecer algún tipo de comunicación a través del telégrafo o mediante algún otro medio.

Como colofón a este epígrafe en el que es protagonista la comuna de París —aunque a título de *excursus*—, diré que parece ser que tras la represión de la comuna se dio una repatriación masiva de franceses pobres desde España, organizada por instituciones también francesas. En el acta de 28 de octubre de 1871[726], con el título "Re- baja concedida a la Sociedad francesa de beneficencia de Sevilla" tenemos el si- guiente 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 indica que esta repatriación se realizó para todo el territorio nacional español.

8.3.1.11. 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 vellón[727]. 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 fue condonada, aunque aún quedaron pendientes de liquidación por este concepto otras facturas por importe total de 195.000 reales[728]. Dicho administrador no era otro que Pedro Salaverría Charitu, quien había sido Ministro de Hacienda y Fomento durante los reinados de Isabel II y lo sería nuevamente de Hacienda durante el reinado de Alfonso XII[729]. Por las actas de MZA sabemos que el influyente prohombre sufriría un atentado a finales de 1869. Dicho atentado consta en las actas como *"alevoso e indigno atentado de que ha sido víctima su digno colega el Sr. Pedro de Salaverría"*, y el consejo de MZA hizo votos para su restablecimiento[730].

---

[726] Actas MZA, sesión nº 18 de 28 de octubre de 1871, pp. 116, libro 7.

[727] Actas MZA, sesión nº 6 de 18 de febrero de 1869, p. 116, libro 6.

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

[729] 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 03/12/2019]

[730] Actas MZA, sesión nº 28 de 20 de diciembre de 1869, p. 237, libro 6.

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 concepto[731]. Pero aquella solución apenas duraría un año, es decir, hasta el momento de los primeros meses del reinado de Amadeo de Saboya. 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. Durante la deliberación se dispuso de un informe emitido por el letrado señor Davila, quien 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. Es decir, dejaría de efectuar el arrastre de los mismos y se limitaría a poner a disposición de la administración pública un compartimiento de 2ª clase para el transporte de la correspondencia en los trenes ordinarios, con lo demás para lo que le facultaba el referido pliego de condiciones[732]. Parece ser que con la toma de posesión del nuevo monarca italiano en la recién constituida Corona saltaban 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. Ya en el acta del 13 de mayo de 1874 he encontrado 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 Almansa[733]:

> *"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 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 órden [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 cumplimento de la sentencia.

Las relaciones de la compañía con la Dirección General de Correos debieron volver a estabilizarse a partir de la Restauración Borbónica pues 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 sus talleres bajo unas condiciones que de antemano habían

---

[731] Actas MZA, sesión nº 5 de 18 de febrero de 1870, p. 269, libro 6.

[732] Actas MZA, sesión nº 16 de 4 de octubre 1871, p. 92, libro 6.

[733] Actas MZA, sesión nº 9 de 13 de mayo de 1874, pp. 38-39, libro 8.

sido convenidas con aquel centro. Las condiciones no fueron consignadas en detalle en las actas, así que no disponemos de ellas por el momento[734].

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 descubierto[735]. A pesar de las gestiones que se habían practicado ese año cerca del gobierno y la comisión general de presupuestos el proyecto de ley sobre el pago del transporte del correo 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 éxito[736]. En la primavera de 1879 se trató en el consejo sobre las irregularidades en el pago del transporte de la correspndencia entre junio de 1876 y 1878 y se acordó preparar nuevas gestiones con la finalidad de subsanar las irregularidades en el ejercicio presupuestario de 1879-1880. Es verdad, sin embargo, que 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.[737]. 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 ella[738]. El hecho de que fuese esta comisión mixta la que se ocupase del asunto de los impagados de correos me lleva a pensar que éstos se produjeron con respecto a todas las compañías ferroviarias en general.

Las negociaciones sobre aquellos impagados dieron por fin los frutos esperados a mediados del año siguiente. Entonces 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 entre ambas unidades monetarias que contienen las actas[739].

8.3.1.12. 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 Se- villa y Huelva durante cuatro años por el precio de 1.000 pesetas mensuales, o sea 12.000 pesetas al año[740]. 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

---

[734] Actas MZA, sesión nº 3 de 5 de febrero de 1876, p. 280, libro 8.

[735] Actas MZA, sesión nº 4 de 22 de marzo de 1878, p. 132, libro 9.

[736] Actas MZA, sesión nº 10 de 14 de junio de 1878, p. 176, libro 9.

[737] Actas MZA, sesión nº 10 de 23 de mayo de 1879, p. 326, libro 9.

[738] Actas MZA, sesión nº 11 de 30 de mayo de 1879, p. 330, libro 9.

[739] Actas MZA, sesión nº 13 e 2 de julio de 1880, p. 27, libro 10.

[740] Actas MZA, sesión nº 9 de 30 de abril de 1880, p. 474, libro 9.

consejo encargó a los administradores excelentísimos señores Venancio González y Juan Francisco Camacho[741].

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 pero insistía en 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 anuales[742]. 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 compañía[743]. 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 Vildósola[744].

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 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. Además se pondría un coche de 3ª en los trenes correos a fin de satisfacer todas las necesidades y se acordaba restablecer los trenes suprimidos cuando desapareciera la enfermedad[745]. 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 de Correos había comunicado que se celebraría un congreso postal en Lisboa el 3 de febrero de aquel año relativo al cambio de paquetes postales. El comunicado invitaba a las compañías de ferrocarriles a que designasen representantes que asistiesen a dicho congreso para informar a la comisión[746]. 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 compañía[747]. 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

[741] Actas MZA, sesión nº 13 de 2 de julio de 1880, p. 20, libo 10.

[742] Actas MZA, sesión nº 22 de 17 de octubre de 1884, p. 366, libro 11.

[743] Actas MZA, sesión nº 5 de 6 de marzo de 1885, p. 466, libro 11.

[744] Actas MZA, sesión nº 12 de 19 de junio de 1885, p. 43, libro 12.

[745] Actas MZA, sesión nº 15 de 21 de agosto de 1885, p. 81, libro 12.

[746] Actas MZA, sesión nº 2 de 23 de enero de 1885, p. 411, libro 11.

[747] Actas MZA, sesión nº 10 de 22 de mayo de 1885, p. 33, libro 12.

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 Lisboa[748].

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. También se presentaba 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 suscribir el convenio una vez obtenida la aprobación del Ministerio de Ultramar a las bases concertadas con la Dirección de Correos[749].

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. Estas partidas eran:

> -La adquisición y reparación de coches de todas clases desde los 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); etc[750].

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. Éste personaje es Jorge Silvela, el hijo de Francisco Silvela el famoso político que había contraí con

---

[748] Actas MZA, sesión nº 9 de 29 de abril de 1887, pp. 465-466, libro 12.

[749] Actas MZA, sesión nº 8 de 12 de abril de 1889, p. 304, libro 13.

[750] 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 03/12/2019]

Amalia Loring, la hija de los marqueses de Casa Loring de la poderosa familia Loring-Heredia. Este Jorge Silvela ostentó el cargo de director general de correos heredado de su abuelo materno.

He podido 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 que fue publicada en la *Gaceta de Madrid* del día 7 siguiente. 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 he 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 España la cual debían remitir a la Dirección General de Correos y Telégrafos[751]. El hecho de que el Ministerio requiriese los mapas elaborados por las compañías ferroviarias en lugar de utilizar mapas propios para sus necesidades es remarcable desde mi punto de vista. Seguramente la actualización de los mapas del Estado no fuese tan efectiva como la de los ferroviarios. 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, por tanto su información sobre las nuevas vías debía estar más actualiada.

Sabiendo que del tema de correos se encargaba la comisión mixta de ferrocarriles ya en este período y que el tema de la correspondencia era común a la mayor parte de las empresas ferroviarias, y sabiendo además el alto nivel de información que éstas manejaban deduzco 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 variar los itinerarios de los trenes correos. 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. El consejo calificó de atinadas estas observaciones 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, el ministro de la Gobernación y los delegados de varias empresas ferroviarias se había

[751] 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 03/12/2019]

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 realizado 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. Había estado elaborando dicho trabajo desde que se iniciara por la administración el programa de reforma del servicio de correos y se enviaría una copia de él al Comité de París[752]. El consejo 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 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. 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 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 de 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. Además manifestó 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. 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 París[753].

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. Fue el ministro de la Gobernación, Francisco Silvela, el encargado de firmarlo y presentarlo ante las Cortes un proyecto de ley que unificase 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 prescripciones[754].

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 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

---

[752] Actas MZA, sesión nº 8 de 24 de abril de 1891, p. 30, libro 14.

[753] Actas MZA, sesión nº 19 de 6 de noviembre de 1891, p. 91, libro 14.

[754] 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 03/12/2019]

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 (…)"*. Habían accedido a rebajar hasta el límite mínimo de 0,45 pesetas por coche y kilómetro el 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 justo hasta esa cifra[755].

Si bien no podemos conocer el fondo de las argumentaciones de Silvela al menos sí podemos asegurar que era un maestro del regateo. 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 aquella conferencia, 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. Bajo estas condiciones 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 aceptarlo[756]. Finalmente, el 15 de febrero de 1892, se dispuso por real orden que el precio definitivo por el transporte de los vagones correo en el trayecto citado de Madrid a Almansa quedaría fijado en 0,37 pesetas por coche y kilómetro recorrido. Serían el administrador Rafael Clemente y el director de la compañía los encargados de firmar el contrato correspondiente con la Dirección General de Correos[757], rubricado el 30 de abril siguiente[758]. 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 correo 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 ferrocarriles[759].

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

[755] Actas MZA, sesión nº 20 de 20 de noviembre de 1891, p. 96, libro 14.

[756] Actas MZA, sesión nº 3 de 12 de febrero de 1892, p. 134, libro 14.

[757] Actas MZA, sesión nº 4 de 26 de febrero de 1892, pp. 138-139, libro 14.

[758] Actas MZA, sesión nº 9 de 6 de mayo de 1892, p. 167, libro 14.

[759] Actas MZA, sesión nº 15 de 9 de septiembre de 1892, p. 209, libro 14.

las condiciones del convenio en vigor con el Estado. También 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 cual podría ocasionar que la Dirección 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 des- preciables, 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 pro- puesta 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 Norte[760].

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. En ese contrato 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 principa- les, 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 tri- mestre 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 concep- tos 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 Correos. Ante estos hechos el consejo de MZA acordó que se rescindiera el contrato vigente de 1883 y se negociasen las condiciones de un nuevo contrato extensivo a la Red Ca- talana[761]. La Dirección General de Correos aceptó la recisión del contrato de 1883 a finales de 1899 con una sola modificación, y un nuevo proyecto de contrato fue apro- bado por el consejo de MZA y autorizó al director de la compañía para su firma[762].

8.3.2. 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 correos, el telégrafos y la telefonía en Es- paña de una forma conjunta y otorga sentido a los procesos de construcción del Estado contemporáneo español[763]—, disponemos de algunas síntesis de la historia de la telegrafía en España como las de Sebastián Olivé[764]. 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 relacio- nes directas que tuvo desde su creación el telégrafo con las industrias de la comu- nicación y la prensa he creído conveniente tocar aquí algunos de los testimonios documentales que he encontrado directamente en las actas de MZ, sobre este medio

---

[760] Actas MZA, sesión nº 18 de 1º de agosto de 1899, pp. 12-13, libro 14.

[761] Actas MZA, sesión nº 22 de 6 de octubre de 1899, pp. 40-41, libro 13.

[762] Actas MZA, sesión nº 24 de 3 de noviembre de 1899, p. 75, libro 13.

[763] BAHAMONDE MAGRO, Ángel (dir.) (1993) *Op. cit*., 343 pp.

[764] 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 Telecomunica- ciones, 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.

de telecomunicación. El telégrafo se pondría en marcha en España gracias a las infraestructuras posibilitadas por las empresas ferroviarias privadas, que emprendie- ron la construcción de las primeras 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 me han salido al encuentro durante mi 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. Las grandes obras de construcción ne- cesarias para hacer posible la instalación del telégrafo eléctrico como los desmontes, los túneles y los grandes puentes, estuvieron a cargo de las ferroviarias. En un prin- cipio 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 de sis líneas a las empresas.

8.3.2.1. La instalación simultánea de las infraestructuras telegráficas del Es- tado 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 comu- nicaciones 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. Estos informes versaban bien sobre gestión de acciones y obligaciones, bien sobre contratos con proveedores de la construcción. Sobre la instalación simul- tánea de ambas infraestructuras telegráficas —la del Estado y la de la empresa pri- vada de ferrocarriles—, hay un testimonio temprano en el primer libro de actas de MZA de 1857[765]. Este primer testimonio se titula “Telégrafo del Gobierno” y dice:

> *“El Director presenta un proyecto de contestación a un oficio del Ins- pector gefe [sic] del ferro-carril de Almansa, en el cual pide se facilite por la Compañía la ejecución de los trabajos necesarios para el es- tablecimiento 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 conve- nientes 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 centí- metros (1m,80) del borde del carril exterior.*
>
> *2ª Que la hinca 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.*
>
> *4ª Y finalmente, que siempre que las obras del ferro-carril exijan la varia- ción 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

[765] Actas MZA, sesión nº 47 de 20 de junio de 1857, pp. 87-88, libro 1.

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 Ma- drid— era de 6.000 reales al año; es decir, parejo al sueldo que percibían los fogo- neros de 2ª clase (los fogoneros de 1ª clase se daban en un numero 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. Este empleado cobraba,
20.000 reales, mientras que el subinspector del telégrafo de Alicante percibía 12.000[766]. El primer inspector del telégrafo de MZA fue el Sr. Trochon, cuyo apellido de origen francés indica su procedencia. 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 sin especificar los motivos de 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 debió recurrir a sus socios franceses, pues seguramente no existían profesionales alta- mente cualificados en materia de telegrafía eléctrica aún en España[767].

En las actas de febrero de 1859[768] aparecen dos notas respecto a asuntos sobre el telégrafo de la compañía. La primera de ellas se hace referencia a dos comunicacio- nes en las que los gobernadores civiles de las provincias de Madrid y Toledo trasla- dan una Real orden de 20 de enero anterior. Ésta da lugar a un proyecto de exposi- ción al ministro de Fomento reclamando contra varias de las prescripciones conteni- das 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 ser- vicio. El consejo acuerda que se aclare consideradas como comunicaciones del ser- vicio 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 tele- gráficas al telégrafo de MZA en las líneas de Alicante y Toledo ocasionó encendida controversia. En la sesión del 4 de mayo del mismo año[769] se comentaba 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 impor- tante 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".*

[766] Actas MZA, sesión nº 11 del 26 de febrero de 1858, pp. 226 y 228, libro 1.

[767] Actas MZA, sesión nº 47 de 11 de agosto de 1858, p. 361, libro 1.

[768] 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.

[769] Acta MZA, sesión nº 23, de 4 de mayo de 1859, p. 74.

8.3.2.2. Las compras de material telegráfico. La casa Leon Meyer de Burdeos y la casa Bréguet de Paris (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 inyectados[770]. 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 las empresas españolas no comenzarían a servir maderas con esta técnica, ni para traviesas ni para postes, hasta más adelante[771].

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. El consejo consideraba que esta proposición era la más barata entre las demás presentadas desde Francia[772]. También en febrero de 1860 se adquirió el material para el telégrafo de la línea de Cuidad Real, realizándose el pedido al señor Bréguet en París por un importe de 15.611,60 francos y exceptuando los hilos, que serían entregados en Marsella[773]. 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 francos[774].

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 Venta de Cárdenas, del importe de 48.833,10 reales de vellón. Además se autorizaba de forma global la adquisición del material que se necesitaría para la conservación del 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 la Venta 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 Bréguet[775].

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

---

[770] Actas MZA, sesión nº 67 de 21 de diciembre de 1859, pp. 248-249, libro 2.

[771] 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.

[772] Actas MZA, sesión nº 6 de 10 de febrero de 1860, p. 289, libro 2.

[773] Actas MZA, sesión nº 7 de 16 de febrero de 1860, p. 299, libro 2.

[774] Actas MZA, sesión nº 16 de 12 de abril de 1860, p. 352, libro 2.

[775] Actas MZA, sesión nº 39 de 10 de octubre de 1861, pp. 374-375, libro 3.

París, como por ejemplo, en 1865 unos vasos porosos (en cantidad de 4.000), unas campanillas de parada simple (50), otras campanillas de parada doble (100), 100 tensores con el último sistema privilegiado que incluía sus soportes y tornillos y otras 1.000 campanillas dobles de suspensión[776].

La preferencia de MZA por la casa Bréguet no es casual. El relojero suizo Abraham L. Bréguet (1747-1823), en la década de 1790 había sido el mecánico de Claude Chappe (1763-1805), el inventor del telégrafo óptico. Unos años más adelante Bréguet perfeccionaría el invento gracias a los planteamientos teóricos del ingeniero español Agustín de Betancourt (1758-1824), quien parece haber sido 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. Esta institución sería precursora del Real Instituto Industrial de Madrid fundado en 1850, que cito en el apartado de formación de ingenieros españoles. Sería uno de los nie- tos 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 Francia[777].

8.3.2.3. 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 1860[778] 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 habitaciones de aquella estación, cuyo espacio era ya insuficiente para las necesidades del servicio ferroviario.

Las represalias del gobierno no tardaron el hacerse patentes. El 26 de abril de aquel mismo año[779] el consejo quedó enterado de una real orden expedida por el ministro de Fomento en la cual reclamabaen 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. De nuevo se prohibía el uso del telégrafo del ferrocarril para la transmisión de despachos particulares. Esta llamada de atención provocó que la Ccompañía contestase al ministro de Fomento que lo previsto en dichas reales órdenes había sido siempre exactamente cumplido y que no se podía admitir otorgar a la ley una interpretación tan estrecha como para considerar incluidos 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.

---

[776] 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.

[777] 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 he elaborado fusionando 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 03/12/2019]; 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 03/12/2019]

[778] Actas MZA, sesión nº 16 de 12 de abril de 1860, p. 349, libro 2.

[779] Actas MZA, sesión nº 18 de 26 de abril de 1860, p. 360, libro 2.

Otros roces con el gobierno se dieron a causa de la prerrogativa de algunos empleados del cuerpo de telégrafos a viajar gratuitamente en las líneas. En el acta de 8 de agosto de 1861[780] se hace una anotación acerca de una comunicación remitida por el director general de telégrafos 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 que según se desprendía de los pliegos de condiciones para esta concesión, 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 formasen parte de la red. Bajo estos preceptos se acordó informar al director de telégrafos.

Aquí planteo cómo en el caso de que las empresas gubernamentales opongan dificultades a las actividades de las ferroviarias, la táctica de éstas era obstaculizar del mismo modo a aquellas. La técnica seguida era 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. Aunque la anotación del acta es sumamente breve y no nos informa del contenido de la respuesta, deduzco que ésta no debió de ser demasiado grata para el consejo porque pasó dicho oficio al consultor jurídico para su examen[781].

Este conflicto seguía en pie a principios del año siguiente, 1862, ya que en el acta de 14 de febrero[782] 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 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 restringía estrictamente a las líneas a las que tenían destinados sus servicios, se acotaba aún más la prerrogativa y se solicitaba la firma del director de la compañía en dichos pases. Anteriormente debían de haber estado extendidos únicamente por el director del telégrafo según he podido inferir por la información del primer acta referida a este conflicto y su comparación con las informaciones posteriores. Ahora a los empleados de telégrafos que viajasen 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. Este organismo pretendía no tender sus propias infraestructuras para la línea en construcción de Zaragoza y exigía a MZA que los postes telegráficos de esa línea estuvieran dispuestos para recibir cinco hilos de forma que pudiera

[780] Actas MZA, sesión nº 32 de 8 de agosto de 1861, p. 338, libro 3.

[781] Actas MZA, sesión nº 38 de 4 de octubre de 1861, p. 370, libro 3.

[782] Actas MZA, sesión nº 6 de 14 de febrero de 1862, p. 22, libro 4.

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 reemplazarlos[783].

La construcción e inversiones en el telégrafo continuaron a la par que se iba construyendo la red ferroviaria. En la primavera de 1862[784] 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 la Venta de Cárdenas, se otorgó un crédito de 22.783 reales de vellón.

En agosto de 1862[785] 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 se había 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.

8.3.2.4. El giro del gobierno y la cesión de líneas telegráficas a MZA (1863)

En enero de 1863[786] 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 telégrafo del Estado. En un oficio del director general de telégrafos de 28 del mes de enero anterior se 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 Real[787]. Es muy posible que estos pedidos que MZA realizaba para el 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 marzo[788]. La compañía había recibido 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, 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

---

[783] Actas MZA, sesión nº 5 de 6 de febrero de 1862, p. 18, libro 4.

[784] Actas MZA, sesión nº 14 de 24 de abril de 1862, p. 59, libro 4.

[785] Actas MZA, sesión nº 25 de 24 de julio de 1862, pp. 110-111, libro 4.

[786] Actas MZA, sesión nº 3 de 4 de febrero de 1863, p. 224 libro 4.

[787] 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.

[788] Actas MZA, sesión nº 8 de 30 de marzo de 1863, p., 258, libro 4.

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. El 27 de junio de aquel año el consejo autorizó el pedido de 1.500 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 Córdoba[789].

8.3.2.5. 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 ferrocarriles 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 Públicas declaró anulada una circular que había emitido el consejo regulando este asunto según su propia conveniencia. Por imposición del gobierno se permitiría 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 asunto[790]. Las gestiones de la compañía directamente con las altas instancias obtuvieron el éxito idóneo. 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. Así se derogaría la anterior de 2 de noviembre de 1863 a la que se había acogido el director de Obras Públicas hasta entonces. En su lugar se dictaban varias prescripciones que fueron admitidas como aceptables por las empresas[791].

8.3.2.6. 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 quedaron zanjadas hasta un tiempo más tarde. La pugna por la exclusividad en la explotación de este servicio se resolvería en el verano de 1866. En acta del consejo de MZA del día 6 de agosto de 1866[792], con el título "Transmisión de despachos privados por el telégrafo de la Compañía", he hallado 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."*

[789] Actas MZA, sesión nº 21 de 27 de junio de 1864, p. 540, libro 4.

[790] Actas MZA, sesión nº 2 de 23 de enero de 1865, p. 81, libro 5.

[791] Actas MZA, sesión nº 9 de 27 de abril de 1865, p. 119, libro 5.

[792] Actas MZA, sesión nº 21 de 6 de agosto de 1863, p. 301, libro 5.

8.3.2.7. 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 supondría 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 tanto para las empresas y la administración como para la prensa. En segundo lugar también 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 Zaragoza[793]. Pero todavía no en todas las líneas los acuerdos entre el gobierno y MZA fueron de cesión. Poco a poco 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 Córdoba[794]. 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 oren el 17 de abril de 1867 que confirmaba las prescripciones esenciales de la anterior. Con ello las ferroviarias perdieron en primera vuelta la jugada, aunque el consejo de MZA acordó en junio gestionar nuevamente e insistió en obtener una resolución que se hallase en armonía con los derechos e intereses de la empresa[795]. No puedo asegurar que estas gestiones fueran la causa del giro que tuvo el gobierno respecto a las infraestructuras del telégrafo. Ya hemos visto como para algunas líneas habían comenzado los acuerdos de cesión de instalaciones, pero al año siguiente —en abril de 1868[796]— en las actas 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 elreglamento 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 compañía[797]. En la primavera de 1868 se transmitieron a la compañía algunas instalaciones de la Dirección General de Telégrafos como la casa

[793] Actas MZA, sesión nº 32 de 29 de diciembre de 1866, p. 346, libro 5.

[794] Actas MZA, sesión nº 12 de 25 de mayo de 1867, p. 415, libro 5.

[795] Actas MZA, sesión nº 123 de 3 de junio de 1867, pp. 418-419, libro 5.

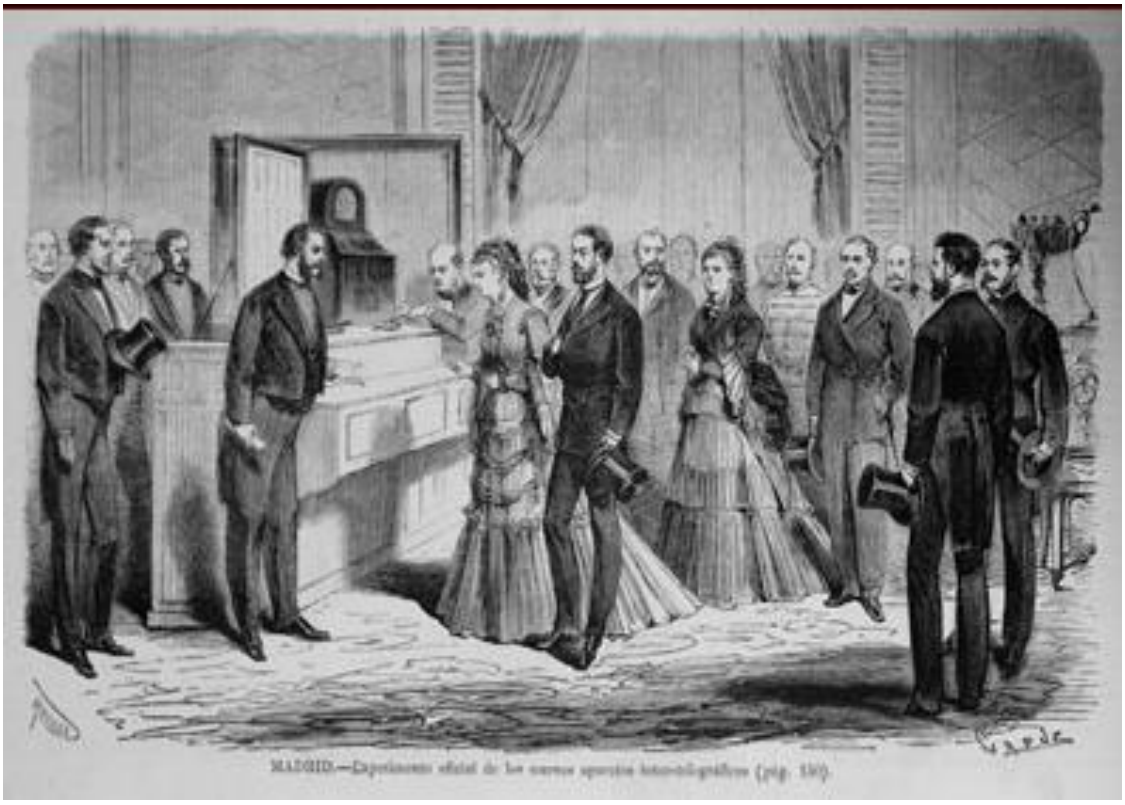
[796] Actas MZA, sesión nº 16 de 14 de abril de 1868, p. 567, libro 5.

[797] Actas MZA, sesión nº 27 de 2 de julio de 1868, p. 34, libro 6; sesión nº31 de 5 de noviembre; Actas MZA, sesión de 5 de noviembre de 1868, p. 66, libro 6.

estación telegráfica del gobierno en Castillejo en la provincia de Ciudad Real. Esta transferencia se hacía mediante un convenio que autorizaba a la ferroviaria utilizar para su servicio dicha casa gratuitamente y a efectuar algunas obras de reparación en aquel edificio. La compañía abrió un crédito con cargo a explotación de 21.000 reales de vellón[798]. Por decreto del ministro de la Gobernación de 28 de noviembre de aquel año 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 estaciones[799]. Mediante el intercambio de correspondencia a partir de 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 Estado[800].

A principios de noviembre de 1868 los precios de los telegramas que los viajeros dirigían entre las estaciones telegráficas de la compañía fueron 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 kilómetros[801].

Ilustración 25. "Madrid. Experimento oficial de los nuevos aparatos intertelegráicos". 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 mi 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.

[798] Actas MZA, sesión nº 15 de 1º de abril de 1868, p. 566-567, libro 5.

[799] Actas MZA, sesión nº 36 de 3 de diciembre de 1868, p. 80, libro 6.

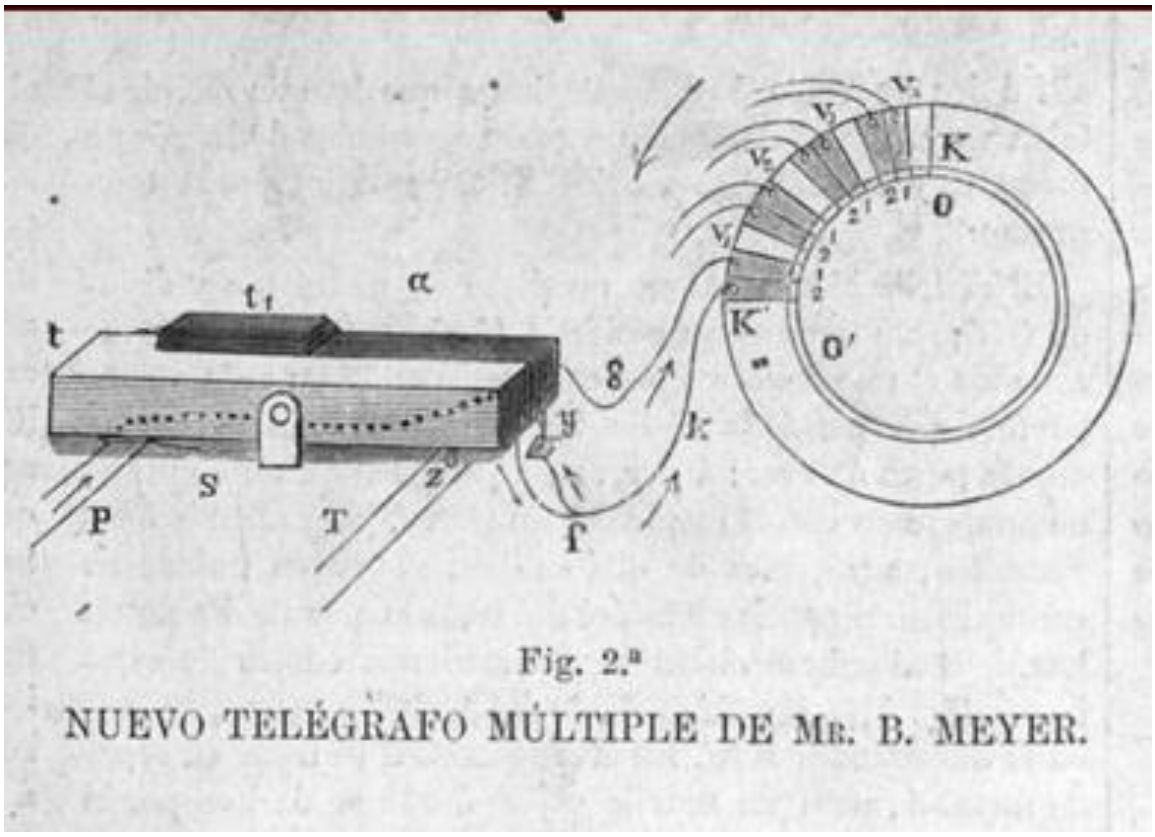
[800] Actas MZA, sesión nº 1 de 7 de enero de 1869, pp. 101, 102, libro 7.

[801] Actas MZA, sesión nº 31 de 5 de noviembre de 1868, p. 66, libro 6.

8.3.2.8. Los fabricantes españoles de material telegráfico (1873-1876)

Hasta la primavera de 1873 no he enconttrado el primer contrato para el suministro de postes telegráficos a una empresa española, que se realizaría al señor Arce. A dicho señor se encargaron 400 unidades al precio de 17 reales cada poste[802]. 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 un intervalo de tiempo de algo más de una década. A partir de los comienzos de aquel año de 1873 he encontrado varias anotaciones sobre daños y destrucciones de telégrafos de la compañía en varios puntos de la Península a manos de los carlistas, de los que ya me he ocupado en el apartado de las guerras.

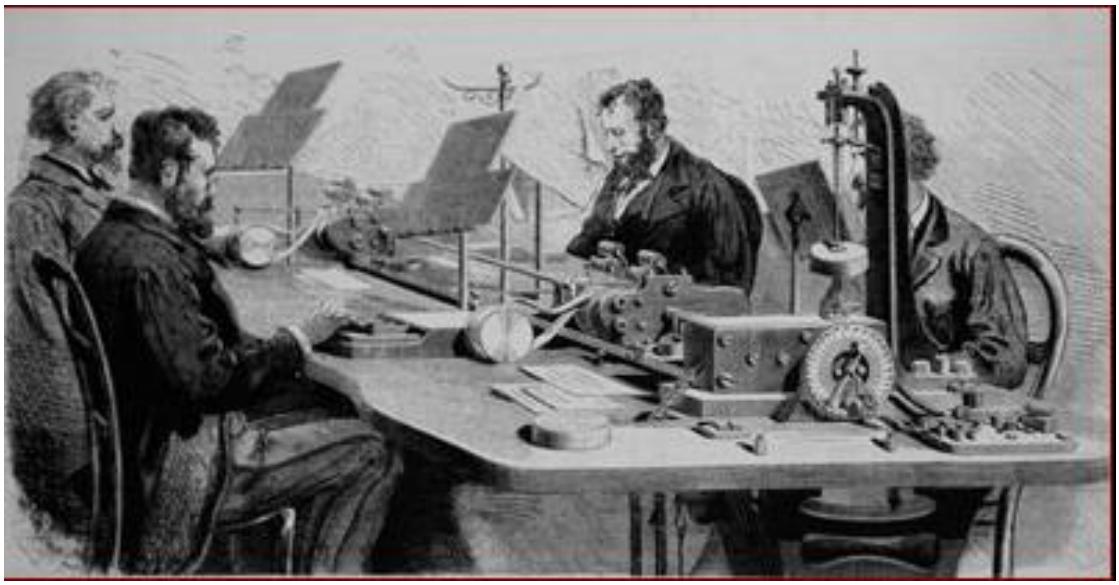
Ilustración 26. "Nuevo telégrafo múltiple de Mr. B. Meyer". Autor: anónimo



Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 20, año 18, de 30 de mayo de 1874, p. 320. Creo 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.

[802] Actas MZA, sesión nº 6 de 21 de marzo de 1873, p. 287, libro 7.

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. Aunque no consta la procedencia de dicho pedido, por su naturaleza tecnológica me atrevo a significar 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 vellón[803].

8.3.2.9. 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, dedicada al 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 cam- biar 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 supusiese[804].

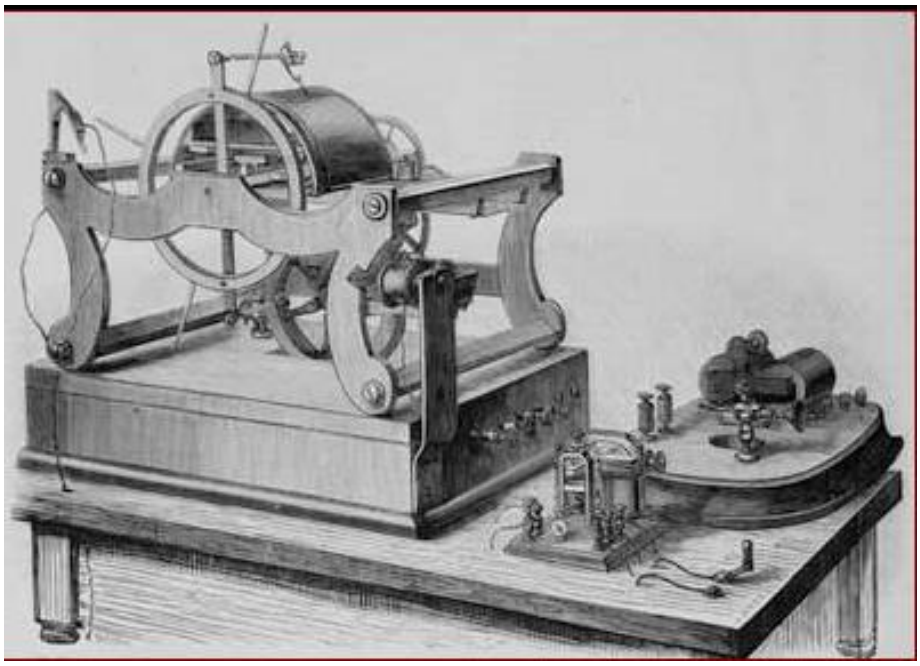
En esta época la transmisión telegráfica llegaba a sus más altas cotas de desarrollo tecnológico en Estados Unidos de América, ya que en 1876 W. E. Sawyer —el ingeniero industrial de Nueva York—, inventó un nuevo aparato telegráfico para transmitir la información de documentos en papel. Se trataba de un antecedente del posterior fax telefónico.

---

[803] Actas MZA, sesión nº 1 de 8 de enero de 1876, p. 262, libro 8.

[804] Actas MZA, sesión nº 19 de 22 de diciembre de 1876, p. 405, libro 8.

Ilustración 28. "Estados Unidos. Nuevo aparato telegráfico 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 discurría 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. De éstos había resultadoque 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. La compañía aceptaba tal servidumbre bajo reserva formal de que si por alguna circunstancia en el futuro pudiesen ser perjudicados los intereses ferroviarios la empresa tendría derecho de exigir la supresión de la línea o a percibir la indemnización que procediese en justicia[805]. Este mismo señor Hagron sería enviado a la Exposición de Electricidad de París de 1881 que veremos en la segunda parte de esta tesis. El encargo que se le dio fue de estudiar los adelantos de la ciencia para plantear las mejoras convenientes establecer tanto en el servicio del telégrafo como en el del alumbrado[806].

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 telégrafos con destino al servicio del movimiento a proveedores españoles. La la primera partida por importe de 3.102 reales de vellón se encargaría al empresario Ramón García Camba en la primavera de 1881[807]. Sobre este empresario no he logrado hallar de otros datos que el que nos suministra las mismas Actas de MZA. Hay un Ramón Camba, probablemente algún familiar del primero, en junio de 1876, quien había sido oficial de la inspección del telégrafo de la compañía. Este personaje colaboró en la colocación de

[805] Actas MZA, sesión nº 7 de 28 de abril de 1877, p. 471, libro 8.

[806] Actas MZA, sesión nº 4 de 17 de febrero de 1882, p. 359, libro 10.

[807] Actas MZA, sesión nº 8 de 21 de abril de 1881, p. 195, libro 10.

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 vellón[808] y un aumento de sueldo de 1.000 reales el año siguiente. Aquella gratificación la había recibido 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, la cuál había estado dotada hasta aquel momento con 2.000 reales de vellón[809]. Estimo 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 muy bien mirado en la empresa.

8.3.2.10. Las telegrafistas de la Asociación para la Enseñanza de la Mujer (1882)

En febrero de 1882 tengo una anotación en el Acta de MZA relativa a la "Asociación para la enseñanza de la mujer", institución de la que hablaré 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, comentaré tan solo 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 conveniente[810]. Infiero de las anotaciones que he encontrado que seguramente la "Asociación para la Enseñanza de la Mujer" hubiese enviado también solicitudes de empleo para sus alumnas a otras empresas privadas que utilizasen este moderno medio de transmisión de informaciones. Por ejemplo, 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 Rey[811], la cual formaba parte 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 femenina[812]. 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 un trabajo sobre el papel que 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. Dejo aquí indicada esta propuesta en espera de poder confeccionar al menos un futuro artículo en base a los

[808] Actas MZA, sesión nº 11 de 7 de junio de 1876, p. 338, libro 8.

[809] Actas MZA, sesión nº 8 de 25 de mayo de 1877, p. 485, libro 8.

[810] Actas MZA, sesión nº 4 de 17 de febrero de 1882, p. 363, libro 10.

[811] Para esta reconstrucción me he basado en los datos proporcionados por el artículo on-line de CRESPO GUTIÉRREZ, 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 03/12/2019]

[812] 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.

listados de personal que se incluyen en las actas de MZA, por ejemplo, y otros documentos ferroviarios disponibles.

8.3.2.11. 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. 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 he 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 1884[813]. 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 pesetas[814], y de 500 aisladores modelo grande al precio de 0,80 pesetas cada uno a don Ramón Cepeda[815].

También en 1884 he encontrado una anotación en las actas 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 equivalente[816]. La explicación a este préstamo de material solicitado por Loring a MZA, en lugar de adquirirlo de sus propios proveedores, puede ser que se hubiera presentado alguna 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. Es posible que Loring estuviese esperando la llegada de aquel material, que devolvería a cambio del tomado en préstamo en el momento en que fuese recibido.

8.3.2.12. 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. En ellas se desestimaba 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 disposiciones [817]. 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 creo digno siquiera de mencionar. Se

[813] Actas MZA, sesión nº 15 de 25 de septiembre de 1882, pp. 466 y 468, libro 10.

[814] Actas MZA, sesión nº 3 de 1º de febrero de 1884, p. 216, libro 11.

[815] Actas MZA, sesión nº 10 de 23 de mayo de 1884, p. 279, libro 11.

[816] Actas MZA, sesión nº 6 de 14 de marzo de 1884, p. 241, libro 11.

[817] Actas MZA, sesión nº 5 de 6 de marzo de 1885, p. 468, libro 11

trata de la declaración de vigencia de las disposiciones relativas al pasaje gratuito de los obreros necesitados en las líneas férreas[818].

8.3.2.13. 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 he encontrado 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 hasta las postrimerías del siglo. También hemos visto cómo, con un coste de casi el doble en 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 con- sumir 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 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 me lleva a pensar que tras varias décadas, un 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— perdiese en cierta medida su halo de prestigio social, al tiempo que la industria nacional alcanza la técnica necesaria para producir aparatos y abaratarlos.

8.3.2.14. Los telegramas para la prensa (1890)

Para concluir este epígrafe saldré de mis fuentes principales e incluiré aquí el estudio de la noticia y la real orden insertadas en la *Revista de Telégrafos* de 16 de septiembre de 1890, relativa a una resolución tomada por el director general de correos y telégrafos —recordemos, el señor Jorge Silvela— dada a fin de facilitar el servicio telegráfico de la prensa. Esta orden había sido ya publicada en la *Gaceta de Madrid* del día 4 de septiembre anterior, que transcribo parcialmente[819]:

> *"(…) 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*

[818] 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 03/12/2019]

[819] 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 03/12/2019]

> *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 de adaptarse a los ritmos de aquellos. Lo destacable es que mientras en Francia los servicios telegráficos habían conocido una expansión y eficiencia enorme, en España ya a finales del siglo —tal vez gracias a la creación de agencias telegráficas privadas ya a mediados del la centuria— el corto alcance de las agencias dedicadas a tal fin y los aún no plenamente organizados conglomerados de la prensa, dependían todavía 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 —director de correos en 1890— ,, como he dicho ya fue uno de los integrantes de la saga Silvela-Le Vielleuze. Concretamente supongo que fue el hijo de Francisco Silvela Le-Vielleuze, socio y yerno de Jorge Loring.

8.3.3. 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 he hablado ya más arriba, en un *ex cursus*. También cito las minas 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 comentaré 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 francos[820]. No tengo sin embargo constancia de que aquella primera propuesta de instalación de un teléfono fuese llevada a cabo efectivamente.

Casi tres años más tarde, en diciembre de 1884, las actas recogen una anotación referente al "Servicio telefónico"[821] que transcribo 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, pionera de la época en novedades, en octubre de 1877. 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

[820] Actas MZA, sesión nº 5 de 2 de marzo de 1882, pp. 367-368, libro 10.

[821] Actas MZA, sesión nº 29 de 19 de diciembre de 1884, pp. 421-422, libro 11.

una de las oscilaciones del marco legal. Así, por decreto de 11 de agosto de 1884 se reservó al Estado la explotación del servicio telefónico. El ministro Romero Robledo fue el encargado de elaborar este decreto. Este político justificaba su decisión aduciendo 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 unirlas 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 1886[822].

Con los datos que nos aporta la bibliografía puedo afirmar que la anotación del acta que precede a este párrafo —datada el 19 de diciembre de 1884 y que ya he transcrito— se refiere al acuerdo del consejo de MZA de adscribirse a la oferta del gobierno para establecer una red telefónica subsidiaria propia al modo de las que permitía el decreto de agosto de 1884. La única salvedad que advierto entre los datos de la bibliografía trabajada y los que nos ofrecen las actas de MZA recae 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 quedaría 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 Hacienda[823]. El segundo, del que nos habla la bibliografía que he utilizado, autorizaba al ministro de la Gobernación para establecer y explotar el servicio telefónico llevando la autoría del Ministerio de la Gobernación[824]. A continuación de estos decretos, en el mismo número de la *Gaceta* se publicaba el reglamento de establecimiento y explotación telefónicos[825]. En él se establece el importe de las cuotas de abono, así como el valor de los despachos, conferencias y demás servicios se satisfarían en sellos de Correos y telégrafos. También 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. También que todo abonado a más de una estación satisfaría la cuota de 500 pesetas por la primera, de

---

[822] 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.

[823] 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 03/12/2019]

[824] 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 03/12/2019]

[825] 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 03/12/2019]

375 por cada una de las restantes en servicio de día completo, 600 pesetas por la primera estación y 480 por las demás en servicio permanente. Además, 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. Por último se preveía que los Casinos, Círculos, Sociedades de recreo, fondas, cafés, teatros, estaciones de ferrocarriles, etc., satisfarían 1.000 pesetas por cuotas de abono, ofreciéndose en este caso un servicio permanente y en atención al mayor número de comunicaciones que han de exigir sus socios o público, quienes podrían hacer uso del teléfono a cualquier hora.

Aunque no he extraído para este trabajo con exhaustividad las anotaciones posteriores sobre el tema de la telefonía, debo indicar que existen en las actas de MZA algunas que hacen referencia a conflictos con algunas concesionarias privadas, debido a que el tendido de los hilos telefónicos se previó por el Estado paralelo a los hilos telegráficos. Los concesionarios de las nuevas líneas telefónicas habrían 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, la cual era a su vez 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 fuera objeto de revisión y pudiera ser alterado cada diez años de común acuerdo entre ambas partes. El contrato quedaría rescindido automáticamente en caso de desacuerdo[826]. 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 1894[827].

Salvo la incorporación de MZA al plan telefónico del Estado de 1884 mencionado ya no he hallado anotaciones referentes a la instalación de teléfonos por la compañía hasta octubre de 1908, 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. Transcribo íntegra la anotación sobre telefonía a la que me refiero, que lleva el título "Construcción de las redes telefónicas á lo largo de las líneas férreas"[828]:

> *"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*

[826] Actas MZA, sesión nº 5 de 9 de marzo de 1894, pp. 495-496, libro 14.

[827] Actas MZA, sesión nº 12 de 15 de junio de 1894, p. 39, libro 15.

[828] 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.

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 prestandole [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 he encontrado 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, diré que, según los estudios disponibles, en 1897 se habían concedido 42 redes telefónicas a compañías privadas entre las que destacaban por su 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 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 absorbería 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. Así la Peninsular se convertiría en 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 autorizo la entrada en España de la norteamericana International Telephone & Telegraph (ITT), altamente capitalizada y fundada en 1920. La ITT tendría que competir con otras dos propuestas de la Sociedad de Teléfonos Ericsson y la N.A.T. Electric Works no sin dificultades, aunque finalmente la americana 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 a si vez formaban parte del consejo de dirección de la Compañía Telefónica Nacional de España[829].

[829] 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

9. IMAGEN CORPORATIVA: INSIGNIAS Y UNIFORMES

En este capítulo realizaré una aproximación a la preocupación y los tanteos de MZA y la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga y Ferrocarriles Andaluces, en los primeros intentos por adoptar una "imagen de marca" identificativa. Mi interés será observar sus ensayos de anagramas que fueron creando y asomarme 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 ella, 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. En dicho espacio las subjetividades van trazando una red especial de significados. Hoy en día, dado el grado de desarrollo de la comunicación de las empresas, es aceptado que la comunicación de una organización se produce a todos los niveles mediante acciones simples, ofertas, o a través de la vehículos ex profeso que el público puede interpretar. Se constituye así el entrecruzamiento de conceptos y actitudes y todo ello —e incluso su ausencia— es comunicación. La comunicación organizacional presta especial atención y toda clase de esfuerzos al proceso de comunicación a través de la gestión y el intercambio de símbolos y el diseño de significados, tanto de forma activa como pasiva[830].

En las últimas décadas se han multiplicado los estudios acerca de la creación de símbolos en relación a las distintas fases de la cultura, incluyendo los procesos de creación de símbolos nacionalizadores en el siglo XIX[831]. También hay abundante bibliografía sobre emblemas del Estado como las banderas y los escudos, y sobre símbolos castrenses y del ejército[832]. Sin embargo, son muy escasos los estudios

---

[830] 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 03/12/2019]

[831] 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.

[832] 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 03/12/2019]

disponibles sobre el uso de insignias en la sociedad civil contemporánea a partir del momento a finales del siglo XVIII en que los oficiales destinados en embajadas y consulados 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. Desde entonces, en base a distintos decretos, fueron estableciéndose los diseños de los uniformes de los diferentes cuerpos civiles de la administración. Esta labor fue continuada du- rante la regencia de su esposa Mª Cristina. Ya a principios del siglo XX, con la crea- ción 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 casaca[833]. También se han tratado los uniformes y emblemas de las distintas ingenierías creadas en el siglo XIX, tanto en obras públicas como en uniformes[834], 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, yo no hemos encontrado obras dedicadas a este tema. Sin embargo, en el Archive Historique de la SNCF en Le Mans se conserva un expe- diente llamado "Costume des Agents"[835] que conserva sólo una página desagregada de la revista *Le P. O. Illustré*[836] —de la que no conozco ni su número ni su fecha de publicación— dedicada a los uniformes de los ferroviarios en el siglo XIX con ilustraciones que reproduzco a continuación.

[833] 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.

[834] 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 03/12/2019]

[835] Archive Historique SNCF, Le Mans, expediente 713LM1169, Costume des Agents.

[836] *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 03/12/2019]. 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.

Ilustración 29. "Costume des Agents", s. XIX, Le P.O. Illustré, Archivo Histórico SNCF Le Mans

Le P.O. Illustré 3

Le P. O. à travers les temps

III. — Sous le Second Empire

Dans les deux articles précédents, nous vous avons montré comment, avant l'établissement des chemins de fer, les malheureux voyageurs étaient contraints de passer des heures interminables en d'inconfortables voitures pour se rendre à quelques kilomètres de Paris et comment Orléans avait accueilli la première et maîtresse branche du réseau, lors de l'inauguration, ce fameux 2 mai 1843.

Aujourd'hui, nous allons suivre le développement de l'arbre dont les ramifications portent à présent la richesse dans toutes les contrées qu'elles couvrent.

Pour en arriver à l'état actuel, il fallut batailler, souvent de façon âpre, lutter à la fois contre le découragement et contre les crises financières.

L'instabilité politique des dix premières années de la monarchie de juillet prolongea le malaise et entraîna une paralysie presque générale dont les conséquences faillirent être funestes.

Quelques chiffres diront mieux que n'importe quels commentaires, combien, à cette époque, nous nous trouvions en retard en France sur les autres pays.

Nos voies couraient sur une longueur totale de 877 kilomètres, tandis qu'en Allemagne, cette longueur dépassait 2.800 kilomètres, en Angleterre, 3.600 kilomètres et aux Etats-Unis, 15.000 kilomètres.

Les projets envisagés à cette époque concernant : Paris-Lyon, Tours-Nantes, Orléans-Bordeaux, Orléans-Vierzon durent être sinon abandonnés, du moins écourtés. Le Gouvernement, en effet, refusait de donner de nouvelles concessions aux sociétés existantes. La plupart des administrateurs de la Compagnie se décidèrent alors à fonder une nouvelle Compagnie, celle du Centre, distincte de la Compagnie de Paris à Orléans, mais gérée par celle-ci. En même temps, la Compagnie de Paris à Orléans passa des accords avec celle d'Orléans à Bordeaux qui venait d'être créée.

Tenue des facteurs de 2e classe (hiver et été) ; des facteurs de stations ; des sous-facteurs ; des chefs d'équipes et des hommes d'équipe.

En 1848, phase extrêmement pénible, crise de capitaux, crise de confiance qui aboutit à une mise sous séquestre de quatre mois...

Et puis, la ténacité ayant une fois de plus raison de l'adversité, les choses, par un retour bien mérité, redevinrent meilleures. Aussitôt après le coup d'Etat, en 1851, le système des Décrets allait permettre le développement de l'industrie des chemins de fer. C'est à ce moment que fut créée la « Petite Ceinture » dont la construction incomba aux budgets des Compagnies propriétaires des gares reliées : Ouest, Rouen, Nord, Strasbourg, Lyon, Orléans. Chacune des Compagnies apporta un million et l'Etat quatre.

Premiers triomphes.

En 1852, fut autorisée la fusion des Compagnies du P.-O., du Centre, d'Orléans à Bordeaux et de Tours à Nantes. D'autres concessions vinrent s'ajouter à cet ensemble. On s'efforça de grouper avec ordre des lignes dont la naissance et le développement avaient été quelque peu chaotiques. On s'attacha à supprimer, entre compagnies voisines, des concurrences nuisibles à l'intérêt commun. Ce fut le début de l'organisation rationnelle des grands réseaux de chemins de fer français.

L'année suivante : Tours-Le Mans, Nantes-Saint-Nazaire. En 1855, Nantes-Châteaulin. En 1857, le partage du Grand Central, qui faisait de mauvaises affaires en raison des régions particulièrement pauvres et accidentées qu'il desservait, dota la Compagnie des trois quarts de ce réseau : 930 kilomètres de lignes : Montluçon-Moulins, Limoges-Agen, Coutras-Périgueux, Montauban et Arvant au Lot.

La longueur des lignes passait à 3.760 kilomètres, dont 1.293 en exploitation. A la même époque, le malchanceux M. Arnoux abandonnait, au profit du P.-O., le chemin de fer de Sceaux (voir l'article spécial : *Transformation et histoire d'une ligne de banlieue*).

Enfin, en 1857, après une révision du Cahier des Charges, la Compagnie recevait une concession de quatre-vingt dix-neuf ans, valable

Chef de station (vu de face et de dos) ; inspecteur et chef de gare principale ; sous-inspecteur, contrôleur de mouvement et chef de gare secondaire ; sous-chef de gare principale.

jusqu'au 31 décembre 1956 et qui depuis cette époque n'a pas été sensiblement modifiée.

Au début, la construction était entièrement à la charge de la Compagnie. Les devis rapidement dépassés, les actionnaires ne se montrèrent pas très rassurés et des capitaux anglais furent même retirés. En 1840, se fit la première application de la garantie d'intérêts, d'ailleurs purement nominale. En 1843, tandis que la Compagnie fournissait ballast, voie et matériel roulant, l'Etat prenait à sa charge l'infrastructure. Au moment du partage du Grand Central, une subvention de 72 millions fut accordée, mais l'Etat ne s'occupait plus, pour l'avenir, de la construction des voies nouvelles. D'autres formules devaient intervenir plus tard dans les Conventions de 1883 et 1921.

Voici un petit tableau indicatif de l'effort constant et tenace de la Compagnie. En 1841, 31 kilomètres de voies, 866.000 voyageurs. En 1869, 3.880 kilomètres et 12.345.811 voyageurs ... En 1925, 7.815 kilomètres et 87.049.176 voyageurs.

L'époque du « panache ».

Vous ne manquerez pas d'examiner, l'œil amusé, les photographies que nous donnons ci-après. Elles représentent très fidèlement les différents costumes portés vers 1854 par les agents de la Compagnie.

Le facteur-chef (grande tenue d'été) ; les facteur-contrôleur, facteur-receveur des stations-barrière, facteur de nuit qui, tous trois, portaient le même caban ; les surveillant, gardien-portier (tenue d'hiver) ; les contrôleur-chef, facteur enregistrant et brigadier des sous-facteurs (tenue d'hiver) ; les facteur de 1re classe et facteur de ville (tenue d'été).

Sin pretender aquí realizar un análisis exhaustivo expondré las insignias que abanderaron las empresas ferroviarias que nos ocupan, haciendo referencia a su evolución en la segunda mitad del ochocientos. Trataré también de aproximarme a los uniformes de sus empleados utilizando las Actas de MZA con la intención de acercarnos a la evolución de la imposición de la uniformidad y a las primeras empresas externas que se hicieron cargo de suministrarlos.

9.1. INSIGNIAS

Para la construcción de este apartado he utilizado las insignias de MZA y del Ferrocarril de Córdoba a Málaga y Ferrocarriles Andaluces conservadas en el AHF. También membretes de impresos e insignias en algunas publicaciones propias de las compañías. Sobre las imprentas que se encargaron de realizar estos trabajos de impresión hablaré en otro capítulo.

9.1.1. 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 c,on una sencilla decoración vegetal geométrica y en su cuerpo se crean volúmenes con pliegues de formas sinuosas y 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 su 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 perdurado 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 complemente el membrete y no aparece la firma de imprenta que pudiera orientarnos acerca de su realización técnica.

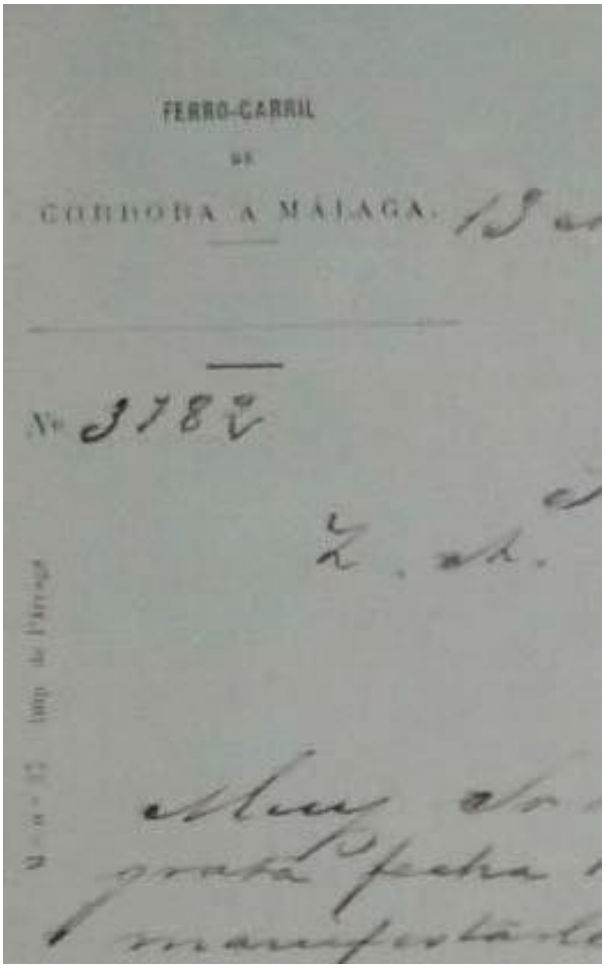
Ilustración 30: Insignia Ferrocarril de Córdoba a Málaga en membrete de carta 1862.

El esmerado diseño de los primeros membretes del papel impreso para cartas de esta ferroviaria debía suponer un dispendio considerable, puesto que cada folio debía ser tratado como una litografía. Ello pudo ser importante en las primeras etapas de fundación de la compañía. En la práctica, el surgimiento de otras necesidades económicas perentorias o necesidades económicas —derivadas por el rodaje mismo de la actividad— indujo a reducciones en gastos superfluos con el paso del tiempo, tanto monetarios como de economía de tiempo y esfuerzo. Las ingentes cantidades de papel que precisaban las compañías ferroviarias para sus actividades diarias se manifestaron a

medida que avanzaba la praxis del negocio. Algo más de una década después los membretes de las cartas de la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga se habían simplificado hasta el extremo.

A continuación inserto 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 Ferrocarril de Córdoba a Málaga, 1874

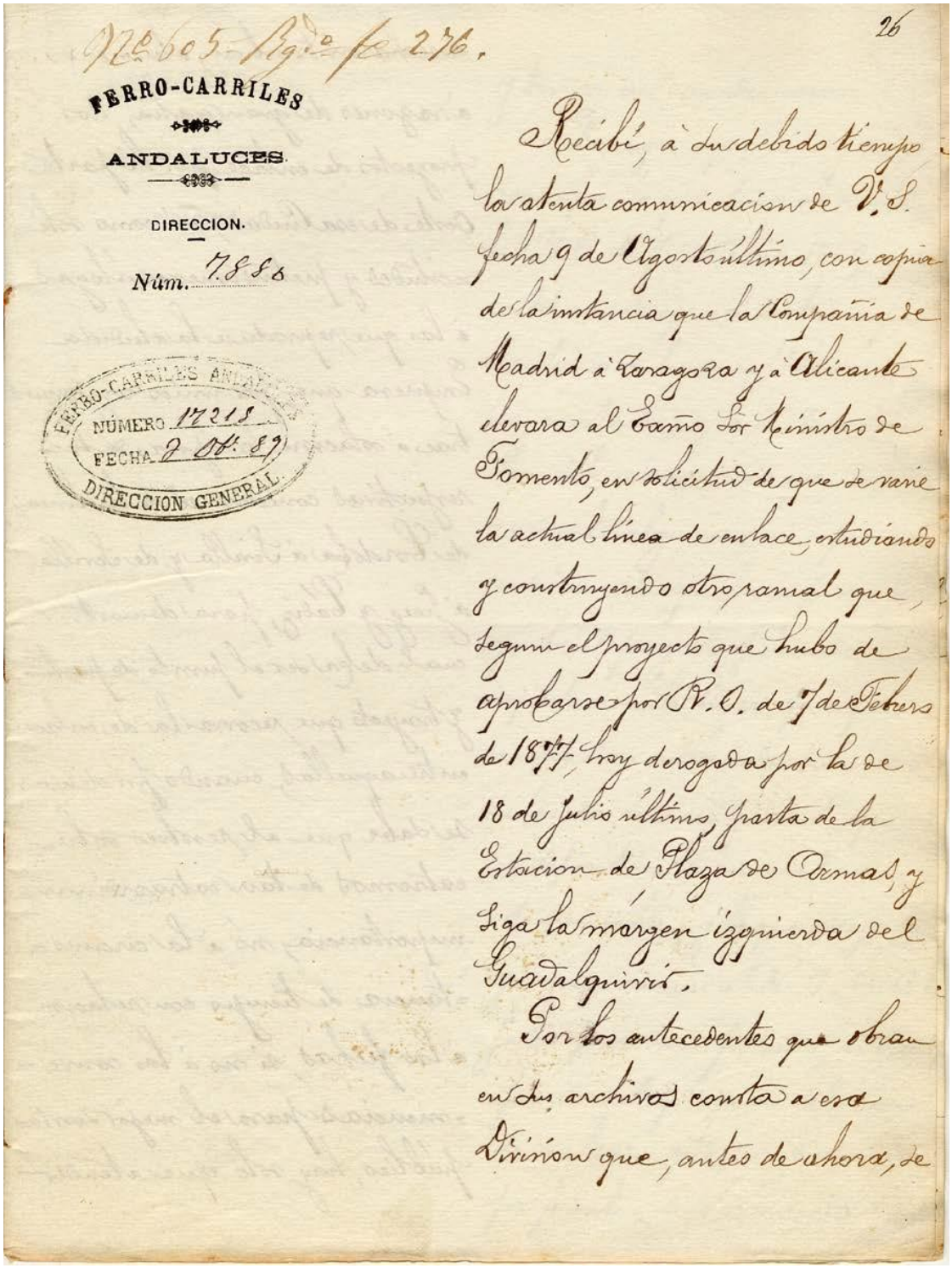


9.1.2. Ferrocarriles Andaluces

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 para la nueva corporación. Es posible que la ferroviaria mantuviese un taller de impresiones propio ya que de nuevo he encontrado 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

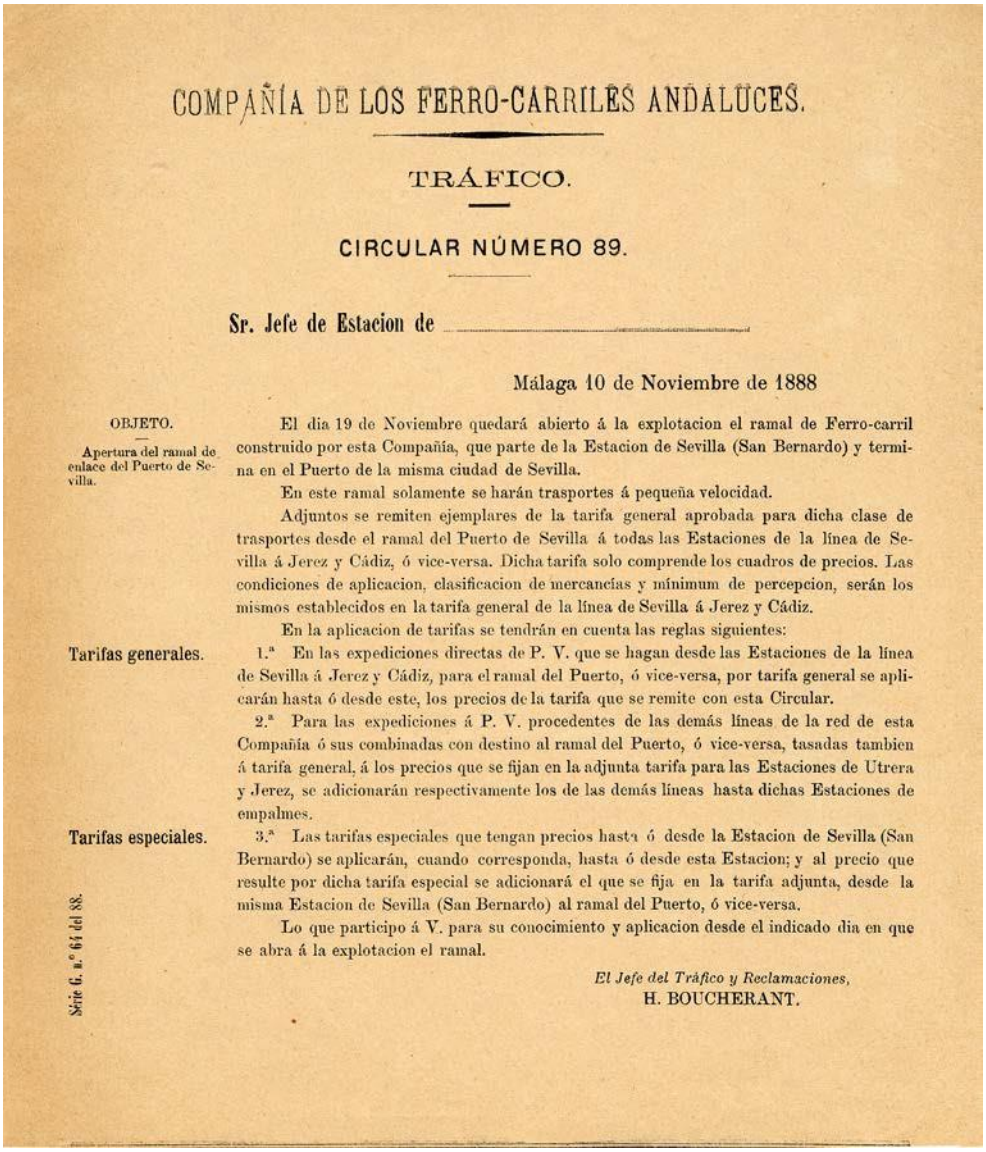
audaces, adoptándose varios tipos diferentes e introduciendo algunos pequeños adornos de líneas entrecruzadas, con un estilo que podría ser aproximado al modernismo. Este movimiento estético estaba surgiendo en las décadas finales del siglo. A continuación insertamos la muestra de un nuevo membrete sobre folio de 1889, de la dirección de la empresa. En él he comprobado 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 Ferrocarriles Andaluces, sin firma de imprenta, 1889



Analizando otros impresos, como el que inserto a continuación, se puede 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, con una tipología similar entre los documentos. Tampoco he encontrado un criterio fijo sobre cómo debía 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 inserto 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, llamada 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 Ferrocarriles Andaluces de noviembre de 1888



COMPAÑÍA DE LOS FERRO-CARRILES ANDALUCES.

TRÁFICO.

CIRCULAR NÚMERO 89.

Sr. Jefe de Estacion de _____

Málaga 10 de Noviembre de 1888

OBJETO.

Apertura del ramal de enlace del Puerto de Sevilla.

El dia 19 de Noviembre quedará abierto á la explotacion el ramal de Ferro-carril construido por esta Compañía, que parte de la Estacion de Sevilla (San Bernardo) y termina en el Puerto de la misma ciudad de Sevilla.

En este ramal solamente se harán trasportes á pequeña velocidad.

Adjuntos se remiten ejemplares de la tarifa general aprobada para dicha clase de trasportes desde el ramal del Puerto de Sevilla á todas las Estaciones de la línea de Sevilla á Jerez y Cádiz, ó vice-versa. Dicha tarifa solo comprende los cuadros de precios. Las condiciones de aplicacion, clasificacion de mercancías y mínimum de percepcion, serán los mismos establecidos en la tarifa general de la línea de Sevilla á Jerez y Cádiz.

En la aplicacion de tarifas se tendrán en cuenta las reglas siguientes:

Tarifas generales.

1.ª En las expediciones directas de P. V. que se hagan desde las Estaciones de la línea de Sevilla á Jerez y Cádiz, para el ramal del Puerto, ó vice-versa, por tarifa general se aplicarán hasta ó desde este, los precios de la tarifa que se remite con esta Circular.

2.ª Para las expediciones á P. V. procedentes de las demás líneas de la red de esta Compañía ó sus combinadas con destino al ramal del Puerto, ó vice-versa, tasadas tambien á tarifa general, á los precios que se fijan en la adjunta tarifa para las Estaciones de Utrera y Jerez, se adicionarán respectivamente los de las demás líneas hasta dichas Estaciones de empalmes.

Tarifas especiales.

3.ª Las tarifas especiales que tengan precios hasta ó desde la Estacion de Sevilla (San Bernardo) se aplicarán, cuando corresponda, hasta ó desde esta Estacion; y al precio que resulte por dicha tarifa especial se adicionará el que se fija en la tarifa adjunta, desde la misma Estacion de Sevilla (San Bernardo) al ramal del Puerto, ó vice-versa.

Lo que participo á V. para su conocimiento y aplicacion desde el indicado dia en que se abra á la explotacion el ramal.

El Jefe del Tráfico y Reclamaciones,
H. BOUCHERANT.

Série G. n.º 64 del 88.

9.1.3. 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 he 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). 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 presento dos de las insignias de MZA que se componían de estas tres letras entrelazadas en un mismo espacio, aunque no he podido determinar las fechas exactas en las que fueron compuestas.

Ilustración 34: Anagrama de MZA en grabado

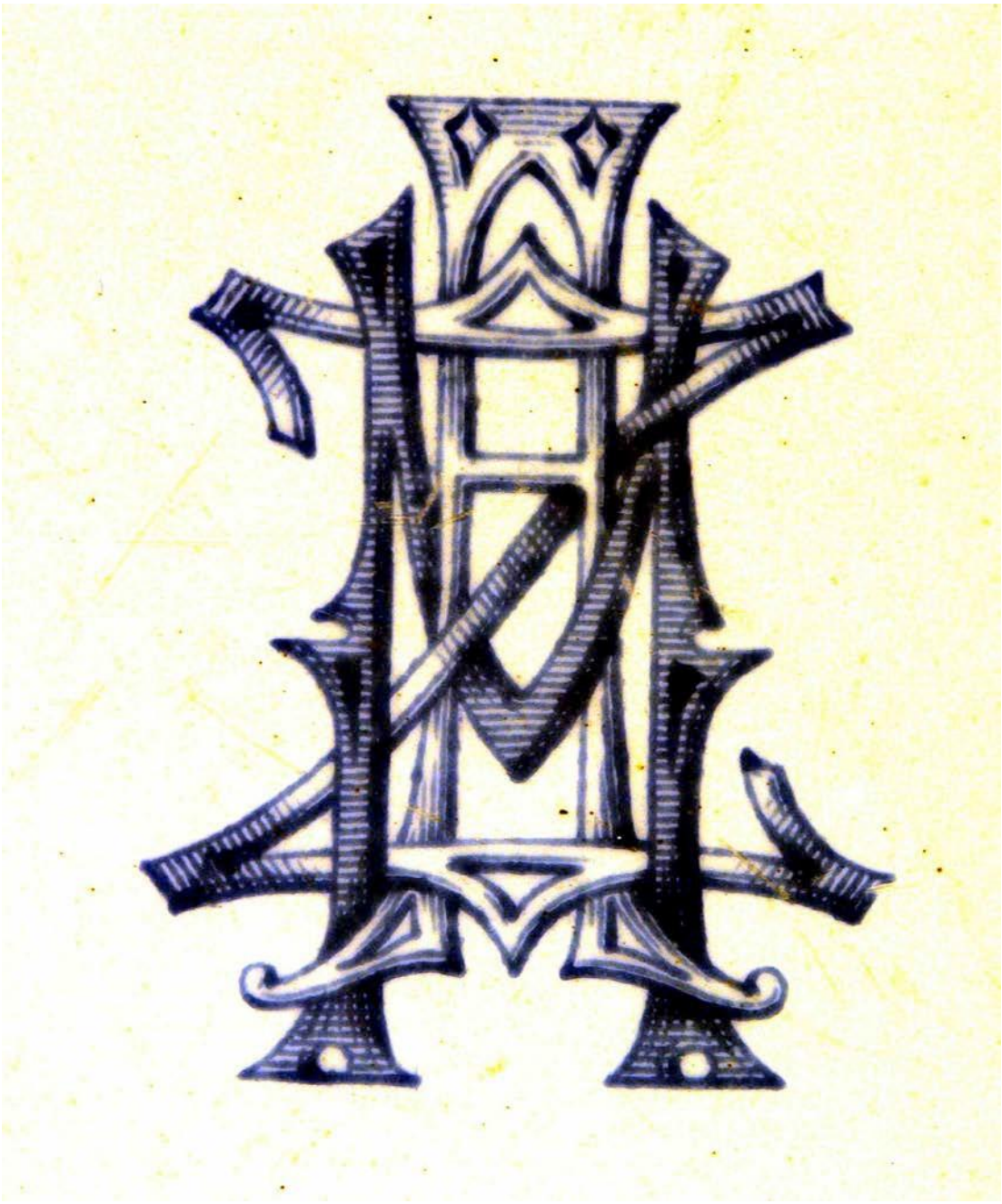
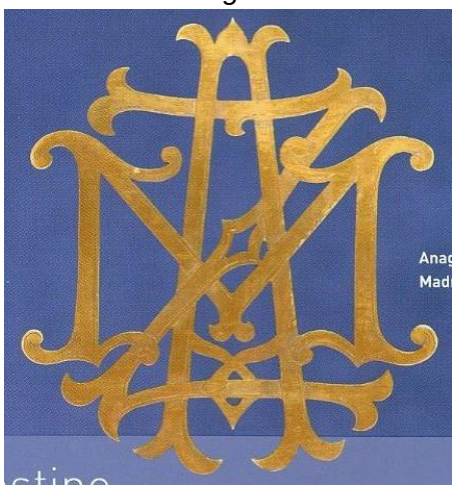


Ilustración 35: Anagrama MZA dorado



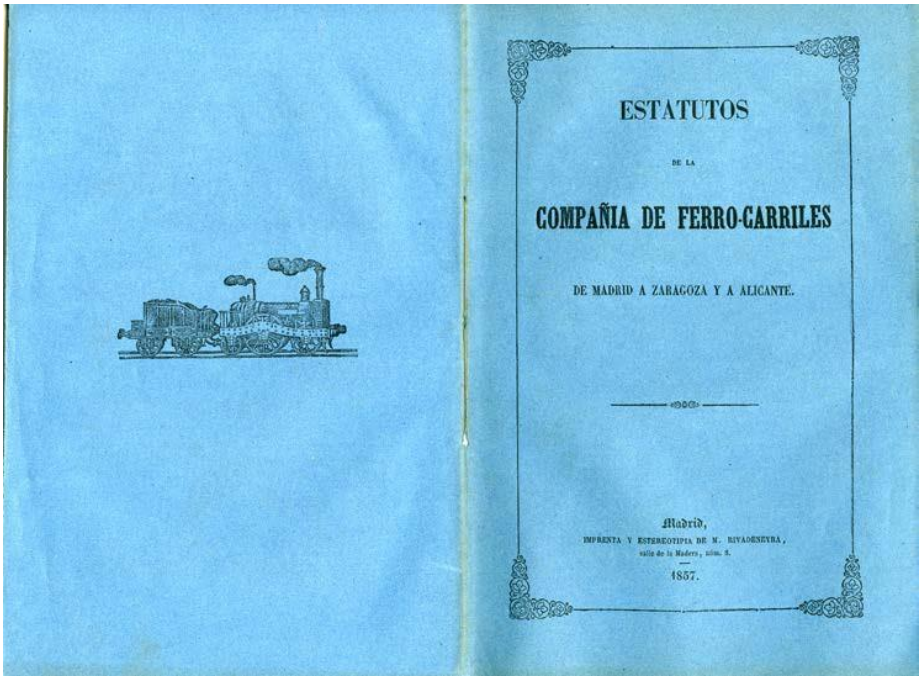
La especificidad de ambos anagramas se circunscribe a la utilización de las tres letras que reseñaban el nombre de la empresa, MZA. Pero no existe tampoco la adopción de un tipo de molde determinado para las letras, que se adornan con distintos penachos y elementos ornamentales.

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 esta empresa 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 Ferro-carriles Andaluces.

En los documentos impresos de MZA también observa 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 la centuria se dio una tendencia muy marcada a la simplificación y se eliminaron 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



ESTATUTOS

DE LA

COMPAÑIA DE FERRO-CARRILES

DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE.

Madrid,

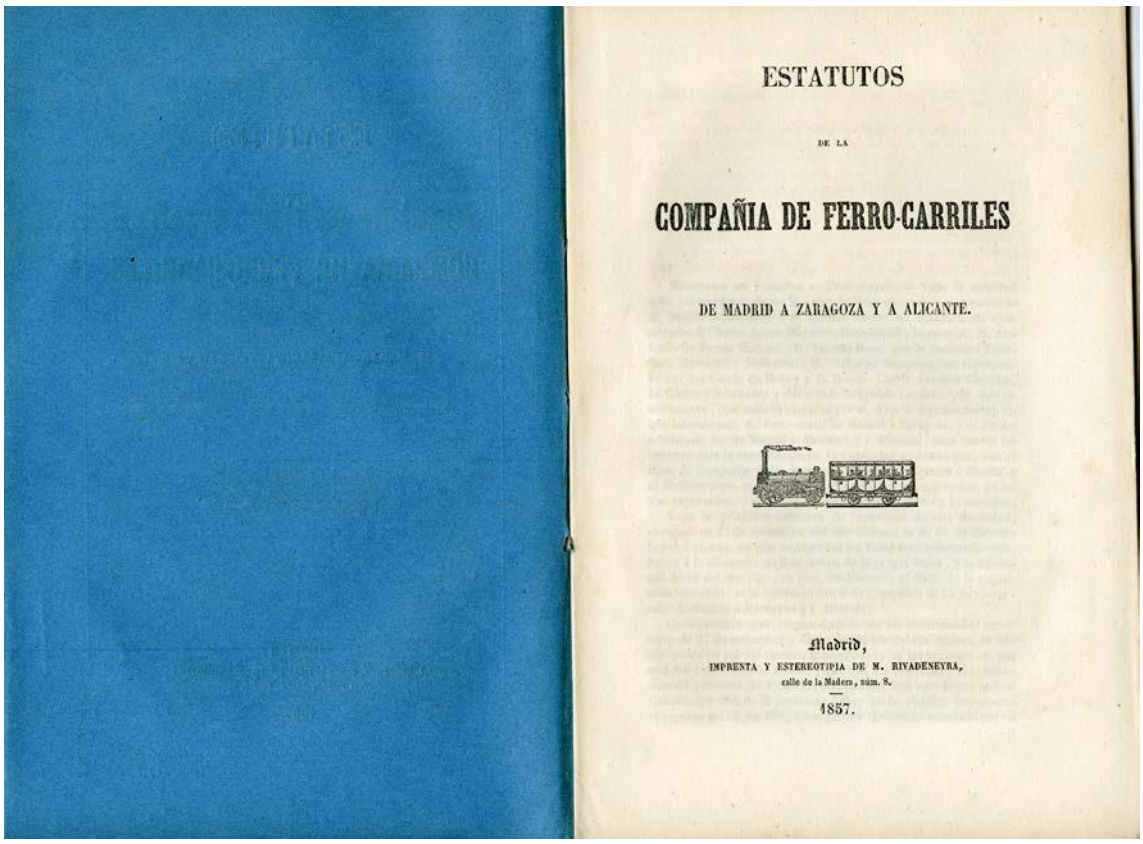
IMPRENTA Y ESTEREOTIPIA DE M. RIVADENEYRA,

calle de la Madera, núm. 8.

1857.

Aunque el paso del tiempo ha descolorido el tono del papel de esta portada haciéndolo parecer celeste, en el interior he comprobado que el tono e intensidad original de la misma es de 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


ESTATUTOS

DE LA

COMPAÑIA DE FERRO-CARRILES

DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE.

Madrid,

IMPRENTA Y ESTEREOTIPIA DE M. RIVADENEYRA,

calle de la Madera, núm. 8.

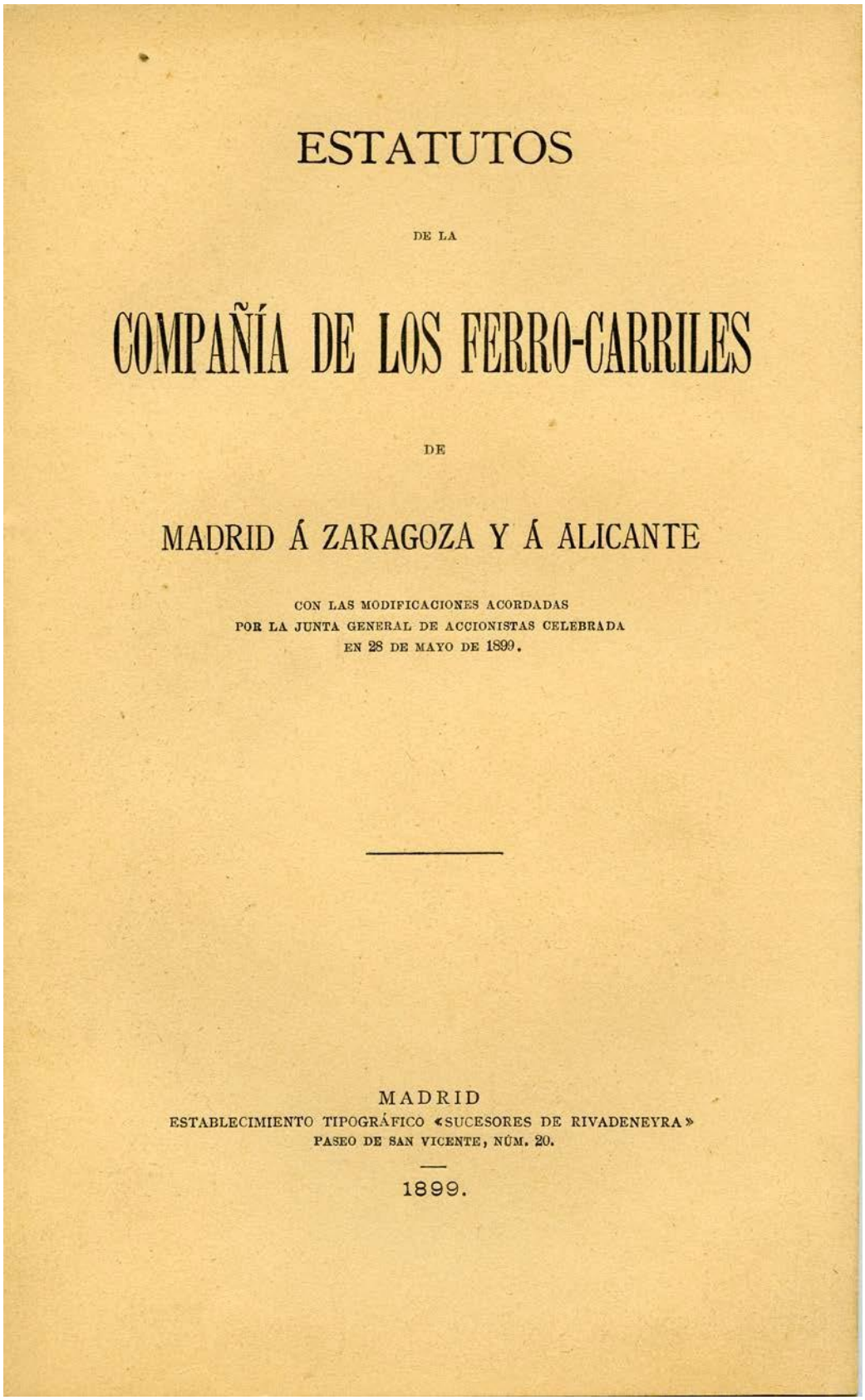
1857.

Al comparar las ilustraciones de la contraportada y la portada interior de estos *Estatutos*, vemos que la elección de la ilustración es aleatoria. Se emplean dos estampas muy diferentes de sendas locomotoras: la de la contraportada arrastrando un ténder 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 en cuanto al tamaño. Mientras que el dibujo de la contraportada está efectuado con una mayor organicidad de líneas, realismo y detalles, la representación de la portada interior 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. Por lo demás, la ilustración de la contraportada resulta mucho más estática que la figura de la contraportada. Es decir, no existe la intencionalidad de que los diseños de los dibujos constituyan una imagen corporativa 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, 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. El formato del papel es más alargado, resultando del conjunto una imagen más vertical que también aporta mayor sobriedad.

Ilustración 38: Portada de los estatutos de MZA de 1899



ESTATUTOS

DE LA

COMPAÑÍA DE LOS FERRO-CARRILES

DE

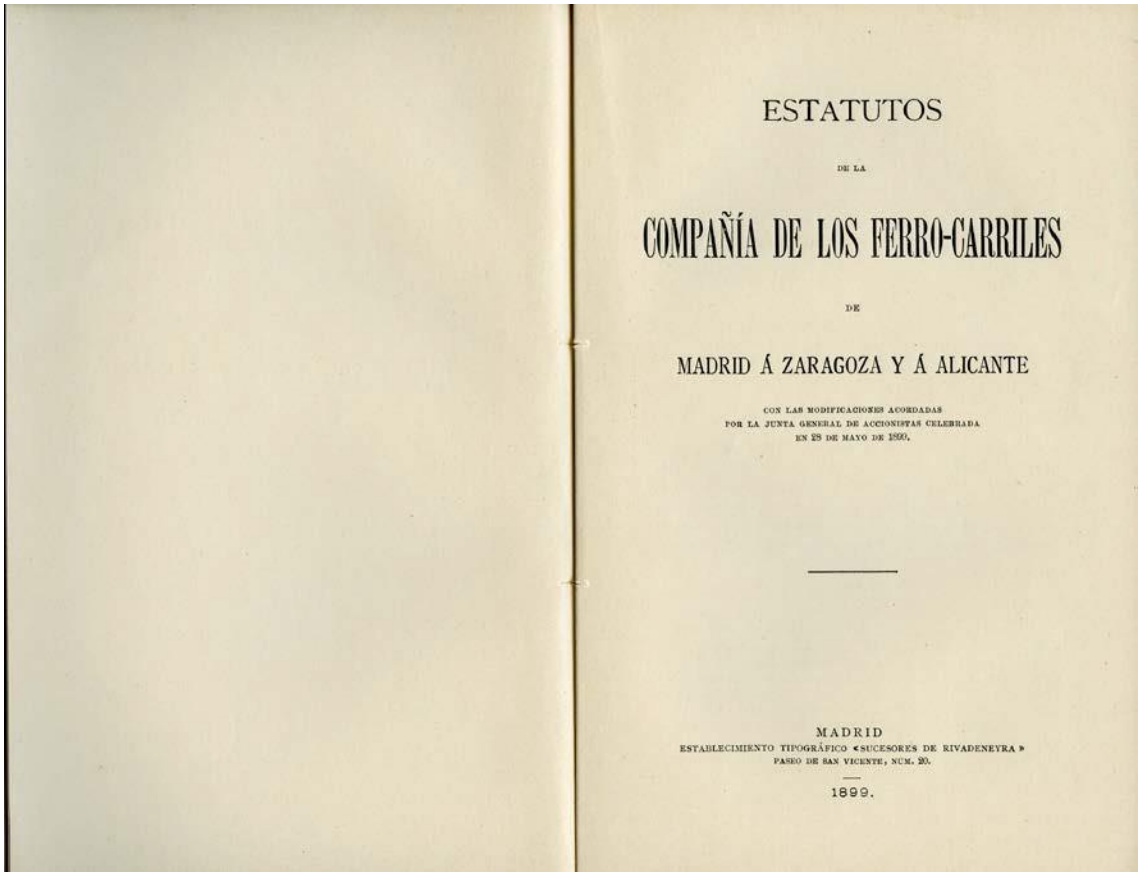
MADRID Á ZARAGOZA Y Á ALICANTE

CON LAS MODIFICACIONES ACORDADAS
POR LA JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS CELEBRADA
EN 28 DE MAYO DE 1899.

MADRID
ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO «SUCESORES DE RIVADENEYRA»
PASEO DE SAN VICENTE, NÚM. 20.

1899.

Ilustración 39: Portada interior de los estatutos de MZA de 1899



ESTATUTOS

DE LA

COMPAÑÍA DE LOS FERRO-CARRILES

DE

MADRID Á ZARAGOZA Y Á ALICANTE

CON LAS MODIFICACIONES ACORDADAS
POR LA JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS CELEBRADA
EN 28 DE MAYO DE 1899.

MADRID
ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO «SUCESORES DE RIVADENEYRA»
PASEO DE SAN VICENTE, NUM. 20.

1899.

Como breve conclusión diré 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.

9.2. UNIFORMES DEL PERSONAL

La uniformización de los elementos de imagen de las compañías también constituye una faceta comunicativa. En la actualidad la mayoría de las empresas —sea cual fuere su envergadura de negocio— mantiene el cuidado de esta uniformización tanto en vestimenta 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 que, como ya he dicho en distintos momentos a lo largo de este trabajo, sólo he contado con la documentación conservada en Madrid relativa a vía y obras. 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 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 voy a entrar aquí en el estudio de las edificaciones, estaciones, talleres ni las tipologías de estas obras, limitándome 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 década[837].

Entre algunos autores y autoras que sería necesario consultar para una puesta al día en materia de edificaciones ferroviarias y estaciones están Mercedes López García[838], Joaquín Sobrino Simal[839] y Nuria Torres Ballesteros[840] entre otros.

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, que titulado *Historia y evolución del uniforme ferroviario*[841] se basaba 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. El jefe de estación se encuentra en postura de espera enmarcado por una de las puertas, entre el reloj de la estación y un farol de pared[842]. Como ya he repetido antes, al haber trabajado esta tesis sin tener constancia de la existencia de las actas de la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga —posteriormente los Ferrocarriles Andaluces—, no he podido averiguar si la uniformización de su personal pudo ser quizás anterior a la llevada a cabo por MZA. Sobre ello existen algunos indicios de que la compañía andaluza pudiese adelantase en

---

[837] 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 Estado, se redactaron justificaciones conceptuales e históricas para llevar a cabo las protecciones y las tareas de conservación de los restos conservados como bienes culturales. 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/bienesculturales/n-7/capitulos/07-Plan_Nacional.pdf [última consulta 29/08/2015]

[838] Esta autora presentó una tesis sobre estaciones ferroviarias en la Universidad Complutense de Madrid en 1882, titulada *MZA: Historia de sus estaciones*. Su 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 consulta03/12/2019]

[839] SOBRINO SIMAL, Joaquín (2008) *Op. cit*., en CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, ANDRÉS (dirs.) (2008) *Op. cit*., Vol. II, pp. 823-887.

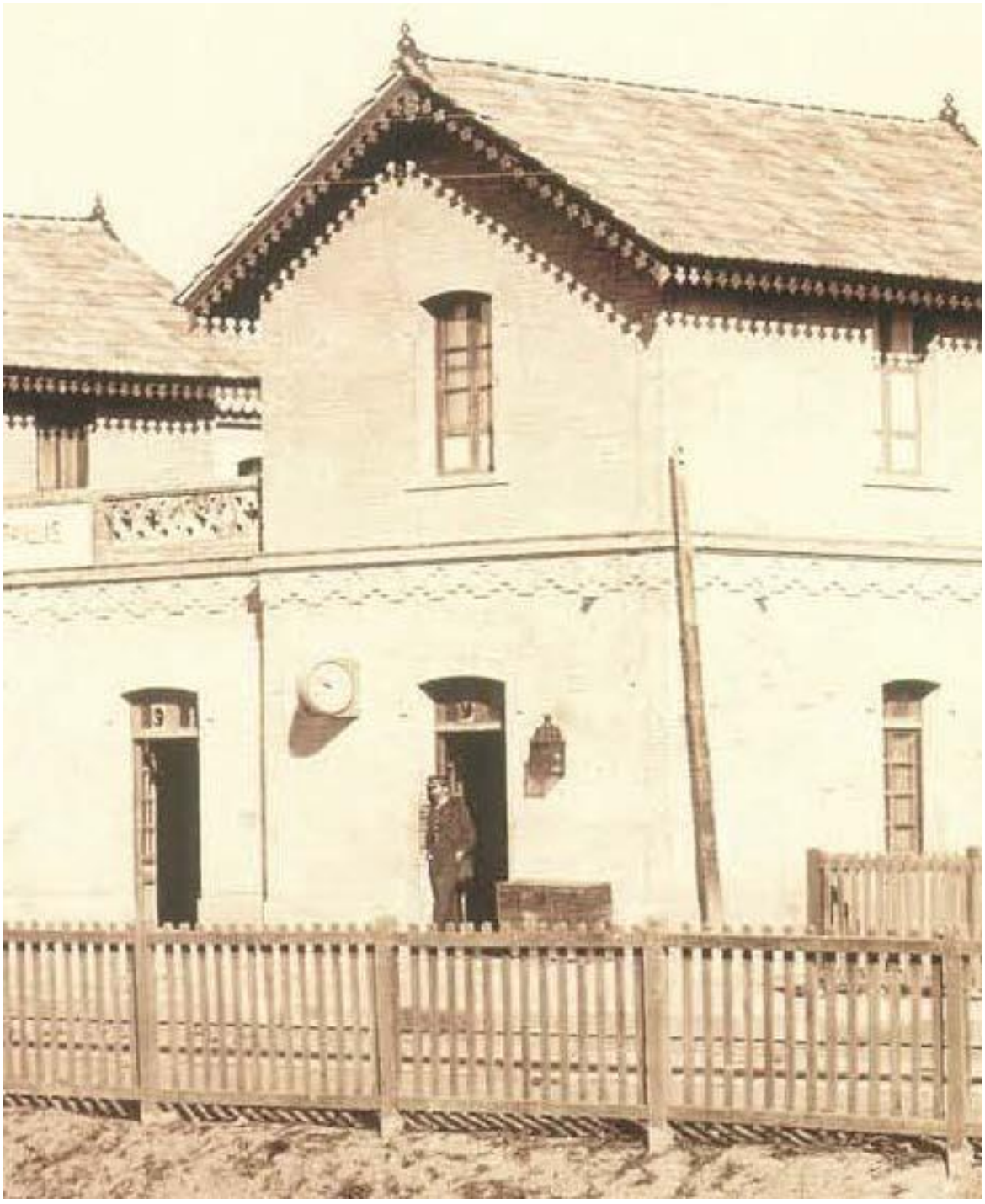
[840] TORRES BALLESTEROS, Nuria (2012) "Arquitectura y Arqueología Industrial de la Estación de Madrid-Delicias", en *Actas del VI Congreso de Historia Ferroviaria de Vitoria*. Disponible en: http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Vitoria2012/pdf/6037.pdf [última consulta 03/12/2019]

[841] 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.

[842] Íbid., p. 32.

algunos parámetros de modernidad a la gran ferroviaria. Incluso es posible que sus dimensiones más reducidas favoreciesen una mayor dedicación a asuntos de imagen.

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



9.2.1. 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. La primera referencia que existe en las actas de la empresa es de mediados de 1860, por lo que he supuesto que anteriormente los trabajadores irían 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 subasta[843].

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 Alicante[844]:

> *"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 renovaría el acuerdo con el mismo fabricante por el período de cinco años más. Con esta noticia también averiguamos que aún eran solamente los empleados del movimiento los uniformados, siendo ésta una información que se especifica en las actas de forma meridiana[845].

No puedo afirmar que el contrato con Juan Domínguez siguiera 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, con quien se conservaban los mismos precios estipulados en el contrato 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 compañía[846]. Desconozco las causas exactas que propiciaron el cambio de suministrador pero deduzco que en este caso no fueron razones de ahorro en el gasto. 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 puedo afirmar esto sólo con las anotaciones de las actas—, jugase un papel importante la capacidad del taller donde hubieran de confeccionarse. También es posible, simplemente que el anterior establecimiento hubiese cerrado o cesado en la actividad el propietario, por ejemplo. Sin embargo, la relación con el nuevo proveedor de uniformes no fue demasiado estable. En 1877 el propio contratista solicitó rescindir el contrato para el suministro de uniformes, determinando el consejo a petición del director *"la liquidación final y definitiva con el mismo"*[847]. No se nos revelan las causas de la recisión del contrato con dicho 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.

---

[843] Actas MZA, sesión nº 24 de 2 de junio de 1860, p. 394, libro 2.

[844] MUÑOZ RUBIO, Miguel (et al.) (1993) *Op. cit.*, p. 80.

[845] Actas MZA, sesión nº 9 de 23 de marzo de 1864, p. 474, libro 4.

[846] Actas MZA, sesión nº 17 de 23 de octubre de 1873, p. 342, libro 7.

[847] 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 — la cual he tratado suficientemente en la primera parte de esta tesis— suprimió la concesión de billetes gratuitos que se venían otorgando a los abastecedores de dicha sociedad. En relacion a la sastrería para los uniformes hizo una excepción 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 ferroviaria[848].

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 mil iniciales MZA para las gorras del uniforme de los empleados de la compañía[849]. 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 he podido 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. También que los uniformes 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. Supongo que si el deterioro del uniforme no estaba justificado su reemplazo por otro nuevo debía correr a cargo del empleado, pero no he hallado informaciones terminantes sobre este punto. Sin embargo, por el texto que insertaré a continuación parece que debían estar muy claros los motivos de que este deterioro se debiera a causas mayores y no al descuido del trabajador. En este sentido ofrezco a continuación 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 disposiciones vigentes relativas al uso de uniforme de los empleados de dicho servicio. Como nuevas especificaciones se designaban en esta circular los distintivos que correspondían a cada empleado según su respectiva categoría[850]. 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. La única condición frente a estos nuevos lenguajes icónicos era

[848] Actas MZA, sesión nº 23 de 29 de enero de 1897, p. 433, libro 15.

[849] Actas MZA, sesión nº 17 de 26 de junio de 1863, p. 322, libro 4.

[850] Actas MZA, sesión nº 13 de 2 de julio de 1880, p. 22, libro 10.

que los demás empleados o los pasajeros dispusiesen de la información adecuada para su descriptación.

9.2.2. 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 hablaré 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 liberal conservador *La Época* a partir del fallecimiento de su padre en 1887, don Ignacio José. Éste último fue el primer marqués de Valdeigleisas, por méritos literarios y periodísticos y por su lealtad dinástica; además de periodista muy valorado en su época e ilustre propietario de *La Época*[851]. Del libro que publicó el periodista Alfredo Escobar con motivo de este viaje de Alfonso XII se podría 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. En relación a estos uniformes de colegio el autor se recrea en los del Colegio de El Escorial, visitado por el mismo rey durante su infancia y cuya fotografía adornaba uno de los compartimentos del tren real donde efectuó el periplo del que 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. El 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."*[852]

9.2.3. Uniformización de otros servicios distintos al movimiento (1906…)

Hasta 1906 no he hallado constancia de que los empleados de otros servicios distintos al movimiento fueran uniformados. Eso sería transcurridos varios años de la unificación de la Red Antigua de MZA con la Red 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, más el personal de los trenes expresos y los trenes correo de las líneas principales. Para cubrir el presupuesto de la confección de uniformes— se concedió un crédito de 8.034,80 pesetas procedente de la cuenta "Diez por ciento de gastos de Administración por billetes de andén"[853].

Los siguientes en ser uniformados fueron los revisores de la Red Antigua —por acuerdo del consejo de diciembre de 1906—, los cuales hasta entonces carecían de uniforme. Sin embargo, los revisores de la Red Catalana ya hacían uso de uniforme antes de ser unificadas las dos redes. De hecho se determinó que el diseño para los nuevos trajes para los revisores de la Red Antigua que se encargasen fuese del mismo tipo que los

---

[851] OSSORIO Y BERNARD, Manuel (2004) *Op. cit*., p. 116.

[852] 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 03/12/2019], p. 20.

[853] Actas MZA, sesión nº 15 de 12 de octubre de 1906, p. 338, libro 20.

ya existentes en Cataluña. Teniendo en cuenta lo difícil que sería para los revisores hacer el gasto extraordinario de la compra de su 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"[854].

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 anden de Madrid-Atocha y demás agentes que las necesitasen en lo sucesivo[855].

A partir de comienzos del siglo XX disponemos de algunas descripciones de los uniformes ferroviarios de la época en obras literarias de Azorín, Alfredo Maqueríe, Pérez Galdós, etc[856].

[854] Actas MZA, sesión nº 20 de 22 de diciembre de 1906 , pp. 404-405, libro 20.

[855] Actas MZA, sesión nº 2 de 18 de enero de 1907, p. 478, libro 20.

[856] MUÑOZ RUBIO, Miguel (et al.) (1993) *Op. cit.*, pp. 82-90.

10. RELACIONES CON LA CORONA

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. Para dicho acercamiento a esta zona de la investigación he tomado como fuente principal las actas y otros documentos internos de MZA. En ellos he encontrado abundantes dechados de una planificación de la comunicación bien meditada y una desenvoltura de estrategias con un claro enfoque destinado a favorecer la opinión del público general hacia las actividades de la empresa mediante la organización o el patrocinio de eventos y actos públicos.

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 y se han analizado los riesgos que para la propia Casa Real suponían y supone 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 de 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. Igualmente se ha tocado el asunto de 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. En muchos casos se lucía el favor real simplemente por el hecho de 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". Contrariamente a las aprensiones que provoca en España el uso publicitario de la imagen de la familia real no parece producirse ningún rechazo en el caso de otras monarquías como la del Reino Unido[857].

Gracias a la documentación que aporto aquí podemos comprobar cómo durante el siglo XIX no existía esta aprensión a la asociación de la imagen real con las empresas privadas, como las ferroviarias que construyeron las primeras redes de ferrocarriles en nuestro país. Muy al contrario la publicitación de aquellas primeras líneas férreas se consideró casi como una obligación para la Casa Real. Tal vez su 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. 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, e intelectuales de diversa índole coincidían en esta idea. Según mi punto de vista, no sólo las compañías ferroviarias sacaban provecho de la imagen real en las inauguraciones de líneas y en los viajes

[857] 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]

reales por ferrocarril. La monarquía liberal hallaba también en estas grandes empresas capitalistas un baluarte para su justificación, existencia y pervivencia, quedando asociado el sistema monárquico parlamentario estas grandes obras públicas que traían la modernidad al país 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 hacia el liberalismo desde un empecinamiento por el absolutismo. Con estos nuevos aires modernos de la monarquía, quedaba demostrada su total adaptabilidad a los nuevos parámetros que imponía la modernidad.

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.

10.1. TRENES Y VIAJES REALES

Los actos y viajes reales tenían gran repercusión en los medios de opinión pública en el siglo XIX. Además de su repercusión directa en prensa, con motivo de los viajes reales solían publicarse libros que los relataban. En estos relatos de viajes reales quedaban detalladamente descritos dichos 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—. La comitiva regia se componía 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 hierro[858].

10.1.1. 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 construidos 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. 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. 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

[858] 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]

de vellón[859]. En abril de 1861 se abriría otro crédito para habilitación de carruajes para la familia real de 34.550 reales de vellón[860].

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 Francia[861]. Las primeras propuestas para estos carruajes llegaron del comité de París, quien se encargó de transmitirlas junto con dibujos de los coches. En aquella primera ocasión de adquisición de estos coches especiales el consejo de MZA para examinar las propuestas nombró a los mismos administradores que solían estar presentes en las líneas inauguradas por los reyes durante los años 1860: Moreno, Weisweiller y Zaragoza—[862]. 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 y merecieron 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 Zaragoza[863]. 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 incluido[864].

Por tanto 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 antiguos[865]. También en diciembre de 1865 se volvió a solicitar un crédito, esta vez de 20.000 reales de vellón, para la reparación del antiguo coche real. Pero la aprobación del consejo para este crédito quedó en suspenso, acordándose que se decidiría más adelante sobre este asunto[866].

Es casi seguro que el costeo de los trenes reales y de su transporte durante el reinado de Isabel II, corriese íntegramente a cargo de la empresa, puesto que no he encontrado en las actas rastros de la facturación que éstos supusieran.

10.1.1.1. 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. Aquellas empresas promovían viajes de recreo para el público a los lugares donde se trasladaba la Corte una temporada. 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

---

[859] Actas MZA, sesión nº 35 de 9 de agosto de 1860, pp. 52-53, libro 3.

[860] Actas MZA, sesión nº 15 de 18 de abril de 1861, p. 260, libro 3.

[861] Actas MZA, sesión nº 28 de 4 de septiembre de 1862, p. 134, libro 4.

[862] Actas MZA, sesión nº 36 de 21 de noviembre de 1862, p. 178, libro 4.

[863] Actas MZA, sesión nº 37 de 4 de diciembre de 1862, p. 183, libro 4.

[864] Actas MZA, sesión nº 1 de 12 de enero de 1863, p. 208, libro 4.

[865] Actas MZA, sesión nº 18 de 6 de julio de 1863, . 331, libro 4.

[866] Actas MZA, sesión nº 25 del 30 de diciembre de 1865, p. 205, libro 5.

recreo expendidos por MZA 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. La única condición fija era que además de los domingos y festivos discriminase según su criterio cuáles otros días sería necesario hacer estos trenes en espera de una afluencia masiva nocturna. También se acordó que fuese el mismo jefe del movimiento quien también organizase este servicio extraordinario entre Aranjuez y las estaciones intermedias, además del cruce con el tren nº 6 de Ciempozuelos[867].

10.1.1.2. La visita de Eugenia de Montijo (1862)

Con motivo de la visita de Mª Eugenia de Montijo —emperatriz consorte de Napoleón III— la compañía dispensó 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 Almansa[868]. Curiosamente he descubierto en las actas del consejo casi un año y medio más tarde —en sesión del 20 de marzo de 1865[869]— 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 consecuencias negativas para el pobre fondista —como 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, leemos:

> *"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."*

10.1.1.3. 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 córte. También se da este nombre a la recepción oficial que hacen las autoridades de provincia, como represntando al monarca en ciertos dias llamados de córte"*[870]*.*

---

[867] Actas MZA, sesión nº 15 de 9 de mayo de 1864, p. 501, libro 4.

[868] Actas MZA, sesión nº 27 de 26 de noviembre de 1863, p. 385, libro 4.

[869] Actas MZA, sesión nº 7 de 20 de marzo de 1865, p. 106, libro 5.

[870] GASPAR Y ROIG (1853) *Biblioteca Ilustrada de Gaspar y Roig. Diccionario enciclopédico de la lengua española, con todas las vozes, frases y locuciones usadas en España y las Américas Españolas […]* Tomo 1, Imprenta y Librería de Gaspar y Roig, Editores, Madrid.

Durante el reinado de Isabel II se organizaron besamanos en Aranjuez de tanto en tanto. El 27 de abril de 1864 tendría lugar uno de estos actos protocolarios en dicha ciudad 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 ordinario[871]. Otro besamanos fue organizado en Aranjuez para el día 13 de mayo del mismo año con las mismas condiciones de trenes especiales que el anterior[872].

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 18. La acción quedaba 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 oportuno[873]. 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. Efectivamente en este momento se reducían los 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.

10.1.1.4. 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 por medio 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. 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 debidos[874]. A pesar de todas 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 conveniente[875]. En el libro anónimo que relata aquel viaje de la reina que he mencionado al comienzo de este apartado se describe el accidente con mayor detalle[876]. La máquina exploradora que precedía al tren a unos treinta kilómetros entró en la estación atestada de personas. Según el texto serían 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. Aunque la máquina exploradora llegó avisando su presencia y acortó su marcha mucho antes de entrar a la estación al tiempo que reducía en una cuarta parte su velocidad, la multitud creyó que se trataba del tren real y en la creencia de que se detendría, algunos

---

[871] Actas MZA, sesión nº 13 de 25 de abril de 1864, p. 492, libro 4.

[872] Actas MZA, sesión nº 15 de 9 de mayo de 1864, p. 501, libro 4.

[873] Actas MZA, sesión nº 4 de 9 de febrero de 1866, p. 228, libro 5.

[874] Actas MZA, sesión nº 29 de 6 de diciembre de 1866, p. 333, libro 5.

[875] Actas MZA, sesión nº 30 de 12 de diciembre de 1866, p. 335, libro 5.

[876] ANÓNIMO (1867) *Op. cit.,* pp. 65-70.

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. Sólo 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 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, entregado a una ardorosa expansión a la manifestación de sus afectos por los reyes. Entre aclamaciones y vivas las gentes 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 con el itinerario y los horarios previstos para el viaje del ministro de la Gobernación comunicado a los gobernadores de las provincias[877]. El día 11 tampoco se hace ninguna referencia al atropello y fallecimiento de las cinco personas en Daimiel. 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 usual 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 continúan felizmente sin novedad en su importante salud (…)"*[878]*.*

En este número del día 11 de *La Correspondencia de España* ya se hace patente que el silenciameinto de la noticia había sido intencionado, Ya habían llegado los reyes al final de su recorrido de aquel día, Ciudad Real, y la noticia había tenido el tiempo suficiente de haber sido ya conocida en todas las redacciones de prensa. No se trataba de un desfase de la información, sino en un silenciamiento intencionado.

---

[877] 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 03/12/2019]

[878] 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 03/12/2019]

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 1866[879].

El accidente del convoy real no hacía peligrar solamente la imagen pública de 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 cuestionando la legitimidad de su derecho divino, hallándose 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 unionista. Este periódico hacía chistes permanentemente sobre la supuesta homosexualidad del rey y los amantes de la reina, poniendo en tela de juicio continuamente los valores morales de la Corona. 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 accidente[880].

Es posible que la noticia se extendiese varias semanas más tarde de haberse producido el suceso, 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 caso en un esfuerzo para evitar que el interés económico de las empresas se viese comprometido en un problema político de largo alcance.

10.1.2. 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 hay 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 he 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. Estaban incluidos los empleados y los trenes especiales que se hiciesen para la regia familia así como para los carruajes, caballos y demás expediciones de la misma tanto en grande como en pequeña

---

[879] 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 03/12/2019]

[880] 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 03/12/2019]

velocidad, mediante un proyecto de circular nº 55 que fue aprobado por el consejo en junio de 1871[881].

10.1.3. Los trenes reales durante el reinado de Alfonso XII

Durante el reinado de Alfonso XII la corte seguía trasladándose a Aranjuez durante el período estival. El veraneo de este monarca suponía un tránsito alto de viajeros entre Madrid y Aranjuez. Desde la época de primavera se establecían servicios especiales de trenes para el público al Real Sitio que redundaban en beneficios económicos para la compañía[882].

El transporte de los trenes reales durante el reinado de Alfonso XII tampoco fue ya costeado 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 dadas 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 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 actas[883]:

> *"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 reglamen- taciones más onerosas para la Real Casa que en las demás Com- pañías, pero que no es dado a la Compañía prescindir de la exac- ción del 15% correspondiente al Tesoro mientras no lo autorizase así expresamente la Superioridad competente el Consejo, con pre- sencia 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 ve- llón 116.052 quedando como precio líquido la cantidad de reales vellón 221.53l8 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 correspon- diente 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. Los términos de esta participación fueron bien donando premios para las carreras de caballos que se celebraron en el hipódromo —y a las que 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.

---

[881] Actas MZA, sesión nº 13 de 17 de junio de 1871, p. 74, libro 7.

[882] Actas MZA, sesión nº 7 de 8 de abril de 1876, p. 309, libro 8.

[883] Actas MZA, sesión nº 21 de 19 de diciembre de 1877, p. 91, libro 8.

10.1.3.1. 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 he introducido, aprovechó el hecho de formar parte de la comitiva del rey como oportunidad para escribir un libro titulado *El Viaje de Don Alfonso XII á Francia, Alemania, Austria y Bélgica*, que sería publicado en 1883 en Sevilla. El aventajado testigo nos aporta un valioso testimonio sobre el periplo, del que más adelante comentaré 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 he encontrado una descripción tan exacta en el libro del viaje de Isabel II que más arriba he comentado, ni en otros textos que pudieran servir como fuente. Así, he optado por reproducir fielmente la exposición de Escobar sobre dichos carruajes de Alfonso XII[884]:

> *"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 los 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 lavabo-tocador, en el que se veía un necessaire 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 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*

[884] 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.

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. La prensa se hizo eco del incidente con gran profusión de artículos y noticias sobre ello. 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 título[885].

10.2. INAUGURACIONES DE LÍNEAS

La inauguración de las líneas a medida que iban estando listas para su explotación entrañaba fundamental trascendencia en los intereses comunicacionales de las empresas del ferrocarril en la primera fase de construcción de redes. Las aperturas 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 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 llamaríamos "labores de relaciones públicas". Se planteaban en aquellas ocasiones nuevos proyectos a las autoridades, 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. Incluiré en este apartado las primeras inauguraciones de líneas de MZA aunque salgan del ámbito geográfico de nuestro estudio, pues creo que son significativas al representar las claves fundamentales de la política de comunicación externa de MZA en el primer período de su existencia.

Las inauguraciones de líneas férreas por la realeza fueron tratadas de forma similar a otras prácticas ceremoniales que se habían dado durante la Edad Moderna, especialmente los fastos encomiásticos organizados por las ciudades en honor a los monarcas absolutos. En dichos fastos 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, 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, templetes, etc…) para la ocasión y el ornato de la ciudad con distintos elementos de resalte (flores, banderolas, faroles, etc.), más 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

[885] Íbid., pp. 212 y ss.

documentos literarios llamados "Relaciones" que generalmente fueron impresos en Madrid o Toledo, aunque también se publicaron algunos en Sevilla por ejemplo[886].

Efectivamente, una transposición prácticamente idéntica encontramos ya en el siglo XIX en las inauguraciones de líneas férreas y los primeros viajes reales que realizaron los monarcas en tren. El concepto y las líneas generales de las fiestas permanecieron inalterables en lo esencial entrados en la época contemporánea. La única diferencia residía en que ahora se incorporaba el progreso en su faceta mecánica representado y hecho tangible por el ferrocarril. Ya en el momento de inauguración de las líneas férreas en España era tan indudable como innegable para los contemporáneos que los tiempos habían cambiado y que una nueva era estaba comenzando. 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 Vovelle[887]— cambian a un ritmo mucho más lento que el conjunto de factores de la política o incluso de la economía. La fiesta y la celebración son ejes fundamentales en la vertiente ritual de la sociedad 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 y nuevas posibilidades de comunicación y realeza. La costumbre de publicar libros impresos donde se describía minuciosamente todo el ambiente que rodeaba a la familia real y la corte continuó vigente durante todo el siglo XIX en la descripción de los viajes que los monarcas efectuaban por tren. En ellos 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 he usado los libros de viajes reales los periódicos de la época y las actas de MZA.

10.2.1. 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"*[888]:

> *"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."*

[886] 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 03/12/2019]

[887] VOVELLE, Michel (1992) *Idéologies et mentalités*, Gallimard, Paris, 358 pp.

[888] Actas de MZA, sesión nº 13 del 6 de marzo de 1858, p. 248.

En la sesión del 17 de marzo de 1858[889] 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 como acabo de decir— parecen ciertamente un tanto precipitadas para que los preparativos pudieran ser asimilados por la corte.

10.2.1.1. 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 informaba de que había tomado las disposiciones oportunas para que se diera en España la mayor publicidad posible al nuevo servicio entre Madrid y Alicante. También expuso que creía conveniente hacer lo mismo en el extranjero en publicaciones periódicas de 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 internacional 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 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 1858[890] y las consecutivas del 14 de abril de 1858[891] y del 2º de abril de 1858[892],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 este 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*

[889] Actas de MZA, sesión nº 17 del 17 de marzo de 1858, pp. 264 y 266.

[890] Actas MZA, sesión nº 21 de 7 de abril de 1858, p. 280.

[891] Actas MZA, sesión nº 22 de 14 de abril de 1858, p. 286.

[892] Actas MZA, sesión nº 23 de 21 de abril 1858, pp. 286-287.

> *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".*

Estamos viendo cómo las solemnidades principales de la inauguración se componen del binomio clásico del antiguo régimen: su carácter regio —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, en la tradición de la monarquía española tiene especial relevancia su participación en manifestaciones simbólicas importantes que aportan un elemento de transición a la modernidad. Estas inauguraciones de líneas ferras supusieron un tipo importante de estas manifestaciones con fuerte carga simbólica.

A continuación el consejo también se ocupará de la publicidad que había de hacerse en la prensa con aquella ocasión. Para ello se había encargado al comité de París, cuyas respuestas se transcribían en las actas. Cmo podremos comprobar tenemos la constatación de la consideración de publicidad las publicaciones de artículos con contenido publicitario elaborados 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"[sic Ilustración de París] 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* [o en español La Ilustración de París]— 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 la misma ciudad—. También aparecen 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 ya he hablado el apartado dedicado a las guerras como promoción de las ferroviarias— y un amplio artículo de M. Comte y L. Clement de Ris.

10.2.1.2. Arquitectura efímera y adornos. Invitación a la reina de parte del marqués de Salamanca

En la sesión del 28 de abril[893] el director presentó ante el consejo los dibujos del adorno de las estaciones y otros puntos de la línea, proyectados para el viaje de inauguración de la reina Isabel II. En la reunión del consejo inmediatamente posterior a ésta —del 12 de mayo[894]— justo la víspera del día acordado para la inauguración del camino de Ali-

[893] Actas MZA, sesión nº 24 de 28 de abril de 1858, p. 291, libro 1.

[894] Actas MZA, sesión nº 27 de 12 de mayo de 1858, p. 298, libro 1.

cante para el que se estaban haciendo los preparativos, he hallado un apunte tan interesante como algo inquietante. Con el título *"Ynauguración del camino de Toledo"* el texto dice:

> *"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 Oyárzabal, 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 atiendo en otros apartados los acontecimientos de la ciudad andaluza y la élite malagueña, seguiré aquí hablando de la participación del marqués de Salamanca en MZA.

Este noble de nuevo cuño formó parte del consejo de MZA desde sus inicios —de lo que queda constancia en las actas— hasta su fallecimiento, también registrado en la sesión del 1 de febrero de 1883[895]. En otras sesiones posteriores a esta última se procedió a la contabilización del débito del marqués[896], de la devolución de su coche salón a la Compañía Portuguesa[897] y de las 100 acciones de MZA constituyentes de la garantía de su cargo como administrador, más el abono de los sueldos no percibidos del finado reclamados por la testamentaría de éste[898].

10.2.1.3. Amago de adelanto en la fecha de la inauguración de la línea de Toledo por el marqués de Salamanca

La noticia de que la inauguración de la línea de Toledo —que no pertenecía en aquellos momentos a MZA— iba a ser celebrada el 13 de mayo, adelatándose así a la de la compañía de la línea de Alicante, debió ser recibida por carta varios días antes de esta sesión. Sin duda debió ser ésta una estrategia del marqués, accionista tanto de aquella línea como 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. Por el contrario 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, lo cual debió tomar al consejo por sorpresa. No obstante la respuesta del consejo al marqués de Salamanca fue sumamente cordial, indicando 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.

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 año[899]. 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

---

[895] Actas MZA, sesión nº 3 de 1º de febrero de 1883, pp. 38-39, libro 11.

[896] Actas MZA, sesión nº 4 de 16 de febrero de 1883, p. 50, libro 11.

[897] Actas MZA, sesión nº 5 de 2 de marzo de 1883, p. 57, libro 11.

[898] Actas MZA, sesión nº 8 de 13 de abril de 1883, p. 81, libro 11.

[899] Actas MZA, sesión nº 33 de 9 de junio de 1858, p. 315, libro 1.

intentaba aprovecharse del 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.

10.2.1.4. Gratificaciones a los operarios del tren real después de la inauguración

La siguiente noticia posterior a la inauguración de la línea de Alicante la he encontrado en el acta del 29 de mayo de 1858[900], 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 dirijieron [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, Catelus [sic Chatelus], 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 oir 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 en reconocimiento a sus 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.

10.2.1.5. Demora de cuatro años en el pago de los adornos de la inauguración

Como nota curiosa observo que hasta el 4 de septiembre de 1862[901] el consejo de Madrid no autorizó al Comité de París a abonar los 4.401 francos con 55 céntimos —por el transporte a gran velocidad de varios efectos que sirvieron para el adorno del camino de Alicante el día de su inauguración— a la Compañía del ferrocarril de París a Lyon y al Mediterráneo. Estamos ante una demora de pago de casi cuatro años y el montante de dicho transporte fue significativamente elevado. No sé si esta demora del abono fue

[900] Actas MZA, sesión nº 31 de 29 de mayo de 1858, pp. 309-310, libro 1.

[901] Actas MZA, sesión nº 28 de 4 de septiembre de 1862, p. 138, libro 4.

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.

10.2.2. Inauguración de la línea de Madrid a Toledo (1858)

Aproximadamente un mes más tarde de la inauguración de la línea de Alicate, pues, se llevó a cabo la de Toledo. El 11 de junio[902] 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 Mollinedo e 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 Toledo[903].

Según Wais[904], 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 Sala- manca fue persona de relieve durante 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 Sala- manca 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 To- ledo, terminándola en 1858. Su inauguración se celebró con gran boato y con la par- ticipación 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 parti- cipó el presidente del gobierno —señor Istúriz— y varios periodistas extranjeros. Pa- rece 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.

10.2.2.1. Nuevas conversaciones del marqués de Salamanca con Isabel II con motivo de la inauguración de la línea de Guadalajara

Un año más tarde, de nuevo será José de Salamanca protagonista organizador de las inauguraciones de líneas de MZA con asistencia regia. En la sesión del 27 de abril de 1859[905] informó al consejo que en conversación particular con la reina Isabel II ésta le había hecho entender que preferiría que no se la invitase para la inauguración de la 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.

---

[902] Actas MZA, sesión nº 34 de 11 de junio de 1858, p. 320, libro 1.

[903] WAIS, Francisco (1987) *Historia de los Ferrocarriles Españoles I*, Fundación de Ferrocarriles Españoles, Madrid, p. 138.

[904] Íbid., pp. 137-138.

[905] Actas MZA, sesión nº 22 de 27 de abril de 1859, p. 73, libro 2.

10.2.3. *Inauguraciones del ferrocarril de Málaga (1860, 1862) y la Exposición Provincial de Productos*

Gracias al trabajo sobre fuentes hemerográficas locales de historiadores de la ciudad como artículos publicados en el periódico *El Avisador Malagueño* he podido reconstruir las solemnidades celebradas en distintos momentos a este fin.

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. Para esas fechas 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 trataré 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 José Carvajal-Hué secretario de la Sociedad Económica. Este último ocuparía más tarde 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 ferrocarril[906].

10.2.3.1. 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 realizó la ceremonia de mover la tierra en señal de que principiaban los trabajos. A la misma vez tres bandas de música que se hallan dispuestas comenzaron 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, martinetes, 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 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. Este escenario se componía 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 Armijo[907].

10.2.3.2. 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 ha quedado como testimoino una fotografía de Charles

---

[906] 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 03/12/2019]

[907] 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 03/12/2019]

Clifford conservada en el Archivo General de Palacio[908]. La reina había llegado por mar para los actos que debía honrar, 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 Escovar[909]. Se trataba de un kiosco embarcadero de columnas sobre balaustrada y arquerías de estilo mozárabe sobre un basamento de celosía. Este embarcadero estaba rematado por una pequeña cúpula y un penacho con la bandera de España y con cortinajes en el interior. A él se accedía por medio de una escalinata. Los autores de la vista del kiosko embarcadero firman como Fábrica de Francisco Mitjana de Málaga —se trataba de una importante fábrica de abanicos y estampas litográficas—, Hernán 5 Navarro Fotografía[910] y J. Roman Litografía.

10.2.4. Inauguración de la sección de Cartagena a Murcia (1862)

Poco más de cuatro años más tarde que las anteriores inauguraciones de Alicante, Toledo y Guadalajara, el 6 de noviembre de 1862[911] 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 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."*

---

[908] 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 03/12/2019]

[909] 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 03/12/2019]

[910] Debo 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 he podido consultar de momento. Creo leer Hernán 5 ó Hernán S.

[911] Actas MZA, sesión nº 33 de 6 de noviembre de 1862, p. 170, libro 4.

10.2.4.1. El origen del hostigamiento del marqués de Corvera por el trazado de la línea (1860-1861) y la polémica en la prensa

Como ya he 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. El fin era 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 1860[912]. La adjudicación de estas obras debió realizarse de un modo un tanto precipitado ya que en la sesión de 27 de diciembre[913] se dio lectura en el consejo de un parte telegráfico y de una carta fecha 20 de diciembre del Comité de París. En estos documentos se aceptaba lo acordado por el consejo en el modo de proceder al efectuar las contratas, 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 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 obras[914] 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 recepcionario de mercancías, el señor Helbert, con la asignación anual de 24.000 reales. Además la compañía se comprometía a abonarle todos los gastos de oficinas y viajes que hubiese de hacer para el desempeño de su cargo[915]. Para la adquisición del material telegráfico de la línea de Cartagena a Murcia se preparó un crédito en el verano de aquel mismo año de 152.721,20 reales de vellón[916]. Pero aquella misma primavera hubieron de surgir problemas con los trabajadores de las obras de la línea que, deduzco, pudieron ser fruto de protestas obreras en unos primeros movimientos no demasiado organizados pero 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 he dicho estaban aún en construcción—, consultando los perfiles de dichas líneas. También 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 caciques[917].

---

[912] Actas MZA, sesión nº 51 de 29 de noviembre de 1860, p. 146, libro 3.

[913] Actas MZA, sesión nº 57 de 27 de diciembre 1860, pp. 170, 171 y 174, libro 3.

[914] Actas MZA, sesión nº 6 de 31 de enero de 1861, p. 207, libro 3.

[915] Actas MZA, sesión nº 8 de 21 de febrero 1861, p. 222, libro 3.

[916] Actas MZA, sesión nº 29 de 11 de julio de 1861, p. 321, libro 3.

[917] Actas MZA, sesión nº 14 de 12 de abril 1861, p. 256, libro 3.

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 1861[918] 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. Nuevamente, en la sesión del consejo de 31 de mayo siguiente[919], se leyó otra Real Orden de 2 del mismo mes en la que se instaba 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 que llenaba su portada y la segunda página[920]. 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. Firmaban esta comunicación 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 sub- vencion, ¿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 dia 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 em- prenden 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 accionis- tas. (…)".*

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

---

[918] Actas MZA, sesión nº 22 de 24 de mayo de 1861, p. 288, libro 3.

[919] Actas MZA, sesión nº 23 de 31 de mayo de 1861, p. 292, libro 3.

[920] 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 03/12/2019]

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 entraré más a fondo en esta prensa regional, pues sale del marco de mi análisis, pero haré aquí algunas menciones a otros artículos publicados por la prensa contemporánea nacional respecto a este tema. Por ejemplo, n la segunda plana del periódico madrileño *La España* del miércoles 12 de junio de 1861, número 4.555[921]se publicó un artículo con este tema. El artículo comienza haciendo referencia al periódico *La Verdad*, que había citado un párrafo de otro periódico, el cual 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 mismas no era un trámite regular ni conveniente. Ello 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 siguiente[922] 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 manifestándose en prensa en forma de 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 año[923] 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 encon- trando una acogida positiva *"en todas aquellas personas y poblaciones que no están directamente interesadas en que se lleve á cabo el actual"*. A continuación se 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*. Éste periódico 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 comento en el apartado de "Publicación de informaciones y artículos en prensa nacional y extranjera". En base a las fuentes parece que en un principio la intención de la ferroviaria —con el parecer favorable del juez de paz que instruyó el caso, era el cierre del diario alicantino—, es posible que se llegase a un acuerdo con su dirección para inclinar sus publicaciones sobre la compañía en favor de ésta, como he podido constatar 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

---

[921] LOS COMISIONADOS POR LA PROVINCIA DE ALBACETE.-DE LA BASTIDA, Francisco Antonio; GUSPI, Juan; GIMÉNEZ Y SUAREZ, Pedro; GALLEGO 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 traido 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. [última consulta 03/12/2019]

[922] Actas MZA, sesión nº 25 de 14 de junio de 1861, p. 307, libro 3.

[923] 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 03/12/2019]

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 casinos[924]. Podemos encontrar otra relación interesante entre este diario y el marqués de Santana. Dicho marqués 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 Europeana[925]. Como hemos dicho, el marqués de Santana 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 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. Estas observaciones se expusieron en la sesión del consejo de 20 de junio siguiente[926]. En su vista el consejo de Madrid designó al Sr. Chatelus —quien había asistido a las discusiones habidas sobre el particular—para que expusiese a los administradores de París las razones que habían motivado las determinaciones tomadas en esta ocasión. Se esperaba que el comité no podría menos que considerarlas completamente justificadas.

Como ya he comentado, aunque el debate público duró aún un tiempo, la estrategia de influencia en la prensa de MZA dio los resultados oportunos y se comprueba que finalmente el trazado se ejecutó según los intereses de la compañía: de Novelda a Alicante.

10.2.5. Inauguración del camino de Zaragoza (1863)

En la primavera de 1863[927], 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 vicepresidente del consejo.

A finales de mayo[928] 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, se hicieron también

---

[924] Diario *La Época*, en Hemeroteca Digital, "Descripción". Disponible en: http://hemerotecadigital.bne.es/details.vm?q=id:0000000021&lang=es [última consulta 03/12/2019]

[925] *La Correspondencia de España*, "Descripción". Disponible en: http://www.europeana.eu/portal/record/9200302/BibliographicResource_2000092088996.html [última consulta 03/12/2019]

[926] Actas MZA, sesión nº 26 de 20 de junio de 1861, p. 308, libro 3.

[927] Actas MZA, sesión nº 10 de 24 de abril de 1863, p. 286, libro 4.

[928] Actas MZA, sesión nº 14 de 27 de mayo de 1863, p. 305, libro 4.

trenes especiales entre Madrid y Zaragoza con motivo de las fiestas del Pilar que se celebrarían desde el 11 al 15 de octubre[929].

10.2.6. *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

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, de 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 admnistración 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. El texto salía inicialmente en el madrileño *Las Novedades* y luego 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 agosto[930].

10.2.7. *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 las 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. Se indicaba también que se solicitará al gobierno la autorización necesaria para su apertura al público[931]. Tampoco encontramos anotaciones anteriores en las actas dando cuenta de los resultados de la celebración. Sin embargo, dentro de uno de los expedientes conservados en el AHF[932] se conservan recortes de prensa desde la concesión de la línea a MZA en 1860 junto con cartas del administrador

[929] Actas MZA, sesión nº 23 de 30 de septiembre de 1863, p. 369, libro 4.

[930] GARCÍA MONTORO, Cristóbal (2015), *Op. cit.*, pp. 117-129.

[931] Actas MZA, sesión nº 23 de 21 de agosto de 1866.

[932] AHF, expediente W-0003-006.

delegado Poisat y el subdirector Le Masson 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 burocráticos. En dicho expediente tenemos también algunos artículos periodísticos que describen la inauguración del tramo del ferrocarril desde Madrid a Córdoba.

10.2.7.1. 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 es significativo: "De Madrid a Cádiz". Lo que ocurría era que la inauguración del tramo de línea hasta Córdoba realizado por MZA daba 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. Así este recorrido se hacía sin dejar el tendido construido 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 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 la 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 Andalu- cía —Santa Elena— comenzó el concurso de gentes de la comarca y a presentar sus respetos a los ministros 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 pertenecientes 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. En estos discursos se aludió 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 las gracias 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 Poisat 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. Dichos señores 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 con orquesta aquella tarde. A las cinco de la mañana del día siguiente, 15 de septiembre, estaba preparada la partida hacia Sevilla[933].

A mi modo de ver lo más interesante del relato es la evitación expresa de MZA de formar parte de la inauguración de su tramo del recorrido construido por la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, como ya he 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, la cuál adquiriría en 1876 creo 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 adivino 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 inaugurada[934].

[933] 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 03/12/2019]

[934] AHF, expediente W-0003-006.

11. RELACIONES CON LA IGLESIA, PEREGRINACIONES Y TURISMO RELIGIOSO

Sobre el patrocinio del turismo religioso festivo y el turismo de recreo debo decir que en ocasiones no es fácil 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 que como tal son entendidas y atendidas por la ferroviaria. En esta tesitura me he visto obligada a no establecer una linde demasiado precisa y hem preferido dejar solapadas las actuaciones de la empresa ferroviaria según constan en sus actas. Generalmente 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, la cual tenía lugar 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 incluyo en este apartado y en otras las llevo al apartado de turismo de recreo. En vista de que no puedo hacer una radical división de estas temáticas —puesto tampoco la tenían para la sociedad de la que hablo— he decidido ser fiel a los documentos que sigo y dejar integradas las dos materias en caso de duda.

No se puede pasar por alto la cuestión de la asunción del ferrocarril por una sociedad íntimamente ligada a la religión católica, objeto de estudio tal vez para la antropología. Irremediablemente hubo de darse lo que se podría 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 Occidente[935].

11.1. 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 voy 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 se observa cierta inclinación a posicionar a la Iglesia bajo un prisma de positiva parcialidad[936]. 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 nues-

[935] DELUMEAU, Jean (1989) *Rassurer et proteger: Le Sentiment de sécurité dans l'Occident d'autrefois*, Fayard, 670 pp.

[936] 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. Disponible en: http://cienciayreligion.org/articulos/pdfs/ciencias_cristianismo.pdf [última consulta 03/12/2019]

tros días al adscribirse a él historiadores europeos del siglo XX como el francés G. Minois. También ya durante el siglo XX, otros historiadores como el estadounidense Jeffrey Burton Russel o científicos contemporáneos integrados en el cuerpo de la Iglesia como José María Riaza 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 he 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 Cristendom* (Londres), fueron 1874 y 1896 respectivamente. Realmente en aquellas fechas avanzadas de la segunda mitad del siglo XIX en las que se publicaron estos libros el debate ya alcanzaba gran agitación desde hacía dos décadas.

De entre los casos de oposición de la Iglesia a la ciencia que va refutando Udías me ha interesado su repaso a las teorías de Darwin, por ser contemporáneo a la expansión de la construcción a lo largo del orbe de los primeros ferrocarriles. 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 es sabido, 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 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.

El 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 celebérrimo apéndice *Syllabus Errorum os nostrae aetatis errores* del papa Pío IX en 1864 que no menciona directamente el evolucionismo.

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 *Refutacion 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 Goethe[937].

[937] 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.

Ante estas pruebas me atrevo 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. En esta aseveración encuentro 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 acarrearon 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 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 y 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)*, para el análisis de los afrancesados.)". 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 trataré en el siguiente epígrafe—, arroja numerosas claves interpretativas sobre las actitudes, comportamientos y realidades presentes a lo largo del siglo XIX español[938].

11.2. PUBLICACIONES RELIGIOSAS EN TORNO A LOS PRIMEROS FERROCARRILES

Sin poder detenerme aquí en un metódico análisis del ámbito de las creencias en el momento de la aparición del ferrocarril como nuevo medio de transporte y comunicación no puedo dejar de mencionar algunas de las publicaciones que se dieron a mediados del siglo XIX en espera de otros estudios en mayor profundidad. Paso pues a referir la pequeña muestra de publicaciones que forman parte de los escasos corpus bibliográficos españoles sobre temas ferroviarios.

---

[938] 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 03/12/2019]

11.2.1. 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 ni 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* [939]. Se trataba 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.

11.2.2. Publicaciones de Antonio María Claret (1857-1862)

Antonio María Claret (1807-1870) —prelado muy próximo a la reina Isabel II y su confesor, 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 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 se diría 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 ferrocarril[940]. 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 sobre el hecho de trabajar en domingos y festivos, discutiendo durante el trayecto sobre los inconvenientes morales y físicos de dicha actitud[941]. 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 vagón[942].

11.2.3. 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 canónigo Juan Crisóstomo López y Arruego para la inauguración del ferrocarril de Zaragoza a Barcelona en septiembre de 1861, al que asistió

---

[939] 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 03/12/2019]

[940] 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]

[941] 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]

[942] 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]

el rey consorte Fancisco de Asis. Este sermón hacía hincapié en la importancia de la Iglesia en el desarrollo de las artes y las ciencias[943]. 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 me refiero puesto que aparecía ya registrado como canónigo doctoral en la *Guía del Estado Eclesiástico Seglar y Regular de España en Particular y de Toda la Iglesia Católica* de 1828, además de como canónigo de la sede episcopal de Tarazona, también en la provincia de Zaragoza[944]. 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 canónigo 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 dicho canónigo zaragozano conservado en la Biblioteca Nacional puedo decir con los datos de los que dispongo 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 des- pués 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 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. Deduzco además que la elección de aquel 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.

11.2.4. *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

---

[943] 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 solemnísima 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) *Op. cit*., pp. 132-133]

[944] 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, p. 367.

reembolso[945]. Desafortunadamente no he podido consultar esta obra, pero sé que 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 1864[946], 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 debió a algún tipo de acuerdo que no hemos hallado en las actas en el marco de las acciones sociales que llevaba a cabo la ferroviaria.

11.3. DESCUENTOS A ÓRDENES Y OBRAS RELIGIOSAS (1860-1900)

Voy a utilizar en este epígrafe el contenido de las actas de MZA —la fuente más fiable de las que dispongo— 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 he mencionado en el párrafo anterior. Cabe advertir que en el AHF se halla un expediente dedicado exclusivamente a este tema. En dicho expediente se conservan las cartas de solicitud de las distintas órdenes, algunas con membretes muy elaborados en papel impreso. Esto me 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 XIX[947]. 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 he comprobado que faltan numerosos de ellos. En realidad la licencia de viaje a mitad de precio fue otorgada por MZA a muchísimas más órdenes, como veremos a continuación.

11.3.1. *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 expongo 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 disponible sobre esta tarifa, de 1889 y conservado en el AHF, afirma ser una reimpresión de la edición de la tarifa nº 4 del 15 de marzo de 1886[948]. 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

---

[945] Actas MZA, sesión nº 22 de 2 de julio de 1864, p. 543, libro 4.

[946] 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 03/12/2019]

[947] AHF, expediente D-0081-001.

[948] 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.

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. Deduzco que debido al gran número de nuevas órdenes que continuaron consiguiendo aquellos descuentos el cuadernillo de la tarifa nº 4 hubo de ser reimpreso en diversas ocasiones.

11.3.2. Primeras rebajas a órdenes religiosas (1860-1879)

En la sesión del consejo de MZA de 2 de agosto de 1860[949] he encontrado 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 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 suprimió los diezmos y primicias de la Iglesia. Sólo dejaba abierta la posibilidad de dedicación a cuestiones de asistencia social a algunas instituciones religiosas como ésta de estas hermanas de la caridad de San Vicente de Paúl[950]. Esta orden también continuó desempeñando esta labor en algunas manifestaciones de caridad o ayuda so- cial 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 Málaga[951]. Como ya sabemos, este ferrocarril se uniría en 1865 a la estación común de Córdoba en 1865 y a la línea de MZA de Madrid a Córdoba entre 1866 y 1868.

En diciembre de 1860[952] 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 1861[953] se concedió también el descuento a mitad de precio en el

[949] Actas de MZA, sesión nº 34 de 2 de agosto de 1860, p. 44, libro 3.

[950] LÓPEZ CASTELLANO, Fernando (2004) *Las raíces históricas del tercer sector*, Documento de trabajo núm. 1/2004, Universidad de Granada, p. 49.

[951] GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2015) *Op. cit.*, p. 15.

[952] Actas MZA, sesión del 13 de diciembre 1860, p. 163, libro 3.

[953] Actas MZA, sesión nº 19 de 10 de mayo de 1861, p. 276, libro 3.

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 año[954] he hallado otra noticia que me ha resultado 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. No he podido 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 caminos 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 a continuación.

En agosto de 1866 se concedió también una rebaja de precio del 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 asilo[955].

En febrero de 1867 se concedió el mismo privilegio de la mitad de precio para todas las líneas de la compañía a las religiosas del Instituto de Carmelitas de la Caridad de España[956].

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 Paúl, Hermanitas de los Pobres y Hermanas de la Asunción mediante carta a MZA[957]. La carta explicaba que estas congregaciones tenían establecimientos en Córdoba y otros puntos de España y que aunque la línea aún no estaba abierta completamente se trataba de una gestión adelantada a su apertura. Esta vez sí, 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 Bernardino[958]. Recordemos que en los primeros momentos de la existencia de MZA los enfermos pobres gozaron del transporte gratuito. Aquí tenemos otra

---

[954] Actas MZA, sesión nº 29 de 11 de julio de 1861, p. 322, libro 3.

[955] Actas MZA, sesión nº 22 de 13 de agosto de 1866, p. 303, libro 5.

[956] Actas MZA, sesión nº 3 de 18 de febrero de 1867, p. 367, libro 5.

[957] Actas MZA, sesión nº 8 de 10 de abril de 1867, p. 391, libro 5.

[958] Actas MZA, sesión nº 23 de 23 de noviembre de 1867, p. 476, libro 5.

muestra del alejamiento paulatino de los administradores de MZA de los usos de la caridad del antiguo régimen y su aproximación progresiva a la mentalidad contemporánea, donde se primaba la utilidad social de los individuos por encima de las cuestiones éticas, morales o religiosas. A medida que pasaba el tiempo los administradores fueron tornándose 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 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 Portugueses[959].

11.3.3. 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 dije en un párrafo 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 Portugueses[960]. 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 capellán[961]. No obstante estos recortes 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 superiores[962].

11.3.4. Reglamento común de MZA y restricción de la rebaja a las 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. 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 prestasen. Así, las congregaciones que hicieron constar

---

[959] actas MZA, sesión nº 4 de 21 de enero de 1868, p. 516, libro 5.

[960] Actas MZA, sesión nº 4 de 21 de enero de 1868, p. 516, libro 5.

[961] Actas MZA, sesión nº 17 de 21 de abril de 1868, p. 574, libro 5.

[962] Actas MZA, sesión nº 13 de 5 de junio de 1872, p. 200, libro 7.

cumplir los nuevos requisitos para disfrutar de la rebaja 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 en lo sucesivo lo solicitasen y se hallasen en las condiciones establecidas para gozar del mismo[963].

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 solicitaban[964]. 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 anual[965]. 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 franquicia[966].

A finales de 1881 accedieron a la rebaja a mitad de precio las religiosas del asilo de huérfanas de Murcia[967] y las Hermanas de la Caridad Presentación de la Virgen de Arenys de Mar[968],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 análogas[969]. En 1886 fueron las Hermanas del Colegio de Jesús, llamadas Hijas de Cristo y residentes en Granada, las agraciadas por el consejo para gozar del precio reducido a la mitad en sus viajes[970]. 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 Barcelona[971], a las Siervas de San José y a las Religiosas de María Reparadora[972]. En 1888 se concedería rebaja de precios en los

[963] Actas MZA, sesión nº 6 de 27 de marzo de 1880, pp. 460-461, libro 9.

[964] Actas MZA, sesión nº 13 de 2 de julio de 1880, p. 20, libro 10.

[965] Actas MZA, sesión nº 15 de 29 de julio de 1880, p. 46, libro 10.

[966] Actas MZA, sesión nº 4 de 18 de febrero de 1881, p. 158, libro 10.

[967] Actas MZA, sesión nº 17 de 11 de noviembre de 1881, p. 288, libro 10.

[968] Actas MZA, sesión nº 21 de 23 de diciembre de 1881, pp. 316-317, libro 10.

[969] Actas MZA, sesión nº 16 de 2 de agosto de 1884, p. 322, libro 11.

[970] Actas MZA, sesión nº 8 de 16 de abril de 1886, p. 234, libro 12.

[971] Actas MZA, sesión nº 12 de 10 de junio de 1887, p. 5, libro 13.

[972] Actas MZA, sesión nº 17 de 19 de noviembre de 1887, p. 73, libro 13.

billetes de viaje a la orden de las Hermanas Hospitalarias del Sagrado Corazón de Jesús[973] y la de las Religiosas de Las Providencias Agrícolas en Teyá[974], municipio de la provincia de Barcelona. Y las Religiosas de Jesús María de Valencia obtuvieron la rebaja de precio según la habitual concesión del 50% por acuerdo del consejo de 4 de enero de 1889[975].

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 director[976].

En junio de 1889 se otorgó la franquicia de viajar a mitad de precio a las Hermanas de la Congregación de Madres Desamparadas[977], en octubre de aquel mismo año a las Hermanas de la Caridad del Sagrado Corazón de Jesús[978], y en diciembre a las Hermanas de la Santísima Trinidad[979].

11.3.5. 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 quien 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 mes[980].

11.3.6. 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 losas de

---

[973] Actas MZA, sesión nº 13 de 6 de julio de 1888, p. 226, libro 13.

[974] Actas MZA, sesión nº 8 del 17 de abril de 1888, p. 183, libro 13.

[975] Actas MZA, sesión nº 1 de 4 de enero de 1889, p. 277, libro 13.

[976] Actas MZA, sesión nº 3 de 1º de febrero de 1889, pp. 280-281, libro 13.

[977] Actas MZA, sesión nº 11 de 7 de junio de 1889, p. 318, libro 13.

[978] Actas MZA, sesión nº 15 de 11 de octubre de 1889, p. 340, libro 13.

[979] Actas MZA, sesión nº 21 de 13 de diciembre de 1889, p. 368, libro 13.

[980] Actas MZA, sesión nº 6 de 14 de marzo de 1884, p. 241, libro 11.

mármol destinadas a una capilla. El mismo descuento había sido ya aplicado también a estos materiales por la Compañía de los Andaluces[981].

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 deán 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. El transporte se verificaría en vagón precintado y en tren rápido de mercancías[982].

11.3.7. 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 Málaga[983] y en septiembre en los de las Religiosas de la Inmaculada Concepción de María de Barcelona[984]. En febrero de 1891 se sumaban a este favor las Hermanas de Nuestra Señora de la Consolación de Tortosa[985] 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 auxilios[986].

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 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 y 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 institución[987]. 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 pobres[988]. En 1896 se concedió la rebaja de precio estipulada a las religiosas de la Congregación de Madres de la Piedad de Córdoba[989], en 1897 a las Hermanas Salesianas del Sagrado Corazón de Jesús[990], en 1898 a las Hermanas del Perpetuo Socorro de Toledo[991] y a las Esclavas Concepcionistas de Málaga[992].

---

[981] Actas MZA, sesión nº 10 de 24 de mayo de 1888, p. 213, libro 13.

[982] Actas MZA, sesión nº 10 de 24 de mayo de 1888, pp. 213-214, libro 13.

[983] Actas MZA, sesión nº 6 de 21 de marzo de 1890, p. 404, libro 13.

[984] Actas MZA, sesión nº 12 de 12 de septiembre de 1890, p. 436, libro 13.

[985] Actas MZA, sesión nº 5 de 27 de febrero de 1891, p. 16, libro 14.

[986] Actas MZA, sesión nº 8 de 24 de abril de 1891, p. 30, libro 14.

[987] Actas MZA, sesión nº 25 de 7 de diciembre de 1894, p. 106, libro 15.

[988] Actas MZA, sesión nº 1 de 4 de enero de 1895, p. 140, libro 15.

[989] Actas MZA, sesión nº 18 de 9 de septiembre de 1896, p. 362, libro 15.

[990] Actas MZA, sesión nº 7 de 12 de marzo de 1897, p. 452, libro 15.

[991] Actas MZA, sesión nº 1 de 14 de enero de 1898, p. 122, libro 16.

[992] 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 1879[993].

11.4. 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 xompañía en la celebración de la Semana Santa se refiere a la realización de trenes especiales de ida y vuelta desde Madrid hacia Toledo jueves y viernes santos en la primavera de 1860[994]. 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 ordinarios[995]. Los dos trenes especiales para acercar al público de Madrid a la Semana Santa de Toledo jueves y viernes santos se repitió también al año siguiente[996] así como para el día del Corpus de 1862[997]. 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 1863[998]

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 clase[999].

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 1864[1000] 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 nuevosimpuesto que exigía el estado del 10% sobre el precio de los billetes de viajeros obligó a la compañía a aumentar proporcionalmente el precio de los pasajes en los trenes de recreo en la primavera de 1865[1001].

[993] Actas MZA, sesión nº 7 de 23 de marzo de 1900, p. 216, libro 17.

[994] Actas MZA, sesión nº 13 de 22 de marzo de 1860, p. 332, libro 2.

[995] Actas MZA, sesión nº 22 de 24 de mayo de 1861, p. 290, libro 3.

[996] Actas MZA, sesión nº 13 de 10 de abril de 1862, p. 54, libro 4.

[997] Actas MZA, sesión nº 22 de 13 de junio 1862, p. 91, libro 4.

[998] Actas MZA, sesión nº 7 de 16 de marzo de 1863, p. 254, libro 4.

[999] Actas MZA, sesión nº 6 de 29 de febrero de 1864, p. 460, libro 4.

[1000] Actas MZA, sesión nº 15 de 9 de mayo de 1864, pp. 500-501, libro 4.

[1001] Actas MZA, sesión nº 13 de 31 de mayo de 1865, p. 142, libro 5.

En vista de las diferencias de precio de los viajes ofertados entre Madrid y Toledo y Madrid y Alcalá, difiero 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.

11.5. 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 reales[1002].

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. Según este autor, sería una posición paradójica del liberalismo como filosofía la que adoptaron la Iglesia y el Estado durante la inflexión del sexenio y la publicación de la encíclica *Rerum Novarum*, de la que ya he 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 que conformaban la burguesía y el 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. Éstos sería por ejemplo la bondad de la jerarquía social, el carácter natural de las desigualdades sociales, la libertad de contratación, etc…[1003]

11.6. 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 1879[1004]. Aproximadamente dos años más tarde, en marzo de 1881, volvió a realizarse otro donativo de 500 pesetas a la misma institución. En la anotación del acta se explica como justificación que en dichas escuelas se admitían los hijos de numerosos empleados y obreros de la compañía[1005], y de ahí la razón de ser de estos donativos.

[1002] Actas MZA, sesión nº 7 de 2 de abril de 1872, p. 179, libro 7.

[1003] 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 03/12/2019] ; 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.

[1004] Actas MZA, sesión nº 13 de 27 de junio de 1879, pp. 347-348, libro 9.

[1005] Actas MZA, sesión nº 5 de 4 de marzo de 1881, p. 169, libro 10.

11.7. 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. Pintores costumbristas españoles 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 Christi. Aquellos grandes eventos religiosos eran asistidos con trenes especiales por MZA para estas festividades.

La difusión de estas pinturas románticas debió servir como vehículo de publicidad de estas fiestas y 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 promocionó el atractivo de la Semana Santa sevillana para intensificar el tráfico de viajeros hacia dicha ciudad. MZA concedía cada año donativos al Ayuntamiento de Sevilla para patrocinar sus fiestas. Este mecenazgo directo de MZA a la Semana Santa sevillana es un hecho absolutamente excepcional, ya 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. Sevilla gozó de este apoyo privado durante ventitres años consecutivos, desde 1877 hasta 1900.

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 desconozco, 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 dispongo, 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 me limitaré 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 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 [1006]. El año 1899 fue el último en el que se concedió dicha prebenda, que ya no se repetirá a partir de 1900. Aunque la empresa ferroviaria 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.

[1006] 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.

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. 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 me refiero 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.

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 convenientes[1007].

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.

[1007] Actas MZA, sesión nº 3 de 1º de febrero de 1889, p. 280, libro 13.

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 sería posible que quedasen rastros documentales de ello en los archivos del ayuntamiento o en los archivos de la Asociación de Cofradías aunque ésta fuese fundada en época posterior ya en el año 1921 (porque en sus fondos se conserva documentación más antigua de cofradías desaparecidas, etc.). Por el momento he podido consultar estos fondos someramente para este trabajo y no he encontrado rastro de este tipo de documentos de patrocinio.

11.8. LA ROMERÍA DE SAN ISIDRO DE MADRID (1868-1902)

Sobre la romería de San Isidro de Madrid hay varias noticias en las actas de MZA desde 1868, puesto que se expendieron billetes de ida y vuelta de 2ª y 3ª clase desde varias estaciones de la red de la compañía a partir de estas fechas. Las fiestas de San Isidro solían llevar aparejadas una corrida de toros[1008]. Deduzco el carácter meramente popular del inicio del transporte por ferrocarril para estas fiestas 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 eran totalmente excepcionales. Su descuento era del 80%, es decir, parece que estaban adecuados a un público con bajos poder adquisitivo. Desde el primer año en que se ofrecieron estos descuentos, el éxito obtenido fue celebrado por el consejo de administración de la empresa[1009]. En el apartado de viajes breves de recreo detallaré el conjunto de ofertas ferroviarias que estimularían el turismo de un día durante la década de 1860.

11.8.1. *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 participación de 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—,se observa un esfuerzo de las autoridades de Madrid por elevar la enjundia de la tradicional romería de San Isidro Labrador. 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 — más adelante 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 festividad 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 del ilustre seguramente en la línea de su política habitual de relaciones públicas y cooperación con 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

[1008] Actas MZA, sesión nº 20 de 12 de mayo de 1868, p. 592, libro 5.

[1009] Actas MZA, sesión nº 21 de 19 de mayo de 1868, p. 3, libro 6.

siglo de elevar el estatus de las fiestas madrileñas podemos observar claramente el interés por la ferroviaria en satisfacer las intenciones del alcalde[1010].

> *"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 [sic San Isidro] hasta mediados del próximo mes de Junio se prorrogue la rebaja de precios que la Compañía concede anualmente por las fiestas de San Ysidro [sic San Isidro], 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."*

11.8.2. Internacionalización de la festividad de San Isidro y la disminución de la rebaja de precio (1898-1902)

La festividad de San Isidro, al igual que había ocurrido con la Semana Santa de Sevilla, se internacionalizó a finales del siglo XIX. 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. También 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 Madrid[1011]. 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, ofrecida con motivo de las fiestas de San Isidro[1012].

A la altura de 1902 las rebajas de los precios de billetes para la romería de San Isidro distaban mucho de conceder los importantes descuentos de mediados del siglo anterior. Los descuentos 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 del comienzo. Conseguido el éxito y la transformación en costumbre de la demanda los precios se elevaron reduciéndose los descuentos[1013].

11.9. 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. Esta encíclica, llamadaa *Rerum Novarum*, se encargaba de plantear soluciones de consenso entre capitalismo y 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.

[1010] Actas MZA, sesión nº 8 de 9 de mayo de 1890, pp. 412-413, libro 13.

[1011] Actas MZA, sesión nº 9 de 23 de abril de 1898, p. 170, libro 16.

[1012] Actas MZA, sesión nº 8 de 6 de abril de 1901, pp. 6-7, libro 18.

[1013] Actas MZA, sesión nº 8 de 3 de abril de 1902, p. 287, libro 18.

11.9.1. Peregrinación nacional a Roma de 1877

En abril de 1877 el consejo de MZA 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 aprobaba las bases bajo las cuales habría de llevarse a efecto esta concesión[1014].

Es posible que entre 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 yo no las he encontrado en las actas. En las peregrinaciones a Roma de españoles que he podido revisar he comprobado 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 a comienzos del último tercio decimonónico.

11.9.2. 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 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 tomasen 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 motivo[1015].

11.9.3. 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 cuál también MZA patrocinó los 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 msimo Segismundo Moret escribió a Ciriaco María Sancha sobre el peligro que existía de que integristas y carlistas intentaran manejar la 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 los que recorrieron toda España organizando juntas que se encargarían en cada provincia de llevar ade- lante la peregrinación, la cual estaría presidida por el cardenal Sanz y Fores[1016].

Recordemos que el primer marqués de Comillas había sido Antonio López y López, fundador de la potente Compañía de Vapores López, la cual había consiguido a mediados del siglo XIX la exclusiva para el correo internacional español en varias rutas europeas, africanas, americanas y filipinas. El marqués de Comillas que organizó la

---

[1014] Actas MZA, sesión nº6 de 13 de abril de 1877, pp. 460-461, libro 8.

[1015] Actas MZA, sesión nº 15 de 17 de julio de 1891, p. 63, libro 14.

[1016] MARTÍNEZ ESTEBAN, Andrés (2014) *El Cardenal Sancha en la encrucijada de la Iglesia española*, Editorial Visión Libros, pp. 177-186.

peregrinación obrera fue el segundo de su casa, Claudio López Bru[1017]. Como la naviera siguiera siendo propiedad del heredero del primer marqués, considero 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, Pamplona, 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 mandaría cinco corresponsales especiales para cubrir la noticia. El gobierno italiano accedía a permitir la peregrinación obrera española pero con algunas condiciones, como reservarse 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 altercados[1018].

11.9.3.1. El precio del billete para peregrinos obreros

En fin mi 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. Transcribo la anotación completa, con el título "Peregrinación obrera á Roma"[1019]:

> *"Se dá cuenta de la petición dirijida [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.*
>
> *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 conce- sión, á las condiciones propuestas por el Señor director General de acuerdo con la Subdirección."*

11.10. 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. Su objeto era 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

[1017] FAES DÍAZ, Enrique (2009) *Claudio López Bru, Marqués de Comillas*, Marcial Pons Historia, pp. 108-116.

[1018] MARTÍNEZ ESTEBAN, Andrés (2014) *Op. cit*., pp. 177-186.

[1019] Actas MZA, sesión nº 1 de 20 de enero de 1894, p. 451, libro 14.

ferrocarriles y obrase como estimase más conveniente, conciliando los intereses de la empresa con los del público[1020].

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 según el texto del acta no pudo afirmarlo con seguridad ni de qué descuento se trataba, ya que sólo se especifica que se dio cuenta de la petición del obispo y que la comisión ejecutiva habría de hacerle llegar a esta autoridad religiosa la contestación que dictaba el consejo[1021].

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 dele- gada. Esta concesión debería sujetarse a las condiciones que rigieron en los congre- sos precedentes[1022].

11.11. 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 había sido fundada en 1863[1023] 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, cuya creación o más bien "re-creación" data de comienzos de la contemporaneidad. Las más antiguas pro- venientes de la Edad Moderna habían sido prácticamente eliminadas a partir de la llegada de los Borbones a España en 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 1805[1024].

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 a los indi- viduos 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 pro- pondrían algunas condiciones por la subdirección de la empresa[1025].

Del relato de aquella peregrinación organizada por la Archicofradía se ocupó extensa-mente *La Ilustración Católica*, en su número de 31 de mayo de 1894[1026].

[1020] Actas MZA, sesión nº 6 de 15 de marzo de 1889, p. 294, libro 13.

[1021] Actas MZA, sesión nº 12 de 12 de septiembre de 1890, p. 437, libro 13.

[1022] Actas MZA, sesión nº 16 de 2 de agosto de 1894, p. 59, libro 15.

[1023] Web oficial de la Archicofradía de la Guardia de Honor del Sagrado Corazón de Jesús. Disponible en: http://www.tsanjose.com/vivajesus [última consulta 03/12/2019]

[1024] 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//ocr/2006/novisimaRecopilacionT1.pdf [última consulta 03/12/2019]

[1025] Actas MZA, sesión nº 9 de 7 de mayo de 1894, p. 23, libro 15.

[1026] 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*

11.12. 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 procedentes del Museo Nacional que 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 de- pósito 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. Además concedía exención del recargo que pudiera corres- ponder 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 transporte[1027].

11.13. 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. 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 billetes[1028].

Ilustración Católica Época 6ª, Año XIX, número 10. Disponible en: http://www.obispadoalcala.org/noticiasDEF.php?subaction=showfull&id=1369985705&archive= [última consulta 03/12/2019]

[1027] Actas MZA, sesión nº 1 de 2 de enero de 1897, p. 414, libro 15.

[1028] Actas MZA, sesión nº 24 de 17 de noviembre de 1897, p. 81, libro 16.

12. 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". Sobre esta última Eresponsabilidad social corporativa" me atrevo a decir que, tal vez, su espectro de implicación fue más amplio y profundo para las antiguas empresas del que en la actualidad se atribuyen las actuales. En honor a la verdad se podría 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 he 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 —al igual que 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 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—[1029] o el transporte de nodrizas y expósitos a la Inclusa de Madrid[1030]. Otros ejemplos mucho menos frecuentes —por no decir escasos— de beneficencia practicada por MZA en forma de donativos en moneda fueron algunos pocos a fundaciones de beneficencia extranjeras, como la Sociedad francesa de beneficencia[1031]. Más adelante trataré esta sociedad 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.

12.1. REBAJA DEL PRECIO DEL BILLETE A EMIGRANTES, INDIGEN- TES, 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.

[1029] 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.

[1030] 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.

[1031] 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 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.

12.1.1. Indigentes (1860). Diferencia entre nacionales y extranjeros

El 20 de septiembre de 1860[1032] 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 he hallado constancia. 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.

12.1.2. Emigración a República Dominicana (1861), Fernando Póo (1869) y Cuba (1889)

A comienzos de 1861[1033] hay 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, la cual fue rechazada por el consejo de MZA por no estimarla conveniente. En febrero de aquel mismo año de 1861[1034] el mismo ministro renuevó 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. El consejo por fin accedía a la solicitud.

Para mejor comprensión de la naturaleza de esta emigración asistida por el gobierno hacia la República Dominicana debo 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. Esta antigua colonia española había conseguido independizarse de los franceses y la unificación con el Haití en 1844. Por eso en 1861 las actas de MZA hablan del ministro de República Dominicana, puesto se nombró con dicho cargo a la autoridad española que se encargó de esta nueva anexión. Otra intervención europea de este período fue 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 individuos[1035]. El ministro de Ultramar quedó conforme con la rebaja otorgada y dirigió otro oficio al consejo aceptándola y dando las gracias por la concesión[1036].

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

[1032] Actas MZA, sesión nº 41 de 20 de septiembre de 1860, p. 89, libro 3.

[1033] Actas MZA, sesión nº 4 de 18 de enero de 1861, p. 199, libro 3.

[1034] Actas MZA, sesión nº 9 de 28 de febrero de 1861, p. 234, libro 3.

[1035] Actas MZA, sesión nº 9 de 24 de marzo de 1869, p. 132, libro 6.

[1036] Actas MZA, sesión nº 12 de 15 de abril de 1869, p. 151, libro 6.

clase a mitad de precio a los individuos que lo solicitasen por conducto de dicho Ministerio[1037]. 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 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 emigrantes[1038].

12.1.3. Caridad laica: desamparadas, nodrizas y expósitos (1861-1862)

En sesión del 22 de agosto de 1861[1039] 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 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 las juntas de caridad y en la Junta Suprema de Caridad fundadas en el último tercio del siglo XVIII, que proponían medidas higiénicas y sociales[1040].

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 1862[1041]. 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.

12.1.4. Donativo para los algodoneros de Francia (1863)

En marzo de 1863[1042] 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 algodoneros que se encontraban sin trabajo. Esta suma que donó MZA para la crisis algodonera francesa 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, para lo 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 algo- dón 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 trans- curso del invierno de 1861-1862, 30.000 tejedores hubieron de ser rescatados con regula- ridad 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 Ródano[1043]. 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 buscaron financiar la protección de los obreros del sector frente a esta crisis—, la

---

[1037] Actas MZA, sesión nº 15 de 11 de octubre de 1889, p. 340, libro 13.

[1038] Actas MZA, sesión nº 16 de 25 de octubre de 1889, p. 344, libro 13.

[1039] Actas MZA, sesión nº 33 de 22 de agosto de 1861, pp. 346 y 347, libro 3.

[1040] 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.

[1041] Actas MZA, sesión nº 11 de 20 de marzo 1862, p. 40, libro 4.

[1042] Actas MZA. sesión nº 6 de 2 de marzo de 1863, p. 251, libro 4.

[1043] LEQUIN, Yves (1977) *Les ouvriers de la región lyonnaise (1848-1914). Les intérêts de clase et la République*, Presses Universitaires de Lyon, pp. 68-72.

precariedad que ésta trajo consigo debió afectar durante más de un lustro a este amplio sector de la población. 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 fuese con intención de evitar el estallido de huelgas y revueltas el motivo de esa reacción conjunta entre el gobierno francés y las grandes empresas capitalistas francesas. Ante la presión de los trabajadores en paro había que paliar estos efectos perniciosos por el bien de los propietarios de factorías e industriales, tratando de obtener fondos para aliviar la presión de los trabajadores.

12.1.5. Hospitales (1863-1864)

El 9 de septiembre de 1863 el gobernador de la provincia de Ciudad Real en invitaba a la compañía a contribuir con alguna cantidad para las atenciones del hospital provisional establecido en el Viso del Marqués. Las necesidades de dicho hospital habían crecido desde algún tiempo a aquella parte por el considerable número de obreros ingresados en él, los cuales 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 gobernador[1044].

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 habría de corresponder a los contratistas de las obras en todo caso. Pero casi invariablemente colaboraba con alguna cantidad repitiendo siempre que su generosidad 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 Cano[1045]. Este médico es conmemorado hoy en día con su nombre en una calle de Linares.

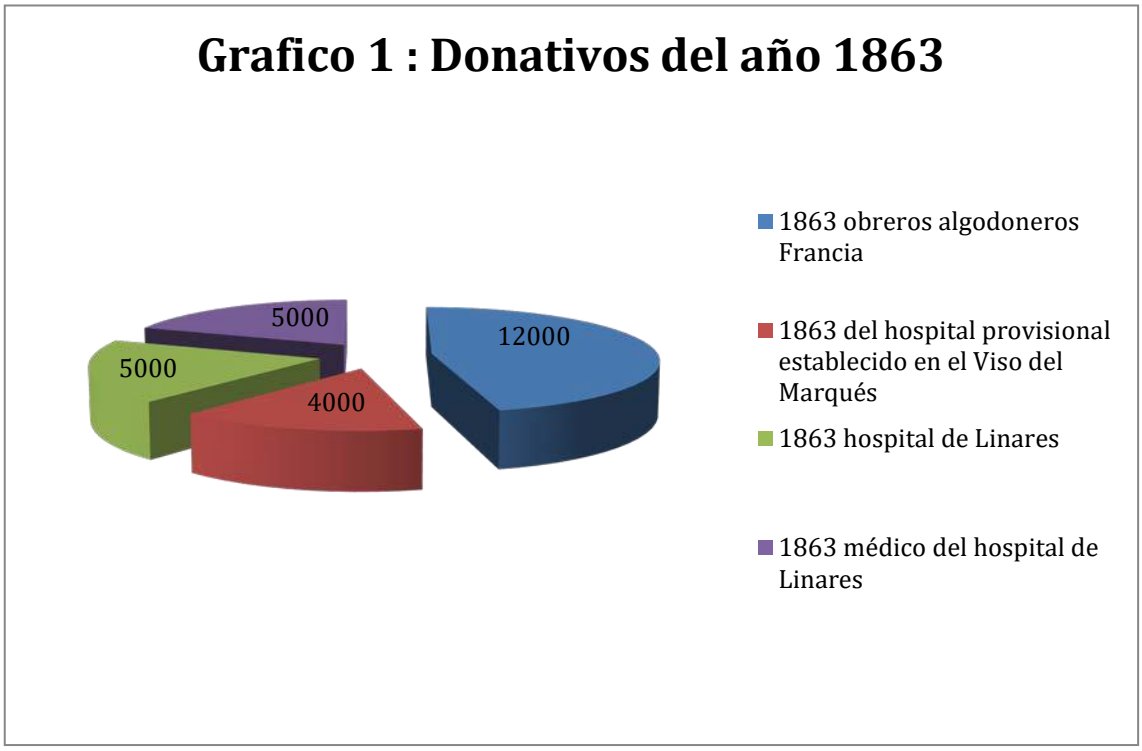
Tabla 1. Datos del Gráfico 1, con el conjunto de los donativos de MZA a causas sociales del año 1863. Fuente: Actas de MZA

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	

[1044] Actas MZA, sesión nº 23, sesión del 30 de septiembre de 1863, p. 366, libro 4.

[1045] Actas MZA, sesión nº 3 de 1 de febrero de 1864, p. 442, libro 4.

Ilustración 26. Gráfico 1. Donativos de MZA a causas sociales laicas durante el año 1863



En este gráfico destaca 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, 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 he indicado en el epígrafe en el que hablé de la coordinación de los Ministerios de Gobernación y Fomento, ambos 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.

12.1.6. 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 concesión[1046]. Esta medida de cobrar la mitad de precio a los enfermos pobres que anteriormente habían sido trasladados gratuitamente continuó durante los años siguientes: 1866[1047], etc. La actitud respecto a la beneficencia siguió en contracción a partir de la segunda mitad de la 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 siguieron 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

[1046] Actas MZA, sesión nº 16 de 5 de julio de 1865, p. 157, libro 5.

[1047] Actas MZA, sesión nº 11 de 14 de abril de 1866, p. 259, libro 5.

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 petición[1048]. 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. 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 gobernador[1049]. La rebaja a mitad de precio a los enfermos pobres de asociaciones de beneficencia continuaron haciéndose a mitad de precio[1050].

12.1.7. 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 establecimiento[1051].

Sin poder entrar en mayores profundizaciones en este trabajo, respecto a esta anotación en las actas de la ferroviaria, solamente diré 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-freudianos[1052]. 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 se sabe 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".

12.1.8. 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. También fue alcalde de Linares entre 1870 y 1872 y concejal en 1885[1053]. 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

---

[1048] Actas MZA, sesión nº 24 de 18 de noviembre de 1869, p. 223, libro 6.

[1049] 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.

[1050] Actas MZA, sesión nº 8 de 1º de abril de 1870, p. 290, libro 6.

[1051] Actas MZA, sesión nº 18 de 23 de noviembre de 1877, libro 9.

[1052] FOUCAULT, Michel (1984) *Vigilar y castigar: nacimiento de la prisión*, Siglo XXI, México, España, 314 pp.

[1053] 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 03/12/2019]

Caro Piñar había merecido la aceptación de los principales industriales y centros más importantes de aquel distrito minero, quienes 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 concedía un donativo de 3.000 pesetas para la construcción del centro por una sola vez[1054].

12.2. 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 y otros trabajadores que se veían obligados a iniciar emigraciones interiores en busca de trabajo.

12.2.1. 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. 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. Esta reducción se ofrecía 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 manera en cómo se efectuaba con los militares. Dicho suplemento sería recogido por la estación de llegada[1055]. 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. Es muy probable que estas dificultades se 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 reducido[1056]. Seguramente los segadores habrían de partir desde lugares diseminados e igualmente, distribuirse en lugares distintos a su llegada.

12.2.2. 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 refe-

[1054] Actas MZA, sesión nº 1 de 12 de enero de 1900, pp. 138-139, libro 17.

[1055] Actas MZA, sesión nº 9 de 6 e mayo de 1881, pp. 201-202, libro 10.

[1056] Actas MZA, sesión nº 12 de 18 de junio de 1881, p. 222, libro 10.

rentes a los principales artículos de consumo urgentemente. Acompañanda 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"*. En esta comunicación se manifestaba 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"[1057]:

> *"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 co- rriente, 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 trabajo[1058]. No conozco la identidad del solicitante de este descuento, 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.

12.2.3. Rebaja de precio a los asociados de la Liga Agraria (diciembre 1889)

En diciembre de 1889 de acuerdo con lo informado por el subdirector de los Servicios Técnicos y con la comisión delegada, el consejo 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

[1057] Actas MZA, sesión nº 16 de 29 de octubre de 1887, p. 40, libro 13.

[1058] Actas MZA, sesión nº 5 de 2 de marzo de 1883, p. 54, libro 11.

1889 y los billetes expendidos con razón de dicha asamblea serían valederos hasta el día 20 del mismo mes[1059].

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. Esta entidad, en contra de la Asociación de Agricultores de España, defendía el proteccionismo e incluso llegó a publicar una revista con su mismo nombre[1060]. En España el liberalismo agrario estaba encabezado por una élite política relacionada con la industria de abonos químicos y los negocios bien versada en métodos propagandistas. Esta especie de *think tank* de la época proyectó no pocas invectivas contra las compañías ferroviarias y las navieras nacionales en los foros de discusión pública para conseguir una rebaja de tarifas[1061]. 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. Dicha protesta defendía el ensanchamiento de las bases sociales sobre las que se sustentaba el Estado liberal español y promovía una política de regadíos y extensión de los cultivos intensivos[1062]. 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. El inconveniente era que fueron pronunciados por políticos caciquiles, que atacaban 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"*[1063].

[1059] Actas MZA, sesión nº 21 de 13 de diciembre de 1889, p. 369, libro 13.

[1060] 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 03/12/2019]

[1061] 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 03/12/2019]

[1062] 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 03/12/2019]

[1063] VARELA ORTEGA, José (2001) *Los amigos políticos: partidos, elecciones y caciquismo en la Restauración, 1875-1900*, Marcial Pons Historia, pp. 323-326.

12.2.4. 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 adelantada[1064].

12.2.5. 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 pare del gobernador de Badajoz de la inmigración temporal de braceros portugueses. Los braceros lusos 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 y facilitar el acceso a aquellas provincias de los trabajadores de las demás comarcas españolas por la red de la 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 subdirector[1065].

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. 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 portugueses[1066].

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 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

[1064] Actas MZA, sesión nº 18 de 5 de agosto de 1898, p. 220, libro 16.

[1065] Actas MZA, sesión nº 10 de 18 de mayo de 1894, pp. 29-30, libro 15.

[1066] Actas MZA, sesión nº 18 de 5 de septiembre de 1894, pp. 68-69, libro 15.

Catalana [1067]. El proyecto para esta nueva tarifa fue aprobado durante la sesión siguiente, de 4 de julio, y llevaría el nombre de Tarifa Especial nº 103 de gran velocidad, siendo aplicable a ambas redes para el transporte de jornaleros y sus familias[1068].

12.3. 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, constituida 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 mejora 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 voluntarios[1069]. En las actas de MZA tenemos constancia de aquel primer ensayo de movilización, maniobras y revista de material sanitario que dicha asamblea se propuso efectuar el día 20 de noviembre de 1898 en Tudela. Para esta ocasión el consejo de MZA 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 línea[1070].

12.4. 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. 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 sería posible pues continuar segregando de dicho producto la

[1067] Actas MZA, sesión nº 13 de 15 de junio de 1900, p. 275, libro 17.

[1068] Actas MZA, sesión nº 14 de 4 de julio de 1900, p. 286, libro 17.

[1069] 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_ESTAMOS/C10_COMUNIDADES_AUTONOMAS/NAVARRA/NAVARRA_0.PDF [última consulta 03/12/2019]

[1070] Actas MZA, sesión nº 24 de 14 de noviembre de 1898, pp. 283-284, libro 16.

parte que se venía tomando para las obras pías externas que hemos mencionado, normalmente 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. Se concedían así 500 pesetas mensuales a los Asilos del Pardo, 250 pesetas mensuales a la Asociación General de 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 generales[1071]. 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 el consejo, autorizó que se prorrogasen durante 1901 las mismas cantidades de los donativos otorgados para los tres establecimientos[1072].

12.5. RESUMEN CUANTITATIVO DE LOS DONATIVOS A CARIDAD Y CAUSAS SOCIALES DE MZA ENTRE 1863 Y 1899

A continuación inserto tres gráficos estimativos de las cantidades donadas por MZA a causas benéficas entre los años 1863 y 1899. Como parámetros comparativos he incluido también las cantidades dedicadas a religión y las cantidades dedicadas a exposiciones, cuestión de imagen pública que trataré en un apartado posterior.

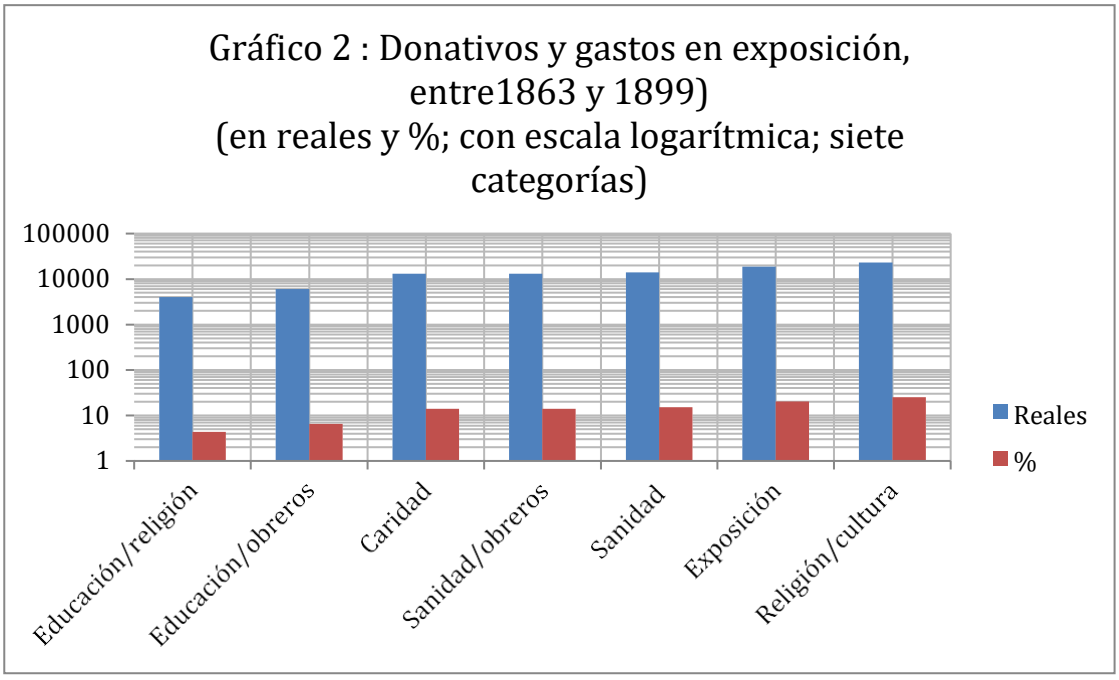
Tabla 2. Datos del gráfico 2. Donativos diversos y gastos de exposición de MZA entre 1863 y 1899, en siete categorías

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	

[1071] Actas MZA, sesión nº 7 de 23 de marzo de 1900, pp. 216-217, libro 17.

[1072] 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

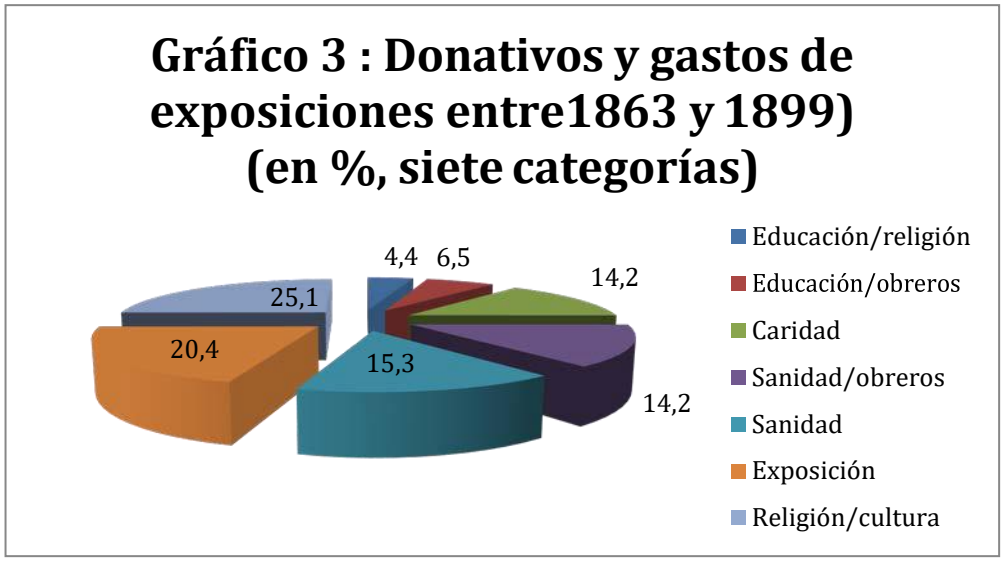


En este gráfico se indican en barras las categorías principales de las partidas de gastos que realizó MZA entre 1863 y 1899 en reales de vellón con su correspondiente proporcionalidad. Lo desarrollaré y comentaré más detalladamente a continuación.

Tabla 3. Datos de los Gráficos 3 y 4. Donativos y gastos en exposición de MZA entre 1863 y 1899, en cinco categorías

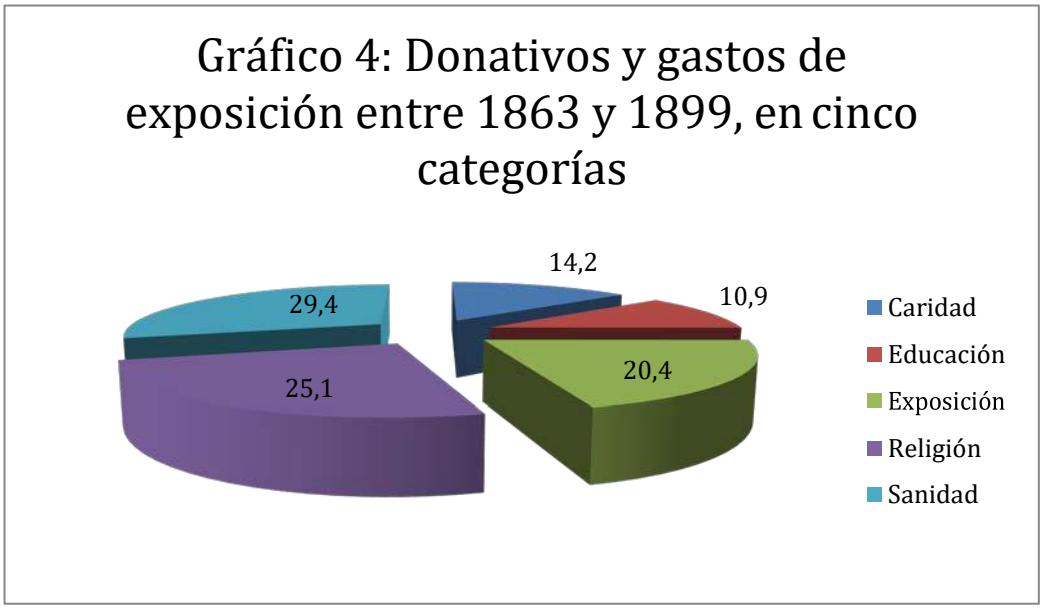
Gráficos 3 y 4 Donativos entre 1863 y 1899 (5 categorías)		
	Reales	%
Caridad	13000	14,2
Educación	10000	10,9
Exposición	18755	20,4
Religión	23000	25,1
Sanidad	27000	29,4
Total	91755	

Ilustración 48. Gráfico 3. Donativos y gastos de exposiciones entre 1863 y 1899, en siete categorías



En este gráfico he unificado los gastos de MZA a lo largo de la segunda mitad del siglo XII en donativos destinados a sanidad, educación, caridad y religión (79,7%). He utilizado 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%), sumando 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%).

Ilustración 49. 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%).

12.6. LOS CAPITALISTAS DEL FERROCARRIL FRENTE A LAS EPIDEMIAS DE CÓLERA MORBO Y FIEBRE AMARILLA DE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX

He 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. 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 se observa 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 puedo afirmar que negasen el beneficio de la ayuda a sus empleados. El caso de las epidemias del siglo XIX con el que comienza este epígrafe es revelador al respecto.

Sobre las epidemias de cólera morbo y fiebre amarilla que sufrió la Península Ibérica durante la segunda mitad del siglo XIX he hallado diferentes testimonios de los esfuerzos prestados a la sociedad por la burguesía constructora de los primeros ferrocarriles con el fin de paliar los desastrosos efectos que dichas epidemias provocaron.

12.6.1. 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: la desamortización, las guerras civiles carlistas, el hacinamiento de los obreros de provincias llegados a las grandes capitales como Madrid[1073], o el tránsito fluctuante de los regímenes demográficos entre el antiguo y el nuevo régimen en los países de la Europa oriental y del sur[1074].

[1073] 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 03/12/2019]

[1074] 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.

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). Justo en este momento 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 que estuvo capitaneada por una junta de salvación oública 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 localidad[1075].

Para Málaga —ejemplo de ciudad industrializada y de densa población según parámetros de la época—, situada en área de litoral, tenemos noticias de la gran mortandad y la desesperación que provocó la epidemia de 1854-1856[1076], 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, Jorge Loring Oyárzabal. Fue uno de los socios del triángulo de industriales burgueses Loring-Heredia-Larios que conseguiría fundar más tarde la red regional 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. Loring se hizo 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 publiqué un artículo[1077].

12.6.2. La segunda epidemia de cólera (1865)

Las medidas profilácticas puestas en marcha por el Estado contra tal tipo de infecciones prosiguieron 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. También quedó registro 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, el desarrollo de las travesías marítimas internacionales y las conexiones entre ferrocarriles con las compañías de barcos de vapor. Estos documentos nos ofrecen una visión que aunque parcial es ciertamente reveladora de las consecuencias que tuvo la epidemia en las empresas privadas. No obstante no profundizaré demasiado en los padecimientos del personal de la compañía que enfermó o murió a causa de ella, aunque he encontrado numerosas anotaciones en las actas de estos años referidas a ello.

Disponible en http://www.jstor.org/discover/10.2307/40340433?uid=3737952&uid =2129&uid=2&uid=70&uid=4&sid=21106227354281 [última consulta 03/12/2019]

[1075] 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 03/12/2019]

[1076] CAMPOS ROJAS, Mª Victoria (1987) "Jorge Loring Oyarzábal: Primer Marqués de Casa-Loring (1822-1900)", *Jábega* 58, Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga, pp. 32, 34 y ss.

[1077] GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2015) *Op. cit*. Disponible en https://revistas.ucm.es/index.php/HICS/article/view/49559 [última consulta 03/12/2019]

12.6.2.1. 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 1865[1078] —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.*
>
> *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 por parte del Gobierno. Sin embargo el Consejo no hallará dificultad en suscribir cualquiera esposición [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 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 saintsimonismo en España y que las gentes de esta ciudad, en contacto directo con América y otras naciones europeas, eran de las más progresistas en aquel período.

12.6.2.2. 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. 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 reinante[1079]. En aquella misma sesión se había hecho una regulación del personal de la compañía de los servicios de movimiento y tracción. No puedo afirmar rotundamente que la causa de muchas de las dimisiones y fallecimientos que aparecen consignados en las tablas de personal fuesen debidos 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 el consejo no pudo volver a reunirse. Esta interrupción de las sesiones del consejo constituye una auténtica excepción, puesto es la única vez que se dio un vacío de reuniones tan largo, al menos durante el siglo XIX. La causa de ello fue el deceso inesperado de uno de los administradores de Madrid, llamado Gregorio López de Mollinedo. Su muerte había provocado un defecto en el *cuorum* fijado por los estatutos y no se podían celebrar 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

[1078] Actas MZA, sesión nº 15 de 19 de junio de 1865, p. 151, libro 5.

[1079] Actas MZA, sesión nº 20 de 30 de septiembre de 1865, p. 180, libro 5.

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 puedo por tanto asegurar la hipótesis de que el fallecimiento de este administrador hubiese sido debido al contagio pero podemos suponerlo. La mortal enfermedad no sólo habría tenido efectos entre los empleados de rango inferior de la ferroviaria. Han quedado algunos vestigios de la vida de este burgués, quien 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 Gas[1080].

La razón acerca del vacío de reuniones desde el 30 de septiembre quedó consignada en la sesión siguiente de 24 de noviembre de 1865[1081], 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 mayo[1082]. El optimista francés acudió a Madrid de nuevo en el mes de noviembre, en mitad de la epidemia, con el propósito de cubrir el cupo de miembros 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 Valmy[1083]. Esta quai es 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.

12.6.3. 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. Allí fue donde se dieron sus efectos más devastadores[1084]. 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 se consignó una anotación al respecto el 21 de septiembre de 1870. Por lo

---

[1080] 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 03/12/2019]

[1081] Actas MZA, sesión nº 21 de 24 de noviembre de 1865, pp. 180-181, libro 5.

[1082] Actas MZA, sesión nº 2 de 23 de enero de 1865, pp. 80-81, libro 5.

[1083] LÓPEZ MORELL, Miguel Ángel (2005) *Op. cit.*, p. 120.

[1084] 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.

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 en la suscripción abierta con este objeto. El consejo contribuyó en principio con la cantidad de 2.500 reales[1085]. Y a comienzos de noviembre 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"*[1086].

12.6.3.1. 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 servir como 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."*

12.6.3.2. 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, sumados a 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. 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 epidemia[1087]. En julio de 1871[1088], 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 sobre- sueldo de 2r diarios a contar desde 14 de Setiembre al 5 de Di- ciembre último, de conformidad con lo resuelto respecto a los em- pleados del Movimiento en sesión de 3 de febrero próximo pa- sado."*

[1085] Actas MZA, sesión nº 18 de 21 de septiembre de 1870, p. 357, libro 6.

[1086] Actas MZA, sesión nº 21 de 5 de noviembre de 1870, p. 370, libro 6.

[1087] Actas MZA, sesión nº 3 de 3 de febrero de 1871, p. 23, libro 7.

[1088] Actas MZA, sesión nº 14 de 1º de julio de 1871, p. 81, libro 7.

12.6.4. 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. 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 1884[1089]:

> *"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."*

12.6.4.1. 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. Se acopló un solo vagón en los trenes correo para atender a los pocos que viajaban hacia allí[1090]. 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. También ordenó redactar un detallado informe acerca de lo ocurrido, de los gastos originados y de aquellos empleados que por sus servicios se hubieran hecho acreedores de recompensa durante el triste período que acababan de atravesar[1091]. Este testimonio de las actas, aunque opaco y velado en gran parte, nos permite indagar 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

[1089] Actas MZA, sesión nº 15 de 12 de julio de 1884, p. 317, libro 11.

[1090] Actas MZA, sesión nº 21 de agosto de 1885, p. 81, libro 12.

[1091] Actas MZA, sesión nº 17 de 23 de octubre de 1885, pp. 106-107, libro 12.

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. 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.

12.6.4.2. 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. Transcrio la anotación completa que lleva el título "Resultado de las medidas contra el cólera"[1092]:

> *"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 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 pro- puesta de recompensas a favor de aquellos que más se haya distinguido en la Campaña sanitaria disponga que se haga men- ción las hojas de servicio respectivas de los méritos que en tan tristes circunstancias han contraído y que a parte [sic] de esto queda autorizado para formular si lo creyese conveniente pro- puestas de recompensa especiales a que algunos empleados se*

[1092] Actas MZA, sesión nº 22 de 4 de diciembre de 1885, p. 146, libro 12.

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 sobre las gratificaciones a determinados agentes que prestaron servicios especiales con motivo de la epidemia del año anterior[1093]. Sin embargo no he hallado 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, qu además 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 institucional[1094].

12.6.5. Cuarta epidemia de cólera morbo (1890)

Un nuevo brote de cólera se produjo a principios de 1890 afectando sobre todo al área de Valencia. De nuevo el consejo y la comisión delegada 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 inteligen- cia 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 localidad[1095]. Varias actas más adelante se concedió al Ayunta- miento 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 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 dispensar[1096].

12.7. TERREMOTOS E INUNDACIONES (1863-1884)

Durante 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 causadas[1097].

[1093] Actas MZA, sesión nº 5 de 5 de marzo de 1886, p. 210, libro 12.

[1094] Actas MZA, sesión nº 16 de 7 de octubre de 1886, p. 319, libro 12.

[1095] 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.

[1096] Actas MZA, sesión nº 4 de 21 de febrero de 1890, pp. 391-392, libro 13.

[1097] Actas MZA, sesión nº 22 de 4 de septiembre de 1863, p. 362, libro 4.

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"[1098].

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 Gobernación[1099]. 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 Gobernación[1100]. 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 el transporte gratuito de los objetos destinados al socorro de las desgracias ocasionadas por los terremotos. Se 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 asunto[1101].

12.8. 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 necesarios para la extinción de la langosta[1102]. 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 ella 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"*[1103].

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

---

[1098] 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.

[1099] Actas MZA, sesión nº 3 de 6 de febrero de 1885, p. 444, libro 11.

[1100] Actas MZA, sesión nº 5 de 6 de marzo de 1885, p. 467, libro 11.

[1101] Actas MZA, sesión nº 6 de 20 de marzo de 1885, pp. 473-474, libro 11.

[1102] Actas MZA, sesión nº 12 de 20 de junio de 1884, p. 293, libro 11.

[1103] Actas MZA, sesión nº 3 de 10 de febrero de 1888, p. 145, libro 13.

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 diferencia[1104]. 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 5.000 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 Estado[1105]. Unos meses más adelante, en junio, el consejo se enteró de que por la Dirección General de Agricultura se habían facturado varias expediciones declaradas como insecticida, “langosticida”, etc., destinadas a destruir la langosta. 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 Agricultura[1106].

[1104] Actas MZA, sesión nº 28 de 15 de diciembre de 1899, p. 107, libro 17.

[1105] Actas MZA, sesión nº 3 de 9 de febrero de 1900, pp. 156-157, libro 17.

[1106] Actas MZA, sesión nº 13 de 15 de junio de 1900, p. 276, libro 17.

13. 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. También veremos otros 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.

13.1. TRASLADO DE LOS RESTOS DE AGUSTINA DE ARAGÓN (1870)

El 13 de abril de 1870[1107] 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."*

13.2. 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 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. Para colaborar con este acto el consejo acordó 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. Añadía el consejo: "lo cual no obstará para que se recomiende y tenga el mayor cuidado en el transporte".[1108]

13.3. TRANSPORTE GRATUITO DEL CADÁVER DE DON NICOLÁS Mª 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 mismos[1109].

[1107] Actas MZA, sesión nº 9 de 13 de abril de 1870, p. 297, libro 6.

[1108] Actas MZA, sesión nº 6 de 18 de marzo de 1876, p. 297, libro 8.

[1109] Actas MZA, sesión nº 18 de 24 de noviembre de 1882, p. 6, libro 11.

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 trato en mi tesis: ferrocarriles y prensa. 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 Saboya[1110]. Este último medio publicaba numerosas noticias acerca de los ferrocarriles, como he ido referenciando a lo largo de mi 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 ya 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. 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 comisióneEjecutiva (en el caso de que se conserven) 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 debió ser realizado más o menos al cabo de dos años.

13.4. 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 Nieto[1111]. Este personaje fue un académico jurisconsulto, arabista, especializado en lenguas semíticas y político de renombre. Nacido en el pequeño pueblo de Siruela en la provincia de Badajoz, llegó a ser decano de la Facultad de Derecho de la Universidad Central, además de rector de la misma entre 1871 y 1874.

13.5. 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 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 señor[1112].

[1110] OSSORIO Y BERNARD, Manuel (2004) *Op. cit*., p. 381.

[1111] Actas MZA, sesión nº 7 de 30 de marzo de 1883, p. 74, libro 11.

[1112] Actas MZA, sesión nº 23 de 31 de diciembre de 1886, p. 387, libro 12.

13.6. 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, como siempre 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 precio de la tarifa vigente como máximo para el transporte por las líneas de la compañía del cadáver del fallecido[1113].

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 carnal pues del presidente del Consejo de Ministros de comienzos del siglo XX. Francisco de Paula Canalejas y Casas era doctor en Filosofía y Letras y ejerció como catedrático de aquella facultad durante largo período en la Universidad de Madrid. También, además de 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)[1114].

El sobrino de José María Canalejas y Casas del que nos hablan las actas de MZA, Emilio Reus, fue a su vez 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, falleciendo 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 nego- cio especulativo a Uruguay, emulando el más puro estilo del marqués de Salamanca y sirviendo de maestro a otros emprendedores que hicieron surgir otros muchos negocios que sí prosperaron[1115].

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 hacia el 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.

[1113] Actas MZA, sesión nº 8 de 20 de abril de 1894, p. 13, libro 15.

[1114] OSSORIO Y BERNARD, Manuel (2004) *Op. cit*., p. 67.

[1115] UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL URUGUAY (2006) *Emilio Reus. Fortuna, ruina, azar*, Documental. Disponible en https://vimeo.com/3854059 [última consulta 19/09/2015]

13.7. 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 ferroviaria[1116]:

> *"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."*

[1116] Actas MZA, sesión nº 12 de 26 de mayo de 1899, p. 436, libro 16.

14. EXPOSICIONES UNIVERSALES, NACIONALES Y LOCALES, CENTENARIOS Y CONMEMORACIONES

Las exposiciones universales fueron los mayores eventos internacionales 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. 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 incluyo 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. 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, o sea 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 Londres[1117].

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 Alarcón[1118], viajero y cronista excepcional que también fue testigo y narró los acontecimientos de la guerra de África de 1859 a 1860, como mencioné 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. Estas visiones 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 laborato- rio 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. Hoy en día se considera 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

[1117] 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. Disponible en: http://www.unizar.es/artigrama/pdf/21/2monografico/01.pdf [última consulta 03/12/2019]

[1118] 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.

través de las siguientes exposiciones de París. Entre otras cuestiones, es posible plantearse unos ciertos errores de cálculo o miopía de las comisiones encargadas de organizar la sección española, como la de 1867. Pudiera ser también que dichas comisiones estuviesen excesivamente 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 fueron motivo para que se intentase desterrar el casticismo oriental flamenquista y toreador establecido hasta entonces como imagen de España. 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 desterrar[1119].

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 Púbicas 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 y aporta una tabla de reducciones al sistema antiguo en las primeras páginas[1120].

A partir de 1864 en las actas de MZA quedó constancia expresa de su participación en algunas de aquellas exposiciones como miembro expositor o del transporte a mitad de precio que la ferroviaria concedía a las mercancías y materiales enviados a estos grandes eventos. También quedan registros de cómo 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, ya fuere enviando materiales en calidad de expositor o 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. 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 (que entra directamente en el ámbito geográfico de este estudio)— formaron parte de esta fiebre de exposiciones, y seguramente también dejarían registro en los documentos ferroviarios de las compañías que se circunscribieran en su entorno. Pero ya he comentado la suerte que sufrió la documentación de

---

[1119] 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. Disponible en: http://mcv.revues.org/2245 [última consulta 09/07/2015]. Aunque he 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 03/12/2019]

[1120] 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 órden*, Imprenta Nacional, Madrid, 379 pp. Disponible en http://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id= ucm.5319402270;view=1up;seq=27 [última consulta 03/12/2019] De este monográfico se conservan varios ejemplares, por ejemplo en la ETSC en Bruselas y en la Biblioteca de la Universidad Complutense de Madrid.

Ferrocarriles Andaluces, a excepción de los legajos de vía y obras, más mi desconocimiento de la existencia en Sevilla de las actas de la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga hasta terminar esta tesis. En las actas de la Junta de Comercio de la ciudad —que contienen una interrupción desde 1854 hasta 1886— no queda rastro de dicha exposición regional. En esta exposición el grupo empresario del ferrocarril, los Loring-Heredia-Larios participó de forma activa y 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 llevar consigo el problema de la dificultad de su enumeración ya resulta abrumadora la cantidad de ellas que tuvieron lugar entre mediados del siglo XIX y el primer tercio del XX, y cuyo conocimiento lo encontramos de forma muy dispersa. Sin embargo en las actas de MZA he extraído una enumeración cronológica que podría servir como eje vertebral para trabajos de este tipo. En algunos casos como en las exposiciones provinciales de productos de Málaga he acudido a otras fuentes y documentación bibliográfica. Ajustándome al marco temporal que he elegido para este trabajo incluyo en este epígrafe todas las exposiciones de las que tengo constancia desde 1862 hasta 1900. Sería interesante revisar las actas de MZA a partir de 1900 para un estudio posterior. En ese tramo cronológico existe copiosa información sobre las exposiciones de Sevilla y Barcelona de 1929 promovidas por el Patronato de Turismo durante la dictadura de Primo de Rivera.

14.1. EXPOSICIÓN PROVINCIAL DE PRODUCTOS DE MÁLAGA (1862)

Como ya he anunciado no he contado con fuentes primarias de la Compañía del Ferrocarril de Málaga a Córdoba, pero los historiadores locales malagueños han podido reconstruirla gracias a otros documentos contemporáneos. Como ya he dicho 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 eran director y secretario de la Sociedad Económica Vicente Martínez Montes y José Carvajal-Hué respectivamente, 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 industrias 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 desa- rrolló 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—. También se apreció 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, perso- naje 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 Gorría y los de piñas aclimatadas por el jardinero francés de Jorge Loring, apellidado Chamousst. 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 debido a las adulteraciones por mezclas de otros caldos. En la ganadería también se destacaron casas de cría de castas indígenas y exóticas. 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. Muy estimados fueron también los tejidos 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. Esta última fábrica fue fundada por Jorge Origni y comprada algunos años después por Joaquín María Canales. Destacaron asimismo otras fábricas de produc- tos 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. Los alumnos de esta escuela 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 primaria[1121].

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. En el novecientos se entró 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. Sus pilares eran 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 comenzaran 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 según los análisis de los investigadores ya se perciben los problemas que vienen aleteando sobre la expansión económica malagueña. Algunos de estos problemas fueron: la carencia en la zona de materias primas, la caída de la demanda y pérdida de mercados por insuficiencia en la infraestructura viaria… Por ello 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 aquella Primera Revolución Industrial de España que despuntaba en el sur de Andalucía[1122].

[1121] 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 03/12/2019]

[1122] 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 03/12/2019], 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 03/12/2019]. 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*—.

14.2. 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, la cual 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 del 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 Bayona[1123].

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*[1124] 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 vicepresidentes honorarios el subprefecto de Bayona, el cónsul general de España en París y el cónsul de España en Bayona. El evento se componía de tres subcomisiones: 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 subcomisión 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. En la declaración de motivos se manifestaba estar destinada a apretar los lazos de unión entre Francia y España, también 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 libreto 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 salió a la venta el 30 de julio de aquel año de 1864[1125] y una medalla conmemorativa del Segundo Imperio francés con la efigie de Napoleón III[1126].

[1123] Actas de MZA, sesión nº 6 de 29 de febrero de 1864, p. 459, libro 4.

[1124] 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 03/12/2019]

[1125] *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 03/12/2019]

[1126] 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]

14.3. 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. La petición fue rechazada por el consejo[1127].

Sobre este Manuel Gómez que se presenta en las actas de MZA como director de la exposición, he encontrado 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. Esta empresa contó con más de 500 trabajadores a principios del siglo XX y mantuvo 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 permanente[1128].

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 aparecieron otras dos: la Caja Mercantil de Valencia y el Crédito Mercantil Valenciano, ambas en 1864. La crisis financiera de 1866 supuso grandes dificultades para estos bancos, que fueron liquidados a lo largo de la siguiente década. No sería hasta la década de 1880 cuando se dieron nuevos intentos de rehacer la banca local. Es 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 he 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 Píciulo y Cía., obtenía el apoyo de inversionistas bancarios. Al mismo tiempo 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 tampoco queda constancia de que se llegase a celebrar ninguna

[1127] Actas de MZA, sesión nº 29 de 30 de septiembre de 1864, p. 2, libro 5.

[1128] 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 03/12/2019]

exposición en Valencia hasta la de 1867, con motivo del centenario de la "Imagen de Nuestra Señora de los Desamparados"[1129].

14.4. 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 1866[1130], con el apunte titulado "Exposición universal de París en 1867" he encontrado la primera nota acerca de este particular entre las diversas que quedaron como huella de ella hasta que el lance concluyó:

> *"La Comisión general española para la exposición universal de Pa- rís de 1867, en comunicación del 18 setiembre invita a la Compa- ñía a que conceda una rebaja del precio de transporte en sus lí- neas 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 españo- las."*

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 París[1131]. 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 gobierno[1132].

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 primera noticia sobre la exposición aparece en marzo de 1867. Se trataba de una combinación de billetes con rebaja de 3/8 sobre el precio de tarifa ordinario. En el apunte del acta tenemos la indicación *"(…) con arreglo al adjunto cartel"*[1133]. Es muy probable que esta decisión de MZA fuese a remolque de la iniciativa de la Compañía de Ferro- carriles de Sevilla a Cádiz, y que la empresa que gerentaba esta pequeña línea tenía modos de actuación muy progresistas. Recuerdo aquí —aunque ya lo he tra- tado en mayor profundidad— que esta pequeña compañía 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, 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. En base a ello había

---

[1129] Íbid, pp. 87, 120, 124, 143, 155, 205, 267.

[1130] Actas de MZA, sesión nº 25 de 2 de octubre de 1866, pp. 309-310, libro 5.

[1131] Actas de MZA, sesión nº 26 de 20 de octubre de 1866, p. 312, libro 5.

[1132] Actas de MZA, sesión nº 26 de 20 de octubre de 1866, pp. 313-314, libro 5.

[1133] De nuevo he encontrado 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 tengo constancia sin embargo de la existencia física de este cartel que, muy probablemente haya debido desaparecer.

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 desde Sevilla 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 derro- caría a Isabel II al año siguiente de la celebración de la Exposición Universal de París. No en balde por Cádiz entraban corrientes de pensamiento y actitudes en boga en Europa, como el saintsimonismo. Allí fue también donde se fraguó el pro- yecto del primer ferrocarril español en 1829 —que traté en otro apartado anterior— , 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 hay testimonio de botines en forma de botas de vino de Jerez incautados en aquella ciudad. Estos vinos 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 favo- reciéndose 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 pro- moviese 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 que 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 pú- blico.

Los trámites derivados de la Exposición Universal de París continuaron para MZA al año siguiente, varios meses después de clausurado el evento. Algunas discon- formidades surgieron entre los organizadores de la Exposición y la directiva de MZA, que no se hallaba en un favorable lance económico debido a la crisis finan- ciera generalizada de 1866. Recordemos que la ferroviaria había incluso llegado a organizar una petición de ayuda al gobierno avalada por todas las compañías de la que fue promotor principal el marqués de Salamanca. En enero de 1868[1134] he encontrado 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 no- viembre 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, así que la petición de la autoridad francesa de abrir una cuenta co- rriente por los gastos de devolución de los materiales no fue del agrado de la di- rectiva de MZA. Tal vez la negativa no estuviese directamente relacionada con que el consejo sospechase tener que enfrentar otro impagado, sino que la falta de li- quidez de la empresa en ese momento no permitiese la utilización de este sistema, debido como sabemos a la crisis financiera de 1866.

[1134] Actas MZA, sesión nº 4 de 21 de enero de 1868, p. 510, libro 5.

14.5. 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 1868[1135] 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 kilógramos, 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. Esta ciudad había sido marcada especialmente por la destrucción en su resistencia a la invasión francesa y por un estancamiento extremo en los tiempos de la restauración de Fernando VII, cuando incluso sufrió pérdidas significativas de población. En el período de las desamortizaciones, en Zaragoza la de Mendizábal tuvo repercusión 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 cuidad quedó conectada desde Madrid a través de MZA. Tanto Norte como MZA construyeron sendas propias estaciones, que hubieron de ser conectadas por un enlace férreo. La ciudad, punto de confluencia entre el País Vasco, Madrid, Valencia y Barcelona, llegó a tener cinco estaciones. Una de ellas se cerró tras finalizar 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 su homónima 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, más 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. Ya a comienzos del siglo XX se urbanizó el llamado paseo de Sagasta, que uniría el

[1135] Actas MZA, sesión nº 20 de 12 de mayo de 1868, p. 592, libro 6.

centro de la ciudad con uno de los barrios allende el río Huerva. Este río había constituido la barrera natural de la villa hacia el Sur, imposibilitando anteriormente su expansión en aquella dirección[1136].

14.6. EXPOSICIÓN INTERNACIONAL DE FILADELFIA (1876)

A finales de octubre de 1875 el consejo de administración de MZA acordó la rebaja de mitad de precio tanto a la ida como a la vuelta de todos los efectos destinados a la Exposición internacional de Filadelfia, en la red completa. 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 con- cesión pudieran cometerse así como toda responsabilidad indebida"*[1137].

Estados Unidos se sumó a la fiebre de las exposiciones con un cierto retraso y organizó la primera de ellas en Filadelfia en 1876 con motivo de la celebración de la proclamación de Independencia, una vez que había quedado superada la guerra de secesión (1861-1865) y la democracia y el estado norteamericanos suficiente- mente afianzados. El evento recibió el nombre de *Centennial Exhibition*. Más ade- lante 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. Por ejemplo, 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 exhor- taba 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 Fran- cia cuando el diario *Le Figaro* publicaba un reportaje acusando a los norteamerica- nos de cometer arbitrariedades contra la nación europea por antonomasia. Estas arbitrariedades serían 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 quedaría 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 exposi- ción. 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, he- laderías y restaurantes. En esta ciudad artificial ocurrió un incendio que destruyó veintisiete edificios ilegales así como 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 Unidos[1138].

Las exposiciones americanas expresaban más aún que las europeas las tensiones entre capital y trabajo. Especialmente la década de 1870 fue la de la euforia del

---

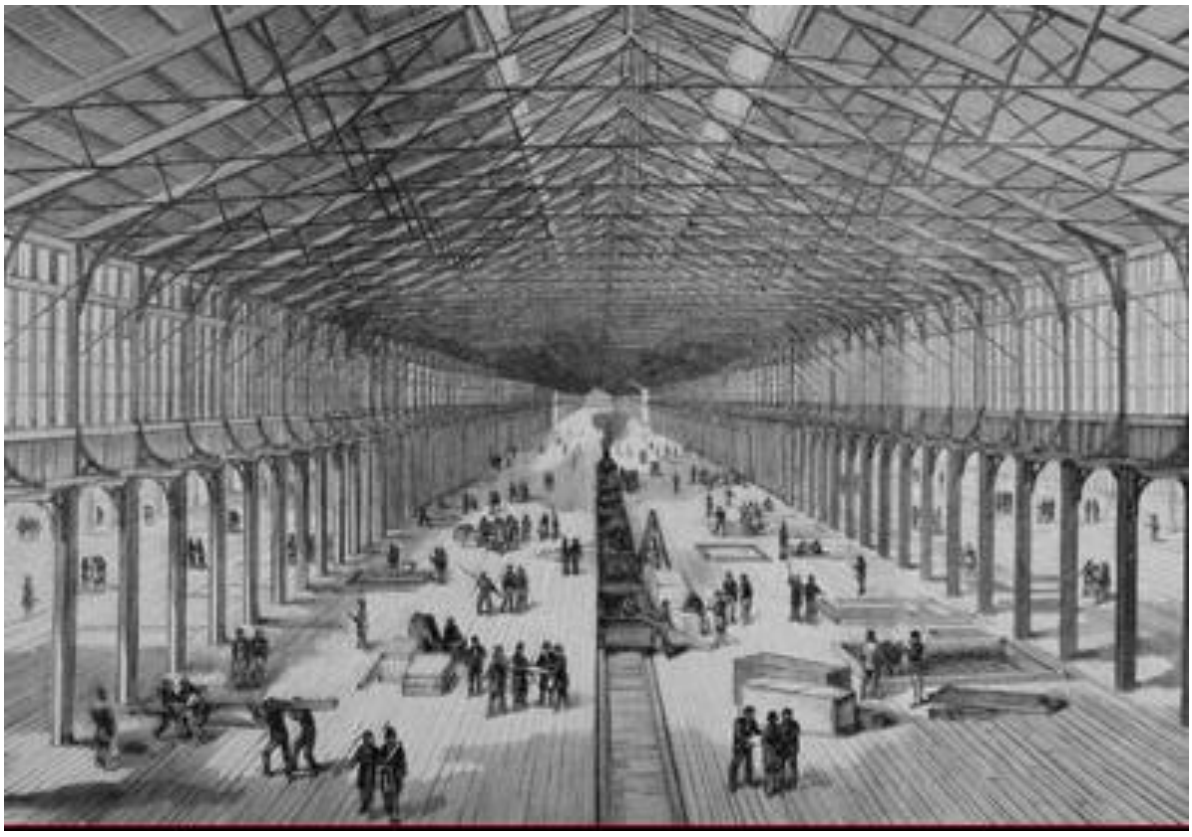
[1136] YESTE NAVARRO, Isabel (2007) "Ideología y urbanismo en la Zaragoza decimonónica", en *Artigrama*, núm. 22, 2007, pp. 649-669. Disponible en: http://www.unizar.es/artigrama/pdf/22/3varia/08.pdf [última consulta 03/12/2019]

[1137] Actas MZA, sesión nº 22 de 29 de octubre de 1875, p. 230, libro 8.

[1138] 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 03/12/2019]

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. Para la explotación en exclusiva de todos los derechos de producción y venta de fotogra- fías en la exposición se creó una empresa ex profeso. El marqués de Salamanca también participó en la muestra enviando de su colección particular algún cuadro de Gisbert, pintor que una década después plasmaría el famoso "Fusilamiento de Torrijos"[1139]. Aquella década fueron malos tiempos para un movimiento obrero ma- durado en Europa pero que no terminaba de cuajar en los Estados Unidos. Aunque se convocó el VII Congreso obrero para ser celebrado paralelamente a la exposi- ción burguesa, a éste sólo viajaron desde el viejo continente los alemanes; y fue precisamente en el que se dio por clausurada la Primera Internacional.

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.

[1139] ALFONSO, Luis (1878) *La Exposición del centenar. Noticia del certamen universal de Filadelfia en 1876*, Tip. Perojo, Madrid, p. 172.

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.

14.7. 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 misma[1140]. 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 se puede a un catálogo de dicha exposición que se encuentra en línea[1141]. Tanto este catálogo como los de otras exposiciones regionales podrían ser estudiados en profundidad en otros trabajos.

14.8. EXPOSICIÓN NACIONAL VINÍCOLA DE MADRID (1877)

Esta Exposición vinícola de Madrid se organizó a nivel nacional por el Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio. Fue el Ministerio de Fomento el que 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 1876[1142] 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,*

[1140] Actas de MZA, sesión nº 14 de 30 de septiembre de 1876, p. 357, libro 8.

[1141] 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 03/12/2019]

[1142] Actas de MZA, sesión nº 17 de 5 de diciembre de 1876, pp. 391-392, libro 8.

> *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."*

Sobre esta exposición también disponemos de un estudio en línea[1143]. 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.

14.9. 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 otorgado en casos análogos anteriormente[1144].

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 tracción[1145].

No voy a entrar en detalles sobre esta nueva Exposición Universal de París, pues ha sido sobradamente estudiada recientemente desde muy diversas ópticas. Sobre ella simplemente aporto algunos trabajos científicos como referencia al lector en las notas al pie de página[1146].

[1143] 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 03/12/2019]

[1144] Actas de MZA, sesión nº 17 de 9 de noviembre de 1877, p. 53, libro 9.

[1145] Actas de MZA, sesión nº 11 de 1 de julio de 1878, p. 180, libro 9.

[1146] Ofrezco aquí sólo algunos ejemplos de la abundantísima investigación en esta Exposición así como de las siguientes organizadas en París durante el siglo XIX en todos los idiomas. Los investigadores de dicados a estas exposiciones 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

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. 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, 8 de mayo, nos indica que la escena debió ser representada algún tiempo antes; en fechas previas a la inauguración del certamen.

03/12/2019], 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 03/12/2019]; 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 03/12/2019]; 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/eblj/2013articles/pdf/ebljarticle62013.pdf [última consulta 03/12/2019]; 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 Préistoire, Muséum national d'Histoire naturelle, 101 pp. Disponible en: http://www.ipt.pt/teses.digitais/emilie.bertrand/emiliebertrand.pdf [última consulta 03/12/2019]

14.10. 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 vez se establecería para el retorno un vale en las mismas condiciones que el creado por la Compañía del Norte[1147].

En marzo de 1880 sereiteraría 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 año[1148].

14.11. 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 el recargo del precio a cobrar sobre los precios ordinarios de las tarifas generales que habría de establecerse por las dificultades del transporte[1149]. La Sociedad Económica de Valencia actuó con profusión en la agricultura de la región desde finales del siglo XVIII. Esta sociedad había creado una Escuela de Agricultura en Pedreguer en 1791 y,en connivencia a petición de aquel ayuntamiento, inició la creación de un Jardín Botánico en la Alameda, jardín que no obtuvo el éxito esperado. También 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, la cual se hallaba 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. También 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. Además experimentó en la introducción de nuevos cultivos como el cacahuete, recién importado de América. Dicha sociedad se encontraba en lucha contra los gremios, a los que consideraba una rémora para el avance de la economía. En esta línea 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 un 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. De esta exposición derivaría la temática de la siguiente muestra de Valencia que aparece en las actas de MZA,de 1880, dedicada a la industria de la maquinaria. Se trataba de la Exposición de Motores y Mácuinas 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. El interés principal estaba puesto en 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

[1147] Actas de MZA, sesión nº 8 de 25 de abril de 1879, p. 309, libro 9.

[1148] Actas de MZA, sesión nº 6 de 27 de marzo de 1880, p. 460, libro 9.

[1149] Actas MZA, sesión nº 14 de 16 de julio de 1880, p. 30, libro 10.

y 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 y dípticos informativos ilustrados[1150].

14.12. 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 ciudad[1151]. 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. Las condiciones establecidas por la ferroviaria fueron las mismas que rigieron para el envío de los objetos destinados a la Exposición de París, a la de León y a la vinícola de Madrid[1152]. El año siguiente, 1880, se concedió el mismo privilegio a la segunda celebración de dicha exposición[1153].

14.13. 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. Para honrar dichas conmemoraciones se establecerían premios para composiciones poéticas, obras de arte o disertaciones 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 relativos a aquella

---

[1150] 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 03/12/2019]

[1151] 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 03/12/2019]

[1152] Actas de MZA, sesión nº 13 de 27 de junio de 1879, p. 344, libro 9

[1153] Actas de MZA, sesión nº 12 de 18 de junio de 1880, p. 3, libro 10.

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 sociedad[1154]. Aún hoy la vigente junta directiva de la actual Sociedad Colombina mantiene entre sus asesores jurídicos uno religioso, el Prior del Monasterio de la Rábida[1155]. Como digo, la petición de apoyo de la ferroviaria MZA no se hizo esperar. Sin duda sus socios fundadores consideraron de capital importancia la colaboración de la empresa de transporte para sus propósitos. En las actas de MZA he encontrado la siguiente anotación[1156]:

> *"Accediendo a lo solicitado por la Sociedad Colonbina [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. Supongo que la misma actitud tomarían el resto de ferroviarias[1157].

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 XIX[1158]— que anunciaba la inauguración en Huelva del Hotel Colón el 26 de junio de aquel año. El señor Sundheim tenía el propósito de invitar a un banquete a accionistas españoles y extranjeros, autoridades y prensa extranjera y española. Con dicho motivo solicitaba algunas facilidades por parte de la compañía para la realización del evento. El consejo 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 MZA haría un tren especial gratuito entre Sevilla y Huelva para las autoridades y los representantes de la prensa que concurriesen a dicho acto[1159].

[1154] 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 03/12/2019]

[1155] 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]

[1156] Actas de MZA, sesión nº 14 de 16 de julio de 1880, p. 30, libro 10.

[1157] Actas MZA, sesión nº 16 de 21 de agosto de 1883, p. 139, libro 11.

[1158] DÍAZ ZAMORANO, María Asunción (1999) *Huelva, la construcción de una ciudad*, Ayuntamiento de Huelva, 374 pp.

[1159] Actas MZA, sesión nº 10 de 11 de mayo de 1883, p. 96, libro 11.

14.14. 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 agrí- cola que habría de tener lugar en aquella ciudad. La reducción del precio de estos transportes fue otorgada[1160].

14.15. 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 ferrocarriles[1161].

14.16. 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 he mencionado en el epígrafe anterior. El consejo de MZA dispuso la rebaja a mitad de precio para el transporte de los objetos destinados a ella[1162]. La anotación del acta observa que el descuento *"se concede como en años anteriores"*, lo cuál debe querer decir que esta exposición ya se celebró con anterioridad aunque yo no he encontrado el precedente o precedentes en los documentos que he 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 anteriores[1163]. Además en esta ocasión se concedía rebaja de la mitad de precio para el transporte de 2.000 sillas desde Sevilla a Madrid, donde iba a celebrarse la exposición[1164].

14.17. EXPOSICIÓN INTERNACIONAL DE ELECTRICIDAD DE PARÍS (1881)

En febrero de 1882 el consejo de MZA aprobó el abono de los gastos de viaje a la Exposición Internacional de Electricidad de París al señor Hagron, inspector del telégrafo de la compañía, por importe de 3.755 reales de vellón. Dicho señor concurrido a la exposición con el fin de estudiar los adelantos de la ciencia en materia de electricidad para el telégrafo y para el alumbrado de la empresa[1165]. 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. La modernidad y el progreso estaban por un lado y el peligro y el lujo por otro.

[1160] Actas MZA, sesión nº 6 de 24 de marzo de 1881, p. 172, libro 10.

[1161] Actas MZA, sesión nº 7 de 8 de abril de 1881, p. 183, libro 10.

[1162] Actas MZA, sesión nº 7 de 8 de abril de 1881, p. 183, libro 10.

[1163] Actas MZA, sesión nº 8 de 14 de abril de 1882, p. 390-391, libro 10.

[1164] Actas MZA, sesión nº 10 de 12 de mayo de 1882, p. 409, libro 10.

[1165] Actas de MZA, sesión nº 4 de 17 de febrero de 1882, p. 360, libro 10.

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 —el cual 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 municipal[1166].

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 cuidadamente ilustrado con finas litografías y titulado *Journal de l'Exposition internationale d'électricité.* Su director y redactor en jefe fue Georges de Lilliers, siendo administrador Cléon Delaby. Su redacción y administración estaban 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, el periódico continuaría apareciendo con el título *Journal des Sciences appliquées a l'Industrie*[1167]*.*

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, a saber: Ágil y Maestre y de Cortázar; Henri Bonnet; Alexis Cazorla; Dirección General de Correos y Telégrafos, Florencio Echénique, Juan Fernández Janer; José Galante; Luis La Orden; Adolfo Nicolás y Montaner y Julián Hervas Ausmendi; Carlos Orduna y Muñoz; Pérez Blancas; Víctor Piedras y Macho; Roig y Torres; Sociedad Española de Electricidad; Soriano y Ferrer; Antonino Suávez Saavedra; Alejandro Tende; y Primitivo Vigil. Al final del catálogo se dedica una sección importante a anuncios publicitarios[1168].

14.18. 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 hiciesen según circular del tráfico nº 779 del 20 de octubre anterior, en vigencia para aquel tipo de transporte[1169]. Respecto a los viajeros, se concedieron rebajas del 45% en los billetes

---

[1166] 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 03/12/2019]

[1167] *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 03/12/2019]

[1168] COMMISSARIAT GÉNÉRAL DU MINISTERE 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/catalogueegnr00pari#page/1/mode/1up [última consulta 03/12/2019]

[1169] Actas MZA, sesión nº 6 de 24 de marzo de 1881, p. 180, libro 10.

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. Se fijaban además una serie de reglas a las que deberían atenerse los interesados[1170].

14.19. 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 siguiente[1171].

Más de una década más tarde, cuando la fiebre de las exposiciones atravesaba un período de plena ebullición en Europa —tal vez por una especie de efecto contagio desatado por las Exposiciones Universales de Barcelona de 1888 y la de París de 1889—, la Sociedad Filomática de 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 la rebaja del 50% sobre los precios de las tarifas legales al transporte de los efectos que fuesen enviados a la exposición bordelesa. Según el protocolo habitual, esta decisión quedaba sujeta a las condiciones de exención de responsabilidad en casos de deterioros o pérdidas que ya se habían establecido en ocasiones anteriores. Esta fórmula se reiteraría como norma en todas las anotaciones de las actas de MZA a finales del siglo XIX[1172].

14.20. 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 con el objeto del 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 transportes[1173]. 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 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 efecto[1174].

A principios de julio de 1883 he hallado una anotación en el acta del consejo que nos aporta información sobre las instalaciones de MZA en la Exposición de Minería. Transcribo íntegramente esta anotación 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

[1170] Actas MZA, sesión nº 7 de 8 de abril de 1881, pp. 182-183, libro 10.

[1171] Actas de MZA, sesión nº 15 de 14 de octubre de 1881, p. 251, libro 10.

[1172] Actas MZA, sesión nº 26 de 28 de diciembre de 1894, pp. 110-111, libro 15.

[1173] Actas de MZA, sesión nº 4 de 17 de febrero de 1882, p. 355, libro 10.

[1174] Actas de MZA, sesión nº 16 de 27 de octubre de 1882, p. 489, libro 10.

trabajos extraordinarios, llevados a cabo por los empleados paralelamente a sus jornadas laborales habituales. Estos empleados eran gratificados con posterioridad si los resultados resultaban satisfactorios a la dirección[1175]:

> *"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.*
>
> *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 nos queda 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. Estas minas se ubicaban como sabemos en las estribaciones de la Sierra Norte de Sevilla en el municipio de Villanueva del Río y Minas, y consta su explotación ya 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 que 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 compañía[1176]. 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, en el cual había estado del 9 de enero de 1883 al 13 de octubre de 1883. Este político era cuñado de Antonio Maura y pasaba 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 su 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, manteniéndose en el cargo del 13 de octubre de 1883 al 18 de enero de 1884. Así pues, aunque deduzco que la Exposición fue realizada en integridad por el ministro saliente, debido a que las actas solamente consignan el cargo y no el nombre de los personajes que los ocupaban, no puedo averiguar con certeza cuál de los dos individuos asistiría finalmente a aquel banquete. No obstante, fuera quien fuera el ministro que asistió, el dato que nos interesa aquí es la prueba de la importancia para la ferroviaria de su participación como 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

---

[1175] Actas de MZA, sesión nº 14 de 6 de julio de 1883, p. 118, libro 11.

[1176] Actas de MZA, sesión nº 19 de 26 de octubre de 1883, p. 162, libro 11.

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 su reenvío a Suecia vía marítima?[1177].

14.21. EXPOSICIÓN REGIONAL DE HORTICULTURA DE VALENCIA (1883)

Estuvo organizada por la Sociedad Valenciana de Agricultura. Al efecto de la celebración de esta exposición el consejo de MZA aprobó la rebaja del 50% sobre los precios de las tarifas generales en los transportes de plantas, maquinaria, animales, etc[1178].

En el año de aquella exposición era presidente de la Sociedad Valenciana de Agricultura el conde de Nieulant, en cuyo nombre se extendieron invitaciones a los personajes relevantes de la élite local. Algunos otros documentos testimonio de aquella exposición han sido conservados archivo de la Universidad Politécnica de Valencia y están disponibles en línea. Por ejemplo, una de aquellas invitaciones del conde fue extendida a nombre del prestigioso médico Elías Martínez y Gil, quien era entonces en director de la Sociedad Económica de Amigos del País[1179]. Años más tarde, en 1891, se celebraría el primer congreso médico-farmacéutico de la región de Valencia bajo la presidencia del doctor Machi. A la sesión sesión inaugural de aquel congreso médico asistiría Elías Martínez y Gil ya como alcalde de la ciudad y presidente del. A su cargo estuvo el discurso de cierre de la asamblea inaugural[1180]. 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 murcianos[1181].

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, por lo que el consejo se limitó a ratificar su decisión con respecto a esta petición del ministerio[1182].

[1177] Actas de MZA, sesión nº 23 de 7 de diciembre de 1883, p. 189, libro 11.

[1178] Actas de MZA, sesión nº 6, de 16 de marzo de 1883, p. 65, libro 11.

[1179] Invitación remitida por la Sociedad Valenciana de Agricultura al señor 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%20EXPOSICIONES_04-1.PDF?sequence=1&isAllowed=y [última consulta 03/12/2019]

[1180] 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 03/12/2019]

[1181] 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.Sl?METHOD=LSTDOCSMATE&sit=c,0,m,0,serv,Carmesi&id=1022&v=null [última consulta 03/12/2019]

[1182] Actas de MZA, sesión nº 12 de 25 de mayo de 1883, p. 102, libro 11.

14.22. 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% sobre la tarifa ordinaria para el transporte de los efectos destinados a esta exposición, que se celebraría en julio de 1883[1183].

En el libro del viaje de don Alfonso XII a Francia, Alemania, Austria y Bélgica[1184] que anteriormente hemos citado para la reconstrucción de los trenes reales, ha también una descripción de esta exposición. Según el autor de la obra la Exposición de Bellas Artes de Múnich se celebró en el Palacio de Cristal o *Glaspalazt* construido en 1854 a semejanza del de Londres y, como aquél, destinadoa 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 fuentecilla, 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 de su majestad y otras altezas reales que lo acompañaban, con sus comitivas en el salón de España. 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 que se le *"antojó muy superior á la de Paris, debido esto á los grandes adelantos que ha hecho en dos años la electricidad".*

14.23. 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 provincia[1185].

14.24. 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 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 de que el director de la compañía de acuerdo con el servicio del tráfico creía que podría concederse la reducción de 50% para los objetos,

---

[1183] Actas de MZA, sesión nº 12 de 25 de mayo de 1883, p. 102, libro 11.

[1184] ESCOBAR, Alfredo (1883) *Op. Cit*., pp. 32-33, 72-73.

[1185] Actas de MZA, sesión nº 16 de 21 de agosto de 1883, p. 138, libro 11.

tal como se venía haciendo en casos análogos de otras exposiciones. Pero objetó que respecto a los miembros de los congresos científicos 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 París[1186]. En cuanto a la exposición de Ámsterdam a la que se refería el director de MZA en esta sesión del consejo cabe decir que yo no he encontrado la anotación, y respecto a la de Burdeos, el acta debe referirse a 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 al director que procediese en la forma que estimase más conveniente[1187].

14.25. 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 ella[1188]. El catálogo de esta exposición fue publicado por la Imprenta y Fundición de los Hijos de García en Madrid y se conservan dos ejemplares, disponibles parcialmente 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 España[1189].

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 Ambe- res 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 Sevilla incluidos los gastos de desembarque, muellaje, etc.; y para la compañía desde el puerto de Sevilla hasta Madrid 25,75 pesetas por tonelada[1190].

14.26. 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"*[1191].

[1186] Actas de MZA, sesión nº 10 de 11 de mayo de 1883, pp. 93-94, libro 11.

[1187] Actas de MZA, sesión nº 13 de 8 de junio de 1883, pp. 104-105, libro 11.

[1188] Actas de MZA, sesión nº 12 de 20 de junio de 1884, p. 293, libro 11.

[1189] 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 03/12/2015]

[1190] Actas de MZA, sesión nº 17 de 18 de agosto de 1884, p. 330, libro 11.

[1191] Actas MZA, sesión nº 28 de 4 de diciembre de 1884, p. 411, libro 11.

Don Álvaro José de Navia Osorio y Vigil de la Rúa, nacido en en 1684 en Puerto de la Vega, Asturias, 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. El premio contó con una asignación en metálico y un 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, titulada *Reflexiones militares*, en edición de lujo numerada y encuadernada y en rústica. 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, lo que le consagró como iniciador de la Real Academia de la Historia; y *Rapsodia económico-político-monárquica*, que constituiría el primer planteamiento de economía progresista[1192].

Una digitalización de la edición de 1787 de la Imprenta Real de Madrid de la obra principal de Marcenado, las *Reflexiones militares*, está disponible actualmente en libre acceso en Internet[1193].

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. Sobre todo el estudio de este personaje proliferó a partir de los años 2000, y hoy en día es objeto aquilatado de estudio para los investigadores españoles de historia militar e historiadores locales asturianos[1194]. Aquí mencionaré el más reciente trabajo de estudio e investigación que obtuvo el "Premio Defensa 2014" confeccionado por Pelayo Fernández García. Dicho premio 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. Es consultable y se halla publicado a texto completo en el portal de cultura del Misterio de Defensa español, en internet[1195]. 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

---

[1192] 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 03/12/2019]

[1193] 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 03/12/2019]

[1194] Algunas de las referencias bibliográficas sobre el marqués de Marcenado están disponibles en Dialnet.

[1195] 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 03/12/2019]

suficiente interés como para ser objeto de estudios de mayor profundidad. En ese tiempo se realizaron 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 he mencionado anteriormente. El II Centenario del que tenemos referencia en lasactas de 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 grande[1196].

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 estas últimas ocasiones MZA sí participaba con sumas de dinero que solían anunciarse en la *Gaceta de Madrid*. Sobre la suscripción abiertapara recabar fondos para la celebración del II Centenario del militar, las actas de la ferroviaria nos dicen que se trataba de una institución privada con el nombre de comisión económica del centenario la que organizaba la recaudación. No obstante la *Gaceta* de 20 de diciembre de 1885 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 adjudicación de 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 fue presidido por el teniente general señor marqués de San Román, como presidente de la junta directiva del centenario[1197]. 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. Su nombre fue 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. 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, con lo cual la ferroviaria se mantenía en permanentes negociaciones con dicho ministerio.

14.27. 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

[1196] *Íbid* (2014), pp. 4-5.

[1197] 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 03/12/2019]

motivo de la Exposición Aragonesa, a petición de su junta directiva[1198]. 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. Asimismo en las actas de MZA en ambos casos, sólo se nombra "Exposición Aragonesa" sin distinción entre una primera y otra segunda exposiciones. Creo que ello puede ser debido a que en su momento tampoco se vincularon entre sí aquellos eventos en Aragón, tan distanciados en el tiempo.

14.28. MONUMENTO A CRISTÓBAL COLÓN EN BARCELONA (1886)

A finales de 1886, en el marco de la preparación del 4º Centenario del Descubrimiento de América, el alcalde de Barcelona y presidente de una comisión creada para la erección del famoso monumento a Cristóbal Colón solicitó al consejo de MZA un precio especial en el transporte —desde Monovar a La Encina con destino a la ciudad condal— 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 y salvo la aprobación pendiente del consejo— ofreció al presidente de la comisión, tasar las masas indivisibles hasta 10 toneladas al precio sencillo de la tarifa general, o 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 decisión[1199].

14.29. 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. 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 vió envuelto en un episodio de conflicto con Alemania en torno a las islas Carolinas en el Pacífico. Dicho conflicto estallaría en agosto de 1885 y se resolvería con la mediación y arbitraje del papa León XIII. Pero España temía que las aspiraciones expansionistas de las potencias europeas en el Pacífico pudieran 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. Este personaje sería quien diera 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. También se exhibieron manufacturas tradicionales, ejemplares de la fauna y de la flora y útiles y artefactos de carácter etnográfico y para la construcción de viviendas tradicionales[1200].

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

---

[1198] Actas de MZA, sesión nº 12 de 19 de junio de 1885, p. 37, libro 12.

[1199] Actas MZA, sesión nº 22 de 10 de diciembre de 1886, pp. 375-376, libro 12.

[1200] 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 03/12/2019]

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 velocidad[1201].

14.30. EXPOSICIÓN UNIVERSAL DE BARCELONA (1888)

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 internacional[1202]. 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 inicio de la primera etapa de la historia del turismo catalán tras una fase "prototurística". Consideran que a partir de entonces apareció un nuevo concepto de hotelería, nuevas formas de promoción y la implantación de un sistema de transportes urbanos más moderno y accesible; trayendo aparejadas estas nuevas fórmula la transformación urbana y la dotación de nuevos conjuntos monumentales[1203]. Yo por el contrario, según la información existente en las fuentes que revelo aquí y los escasos estudios en profundidad realizados en nuestro país sobre las exposiciones españolas, opino que el fenómeno de transformación urbanística a través de las exposiciones universales 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 fueron capaces de percatarse 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. Desde mi punto de vista no fueron los ayuntamientos ni los grandes eventos los iniciadores y promotores de un turismo de masas, sino las mismas ferroviarias como podemos comprobar a lo largo de mi trabajo. Estas empresas, a base de promocionar los viajes de recreo a través del patrocinio de ciertos eventos y su política de descuentos para traslados de ocio, fueron las verdaderas pioneras del fenómeno del turismo.

En su papel de patrocinadoras de este tipo de eventos 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. El estado quería pues obtener mejores precios que los otorgados a los particulares en casos análogos. Como esta 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 traslado era delicado y requería esfuerzos adicionales a las compañía. 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

[1201] Actas de MZA, sesión nº 11 de 27 de mayo de 1887, p. 480, libro 12.

[1202] 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.

[1203] 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]

del trono como de 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 objetos[1204]. No obstante esta decisión hubo una nueva petición de una mayor rebaja de los objetos enviados desde Madrid a la ciudad condal. 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 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 MZA[1205].

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 como indicaba el protocolo habitual, y fueron aprobados[1206].

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 llevasen carruajes de lujo y, a ser posible, *sleeping-cars*. Esta oferta especial de servicios de lujo suponía un riesgo de capital importante y MZA fue prudente en su decisión. El sirector de MZA consultó a l comisión delegada y a los servicios de explotación y del tráfico. Tras ello propuso 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 permanente[1207].

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 Wagon-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

[1204] Actas MZA, sesión nº 2 de 27 de enero de 1888, p. 128, libro 13.

[1205] Actas MZA, sesión nº 5 de 9 de marzo de 1888, pp. 160-161.

[1206] Actas MZA, sesión nº 3 de 10 de febrero de 1888, p. 133, libro 13.

[1207] Actas MZA, sesión nº 6 de 23 de marzo de 1888, pp. 170-171, libro 13.

visitar otras ciudades. 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. En el consejo de MZA se propuso 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[1208].

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[1209]. Creo que MZA actuó con prudencia frente a la euforia que parecía levantarse a causa de 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 he encontrado el precio exacto ni el porcentaje del descuento que se ofreció 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 marcha[1210].

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 otras[1211].

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 Septiembre[1212]. La anotación del acta que nos informa de que existió este estudio estadístico comparativo es sumamente escueta y no me ha permitido 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 sé si el informe que se elaboró se ha conservado, pero sería interesante en estudios posteriores tratar de averiguar su paradero y llegar a consultarlo. Ello significaría 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 los resultados obtenidos en la venta de billetes a precio reducido con motivo de la Exposición Universal de Barcelona[1213], pero esta anotación sobre los beneficios que el certamen reportó a la ferroviaria (¿o quizás pérdidas?) comparte la misma opacidad que la anterior nota de manera que no permite ir más allá en suposiciones.

[1208] Actas MZA, sesión nº 6 de 23 de marzo de 1888, p. 171, libro 13.

[1209] Actas MZA, sesión nº 9 de 5 de mayo de 1888, p. 201, libro 13.

[1210] Actas MZA, sesión nº 9 de 5 de mayo de 1888, p. 201, libro 13.

[1211] Actas MZA, sesión nº 9 de 5 de mayo de 1888, p. 201, libro 13.

[1212] Actas MZA, sesión nº 18 de 19 de octubre de 1888, p. 242, libro 13.

[1213] Actas MZA, sesión nº 2 de 18 de enero de 1889, p. 275, libro 13.

14.31. 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. La intención de estos descuentos era la 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 empresa[1214].

14.32. 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 el 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: 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 facturarlos[1215].

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 París[1216]. Lo que 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 es seguro que así ocurrió con MZA, aunque es también posible que en dicha ampliación estuviesen inmiscuidas otras compañías como Andaluces).

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 Zaragoza[1217]. Así pues, el cruce de esta bibliografía y las referencias de las actas de MZA nos llevan a pensar que la ferroviaria española de los Rothschild sólo participaría 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.

[1214] Actas MZA, sesión nº 6 de 15 de marzo de 1889, p. 294, libro 13.

[1215] Actas MZA, sesión nº 18 de 19 de octubre de 1888, p. 241, libro 13.

[1216] Actas MZA, sesión nº 13 de 5 de julio de 1889, p. 326, libro 13

[1217] LASHERAS PEÑAS, Ana Belén (2009) *Op. cit.,* p. 741.

14.33. 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 análogos[1218].

14.34. 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 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. Se consideraba que se trataría sólo de la remisión de documentos u objetos de valor histórico, como códices, muebles, cerámica, etc., etc., que diesen a conocer el estado de la civilización americana anterior al descubrimiento de América y la historia de la conquista del Nuevo Mundo[1219].

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. Este fue uno de los eventos de alto nivel cultural insertos en el Centenario y organizó la Real Academia de la Historia, y que trataré en el epígrafe de los congresos. El fuerte impulso y la esmerada preparación del 4º Centenario por el Estado se puede deducir 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 he mencionado anticipó aún más su planificación, como también comentaré 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 lidió el gobierno español. 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, 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, postergado tras el proceso de independencia del primer cuarto del siglo XIX. La nueva voluntad política europea del imperialismo estaba desarrollándose con fuerza en toda Europa y residía en el trasfondo de los recientes conflictos. Estos nuevos conflictos serían 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

[1218] Actas MZA, sesión nº 16 de 15 de septiembre de 1891, p. 68 libro 14.

[1219] Actas MZA, sesión nº 13 de 19 de junio de 1891, p. 54, libro 14.

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 adquiría un significado determinante que se trataría de impulsar desde la influencia por medio de los lazos históricos, la cultura y el respeto a la antigua metrópoli; valores promovidos por políticos como el gaditano Segismundo Moret o el malagueño Cánovas del Castillo[1220].

14.35. 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 y 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"".*

14.36. EXPOSICIÓN NACIONAL DE INDUSTRIAS ARTÍSTICAS E INTERNACIONALES DE REPRODUCCIÓN DE BARCELONA (1892)

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 más 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 evento[1221].

14.37. 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 ella[1222].

[1220] 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 03/12/2019]

[1221] Actas MZA, sesión nº 14 de 2 de agosto de 1892, p. 198, libro 14.

[1222] Actas MZA, sesión nº 5 de 11 de marzo de 1892, pp. 143-144, libro 14.

14.38. 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 se ocupó de este asunto en octubre de 1893. Visto el margen de tiempo que aún restaba para la toma de decisión esta decisión no fue inmediata, sino que el consejo expuso su deseo de que se pidiese el parecer del comité de París para acordar lo que procediese[1223].

En la misma sesión del consejo de MZA donde se decidió 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 acabo de citar, 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 encargó se pidiese informe al comité de París acerca de la petición del gobierno belga[1224].

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. En consecuencia el consejo concedió la 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 análogos[1225].

14.39. 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. 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 misma reducción habitual del 50% que para los casos análogos que se habían ido dando hasta la fecha[1226].

Dos años después, en 1896, volvió a repetirse el mismo evento en Barcelona con el nombre de Exposición General de Bellas Artes e Industria. Esta exposición se celebró 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 con el fin de transportar los objetos que iban a ser destinados a ella. El consejo se ocupó de

[1223] Actas MZA, sesión nº 17 de 6 de octubre de 1893, p. 382, libro 14.

[1224] Actas MZA, sesión nº 17 de 6 de octubre de 1893, p. 382, libro 14.

[1225] Actas MZA, sesión nº 18 de 20 de octubre de 1893, p. 392, libro 14.

[1226] Actas MZA, sesión nº 25 de 29 de diciembre de 1893, p. 493, libro 14.

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 1894[1227].

14.40. 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 1894. Creo que la posible saturación que pudieran crear estos certámenes no estaba siendo valorada ni tampoco el solapamiento de fechas para su celebración dado que si en Barcelona la exposición artística se celebraría desde abril a junio, fijar una fecha para celebrar en dicho mes otra exposición con similar objeto en una capital con menor capacidad económica y organizativa que la ciudad condal no responde a una lógica con fundamento sólido. Esta afirmación sobre la probable menor capacidad organizativa de Alicante respecto a Barcelona se puede 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 exposiciones[1228].

14.41. EXPOSICIÓN DE BELLAS ARTES EN DRESDE (1897)

Las exposiciones universales sirvieron en muchos casos para reforzar vínculos diplomáticos entre países. En el 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 casos[1229].

14.42. 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

[1227] Actas MZA, sesión nº 21 de 25 de octubre de 1895, pp. 246-247, libro 15.

[1228] Actas MZA, sesión nº 8 de 20 de abril de 1894, p. 13, libro 15.

[1229] Actas MZA, sesión nº 22 de 6 de noviembre de 1896, p. 387, libro 15.

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 análogos[1230].

14.43. 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. El consejo aprobó dicho acuerdo tan solo algo más de un mes antes de la inauguración de la nueva exposición madrileña[1231].

14.44. 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"*[1232].

Esta anotación del actas presenta ciertas variaciones con respecto a las anotaciones referentes a otras exposiciones. En primer lugar ya he repasado 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 deduzco por el texto que ya existía otro contrato particular. 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 he 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 de 1899, en el que se repitieron 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

[1230] Actas MZA, sesión nº 4 de 12 de febrero de 1897, pp. 440-441, libro 15.

[1231] Actas MZA, sesión nº 19 de 10 de septiembre de 1897, pp. 43-44, libro 16.

[1232] Actas MZA, sesión nº 8 de 15 de abril de 1898, p. 164, libro 16.

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 acabo de indicar 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 vuelta[1233].

14.45. 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. En enero de aquel mismo año, 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 celebrase con el alcalde. Para la elaboración de este proyecto de contrato se remitía al consejo un informe de tráfico referente al asunto[**1234**].

El texto de esta anotación es interesante puesto que trasluce varios cambios en la forma de actuar de la compañía respecto a su participación en el patrocinio en las exposiciones regionales. En primer lugar en este caso 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 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 estaba formada por representantes de varias empresas. Sin embargo, vemos cómo ahora el 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 saber[1235]:

> *"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.*

[1233] Actas MZA, sesión nº 4 de 24 de febrero de 1899, pp. 358-359, libro 16.

[1234] Actas MZA, sesión nº 2 de 26 de enero de 1900, p. 146, libro 17.

[1235] Actas MZA, sesión nº 6 de 9 de marzo de 1900, pp. 186-187, libro 17.

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 dias, 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, organizado paralelamente y como refuerzo a las fiestas locales no atrajese el flujo de viajeros esperados por el cabildo.

14.46. 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 respectivamente[1236]. 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 billetes circulares de recorrido a voluntad del viajero. Las conclusiones extraídas de este proyecto fueron que con el planteamiento del acuerdo tarifario común para la nueva exposición parisina 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. Era 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 mínimum de 1.5000 kilómetros recorridos en total por los viajeros que quisiesen acogerse a los beneficios de la tarifa y evitar que se aprovechase dicha combinación en las grandes corrientes de tráfico de viajeros a fin de no perjudicar la expendición ordinaria de billetes[1237]. Estamos ante un claro cambio de enfoque comercial de las ferroviarias al borde del siglo XX. 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 moderno. Este enfoque al consumidor aún hoy en día, un sinfín de empresas, hallan dificultades en poder asimilar o implementar. De hecho las políticas de empresa con orientación a los deseos del consumidor han sido abanderadas de la creación de departamentos de marketing o equipos de coaching empresarial 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 cla-

[1236] Actas MZA, sesión nº 10 de 4 de mayo de 1900, p. 240, libro 17.

[1237] Actas MZA, sesión nº 12 de 25 de mayo de 1900, p. 260, libro 17.

ses 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. 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)[1238]. En la combinación mencionada para el descuento a los viajeros de 2ª y 3ª clase se exceptuaban las estaciones comprendidas entre Altafulla y la forntera 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 precio[1239].

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. En dicho crédito se comprendían los del 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 conveniente[1240].

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. Como facilitadora de ello se dispensan cantidades crecidas en francos que se distribuirían entre empleados de distintos servicios y zonas geográficas diversas de la red.

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 MZA[1241].

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

---

[1238] 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.

[1239] Actas MZA, sesión nº 12 de 25 de mayo de 1900, pp. 261-262, libro 17.

[1240] Actas MZA, sesión nº 12 de 25 de mayo de 1900, p. 268, libro 17.

[1241] Actas MZA, sesión nº 17 de 28 de septiembre de 1900, p. 337, libro 17.

punto álgido. Lo que en un principio eran exhibiciones eminentemente burguesas había llegado a convertirse en todo un éxito de propaganda y educación entre las clases medias y bajas.

14.47. 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 a lo largo de toda la segunda mitad del siglo XIX, tanto en territorio nacional como en el extranjero, se limitaron 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 envió unos faroles para iluminar tendidos ferroviarios y una colección de revistas técnicas, entre las que 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. Algunos de ellos fueron 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 oro[1242].

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 he 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. Las dos mayores empresas españolas, MZA y Norte, que verdaderamente actuaban como filiales de las galas, no tenían material original que exponer o no estaban interesadas en figurar en la célebre exposición. Seguramente el nulo envío de materiales ferroviarios desde España a las Exposiciones Universales debió ser consensuado previamente por los consejos de administración y los comités de París de las respectivas compañías.

[1242] LASHERAS PEÑA, Ana Belén (2009) *Op. cit.*, p. 741.

15. 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.

15.1. CONGRESOS

En las Actas de MZA he encontrado una larga relación de los congresos en los que participó esta empresa ferroviaria con facilidades y descuentos a los congresistas. En la concesión de estos descuentos 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.

15.1.1. 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. 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 expedirse[1243].

15.1.2. 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 evento[1244].

15.1.3. 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

[1243] Actas MZA, sesión nº 3 de 3 de febrero de 1882, p. 344, libro 10.

[1244] Actas MZA, sesión nº 8 de 14 de abril de 1882, pp. 390-391, libro 10.

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 año[1245].

15.1.4. 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 Ámsterdam 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 interesados[1246]. 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 precedente[1247].

15.1.5. 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 hierro franceses, se adhirió al acuerdo tomado sobre aquel asunto por las compañías francesas según declaración publicada por éstas[1248]. 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 agrado[1249].

15.1.6. 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 habla de esta deliberación expresa que el asunto había sido objeto de recientes correspondencias seguidas entre miembros del consejo y del comité de París. 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 don Rafael Clemente, quien se prestaba a desempeñar el cargo de representante en el caso de que se hubiese optado por tomar parte en aquel evento[1250]. Rafael Clemente era un ingeniero de caminos que trabajaba como técnico para la casa Rothschild. En la documentación de dicha casa se menciona como “empleado”, aunque parece que solo se le aplicaba este apelativo en el ámbito de MZA[1251]. 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

---

[1245] Actas MZA, sesión nº 18 de 3 de octubre de 1883, p. 150, libro 11.

[1246] Actas MZA, sesión nº 4 de 15 de febrero de 1884, p. 221, libro 11.

[1247] Actas MZA, sesión nº 10 de 13 de mayo de 1887, p. 475, libro 12.

[1248] Actas MZA, sesión nº 2 de 28 de enero de 1887, p. 411, libro 12.

[1249] Actas MZA, sesión nº 4 de 25 de febrero de 1887, p. 427, libro 12.

[1250] Actas MZA, sesión nº 17 de 28 de septiembre de 1888, pp. 239-240, libro 13.

[1251] LÓPEZ MORELL, Miguel Ángel (2005) *Op. cit.*, p. 458.

tiempo el señor Grebus[1252]. 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 logro averiguar cuál sería el motivo de la negativa de participar en este congreso por parte de MZA.

15.1.7. 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 y 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 compañía[1253]. Este congreso se celebraría en París durante el último mes de celebración de la gran Exposición Universal de París de aquel año, siendo el Tercer Congreso Internacional de Caminos de Hierro que tenía lugar. Hay constancia bibliográfica de la 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 1900[1254].

15.1.8. 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. 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 aprobó la concesión de la mitad de precio en los billetes a los americanistas que acudieran al congreso que iba a reunirse en Santa María de la Rábida, de acuerdo con las demás compañías de ferrocarriles[1255]. 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. Con la venia de la reina regente, el presidente del consejo de ministros, el ex ministro de Ultra- mar, 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, más 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 congreso[1256]. 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. Su significación también es comparable a las re-creaciones que empezaban a tomar

---

[1252] Actas MZA, sesión nº 19 de 28 de noviembre de 1889, p. 354, libro 13.

[1253] Actas MZA, sesión nº 5 de 1º de marzo de 1889, p. 290, libro 13.

[1254] MARTINUS MARTINUS, Nijhoff (2013) *Second Catalogue of Publications of International Congresses and Conferences*, Springer, nov. 2013, p. 41.

[1255] Actas MZA, sesión nº 4 de 13 de febrero de 1891, pp. 13-14, libro 14.

[1256] 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 03/12/2019]

relieve con la serie de efemérides nacionalistas que se forjaban durante el siglo XIX y que acompañaban a los nacionalismos liberales de Europa.

15.1.9. 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 congreso[1257].

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 elsSecretario del comité de organización del mismo debía facilitar una relación nominativa de los concurrentes[1258].

15.1.11. 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 dicho 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 Zaragoza[1259].

15.1.12. 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 certamen[1260].

15.1.13. Congreso de Derecho Penal en Lisboa (1897)

A propuesta del director general y conforme con a comisión delegada, el consejo de MZA aprobó que se concediesen billetes personales a mitad de precio por las 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"*[1261]. La explicación a esta salvedad en la concesión del descuento acostumbrado nos indica que ya se habría debido realizar algún tipo de acuerdo para

[1257] Actas MZA, sesión nº 16 de 2 de agosto de 1894, pp. 59-60, libro 15.

[1258] Actas MZA, sesión nº 7 de 15 de marzo de 1895, p. 177, libro 15.

[1259] Actas MZA, sesión nº 6 de 13 de marzo de 1896, p. 301, libro 15.

[1260] Actas MZA, sesión nº 16 de 1º de agosto de 1896, pp. 355-356, libro 15.

[1261] Actas MZA, sesión nº 7 de 12 de marzo de 1897, pp. 450-451, libro 15.

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.

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 asunto[1262].

15.1.15. 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 de 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 que el presidente en España de dicha asociación facilitase una relación nominal de los asistentes[1263].

15.1.16. 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. También aprobó la expendición de billetes directos desde las líneas combinadas con destino a Madrid y viceversa y 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 yo no he podido hallar en las actas[1264]. Este texto de las actas merece especial atención porque 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, sino sobre lo que percibía la compañía excepto el impuesto del Tesoro. Este impuesto 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 adelante. 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 tomasen pertenecientes a la misma empresa, los pasajeros debían realizar una nueva facturación de

[1262] Actas MZA, sesión nº 2 de 28 de enero de 1898, p. 129, libro 16.

[1263] Actas MZA, sesión nº 20 de 16 de septiembre de 1898, pp. 236-237, libro 16.

[1264] Actas MZA, sesión nº 16 de 7 de septiembre de 1900, pp. 334-335, libro 17.

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. 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, reafirma mi hipótesis de que en la visión global de las empresas europeas ya dominaban las tendencias de lo que hoy denominamos "enfoque de marketing". Sin embargo 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.

15.2. INSTITUCIONES ACADÉMICAS Y MUSEOS

En este apartado he 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 hago 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 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.

15.2.1. 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. A veces incluso las obras del ferrocarril ocasionaron en algunos casos el encuentro de yacimientos desconocidos.

15.2.1.1. 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 títuo "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 Casal[1265] 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

[1265] 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*

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 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 su traslado desde Albacete hasta Madrid y en su artículo sobre el sarcófago sospechan que el trayecto desde Hellín a Albacete también debió hacerse por ferrocarril a cargo de MZA, como así fue según yo he hallado las pruebas documentales en las actas de la compañía. Además he descubierto que la ferroviaria tuvo la deferencia de realizar el delicado encargo de forma gratuita, concesión muy poco frecuente.

La única disonancia que encuentro entre las averiguaciones de estos arqueólogos y los datos del 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. Los miembros fueron avisados en cuanto que el monumento estuvo en el edificio. Sin embargo la anotación del acta referida al sepulcro es de 17 de mayo 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. 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 confirmar la gratuidad a la institución.

15.2.1.2. 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 y al comité de dirección manifestando que en la estación de Mérida se habían descubierto recientemente un mosaico romano y otros objetos interesantes de 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. Así se acordó 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 estación[1266]. 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 estación[1267].

15.2.2. *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 de las piezas más valiosas. En sesión de 14 de octubre de 1869[1268] hay una anotación en las actas de MZA que puede darnos un indicio de ello:

---

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: 03/12/2019]

[1266] Actas MZA, sesión nº 28 de 20 de octubre de 1899, pp. 56-57, libro 17.

[1267] Actas MZA, sesión nº 25 de 10 de noviembre de 1899, p. 77, libro 17.

[1268] Actas MZA, sesión nº 22 de 14 de octubre de 1869, pp. 210-211, libro 6.

"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."

15.2.3. 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 no se menciona siquiera el pago del impuesto al Tesoro por el traslado de estos objetos, por lo cual supongo 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. También se establecía 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.

15.2.4. 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 cual 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 vía[1269].

15.2.5. 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 el transporte de viajeros. Sin embargo aquella solicitud fue desestimada[1270].

Estamos aquí 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. Supongo que el motivo profundo de ello pudo estar ligado a algún tipo de aspereza entre las élites pero no puedo determinar exactamente a qué fue debido. En el periódico *El Popular* de 23 de septiembre de 1874 he encontrado 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 el asunto 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 periot 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

[1269] Actas MZA, sesión nº 4 de 8 de marzo de 1877, p. 446, libro 8.

[1270] Actas MZA, sesión nº 8 de 19 de mayo de 1877, pp. 477-478.

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, e instaba al gobierno y a las altas esferas oficiales a coadyuvar a su éxito[1271].

A pesar de los agasajos periodísticos la negativa de la ferroviaria al descuento habitual que efectuaba en el precio del transporte de otras instituciones benéficas fue taxativo como vemos.

15.2.6. 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 —para sus 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 pretendía[1272].

Aunque esta anotación hace alusión a unas relaciones con la ferroviaria anteriores a la primavera de 1880 de la Institución Libre de Enseñanza yo no he encontrado en las actas anotaciones anteriores relacionadas con esta institución.

15.2.7. Asociación para la Enseñanza de la Mujer (1882)

He hablado de esta institución en el epígrafe dedicado al telégrafo en referencia a la solicitud de su presidente de admisión en la compañía de las alumnas que resultasen aprobadas, solicitud que sólo mereció de momento una contestación a modo de moratoria por parte del consejo, encargando 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 femenina 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 reales[1273].

15.2.8. 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 construidos 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 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

---

[1271] 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]

[1272] Actas MZA, sesión nº 9 de 30 de abril de 1880, p. 478, libro 9.

[1273] Actas MZA, sesión nº 4 de 17 de febrero de 1882, p. 363, libro 10.

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 de ellas la Biblioteca Nacional convocó un certamen en 2012 para conmemorar el tercer centenario de su fundación y apertura 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. La inauguración del nuevo edificio por la reina regente Mª 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 más para ser completamente finalizadas[1274].

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, lo cual 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 asunto[1275].

Nuevamente en febrero de 1890 el consejo de MZA, en vista de las razones expuestas por el Servicio del Trafico 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 lugar del 100% que se había venido aplicando sobre la tarifa general. La colocación de las columnas en los vagones y su descarga serían por cuenta y riesgo del interesado[1276]. Por el texto de esta anotación deduzco de nuevo que 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 he descubierto 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 es igualmente importante el cambio de proveedor de piedra de construcción en 1990, en un momento avanzado de las

[1274]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 03/12/2019]

[1275] Actas MZA, sesión nº 3 de 11 de febrero de 1887, pp. 413-414, libro 12.

[1276] Actas MZA, sesión nº 3 de 7 de febrero de 1890, p. 385, libro 13.

obras. Este cambio de suministrador debió decidirlo el contratista Juan Pruneda, y 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. También es posible 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 al cabo de tres años con ambas ferroviarias, MZA y Andaluces. 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. No he llegado a averiguar 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, ni 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 puedo asegurar ninguna de estas opciones, de las cuales parece la más lógica la última expuesta sujeta a un ahorro de costes de transporte.

Aunque el Palacio de Biblioteca y Museos Nacionales que alberga la Biblioteca Nacional y el Museo Arqueológico finalizase sus obras de construcción en 1892, 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. Es decir, a 90 pesetas por tonelada por asimilación a mármoles pulimentados o trabajados, con el recargo al 50% por razón de masa indivisible en las que pesaren de 5.001 a 10.000 kilogramos cada una. En las que excedieren de 10 toneladas, el 100%. La compañía quedaría a salvo de toda responsabilidad por las averías que pudiesen resultar[1277].

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 tuvo presente que 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, y concedió al referido centro de investigación un donativo de 2.000 pesetas[1278].

15.2.10. 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 Sevilla[1279].

[1277] Actas MZA, sesión nº 11 de 7 de mayo de 1897, p. 484, libro 15.

[1278] Actas MZA, sesión nº 26 de 20 de diciembre de 1895, p. 270, libro 15.

[1279] Actas MZA, sesión nº 7 de 12 de marzo de 1897, p. 450, libro 15.

16. 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 las sensibilidades, la percepción del cuerpo humano, la sexualidad, el paisaje, 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 libre[1280]. El lugar común de enfoque de los estudios sobre estas materias es el mundo de las mentalidades, las percepciones y el entrelazamiento de factores de la superestructura. Esta influencia ha sido tan intensa para los investigadores franceses que ha hecho que esta escuela adolezca 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 han considerado factores desencadenantes de la lectura de obras de literatura de viajes en nuestro país y de la divulgación de la costumbre de viajar[1281]. Yo creo que las nuevas tecnologías del siglo XIX —y el ferrocarril estaba en un lugar principal entre ellas— fueron facilitadoras y soportes del desarrollo de aquellos nuevos gustos y formas de vida que incluían ahora el ocio y la actividad viajera generalizada[1282].

16.1. 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 remotos[1283]. Según mi modo de ver de esta manera se comete un grave error de perspectiva histórica, de

---

[1280] 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 territore du vide. L'Occident et le désir du rivage*, Champs histoire, Paris, 407 pp.

[1281] 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 03/12/2019]

[1282] 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.

[1283] 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]

anacronismo y de suplantación de conceptos de las mentalidades pertenecientes a tiempos y mundos ya desaparecidos. Esta usurpación histórica proviene de conceptualizaciones actuales para las que podríamos encontrar raíces en los inicios de la Edad Moderna; o sea, en los siglos XV ó XVI. 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 conceptos[1284].

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. 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 modernos[1285]. 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). Algunos estudios también incluyen la política intervencionista del Estado a lo largo del siglo XX[1286]. El desarrollo de los 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 XX[1287]. Tradicionalmente desde finales

[1284] 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.

[1285] 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.eus/ojs/index.php/HC/article/download/5930/5610 [última consulta 03/12/2019]

[1286] 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 03/12/2019], 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, 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/HC/article/viewFile/5936/5616 [última consulta 03/12/2019]

[1287] FERNÁNDEZ POYATOS, Mª 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 03/12/2019]; y FERNÁNDEZ POYATOS, Mª Dolores (2015) "Alicante a través de sus campañas turísticas", en *Revista Canelobre*, Instituto Alicantino de Cultura, pp. 15-22.

de los años 1990 esta visión se enmarcaba en las funciones propagandísticas del Estado durante el primer tercio del siglo XX, y también en el ámbito de las organizaciones para fomento del turismo[1288].

16.2. 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 turística[1289]. Aquí yo no he atendido a esta distinción sencillamente porque considero 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 me adscribo a la simple definición de la *"actividad o hecho de viajar por placer"*[1290]. Me acojo para ello simplemente a la lógica del sentido común puesto que 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 de viajar —muy habitual en nuestros días— de una gran parte de la población consumidora de ocio que recorre a toda carrera en tres o cuatro días, cuatro y hasta cinco ciudades con sus monumentos emblemáticos con la motivación principal de "ver" rápidamente y "fotografiarse en" paisajes urbanos de los que disfrutaría tal vez más viendo un documental televisivo sin los inconvenientes y el cansancio que comporta el traslado físico?

No obstante aunque no me parezca adecuada la clasificación de turismo (según la longitud en el tiempo o el espacio —dependiendo de la longitud recorrida en el desplazamiento al lugar donde se efectuase la estancia de placer—) dedicada a la actividad de ocio, las dudas sobre si ya en el siglo XIX se daba un turismo de masas me 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 he incluido unas tablas con los sueldos en 1860 de los empleados ferroviarios de MZA. Estas tablas las he extraído de unas tablas insertas en las actas que se confeccionaron por motivo de cambios de personal, traslados y despidos durante la epidemia de cólera de aquellos 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 el sueldo medio era de 6.639,5 reales. En el *Anuario Estadístico de España*, con datos para los años 1860 y 1861, tenemos los

---

[1288] 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 03/12/2019]; y CORREYERO, B.; CAL, R. (2008) *Turismo: la mayor propaganda de estado. España: desde sus inicios hasta 1951*, Visonnet, Madrid, 489 pp.

[1289] 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.

[1290] RAE.

sueldos abonados a 65.790 individuos por un total de 438.442.393 reales[1291]. Estas cifras nos dan un cálculo de un sueldo medio de los funcionarios del Estado de 6.664,3 reales. Aunque el cálculo que estoy utilizando aquí es muy grueso (entre otras cosas porque en los datos originales se incluyen los salarios de los altos cargos) he podido comprobar cómo los sueldos entre los funcionarios públicos y los del personal ferroviario no presentan un gran desfase, por lo que me atrevo a aventurar que los empleados de MZA constituían un cuerpo de obreros privilegiados. A pesar de mis esfuerzos por conocer la capacidad adquisitiva de la clase trabajadora del siglo XIX —y 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 estoy segura de 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.

16.3. 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 he podido empezar a poner en duda los orígenes del turismo 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 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.

16.3.1. 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 que pudieran llamar la atención del público. También promovió las estancias de la familia real en provincias entre otros eventos que hemos ido viendo en otros apartados. Según la documentación primaria disponible yo he observado que fueron estas ofertas emitidas por las ferroviarias —a veces en solitario o a veces en combinación entre sí incluso dentro y fuera de la Península y 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

[1291] 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 03/12/2019]

—por ejemplo para las ferias o las exposiciones—; o tal vez de varias semanas o incluso meses —temporada de baños, viajes circulares, etc.—.

Por tanto, a mi 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 o conocer lugares alejados de un modo lúdico, como si cumplían 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 creo 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.

16.3.2. 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 todos 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 vecino[1292]. 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 transporte[1293]. Tradicionalmente sin embargo la bibliografía española 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 utilizaron[1294].

16.3.3. 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 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. Además estas cifras en ocasiones no pueden ser desglosados entre turistas, jornaleros estacionales, etc[1295]. 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.

[1292] ECHEVERRÍA PEREDA, Elena (1995) *Andalucía y las viajeras francesas en el siglo XIX*, Universidad de Málaga, pp. 123-171.

[1293] GARRIDO DOMÍNGUEZ, Antonio (2006) *Viajeros del XIX cabalgan por la Serranía de Ronda. El Camino Inglés*, Editorial La Serranía, pp. 327-402.

[1294] BERNAL RODRÍGUEZ, Manuel (1985) *La Andalucía de los libros de viajes del siglo XIX (Antología)*, Biblioteca de la Cultura Andaluza, 219 pp.

[1295] BARQUÍN, Rafael (2013), *Op. cit.*

A medida que se hubo comprobado que estas ofertas de breves desplazamientos iban teniendo el éxito adecuado y se obtuvieron rendimientos positivos de aquellas primeras experiencias 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 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.

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 elaboración de todo un entramado de combinaciones de trayectos más largos que incluían la coordinación entre empresas diferentes. Poco a poco comenzaron 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 o de 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. Este público fue también consumidor de trenes especiales que llevaban carruajes de lujo y coches camas a cargo de la famosa empresa internacional Wagon-Lits[1296]. 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.

16.3.4. 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, ya 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 —recordemos, 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 momento[1297]. La creación del servicio comercial en Alicante antecedería en unos meses

[1296] Sobre los Wagon-Lits en España no tengo 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 univer- sitarios como el que reseñamos aquí para la compañía de Wagon-Lits, aunque no haya podido consultarlo ni conozca 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 ferroviarie française (1880-1936)*, Thèse dirigée pour Alain Corbin, et soutenue à l'Université Paris I Panthéon Sorbonne, 3 vol., 1.191 pp.]

[1297] Actas MZA, sesión nº 2 de 14 de enero de 1858, p. 201, libro 1.

incluso a la organización definitiva de las funciones y plantillas de la administración central y oficinas[1298] y a la del servicio de explotación[1299] 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 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.

16.4. 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 puso 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 1861[1300]. 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 mayo[1301].

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 estos trenes 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 últimos[1302].

Los días 24, 25 y 26 de agosto de 1860[1303] se hicieron trenes especiales de ida y vuelta entre Madrid y Alcalá a los precios ordinarios como motivo de la celebración de las ferias

---

[1298] 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.

[1299] Actas MZA, sesión nº 11 de 26 de febrero de 1858, p. 223, libro 1.

[1300] Actas MZA, sesión nº 12 de 18 de marzo 1861, p. 248, libro 3.

[1301] Actas MZA, sesión nº 19, sesión del 10 de mayo de 1861, p. 276, libro 3.

[1302] Actas MZA, sesión nº 40 de 16 de octubre 1861, p. 378, libro 3.

[1303] Actas MZA, sesión nº 37 de 23 de agosto de 1860, p. 65, libro 3.

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 fiestas de Vallecas y Albacete[1304]. Justo al año siguiente[1305] 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 1862[1306] 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 año[1307] 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 expenderán 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 de

[1304] Actas MZA, sesión nº 38 de 1 de septiembre de 1860, p. 68, libro 3.

[1305] Actas MZA, sesión nº 36 de 19 de septiembre de 1861, p. 359, libro 3.

[1306] Actas MZA, sesión nº 6 de 14 de febrero 1862, p. 24, libro 4.

[1307] Actas MZA, sesión nº 12 de 3 de abril de 1862, pp. 48-49, libro 4

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 festivos[1308].

16.5. 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 sucesivos[1309] con motivo del día de la fiesta patronal de este último pueblo, el 13 de abril. Aunque aquí no me dedicaremos a ellos con detalle 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 variación[1310]. También se comenzó a organizar un servicio similar de precios reducidos para los viajeros valederos por 36 horas para los viajeros entre Murcia y Cartagena[1311], 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 santos[1312].

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 1864[1313] 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. Otro tren especial pero compuesto solo de vagones de 3ª salió 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 llenarían 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.

16.6. 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. Un ejempo

---

[1308] Actas MZA, sesión nº 21 de 21 de agosto de 1863, p. 359, libro 4.

[1309] 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.

[1310] Actas MZA, sesión nº 8 de 30 de marzo de 1863, p. 262, libro 4.

[1311] 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 25 de 5 de septiembre 1864, p. 562, libro 4.

es la del cirujano del ejército Pedro Nadal Creus[1314] y los importantes trabajos de investigación realizados en colonias por el humanista José Antonio de Alzate y Ramírez, considerados actualmente por la investigación como periodismo científico[1315]. 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 hierro[1316]. 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 propiedades[1317].

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 los que quedaban más

---

[1314] 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.]

[1315] 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.

[1316] 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 poltique 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; BIRRICHAGA 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.

[1317] 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 03/12/2019];* 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 03/12/2019]; 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.

próximos al servicio ferroviario. En el acta de la ferroviaria de 7 de junio de 1862[1318] 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 kilógramos 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. 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 diligencia[1319]. 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 1851[1320]. No obstante este manual es también de época preferroviaria 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 las diligencias pagarían un importe estipulado por kilómetros y los pasajeros de éstas tendrían que abonar además el precio del viaje en tren.

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. Fueron afamados también en época musulmana. Ya constituyó un Real Sitio en época de los primeros Borbones constituyendo un ejemplo tardío de urbanismo ilustrado. 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 fondos[1321].

[1318] Actas MZA, sesión nº 21 de 7 de junio de 1862, pp. 84-85, libro 4.

[1319] 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. Disponible en biblioteca2.uclm.es/biblioteca/ceclm/libros/camineria/c2/02f29.htm [última consulta 03/12/2019]

[1320] 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 03/12/2019]

[1321] 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 03/12/2019]

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.

16.7. 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 ferrocarril. 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"*[1322].

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 impuesto[1323]. Durante 1864 la cartera ministerial de Hacienda atravesaba momentos de extrema inestabilidad ya que fueron ministros de dicho Ministerio:

-Entre el 17 de enero y el 1 de marzo Juan Bautista Trupita Jiménez Cisneros.

-Entre el 1 de marzo y el 16 de septiembre, 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). Tampoco en el reinado de Amadeo de Saboya (1868-1873) ni durante la I República (1873-1874). Sólo se conoció un período de mayor permanencia en el cargo supremo de este órgano a partir de la Restauración Borbónica con la llegada al trono de Alfonso XII (1874-1885). Observamos en la decisión de las actas que, aunque del tema del nuevo impuesto para viajeros ya se estaba encargando la comisión, el consejo confiaba más en el poder resolutivo y de influencia de sus propios miembros. Decidió por tanto 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 viajeros[1324].

[1322] Actas de MZA, sesión nº 1 de 16 de enero de 1864, p. 419, libro 4.

[1323] Actas de MZA, sesión nº 3 de 1 de febrero de 1864, p. 440, libro 4.

[1324] Actas MZA, sesión nº 14 de 7 de junio de 1865, p. 146, libro 5.

16.8. 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 1820[1325]. A partir de las últimas cuatro décadas del siglo este interés se trasladó a los baños de mar[1326] y a mi juicio, en España, en ello fueron activas propiciadoras las empresas de ferrocarriles pues potenciaron y fomentaron al máximo las posibilidades que sus líneas ofrecían.

16.8.1. Destinos para baños de mar de MZA (1861-1863)

En mayo de 1861[1327] he hallado 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, la concesión del trozo de línea de Córdoba a Málaga había sido otorgada a Jorge Loring en 1860 y la otra salida al mar a través de Sevilla fue obtenida posteriormente. 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 población hacia la salida marítima de la que disponía en aquellos tempranos momentos de mediados del siglo XIX. Esta razón logística estimularía 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, costando los precios de ida y vuelta para la 1ª clase, 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 efectuase 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?

[1325] 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 03/12/2019]

[1326] 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 03/12/2019]

[1327] Actas MZA, sesión nº 19 de 10 de mayo de 1861, p. 279, libro 3.

En las actas del año siguiente obtenemos las respuestas a estas cuestiones. El 22 de mayo de 1862[1328] 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 viageros [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."*

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 aquella temporada 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 al 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 coste 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 mínimo[1329].

16.8.2. Los Baños La Estrella de Málaga (1866)

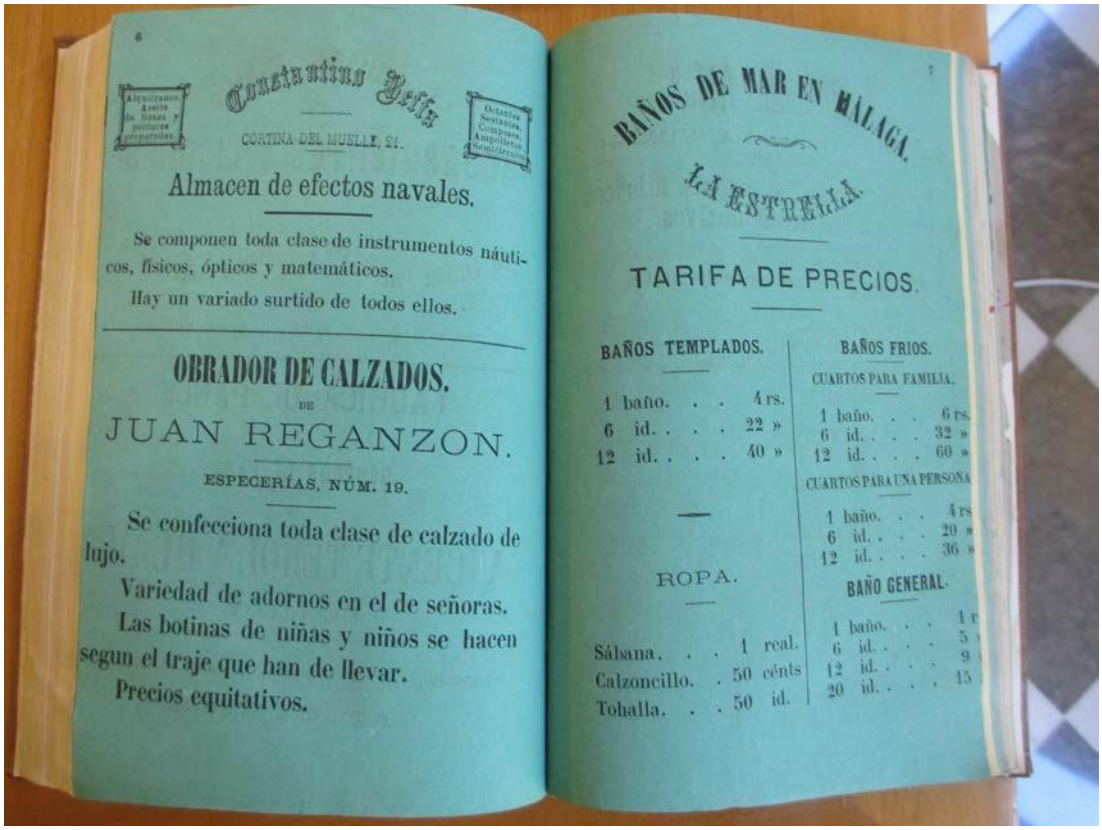
No puedo ofrecer una visión adecuada ni equilibrada del posible estímulo de los baños que hubo de estar en la mira del fomento de viajeros en la línea del Ferrocarril de Córdoba a Málaga ni su continuación por Ferrocarriles Andaluces de momento. Carezco de documentación explícita al respecto, pero por 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,

[1328] Actas MZA, sesión nº 18 de 22 de mayo de 1862, p. 73, libro 4.

[1329] Actas MZA, sesión nº 16 de 11 de junio de 1863, p. 316, libro 4.

la cual fue publicada el mismo año de apertura del primer tramo del Ferrocarril de Córdoba a Málaga[1330]. Sobre estos antiguos baños conocemos que en 1917 sufrieron un incendio y 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. Actualmente este enclave se utiliza como lugar de esparcimiento de la ciudad[1331]. No tengo constancia del año de apertura de los baños La Estrella. Lo que sí parece claro es que sus propietarios aprovecharon la apertura del ferrocarril para promocionar el establecimiento, sin duda puesto que esperaban que el nuevo medio de transporte animase el número de visitantes.

Ilustración 53. Anuncio de los Baños La Estrella, en Guía de Málaga, 1866



Constantino Zeitz

CORTINA DEL MUELLE, 21.

Almacen de efectos navales.

Se componen toda clase de instrumentos náuticos, físicos, ópticos y matemáticos.

Hay un variado surtido de todos ellos.

OBRADOR DE CALZADOS.

DE

JUAN REGANZON.

ESPECERÍAS, NÚM. 19.

Se confecciona toda clase de calzado de lujo.

Variedad de adornos en el de señoras.

Las botinas de niñas y niños se hacen segun el traje que han de llevar.

Precios equitativos.

BAÑOS DE MAR EN MÁLAGA.

LA ESTRELLA.

TARIFA DE PRECIOS.

BAÑOS TEMPLADOS.

1 baño. . .	4 rs.
6 id. . . .	22 »
12 id. . . .	40 »

ROPA.

Sábana. . .	1 real.
Calzoncillo. .	50 cénts
Tohalla. . .	50 id.

BAÑOS FRIOS.

CUARTOS PARA FAMILIA.

1 baño. . .	6 rs.
6 id. . . .	32 »
12 id. . . .	60 »

CUARTOS PARA UNA PERSONA

1 baño. . .	4 rs
6 id. . . .	20 »
12 id. . . .	36 »

BAÑO GENERAL.

1 baño. . .	1 r
6 id. . . .	5 »
12 id. . . .	9
20 id. . . .	15

16.8.3. 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 caballeros[1332]. 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.

[1330] MERCIER, A.; DE LA CERDA, Emilio (1866) *Op. cit.,* Sección de anuncios.

[1331] 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 03/12/2019]

[1332] Actas MZA, sesión nº 13 de 17 de junio de 1871, p. 72, libro 7.

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. Esta nueva posibilidad ofrecía según el propio consejo más facilidades a los viajeros. Para dicha reorganización emitieron informes los jefes del tráfico e ingenieros jefes de material, tracción y material y movimiento. 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 (aún en calidad 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 destino a Valencia, Alicante, Cartagena y Balsicas con el descuento del 49% de rebaja desde las estaciones de Madrid, Aranjuez, Castillejo, Villasequilla, Tembleque y Alcázar. Estos billetes para baños serían personales y valederos por 30 días para utilizar en los trenes mixtos[1333].

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 —sobre 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 ensayo[1334].

16.9. 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 1866[1335] 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 expenderán 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 [sic Perpiñán], 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 comenté en el apartado sobre dicho evento hubo algunas otras regulaciones para viajes al extranjero. Vamos viendo cómo 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

[1333] Actas MZA, sesión nº 12 de 20 de junio de 1884 , p. 296, libro 11.

[1334] Actas MZA, sesión nº 11 de 28 de mayo de 1886, p. 260, libro 12.

[1335] Actas MZA, sesión nº 23 de 21 de agosto de 1866, p. 305, libro 5.

trayecto de la línea de Andalucía. En el mes de marzo, próxima ya la 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 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 económicos[1336]. 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 Portugal[1337].

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 1868 [1338] se acordó que, 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 libraran 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 consejo además, se congratulaba del buen resultado que estaban ofreciendo los trenes cortos entre Madrid y Aranjuez[1339].

Las relaciones entre las empresas ferroviarias con conexión, a pesar de la dura competencia que estas mantenían, se fueron consolidando. En enero de 1871[1340] 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 lo siguientes 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, Mediodia 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, 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, Valparaiso [sic Valparaíso], Arica, Ilan o Callas y vice-versa."*

[1336] Actas MZA, sesión nº 6 de 18 de marzo de 1867, p. 383, libro 5.

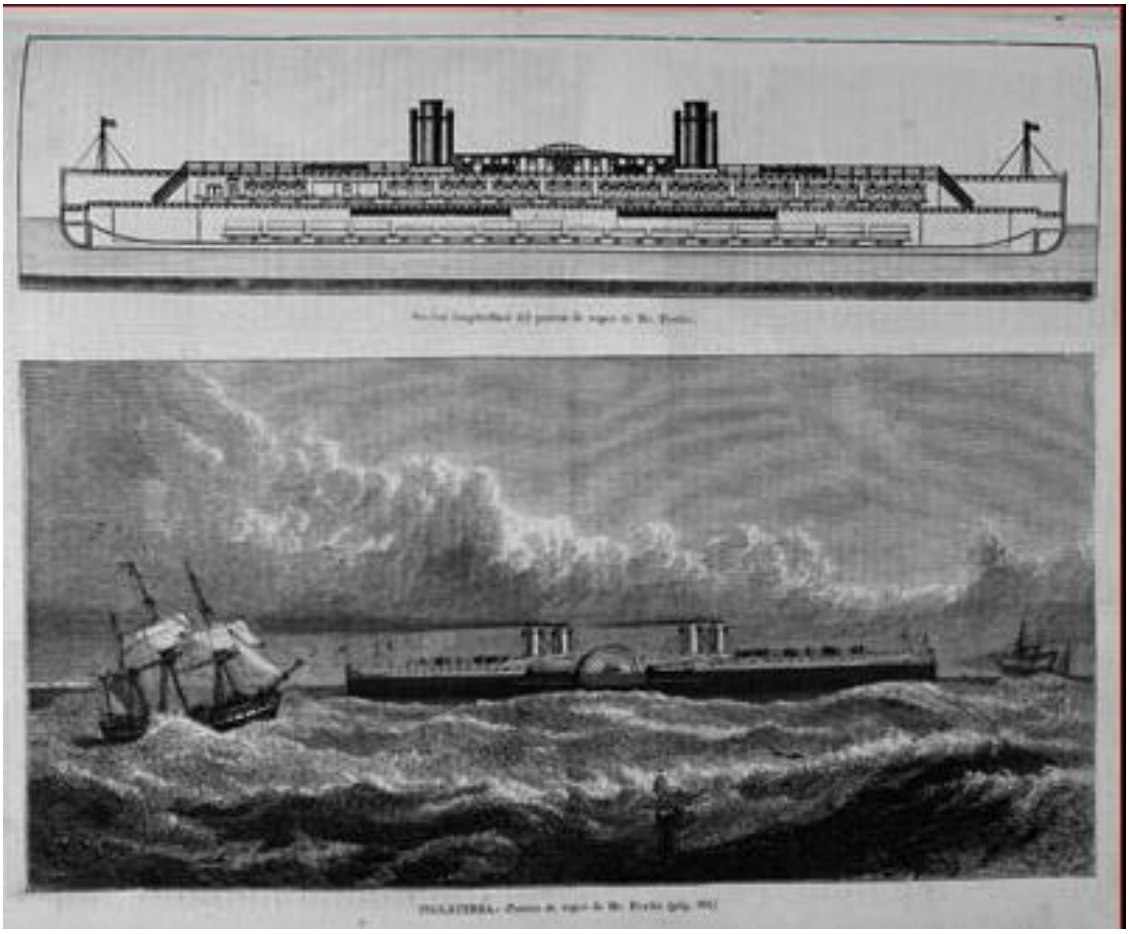
[1337] Actas MZA, sesión nº 6 de 24 de marzo de 1871, p. 38, libro 7.

[1338] Actas MZA, sesión nº 20 de 12 de mayo de 1868, p. 592, libro 5.

[1339] Actas MZA, sesión nº 21 de 19 de mayo de 1868, p. 3, libro 6.

[1340] Actas MZA, sesión nº 1 de 7 de enero de 1871, pp. 3-4, libro 7.

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 supongo que modelos parecidos 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. Esta compañía 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 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. Se establecía la condición previa de que el viajero presentase un documento acreditando tener ya tomado y pagado el pasaje marítimo desde Cádiz a las Antillas. Bajo esta condición la concesión del descuento quedaba muy restringida y limitada a favor de las empresas de vapores que tuviesen agencias en Francia[1341]. 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 cobierno español respecto a los descuentos en viajes de largas distancias.

16.10. 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. Hablo de los llamados viajes circulares, los cuales se llevaron a cabo en combinación entre varias empresas tanto de ferrocarriles como de vapores. Para su promoción se emitió una cantidad ingente de publicidad en cartelería y en folletos. El 28 de octubre de 1871[1342] quedó el testimonio de cómo fueron los comienzos de esta nueva modalidad de viajes circulares 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.*
>
> ***c.** 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 hiciese.*
>
> *Pasado este primer período, el Sr. Minaux solicitará con un mes de anticipación otro crédito el cual las Compañías concederán o no según 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.*
>
> ***d.** Las liquidaciones se harán mensualmente entre el Sr. Minaux y el Norte de España y sucesivamente de Compañía a Compañía."*

[1341] Actas MZA, sesión nº 5 de 7 de marzo de 1879, p. 290, libro 9.

[1342] Actas MZA, sesión nº 18 de 28 de octubre de 1871, pp. 114-115, libro 7.

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, el señor Minaux. Estaba fuera de discusión para el resto de compañías que la promoción de estos viajes de ocio tendría 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. Esta ruta no les proporcionaría 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 en conformidad con el proyecto en general. La condición sería 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-Atocha[1343].

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 adoptadas[1344]. El contrato con la compañía de los coches cama se ratificó y firmó el 22 de agosto de 1882. 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 asunto[1345]. El consejo se abstenía delegando el asunto al comité, para que aplicase las normas vigentes sobre la concesión de billetes de libre circulación que eran muy restringidas desde los primeros años de existencia de la compañía. Se había disminuido notablemente 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

[1343] Actas MZA, sesión nº 11 de 2 de junio de 1881, p. 218, libro 10.

[1344] Actas MZA, sesión nº 21 de 23 de diciembre de 1881, p. 324, libro 10.

[1345] Actas MZA, sesión nº 9 de 27 de abril de 1883, p. 89, libro 11.

billetes de favor en MZA. Por ejemplo la política de la compañía del Norte era radicalmente opuesta[1346]. 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 tren[1347]. No dispongo 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 puedo 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 consejo[1348]. Seguidamente 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. Por ello 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 períodos[1349]. 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, 1884[1350].

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-Argel-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 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 efecto[1351].

[1346] Actas MZA, sesión nº 24 de 12 de diciembre de 1883, p. 202, libro 11.

[1347] Actas MZA, sesión nº 19 de 26 de octubre de 1883, p. 164, libro 11.

[1348] Actas MZA, sesión nº 21 de 26 de noviembre de 1883, p. 180, libro 11.

[1349] Actas MZA, sesión nº 23 de 7 de diciembre de 1883, p. 192, libro 11.

[1350] 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.

[1351] Actas MZA, sesión nº 5 de 2 de marzo de 1883, pp. 52-53, libro 11.

16.11. EL MONASTERIO DE PIEDRA (1880-1894)

Sobre este enclave turístico la investigación actual nos ofrece algunos trabajos en dos líneas: en cuanto a los orígenes del monasterio en la Edad Media e incluso la historiografía producida en los siglos XIX y XX[1352], 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. También se ha estudiado 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 sanitario[1353].

Mi aportación a la investigación de este enclave turístico 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 aquella categoría contó siempre con reticencias y sospechas de falsedad por algunas autoridades médicas y llegó a revocarse con el tiempo varias décadas más tarde[1354].

Efectivamente las relaciones a las que recurrían las élites debieron ser hábilmente aprovechadas por Federico Muntadas en sus intentos de hacer negocio del monasterio. Llego 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 ferro- viaria. 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 digo, el caso del Monasterio de Piedra fue una excepción. 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

---

[1352] 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 03/12/2019]; 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 03/12/2019]; y aún del mismo autor (2010) "La granja de Zaragocilla y su relación con el Monasterio de Piedra", en *Anales de Historia del Art*e, 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 03/12/2019]

[1353] 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 03/12/2019]

[1354] *Íbid.*

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 incluían tanto el trayecto por ferrocarril entre Madrid y Alhama de Zaragoza y el Monasterio de Piedra como 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. Del montante total de 230 reales de los billetes de 1ª clase, MZA percibiría 140 para el servicio de coches se destinarían 26 reales. 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 reales del total de las ventas[1355]. Es patente que 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. Al año siguiente éstos contratistas de coches ya se habían retirado, siendo el nuevo contratista de este servicio intermedio de coches Domingo Martínez, con quien 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 y 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 septiembre[1356].

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 contaron con grandes variaciones respecto a años anteriores.La sola excepción que se dio es que ya se expresanban 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 47,50[1357]. Al año siguiente, 1885, el consejo volvió a renovar el contrato con Munta- das exactamente en las mismas condiciones y precios[1358]. Para 1892 se seguía reno- vando dicho contrato con la salvedad de que 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"*[1359]. 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.

[1355] Actas MZA, sesión nº 9 de 30 de abril de 1880, p. 474, libro 9.

[1356] Actas MZA, sesión nº 11 de 2 de junio de 1881, pp. 218-219, libro 10.

[1357] Actas MZA, sesión nº 9 de 20 de abril de 1884, p. 269, libro 11.

[1358] Actas MZA, sesión nº 9 de 8 de mayo de 1885, p. 13, libro 12.

[1359] Actas MZA, sesión nº 6 de 26 de marzo de 1892, p. 148, libro 14.

Aún así en 1893 volvió a renovarse el mismo contrato con el propietario, Federico Muntadas[1360]. 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"*[1361]. 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 estos carteles se anunciaría el servicio completo combinado de transporte y alojamiento y habrían 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 he 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. Creo que el problema es debido a una falta de profundización en nuestras propias fuentes primarias, escasas, cierto, pero aún disponibles[1362].

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. Ahora se incluía un nuevo contrato con la Compañía de Tarragona a Barcelona y Francia que ampliaba el 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. Los trnes se harán 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 tandas[1363]. Este nuevo contrato a tres bandas siguió renovándose en las mismas condiciones que las expresadas en los años de 1896[1364], 1897[1365] y 1898[1366].

Otra nueva variación muy significativa del mismo contrato habitual la he encontrado ya a finales de la última década del nuevo siglo XX en la temporada de 1907, cuando se incluyó la combinación establecida en 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 Alhama[1367]. Parece ser que aunque 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

---

[1360] Actas MZA, sesión nº 8 de 21 de abril de 1893, p. 308, libro 14.

[1361] Actas MZA, sesión nº 9 de 7 de mayo de 1894, p. 25, libro 15.

[1362] CARULLA, Jordi; CARULLA, Arnau (1998) *La publicidad en 2000 carteles. Productos-servicios-comercio-agricultura*, Postermil, L. S., Barcelona, 319 pp.

[1363] Actas MZA, sesión nº 12 de 24 de mayo de 1895, p. 205, libro 15.

[1364] Actas MZA, sesión nº 10 de 9 de mayo de 1896, p. 325, libro 15.

[1365] Actas MZA, sesión nº 9 de 9 de abril de 1897, p. 467, libro 15.

[1366] Actas MZA, sesión nº 8 de 15 de abril de 1898, p. 164, libro 16.

[1367] Actas MZA, sesión nº 16 de 20 de septiembre de 1907, pp. 128-129, libro 21.

elevado nivel adquisitivo medio distinta de la capital, como era Barcelona, surtiese los efectos deseados de llamada de público sobre el punto a promocionar. Prueba de ello es que ahora, es directamente otra compañía ferroviaria la que solicita *motu proprio* su incorporación en la oferta.

16.12. 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 llegarían 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. Su decadencia desde la década de 1870,y la posterior ruina de los viñedos malagueños tras la filoxera de finales de aquella centuria serían factores importantes que inclinarían esfuerzos hacia el turismo y no hacia la industria. Tras el tambaleo de la economía de la que había sido prácticamente la única ciudad industrial e industriosa 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 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 Andalucia 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 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 alinearan 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 Europa[1368].

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*

[1368] 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 03/12/2019]. Los documentos originales en los que se basa este artículo se conservan en el Archivo Díaz de Escovar de la Fundación Unicaja en Málaga.

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. Éste era un 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 1909[1369].

No tengo 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. 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 apoyo de la ferroviaria regional para sus propósitos. Como no disponemos de los documentos perdidos 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 yo he analizado, no he 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.

16.13. 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.

16.13.1. 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. Se les concedía la rebaja de la mitad de precio de los billetes desde Zaragoza a Madrid y viceversa, que componían en aquel momento aquellas de sus líneas desde la ciudad condal a la capital[1370]. No sé 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.

[1369] 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 03/12/2019]

[1370] Actas MZA, sesión nº 2 de 22 de enero de 1876, pp. 269-270, libro 8.

16.13.2. 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 Francia[1371].

16.13.3. 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 diez[1372].

16.13.4. 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 en el transporte de equipaje de la que no se solía hacer uso. 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 kilómetros[1373].

16.14. 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— o la Semana Santa de Toledo o Sevilla —a las que se hicieron donaciones anuales— entre otros. 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.. Esta tarifa incluía las rebajas a las congregaciones religiosas, nodrizas y conductores de niños expósitos e indigentes extranjeros. En su artículo nº 4 estaban incluidos los artistas

---

[1371] Actas MZA, sesión nº 2 de 18 de enero de 1889, p. 275, libro 13.

[1372] Actas MZA, sesión nº 4 de 23 de febrero de 1900, pp. 170-171, libro 17.

[1373] Actas MZA, sesión nº 4 de 23 de febrero de 1900, p. 170, libro 17.

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 religiosas[1374].

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 1896[1375]. 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. 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 Algeciras[1376]. 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 incluidas la Red Catalana y la red de la Compañía del Norte, que sí continuarían en el convenio[1377].

16.14.1. 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 público común. En el caso de las corridas de toros el desplazamiento 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 Felipe V, declarado

[1374] Actas MZA, sesión nº 5 de 1º de marzo de 1889, p. 287, libro 13.

[1375] Actas MZA, sesión nº 21 de 23 de octubre de 1896, p. 381, libro 15.

[1376] Actas MZA, sesión nº 21 de 7 de octubre de 1898, pp. 248-249, libro 16.

[1377] Actas MZA, sesión nº 18 de 1º de agosto de 1899, p. 7, libro 17.

enemigo de las corridas. La tendencia de los caballeros de la corte a adaptarse al gusto francés llevó al languidecimiento de esta afición entre los nobles. El ejercicio de lid de toros pasaría a considerarse entre los nobles y cortesanos una habilidad vil, al mismo tiempo que el pueblo comenzaba 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. En la época de su máximo apogeo llegarían las corridas 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". En ella se preparaba físicamente a los matadores que ya alcanzan el rango de profesionales en las técnicas, estética y el arte de la tauromaquia. Este arte comienzó a codificarse en base a la sistematización de los estilos de algunos grandes matadores de mediados del siglo XVIII[1378]. A pesar de las sucesivas prohibiciones históricas de "correr toros" (y hasta excomuniones papales por ser consideradas una fiesta "pagana" por la iglesia)— las corridas llegaron a convertirse en la "fiesta nacional". Las más controvertidas prohibiciones fueron las de los ilustrados del siglo XVIII sincrónicas al afianzamiento de la fiesta, más otros impedimentos legales interpuestos por diversas autoridades en los siglos XIX y XX[1379]. 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 alcanzó el deporte futbolístico más adelante con el apoyo de la difusión radiofónica y televisiva, con la consolidación de la cultura de masas.

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 se ofrecían 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. También esto se hacía 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 lidiaban en las corridas que organizaba dicha organización para su financiación, exceptuando el porcentaje de impuesto al Tesoro que gravaba el precio del viaje.

16.14.1.1. Planteamiento de normativa para rebaja en el transporte de compañías de actores y cuadrillas de toreros (1858)

El 7 de septiembre de 1858[1380] 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."*

[1378] 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 03/12/2019]

[1379] 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 03/12/2019]

[1380] Actas MZA, sesión nº 52 del 7 de septiembre de 1858, p 374.

16.14.1.2. 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 1858[1381]. 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, concretamente en *El Mundo Pintoresco* del 2 de mayo del mismo año 1858[1382], 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. El artículo parece criticar —no de demasiado buen talante— la función de la cuadrilla y el torero principal, Juan Domingo Díaz de Mendívil Belacortu; más conocido como Domingo Mendívil[1383].

16.14.1.3. 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 mes[1384]; 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."*

16.14.1.4. La corrida de Valdemoro el 4 de mayo, el cartel de la corrida de Madrid de 5 de mayo de 1862, ¿y la batalla de Puebla de México?

[1381] Actas MZA, sesión nº 23 de 21 de abril de 1858, p. 287.

[1382] *El Mundo Pintoresco*, nº 4, 2 de mayo 1858. Disponible en: http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0003970247&search=&lang=es [última consulta 03/12/2019]

[1383] Domingo Mendívil, Portal Taurino, disponible en http://portaltaurino.net/enciclopedia/doku.php/domingo_mendivil [última consulta 03/12/2019]

[1384] Actas MZA, sesión nº 32 de 8 de agosto de 1861, p. 344, libro 3.

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 localidad[1385].

No he encontrado la referencia exacta a esta corrida en Valdemoro, localidad distante de Madrid 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 dicho motivo. Sin embargo, sí he encontrado en las actas 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*[1386]*.* La información que nos da esta guía bibliográfica es del registro de material gráfico, una lámina (cartel) editada 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 sino tipografiado sobre papel rosa, y su texto anuncia "Plaza de Toros". 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. Dichos toros serían lidiados por 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 habría cuatro toros de Esteban Antonio Oliveira, vecino de Lisboa, el cual lidiarían los picadores Antonio Osuna y José Marqueti más los espadas Pablo Herraiz y Benito Garrido. Se vendieron entradas a cuatro reales 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. El despacho de billetes estaría en la calle de Alcalá frente al café Suizo, el viernes y el sábado desde las diez de la mañana hasta el anochecer. El domingo se venderían entradas 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 prohibe [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 habría sido lunes y se celebró otra

---

[1385] Actas MZA, sesión nº 15 de 1 de mayo de 1862, p. 60, libro 4.

[1386] 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?id=ms/madrid_taurino/ficheros/Gu_a_bibliogr_fica_Madrid_taurino.p.pdf [última consulta 03/12/2019]

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 he hallado constancia de que el festivo de aquel mes fuese el jueves día 1 de mayo, constituyéndose así un puente de cuatro días. No he encontrado noticias de una corrida de toros en Valdemoro el día 5, con lo que deduzco que no fuera demasiado importante. También es posible 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. La de Valdemoro recibiría un público popular, es decir la clientela residual que no hubiese podido asistir a la sonada corrida de la capital del día anterior. Y tal vez también estuviese destinada a los forofos aficionados dispuestos de asistir a las dos. El público trabajador o jornalero encontraría serias limitaciones para asistir una tarde de lunes a los toros a menos que no fuese laborable. También 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 puedo resolver esta incógnita de las dos corridas consecutivas: en Madrid el domingo día 4 de mayo de 1862 y en Valdemoro al día siguiente y para la cual se hizo el tren especial de MZA; pero queda 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 he comentado podemos deducir cierta coincidencia en el hecho de que el 5 de mayo tuvo lugar la batalla de Puebla en México. En aquella batalla se enfrentaron los ejércitos de la República Mexicana y el Segundo Imperio Francés, que intentaba su segunda intervención en dicha república americana. Ya he comentado someramente en el apartado de "Relaciones con el Estado" que el inicio de las intervenciones de las potencias europeas en América Latina aprovechó la coyuntura que ofrecía la guerra de secesión en los Estados Unidos (1861-1865). En las actas de 1861 en relación con América también he comentado algo ya 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 en los años de su reanexión a España.

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. Dichas potencias europeas pretendían ejercer sus derechos como acreedores de la 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. El interés para España era 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 pasarse al Partido Progresista debido a las fuertes críticas recibidas del gobierno y de otros destacados políticos de dicho partido.

16.14.1.5. Corrida de novillos de Valdemoro de 25 de julio de 1862

Ya no habrá referencias a más corridas de toros en las actas de MZA hasta bien avanzado el mes de julio, cuando de nuevo se habla de otro tren especial de ida y vuelta entre Madrid y Valdemoro con ocasión de una novillada que tendría lugar el 25 de julio de 1862[1387]. Además de este evento de distracción de la atención de la población de la Península, en momentos de intervenciones militares internacionales de alto costo y catastróficos resultados políticos, 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 he comentado en el epígrafe dedicado a "Eventos".

[1387] Actas MZA, sesión nº 25 de 24 de julio de 1862, p. 112, libro 4.

16.14.1.6. 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 Almagro[1388].

16.14.1.7. 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 siguiente[1389].

16.14.1.8. Tarifa para transporte de toros de lidia (1863)

En el verano de 1863[1390] 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."*

16.14.1.9. 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 1864[1391] se resolvió asimilar a las cuadrillas de toreros a las empresas de 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 a un movimiento extraordinario de viajeros, acuerda, que la autorización concedida al Director para otorgar a aquella rebaja del precio de transporte, sea extensiva a las cuadrillas de toreros que se encuentren en iguales circunstancias".*

16.14.1.10. 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 corte[1392].

[1388] Actas MZA, sesión nº 27 de 21 de agosto de 1862, p.

[1389] Actas MZA, sesión nº 28 de 4 de septiembre de 1862 , p. 138, libro 4.

[1390] Actas MZA, sesión nº 18 de 6 de julio de 1863, p. 331, libro 4.

[1391] Actas MZA, sesión nº 24 de 16 de agosto de 1864, p. 556, libro 4.

[1392] Actas MZA, sesión nº 6 de 24 de marzo de 1871, p. 39, libro 7.

16.14.1.11. 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 dichaAsociación, 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 que está considerado 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 Sagasta en materia de prensa. Bajo este gobierno 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 difusión[1393]. A partir de los años 1880 estas cabeceras podían ser distribuidas mucho más eficazmente gracias a la terminación de las principales arterias ferroviarias que conectaban las regiones del país periféricas con la capital. 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 fe- rroviaria 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.

16.14.2. 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 porque el monarca acudía como espectador a los certámentes. Pero sólo tras varios años de fallecimiento del aristócrata aficionado las ferroviarias se retirarían de este patrocinio.

16.14.2.1. Costo de los premios de la Sociedad del Fomento de la Cría Caballar de España por MZA y Norte (desde 1859)

[1393] 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.eus/ojs/index.php/HC/article/view/4737/4523 [última consulta 03/12/2019]

De los premios de las carreras de caballos de la Sociedad del Fomento de la Cría Caballar de España en Aranjuez queda constancia a partir de la primavera de 1859. Fueron 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 principio[1394]. Sobre aquella sociedad de cría caballar he encontrado noticias indirectas por medio del primer volumen del *Diccionario general de bibliografía española de Dionisio Hidalgo*[1395]. Este libro recoge la publicación en 1843 del Reglamento de la 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.

16.14.2.2. 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 contribuir estas carreras de Sevilla la ferroviaria realizó un donativo de 2.000 reales[1396]. 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. La compañía accedió[1397].

16.14.2.3. 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 jugaron el papel de mecenas concediendo un premio de 5.000 reales (por mitad) para cada carrera[1398].

He 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. Este sitio web 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. 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 1881[1399]. Sin duda los

---

[1394] Actas MZA, sesión nº 21, de 20 de abril de 1859, p. 66, libro 2.

[1395] 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=GawMVZyzOciz7garvI-GwAg&ved=0CCkQ6AEwAQ#v=onepage&q=sociedad%20de%20fomento%20de%20la%20cr%C3%ADa%20caballar%20de%20Espa%C3%B1a%201859&f=false [última consulta 03/12/2019]

[1396] Actas de MZA, sesión nº 2 de 22 de enero de 1876, p. 277, libro 8.

[1397] Actas de MZA, sesión nº 1 de 11 de enero de 1878, p. 95, libro 9.

[1398] 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;

[1399] 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]

datos ofrecidos por la Sociedad de la Cría Caballar deben estar basados más en la memoria colectiva de la asociación que en fuentes documentales. También es muy probable que las fuentes disponibles en los archivos de la sociedad no recojan los tres primeros años de la existencia del premio. Como vemos, las actas de MZA nos informan de que el premio se puso en marcha efectivamente en 1878 —año de la boda real y de la inauguración del Hipódromo de Madrid— y no tres años más tarde.

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. En otoño de aquel año planteó la posibilidad de invitar a otras compañías a contribuir a él con alguna aportación[1400]. 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 1880[1401], la de la primavera de 1881[1402], ambas temporadas de 1882[1403], la de la primavera de 1883[1404], las dos carreras de 1884[1405], las dos de 1885[1406]. Aún después del fallecimiento prematuro del rey Alfonso XII, MZA siguió concediendo los premios de las dos temporadas de 1886[1407] y las dos de 1887[1408]. En 1888 la cantidad para el premio de las carreras de primavera se redujo a 1.500 reales por cada compañía, MZA y Norte[1409]. 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 carreras[1410].

16.14.2.4. 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. Se concedía una rebaja del 50% tanto a la ida como a la vuelta sobre los precios de transporte de los animales a partir de 1878[1411]. La rebaja en el precio del transporte de MZA de los caballos de carreras se hizo extensiva a los que participasen en la feria de San Miguel de Sevilla y en las carreras de Portugal celebradas

---

[1400] 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.

[1401] 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.

[1402] Actas de MZA, sesión nº 5 de 4 de marzo de 1881, p. 167, libro 10.

[1403] 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.

[1404] Actas de MZA, sesión nº 3 de 1 de febrero de 1883, p. 61, libro 11.

[1405] Actas de MZA, sesión nº 6 de 14 de marzo de 1884, p. 240, libro 11.

[1406] Actas de MZA, sesión nº 4 de 20 de febrero de 1885, p. 459, libro 11.

[1407] 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.

[1408] Actas de MZA, sesión nº 1 de 14 de enero de 1887, p. 400, libro 12.

[1409] Actas de MZA, sesión nº 3 de 10 de febrero de 1888, p. 141, libro 13.

[1410] Actas de MZA, sesión nº 13 de 6 de julio de 1888, p. 225, libro 13.

[1411] 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.

aquel verano[1412]. También surtiría efecto para los caballos dirigidos a la finca "La Flamenca" propiedad de los duques de Fernán Núñez[1413], las organizadas por la Sociedad de la Cría Caballar en Madrid y Sevilla[1414] y otras carreras en Córdoba[1415]; todas ellas en la primavera de 1879. Igualmente dicha rebaja regiría en las carreras celebradas en el Hipódromo de Barcelona en el otoño de 1883[1416], etc. En fin, no voy a seguir aquí detallando estos descuentos de tarifas para las carreras de caballos ya que los ejemplos que incluyp son suficientes para ilustrar 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. Además estos premios iban acompañados de las rebajas de tarifa en el transporte que estaba más bien enfocada al contento de las élites a las que iban dirigidas, esto es, las sociedades organizadoras de los eventos, los hipódromos e incluso la nueva nobleza. El hecho de que el duque de Fernán Núñez organizase 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 también el sitio web actual de la Sociedad de la Cría Caballar de España— en 1878 este duque llamado Manuel Falcó d'Adda había sido elegido presidente de dicha sociedad caballar[1417]. 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.

16.14.3. 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 he podido profundizar más en este sentido ofrezco aquí algunos ejemplos de compañías de espectáculos que solicitaron descuentos a MZA. Estas peticiones de descuentos eran como para otros colectivos otorgadas en cada caso, o rehusadas. 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.

16.14.3.1. El Teatro Francés en Madrid (1858)

El 6 de octubre de 1858[1418] el consejo se ocupó de la solicitud de rebaja de una compañía de teatro extranjera: el Teatro Francés en Madrid. El director de la "trupe" solicitó rebaja de mitad de precio en los billetes de sus actores para viajar desde Alicante a Madrid. Su argumentación para la petición de rebaja se fundaba 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 —insertada en el epígrafe de las corridas de toros—, y la petición del Teatro Francés fue rechazada.

16.14.3.2. La Compañía de la Zarzuela (1859-1863)

Otras peticiones de descuentos en los precios del transporte de compañías nacionales fueron rechazadas también. Al contrario, la Compañía de la Zarzuela fue tratada de manera privilegiada durante años consecutivos con motivo de su relación directa con las estancias de Isabel II en Aranjuez. Allí la compañía actoral se desplazaba tras la familia real para ofrecer entretenimiento a la reina, su séquito y el resto de público que se unía al asueto de

---

[1412] Actas de MZA, sesión nº 12 de 14 de octubre de 1878, p. 194, libro 9.

[1413] Actas de MZA, sesión nº 9 de 13 de mayo de 1879, p. 318, libro 9.

[1414] Actas de MZA, sesión nº 7 de 4 de abril de 1879, p. 301, libro 9.

[1415] Actas de MZA, sesión nº 11 de 30 de mayo de 1879, p. 329, libro 9.

[1416] Actas de MZA, sesión nº 17 de 17 de septiembre de 1883, p. 145, libro 11.

[1417] Sociedad de Fomento de la Cría Caballar de España, apartado de Historia, sitio web.

[1418] Actas MZA, sesión nº 57 de 6 de octubre de 1858, p. 385.

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. 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 1859[1419] 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. El consejo estimaba que el tráfico de viajeros entre Madrid y Aranjuez aumentaría algo aunque reducidamente. 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 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 su plaza de veraneo, o lo impediría. Es decir, las motivaciones del consejo para otorgar estos descuentos tenían 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 siguiente[1420], 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 y restaría descanso y tiempo a los comediantes.

El año siguiente, el 22 de marzo de 1860[1421], se volvió a hacer otra concesión a la Compañía de la Zarzuela. 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 portaran otras mercancías que no fueren las exclusivas de las funciones.

Al mismo tiempo se acordó expedir en las estaciones de Madrid y Aranjuez, desde el 10 de abril al 15 de junio, billetes de ida y vuelta para el público entre ambos puntos a precios reducidos. Estos billetes serían 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 1ªclase, 20 para la 2ª y12 para la 3ª.

La siguiente primavera[1422], 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. El consejo de MZA pasaó esta solicitud —de oficio ya— a la comisión de Tarifas. En las actas de 1862 no ha quedado constancia expresa del desplazamiento de esta compañía de actores a Aranjuez, pero en el acta de 1863 vuelve a aparecer el apunte que se refiere a ella. En este año se les volvió a conceder a todos los miembros de esta empresa

[1419] Actas MZA, sesión nº 21 de 20 de abril de 1859, p. 66.

[1420] Actas MZA, sesión nº 24 de 11 de mayo 1859, p. 78.

[1421] Actas MZA, sesión nº 13 de 22 de marzo de 1860, p. 332.

[1422] Actas MZA, sesión nº 12 de 18 de marzo de 1861, p. 250, libro 3.

teatral otro descuento a mitad de precio de su transporte de ida y vuelta mientras la familia real permaneciese en aquella localidad[1423].

El empresario de la Zarzuela realizó otra petición de rebaja del precio de transporte en nuevos términos a principios del verano de 1863[1424]. Por lo visto el empresario teatral —que acostumbraba ya a obtener el favor de MZA relativo a los descuentos en el transporte de su "trupe"— 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 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.

16.14.3.3. La Compañía del Teatro del Príncipe (1861)

La primavera de 1861[1425] 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. Los descuentos para estos baños veraniegos habían comenzado a concederse 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, intervalo de tiempo de reducción de tarifa concedido para los baños de mar.

16.14.3.4. Compañía de músicos (1862)

El 1 de marzo de 1862[1426] 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.

16.14.3.5. Compañía del Teatro del Circo (1876)

Entre finales de la década de 1860 y mediados de la de 1870 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 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 Zaragoza[1427].

16.14.3.6. La Compañía "Buffalo Bill" (1890)

El representante de la Compañía Buffalo Bill, Vicente Alafont, envió una carta al director general de MZA, ue se leyó en el consejo en reunión de 27 de diciembre de 1889. En la carta, el representante de espectáculos circenses 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 aprobó la aplicación de los mismos precios que había concedido la Compañía del Norte en un trayecto que había efectuado este circo por sus líneas de Barcelona a Zaragoza. Para el recorrido de

[1423] Actas MZA, sesión nº 8 de 30 de marzo de 1863, p. 262, libro 4.

[1424] Actas MZA, sesión nº 16 de 11 de junio de 1863, pp. 316-317.-, libro 4.

[1425] Actas MZA, sesión nº 21 de 17 de mayo de 1861, p. 286, libro 3.

[1426] Actas MZA, sesión nº 9 de 1º de marzo de 1862, pp. 33-34, libro 4.

[1427] Actas MZA, sesión nº 16 de 16 de noviembre de 1876, p. 380, libro 8.

los artistas, sus equipajes y animales de Zaragoza a Madrid concedió MZA los precios siguientes[1428]:

> *"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. Destacan de esta época 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 Toulousse-Lautrec[1429].

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 altas cotas de gran fama y popularidad. Se trataba de una especialización circense con contenido específico sobre la conquista del Oeste, sorprendente en la época. El "show" 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. Entre sus actores y actrices más famosos había tiradores de rifle norteamericanos de ambos sexos y el jefe Toro Sentado y otros indígenas amerindios con ropajes tradicionales[1430].

16.14.3.7. 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 descuento[1431].

[1428] Actas MZA, sesión nº 22 de 27 de diciembre de 1889 p. 373, libro 13.

[1429] EGUIZÁBAL MAZA, Raúl (1998) *Historia de la publicidad*, Editorial Eresma & Celeste Ediciones, Madrid, pp. 218-219.

[1430] 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, 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]

[1431] Actas MZA, sesión nº 17 de 24 de agosto de 1896, p. 359, libro 15.

TERCERA PARTE - FERROCARRILES, INFORMACIÓN, IMPRENTAS, PUBLICACIONES, PUBLICIDAD Y PRENSA EN EL SIGLO XIX

17. 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 de nuestra época.

Es tan sumamente extenso este campo que requeriría todo un estudio completo y detallado para alcanzar la profundidad que merece. 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 esta tesis he optado por presentar aquí un ligero avance. Sólo se trata de 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 —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—, voy a estudiar también en este capítulo las publicaciones propias de las compañías aunque no podré entrar en profundidad en la cuestión de las imprentas propias que mantuvieron (y que funcionaron al menos durante algún tiempo). Sí he 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.

17.1. 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. Ello 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*[1432]. 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. En torno al tema de mi tesis me 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 comen- zaría con la aparición de la escritura en Mesopotamia. Este nuevo sistema de registro de información provocó hostilidades importantes 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 lacomunicación 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. 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 principios[1433].

Breton y Proulx analizan el significado real que tuvo la imprenta en el contexto de difusión de ideas del Renacimiento. Estos significados comenzaron a surgir antes de la invención de la imprenta, la cual irrumpiría 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, ambos debidos a la civilización china, su auténtica precursora. Según estos autores las tensiones entre la 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. Esta técnica pasaría 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 einformaciones 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 comunicación[1434].

[1432] Ofrezco 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.

[1433] Íbid, pp. 30 y ss.

[1434] Íbid, pp. 60 y ss.

17.1.1. La fase intermedia de la organización de la información entre las edades moderna y contemporánea

Dentro de este esquema observo 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 tendría 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, códices 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.

17.1.1.1. 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. Este artefacto colmaría el papel de una imprenta casera que podía ser utilizada para la escritura en tiempo real. Ofrecía al mismo tiempo 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).

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 rápida- mente, siendo de las pri- meras instituciones en pasar de la carta manus- crita al texto mecanografiado. Su interés era debido a la enorme cantidad de documentos que emitían en el devenir diario de trabajo de sus oficinas.

17.2. 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 e información acumulada suponían una garantía frente a conflictos y reclamaciones de cualquier naturaleza con otras entidades y particulares. Esta evidencia, sin embargo, no fue tan meridianamente percibida desde la fundación de estas grandes compañías en España. 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.

Mi aportación personal sobre la documentación ferroviaria en este apartado se basa en el examen de la conservada para MZA en el AHF, centrándome 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, sólo se conservaban al principio los documentos financieros y bancarios vinculantes más importantes. En mi exploración del archivo de empresa de MZA he observado que prácticamente la totalidad de la documentación anterior a los años 1880-1890 sobre relaciones con la prensa, pagos por concepto de publicidad, contratos con empresas anunciadoras, etc., fue eliminada. Idéntico fue el caso de los contratos de distribución de prensa o de participación en publicaciones especializadas. Sabemos por las actas de MZA que estos convenios con la prensa existieron. 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 recisión a través de las actas, pero los 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.

17.2.1. *La eliminación del “papel inútil” por el consejo de administración de MZA en las primeras décadas de existencia de la empresa*

Seguidamente hago un repaso de algunas anotaciones sobre la destrucción inicial de la documentación no esencial de MZA en los primeros tiempos de su andadura. Es una muestra de este hábito de no conservación de la totalidad de los archivos documentales

durante el siglo XIX. No pretendo realizar aquí un análisis exhaustivo en esta materia, que sí 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,. Se desecharon 30 arrobas de *"papel inútil existente en el almacén de impresos, al precio de 5 reales arroba"*[1435]. 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. 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 deduzco que fueron vendidos algo más de 300 kilos de documentos o impresos cuyo fin inicial hubiera sido el suministro de las oficinas.

Llego 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 creo 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 extremas 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 1867[1436]. Como he 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."*

Otros efectos de papel también fueron vendidos para el reciclaje sin haber sido utilizados. En un caso como el que expongo 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 1868[1437] he encontrado esta anotación sobre una partida importante de billetes de viajeros que se tuvo que desechar:

[1435] Actas MZA, sesión nº 20 de 30 de septiembre de 1865, p. 173, libro 5.

[1436] Actas MZA, sesión nº 24 de 26 de noviembre de 1867, pp. 476-477, libro 5.

[1437] Actas MZA, sesión nº 8 de 11 de febrero de 1868, p. 530, libro 5.

> *"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 1869[1438] volvió a afinarse sobre los documentos que deberían conservarse y cuáles podrían ser inutilizados del año 1865. Para ello 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 conservase, 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 1870[1439] se hizo otra venta, esta vez en forma de subasta, de 196 arrobas de papel y cartón viejo e inútil. Se previeron 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. Las precauciones se seguían ampliando con el fin de no eliminar documentación verdaderamente esencial para la empresa[1440]:

> *"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 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 don 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 año[1441].

[1438] Actas MZA, sesión nº 12 de 15 de abril de 1869, p. 151, libro 6.

[1439] Actas MZA, sesión nº 7 de 17 de marzo de 1870, p. 283, libro 6.

[1440] Actas MZA, sesión nº 9 de 6 de mayo de 1871, p. 58, libro 7.

[1441] Actas MZA, sesión nº 14 de 1º de julio de 1871, p. 79, libro 7.

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 prece- dente. En 1872 se autorizó la venta de los de intervención del año 1868[1442]. En 1873 los del archivo de los almacenes de varios años hasta 1867, exceptuándose los libros de entrada y salida de almacén, los de facturas de empresas y aquellos que clasifi- cara una comisión compuesta por un empleado de almacenes, otro de la contabilidad y otro de lo contencioso. Se tomaron también las precaución de la inutilización de los documentos en presencia de uno o varios agentes de la compañía[1443].

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. Parece ser que los respectivos servicios no debían tener los documentos antiguos excesivamente clasificados ni prestos a ser utilizados como fuentes de información. He observado también que algunos departamentos —como el de intervención— eliminaban sus documentos con una frecuencia de unos tres años. En cambio otros servicios 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 1873[1444].

En 1875 se autorizó la venta de documentos inútiles de los años 1870 y 1871. Por lo rutinarias que estas operaciones debieron tornarse, a partir de un momento las anotaciones de las actas dejan de detallar los departamentos a los cuales pertenecían las partidas de documentos que iban a destruirse. En este caso sólo se dice de cada venta que *"deberá efectuarse mediante subasta y con las formalidades acordadas para las ventas de documentos de años anteriores"*[1445]. De este modo se procedió en adelante, autorizándose la destrucción de los documentos de 1872 en 1876[1446],y para los de 1873 y 1874 en 1880[1447].

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 puedo afirmar esto de forma especulativa ya que no contamos con pruebas 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, porque 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

[1442] Actas MZA, sesión nº 14 de 19 de junio de 1872, p. 205, libro 7.

[1443] Actas MZA, sesión nº 11 de 16 de mayo de 1873, p. 308, libro 7.

[1444] Actas MZA, sesión nº 12 de 4 de junio de 1873, pp. 314-315, libro 7.

[1445] 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.

[1446] Actas MZA, sesión nº 9 de 13 de mayo de 1876, p. 322, libro 8.

[1447] Actas MZA, sesión nº 12 de 18 de junio de 1880, p. 7, libro 9.

documentos que existían en las oficinas del tráfico de la recién adquirida línea ferroviaria[1448]. 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 anterio- res. 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 intervención[1449]. Aquella subasta fue concedida a Agustín Acin, al precio de 8,20 reales la arroba para ambos artículos, tras estudiar varias proposiciones presentadas para la compra[1450].

17.2.2. 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 porque se dieron algunos cambios en la normativa legal acerca de ellos, por ejemplo en las normativas sobre el impuesto del timbre. Esta sería 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. Este inspector revisaría todos los documentos conforme a las disposiciones vigentes que regulaban el empleo del referido timbre y expediría cada año el certificado correspondiente[1451].

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”[1452]:

> *“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 tra- bajo 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 empresa, conforme con la comisión delegada y el director general, el consejo aprobó el 18 de enero de 1895

[1448] Actas MZA, sesión nº 17 de 5 de diciembre de 1876, p. 393, libro 8.

[1449] Actas MZA, sesión nº 5 de 5 de abril de 1878, p. 137, libro 9.

[1450] Actas MZA, sesión nº 8 de 10 de mayo de 1878, p. 158, libro 9.

[1451] Actas MZA, sesión nº 12 de 11 de junio de 1886, p. 274, libro 12.

[1452] Actas MZA, sesión nº 8 de 20 de abril de 1894, pp. 14-15, libro 15.

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 momento[1453].

17.3. 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 he 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. Estas firmas de imprenta aparecen de forma más o menos sistemáticas desde los años 1870, puesto que anteriormete se observa un vacío de firmas de imprenta sobre estos trabajos para las dos primeras décadas de su utilización en España desde la concesión y construcción de los pri- meros 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 invaria- blemente sí he encontrado 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 dife- rentes secciones (servicio de construcción, de vía y obras, de movimiento, de ex- plotación, 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 cuidado de la imagen corporativa de las ferroviarias españolas. Esta imagen se relacionaba en extremo 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 española respecto al documento sobre papel como significante 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.

Supongo que para impregnar al documento de mayor oficialidad y/o rigor se in- cluían varios sellos de caucho impregnados de tinta de diversos colores para es- pecificar la fecha exacta de entrada de la comunicación y la fecha exacta en la que se le dio tramitación, o también 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 ferrovia- rias españolas —en contraste con 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

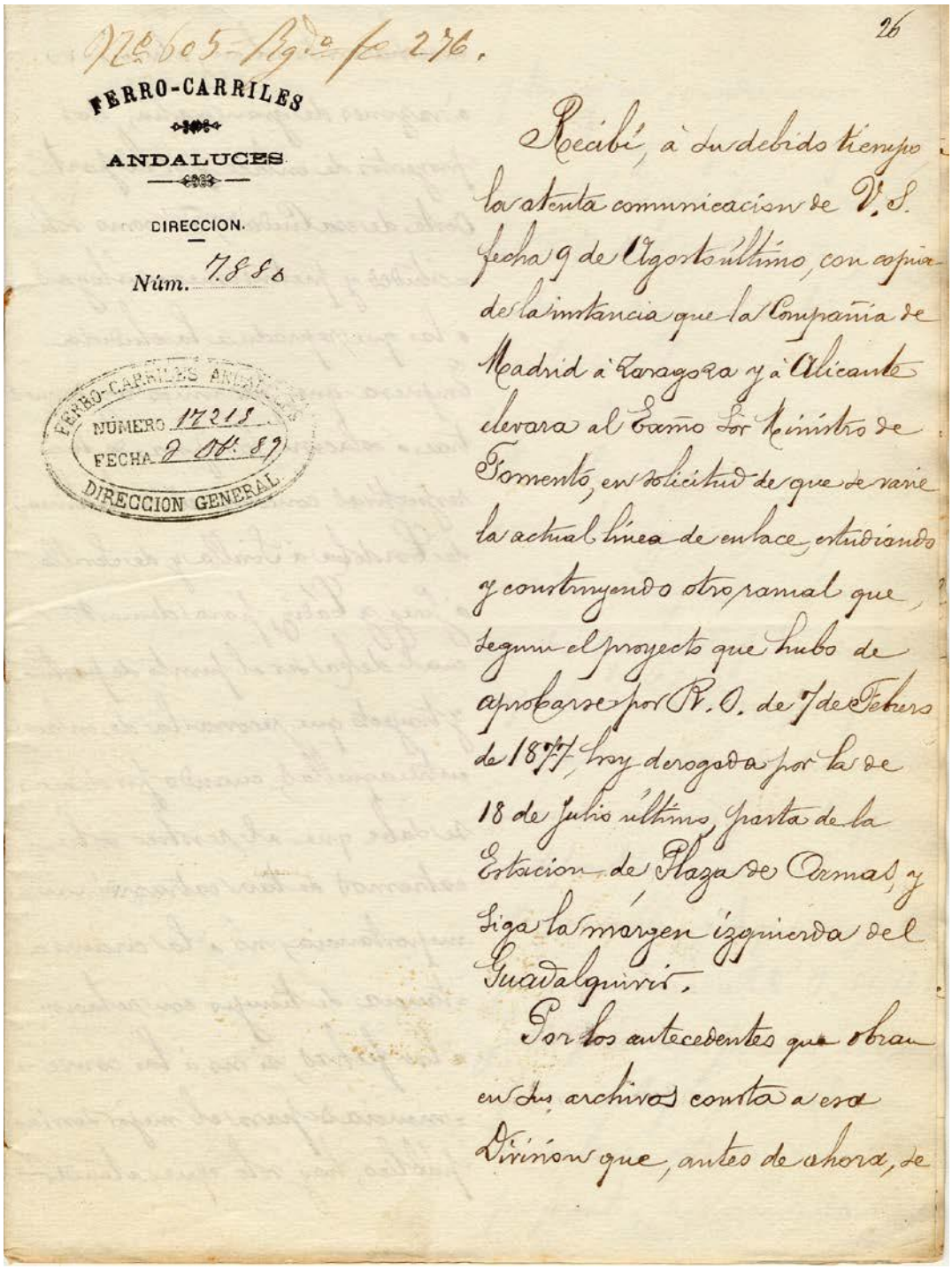
[1453] Actas MZA, sesión nº 2 de 18 de enero de 1895, p. 148, libro 15.

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 las cartas y comunicaciones 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 mante- ner 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 mis 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 ma- nuscritas sobre papel marrón de bajo gramaje y sin guillotinar. Se observa el apro- vechamiento 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 ma- terial se reducían inmensamente de esta manera y, sin embargo, las ferroviarias españolas no adoptaron nunca estas fórmulas sencillas ni integraron jamás el aho- rro de energía y materia prima en su burocracia, esclavas de alguna manera pre- cisamente del papel fabricado en Francia.

Analizando los distintos impresos vuelvo a 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 do- cumentos 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 se utilizase con una tipología más o menos similar entre los documentos. Tampoco he encontrado 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 inserto 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 prin- cipal 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 Ferrocarriles Andaluces sin firma de imprenta, 1889



FERRO-CARRILES
ANDALUCES
DIRECCION.
Núm. 7886

FERRO-CARRILES ANDALUCES
NÚMERO 17218
FECHA 2 DIC. 89
DIRECCION GENERAL

26

Recibí, á su debido tiempo la atenta comunicacion de V. S. fecha 9 de Agosto último, con copia de la instancia que la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante elevara al Escmo Sor Ministro de Fomento, en solicitud de que se varíe la actual línea de enlace, estudiando y construyendo otro ramal que, segun el proyecto que hubo de aprobarse por R. O. de 7 de Febrero de 1877, hoy derogada por la de 18 de Julio último, parta de la Estacion de Plaza de Armas, y siga la margen izquierda del Guadalquivir.

Por los antecedentes que obran en los archivos contra á esa Direccion que, antes de ahora, de

17.4. 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 en ese momento. La valiosa comunicación escrita aportaba an-

tes que nada 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". Ello lo he comprobado 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 de1880[1454].

17.4.1. Rivadeneyra y Sucesores de Rivadeneyra, Manuel Minuesa e Hijos

Aunque el caso requiere un estudio en mayor profundidad en este trabajo observaré 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 se conoce 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 ruina[1455]. Rivadeneyra sin embargo es una empresa que se mantiene actualmente viva en el mismo sector[1456].

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. Estas imprentas cubrían 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 indica la fecha *post quem* que nos aporta uno de los documentos más antiguos que he 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—, Inserto la imagen de esta cuartilla a continuación [1457]. Aún no aparece en este momento la especificación de S.A. (sociedad anónima), forma jurídica que debió adoptar esta casa mucho más tarde los impesos. Concretamente, la primera vez de la que hay constancia de las siglas de sociedad anónima incluidas en sus firmas de imprenta es para una cuartilla vertical de papel blanco con membrete de vía y obras impreso en octubre de 1927[1458].

[1454] 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 [03/12/2019]

[1455] 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.

[1456] Imprenta Rivadeneyra, web actual, con sus instalaciones centrales actualmente en Getafe y especializada en artes gráficas. Disponible en: http://www.rivadeneyra.com/ [03/12/2019]

[1457] AHF. Expediente D-004-001.

[1458] AHF. Expediente C-411-1.

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 antiguas 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.

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. Puedo afirmar que existió esta derivación de encargos porque 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 1925[1459].

17.4.2. Los inicios del suministro de impresos y material de escritorio a MZA: señor Años o Rivadeneyra (1858)

El 22 de septiembre de 1858[1460] 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 siguiente[1461] el director informó al consejo que:

[1459] AHF. Expediente C-411-1.

[1460] Actas MZA, sesión nº 54 de 22 de septiembre de 1858, p. 380.

[1461] Actas MZA, sesión nº 61 de 27 de octubre de 1858, p. 398.

> *"(…) 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 señor Llorente en materia de imprenta. Llorente era uno de los miembros del consejo de MZA, pero no he 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 he encontrado anotaciones en el acta sobre la firma de dicho contrato.

Un tiempo más tarde, en sesión del 4 de septiembre de 1862[1462], el consejo decidió que al expirar el contrato celebrado con el señor Rivadeneyra para el suministro de impresos se encargase éste a la casa de los señores Chaix y Compañía, con lo que se obtendría una economía anual de unos 200.000 reales. Chaix y Compañía era la casa francesa famosa por sus guías de viajeros, los *Livret Chaix* y los anuarios *Annuaire Chaix*. Esta imprenta tenía el privilegio de imprimir en la Imprenta Central de los caminos de hierro de Francia.

17.4.3. Señores 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 1862[1463] se lee una propuesta de un tal don Fernando Corradi. Era el dueño de un establecimiento tipográfico que se ofreció a tomar a su cargo el suministro de impresos que necesitase la compañía y que hubieran de hacerse en España, a contar desde el 1 de enero siguiente; fecha en la que terminaba la contrata vigente con el señor Rivadeneyra. Corradi ofrecía un descuento del 10% sobre los precios estipulados por Rivadeneyra. Este compromiso con Corradi no descartaría el suministro desde Francia pero en el acuerdo 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 y emitió una contraoferta para defenderse de las ofertas de las competencias francesa y española para el suministro de impresos. La contraoferta de Rivadeneyra fue vista por el consejo de MZA a principios de diciembre[1464] pero 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."*

[1462] Actas MZA, sesión nº 28 de 4 de septiembre de 1862, p. 137, libro 4.

[1463] Actas MZA, sesión nº 33 de 6 de noviembre de 1862, p. 166, libro 4.

[1464] Actas MZA, sesión nº 37 de 4 de diciembre de 1862, p. 186, libro 4.

Comprobamos que el consejo no actuó con ninguna consideración respecto a su proveedor habitual en este momento, que no llegó a tiempo de contrarrestar las ofertas de los otros impresores que fueron tanteados. Así que la ferroviaria basó en esta ocasión su decisión en una visión puramente de ahorro económico.

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

La importación desde el extranjero de objetos de escritorio por las compañías ferroviarias tuvo una larga tradición. He 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 1857[1465], 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 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 1859[1466] 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 1860[1467] 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. En la sesión del consejo de 6 de diciembre siguiente[1468] el director informa de haber recibido tres proposiciones para este suministro que se remitirían al comité de París para que éste diese su parecer antes de tomar una resolución. El acta no 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. 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 París[1469]. Para hacernos una idea de las equivalencias entre francos y reales de vellón en ese momento he recurrido a los datos ofrecidos por un blog especializado en historia del ferrocarril[1470] 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 ello 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 —guiándome por esta proporcionalidad aproximada de 4 reales de vellón equivalentes a 1 franco— he podido deducir que en 1862 MZA gastaría

---

[1465] Actas MZA, sesión nº 91 de 6 de diciembre 1857, p. 174.

[1466] Actas MZA, sesión nº 34 de 30 de junio 1859, p. 106.

[1467] Actas MZA, sesión nº 30 de 6 de julio de 1860, p. 26, libro 3.

[1468] Actas MZA, sesión nº 54 de 6 de diciembre de 1860, p. 153, libro 3.

[1469] Actas MZA, sesión nº 15 de 1 de mayo de 1862, p. 64, libro 4.

[1470] 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 03/12/2019]

97.515,6 reales de vellón en objetos de escritorio; es decir, aproximadamente el triple del presupuesto destinado a este concepto en 1860.

17.4.5. 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 1862[1471] 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 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 año[1472] —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, porque a principios de febrero de 1863[1473] el consejo abrió un crédito de 6.205 reales de vellón para la prolongación de la anaquelería 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 comité[1474].

17.4.6. El suministro a MZA de impresos, material de escritorio y cartones apara 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. 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. Ahora veremos cómo continuó aquella historia de la competencia entre los impresores.

[1471] Actas MZA, sesión n1 26 de 7 de agosto de 1862, pp. 120-121, libro 4.

[1472] Actas MZA, sesión nº 37 de 4 de diciembre de 1862, p. 187, libro 4.

[1473] Actas MZA, sesión nº 3 de 4 de febrero de 1863, p. 228, libro 4.

[1474] Actas MZA, sesión nº 19 de 15 de julio de 1863, p. 344, libro 4.

17.4.6.1. 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 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 órden a que se refiere el Sr. Corradi. El Consejo se reserva tratar nuevamente esta cuestión cuando tenga conocimiento de dicha Real órden, 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 con el que iban a ser gravados. 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 por adelantado de una información que aún no tenía 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 venía siendo lo habitual. Lo que sí provocó Corradi fue poner sobre aviso a la compañía para que solicitase al comité de París que realizara 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, muy probablemente la competencia que pudiesen oponer los impresores españoles frente a los galos no fuese apenas significativa. Seguramente que la ferroviaria conociese de sobra cuáles fueran 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 era mucho más competitivo, numeroso y estaba mejor capitalizado.

17.4.6.2. Real orden derogando la libre importación por las ferroviarias de algunos objetos (1864)

En la sesión de 20 de junio de 1864[1475] el consejo tomó conocimiento de la real orden del Ministerio de Hacienda a la que se había referido el impresor Corradi.

[1475] Actas de MZA, sesión nº 20 de 20 de junio de 1864, p. 530, libro 4.

Con el título de "Real órden 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. La puesta en marcha de esta normativa haría inviable el recurso habitual para las ferroviarias de la compra en Francia del papel, que gozaba de una gran ventaja de precio, mucho más reducido que el del papel fabricado en España.

Entre los objetos de escritorio para el repuesto de almacenes que se seguían encargando a finales de año he encontrado un pedido a mediados de octubre de 1864 de 100 almanaques americanos finos, 150 almanaques americanos ordinarios y 10 maquinillas para fechar billetes[1476].

17.4.6.3. 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 sobre ello he encontrado 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 Comité[1477], aunque la anotación no nos permiter saber de qué sistema específicamente se trata. Me pregunto si es posible que los impresos sin firma de imprenta que he encontrado y que se habían usado durante aquellos años en cantidad numerosa fueran realizados en Francia e importados ilegalmente por las ferroviarias. Lo que sí he averiguado es que el sistema de pago a las empresas extranjeras fuese arreglado mediante algún tipo de contabilidad "B", casi seguro que para que estas importaciones no pudiesen ser detectadas por el gobierno para su fiscalización.

17.4.6.4. Cartones para billetes de viajeros

Aunque profundizaré más adelante en los billetes para viajeros adelanto 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. En la primera sesión del año siguiente, 1865, el consejo autorizó a un 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. Estos cartones estaban destinados al servicio combinado de la Compañía con la de Bilbao[1478]. Los cartones de diversos colores para billetes siguieron encargándose al extranjero por conducto del comité de París durante varios años más[1479].

[1476] Actas MZA, sesión nº 30 de 12 de octubre de 1864, p. 17, libro 5.

[1477] Actas MZA, sesión nº 31 de 24 de octubre de 1864, p. 22, libro 5.

[1478] Actas MZA, sesión nº 1 de 7 de enero de 1865, pp. 74-79, libro 5.

[1479] 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.

17.4.6.5. 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. El 26 de marzo de 1865 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. Por el contrario 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. En este sentido se decretaba otra real orden con fecha de 6 de marzo de aquel mismo 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 mencionada[1480].

A finales de noviembre de 1865 el director de MZA presentó al consejo 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—. Este asunto de los impresos y del material de oficinas era, pues, 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 cuestión[1481].

17.4.6.6. 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 1866[1482], 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:

> *"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 presunciariamente [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. En la sesión siguiente, de 3 de mayo[1483], se dio cuenta del ladrón:

[1480] Actas MZA, sesión nº 9 de 27 de abril de 1865, p. 119, libro 5.

[1481] Actas MZA, sesión nº 21 de 24 de noviembre de 1865 , p. 190, libro 5.

[1482] Actas MZA, sesión nº 11 de 14 de abril de 1866, p. 264, libro 5.

[1483] Actas MZA, sesión nº 12 de 3 de mayo de 1866, p. 269, libro 5.

"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 re- cuperado 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."

17.4.6.7. 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 presentasen[1484]. 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 conveniente[1485].

Poco más tarde de un mes transcurrido desde su encargo, en sesión de 20 de octubre de 1866[1486], 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 ofrecieran realmente las garantías suficientes para el cumplimiento de las obligaciones que habrían de contraer con la compañía, Llorente había practicado indagaciones.

17.4.6.8. Nueva estrategia de Corradi y recisión de su contrato. Narciso Ramírez de Barcelona, nuevo contratista (1866-1867)

Ahora sí, el atrevido impresor señor 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 diciembre[1487], el administrador delegado Bauer —quien 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 1867[1488] 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 recisión

[1484] Actas MZA, sesión nº 16 de 5 de julio de 1866, p. 287, libro 5.

[1485] Actas MZA, sesión nº 24 de 21 de septiembre de 1866, p. 307, libro 5.

[1486] Actas MZA, sesión nº 26 de 20 de octubre de 1866, p. 312, libro 5.

[1487] Actas MZA, sesión nº 32 de 29 de diciembre de 1866, p. 345, libro 5.

[1488] Actas MZA, sesión nº 1 de 19 de enero de 1867, pp. 358-359, libro 5.

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."

17.4.6.9. 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 1867[1489] hay 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 firmó otro contrato con la imprenta de Minuesa, que trabajaba al servicio de la ferroviaria del Norte. Transcribo íntegra esta anotación del acta:

"A petición del Sr. Ramirez [sic Ramírez] 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, 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 de 19 de octubre de aquel año, concluido el período estival, se dio cuenta de ello al pleno de los asistentes y el contrato quedó oficialmente aprobado[1490].

Pero el fiasco con el impresor Ramírez tuvo consecuencias judiciales, aunque no ha quedado registro en las actas de los detalles de éstas. En sesión del 8 de abril de 1869[1491] 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. Supongo que seguramente se hubiera entregado una cantidad de impresos antes de la recisión del contrato que MZA se negaba a abonar. El pleito con Narciso Ramírez quedó resuelto en el Juzgado de 1ª instancia por sen- tencia. En virtud de dicha sentencia 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 juicio[1492].

17.4.6.10. Renovación del contrato con Minuesa (1870)

El 24 de junio de 1870[1493] se recordaba al consejo que el próximo mes de agosto terminaba el contrato con el suministrador de impresos Manuel Minuesa que se había firmado

[1489] Actas MZA, sesión nº 15 de 1º de julio de 1867, p. 431, libro 5.

[1490] Actas MZA, sesión nº 17 de 19 de octubre de 1867, p. 443, libro 5.

[1491] Actas MZA, sesión nº 11 de 8 de abril de 1869, p. 143, libro 6.

[1492] Actas MZA, sesión nº 24 de 18 de noviembre de 1869, pp. 223-224, libro 6.

[1493] Actas MZA, sesión nº 16 de 24 de junio de 1870, p. 329, libro 6.

durante el verano de 1867[1494]. Entonces, 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 vigentes hasta el momento para aquel suministro. Finalmente, en septiembre de aquel mismo año de 1870[1495], se procedió a renovar el contrato con Minuesa. En la anotación del acta que lo suscribe, he descubierto algunas condiciones del contrato anterior de 1867 que no se especificaron anteriormente y los términos en los que se procedía a la renovación. Transcribo 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 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, además de que también debía mejorar la calidad del papel para los impresos y disminuir 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.

17.4.7. *La litografía de Ramón Párraga de Málaga, suministradora de la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, y los impresos sin firma de imprenta de Ferrocarriles Andaluces*

Entre las series documentales más antiguas del Ferrocarril de Córdoba a Málaga conservadas en el AHF, he hallado una carta con membrete de esta empresa de 1874 que incluía por fin la firma del impresor que realizaba el trabajo. Ya introduje la imagen de aquella carta con membrete en el apartado dedicado a insignias firmada por Párraga. Recordemos que la firma del impresor rezaba: *"M.ª nº. 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 matrimonio[1496]. 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

---

[1494] Actas MZA, sesión nº 17 de 19 de octubre de 1867, p. 443, libro 5.

[1495] Actas MZA, sesión nº 18 de 21 de septiembre de 1870, p. 356, libro 6.

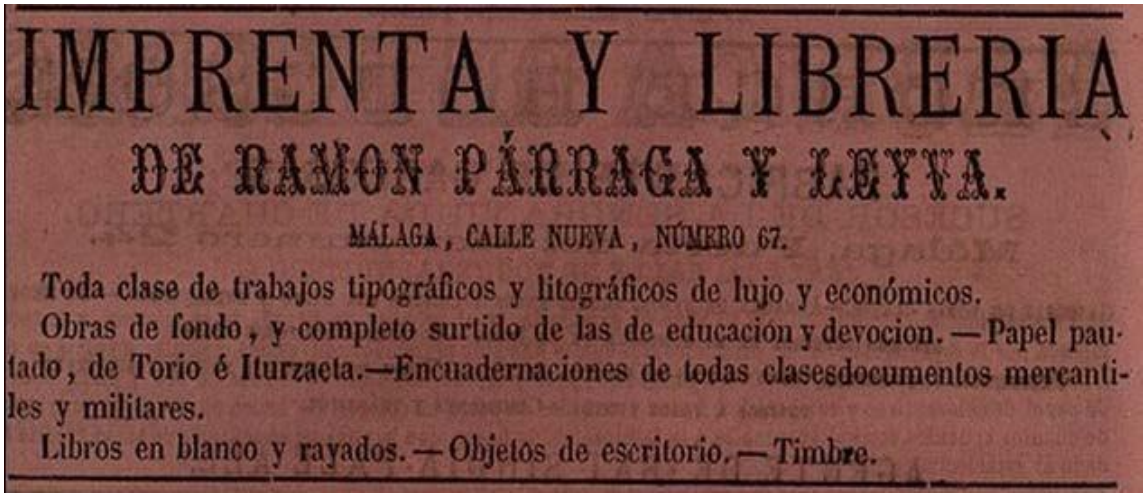
[1496] DEL RÍO, Pilar (2010) "La litografía artística para uso comercial en Málaga", en *ddiseño*, núm. 07, año III, octubre de 2010, s./p. Disponible en: http://www.arsfluentes.es/ddiseno/ddiseno-7/documento9.htm [última consulta 03/12/2019]

eligió precisamente un impresor de prestigio con una 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 tampoco para Ferrocarriles Andaluces (o al menos yo no tengo constancia de ellos). Estos cuadernillos de información interna y externa que publicaron estas compañías andaluzas fueron efectuados en todos los casos por las imprentas malagueñas de Gil de Montes, Casilari, y la Viuda de Gil de Montes, las cuales trataré más adelante. He podido obtener algunos datos más sobre esta imprenta en un anuncio de *El Indicador de España y de sus posesiones de Ultramar*…, del año 1864-1865[1497], el cuál he 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 me referiero reza:

> *"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 educacion [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


IMPRENTA Y LIBRERIA
DE RAMON 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 educacion y devocion. — Papel pautado, de Torio é Iturzaeta.—Encuadernaciones de todas clasesdocumentos mercantiles y militares.
Libros en blanco y rayados. — Objetos de escritorio. — Timbre.

Gracias a este anuncio 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 he encontrado otros trabajos de papelería de Ferrocarriles Andaluces que no indican el nombre de la imprenta donde fueron realizados. Es posible

[1497] VIÑAS Y CAMPÍ (1865) *Op. cit*., Sección de anuncios.

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—. Tal vez también sea posible que se eliminase la firma de imprenta por ser productos franceses importados, como también intuyo que pudiera haber sido ésta una estrategia de MZA con el fin de burlar el pago de aranceles por importación de papel, impresiones y objetos de escritorio que comenté anteriormente.

17.5. 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, destinados a los diversos 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 voy 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 me ha resultado de gran utilidad la tesis de Gema Toribio González[1498], 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. Éste último fue un idioma que produjo numerosas ediciones relativas al ferrocarril español como motivo de la inversión francesa en esta industria como ya he explicado en la primera parte. 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. 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 sobre la casa impresora Bailly-Baillière. Esta casa, además de editar el más famoso anuario de la época por su riguroso contenido en datos sobre sociedad y abundantes inserciones publicitarias[1499], fue proveedora ofi- cial 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 Diputados[1500]. He 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

---

[1498] TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *Op. cit.*

[1499] 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]

[1500] 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.

fallido de los dos grandes impresores —debido, por cierto, a la negativa de colaboración de MZA— dedicaré 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*. Hay un registro de una primera impresión de esta obra por la Imprenta de Aribau —una de las excepciones de imprentas españolas que alcanzó una capitalización media durante el último tercio del siglo y comentaré también más adelante—en 1876[1501]. 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 Rivadeneyra[1502] y proveedora principal de MZA, como ya hemos visto. 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— fueron por ejemplo, la posible influencia ideológica del ferrocarril en intelectuales como Manuel Ossorio y Bernard[1503], 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 1883[1504]. 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 Madrid[1505].

Durante el último tercio del siglo XIX además de Rivadeneyra y Minuesa —imprentas proveedoras de impresos de las principales ferroviarias de la época, como ya he 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 he comentado al principio de esta tesis, esta revista fue una de las suscritas por MZA pues existe una colección de números en la colección hemerográfica de la biblioteca de la em- presa que se ha conservado. Creo que es posible que la ferroviaria estuviera intere- sada en ella por la cantidad de ilustraciones fieles de máquinas e inventos que con- tiene, de los que he ido insertando algunas muestras en esta tesis. Inserto a conti- nuación una ilustración de la instalaciones de esta imprenta procedente de la propia revista *La Ilustración Española y Americana*, para hacernos una idea del aspecto y la actividad que debió tener durante la segunda mitad del siglo XIX.

[1501] 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]

[1502] HARTZENBUSCH [HIRIART], Eugenio (1894) *Apuntes para un Catálogo de Periódicos Madrileños desde el año 1661 al 1870*. Madrid. Sucs. 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]

[1503] 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. Ha sido reeditada en facsímil por la Hemeroteca Municipal de Madrid en 2004 y vengo utilizándola en diversos apartados de esta tesis. Por cierto, agradezco su obsequio a la documentalista Cristina Antón Barrero, responsable de la Hemeroteca Municipal de Madrid.

[1504] COMÍN COMÍN, Francisco (et. al.) (1998) *Op. cit.*, Vol. I, págs. 118-127.

[1505] 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 señores Aribau y Cª". 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.

17.5.1. 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 he 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 político[1506]. El folleto abogaba por la necesidad de la construcción de los ferrocarriles y defendía la actuación de gobierno y empresarios de las críticas de la prensa.

[1506] Balbino Cortés y Morales fue *"Escritor agronómico, 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.

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… También 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 sucesores [1507].

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 1920 ingenieros de la compañía como Domingo Mendizábal publicarían también con los Rivadeneyra[1508].

Sucesores de Rivadeneyra mantuvo otras cuentas de grandes clientes relacionadas con el ferrocarril durante el primer tercio del siglo XX. Estos clientes eran 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 hice constar *supra*, Norte trabajó más con la imprenta de Manuel Minuesa de los Ríos y posteriormente de sus Hijos y de la viuda de uno de ellos[1509]. Minuesa fue, como he dicho, 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 XIX[1510].

17.5.1.1. 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 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 una *Memoria* —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 1857[1511]. En la siguiente sesión del consejo de administración —de 31 enero de 1857— se acordó definitiva- mente publicar la *Memoria* leída a la junta general, la cual había de ser insertada en el

---

[1507] TORIBIO GONZÁLEZ, Gema (2007) *Op. cit.*, pp. 66-701.

[1508] Ver: Íbid. 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.

[1509] Íbid., pág. 218 y ss.

[1510] RUEDA LAFFOND, José Carlos (2001) *Op. cit.,* págs. 102 y ss.

[1511] 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.

acta de dicha junta y firmada por tres importantes vocales del consejo, los señores Moreno, Bauer y Zaragoza[1512].

En la obra de Toribio González también tenemos constancia de la impresión en aquel mismo año, 1857, de los *Estatutos* de la compañía en la Imprenta y estereotipia de M. Rivadeneyra. Dichos estatutos constaban de 32 páginas y una copia se conserva en el Archivo de los Ferrocarriles Españoles[1513].

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 1859[1514] se accedió a una propuesta del comité de París de realizar una compilación de reglamentos, leyes y disposiciones más importantes referentes a ferrocarriles. El consejo acordó que ésta fuese preparada por el director asistido del consultor y el secretario. El compendio debería abarcar las normativas 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 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 estos monográficos se conservan en la Fundación de Ferrocarriles Españoles ediciones para 1860, 1886, 1899 y 1913[1515].

En las obligaciones emitidas por la empresa también se incluyeron 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 esceder [sic] de la mitad del capital recibido de las acciones de la Sociedad"*. Por lo visto, las Cortes habían aprobado una ley que ya había sido sancionada por S. M. sobre el uso del crédito a las empresas concesionarias de obras públicas[1516]. 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 esceder [sic] el límite fijado por la ley del 11 de Julio de 1860"*[1517]. 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. El parecer del consejo fue contrario a la opinión del comité y se mantuvo el acuerdo ya tomado acerca del particular. El comité transmitiría al consejo que no se

[1512] Actas de MZA, sesión nº 5 de 31 de enero de 1857, p. 9.

[1513] 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].

[1514] Actas MZA nº 61 de 30 de noviembre de 1859, p. 219.

[1515] 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].

[1516] Actas MZA, sesión nº 31 de 12 de julio de 1860, p. 29, libro 3.

[1517] Actas MZA, sesión nº 32 de 20 de julio de 1860, p. 35, libro 3.

había acordado la modificación de los *Estatutos*, sino exclusivamente la modificación del texto de las obligaciones[1518].

17.5.1.2. Tarifas (1857-1883)

Las tarifas eran objeto de impresión y reimpresiones sucesivas a medida que se iban formulando o modificándose las nuevas o las condiciones de envío de mercancías o transporte de viajeros, descuentos, etc. En las ctas 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*". Dicha tarifa fue aprobada por el consejo el 29 de diciembre de 1857[1519]. La publicación de tarifas es extensísima 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 la consecutiva realización de acuerdos con otras compañías nacionales y extranjeras. En este estudio he debido descartar su extracción documental como publicaciones, tanto de forma exenta como en periódicos, revistas, guías de viajeros, etc., conformándome 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 las tarifas constituyeron 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 hubieran 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 empresa[1520].

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 para mercancías procedentes del Norte de Europa con destino a Madrid, que hacían su entrada en el país por el puerto de Alicante[1521].

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. Entonces 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, seguramente en base a 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 complejísimas, por lo que cuando la empresa contó con una red amplia dicha simplificación 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

[1518] Actas MZA, sesión nº 34 de 2 de agosto de 1860, p. 42, libro 3.

[1519] Actas MZA, sesión nº 98 de 29 de diciembre de 1857, p. 186, libro 1.

[1520] Actas MZA, sesión nº 28 de 2 de diciembre de 1863, p. 389, libro 4.

[1521] Actas MZA, sesión nº 32 de 7 de noviembre de 1864, pp. 31-32, libro 5.

baldosas, la potería 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 para los carruajes de todas clases.

En cuanto a las tarifas especiales se regularon para el año venidero de 1866: una para la vía del puerto de Alicante, dos internacionales con Lyon y París y con Marsella, más 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 categoría[1522].

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 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 solicitasen[1523]. No 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 muy poco a poco— seguían tratando de resolverse a finales de aquel año. Las soluciones pasaron por libretos impresos que aclarasen los cálculos y 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. Este informe iba 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 dicho cuaderno, 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 con- gratuló del útil trabajo realizado y acordó que dicho cuaderno se elevase a la supe- rioridad para su aprobación a fin de que pudiese imprimirse y repartirse antes del 1 de enero del siguiente año, 1883[1524].

17.5.1.3. 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

[1522] Actas MZA, sesión nº 13 de 3 de junio de 1867, p. 423, libro 5.

[1523] Actas MZA, sesión nº 7 de 31 de marzo de 1882, pp. 381-382, libro 10.

[1524] Actas MZA, sesión nº 17 de 10 de noviembre de 1882, p. 491, libro 10.

elementos constructivos como túneles, tageas, alcantarillas, estaciones, muelles; y publicada sin título en portada ni paginación[1525]. También sin paginación tenemos el *Pliego de condiciones* aplicables a la construcción de líneas para uso del servicio de la construcción de MZA, que se publicó algún año sin determinar de la década de 1860 en dos idiomas: francés y español[1526]. Además, dedicadas a la utilización del personal cualificado de la compañía se publicaron varias instrucciones en 1861 para el servicio de la construcción. En aquel año de 1861 se establecieron normativas para la coordinación constante de este servicio y de él tenemos también una *Instrucción para redacción de los proyectos*. En esta *Instrucción* de 1861 se describían 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[1527]. Además hay una *Instrucción para la contabilidad*, también con notas en español y francés—[1528]; una *Instrucción para las expropiaciones y la ocupación temporal de terrenos* que incluía modelos de los formularios necesarios de cumplimentación e igualmente llevaba notas en español y francés[1529]; 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 contratistas[1530].

17.5.1.4. 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 que el consejo acordaba se pusiera en vigor desde ese momento. Supongo 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 así[1531]:

> *"Cuando se sepa en un punto cualquiera que la línea que a consecuencia de un accidente haya de lamentar desgracias personales, el primer*

[1525] 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]

[1526] 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]

[1527] 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]

[1528] 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]

[1529] 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]

[1530] 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]

[1531] Actas MZA, sesión nº 63 de 14 de diciembre de 1859, pp. 233-234, libro 2.

> *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. Esta publicación también fue llevada a cabo en la Imprenta de Rivadeneyra, junto con otra reimpresión posterior en 1867[1532]. Creo que la primera edición de esta publicación de instrucciones fue consecuencia de una decisión del consejo de 9 de agosto de 1860 en la cual 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 noche[1533]. Por lo tanto estas instrucciones serían mandadas publicar, eligiéndose para este trabajo nuevamente la Imprenta de Rivadeneyra.

17.5.2. 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 quemas del Archivo Mercantil de Málaga en 1931 y 1936. No obstante, dejo apuntada aquí la posibilidad de llevar a cabo algunas interesantes reconstrucciones de la actividad económica de cualquier provincia tomando la publicidad como fuente histórica. 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.

17.5.2.1. Reconstrucción de las imprentas malagueñas a través del Indicador de España… (1864-1865)

Una fuente valiosa para mi objetivo aquí es *El Indicador de España y de sus posesiones de Ultramar…*, del año 1864-1865[1534]. Este anuario —del cuál el número que utilizo 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

---

[1532] 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]

[1533] Actas MZA, sesión nº 35 de 9 de agosto de 1860, p. 47, libro 3.

[1534] 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 03/12/2019]. Además del ejemplar digitalizado, existe otro en la colección de fondos de la Biblioteca de Sevilla

.

secundaria también por provincias. Gracias a ello podríamos reconstruir con facilidad 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 en 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 en calle de la Cintería, números 1 y 3.

En total son seis los anuncios de talleres impresores malagueños que abonaron 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, número 11.

-Juan Giral en calle Granada, número 75.

-Manuel Martínez en calle Calderería, número 4.

En la publicación del listado por actividades tenemos un indicio de la política de diferenciación del anuario, que diferenciaba 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. Los que no abonaban por publicidad eran recogidos 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 estas deducciones, Casilari sería uno de los que no abonase aunque en 1865, año de publicación del anuario, había comenzado ya a realizar trabajos para el Ferrocarril de Córdoba a Málaga. Es posible que fuera aún una empresa pequeña o con corta andadura en el negocio y 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 —creo que bajo pago— en la sección de anuncios comerciales del anuario.

17.5.2.2. 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 he seguido la pista del listado de impresiones que utiliza Martínez Lledó para su estudio lexicológico[1535], ya citado anteriormente. El listado de Martínez Lledó sin embargo sólo abarcaba los títulos y subtítulos para 37 entradas, no especificando más que el año de publicación de cada una, pero no las ordena cronológicamente ni hace mención a las imprentas, a la firma de autoría ni al estado de los documentos. Es decir, no sabemos

[1535] El listado al que nos referimos puede verse en: MARTÍNEZ LLEDÓ, Mariano Andrés (1999-2000), *Op. cit*., pp. 6 y 7.

si se han conservado de forma individual o agrupados entre sí. Para averiguar los datos hube de solicitarlos a la Biblioteca de la Fundación de Ferrocarriles Españoles[1536], donde con ayuda de la jefa de biblioteca realicé una nueva catalogación que ha arrojado 28 entradas. Esta catalogación la ofrezco 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.

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.

[1536] Agradezco 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 recatalogación de estos documentos —puesto que aún permanecían sin haber sido revisados—, y por la ayuda que mer bridó para esta tesis.

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 p.

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, E. 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. Dicho caso único 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. Estos cargos intermedios transmitirían 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, por el momento no puedo 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 e 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, más de la mitad de ellas se imprimieron cuando se organizó la estructura y funciones de los distintos servicios de la empresa, unosmeses 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 y 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.

Supongo que los cuatro documentos de 1863 que aparecen sin firma de imprenta serían los más antiguos que se mandaron publicar y —como ya he señalado anteriormente— sospecho que fueron imprimidos en el extranjero e importados de forma fraudulenta. No obstante es de advertir que para esta fecha la idea del fraude de importación de papel e impresiones se debilita, ya que la restricción en la exención de estos materiales de importación a las ferroviarias no se puso en marcha hasta 1865. A partir de entonces he hallado 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 (la cual más tarde cambia su nombre a Imprenta de la Viuda de G. de Montes).

No puedo asegurar si el encargo de trabajos en 1863 a sendas imprentas —de forma alternante pero casi simultánea— pudiera estar debido a una competencia comercial. 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. También es posible simplemente que 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. Desconozco 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 —características generales 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. Aunque también es plausible barajar la hipótesis de que en el ideal de desarrollo integral de la región del trío de empresarios Loring-Larios-Heredia 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"[1537]. Me pregunto si este impresor tendría algo que ver con el Francisco Casilari, jefe de la intervención y de la estadística del Ferrocarril de Córdoba a Málaga. Dicho Francisco Casilari aparece en el escueto organigrama de la compañía que ofrece la guía de Málaga de 1866 de A. Mercier y Emilio de la Cerda[1538], guía a la que ya hice 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 Rosal[1539].

[1537] *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 03/12/2019]

[1538] MERCIER, A.; DE LA CERDA, Emilio (1866), *Op. cit*.

[1539] Íbid.

En el año 1863 —recordemos, 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 he encotrado 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 Casilari y Gil de Montes que realizaron las publicaciones para el Ferrocarril de Córdoba a Málaga y Ferrocarriles Andaluces, otra de las imprentas anunciadas en el *Anuario de España…* barcelonés llamada de Ramón Párraga realizaría trabajos de impresión del papel de oficina para el Ferrocarril de Córdoba a Málaga como hemos visto. Sin embargo esta última imprenta no imprimiría jamás 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 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 que he podido consultar en el corpus anteriormente presentado. Además de los reglamentos e instrucciones de la ferroviaria la viuda también imprimió las cuatro últimas *Memorias* de las juntas generales de accio- nistas: de 28 de mayo de 1875, de 28 de mayo de 1877, de 28 de mayo de 1878, de 20 de noviembre de 1878[1540]. En 1877 se liquidó dicha empresa y se fundó la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, que como sabemos reabsorbería la línea primigenia de Córdoba a Málaga. Entonces se procedió 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 otras sendas *Memorias*.

[1540] CALVO GONZÁLEZ, José (2009), *Op. cit*., pp. 39-41.

18. FERROCARRILES Y PUBLICIDAD

En nuestro país no son frecuentes los estudios publicidad en claves de historia económica, aunque en las últimas décadas se ha comenzado a desarrollar esta línea de investigación[1541]. Por otro lado, también cabe resaltar que en la actualidad se están comenzando a esclarecer los problemas del estudio de la publicidad desde una óptica de objetividad científica, puesto que anteriormente se planteaban serios problemas cronológicos, historiográficos, metodológicos y conceptuales hasta la fecha en este ámbito de la comunicación[1542]. 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—, más 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 Chandler[1543]. Al contrario, para la Europa latina no existen grandes escuelas ni una historiografía potente sobre estas temáticas. Creo que esto puede ser debido a que tradicionalmente han sido investigados otros temas. Incluso es posible que la cuestión de los relativos retrasos francés o español en las dinámicas de la industrialización haya repercutido historiográficamente y haya producido unas lagunas en la investigación y en la tendencia de los estudios. Así, en la Europa mediterránea 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.

Insisto 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. Dicho de otro modo, la publicidad se compenetra hasta tal punto con la realidad que llega a conformar el mismo cuerpo de ésta. Según mi 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. Con este fin recurrían 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 externa o empresas externas vehículo/s de su publicidad.

18.1. 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 Frankfurt[1544]—. 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

---

[1541] FERNÁNDEZ POYATOS, Mª 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.

[1542] FERNÁNDEZ POYATOS, Mª 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. Disponible en: http://revistas.ucm.es/index.php/HICS/article/viewFile/43965/41572 [última consulta 03/12/2019]

[1543] CHANDLER, Alfred D. Jr. (1996) *Escala y diversificación: la dinámica del capitalismo industrial*, Prensas Universitarias de Zaragoza, Vols. I y II, 1220 pp.

[1544] HABERMAS, Jürgen (1988) *L'espace public: archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*, Payot, Paris, 324 pp.

ejercicio de "institución imaginaria de la sociedad"[1545]. Según Castoriadis la publicidad se plasma en el imaginario social instituido vigente en la actual sociedad capitalista globalizada. Este imaginario actuaría en la práctica como soporte ideológico de la expansión capitalista. A estos razonamientos comienzan a adscribirse algunos autores españoles como Antonio Caro[1546], quien plantea algunas derivaciones sobre el eje principal de la filosofía marxista. Marx había preconizado la separación entre infraestructura y superestructura, pero Caro cuestiona este criterio que ha sido 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.

En líneas generales estoy de acuerdo con esta visión de la publicidad como soporte ideológico del capitalismo, aunque en mis incursiones en la publicidad del siglo XIX he ido llegando a algunos matices divergentes de este eje de pensamiento. Combinando prospecciones de publicidad impresa en prensa con otras —de documentos de materias puramente económicas —como los informes consulares ingleses de este período[1547]— he percibido que ya desde mediados del siglo XIX se registra una brecha singular entre lo que era la economía real de un lugar o región 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 y pretenden agregarse al nuevo modo de vida y a las nuevas formas de producción. Dichas formas de producción eran irraiadas en aquel momento por las nuevas potencias industriales de Europa, aflorando 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 locales 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 alcanzasen 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

---

[1545] CASTORIADIS, Cornelius (2013) *La institución imaginaria de la sociedad*, Tusquets editores, 548 pp.

[1546] 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.

[1547] 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. Debo estas fuentes al investigador de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Domingo Cuéllar Villar, quien nos las cedió generosamente.

que en la actualidad— generar una distorsión entre las masas respecto lo que era la comprensión real de lo que era la vida económica real y la vida económica imaginaria. Esta brecha habría ido creciendo más y más a medida que se desarrollaba el mundo capitalista. De hecho, el conjunto de emisiones publicitarias que percibe un ciudadano a lo largo del tiempo de su vida han de sumirle en un medio perceptible del cual asimilará una imagen muy alejada de la infraestructura que soporta verdaderamente su mundo y su entorno más directo.

Ello me incita a pensar en la publicidad como instrumento de "invisibilización" de la economía real para la mayor parte de la sociedad. Y puestos a pensar desde esta óptica me parece comprobar 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 en comparación con el período de patriarcado de Fernando VII. La relación del reinado de Isabel II con la prensa liberal osciló desde las posiciones laudatorias de una Corona en colaboración con los objetivos principales del liberalismo, hasta 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, destaca 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 que 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 asistió a la ruptura de la tónica general del sistema capitalista con la ampliación del contrato social a base de conquistas sociales de la clase obrera y de soluciones de protección legal de la clase trabajadora en general y el funcionariado en particular. Fuera de este intervalo —que Hobsbawm llamó "el corto siglo XX"[1548]— lo que conocemos como clases medias, o no existían en los comienzos, o tienden a desaparecer en la actualidad.

No sé 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. 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. Pero 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. Para ellos los nuevos modos de la información pudieron ser cualitativamente 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 propias de los ajustes necesarios para llevar a cabo

[1548] HOBSBAWM, 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 03/12/2019]

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. 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, en contraste, las ideas, las noticias, la información y los gustos se trasladaban velozmente durante la segunda mitad del siglo XIX; 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 me resulta significativo ya que es muestra de cómo esta costumbre de las amas de cría fue capaz de trascender a la publicidad antes de quedar eliminada y desfasada por los nuevos valores burgueses que volvieron a dar preferencia a la crianza materna[1549]. De este modo, durante dicha intersección temporal, los antiguos modos de vida se adaptaron durante un tiempo a las nuevas formas de transmitir unas informaciones que anteriormente quedaban en el ámbito privado del 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.

18.2. LA HEGEMONÍA HISTORIOGRÁFICA ANGLOSAJONA SOBRE PUBLICIDAD Y EMPRESA

En este apartado haré 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. Fuera 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 actuales[1550].

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, que había 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

[1549] 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 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.

[1550] LIBAERT, Thierry; JOHANNES, Karine (2010) *La communication corporate*, Dunod, Paris, 128 pp.

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 Stanford[1551].

Los años 1960 fueron considerados la época dorada de la publicidad comercial, acompañada del nuevo soporte audiovisual para las masas, la televisión, especialmente creado para fines publicitarios[1552]. 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 Marshall[1553]. Pero en los años 1970, tras la crisis del petróleo, también entrarán en quiebra los súperconceptos imperantes en la vida cotidiana de Occidente,. Autores como Elliot Aronson se dieron a analizar las fuentes y la naturaleza de la comunicación y las características propias, colectivas e individuales del público[1554]. Esta etapa de crisis quedó superada a partir de los años 1980, cuando se trasladaría el modo de comunicación empresarial americano a Europa, apareciendo entonces 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, las cuales se instituyeron en los nuevos mecenas de la alta competición deportiva[1555]. 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. En este país se habían liberalizado leyes, privatizado empresas públicas y otorgado concesiones a los sistemas privados en cuestiones sociales y laborales —además de dedicarse a la fabricación y venta de armas—. En esta época se puso un gran empeño en mejorar la imagen de marca de las empresas francesas, explotando la posibilidad de lavar la imagen de las instituciones con herramientas publicitarias[1556].

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 interna[1557]. Sin embargo, a raíz de la sucesión de crisis financieras

---

[1551] 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.

[1552] EGUIZÁBAL MAZA, Raúl (1998) *Op. cit.*

[1553] FONTANA, Josep (2002) *La historia de los hombres: el siglo XX*, Editorial Crítica, Barcelona, pp. 88-99.

[1554] ARONSON, Elliot (1975) *Introducción a la psicología social*, Alianza Editorial, Madrid, 343 pp.

[1555] ROCA, Quim (1987) *Sponsorship. La publicidad espectáculo o "Comunicando a través del Patrocinio"*, Distribución Consulting, S. A., Barcelona, 263 pp.

[1556] HÉBERT, Nicole (1988) *La empresa y su imagen. La publicidad institucional: ¿para qué?, ¿cómo?*, Ediciones Deusto, S. A., Bilbao, 199 pp.

[1557] Sobre la producción científica a partir de los años 1990 y las siguientes décadas, en el marco de la comunicación empresarial en español, he 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.; VILLAFAÑE, 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*, Eunsa. Ediciones de la Universidad de Navarra, S. A., 202 pp.; BERCERUELO, Benito (2011) *Comunicación Interna en la Empresa. Claves*

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. Sobre ello apareció abundante producción académica en este tipo de estudios[1558]. Ya en la década actual la 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 Publicidad[1559]. 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 civilización[1560]. Aunque esta visión apologética de los entornos capitalistas ha generado duras corrientes críticas en su contra, no abundaré más en ello en este trabajo[1561].

Sin invalidar de manera absolutamente tajante la visión historiográfica que otorga preeminencia al desarrollo empresarial del mundo anglosajón (inglés y norteamericano) deseo advertir que —en 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. A mi modo de ver estas conexiones se dieron 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

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. Agradezco aquí la orientación bibliográfica en este tema del profesor de la Universidad de Málaga Francisco Javier Paniagua Rojano.

[1558] 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.

[1559] 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.

[1560] 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.

[1561] Aunque ya he advertido que no profundizaré 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 yo: 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.

de estudios sobre las empresas capitalistas europeas del siglo XIX y principios del XX del ámbito geográfico latino; sobre todo en materia de comunicación. Ello 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. Yo, a través del trabajo de prospección de fuentes primarias que vengo desarrollado en esta tesis,
—y porque creo sencillamente que estos mecanismos de comunicación empresarial son inherentes a la propia existencia de las empresas capitalistas—, soy partidaria de 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— ha sido estudiada de forma un tanto general y 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, 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, ni en España ni 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. Dicha temática 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. Algunos de ellos son Pierre Léon, Jean Buuvier, Bertrand Gille, François Crouzet, Fraçois Caron, Maurice Lévy-Leboyer, Louis Bergeon. El aporte de la historia social ha sido principalmente inspirado 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 financiera[1562].

En España aún está por abordar este tipo de estudios holísticos sobre la historia empresarial del siglo XIX. No podemos descartar 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. El problema de estos archivos empresariales desaparecidos es que no se consideraron 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 ad-

[1562] DAVIET, Jean-Pierre (2001) "Mémoires de l'entreprise française du XIXe 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. Disponible en: https://rh19.revues.org/313 [última consulta 30/10/2015]

ministrativos inmediatos eran eliminados. 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.

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 requerían conocimientos especializados en determinadas materias. Los miembros de estas comisiones 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.

18.3. 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 de balde en la mayoría de los casos, ya que debían ser demandados por público y la prensa. 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.

18.3.1. 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 haya incorporado 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 y contenidos de que gozamos en la

actualidad. 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. En ese momento, tras un período de interinidad de la dirección de la compañía desde la dimisión de Prompt, se nombró a don Cipriano Segundo Montesinos para el cargo de director, quedando a su cargo todos los servicios de la explotación y la construcción[1563]. 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 se volvió a la tendencia anterior de dispendios en este apartado.

18.3.1.1. Primeros gastos de MZA en publicidad. El control del Ccomité de París (1857)

Recién establecido el consejo de administración de MZA, en su segunda sesión, de 21 de enero de 1857[1564], se aprobó los anuncios publicados en los periódicos de París y Madrid para la reunión de la junta general de la compañía, sin especificar 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 1857[1565] 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.*
>
> *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; tal vez también 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 he podido identificarlos en la Hemeroteca Digital de la Prensa Histórica, ni he encontrado 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 ya me he servido repetidas veces en distintos apartados.

[1563] Actas MZA, sesión nº 26 de 9 de diciembre de 1869, p. 235, libro 6.

[1564] Actas MZA, sesión nº 2 de 21 de enero de 1857.

[1565] Actas MZA, sesión nº 29, 15 de abril de 1857, p. 54.

18.3.1.2. La publicación de los ingresos de MZA como imagen de solvencia (1857)

Algo más adelante, el 9 de mayo de 1857[1566], el director de la compañía fue autorizado a comunicar el estado de los ingresos mensuales del ferrocarril 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 porque en la fiebre del capitalismo a mediados del siglo XIX debieron ser llamativas las grandes cifras de dinero expresadas. 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 Bona[1567].

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 semana[1568]. En los números siguientes de la *Gaceta…* se insertaron los ingresos de los meses completos, al igual que los de otras compañías ferroviarias. Ello se hizo 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 y está en el Nº 19, el primero en el que aparecen los ingresos de MZA. Son:

> *"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"*

18.3.1.3. La puja del consejo de administración y el comité de París por el control de la publicidad (1858)

En algún momento debió haber una reflexión en la forma de actuación respecto a la prensa y la publicidad o sobre las necesidades de comunicación de la empresa. A partir de mediados de 1858 la compañía decidió racionalizar este asunto asentando su control en contenidos y gastos.

[1566] Actas MZA, sesión nº 36, 9 de mayo de 1857, pp. 65-66, libro 1.

[1567] 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 03/12/2019]

[1568] 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 03/12/2019]

En el acta del consejo de administración de MZA del 29 de junio de 1858[1569] 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 julio[1570], 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 la 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. Se observa algunos de los miembros no reciben las publicaciones subvencionadas, más tal vez podría tratarse de una puntualización para la que se aprovecha la ocasión de haber tocado el tema.

18.3.1.4. La comisión de publicidad del consejo de administración en Madrid y sus presupuestos (1859-1863)

El 16 de marzo de 1859[1571] el consejo de MZA nombró una comisión compuesta de los administradores Llorente, Zaragoza y Bauer para examinar los medios de publicidad empleados por la compañía. Tras ello habría que acordar lo que juzgase oportuno a fin de hacerlos más eficaces. Por las alusiones de los apuntes de las actas del parece que Llorente hubo de estar relacionado con las industrias de impresión, aunque no he podido averiguar más sobre este asunto de momento.

El 16 de noviembre de 1859[1572] 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. See decidió que de la Gándara se agregase a la comisión de publicidad para proponer allí lo conveniente y 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 1859[1573]. 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. En base a ello se propuso confiar este cometido por vía de ensayo al señor Wan-Duerme. Chatelus presentó a Wan-Duerme como experimentado en estos negocios y gozando 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

---

[1569] Actas MZA, sesión nº 37 de 29 de junio 1858, pp. 333.

[1570] Actas MZA, sesión nº 42 de 26 de julio 1858, p. 348.

[1571] Actas MZA, sesión nº 14 de 16 de marzo de 1859, p. 41.

[1572] Actas MZA, sesión nº 57 de 16 de noviembre de 1859, p. 202.

[1573] Actas MZA, sesión nº 69 de 30 de diciembre de 1859, p. 259.

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 1860[1574] 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 inicié 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 1860[1575] se hizo referencia a este presupuesto, pero la cifra de la que se habla es de 48.000 reales. No creo 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 reales. Si no se trata de una contradicción estamos ante una ambigüedad de las actas, ya que normalmente se detallaban los períodos de los créditos abiertos que, con frecuencia, eran anuales.

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. Esta opción resulta cuando menos sorprendente, dada la gran diferencia entre los dos montantes. Transcribo 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".*

Ya he dicho que lo más probable es que los 4.000 reales fuesen mensuales, pero se observa que 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 Martínez[1576] 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. En la sesión del consejo del 6 de diciembre de aquel mismo año[1577], se vuelve a abrir otro crédito de 80.000 reales de vellón con cargo a la cuenta de establecimiento de la

---

[1574] Actas MZA, sesión nº 18 de 26 de abril de 1860, p. 365.

[1575] Actas MZA, sesión nº 43 de 3 de octubre de 1860, p. 98, libro 3.

[1576] En el *Ensayo de un Catálogo de Periodistas Españoles* del siglo XIX de Ossorio y Bernard encontramos un Pablo Martínez y González, del cuál 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 puedo asegurar 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 sería posible que se tratase de la misma persona puesto que 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.

[1577] Actas MZA, sesión nº 54 de 6 de diciembre de 1860, p. 154, libro 3.

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, y el 1 de mayo de 1862[1578] propuso varias modificaciones en la aplicación del crédito de 70.000 reales abiertos para gastos de este ramo del servicio, las fueron aprobadas. Se observa un largo desfase entre los 80.000 reales de los que nos habla el acta de 1860 y los 70.000 que menciona la de 1862. Pienso que ello puede ser simplemente una errata del escribano, aunque también 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— ofrecerle el sueldo de 20.000 reales de vellón (es decir, 5.000 reales más de lo que cobraba como redactor de publicidad) con la condición de que no tuviese inconveniente en asistir a la oficina a la que se le destinase en las horas de reglamento. Es decir, se trató de imponerle un horario fijo de trabajo en calidad de oficinista. El escritor renunció al ofrecimiento que le hacía la compañía manifestando que por razones particulares se veía en la imposibilidad de aceptar lo expuesto en la sesión del 1 de mayo anterior. Para hacer oficial dicha renuncia 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 compañía[1579]. 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"[1580].

18.3.1.5. La creación de un despacho central en París (1863)

La proyección de las gestiones comerciales en París siguió avanzando y consolidándose. Finalmente, a mediados de marzo de 1863, se materializó la idea de establecer un despacho central de la compañía en París[1581]. Aún en aquel momento 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. 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 abril[1582]. 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 señor Saavedra por tres años. Dicho señor Saavedra era el

---

[1578] Actas MZA, sesión nº 15 de 1 de mayo de 1862, p. 64, libro 4.

[1579] Actas MZA, sesión nº 16 de 8 de mayo de 1862, p. 67, libro 4.

[1580] Actas MZA, sesión nº 33 de 31 de diciembre de 1863, p. 414, libro 4.

[1581] Actas MZA, sesión nº 7 de 16 de marzo de 1863, p. 249, libro 4.

[1582] Actas MZA, sesión nº 9 de 13 de abril de 1863, p. 270, libro 4.

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:

> *"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."*

18.3.1.6. 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 que adoptaba MZA respecto a la prensa. Recordemos que acudimos en esta época a un período de plen efervescencia de las agencias de la información francesas, 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 1863[1583] he encontrado 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", existe 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 respecto[1584]:

> *"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 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."*

[1583] Actas de MZA, sesión nº 29 de 14 de diciembre de 1863, p. 394, libro 4.

[1584] Actas de MZA, sesión nº 33 de 31 de diciembre de 1863, p. 408, libro 4.

Finalmente prevaleció la opinión del comité de París, y el 25 de enero de 1864[1585] 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 posible[1586].

18.3.1.7. 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 1867[1587], se aprobó la apertura de un crédito suplementario de 40.000 reales de vellón para publicidad extraordinaria. Aunque no he conseguido el dato exacto de qué tipo de publicidad deseaba cubrirse con esta importante partida dineraria, lo más probable es que se preparasen comunicaciones para la línea andaluza, cuya apertura quedaba ya próxima.

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 vellón[1588].

18.3.1.8. El intento de recorte en los presupuestos para publicidad en prensa de Cipriano Segundo Montesinos (1869-1870)

Como ya he 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 recién asumido su cargo estuvo la "Reducción de las cantidades que se abonan a periódicos", como se indica en el acta de 20 de diciembre de aquel año[1589]:

> *"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 1870[1590] se dio marcha atrás en la reducción que se había intentado de la subvención que venía percibiendo desde la fundación de MZA el marqués de Santana. Con el título "Abono a la "Correspondencia de España" por inserción de anuncios" tenemos la siguiente prueba de ello:

[1585] Actas de MZA, sesión nº 2 de 25 de enero 1864, p. 432, p. 432.

[1586] Actas MZA, sesión nº 19 de 7 de junio de 1864, p. 522, libro 4.

[1587] Actas MZA, sesión nº 8 de 10 de abril de 1867, p. 393, libro 5.

[1588] Actas MZA, sesión nº 31 de 5 de noviembre de 1868, p. 67, libro 6.

[1589] Actas MZA, sesión nº 28 de 20 de diciembre de 1869, p. 241, libro 6.

[1590] Actas MZA, sesión nº 11 de 13 de mayo de 1870, p. 311, libro 6.

> *"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 Santana 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.

18.3.1.9. 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 factura[1591].

En 1874, por el concepto de envío anual del periódico *Le Mefsager 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 Péreire (hijo), Gustave Péreire, 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.

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 periódico financiero *La Gazette de Paris* dirigiéndose al presidente del consejo de administración de la Compañía de Caminos del Norte de España.

18.3.1.10. 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 la red 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 sufragar[1592].

[1591] AHF, expediente W-0033-013.

[1592] Actas MZA, sesión nº 2 de 7 de febrero de 1894, p. 468, libro 14.

19. 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. Creo fundamental para la transformación de la prensa española en una auténtica prensa comercial la termi- nación de las vías principales de la red ferroviaria peninsular. No sería hasta este momento cuando pudo llevarse a cabo una distribución eficaz de los diarios y pu- blicaciones periódicas. Como ya he estudiado en el apartado de correos, desde la puesta en marcha de los ferrocarriles se dio una auténtica revolución en el trans- porte 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. Ello ocasionaba quejas continuas de suscriptores y periódicos[1593].

Los impresores y directores de publicaciones suscitaron controversias contra el Estado nada más ponerse en marcha la distribución ferroviaria del correo para con- seguir el abaratamiento de los precios de franqueo de los periódicos. La prensa ahora sería transportada por los nuevos ferrocarriles, como estudiamos en el epí- grafe dedicado a este tema. La prensa de estilo comercial 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 langui- deciendo 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 Eu- ropa —seguramente a causa de las enormes dificultades para el transporte terres- tre 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 circunstancias[1594].

Aún no puedo ofrecer resultados definitivos de las pesquisas que he iniciado en este sentido pero adelantaré que combinando la bibliografía disponible sobre prensa en Andalucía y la información que he extraído del AHF se producen ciertas coincidencias muy significativas. Ofrezco completa la tabla mencionada —incluidos los subtítulos de las publicaciones y sus imprentas— en los anexos incluidos los subtítulos de las publicaciones[1595]

Viendo la tabla antedicha se muestra evidente que 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 cabeza de comarca 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 —

[1593] 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 03/12/2019]

[1594] GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2014) *Op. cit*.

[1595] Ver “Documentos Anexos”.

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 Galindo[1596]—. Justo 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. Estos conceptos se desencadenarían 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.

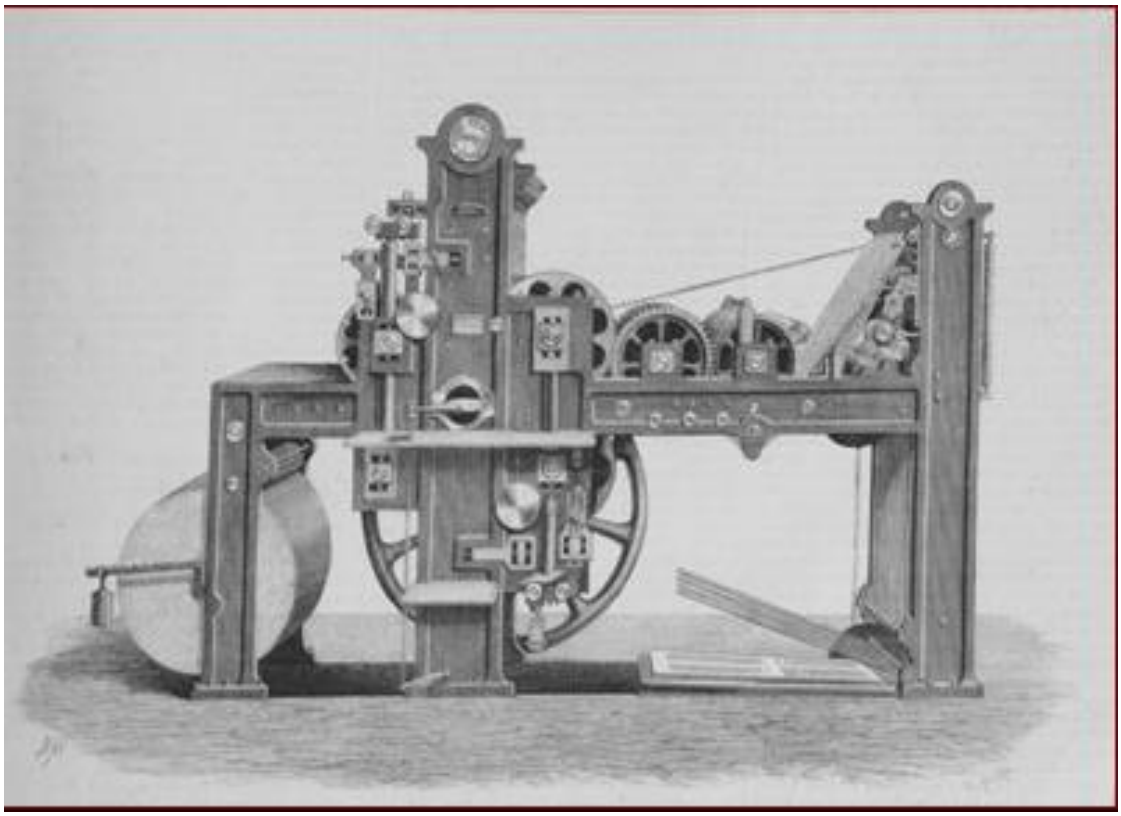
En cuanto a otros factores distintos de los problemas de distribución de prensa en el siglo del maquinismo y de los nuevos inventos, llegaba además la acumulación de capital con un cierto retraso a las industrias españolas de la información, puesto que éstas estuvieron entre los sectores "no líderes"[1597] formando parte del minifun- dismo productivo de la pequeña empresa familiar; y tardaron en encontrar finan- ciación para incorporar las nuevas técnicas que permitían mayores tiradas.

El examen de la documentación primaria de MZA me 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.

[1596] 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 03/12/2019]

[1597] 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 03/12/2019]

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.

19.1. LAS PRIMERAS SUBVENCIONES A LA PRENSA DESDE LA FUNDACIÓN DE MZA. *LA GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO* Y LOS PERIÓDICOS DEL MARQUÉS DE SANTANA (O SANTA ANA SEGÚN QUÉ FUENTES)[1598]

Tal vez se trate éste de uno de los apartados que recogen las actas de MZA que mayor importancia revistan para esta tesis, ya que en él incluyo las publicaciones periódicas que fueron directamente subvencionadas por nuestra compañía ferroviaria protagonista.

La primera dotación de las inversiones capitalistas para la conformación de la gran red de MZA fue de origen eminentemente francés. Sus fundadores y primeros promotores fueron los capitalistas Rothschild, propietarios de una parte sustancial de la gran banca privada con vocación inversionista en el extranjero [1599]. Los testimonios que hallamos en las actas de su consejo de administración recaen directamente sobre algunas de las

[1598] Aunque este marquesado lleva el nombre oficial de Marquesado de Santa Ana en las fuentes que utilizo he encontrado sucesivamente escrito el nombre de este empresario periodístico como Santana. En mi texto empleo la última grafía.

[1599] BRODER, Albert (2012) *Op. cit.*

hipótesis de mi análisis y me han llevado a averiguar las relaciones de la primera prensa comercial en España con los grupos capitalistas de la Primera Revolución Industrial.

19.1.1. 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 1857[1600], 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, recién inauguradas las sesiones del consejo, concretamente en el mes de enero, Hubbard —quien aparece en las notas del acta como director y redactor del periódico— solicitó permiso para asistir a la junta general de la compañía[1601]. Ello 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 periódico[1602].

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 tengo más información 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 siguiente[1603] la subvención a la *Gaceta de los Caminos de Hierro* quedó establecida en 1.500 reales por trimestre. 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 en aparecer nuevos interesados en subvenciones procedentes de las empresas del ferrocarril.

19.1.1.1. 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 Pirél[1604], y la

---

[1600] Actas MZA, sesión nº 18 de 10 de marzo de 1857, p. 35.

[1601] Actas MZA, sesión nº 3 de 28 de enero de 1857, p. 6.

[1602] Actas MZA, sesión nº 11 de 16 de febrero de 1857, p. 19.

[1603] Actas MZA, sesión nº 18 de 10 de marzo de 1857, p. 35.

[1604] 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 03/12/2019]. En este compendio aparece un listado por orden alfabético de ingenieros

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 1857[1605] 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. En ella el comité hace un análisis comparativo de los textos de los artículos publicados con el informe presen- tado 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 estraño 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 ar- tículo 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 Ga- ceta 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 lle- nado 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 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 pro- pone 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 [Chatelus] 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.*

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.

[1605] Actas MZA, sesión nº 85 de 25 de noviembre de 1857, pp. 160-162.

> *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 los cuales 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 He- meroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España. Se trataba de los días de sa- lida 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 actas[1606], ocupa 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 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 costo 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.

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. El artículo dice que muchos de aquellos trozos de roca se hallaban fuera de su centro de gravedad por lo que su desprendimiento era 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 existen- cia misma del ferro-carril"*. A continuación el autor habla del paisaje monótono de la línea, que atraviesa terrenos incultos. Tambien anuncia que la línea se inaugurará el 17 del mismo mes, o sea, dos días después. Y el texto se cierra con el deseo de que

[1606] 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 03/12/2019]

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 en ciernes. Más parece querer disuadir al público que estimularlo a transitar por ella.

El artículo publicado el día 22 en la tercera columna de la página 770 y la primera de la 771[1607], lleva como título *"OBRAS DE LA SECCIÓN DE ALBACETE A AL- MANSA"*. También está firmado por E. M. Cuende[1608]. Comienza recordando el nú- mero 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. Además el autor 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 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 excava- ciones 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 ferrocarril del Grao de Valencia a Almansa, está extraído del *Diario mer- cantil de Valencia* y redactado en un tono de halago a las obras que se están reali- zando. 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 amplifica 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, se consignan en otros apartados 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.*

[1607] 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 03/12/2019]

[1608] 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 me han servido para identificar a la mayoría de autores que aparecen en esta tesis.

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 1857[1609] se abrió con este tema. El señor Pirél había remitido tres cartas al consejo exigiendo que la compañía le abonase 26 mensualidades en concepto de indemnización por haber sido separado del servicio. También demandaba 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 señor 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 ello[1610]. Dos sesiones más tarde, el 15 de diciembre de 1857[1611], la reunión también se abre con el mismo tema. En esta ocasión se leyó 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. El consejo por su parte 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 señor Pirél coinci- dían en el dictamen. Efectivamente tal apreciación del comité de París era la que en origen había dado lugar a la reacción tajante del consejo y 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 1857[1612] 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. Ello 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. 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, sobre todo con la prensa especiali- zada ya que ésta era la que consumía el resto de profesionales del sector y de otros afines; por ejemplo industriales, comerciantes, banqueros, etc.

El entuerto con el ingeniero despedido, Eduardo Pirél, se solucionó definitivamente durante la primera sesión del año siguiente[1613] a la que asistió como invitado el señor 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

[1609] Actas de MZA, sesión nº 87 de 27 de noviembre de 1857, p. 166.

[1610] Actas de MZA, sesión nº 91 de 6 de diciembre de 1857, p. 174.

[1611] Actas de MZA, sesión nº 94 de 15 de diciembre 1857, pp. 177-178.

[1612] Actas de MZA, sesión nº 95 de 21 de diciembre 1857, p. 181.

[1613] Actas de MZA, sesión nº 1 de 7 de enero 1858, p. 196.

se concedían en aquellos años— se obtuvieron de un crédito abierto por el consejo sobre la casa de los señores 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 se declaró irreversible, la compañía ya había arreglado el desacuerdo con la publicación de Hubbard cuando el empleado aún sufría las consecuencias de ha- ber ofrecido más información de la cuenta al corresponsal. Según el ingeniero la conversación que había mantenido con dicho corresponsal de la *Gaceta de los Ca- minos de Hierro* había sido oficiosa, pero aquél la había publicado sin grandes es- crúpulos y, aunque el texto que redactó mantuvo en el anonimato su fuente de infor- mación, la gerencia de la empresa ferroviaria no tardó en percatarse de su origen; como hemos visto.

19.1.2. La Correspondencia de España *y otros periódicos del marqués de Santana*

Santana 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—[1614].

En la sesión nº 22 de 20 de marzo de 1857[1615] he encontrado 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 pe- riódico que pasaría a llamarse *La Correspondencia de España* unos años más ade- lante—. Según he podidos 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 españo- les; el cuál por otra parte 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 es- taba teniendo efecto en la opinión pública debido a los planes de la compañía, avi- vados 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 periódi- cos 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.(…)"*

[1614] SEOANE, María Cruz (1996) *Op. cit.*, pp. 175-176 y 214-218.

[1615] Actas MZA, sesión nº 22 de 20 de marzo de 1857, p. 39.

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"*[1616].

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 sea, 6.000 reales anuales Ésta era una cantidad igual a la 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"* [1617].

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, mientras que 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. Compruebo por tanto cómo en esta ocasión 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, los cuales estaban incluidos en el contrato, no nos especifica sus nombres.

[1616] Actas MZA, sesión nº 22 de 20 de marzo de 1857, p. 39.

[1617] Actas MZA, sesión nº 23 de 25 de marzo de 1857, p. 41.

19.2. LA PRIMERA NOTICIA DE SUSCRIPCIÓN A UNA REVISTA. LA *REVISTA ULTRAMARINA* (1857)

La noticia más antigua que he hallado de MZA como suscriptora de revistas es la de la sesión del consejo del 1 de julio de 1857[1618]. Se trata de la *"Suscrición á la Revista ultramarina"*, refiriéndose a la *Revista Peninsular Ultramarina.* Como creo haber dicho más arriba, esta revista 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 suscriciones [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 incluiré en el apartado de anuarios y guías para viajeros.

19.3. 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. Se acordó también que la suma se aplicase al crédito abierto a la secretaría general de la empresa con cargo a "Publicidad"[1619]. 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 presento al lectoruna nueva prueba de que los periódicos afines a la compañía obtenían beneficios por la publi- cidad de éstas.

19.4. 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 he 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 esta línea de estudio, donde pour el momento dejo entrever algunos atisbos del maridaje que alcanzará la prensa con las empresas capitalistas del sigo XIX. Entre dichas empresas capitlaistas, las más grandes de la época eran las ferroviarias. A continuación pondré de relieve dos de estos hitos.

19.4.1. *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 1990, como el del profesor Jesús Timoteo Álvarez[1620]. Según este académico nuevos medios periodísticos van naciendo con diferente filosofía que en la etapa anterior, y un ejemplo de las correlaciones entre prensa y ferrocarril en torno a 1880 fue el intento fallido de publicación del periódico *La Europa*. Este periódico funcionaría llevando en cada ejemplar un numero impreso al modo de un boleto de lotería y

[1618] Actas MZA, sesión nº 49 de 1º de julio de 1857, p. 94.

[1619] Actas MZA, sesión nº 17 de 14 de octubre de 1871, p. 112, libro 7.

[1620] ÁLVAREZ, Jesús Timoteo (1981) *Op. cit.,* pp. 180-189.

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 financieras[1621].

La Europa sería el primer diario registrado como sociedad anónima y 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. Aquel diario —proyectado ciertamente para funcionar como negocio y 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 su creación fueron dados por la prensa democrática basada 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 estaban 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". Se rumoreaba de esta empresa que junto con la "Compañía del Nororeste" estaban interesados 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 como reflejo de 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 habían comenzado su lucha secular por el control de la propia clientela, nuevos clientes y nuevos anunciantes[1622].

No obstante creo 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 periódico 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 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 órden [sic] que no se permita la entrada en España del periódico titulado L'Europe"*, de Francfort[1623].

[1621] 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 03/12/2019]

[1622] ÁLVAREZ, Jesús Timoteo (1981) *Op. cit.*, pp. 180-189.

[1623] *El Correo de Andalucía* (11/11/1865) Archivo Municipal de Málaga.

19.4.2. *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 yo interpreto 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 devino en ser una información exigida por el público. Es posible que la generalización de los transportes por ferrocarril —coincidente con la finalización de las arterias ferroviarias principales en nuestro país en aquella última década del siglo — se hubiese convertido en un elemento considerado imprescindible en cualquier medio que se preciase. Incluso es posible que al no contar con información ferroviaria una publicación que no la ofreciese entre sus páginas con carácter periódico pudiera provocar la falta de interés del público. Podríamos decir que estuviéramos en estos momentos de entre 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 de finales del siglo XX. Dicha costumbre sería la de obsequiar con publicidad gratuita o información de contenido a modo propagandístico a las grandes empresas con las que un medio 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 Tomaseti[1624]—, remitió una carta a MZA 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. La intención de la subdirección para efectuar las copias era 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 acostumbraren[1625].

Otro caso que avala mi 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, que ya he tratado en un artículo publicado en 2014 en la Revista de *Transportes Servicios y Telecomunicaciones* (comúnmente llamada *TST*)[1626].

Respecto al anterior documento que nos hablaba del ofrecimiento expreso del importante y antiguo periódico madrileño de inserción gratuita de información de MZA de cualquier tipo, los documentos de *El Heraldo* presentan una sustancial diferencia de forma en un principio. No obstante 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 he encontrado una minuta interna que trata de la queja del jefe del tráfico —en aquellos

---

[1624] *Diario Oficial de Avisos de Madrid* [descripción], en EUROPEANA, web. Disponible en: http://www.europeana.eu/portal/record/9200302/BibliographicResource_3000014702022.html [última consulta 03/12/2019]

[1625] AHF, expediente C-0634-001-19.

[1626] 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.

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 precio 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. En documentos posteriores del mismo expediente donde he encontrado el origen del conflicto el periódico se disculpa epistolarmente con la compañía. El fundamento de su excusa lo basa diciendo haber sido un error administrativo el causante del malentendido, dando por cerrado el incidente[1627].

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, la gigante capitalista. Con toda probabilidad este nuevo modelo de principios de siglo se reprodujese 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.

19.5. *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 de la ciudad. Aunque cambió de subtítulo varias veces se publicó por primera vez 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 hay desafortunadamente un gran vacío de ejemplares de las colecciones conservadas en Málaga, pero he encontrado dos números más de 13 y 14 de agosto de 1862 en la Hemeroteca Municipal de Madrid con los que he completado la colección de este diario para un análisis más exhaustivo en un futuro[1628]. Para este trabajo me he limitado a realizar algunas calas a modo de ejemplo que nos ilustren sobre la utilización de las noticias ferroviarias. Este tipo de noticias pudieron ser empleadas de diversas formas para mantener la expectación del público sobre el tema en el intervalo de tiempo en el que se resolvía la obtención de la concesión del Ferrocarril Córdoba-Málaga y su construcción.

He 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 números son dignos de tener en cuenta en este análisis. El enfoque que he seguido para el análisis de *El Correo de Andalucía* ha sido amplio y orgánico, lo que me ha permitido incluir 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 vengo tratando en este trabajo separadamente por la necesidad de dar un orden temático a mi estudio. En mi opinión es ésta una buena forma de acercamiento 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.

[1627] AHF, expediente W-089-005.

[1628] Quiero agradecer a Cristina Antón Barrero, responsable de la Hemeroteca Municipal de Madrid su eficiencia y colaboración al atendernos en mis consultas en la Hemeroteca y su diligencia más tarde, al enviarnos vía postal una copia completa de estos dos números de *El Correo...*

19.5.1. *¿Fundación de* El Correo de Andalucía *por Jorge Loring?*

En otro trabajo ya he indagado en la aportación capitalista que fue necesaria para la creación y puesta en marcha de este diario malagueño[1629]. 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— yo no he 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 existen de momento pruebas fehacientes para afirmar que Jorge Loring tuviese que ver en ello, aunque la memoria colectiva de la ciudad así lo recuerde. He pensado 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 estoy segura de que ésta pueda ser una hipótesis de peso. Mis dudas se basan en mi observación a lo largo de estos años de investigación sobre la forma de actuar de Jorge Loring, siempre como empresario moderno más que como cacique. Creo poder afirmar que no era su estilo de hacer negocios invertir capital en negro en una empresa; 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 también he constatado que allí no queda ningún rastro de la fundación de este periódico. La base de datos de este registro —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 y tomó el nombre del recientemente desaparecido. En dicho 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 este registro sufrió dos quemas graves en 1931 y 1936 en las que se perdieron gran parte de sus fondos documentales. Tal vez los números 0 ó 1 del periódico pudieran haber dado información sobre la procedencia del capital para su fundación, pero estos números no se conservan. En el nº 2 tampoco hay ninguna información a este respecto. En carencia de datos directos provenientes del mismo periódico he 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 ambas colecciones están incompletas y con saltos de varios años. De las series conservadas de estos dos diarios 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 su publicación.

19.5.1.1. 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…*[1630]. 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 que es la del Archivo Díaz de Escovar.

[1629] GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2015) *Op. cit.*

[1630] OSSORIO Y BERNARD (2004) *Op. cit*., p. 144.

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 información[1631]; 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 di- recta competencia con *El Avisador Malagueño,* periódico que fue pionero por sus contenidos y forma de tratar la información aunque haya sido escasamente estu- diado hasta la fecha[1632]*. El Avisador Malagueño*, fundado en 1843 y desaparecido en 1893, era en la época el más antiguo de los periódicos de la ciudad y fue el otro gran generalista durante la segunda mitad del siglo XIX, como he dicho. *El Avisador…* 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 tra- tamiento publicitario de todas las informaciones que ofrece y por la inclusión de sig- nos para la lectura como pequeñas manos con el índice extendido como resalte. Estas características están también presentes en la revista *The Art-Journal Adverti- ser*, publicada en Londres, especializada en publicidad y basada en una forma de trabajo que la convertía en plataforma de negocios con corresponsales en diferentes países. El primer número que se conserva de esta revista inglesa en la Biblioteca Nacional de España en Madrid es el nº 131, con fecha de mayo de 1849[1633].

Prueba de la competencia entre *El Correo…* y *El Avisador*… la tenemos en las actas de la Junta de Comercio de Málaga. Sobre estas actas se han realizado notables estudios como el de Bejarano Robles[1634]. Estas instituciones del comercio se convir- tieron 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 XVIII[1635]. Sin embargo los estudios disponibles en general han obviado el análisis de las informaciones que ellas contienen sobre prensa o imprentas. He comprobado que los originales manuscritos de la actas de la Junta de Comercio de Málaga con- tienen numerosas menciones a las actividades de comunicación pública de dicha institución, incluso con expresa mención a los títulos de los periódicos y a las inser- ciones que en ellos se realizaban. Tal vez el motivo de esta ausencia de trabajos sobre prensa local a través de este tipo de actas haya sido que en el momento álgido de la aparición de estudios en torno a la historia económica los estudios sobre prensa

---

[1631] CHECA GODOY, Antonio (2011) *Op. cit.*, p. 113.

[1632] 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. Dispo- nible en: http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3822217 [última consulta 03/12/2019]

[1633] *The Art-Journal Advertiser* (BN Alcalá, ZA/657). Se conserva otra colección de esta publica- ción en la Library of Congress. Disponible en: http://catalog.loc.gov [última consulta 16/10/2015]

[1634] BEJARANO ROBLES, Francisco (1947) *Historia del Consulado y de la Junta de Comercio de Málaga*, 1785-1859, C.S.I.C., Madrid, 442 pp.

[1635] Para mi sorpresa, las Actas de la Junta de Comercio son prácticamente la única documenta- ción 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. Documento*s, 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 03/12/2019]

no estaban aún plenamente desarrollados en nuestro país. Seguramente incluso de- bía tenerse éste por un tema menor al que no se concedía mayor importancia. En la actualidad la línea de estudios sobre periodismo en España sobre fuentes primarias que trato en mi tesis se encuentra desdichaday prácticamente estancada por el mo- mento.

Aunque como digo no hay pruebas fehacientes de momento, las actas de la Junta de comercio sí constituyen un serio indicio de ciertos vínculos entre el nuevo perió- dico malagueño surgido en 1851 y el triángulo de negocio de los Loring-Larios-He- redia. Mi valoración se basa en el análisis de 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 *El Despertador Malagueño*, al cuál se habían asignado anteriormente estas tareas. De este último periódico —al mismo tiempo que más antiguo de los tres que he citado— 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 tengo certeza de la fecha exacta del cierre de su edición, *El Despertador…* debió desaparecer suplan- tado por la pujanza del nuevo y vanguardista *El Avisador…* , que a su vez sería igualmente desplazado en pocos años por *El Correo…*

Algunos años más adelante, el 7 de abril de 1852 se consignó en las actas de la Junta la inserción de algunas de sus 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…*, como era acostumbrado hasta la fecha. En las actas a partir de 1854 he encontrado más menciones acerca de inserciones en los periódicos lo- cales pero ya no se especifica en cuáles, por lo que entiendo que *El Correo de An- dalucía* habría desbancado definitivamente a *El Avisador…* como órgano de comu- nicación 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* empresa- rial Loring-Heredia-Larios. En las actas de la Junta de Comercio vislumbro 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 para obtener financiación[1636]. Siguiendo el hilo de estas actas también vislumbro 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 Pé- reire puesto abarcaban todos los sectores del desarrollo del capitalismo a nivel re- gional en forma de retícula conjunta de extracción de plusvalía— puede llevarnos a pensar que ciertamente tal vez Loring fundase *El Correo…* con el objetivo de con- vertirlo 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, tanto 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 con- junta 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, el fundador en 1826 de los primeros altos hornos de la Península Ibérica, sitos en Marbella y llamados “La Constancia”. Comenzaba así la larga histo- ria de vínculos matrimoniales del *lobby*.

[1636] 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.

19.5.1.2. 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 tejar 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. Este último también contraería nupcias con otra de las hijas de Manuel Agustín y llegaría ser un afamado arqueólogo. Inmediatamente tras la publicación de su estudio sobre el descubrimiento de las llamadas Leyes Flavias malagueñas Berlanga recibió los títulos de Caballero de la Real Orden de Isabel la Católica y de académico correspondiente de la Real Academia de la Historia en 1857 tras el fallecimiento de Ildefonso Marzo en 1856, quien lo detentaba anteriormente[1637]. 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 1856[1638] y continuó adelante con el ambicioso proyecto de la construcción del ferrocarril Córdoba-Málaga, cuya concesión fue otorgada a Loring en 1860, abriéndose la línea férrea como sabemos en 1866.

Como ya he adelantado en las actas de la Junta de Comercio de Málaga vislumbro 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 por su parte presidente de la Junta en 1835[1639]. 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, además de integrante de la comisión del ferrocarril de Mª Cristina en la de 19 de enero del mismo

---

[1637] Sobre esta historia de los bronces imperiales y la familia Loring existe abundante bibliografía, como: RODRÍGUEZ DE BERLANGA, Manuel (1853) *Estudios sobre los dos bronces 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 03/12/2019]; 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 edición1903) *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 03/12/2019]; 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 amicorvm* (1825-1909), Real Academia de Bellas Artes de San Telmo/Ayuntamiento de Alhaurín el Grande, Málaga, 340 pp. Utilicé estos artículos también como bibliografía para el mío sobre el evergetismo en Málaga en el siglo XIX ya citado, GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2015), *Op. Cit.*

[1638] 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.

[1639] 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.

año. En esos años sin embargo no figura ningún Larios o Loring con cargos. En el acta de 9 de marzo de 1849 Tomás Heredia —hijo de Manuel Agustín— se inscribe también solamente como vocal pero pasa a ser cónsul del Tribunal de Comercio directamente al cabo de dos años. 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 la ciudad. 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.

Me atrevo 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 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 vengo adelantando 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 Rothschid: los hermanos Péreire. La diversificación de las empresas de los Péreire y el riesgo de sus inversiones de capital son bien conocidos, al igual que el estrangulamiento final de sus negocios[1640]. Los aferes de los Péreire tuvieron un resultado paralelo a aquél en el 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, inmobiliaria[1641]… y tal vez la imprenta.

Los Péreire habían invertido grandes capitales en el periódico *Le Globe* de tendencia saintsimonista y sus inversiones en imprenta, prensa y publicidad se desarrollaron intensivamente en Francia[1642]. 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 porque el sustrato geográfico y cultural era bien diferente. De cualquier modo en cuanto a la publicidad puedo decir que —aunque una actuación empresarial tan amplia como la de los Péreire 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. 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 las estaciones y otros puntos diversos de la pequeña red ferroviaria. La única demora respecto al mismo negocio desarrollado por MZA fue 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 costera[1643]. Volveré nuevamente sobre esta librería en el apartado de guías de viajeros.

[1640] FARGUETTE, Guy (2001) *Op. cit.*

[1641] LACOMBA, Juan Antonio (1974) *Op. cit*., pp. 53 y ss.; TEDDE DE LORCA (1978) *Op. cit*., pp. 367 y ss.

[1642] En Francia los Péreire invirtieron grades sumas de capital en *Le Globe* y habían invertido también 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.

[1643] GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2014) *Op. cit*.

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 he analizado algunos números del *El Correo de Andalucía* entre 1860 y 1875 y apreciado 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 a 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 otros ferrocarriles nacionales en construcción, se introducen noticias o glosas a modo de recordatorio que quizás podríamos interpretar de intencionalidad propagandística.

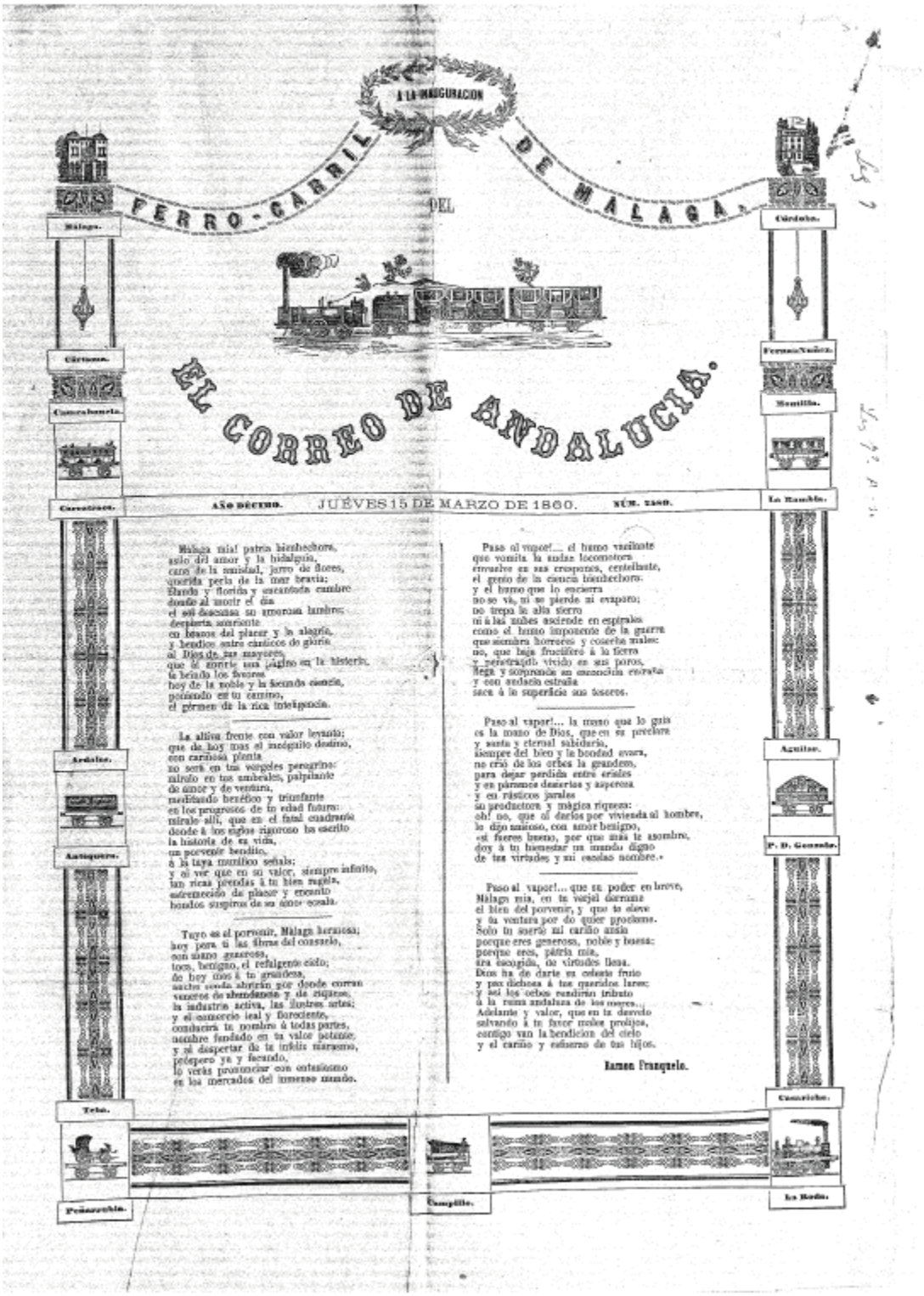
Las colecciones disponibles de *El Correo de Andalucía*, excepto el nº 2 de noviembre de 1851 —que seguramente se conservó gracias a contener la noticia sobre las Leyes Flavias—, comienzan en 1860. También para ese año aparece la firma de Antonio Villegas *"Por todo lo contenido y no firmado"*. Este redactor no aparece en el compendio de Ossorio y Bernard.

19.5.2. El Correo de Andalucía *de jueves 15 de marzo de 1860 "Á la Inauguración del Ferrocarril de Córdoba á Málaga"*

El número de *El Correo*… 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. En él 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, haciendo resaltar así 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 ténder con fogoneros. Además el grabado muestra dos vagones de viajeros atravesando un paisaje hacia la izquierda, ilustración similar a la que ya hemos visto en otro apartado, que servía como decoración a los primeros documentos de *Estatutos* imprimidos por las empresas. En los bordes ilustrados se colocan espacios a modo de cartelas con los nombres de las localidades que se proyectaba atravesar inicialmente con el ferrocarril entre Málaga y Córdoba. En el margen superior se inscriben 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 en 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 Guijarro, político liberal y periodista y poeta parnasiano según Ossorio y Bernard. Esta segunda plana 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*



A LA INAUGURACION

FERRO-CARRIL DEL DE MALAGA.

EL CORREO DE ANDALUCIA.

AÑO DÉCIMO. JUÉVES 15 DE MARZO DE 1860. NÚM. 2380.

Málaga mia! patria bienhechora,
asilo del amor y la hidalguia,
cana de la amistad, jarro de flores,
querida perla de la mar bravia;
blanda y florida y encantada cumbre
donde al morir el dia
el sol descansa su amorosa lumbre;
despierta sonriente
en brazos del placer y la alegria,
y bendice entre cánticos de gloria
al Dios de tus mayores,
que al sonrie una página en la historia,
te brinda los favores
hoy de la noble y la fecunda ciencia,
poniendo en tu camino,
el gérmen de la rica inteligencia.

La altiva frente con valor levanta;
que de hoy mas el incógnito destino,
con cariñosa planta
no será en tus vergeles peregrino:
mirale en tus umbrales, palpitante
de amor y de ventura,
meditando benéfico y triunfante
en los progresos de tu edad futura:
mirale allí, que en el fatal cuadrante
donde á los siglos rigoroso ha escrito
la historia de su vida,
un porvenir bendito,
á la tuya munífico señala;
y al ver que en su valor, siempre infinito,
tan ricas prendas á tu bien regala,
estremecido de placer y encanto
hondos suspiros de su amor escala.

Tuyo es el porvenir, Màlaga hermosa;
hoy para ti las fibras del consuelo,
con mano generosa,
toca, benigno, el refulgente cielo;
de hoy mas á tu grandeza,
ancho senda abrirán por donde corran
veneros de abundancia y de riqueza,
la industria activa, las ilustres artes;
y el comercio leal y floreciente,
conducirá tu nombre á todas partes,
nombre fundado en tu valor potente;
y al despertar de tu infeliz marasmo,
próspero ya y fecundo,
lo verás pronunciar con entusiasmo
en los mercados del inmenso mundo.

Paso al vapor!... el humo vacilante
que vomita la audaz locomotora
envuelve en sus crespones, centellante,
el genio de la ciencia bienhechora:
y el humo que lo encierra
no se vá, ni se pierde ni evapora;
no trepa la alta sierra
ni á las nubes asciende en espirales
como el humo imponente de la guerra
que siembra horrores y cosecha males:
no, que baja fructífero á la tierra
y penetrando vivido en sus poros,
llega y sorprende su escondida entraña
y con audacia estraña
saca á la superficie sus tesoros.

Paso al vapor!... la mano que lo guia
es la mano de Dios, que en su preclara
y santa y eternal sabiduria,
siempre del bien y la bondad avara,
no crió de los orbes la grandeza,
para dejar perdida entre eriales
y en páramos desiertos y aspereza
y en rústicos jarales
su productora y mágica riqueza:
oh! no, que al darlos por vivienda al hombre,
lo dijo amioso, con amor benigno,
«si fueres bueno, por que mas te asombre,
doy á tu bienestar un mundo digno
de tus virtudes y mi escelso nombre.»

Paso al vapor!... que su poder en breve,
Málaga mia, en tu verjel derrame
el bien del porvenir, y que te eleve
y tu ventura por do quier proclame.
Solo tu suerte mi cariño ansia
porque eres generosa, noble y buena;
porque eres, pátria mia,
ara escogida, de virtudes llena.
Dios ha de darte su celeste fruto
y paz dichosa á tus queridos lares;
y así los orbes rendirán tributo
á la reina andaluza de los mares...
Adelante y valor, que en tu desvelo
salvando á tu favor males prolijos,
contigo van la bendicion del cielo
y el cariño y esfuerzo de tus hijos.

Ramon Franquelo.

Málaga. Córdoba. Cártama. Fernan-Nuñez. Camarabanela. Montilla. Carcatraca. La Rambla. Ardales. Aguilar. Antequera. P. D. Gonzalo. Teba. Casariche. Peñarrubia. Campillo. La Roda.

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 me he ocupado pormenorizadamente del análisis de este número de *El Correo*… y he 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 prestando atención a la intención propagandista de los promotores del ferrocarril[1644].

19.5.3. 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 —con fecha 22 de noviembre de 1860 y conservado en el Archivo Municipal de Málaga— es el primero cronológicamente hablando con cabecera habitual del que disponemos. Me atrevo a definir este ejemplar 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 es fundamentalmente literario, en éste número 22 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. 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 *"suscrición"*: diez reales al mes en Málaga y cuarenta al trimestre fuera de esta ciudad. Ambas posibilidades de suscripción hay que abonarlas 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 15. Esta cita se refiere 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, tema 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*

[1644] GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2015) *Op. cit.*

se ha querido detener en aquella y otras plazas de Europa". *"Mr. Leopold Werner"*, refiriéndose a Leopold Werner Wolf[1645],

> *"(…) que ha trabajado por levantar con sus relaciones y sus recursos nuestro crédito en el estranjero [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 estranjera [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. Parece que el patriarca Leopoldo era amigo de Ferdinad de Lesseps así como del constructor Eiffel. Leopoldo Werner Martínez del Campo, hijo de Werner Wolf y nacido en 1860 —el mismo año del periódico que analizamos—, estudió para ingeniero de caminos en Madrid y emparentó con la familia 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, esta familia fue víctima de las tropas milicianas de Málaga, siendo ejecutados varios de sus miembros en trágicas circunstancias[1646].

El resto de artículos y noticias breves son variados, incluyendo tanto noticias de sociedad y 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*.

De nuevo en el mismo número tenemos otra nota breve sobre ferrocarriles hablando de la *"subasta del ferro-carril 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 Compañia [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 de cólera en Soria y 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).

[1645] 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 03/12/2019]

[1646] 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 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 he mencionado más arriba, se daba la noticia de que…

> *"(…) aquella diputación provincial acordó el dia 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 he hallado otra noticia que se ocupa de las mejoras urbanísticas con titular destacado. La transcribo:

> *"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 Agustin, según ya […]n uno de nuestros anteriores números indicamos: parece que en seguida principiará la demolic[…]on [sic.] de las antiguas casa [sic] 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 la ciudad 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 he hecho mención, uno de los asuntos a los que dicha institución dedicó grandes cantidades de esfuerzo y dinero fue los transportes. Como también he 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 he analizado en este número de *El Correo de Andalucía* he podido 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. Sin embargo no he encontrado 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 he 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 he hablado en otro apartado puede interpretarse como una clara alusión publicitaria. Por último, sobre el correo, se detalla la correspondencia marítima al extranjero: 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 carruajes]"*, citándose 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.

19.5.4. El Correo de Andalucía *de jueves 23 de noviembre de 1860 y el amarillismo de sucesos con escenario ferroviario*

En primer lugar del número de 23 de noviembre de 1860 —número 2.689— 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"*. Dichos voluntarios habían 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 y 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 cual 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 de quien no se

especifica su nacionalidad ni otro informe y que parece se hospedaba en la casa donde tuvo lugar el crimen.

La literatura de la época recurría frecuentemente a los crímenes pasionales y 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 hacia los que evolucionaron las mentalidades 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 estudiados[1647].

Transcribo el texto completo de esta horrible noticia propia de la literatura trágica de la época y me detengo en su análisis por su relación directa con las construcciones ferroviarias del norte de las que estaba pendiente todo el país. También me han interesado las posibilidades que ofrece en sí misma para una visión sociológica más 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 tiempo a Miranda, y este último se vino anteayer á la misma casa, y ayer sábado (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 la 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*

[1647] 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, Publicacións 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.

> *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 tios. En otra carta hace idéntico encargo á unos compatriotas suyos residentes aqui, 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."

De esta noticia resultan llamativas para mi 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 o bien en la ejecución de otros trabajos como vagones o coches de los trenes; aunque ninguna de las dos opciones es segura, ya que las labores de carpintería eran muy variadas en aquellas fechas pues la gran mayoría de enseres estaban confeccionados en este 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 puedo generalizar en mis deducciones, ya que trabajo 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 trataré 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 del obrero francés perpetrador del feminicidio.
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. Tal vez en fechas señaladas o días señalados, éstos empleados franceses 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 pero 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 y 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 he 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 país[1648].

10) Por último me detendré en varias cuestiones de género que se destilan del texto de la noticia. Respecto a las dos mujeres que aparecen en él texto —la mujer francesa asesinada por su compañero y la madre de éste—, se detallan sus edades. De forma más aproximada para la mujer joven, 35 años, de la que podemos deducir las edades a las que fue madre (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 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* no hubiera sido compuesta con informaciones 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 XIX; aunque esta situación de vida pudiera ser tolerada socialmente o al menos no ser infrecuente 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"*.

[1648] SEOANE, María Cruz (1996) *Op. cit.,* p. 259 y ss.

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 feminicida francés, pues se trata de una expresión peyorativa en el español de la época.
14) Para terminar, llama la atención la disposición de bienes que hace el criminal, pues si la casa era de la joven mujer y parece que el hombre no residía habitualmente en ella como tampoco la mujer anciana, 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 en sus cartas, 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, al menos a tercio. Por voluntad del suicida-asesino la anciana recibirá una mitad completa mientras que los dos niños sólo la mitad restante.

Creo que la relevancia que da *El Correo de Andalucía* a esta noticia se corresponde por un lado con la función de la prensa como parámetro intermedio entre la literatura y la vida real que he mencionado antes. Esta función a mediados de siglo se encontraba ligada —sobre todo en los aspectos que atañían a las facetas amorosas— e imbuida del espíritu y los mitos del romanticismo. Por otro lado, creo que la noticia mantiene una fuerte conexión 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 de *El Correo de Andalucía* 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 había dedicado un número especial a la figura del marqués de Loring y a las recién comenzadas obras del ferrocarril de Málaga. Supongo —porque ya he dicho que no dispongo de la colección completa de *El Correo de Andalucía* y ésta sería la única manera de verificar mi hipótesis—, 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, quienes le dieron 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) procedentes 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 ce- lebración de *"la apertura del camino de hierro de Gïnes á Matanzas, emprendido y lle- vado 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 he observado en otros apartados de esta tesis, aunque en este texto de *El Correo…* no se hace mención directa a ello, 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 he encontrado 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 notica se refiere al…

> *"dictámen [sic] por la Junta consultiva de caminos condenando el trazado de la linea de Pamplona a Irún, presentado por el Sr. Salamanca, por exigirlo 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 transcribo íntegra a continuación. Se trata de una copia exacta de la noticia aparecida en día 20 de noviembre anterior en *La Correspondencia de España*[1649], 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 he podido averiguarlo en este momento de la investigación y ello me resulta extraño; ya que el diario malagueño hacía 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 mecànico [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*[1650] . 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 Leliévre, agente de banqueros de Lóndres [sic].*
>
> *Estas bases serán inmediatamente sometidas al Congreso para su aprobacion.*

[1649] 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 03/12/2019]

[1650] 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. [Creo 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 he podido consultar la fuente].

> *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. Esto sucedía justo al contrario de lo que ocurrió en 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 Subbéticas 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:

> *"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, los cuales 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 como para que Valladolid se conviese 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. Transcribo:

> *"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 asegurado, 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 librado 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. Compruebo por el texto de este periódico que la casa Larios se encargaba de dar publicidad por todos los medios posibles a 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 he dicho de una corrida de toros organizada a tal fin.

Se anuncia con un destacado, también 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.

19.5.5. 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, el cual ejerce de margen de la mancha,e 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 este estudio porque habla extensamente de un folleto aparecido en 1864 en un medio llamado *El Espíritu Público,* publicación de la que no he 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 origen[1651]. 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 reproducia 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 Andalucia, 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 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, parece que la intención del folleto habría sido la administración del gobierno progresista que había propiciado 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

---

[1651] *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 03/12/2019]. 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 cito en mi 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).

forma positiva y, junto con otros temas del momento a los que se refería, *"seduce 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 que finalmente nunca pudo ser llevado a cabo. El folleto del que nos habla el texto fue publicado en Francia y discutía la posibilidad de una alianza con el país galo más estrecha de lo que estilaban las relaciones internacio- nales 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 me ocupo aquí; 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 [sic], y sabe de partidos enveje- cidos y reaccionarios porque los ha sufrido; y que hoy no es tan hace- dero imponerle unas, ni sobreponerse otros á la imperiosa opinion pú- blica, 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 glo- rias, su poder, su influencia, su ejército, su experiencia, sus medios todos de actividad y de vida, la ponen á cubierto de amaños y suges- tiones (…)"*

Observo 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 ferro-carril de Manzanares á Córdoba*". Creo 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 para- dos 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 Vil- ches.*
>
> *—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 Guarri- zal, tiene ya sacados los cimientos, y en él se ocupan unos 80 hom- bres.*
>
> *—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 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*[1652] —supongo que refiriéndose a alguno de sus números de 1864— trata 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*[1653]. Efectivamente, para la consolidación de las naciones-Estado en la Edad Contemporánea fue preciso sistematizar un sistema de información cohe- rente y constante que no poseían en el antiguo régimen. La falta de estadísticas fidedignas incluso sobre población suponían un inconveniente para el control cen- tralizado de los estados modernos emergentes.

A continuación tenemos otra noticia relacionada con los ferrocarriles y que podría- mos relacionar también con los movimientos obreros organizados desde finales del siglo XIX, en los que participaron activamente y de forma pionera los empleados ferroviarios. Transcribo:

> *"Por el juzgado de Almodóvar se sigue causa criminal contra otro de los maquinistas de la via férrea de Badajoz á consecuencia de un incendio en las mieses que parece ocurrió en término de Argamasilla el dia 3 de julio último al regresar a la capital el gobernador y demás convidados al almuerzo que ofreció la empresa constructora en dicho dia 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 de- nuncia la prensa obrera surgida a comienzos del XX —como el periódico que ana- lizaré más adelante en este trabajo llamado *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías,* que fue publicado de 1902 a 1904— los obreros industriales en general y los ferro-

---

[1652] 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&tittema=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 03/12/2019]

[1653] Se refiere a la *Gaceta de Madrid*.

viarios 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, que nos relatan varios episodios bélicos entre confederados del norte y federales del Sur o la negativa del presidente Lin- coln 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 reco- nocimiento para combatir su elección. Gran parte de las noticias de EE.UU. se reciben a través de los corresponsales en Nueva York de *The Times*[1654] (prestigioso periódico londinense). 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 fran- cés *Le Moniteur*[1655] 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. Transcribo la noticia:

> *"Madrid 29. —Se ha remitido á la Real audiencia de esta corte por el juez de San Martin de Valdeiglesias [sic 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 jurisdic- ción 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 [sic], jefe de la estacion de las Navas del Marqués y telegrafista, ha sido 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 oportu- nas, 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 he encontrado noticias en las actas de MZA. Aunque no he profundizado en este tema para este trabajo, adelanto que ya he comenzado un estudio acerca de las compañías de seguros que cubrieron

---

[1654] *The Times*, fundado en 1875, sigue publicándose en la actualidad.

[1655] *Le Moniteur universel* (1789-1901) fue el principal periódico de París desde la Revolución francesa y pervivió hasta principios del siglo XX.

las responsabilidades de MZA desde su fundación[1656]. En *El Correo de Andalucía* he hallado el eco de esta noticia en provincias en los siguientes 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 mer- cancías 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 heróicos [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, conti- nuaba 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 ligera- mente heridos.*
>
> *Catorce bombas han estado funcionando y siguen aun arrojando agua sobre los restos del incendio.*
>
> *Todas las autoridades, jefes subalternos y dependientes, han rivali- zado en celo, haciendo algunos mas de lo que humanamente podia exigirseles y ha sido verdaderamente providencial el que á pesar de tanto arrojo y tanto riesgo no hayan ocurrido desgracias más lamen- tables."*

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 aunque sí la condena del maquinista, sin más lujo de detalles. En este caso las responsabilidades quedan diluidas entre

---

[1656] Este tema lo he desarrollado después de obtener mi título de doctorado en un congreso y en un artículo. En el XIII Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea, celebrado entre el 21 y el 23 de septiembre de 2016 en Albacete (Universidad de Castilla-La Mancha) presenté un avance de investigación, ver: GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2017) "La prensa, las compañías de seguros y los primeros ferrocarriles en España (1857-1865)", GONZÁLEZ MADRID, Damián Alberto; ORTIZ HERAS, Manuel; PÉREZ GARZÓN, Juan Sisinio (2017), en *La Historia, lost in translation? Actas del XIII Congreso de la AHF*, taller 23, pp. 2669-2674. Disponible en: https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6417424

Más tarde afiné el estudio y publiqué el artículo GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2018) "Seguros, ferrocarriles y prensa: los incendios de 1864 en las instalaciones de MZA en Madrid", en *Cuadernos de historia contemporánea*, nº 40, pp. 169-197. Disponible en: https://revistas.ucm.es/index.php/CHCO/article/view/60328 [últimas consultas: 28-11-2019]

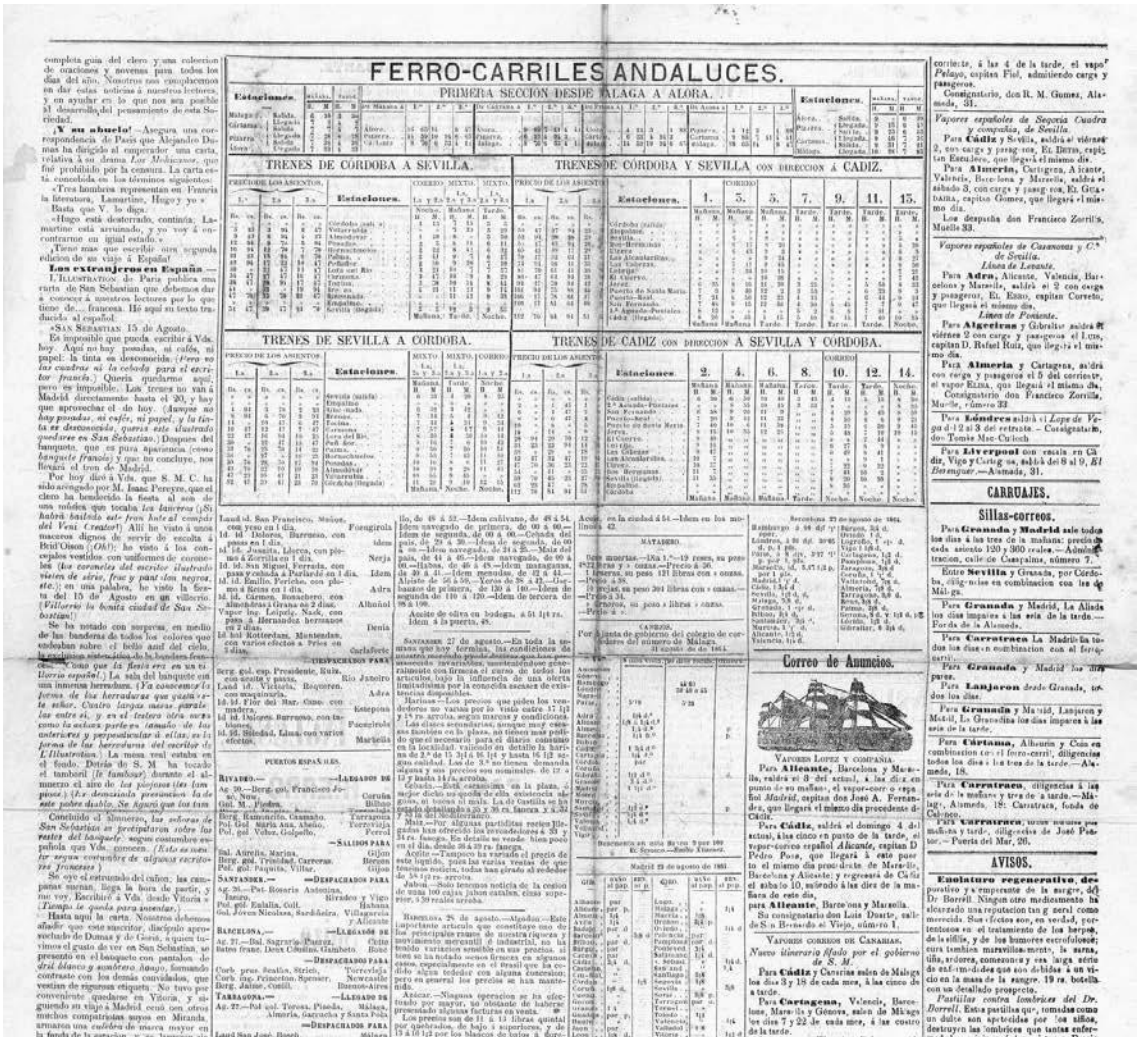
el ejercicio del heroísmo por las autoridades y las personas encargadas de apagar el incendio, avanzándose una idea de las pérdidas ocasionadas.

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 esti- muladas por el advenimiento de la modernidad y, por ende, del ferrocarril en las ciudades donde se proyectaban sus obras. Se trata en este apartado de la parali- zación de las obras de reedificación de las casas capitulares cuyo anuncio fue he- cho público en el número de este mismo periódico, de 22 de noviembre de 1860, al que me he 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 edi- ficio llamado Juan Nepomuceno Camargo se negaba a firmar la escritura e imponía ciertas condiciones que no se habían expuesto en el acuerdo oral. La nota de prensa dice que el propietario se excusaba 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 Fernández, de segundo apellido, rescatado de un su- puesto secuestro por la guardia civil en la venta de los Carros del lagar Nuevo, sita en algún lugar entre Antequera, Álora y Almogía, según puedo deducir del texto. Estas dos noticias acerca de sendos Juan Nepomuceno no están enlazadas entre sí y no puedo asegurar si los dos hombres estaban emparentados. Entre los se- cuestrados se menciona al guarda del lagar Fuente de la Rana, propiedad del se- cuestrado, 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 cons- truidas 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 ferro- carriles no mineros del territorio andaluz— ya estaba siendo gestada en este mo- mento. Si, como vengo 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 positiva- mente a esta idea. Inserto la imagen de esta tabla-anuncio debajo:

Ilustración 62. Tercera plana de El Correo de Andalucía de viernes 2 de septiembre de 1864. Tabla con líneas de ferrocarriles andaluces



FERRO-CARRILES ANDALUCES.

PRIMERA SECCION DESDE MALAGA A ALORA.

TRENES DE CORDOBA A SEVILLA.

TRENES DE CORDOBA Y SEVILLA CON DIRECCION A CADIZ.

TRENES DE SEVILLA A CORDOBA.

TRENES DE CADIZ CON DIRECCION A SEVILLA Y CORDOBA.

Correo Mercantil.

PUERTO DE MALAGA.

Correo de Anuncios.

AVISOS.

DENTISTA.

Ayuntamiento de Málaga

19.5.6. El Correo de Andalucía *de miércoles 8 de marzo de 1865*

En este número 4.751 de miércoles 8 de marzo de 1865 he encontrado 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 definí para el número anterior de 2 de septiembre de 1864, el cual ya he descrito.

El número se inicia con una larga esquela en letras negritas que ocupa casi por completo la primera columna de la primera plana. Se trata de la esquela a la difunta joven esposa del director del periódico, Ramón Franquelo, quien falleció sin hijos siendo aún muy joven. En la esquela se hace referencia a la publicación de la noticia por el otro periódico 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. Se trataba de una

amalgama de conflictos mezclados con la puesta en marcha de los regímenes democrático-liberales en aquella región. Las desavenencias diplomáticas 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. Dicha idea es valorada por *El Correo de Andalucía* como 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 que fueron ocasionados 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. Esta isla, 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 he tratado en otro apartado.

En la tercera plana se incluye idéntica tabla *"FERRO-CARRILES ANDALUCES"* que he descrito en el número anterior analizado de 1864, con la variante que en el apartado *"PRIMERA SECCIÓN DESDE MÁLAGA A ÁLORA"*, en Álora 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 fielatos 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. en la sección "Correo de Anuncios". Esta sección comienza como ya he dicho en las dos últimas columnas de la tercera página, donde se insertan dos ilustraciones. La primera ilustración es una fragata de vela, a pesar de que la ilustración sirve para anunciar los barcos vapores que hacen escala en el puerto malagueño. La otra representa del Arco del Triunfo de París y anuncia las *"PÍLDORAS VEJETALES [sic.] DE CAUVIN, farmacéutico químico de la escuela superior de Paris*", de venta al por mayor en Cádiz.

La publicidad de este número incluye un anuncio sobre el gabinete fotográfico de Spreáfico —recordemos: fotógrafo destacado en su dedicación a la fotografía de temas ferroviarios al que ya he dedicado una glosa en otro apartado—, que transcribo 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, sobre quien ya he 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, transcribo uno que me ha llamado la atención por ser representativo de una práctica publicitaria utilizada ampliamente a partir de la segunda mitad del XI. Esta práctica consistía en incluir los nombres de los accionistas destacados en la publicidad de las empresas. Además el anuncio nos aporta información importante sobre la diversificación de negocios de la familia Franquelo, los propietarios del periódico. Lo transcribo 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 à 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 à la exencion del servicio militar, le basta desembolsar de una sola vez 1,190 reales, ó bien 125 todos lo años, ó sean unos 10 reales mensuales.*
>
> *En supervivencia los beneficios son mayores, porque se acumula el capital, ademàs [sic] de sus intereses, una parte proporcional del capital é intereses de los sócios [sic.] fallecidos.*
>
> *Todos los beneficios de esta Compañia se distribuyen entre los sócios [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 Compañia y su íntegra gestión, se deducen de los siguientes datos, que hablan mas alto que todas las pomposas teorías.*
> *Suscricion [sic] en 1861…..... 24.824.472*
> *Id. en 1862……..……..……..…..26.281 015*
> *Id. en 1863…..... 44.241.581*
> *Suscricion [sic] total en fin 1863……..95 347 068*
> *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.

19.5.7. 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 de la enfermedad del tifus bovino y de las medidas de aislamiento a las que han de someterse los animales "infeccionados" y los restos de las reses muertas por la enfermedad, con todo lujo de detalles. 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. Ya comenté antes esta noticia porque creo que puede tener mucho que ver con el intento muy posterior, en 1880, de Detroyat de la fundación fallida del diario *La Europa* en España con estrategias puramente comerciales.

La segunda plana continua con noticias del frente en África, la epidemia de cólera en Mula, la fuga por deudas del gerente de las tenerías[1657] 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—, de igual modo causada por una máquina del ferrocarril en Villena, también en la provincia de Alicante. Según el periódico, el hombre desatendió los avisos del

[1657] Fábrica de curtir el cuero.

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 Málaga[1658] 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. El objetivo era conseguir que la ciudad de Málaga, 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.

19.5.8. 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 el cual no aparecía en números anteriores. Las *"INSERCIONES PARA LOS SUSCRITORES [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 se dice que las *"INSERCIONES PARA LOS NO SUSCRITORES"* cuestan el doble de precio en las primeras y que los edictos y avisos oficiales, se cobrarán a tres reales la línea para todos. También se indica al lector que se vea la tarifa que se publica el 1º y el 15 de cada mes. Sin embargo este número no contiene publicidad.

El ejemplar 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 he 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 dia de ayer"* y a la falta de operarios no se puedo realizar la tirada ni repartirse entre los suscriptores. También que ese día, aprovechando las versiones más verídicas sobre las noticias, 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 son los principales. Los nombrados en el periódico 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,

[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 compruebo que hay continuidad con los representantes de la Junta de Comercio anterior y que sólo ha cambiado la forma de denominar al organismo.

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…

19.5.9. 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 he analizado, de 1860, en un período de nueve años transcurridos. También los precios de inserciones han permanecido fijos desde que tengo constancia que se comenzaron a publicar, en el número de 22 de septiembre de 1868; el día en el que La Gloriosa fue protagonista.

Este número de febrero de finales de la década de 1860 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 1869[1659]. Esta noticia se da a 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 el alcalde del ayuntamiento popular llamado Nicolás María Rivero dictaba un bando prohibiendo las manifestaciones populares por la noche.

Sobre ferrocarriles un breve nos da noticia en la segunda plana de *"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 he podido encontrar ese "otro lugar" al que se refiere este breve pero la columna *"CORREO GENERAL"* está recortada, por lo que supongo 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"*.

[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 Catedral en los prolegómenos de la primera República*, Diputación Provincial de Burgos, Ayuntamiento de Burgos (IMC), 113 pp.

Se trata del primer número que he encontrado conteniendo 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, como dije. El anterior a este último era de marzo de 1865, y la línea férrea por tanto no estaba aún concluida. Así, la constancia que he hallado de esta combinación de transporte de caballerías y diligencias con la línea de ferrocarril en la publicidad de *El Correo de Andalucía* es de 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 transcribo 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, infiero 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. Desde allí las diligencias sí participan de la novedad del ferrocarril ya que el coche salía de la estación de Cártama. Otro itinerario posible era 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, sa liendo 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.

Transcribo 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 días
pares a las seis de la mañana en punto,
por la línea del Colmenar y Antequera
Administración, portales à la Puerta
del Mar y la Alameda

Comunicación, publicidad y modernidad. El caso del eje ferroviario Madrid-Córdoba-Málaga (1848-1900)

"L[illegible]pares á las

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 punto, 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 Churriana, Torremolinos y Arroyo de la Miel, regresando 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.

19.5.10. 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. También 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 Figueroa, Anchorena y Perez Lirio [sic Pérez 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 esplotar [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. Por su discurso, *El Correo de Andalucía* parece no apoyar a los revolucionarios mexicanos. Sobre los daños infligidos a los ferrocarriles mexicanos por los revolucionarios se nos ofrece un pá- rrafo 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 Juarez [sic Juárez] por el fracaso de la revolución."*

El periódico se extiende sobre la guerra carlista —de la cual existen varios expedientes en el AHF de Madrid—, enumerando los destrozos causados por las partidas desde el norte de España hasta Andalucía[1661]. *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. Esta noticia 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. Alegaban que como máximo se 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 [sic Pérez 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

---

[1660] *El Ferro-carril*, debe ser el título de un diario de México de la época, que no he podido localizar por el momento.

[1661] AHF, expedientes W-0002-001 y W-0002-002.

[1662] *La Independencia*, periódico republicano de Barcelona que tampoco he 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 he podido identificarlo por el momento.

de larga vida (1844-1874)[1667]. La transcribo 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 estraño [sic] encontrar entre los perpetradores del crímen [sic] algun caballero honrado con algunas de las órdenes españolas; La Esperanza fué profeta, pues ya dicen los periódicos ministeriales[1668] 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 he denominado en otro apartado la "fiebre de las exposiciones regionales", que explosiona a partir de la celebración periódica de estos grandes eventos 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. Dichos hábitos estaban relacionados asimismo con la transformación de la economía y la sociedad en varios niveles simultáneamente. Claro que esta transformación estaría 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"*. 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".*

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 reparacion del camino desde la estacion 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 conserva el mismo nombre en la actualidad. Se sitúa perpen-

[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 03/12/2019]

[1668] Debe referirse a *La Correspondencia de España*.

dicular al comienzo de la Alameda Principal y vendría a sustituir a los antiguos muladares hasta entonces situados a lo largo de calle Carreterías[1669]. 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 percheles[1670] y las tenerías[1671] de la ciudad como era tradición.

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 me han interesado para este estudio nuevamente los anuncios de empresas de diligencias en combinación con el ferrocarril, pueto que a través de ellos se puede observar la evolución de este servicio. Como habitualmente, ocupan la primera columna de la 4ª plana bajo la palabra *"CARRUAJES"*:

[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 Carreterías 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/BBCC/Anuario_2004_1/Malaga.pdf [última consulta 03/12/2019]

[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: http://www.malaga.eu/recursos/igualdad/LA%20MIRADA%20RECUPERADA.pdf [última consulta 03/12/2019]

"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 dispuesto retirar el servicio que provisionalmente estableció por la antigua carretera del Colmenar, trasladándolo nuevamente desde el dia 1º de marzo, á la parte de Archidona, en combinacion con las secciones del Ferro-carril de Ganada 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 dias 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 he hallado en su especie en los números que se conservan de *El Correo de Andalucía* y que se he ido examinando hasta ahora. Realmente el anuncio trata sobre el despacho central, que solía ser una concesión a un particular.

"Despacho central del ferro-carril.
Alameda núm. 18.
En dicho Establecimiento como dependencia del ferro-carril, se despachan billetes de viageros [sic] para todas las Estaciones, se registran los equipages [sic] y se facturan bultos en grande y pequeña velocidad, siendo los precios los mismos de la Estacion.

De su puerta salen ómnibus para la Estacion 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 carruajes] para dentro y fuera de la población, 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."

Deduzco por este anuncio que la Compañía del ferrocarril de Málaga a Córdoba mantenía ya 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. En aquel despacho 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. Como sabemos la estación de Málaga estaba situada en la explanada entre la zona oeste del muelle del puerto y el barrio popular de El Per- chel, al otro lado del río Guadalmedina; es decir, fuera de la ciudad burguesa.

En la misma columna que los anuncios de transportes he encontrado 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 Argovejo."

Se trata del anuncio de una reunión de la Junta Directiva de la empresa metalúrgica fundada por la familia Heredia. Y otro anuncio:

AVISO.
-
Habiendo llegado á este puerto ayer tarde el vapor inglés "Constance" su capitan 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 per juicios que puedan resultarle en caso de demora.

Málaga 11 abril 1872.

Por último transcribiré 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 mediante 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 he percibido es que este tipo de publicidad se da en forma de texto y puede pasar desapercibida muy fácilmente para un lector del siglo XX o XXI acostumbrado a recibir imágenes cartelísticas en los anuncios. Pienso que al lector actual, acostumbrado a interpretar anuncios de este tipo con claros destacados visuales se les pasan desapercibidos algunos tipos de inserciones publicitarias dirigidos a lectores del siglo XIX, más habituados a la lectura lineal qu enosotros. Digamos que algún tipo de publicidad o anuncios, evidentes para los lectores del siglo XIX, queda "camu- flada" para los del siglo XXI, debiendo poner mucha más atención para su descifrado en la época actual. Transcribo, 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 INSERCIONES 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 dia.*

2.ª La linea 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 cofradias, 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 asi 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 dia 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 linea de edictos y demás avisos oficiales, subastas y todo otro judicial, ya sean integros ó en estracto [sic], y de interés particular, **tres reales** por línea cada dia, 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 lineas 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, gacetillas[1672] 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 quedar obligado, así como el periódico, al cumplimento del contrato.

16. Los que deseen la pubicacion 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 suscricion [sic], lo mismo en Málaga que fuera en el estranjero [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

[1672] "Gacetillas" se llamaba a inserciones de pequeñas columnas con información al modo de noticias.

momento en el que la historiografía sobre periodismo en España admite la aparición de la prensa comercial. Encuentro 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 proporcionando unas normas a los anunciantes.

19.5.11. 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 disponible 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 he hallado ningún ejemplar de este periódico con fechas de la Primera República aunque supongo, 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. Entre los temas de fondo principales que se tratan en la primera y segunda plana están los rumores de destierro a Canarias de Francisco Giner de los Ríos, fundador de la Institución Libre de Enseñanza —institución de la que también tenemos noticia en las actas de MZA y de la que he ofrecido algunos detalles sobre sus petición de descuentos para las excurisones de alumnos—. También se habla de los últimos conatos de la tercera guerra carlista y del 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, las más importantes son, de nuevo, las versadas sobre la fase de reformas urbanísticas de la segunda mitad del siglo XIX. Parece comprobarse cómo 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 de San Agustín hasta la de Atarazanas—. Como acto simbólico se realizó 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 ciudad[1673].

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. Este cuadro incluye el número de días que estuvieron abiertas estas exposiciones, el número de visitantes y el montante total de la recaudación de dichos eventos. Se citan las siguientes, que 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.

[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.

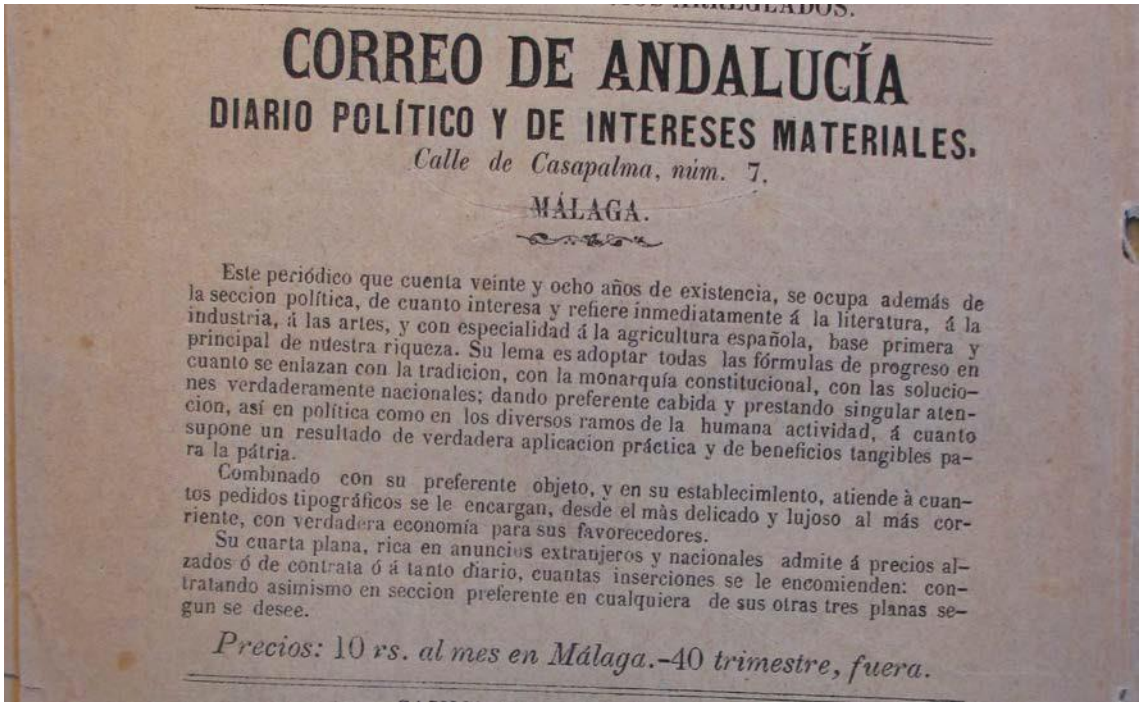
Para terminar diré que en este año de 1875 a sólo dos más de ser constituida la empresa de Ferrocarriles Andaluces, en cuanto a ferrocarriles ya no aparece la profusión de noticias que encontrábamos en los números anteriores. En éste, específicamente sobre el tema que nos ocupa, sólo he encontrado una mención a modo literario en la sección de *"VARIEDADES"*, dispuesto 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 (ver apartado sobre el Correo de la Primera Parte, basado en las actas de MZA) durante los tiempos de guerra. Transcribo unos fragmentos:

> *"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 (…)".*

19.5.12. Publicidad de El Correo de Andalucía en otras publicaciones

Era lo normal que los periódicos con más solera de los municipios se anunciasen en guías y almanaques. Tanto ocurre con *El Correo de Andalucía*. He 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. Este estudio debería realizarse también con las técnicas cualitativa y cuantitativa combinadas con algún tipo de base de datos que permitiera combinaciones e interrogaciones de datos.

Ilustración 63. Anuncio de El Correo de Andalucía *en el Almanaque Fígaro, 1879.*



CORREO DE ANDALUCÍA

DIARIO POLÍTICO Y DE INTERESES MATERIALES.

Calle de Casapalma, núm. 7.

MÁLAGA.

Este periódico que cuenta veinte y ocho años de existencia, se ocupa además de la seccion política, de cuanto interesa y refiere inmediatamente á la literatura, á la industria, á las artes, y con especialidad á la agricultura española, base primera y principal de nuestra riqueza. Su lema es adoptar todas las fórmulas de progreso en cuanto se enlazan con la tradicion, con la monarquía constitucional, con las soluciones verdaderamente nacionales; dando preferente cabida y prestando singular atencion, así en política como en los diversos ramos de la humana actividad, á cuanto supone un resultado de verdadera aplicacion práctica y de beneficios tangibles para la pátria.

Combinado con su preferente objeto, y en su establecimiento, atiende à cuantos pedidos tipográficos se le encargan, desde el màs delicado y lujoso al más corriente, con verdadera economía para sus favorecedores.

Su cuarta plana, rica en anuncios extranjeros y nacionales admite á precios alzados ó de contrata ó á tanto diario, cuantas inserciones se le encomienden: contratando asimismo en seccion preferente en cualquiera de sus otras tres planas segun se desee.

Precios: 10 rs. al mes en Málaga.-40 trimestre, fuera.

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 deseasen publicitar sus establecimientos o negocios. Normalmente, en la bibliografía 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.

19.6. 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 registros en las actas, los cuales ofrezco 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, tratado en la Primera Parte sobre las relaciones con el Estado de las ferroviarias— las soluciones no llegaron a ser judiciales, encontrándose otras vías para resolver estas contiendas.

19.6.1. *El pleito judicial de MZA con el* Diario del Comercio de Alicante *(1858)*

En la sesión del consejo de 18 de agosto de 1858[1674] se acordó proceder judicialmente en contra del gerente y editor del *Diario del Comercio de Alicante*, por la publicación de varios artículos *"injuriosos para la Compañía y basados en hechos falsos ó maliciosa- mente interpretados"*. El recurso fue interpuesto ante el juez de paz de Alicante, quién gestionó el asunto a favor de la compañía ferroviaria. Sorprende la rapidez con la que se trató de resolver el proceso. El 22 del mes siguiente[1675] 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".*

Podría deducirse 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 basándose en 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 el nombre se su cabecera y seguir adelante con la publicación, pero dicha estrategia fue rápidamente interceptada por la compañía ferroviaria. Algo más adelante, en octubre de aquel mismo año[1676],

[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.

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.

19.6.2. 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 París[1677]. Por lo curioso del caso transcribo 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 subdirector de la compañía[1678]. 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 em- bargo 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.*
>
> *2ª El Sr. Le Masson, es nombrado Sub-Director de la Compañía con el sueldo que actualmente disfruta y conservando el cargo de Ingeniero Gefe 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 Gefe de la Tracción y del material elevándose su sueldo a 110.000 reales al año.*

[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.

> *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).”*

19.6.3. Reyerta con el periódico El País (1870)[1679]

De nuevo tenemos constancia de una reyerta con la prensa el 10 de junio de 1870[1680]. 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 mediante este texto que Salaverría se ha recuperado del atentado que sufrió según se consignó en las actas de MZA, y que sigue prestando sus servicios a la compañía. Salaverría junto con Llorente, también habitualmente ocupado en asuntos de prensa e imprenta, serán los encargados de tratar este asunto. La denuncia se elevó ala 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 1871[1681] tenemos el resultado, con el título “Transacción con el señor 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*

[1679] No he 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 03/12/2019]

[1680] Actas MZA, sesión nº 14 de 10 de junio de 1870, p. 321, libro 6.

[1681] Actas MZA, sesión nº 21 de 9 de diciembre de 1871, p. 133, libro 7.

> *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 he encontrado más anotaciones sobre cómo se liquidó este asunto en las actas de MZA.

19.6.4. *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"*. Varios administradores coincidían con las indicaciones del comité de París y expusieron la conveniencia de rebatir aquellas "falsas y malévolas apreciaciones" publicando un folleto al que habría de darse gran publicidad. También se acordó redactar una nota concisa resumiendo las razones principales que justificaban la petición de las compañías. Dicha nota 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. La elaboración del folleto fue encargada a la comisión delegada[1682].

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 momento— un artículo titulado "Valoración de la prórroga. Insistimos", que de nuevo hizo montar en cólera al consejo de administración de MZA. El motivo del enfado fue que, utilizando el folleto emitido por la compañía el cual le había sido remitido expresamente *"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 asunto[1683].

El artículo en cuestión se halla disponible en la Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España[1684]. El texto es fecundo en adjetivos sarcásticos sobre el contenido del folleto publicado por MZA. Realiza cálculos utilizando las cifras de la última Memoria de

---

[1682] Actas MZA, sesión nº 14 de 3 de julio de 1896, pp. 342-343 y 348-349, libro 15.

[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 03/12/2019]

la Compañía del 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. Por otro lado 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, la cual 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 época[1685].

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 accediese al reembolso de 487 pesetas correspondiente a el transporte desde Sevilla a Madrid de los toros de lidia destinados a la corrida que había organizado en Madrid el periódico para socorrer a los heridos de Cuba; atendiendo la petición del director del rotativo[1686].

19.7. 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 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 he encontrado 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*, publicado desde 1902 a 1904. A pesar de que dicha publicación sobrepasa los márgenes cronológicos de esta tesis, dada su alta calidad, la originalidad de sus contenidos y el interés que presenta, he 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 y utiliza de manera precoz técnicas de distorsión comunicativa que son propias de un tipo de comunicación producida en torno a las industrias culturales en red, ya del siglo XXI[1687].

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. 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 conseguía por 2 pesetas al trimestre.

[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.

[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.

Es éste un caso curioso de periódico que, como he 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 empleados (según cifras contradictorias dadas en los primeros números) 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 comenzando a abandonar las posturas políticas e ideológicas y atendiendo a estrategias comerciales. Es la época de incio de la optimización de suscripciones, la venta de números sueltos y la publicidad.

Ilustración 64. Imagen de la primera plana del nº 1 de El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías*. Hemeroteca Municipal de Madrid*

El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías

Año I. – Número 1. • LA UNIÓN ES FUERZA • 24 Octubre de 1902.

Se publica los días 7, 14, 21 y 28. — Redacción y Administración, Bailesta, 4, Madrid. — Suscripción, 2 pesetas trimestre.

A NUESTROS COMPAÑEROS

A MARCHA DE EXPRÉS

ESCLAVOS

PLAN DE CONDUCTA

UN SALUDO

A MIS LEALES AMIGOS

Manos á la obra.

UN RECUERDO

IMPORTANTE

19.7.1. *La publicidad comercial en* El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías

En primer lugar haré 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, concebida como el órganos de un colectivo; por tanto heredera 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 describiré. 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, se ha comenzado a diversificar y democratizar sus productos. Ahora, durante los comienzos del siglo XX, se ofrecen productos enfocados a los trabajadores de la clase obrera basados en necesidades que aún 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 ausencia 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 depo-

sitados en dicho establecimiento de crédito.

Produce como mínimum el 12 por 100,

lo que permite calcular que una participación de 600 pesetas entrega- das 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 y 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 —como hemos ya visto— en un primer momento al menos en MZA estuvo financiada por las empresas ferroviarias, ahora a principios del siglo XX parece ser sufragada por los propios empleados. Al menos el anuncio para las ventas de las gorras de uniforme se refiere al abono individual de las mismas por los operarios. Transcribo 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 Vinagrille per extanzino y la Reacción

Pacof, para el reuma, se venden en la

DROGUERÍA Y PERFUMERÍA

Costanilla de los Angeles, 16

MADRID"

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. Procedo 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 he 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 era costumbre en la publicidad. Este anuncio se compone de 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, y tal vez predilecto de la clase obrera—[1688]. Romero Quiñones además colaboró en *El Obrero…* con algunas columnas. 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. Transcribo este anuncio porque, además

[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 cito, no coinciden en absoluto con los del anuncio que he traído aquí.

de los nombres, formatos y precios de venta al público de las obras de este escritor, nos ofrece una relación de puntos de venta en España y Latinoamérica.

"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 resolutiva 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 "Lu- men" — 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 se observa que el montador de la caja ha debido quedarse sin símbolos ordinales "º", y los ha sustituido por puntos. Este detalle me 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 e incluso escasa.

En el número 6, de 7 de diciembre de 1902, se ha fugado el anunciante de la fábrica de gorras de uniforme Rubio, como avancé, y ha entrado en su lugar un electricista llamado Adolfo Codorcillo, quien anuncia *"Instalaciones de luz para todas las com- pañías. Timbres, motores acústicos y pararrayos. Lámparas Edisson —Incandescen- cia imitación á arco voltáico [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 sema- nario hasta el número 14.

Ya el dicho número 14, 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 posi- ble 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 otro la auto-publicidad de *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías*, en la forma en que están siendo descritos. El espacio dejado por los anteriores anunciantes se ocupa con otro 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 perdida Mutual Franco-Española. Se trata de las famosas Aguas Carabaña, empresa que desarrolló todo un despliegue publicitario y que encontramos anunciada en la mayoría de so- portes disponibles del último tercio del siglo XIX y comienzos del siglo XX: prensa, guías de viaje, cartelería en las estaciones sobre azulejos y otros materiales... Por ser cliente de honor, esta marca tiene su espacio de privilegio. El anuncio consiste en un largo texto esmeradamente redactado a modo de publirreportaje en el que se ensalza la marca.

"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 tuvo [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 propanga [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. Creo muy 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.

19.7. *Contenido y contrapublicidad en* El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías

En este apartado realizaré un somero recorrido por el contenido del periódico desde el número 1, para resituarme después en el número 14, de 7 de febrero de 1903, justo posterior a la huelga; al que me he referido más arriba.

En el primer número, de 24 de octubre de 1902, en un recuadro en el extremo superior derecho de la primera página se inserta en la primera columna un sumario que se suprimirá a partir del 4º número. Por 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 fundarían en 1906 el llamado trust de la prensa del siglo XIX.

El 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 transcribo 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 defenderala 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, obscuros 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.

"Cuantos 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".

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 promete 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:

Esta última frase es un guiño a la prensa, entre la que se especifican en la página siguiente los tres periódicos madrileños de mayor tirada del país en aquel momento, que ya he mencionado.

Otras secciones más o menos fijas del periódico —o que al menos se mantuvieron durante un tiempo y que ya aparecían en el primer número— están escritas y firmadas 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 y este texto cita 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. Transcribo 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 oir 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 perdían la vida durante el servicio o sufrían 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 Jardiel[1690] (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.

El primer "Folletón" que sale en *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías* incluido en su primer número recoge la Ley de 30 de enero de 1900, sobre accidentes del trabajo publicada en *Gaceta* de 31 de enero. Esta ley establecía y regulaba la responsabilidad de las empresas en

---

[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.

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. Puestos en lo peor los empleados acusaban a las compañías de enviarlos incluso a prisión en casos de siniestro, ya que las empresas siempe eludían 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. 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 dije 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, 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 he encontrado 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, de donde salieron los números que no he 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 he reconocido y nombrado con el término actual de "contrapublicidad"[1691].

[1691] Sobre este periódico he profundizado durante los últimos años, después de haber defendido esta tesis doctoral. En los meses posteriores a la defensa de mi esta tesis doctoral llevé el interesante tema de la "contrapublicidad" de principios del siglo XX al XIII Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea, celebrado en Albacete por la Universidad de Castilla-La Mancha; al taller nº 21, el cual versaba sobre "Opinión Pública". De este congreso queda mi publicación en sus actas, GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2017) "«Contrapubicidad» como propaganda anticapitalista a principios del siglo XX. El obrero de ferrocarriles y tranvías (1902-1904)", en GONZÁLEZ MADRID, Damián Alberto, ORTIZ HERAS, Manuel, PÉREZ GARZÓN, Juan Sisinio (coords.) (2017) *La Histoira, lost in translation? Actas del XIII Congreso de la AHF*, taller 21, pp. 2213-2222. Disponible en: https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6417392 Recientemente he publicado también sobre este tema GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2019) "Un periódico anarquista olvidado: "El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías" (1902-1904), en *Estudios sobre el Mensaje Periodístico*, Vol. 25, Núm. 2 (2019). Disponible en: https://revistas.ucm.es/index.php/ESMP/article/view/64811 [últimas consultas: 28-11-2029]

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 negociejo, 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?"*

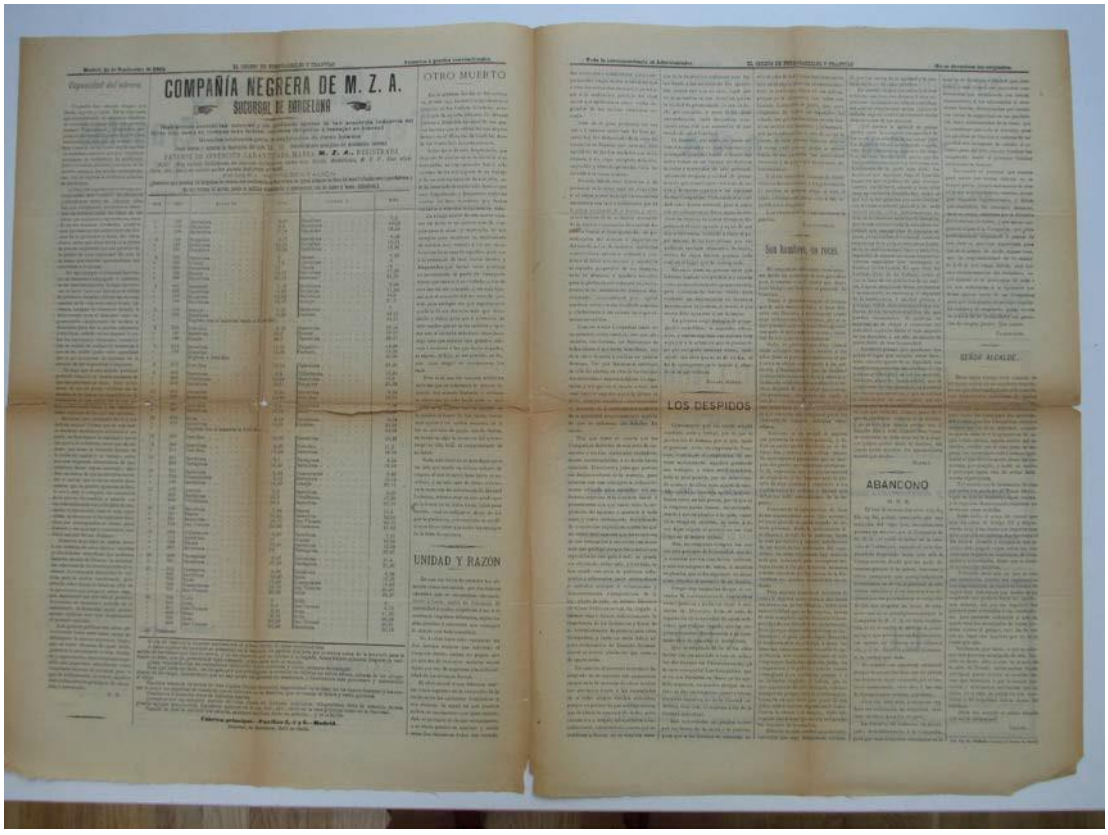
Esta crítica en forma de anuncio debió levantar revuelo puesto que en el número siguiente, 44, de 21 de septiembre de 1903, el director del periódico por fin firma con su propio nombre el editorial, el cual titula *"¡Fuera Caretas! Anonistas [sic] ó estetas"*. En dicho editorial denuncia que ha recibido dos amenazas por medio de escritos anónimos y será ahora cuando por fin conozcamos el nombre de los responsables de redacción de *El Obrero*…. El autor firma el editorial con su nombre y dirección: Emiliano Guillén, *"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 Guillén (al que supongo hermano del primero) quien también revelará su responsabilidad 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 mi 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, que ocupaba 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. Transcribo 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 INVENCIÓN 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 guardafrenos)
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"*


COMPAÑÍA NEGRERA DE M. Z. A.
SUCURSAL DE BARCELONA
OTRO MUERTO
LOS DESPIDOS
ABANCONO
UNIDAD Y RAZON

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. Se acusa a este último por inacción paralelamente que se 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 el 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 (…)"*. Este editorial se hace eco de un artículo de *El Heraldo de la Rioja* que se cita en las líneas de apertura del texto. Este *Heraldo* 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 46 siguiente, de 7 de octubre de 1903, se vuelve a hablar de Norte en el editorial. De nuevo nos habla del 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. Para ilustrar el accidente del puente de Najerilla en este número se introduce otro pseudo-anuncio en el centro de la tercera página perlado con una clásica cenefa de las empleadas en la publicidad corriente y rezumante del más corrosivo y agrio 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.

20. ANUARIOS DE FERROCARRILES Y GUÍAS PARA VIAJEROS

Los anuarios son fuentes inestimables para el estudio del período cronológico que abarcamos aquí, como ya he ido dejando entrever a lo largo de estaslas páginas precedentes. Ya he 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 datos precisos —tanto para el público como las empresas y organizaciones— en la nueva sociedad que surgía y que imponía una necesidad de información exponencialmente superior de la que había sido necesaria en el antiguo ciclo 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 españolas no alcanzaron el nivel de calidad continuado que tuvieron las francesas, pero son más abundantes y circulaban con profusión. De aquellas han sobrevivido al paso del tiempo más ejemplos. Algunas excepciones que expondré confirman la norma, alcanzando una alta calidad; pero estos casos excepcionales se limitan generalmente 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 exprimieron sus posibilidades como soportes de publicidad detodo tipo de negocios. En las guías galas las inserciones de anuncios son mucho menos abundantes y están estrechamente relacionadas con el objeto de la publicación. En las guías francesas 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.

20.1. 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. 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 digo, no disponemos de este tipo de obras en España; 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. A diferencia de los editores franceses, los españoles no obtuvieron el favor directo de las ferroviarias, ni las ventajas que estas ofrecían a los editores y sus publicaciones sobre ferrocarriles en Francia.

20.1.1. El primer intento fallido de Hubbard y Bailly-Bailiere (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 a 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 anua-

rio de la industria y el comercio de España que llevaba su nombre)[1692], iniciaron conversaciones con MZA. Con el título *"Publicación de los Sres. Hubbard y Bailly-Balliere [sic]" he encontrado* el siguiente texto en el acta de 11 de agosto de 1858[1693]:

> *"Los Sres. Hubbard, Director de la Gaceta de los caminos de hierro y Bailly Balliere [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 [sic Indicateur], 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 esclusivamente [sic] y durante un período de veinte años todas las modificaciones de servicio y de Tarifas; y por último, que se autorizase también esclusivamente 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 Balliere [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 tengo 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 he conseguido averiguar 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, dado que este órgano había jugado hasta entonces 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, París[1694], 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 París a Lyon*.

Annuaire-Chaix: annuaire officiel des chemins de fer publié par l'administration de l'Imrimerie centrale des Chemins de fer, comenzó a publicarse en en París en 1847. El primer número de esta publicación, de 1847-1848, se conserva en l'Archive Historique de la

---

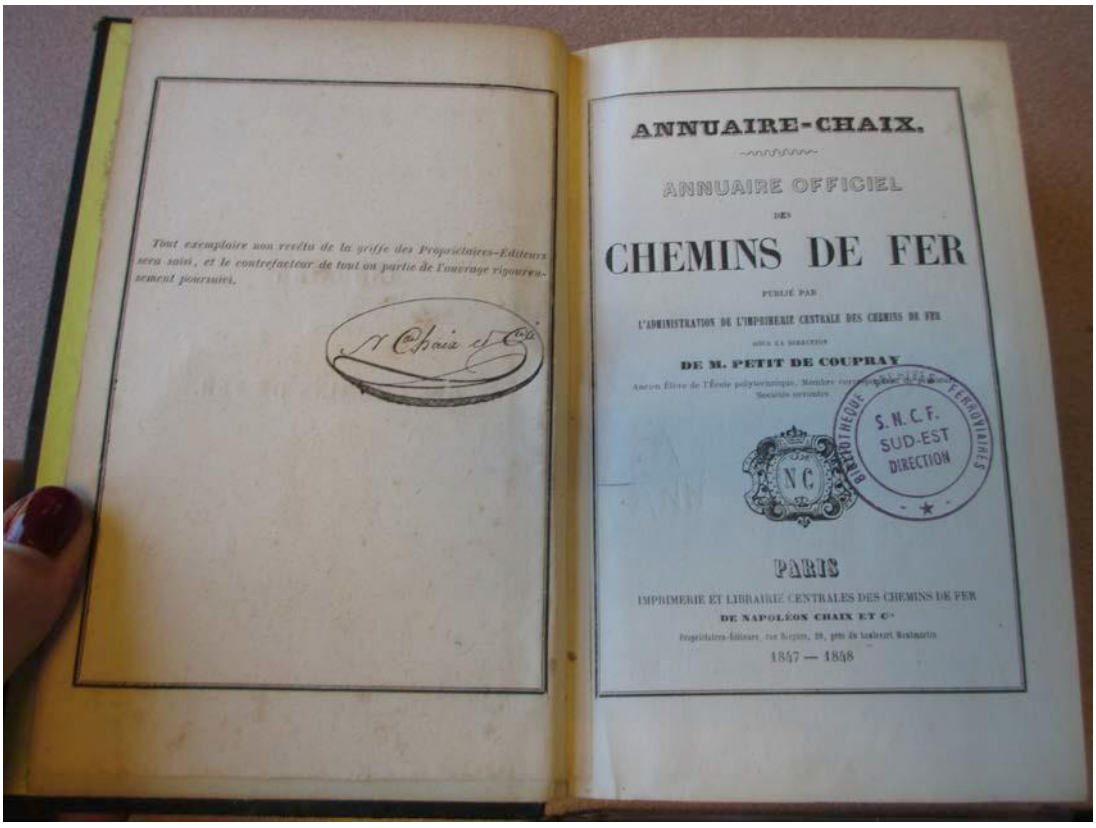
[1692] BAILLY-BAILLIERE, Carlos (1879, 1881…) *Op. cit.* En la firma del pie de la cuarta portada, Carlos Bailly-Bailliere se presenta como librero de la Universidad Central del Congreso de los Diputados y de la Academia de Jurisprudencia y legislación. Era además regente de una librería extranjera y nacional, científica y literaria en la Plaza de Santa Ana, nº 10 en Madrid.

[1693] Actas MZA, sesión nº 47 de 11 de agosto de 1858, pp. 361-362, libro 1.

[1694] *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 numéros: 1858, 20 numéros; 1859, 7 numéros]. Disponible en Gallica: http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb327907537/date.r=.langEN [última consulta 03/12/2019]

Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) en Le Mans, Francia; aunque también se han conservado varios ejemplares en la BNF, desde 1852[1695]. He podido consultar esta fuente desde el primer número. Su 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. Volveré a ocuparme de Petit de Coupray más adelante, ya que fue el artífice de la introducción de los concesionarios de publicidad en las estaciones españolas. Dicho tipo de explotación de negocio era desconocida en España hasta esos momentos, mientras que en Francia estaba ya muy extendida. También se conserva en el archivo histórico de Le Mans el segundo número del *Annuaire-Chaix*. Este número abacaría tres años consecutivos en lugar de dos, probablemente debido a su temporal desaparición durante el convulso año de la revolución burguesa de 1848: Es decir, un solo número abarca los años 1849-1850-1851. Inserto a continuación la portada interior del primer *Annuarie-Chaix*.

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, con una frecuencia más alta de publicación y basadas en el *Annuaire Chaix*. Incluyo a continuación la portada interior de uno de estos *Livret Chaix* de 1862, uno de los más antiguos consultables en la BNF[1696]. En la referencia de esta primera página de

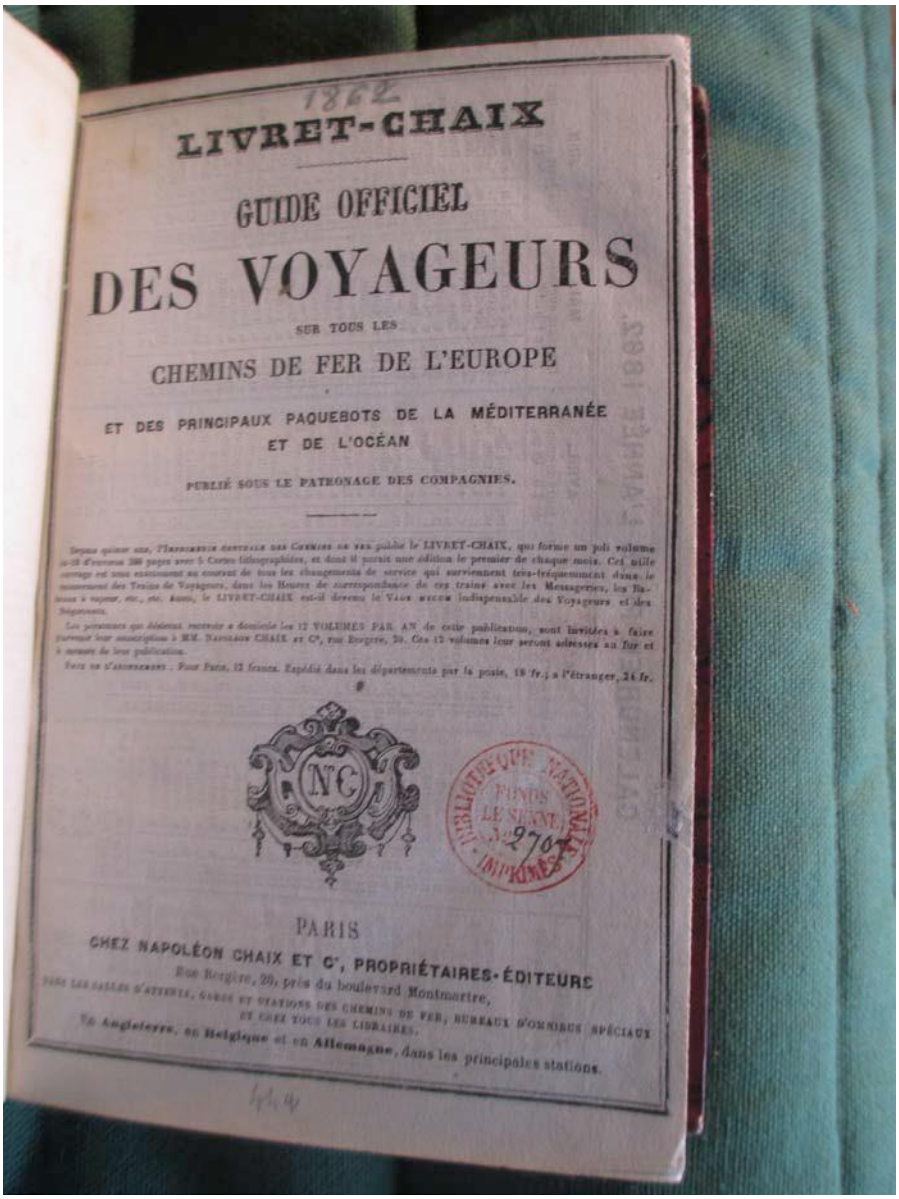
[1695] DE COUPRAY, Petit (dir.) (1847-1858) *Annuaire-Chaix*, Annuaire officiel des Chemins de Fer, Publié par L'Administration de l'Imprimerie Centrale des Chemins de Fer. Sous la direction de M. Petit de Coupray…, Imprimerie et Librairie Centrales des Chemis de Fer de Napoléon Chaix et Cie., Paris, 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 03/012/2019]

[1696] 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—, he estimado reseñar esta publicación con la autoría del editor. Así, le he asignado el nombre de CHAIX ET Cie (1862) *Livret-Chaix. Guide Officiel des Voyageurs sur tous les Chemins e Fer de l'Europe des principaux*

la publicación se especifica que estos *Livret Chaix* se publicaban bajo el patrocinio de todas las compañías de caminos de hierro francesas.

Este tipo de acuerdo entre las empresas ferroviarias e impresores externos nunca se llegó a alcanzar en España a pesar de que algunos de los más adelantados y capaces editores especializados en publicaciones ferroviarias realizaron algún intento en este sentido, como acabo de mostrar hay pruebas en las actas de MZA sobre los intectos infructuosos de Hubbard y Bailly Bailliere. Tan he podido descubrir un ejemplo muy posterior de publicación de una guía oficial de viajeros en tiempos de las compañías privadas que portase la categoría de "guía oficial de los ferrocarriles". También trataré este ejemplo a continuación, pero también en este caso, tras unos años de funcionamiento, la publicación perdería la categoría de "oficial" y quedaría para siempre vacante dicho estatuto.

Ilustración 67. Livret Chaix. Guide Officiel des Voyageurs*..., 1862, BNF, Paris*



paquebots de la Méditerranée et de l'océan publié sous le patronage des commpagnies, etc., Chez Napoléon Chaix et Cie., Propiétaires-Éditeurs, Rue Bergère, 20 près du boulevard Montmartre, Paris, 376 pp.

El último tema que nos interesa del texto del acta de MZA que vengo 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:

a) La exclusiva para la transmisión de las informaciones de la empresa ferroviaria relativas a modificaciones de tarifas por un período de veinte años.
b) 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. La red inicial de puntos de venta no gozaba de solución de continuidad u organización, ni tampoco de 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. 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 1858[1697], 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 ocasiona- ría 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 de llegar a un acuerdo para un proyecto de convenio.

Como ya he indicado no tengo 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 1860[1698] se refleja que el consejo no estimó oportuno aceptar las condiciones de Hubbard y Bailly-Balliere para emprender la publicación. Se indicaba en la nota de ese día 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, siempre y cuando advirtiese a la compañía con tres meses de anticipación en el caso de renunciar a la publicación de su guía.

20.1.2. El Anuario de Caminos de hierro *(1860)*

El 14 de septiembre de 1860[1699] 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. Dichos carteles obtuvieron permiso para ser fijados en las estaciones de la compañía. No he hallado ejemplares de este primer anuario de ferrocarriles, precedente del *Anuario de Ferrocarriles Españoles de Francisco de la Torre* aparecido en 1893, del cuál hablaré más tarde.

[1697] Actas MZA, sesión nº 50 de 1 de septiembre de 1858, pp. 368-369.

[1698] Actas MZA, sesión nº 4 de 27 de enero de 1860, p. 281, libro 2.

[1699] Actas MZA, sesión nº 40 de 14 de septiembre de 1860, p. 84, libro 3.

Recordemos que la *Revista Peninsular Ultramarina* no había obtenido ninguna subvención de MZA, sino sólo una suscripción de ejemplares en 1858. Sin embargo fue la imprenta de esta revista la que intentó publicar un anuario ferroviario en 1860. En 1864 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 le fue retirada esta distinción. Una vez más comprobamos que a estos intentos de los 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 una y otra vez los recelos o autosuficiencia de las grandes empresas.

20.1.3. 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 cada una de ellas[1700].

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, 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 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 he podido 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. Al año siguiente ascenderá al puesto de empleado principal de este servicio. En 1903, Enrique De La Torre cambiaría de departamento pasando a ser empleado principal en el servicio de tráfico de la misma compañía. De nuevo volvería al servicio de intervención y estadística en 1906, pero ya como jefe de la sección de tasas. 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 nuevo ascens. En este momento 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. He de apuntar aquí que las divisiones comerciales de las empresas ferroviarias fueron departamentos creados *ex novo* a partir de las primeras décadas del siglo XX, ya que no existían anteriormente. Estos departamentos aglutinaron diferentes servicios que antes se encontraban diseminados en diferentes secciones de las empresas, y sirvieron 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

[1700] 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.

dicho servicio en 1914. En 1917 ostentará el cargo de agente comercial principal también en tráfico, ascendiendo a subjefe 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 que acometió, pudieran estar relacionadas con su actividad paralela de edición del anuario. El lugar común es que dicha publicación contiene una alta proporción de publicidad de empresas importantes en gran medida destinada a consumidores industriales y mayoristas, con anuncios de productos como maquinaria profesional, etc. Las relaciones comerciales de De La Torre tuvieron que mantenerse en un alto nivel, en un medio relacional cuya sinergia fue aprovechada tanto por él personalmente como la empresa. Sendas profesiones llevadas a cabo por De La Torre entretejían y reforzaban de igual forma a la publicación y la carrera profesional de su director.

Del mismo anuario he extraído la variedad de imprentas en las que fue fabricado. A continuación inserto una tabla con los talleres impresores y las tipográficas que se encargaron de fabricar 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. 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; se trata de las guías de forasteros y los almanaques mercantiles desde el siglo XVIII[1701]. La declaración de utilidad general que había sido otorgada oficial y directamente desde las instancias estatales al Anuario De La Torre lo imbuía de gran prestigio y beneficiaría a su director para llegar a acuerdos ventajosos con los impresores. Efectivamente para la 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 editor 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 sí mismo. Observamos que todas las imprentas donde se imprimió el anuario eran madrileñas, excepto la de Federico Domenech, sita en Valencia.

20.2. 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. Dicha teoría no dejaba espacio a novedades creativas pero las recientes tendencias de la historiografía filológica admiten la

[1701] 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 03/12/2019]

suficiencia de motivos para aceptarla como un género literario propio[1702]. Las obras referidas a viajes se concebían desde los orígenes como un instrumento para orientar a las personas por medio de descripciones y mostrarles 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 escojo un cuadro sintético sencillo que incluye las guías de viajeros y de forasteros como obras instrumentales[1703], cuya imagen inserto a continuación.

Ilustración 68. "Clasificación de la literatura de viajes". Fuente: ESCOBAR, Noé Ángeles; DÍAZ AGUILAR, Janet J.; ROMERO MIRANDA, Xavier; SOSA, Miguel (2009)[1704]

Bajo mi punto de vista el modo más interesante de analizar de estas guías sería una aproximación a la profusa publicidad que incluyen, desde un acercamiento a la publicidad como fuente histórica. Un análisis cuantitativo y cualitativo de aquellas guías cuyo número de ejemplares nos permita hacer un seguimiento de su evolución nos abriría las puertas de par en par de los cambios en la sociedad, la industria y el consumo.

En mi estancia pre-doctoral en la Universidad Bordeaux-Montaigne, pude consultar las bases de datos NICANTO de la Universidad de Burdeos Montaigne, iniciadas por François López[1705]. Aunque la metodología sobre la que están basadas estas bases ha

---

[1702] 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-litviajesgeneroliterario.htm [última consulta 03/12/2019]

[1703] 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 03/12/2019]

[1704] Íbid.

[1705] 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.

quedado obsoleta por estar contenidas en la aplicación FileMaker, se trata de una sistematización del análisis para ciencias sociales enfocado a contenidos bibliográficos, de publicidad en impresos, etc. Una renovación de estas técnicas de indexación bastaría para acometer futuros estudios en esta línea de trabajo.

Aunque he comenzado a realizar el vaciado de la publicidad y el contenido de algunos títulos, no puedo presentar aún los resultados de estos análisis pero incluyo en los documentos anexos un cuadro de Excel con una pequeña muestra del trabajo a abordar mediante este método como ejemplo de la idea que planteo someramente aquí. Ante la imposibilidad de presentar en esta tesis un estudio de este tipo, paso a reconstruir una breve historia de las guías de viajeros con los datos disponibles aportados por la bibliografía existente y algunas de las fuentes que he recopilado en mi trabajo de campo.

20.2.1. 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 y 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. En ella se indica con exactitud los órganos ejecutivos y consultivos, los nombres de los arzobispos y obispos de España y de las Indias, la composición de las chancillerías y audiencias, la relación de reinos, provincias y partidos con los nombres de gobernadores, intendentes y corregidores, etc. 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 1837[1706]. Creo 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 1884[1707]. La proliferación de guías de Madrid que debió darse en la década de 1880 hace difícil su identificación. Los editores debieron crear confusión deliberadamente imitando los títulos de publicaciones prestigiosas precisamente para vender sus productos aprovechándose de la equivocación de las gentes al realizar la compra. Un ejemplo patente de la frecuencia en la confusión de títulos 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 ejemplar[1708]. La precaución del consejo afirma implícitamente que no era una sencilla tarea distinguir unas guías de otras en esta situación de competencia más o menos desleal entre títulos. Volveré 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

Disponible en: http://www.janusdigital.es/anexos/contribucion/descargar.htm;jsessionid=413F0B2B9F71FEDFDE738F910479AB17?id=12 [última consulta 03/12/2019]

[1706] Al aparecer sin nombre de autor he fichado 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 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 03/12/2019]

[1707] Actas MZA, sesión nº 29 de 19 de diciembre de 1884, p. 422, libro 11.

[1708] Actas MZA, sesión nº 2 de 27 de enero de 1888, p. 129, libro 13.

viajes en Europa surgidas entre los años 1825 y 1860[1709]. En Londres, Robert Jenning publica sus guías desde 1829 conteniendo abundante material gráfico. Este editor publicó una guía sobre España entre 1836 y 1839. Paralelamente este último año se inició la publicación de las famosas guías Baedeker, que incluían textos modélicos con la 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 dedicada a España en 1898[1710].

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, quienes 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 postriormente editarse en forma de folletos o como horarios de bolsillo, a modo de calendarios[1711]. No tengo constancia de la publicación de estos "libros de marcha" en España para el uso de los viajeros; al menos, no los he 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 y diversificación de 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*[1712].

Uno de los primeros y principales editores de este tipo de publicaciones fue George Bradshaw, cuyas guías se publicaron desde 1839 hasta 1861. Este editor 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 (un empleado de la agencia de viajes Thomas Cook). Se trataba de una guía de horarios simplificada que reunía los 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 refe- rencia 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 que sigue publicándose— ha tenido 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 guías[1713].

[1709] 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. Agradezco de todo corazón a la autora de este trabajo inédito, Ana Cabanes, su generoso y confiado gesto al ponerlo a mi disposición en fichero pdf desde el primer día en que llegué a la Biblioteca de Ferrocarriles Españoles.

[1710] Íbid., p. 3.

[1711] Íbid., p. 4.

[1712] Íbid., p. 5.

[1713] Íbid., pp. 5 y 10.

20.2.2. 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

Ya he expuesto anteriormente 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, aunque 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 ámbito[1714]. La sede de esta fundación se halla en París, donde se conservan numerosas de estas publicaciones las cuales he podido examinar[1715] y presentan gran lujo en su encuadernación, papel y color de calidad, y cuentan con mapas desplegables en su 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-Mediterranée" y "Paris Orléans-Midi". Algunas aparecen sin fecha de publicación pero he podido datar en el siglo XIX (hasta 1900) con seguridad las que incluyo a continuación, aunque es muy probable que la mayoría de la colección del AHICF sin fecha también pertenezca a esta centuria[1716].

También hemos recogido algunas de las más antiguas disponibles en la Bibliothèque National de France (BNF) en París, que comentaré 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 mostraré 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, Librarie-Editeur, Palais Royal, Paris, 1856[1717]. Se trata de la 10ª edición de esta guía 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,

---

[1714] *Revue d'Histoire des Chemins de Fer*, AHICF, París. Disponible desde 2002 en: https://rhcf.revues.org [última consulta 03/12/2019]

[1715] Agradzco expresa y afectuosamente el buen trato y atención recibidos por Christian Fonnet, bibliotecario de la AHICF en París, quien me facilitó y orientó en las búsquedas y permitió la consulta directa y fotografía de las guías y otras publicaciones interesantes para nuestro trabajo. Agradezco también la hospitalidad recibida en este centro de investigación su secretaria General, Marie-Nöelle 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-Nöelle (1997) (eds.) *Écitures du Chemin de fer*, Collection Littérature des voyages, Klincksieck, Paris, pp. 23-36.

[1716] Las referencias bibliográficas completas de estas guías conservadas en AHICF de París, se incluyen en el listado de "Fuentes" al final de esta tesis.

[1717] Conservada en BNF, París.

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, clasificada en líneas con tablas de horarios, precios, etc. Tras esta sección, tenemos 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. Ésta última es otra de las diferencias principales que hay con las guías españolas ya que en el conjunto de guías que he podido examinar, el callejero de la ciudad suele anteceder el resto de información. No hay sección de publicidad ni inserciones de anuncios comerciales en esta guía.

Ilustración 69. Le Cicéron impérial*, 1856. Conservada en BNF, París*

LE CICÉRONE IMPÉRIAL

GUIDE DES ÉTRANGERS

DANS PARIS,

Contenant l'indication des Ministères et Administrations publiques, des Musées, Instituts, Curiosités, Monuments anciens et modernes, des Hospices, Hôpitaux et Casernes, avec les jours d'entrée dans ces établissements; le 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'A NOS JOURS,

Par C. Vanier.

10e ÉDITION

REVUE ET CORRIGÉE

PRIX :

75 CENTIMES.

PARIS

C. VANIER, LIBRAIRE, ÉDITEUR, Palais-Royal.

M. FRUCHARD, LIBRAIRE, ÉDITEUR, Palais-Royal, galerie de Valois 185

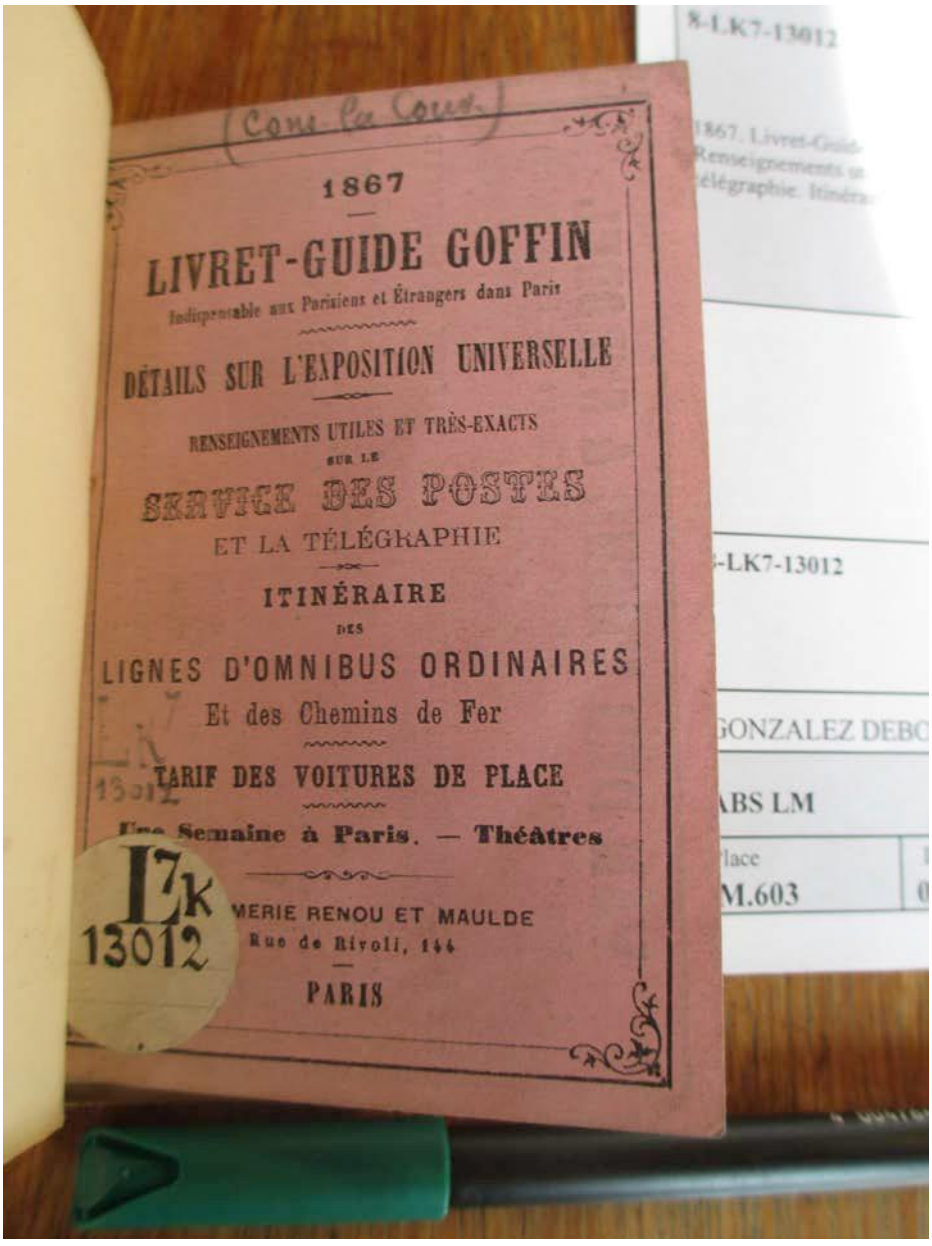
1856.

LK7 6324 H

-Livret-Guide Goffin. Indispensable aux Parisiens et Étrangers dans Paris. Détails sur l'exposition Universelle. Renseignements útiles 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. Théatres, Imprimerie Renou et Maulde, Rue de Rivoli, 144, Paris[1718].

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 principales con respecto al libreto más antiguo, *Le Cicéron,* que ya 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. 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*

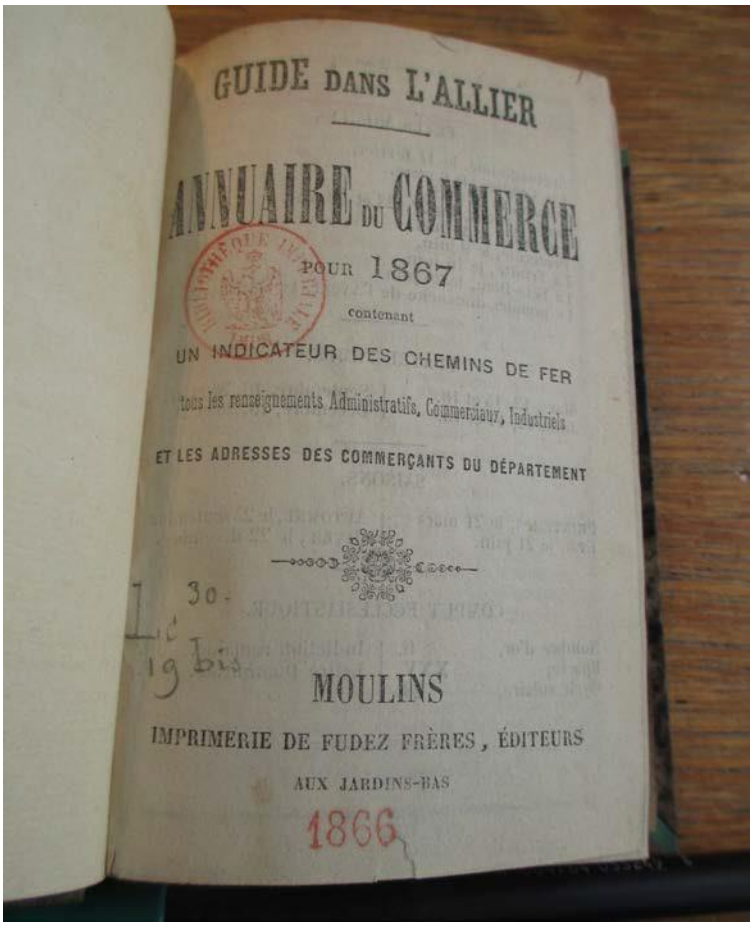


[1718] Conservada en BNF, París.

-*Guide dans l'Allier. Annuarie du Commerce pour 1867. Contenant un indicateur des chemins de fer tous les renseignements Administratifs, Commerciaux, Industriels et les adresses des commerçants du départemen*t. Imprimerie de Fudez Frères Éditeurs, Aux Jardins-Bas, Moulins, 1866[1719].

Con éste quiero 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 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 rápidamente 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. No hay distinción del color del papel para los distintos tipos de anuncios (algo frecuente en la época), pero se disponen al final de la guía un conjunto de ellos al modo de sección de anuncios. En el interior se ofrecen las correspondencias de las diferentes empresas ferroviarias que arribaban a la región, bien en la capital —Moulins—, bien en otras localidades de las comarcas próximas.

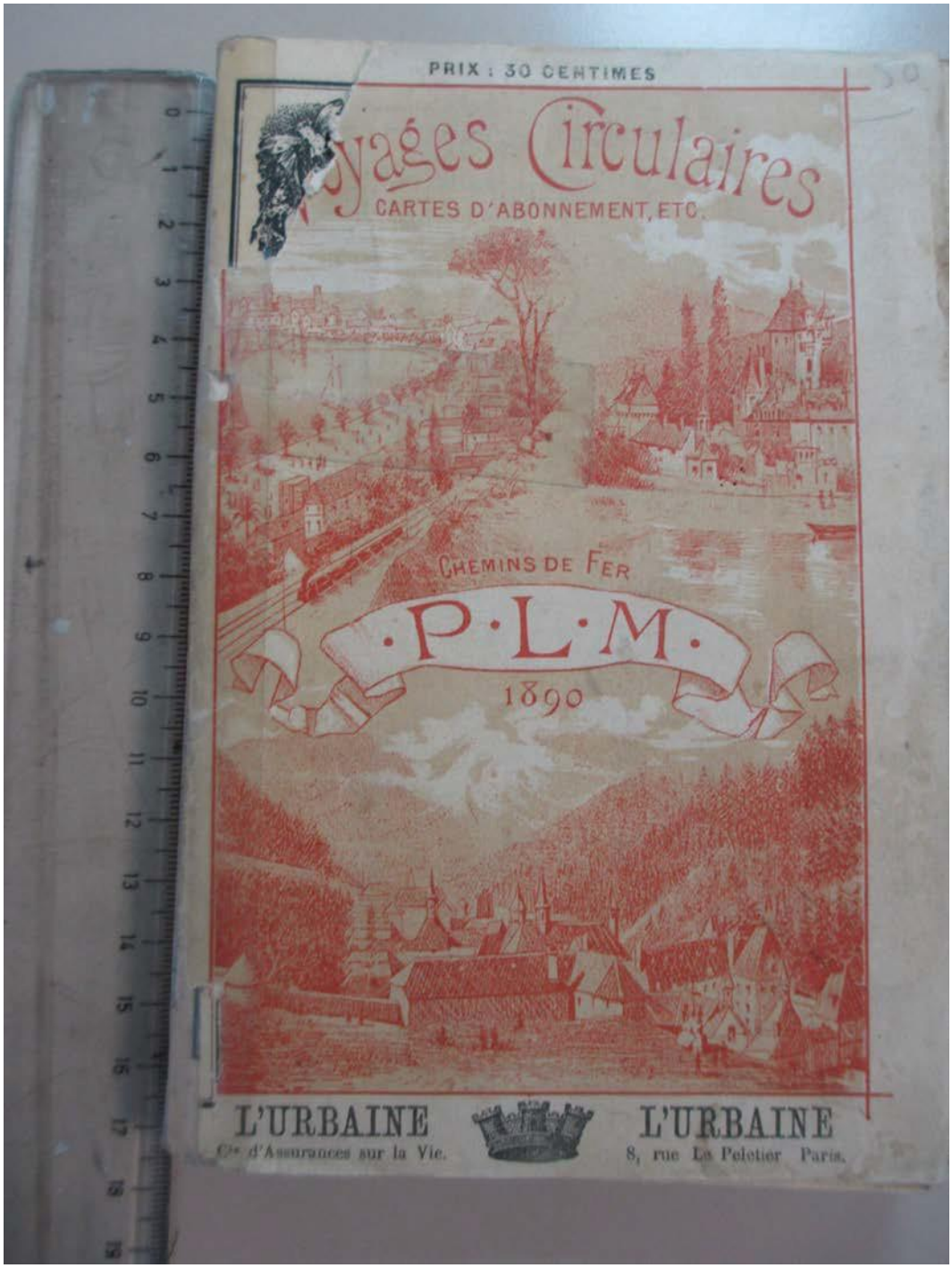
Ilustración 71. Guide dans l'Allier. Annuaire du Commerce pour 1867. *Conservada en BNF, París*



[1719] 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 dépliante coleur à l'interieur][1720].

Ilustración 72. Voyages Circulaires [Viajes circulares]. Cartes d'abonnement, etc. *Paris-Lyon-Mediterranée, 1890.*



Compañía Paris-Lyon-Mediterranée. Fondos de la AHICF, en París.

[1720] Conservada en AHICF, París.

-Dauphiné-Savoie, Suisse-Italie, Chemins de Fer P. L. M., Saison d'éte 1899, [illustrée par ¿?ont Blarie et Hugo d'Alési, Atellier F. H. D'Alési] [brochure deux feuilles], Paris, 1899, 12x16 cms[1721].

Ilustración 73. Dauphiné-Savoie, Suisse-Italie, *Chemins de Fer P. L. M., Saison d'éte 1899*

Compañía Paris-Lyon-Mediterranée. Fondos de la AHICF, en París.

[1721] Conservada en AHICF, París.

-*Chemins de Fer de l'Est. Billets de Saison, Voyages Circulaires [Viajes circulares]*, [une et troisième feuille illustrées par F. Hugo d'Alési] Livret-Chaix, Imp. Chaix, Paris, plus carte dépliante à l'interieur, 1900, 22x12 cms[1722].

Ilustración 74. Chemins de Fer de l'Est*. Billets de Saison, voyages Circulaires [Viajes Circulare]s, Libret-Chaix, Imp. Chaix, Paris*

Compañía Chemins de Fer de l'Est. Fondos de la AHICF, en París.

[1722] Conservada en AHICF, París.

20.2.2.1. 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 y 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 país[1723].

20.2.3. Las guías de viajeros por tren del siglo XIX en España. Una aproximación a la red internacional de agentes de publicidad

Si la industria 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. Mientras la vecina Francia atravesaba una etapa vertiginosa de empresas de nuevos productos en soporte papel y agencias de la información bien capitalizadas, externalizadas, innovadoras y dispuestas a la fusión, en España ni siquiera el grupo capitaneado por el marqués de Santana —dedicado a la prensa generalista con gran vocación comercial— 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)[1724].

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*[1725], referente a la adquisición de un lote de ejemplares de esta guía por la compañía. La anotación dice:

> *"Se lee una carta del editor de la guía del viajero por el ferrocarril de Alicante proponiendo al Consejo la compra de mil egemplares [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 interesasen y agradasen a la empresa. Una vez terminado el trabajo ofrecía una cantidad de ejemplares en venta a la empresa. Pero

[1723] Actas MZA, sesión nº 15 de 2 de julio de 1897, p. 16, libro 16.

[1724] CABANES, Ana (2006) *Op. cit*., p. 5.

[1725] Actas MZA, sesión nº 20 de 31 de marzo de 1858, pp. 276-277, libro 1.

parece que 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 ferrocarril de Madrid a Aranjuez, ambas en 1851; así como numerosas guías sobre la localidad de Aranjuez en cuya mayoría se incluyen capítulos dedicados al ferrocarril[1726].

Como he expuesto 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 las compañías ferroviarias fueron Hubbard y Bailly Bailliere, en agosto de 1858[1727]. Recordemos que en aquel año Hubbard era el director de la *Gaceta de Caminos de Hierro* —periódico que, como también comenté anteriormente, fue el primero en conseguir una subvención periódica por parte de MZA en 1857—. Carlos Bailly-Bailliere por su parte, francés de origen y 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 como *Anuario Bailly-Bailliere*. La oferta de estos editores en 1858 era producir asociados una guía como las francesas *Indicateur*, *Annuaire* o *Livret Chaix* —que también hemos visto ya— . Por lo visto los editores Hubbard y Bailly-Bailliere plantearon a la ferroviaria unas condiciones de exclusividad de transmisión de informaciones por un período de veinte años, más 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 cabo[1728]. Aquella idea de Hubbard y Bailly-Bailliere fue el embrión más antiguo del inicio del negocio de las guías para los viajeros del período ferroviario del que ha quedado constancia en España.

La segunda iniciativa de este tipo de la que he hallado constancia en las actas de MZA y que ya he comentado fue la del *Indicador Oficial de los Caminos de Hierro* en 1859. De esta publicación se conserva un escaso número de ejemplares en la Hemeroteca Municipal de Madrid —de hecho, solo dos: uno de 1875 y otro de 1879—. Como sabemos de su imprenta saldrían en el futuro gran número de ejemplares del *Anuario De La Torre*. Sin embargo, no tengo constancia de que esta publicación pese a llamarse oficial tuviese establecido ningún acuerdo de exclusividad con la ferroviaria. Como ya he comentado sólo he podido averiguar con certeza 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 que venía haciendo de dichos itinerarios por su propia cuenta[1729].

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 he encontrado una noticia a este respecto con el título “Autorización para repartir en los andenes de las Estaciones “El Auxiliar del viajero””:

[1726] Íbid., p. 6.

[1727] Actas MZA, sesión nº 47 de 11 de agosto de 1858, pp. 361-362, libro 1.

[1728] Actas MZA, sesión nº 4 de 27 de enero de 1860, p. 281, libro 2.

[1729] Actas MZA, sesión nº 25 de 6 de junio de 1860, p. 6, libro 3.

> *"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."*

Creo 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*[1730]. El parágrafo 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 que 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 Santana. Es posible que esta publicación especializada estuviera también a cargo del conglomerado de negocios que gozaba de la subvención de MZA. Incluso considero posible que el hecho de intentar 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 1867[1731] 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 Huelva[1732]. Aunque la prensa solía hacerse eco de las nuevas publicaciones en puertas de salir al mercado, tampoco he 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 Sueltos", 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 fer-*
>
> *ro-carriles [sic] españoles, de mi amigo Cosío, y tantos otros?*
>
> *¡Muriendo y aprendiendo! dijo Salomon, ó debió decirlo!"*

[1730] OSSORIO Y BERNARD, Manuel (2004) *Op. cit.*, p. 11.

[1731] Actas MZA, sesión nº 20 de 6 de noviembre de 1867, p. 460, libro 5.

[1732] 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 03/12/2019]

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 puedo asegurar si sendas referencias a *El Monitor…* fuesen escritas por una misma persona o por dos redactores diferentes. En esta ocasión también en "Cabos Sueltos", 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. 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… y la empresa del Norte era la competidora de MZA. 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 he 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 llamado don Julián Aguilar. En dicha obra se contenían coleccionadas y anotadas las disposiciones legales referentes a transportes por ferrocarriles[1733]. Estamos pues ante una publicación elaborada por un funcionario del gobierno, y más concretamente un empleado de la sección que directamente se encargaba de controlar a las empresas ferroviarias. Por el título y la explicación del acta infiero 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 Madrid[1734]. 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. Hablaré de nuevo más adelante de esta última publicación.

[1733] Actas MZA, sesión nº 12 de 20 de junio de 1884, p. 297, libro 11.

[1734] CABANES, Ana (2006) *Op. cit*., p. 7.

En este capítulo no puedo detenerme para 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. Ni tan siquiera habrá lugar a ello para la línea ferroviaria a la que me dedico — Madrid-Córdoba-Málaga—, porque este estudio sería objeto de todo un 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. Considero que el simple hecho de la conservación de muchas de ellas 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. Es decir, 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.

20.2.3.1. 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 he dejado anunciado en un apartado anterior, habían comenzado a surgir intentos de guías oficiales que no dieron tan buenos resultados como en Francia. Según mi hipótesis, que ya he enunciado también anteriormente, en España no se consolidó esta tipología de guías respaldadas por las propias empresas ferroviarias hasta pasados bastantes años. Por el contrario —como también hemos ya visto— en Francia 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 diciembre[1735], he encontrado el testimonio de la "Autorización para vender en las Estaciones la Guía oficial de los caminos de hierro". Esta anotación 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*. Recordemos que esta revista 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 1857[1736], y también que se fusionaría con la *Gaceta de los Caminos de Hierro* en 1866. Eso sería justo al año siguiente de que la *Revista Peninsular* realizase esta operación que constato ahora 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 Bona[1737]. Al mismo tiempo compruebo que en 1864 todavía estaba a cargo de la dirección de la *Revista Peninsular* —según las actas de

[1735] Actas MZA, sesión nº 38 de 30 de diciembre de 1864, p. 62, libro 5.

[1736] Actas MZA, sesión nº 36, 9 de mayo de 1857, pp. 65-66, libro 1.

[1737] 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 [última consulta 03/12/2019]

MZA— un tal Manuel Durán. He investigado sobre este autor y creo que es el mismo Manuel Durán de Cottes, a quien recoge Ossorio y Bernard en su *Ensayo de un catálogo de periodistas españoles del siglo XIX*[1738] tan solo con una breve anotación, diciendo que fue redactor en Madrid de la *Gaceta de los Caminos de Hierro*. Entre paréntesis a final de la breve cita dedicada a este autor, Ossorio anota el año de 1902, pero no po- demos saber si se refiere al año de fallecimiento del personaje o a su cese como director de la publicación a la que hace referencia. Mediante el contraste de fuentes parece que Manuel Durán de Cottes, 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.

Comprobamos cómo en estos primeros momentos de distribución no sistemática de publicaciones en las estaciones, que serían vendidas al menudeo 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. También 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 he 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 hasta la fecha a la que pertenece el primer número conservado, 1877, han transcurrido casi doce o trece años. Constato como posible que la colección más antigua se haya perdido irremisiblemente, pero es posible que otros ejemplares reposen dispersos en bibliotecas o archivos que yo pueda desconocer. La longevidad de esta guía y su carácter marcadamente publicitario la convierte en idónea para el estudio de la publicidad como fuente para la historia económica.

Etapa oficial de la guía (1877) y portada

La portada de todas estas guías, la cual describiré 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. En la parte inferior de la portada un espacio 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 tiempos de los primeros ferrocarriles. Al fondo, detrás del acueducto, vemos una bahía idílica con barcos de vela entre montañas y un cortijo en la orilla más cercana a las vías. Atravesando el valle y más cercano al espectador se sitúa un telégrafo de hilos. La mitad inferior de la ilustración, que constituye el primer plano de la misma, está delimitada bajo el acueducto. La idea principal es la 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 letras mayúsculas el espacio en blanco donde se insertan las palabras “Administración Madrid”.

[1738] OSSORIO Y BERNARD, Manuel (2004) *Op. cit.*, p. 111.

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 he 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 diciembre[1739]. A finales de 1864 el consejo de la ferroviaria autorizó a el director de la *Revista Peninsular Ultramarina* llamado 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 el Campo de Gibraltar y la Bahía de Cádiz, manteniendo prolíficos 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"*[1740]. 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. En conjunto la modernización fracasó prácticamente en toda España excepto en los polos catalanes y del norte. 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 habían llegado demasiado tarde, o tal vez no habían sido realmente los únicos factores determinantes para la 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 al multiplicarse 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 analizo aquí cabe reconocer el sentido de esa modernidad que —de forma completa o no— invadía todos los espacios de la vida pública y ya comenzaba a invadir 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. En el caso de España dicha élite en aquellos tiempos se componía de la antigua aristocracia terrateniente que disponía lazos matrimoniales con la nueva bur- guesía adinerada por los negocios en pujanza[1741]. No obstante el ferrocarril —dentro de

---

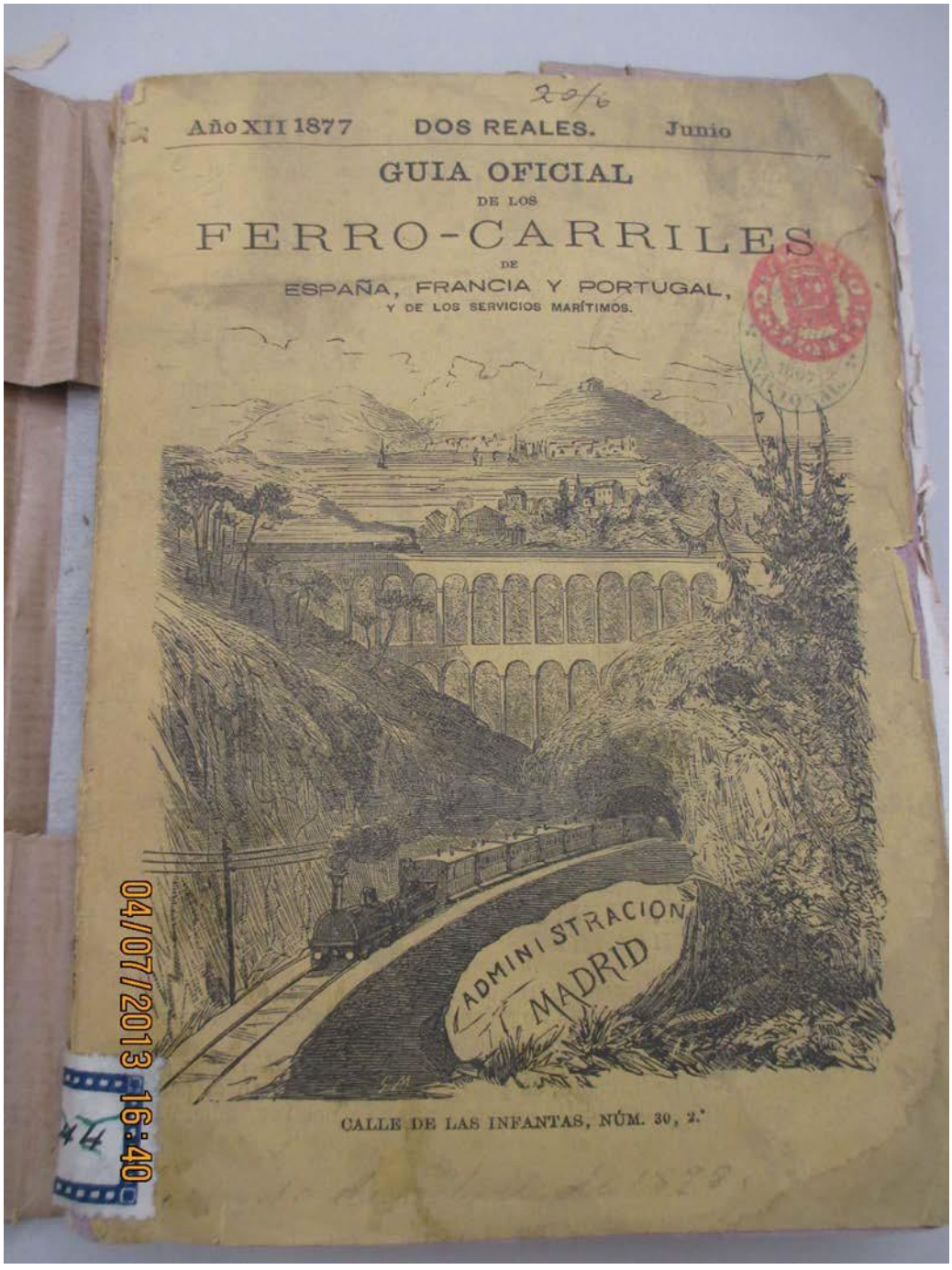
[1739] Actas MZA, sesión nº 38 de 30 de diciembre de 1864, p. 62, libro 5.

[1740] TORTELLA CASARES, Gabriel (1973) *Op. cit.*

[1741] 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 03/12/2019]

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 entre las nuevas élites y también entre las clases medias en formación, dispuestas a arreglar sus hábitos vacacionales y de ocio a los nuevos tiempos.

Ilustración 75. Guía oficial de los ferro-carriles de España, Francia y Portugal, y de los servicios marítimos*, 1877*



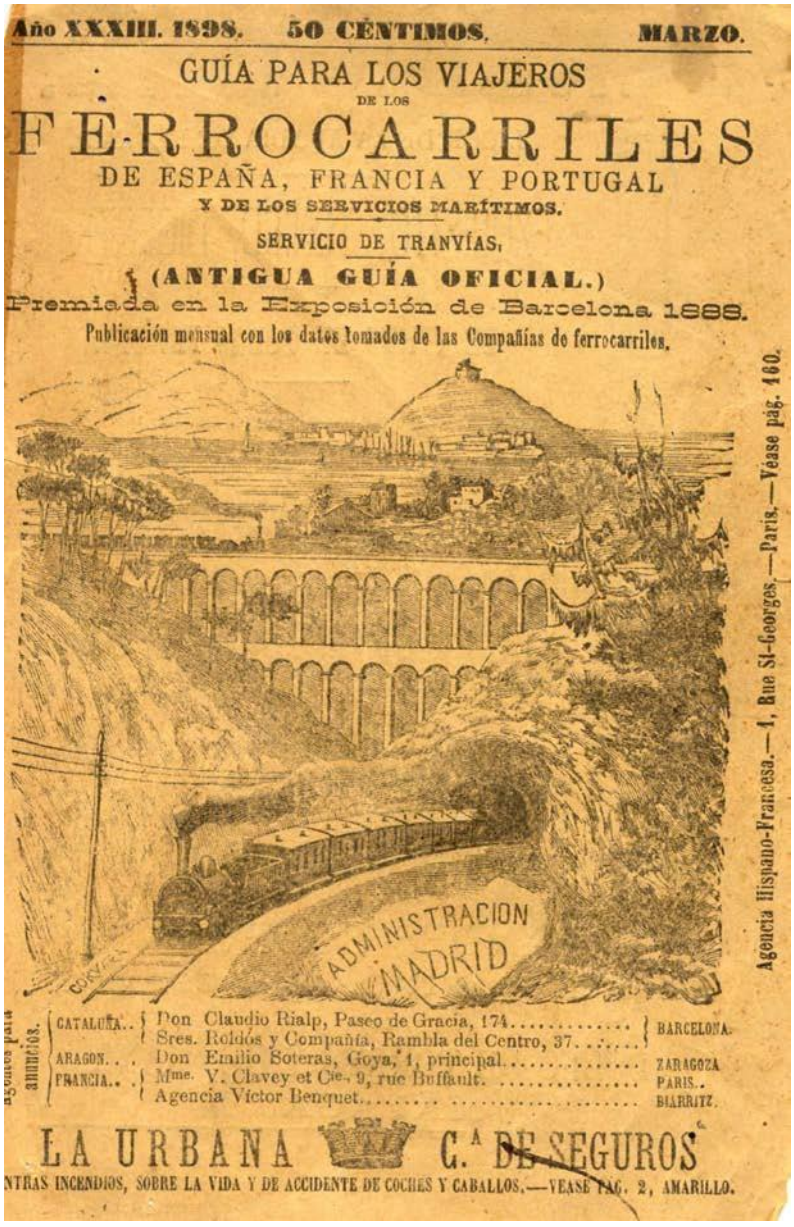
Etapa no oficial de la guía (antes de1898)

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 dice: "(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 se conserva de su etapa "no oficial", deduzco 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 36. 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.

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.

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. El primer tipo, el papel corriente, es del que se compone la propia guía y supone la única sección con numeración arábiga. En esta sección se detallan minuciosamente aspectos legales, tarifas, horarios y otra información de interés para el consumidor. Aunque también se insertan anuncios publicitarios en estas páginas, a veces incluso a página completa, pero 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, estaa sección azul se dedica a los "servicios temporales" de los trenes.

La sección rosa también tiene, como la amarilla, su propia numeración, pero en números romanos. 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 páginas completas, están marcados con el signo ½ en caso de ocupar media página, o con ¼ en caso de ocupar un cuarto de página. No sé 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. Me inclino por la primera opción.

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.

Los agentes de anuncios y puntos de venta de la *Guía para los viajeros*

Desde las guías más antiguas conservadas he observado que existe una red de agentes para la inserción de anuncios y la venta de la obra. Reconstruiré en lo posible la información de los agentes que nos ofrecen las guías.

Desde 1877 hasta comienzos del siglo XX he percibido 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 a 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 conservado, el de 1877, también aparece otro agente en Bur- deos, llamado A. Oliveau, en la Quai de la Douane número 7, pero ya nunca lo vol- veremos a encontrar.

En cuanto a las ventas de publicidad en Francia, también el ejemplar de 1877 anuncia el kiosko 46 frente al pasaje Jouffroy, pero no he podido averiguar 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. Hasta 1925, este agente simultanearía estas dos vertientes del negocio: las inserciones de publicidad y la distribución y venta de las guías.

Del análisis de las guías de 1886 y 1888 deduzco una etapa de ensayos para la colaboración con agentes de anuncios tanto en el extranjero como dentro de las fronteras nacionales. Por ejemplo, en la guía de 1886 aparece mencionado para los anuncios extranjeros M. F. E. Trendel en Reichenhal, Baviera, pero igualmente será la única vez que lo encontremos, 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 referencia 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-Presse, en la Gare Rocío. Ambos agentes continuaron trabajando a la par en la capital lusitana hasta el último número que he hallado de la guía, el de 1925.

Tampoco en Portugal teníamos noticias de distribución de la guía para la venta, hasta el año 1919. Tanto para la venta de la guía en Portugal que para la inserción de anuncios se repite el mismo patrón que hemos visto para Francia, ya que la fueron ambas empresas de agentes —Tabacaria Moneco y el Bureau-Presse— 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. Más tarde este agente pasó a detentar un punto de venta también en Barcelona y en Plaza Nueva, pero en el número 5. Pudiera tratarse este cambio de número de la vía donde se situaba el punto de venta de este agente, bien de un cambio de local, bien simplemente de una renumeración de la calle; opción que no hemos de descartar puesto que estamos en una época donde el urbanismo en Barcelona está sufriendo importantes modificaciones. En el año 1886 Eudaldo Puig fue sustituido por D. J. Calvet y Boix para la inserción de anuncios en las guías. 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 que muchos de estos puntos permanecen a lo sumo un año en activo.

Calvet y Boix de Barcelona, que aparecía en Rambla de Cataluña, 26, en 1886, vuelven a mudarse en 1888 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 señores 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 señores Roldós y Compañía en la Ram- bla del Centro hasta 1909, tras una mudanza de domicilio a 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 zaragozana calle 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 señores 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 última 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 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, creo que he demostrado con mi análisis que la cuestión de los puntos de venta en España era bastante inestable. De hecho, no será hasta 1919 cuando se estabilice 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, siendo así hasta el último año del quetenemos conocimiento, 1925.

20.2.3.2. El *Indicador de los Caminos de Hierro* (1860-1887)

En la sesión del consejo de 6 de junio de 1860[1742] 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 sucesivo, en vez de imprimirse por cuenta de

[1742] Actas MZA, sesión nº 25 de 6 de junio de 1860, p. 6, libro 3.

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 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 su título en mayúsculas y su precio: 2 reales. Al menos este es el formato que presentan los ejemplares más antiguos conservados en la Hemeroteca Municipal de Madrid[1743].

De esta publicación sólo se conservan dos ejemplares en la Hemeroteca 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 deduzco 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.

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 ferrocarril 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. A su vez bajo el precio se ha dispuesto 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 titulo y la misma periodicidad, pero ahora su portada es de papel amarillo y los nombres de 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.

[1743] *Indicador Oficial de los Caminos de Hierro*, conservado en Hemeroteca Municipal de Madrid,

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 me atrevo a asegurar que esta guía comenzó a publicarse en 1859, aunque su estructura inicial no fuese exactamente la misma que la que presentaba en la siguiente década de los años setenta. Es muy probable e incluso natural que al cabo de una década se dieran ajustes, aunque en esta publicación hubo pocas modificaciones de importancia. 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 estos anuncios a página completa se inserta 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 viene la información completa de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, del Ferrocarril 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 Ferrocarriles portugueses y los Ferrocarriles 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 incluyen una serie de tablas con todas las estaciones, trenes y horas de salida de éstos en uno y otro sentido. Se incluía también 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 aparecen otras 15 ó 20 páginas de publicidad a plana completa, media página o en anuncios de tercio o cuarto de página.

Como ya he dicho, no he podido comprobar la estructura y composición de las primeras guías del *Indicador* desde los comienzos de su publicación por carecer de ejemplares la Hemeroteca Municipal de Madrid, pero gracias la información de las actas de MZA de 1860 sí puedo asegurar que ésta fue una guía fiable y de amplia aceptación por las compañías e intensa circulación entre los viajeros, ya que sustituyó a 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 adquirían 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 criterio[1744].

20.2.3.3. *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 ejemplar[1745].

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* me ha resultado 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 Madrid[1746]. 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*[1747], 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 atlas[1748]. Aunque es difícil determinarlo con total seguridad porque existieron gran cantidad de referencias con nombres similares, creo 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; publicación que ya comenté. 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", me incita a pensar que la anterior compra, cuatro años antes, había sido hecha bajo el tipo de error inducido del que he hablado ya de presionar las ventas con la estrategia de confundir al comprador con

---

[1744] Actas MZA, sesión nº 17 de 19 de noviembre de 1887, p. 74, libro 13.

[1745] Actas MZA, sesión nº 29 de 19 de diciembre de 1884, p. 422, libro 11.

[1746] 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]

[1747] 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]

[1748] MARTÍN LÓPEZ, José (2001) *Cartógrafos españoles*, Ministerio de Fomento (Centro Nacional de Información Geográfica), Madrid, p. 299.

títulos similares a los de las guías famosas y reputadas, o introduciendo intencionadamente 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 1884[1749]. El autor de este *Almanaque* ya había publicado un *Prontuario alfabético-geográfico-estadístico y administrativo de los Ayuntamientos de España* en 1877[1750], aunque creo 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.

20.2.3.4. 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 García[1751]. Entre las guías de Málaga que he podido examinar, ofrezco 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 puedo apreciar las características de dichas portadas (color, calidad del papel, etc.). En los documentos anexos incluyo 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] 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 mí resulta de gran interés

---

[1749] GUILLEM, Aristipo (1884) *Almanaque Estadístico Geográfico-Político y Administrativo de España para 1885*, Fernando Cao y Domingo de Val, Madrid, 150 pp. 8º. Este *Almanaque* aún circula hoy por hoy en el mercado de coleccionistas. He 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 03/12/2019]

[1750] 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 03/12/2019]

[1751] 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. Agradezco con todo reconocimiento a su excelso trabajo, el regalo de este catálogo por parte de su autora, Adela Rubia.

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 férrea del *lobby* de industriales malagueño, Loring-Heredia-Larios. Ya comenté esta guía y sus anuncios en otro lugar anteriormente[1752]. Según Ossorio y Bernard, Alberto Mercier fue director de *La Confederación Latina*, periódico hispano-francés publicado en Madrid alrededor del año 1870[1753]. 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 historiadores[1754]. 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*[1755].

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 he descubierto de momento —a falta de documentación expresa de la propia empresa ferroviaria—sobre exhibición de publicidad en las estaciones de Andalucía, 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 Ferrocarril de Córdoba a Málaga, pero no se da 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 hay uno del despacho central del Ferrocarril de Córdoba á Málaga, uno de los escasísimos anuncios comerciales que publicitan a las compañías de ferrocarriles. Creo 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 Ferrocarril de Córdoba á Málaga debió ser el anunciante que 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.

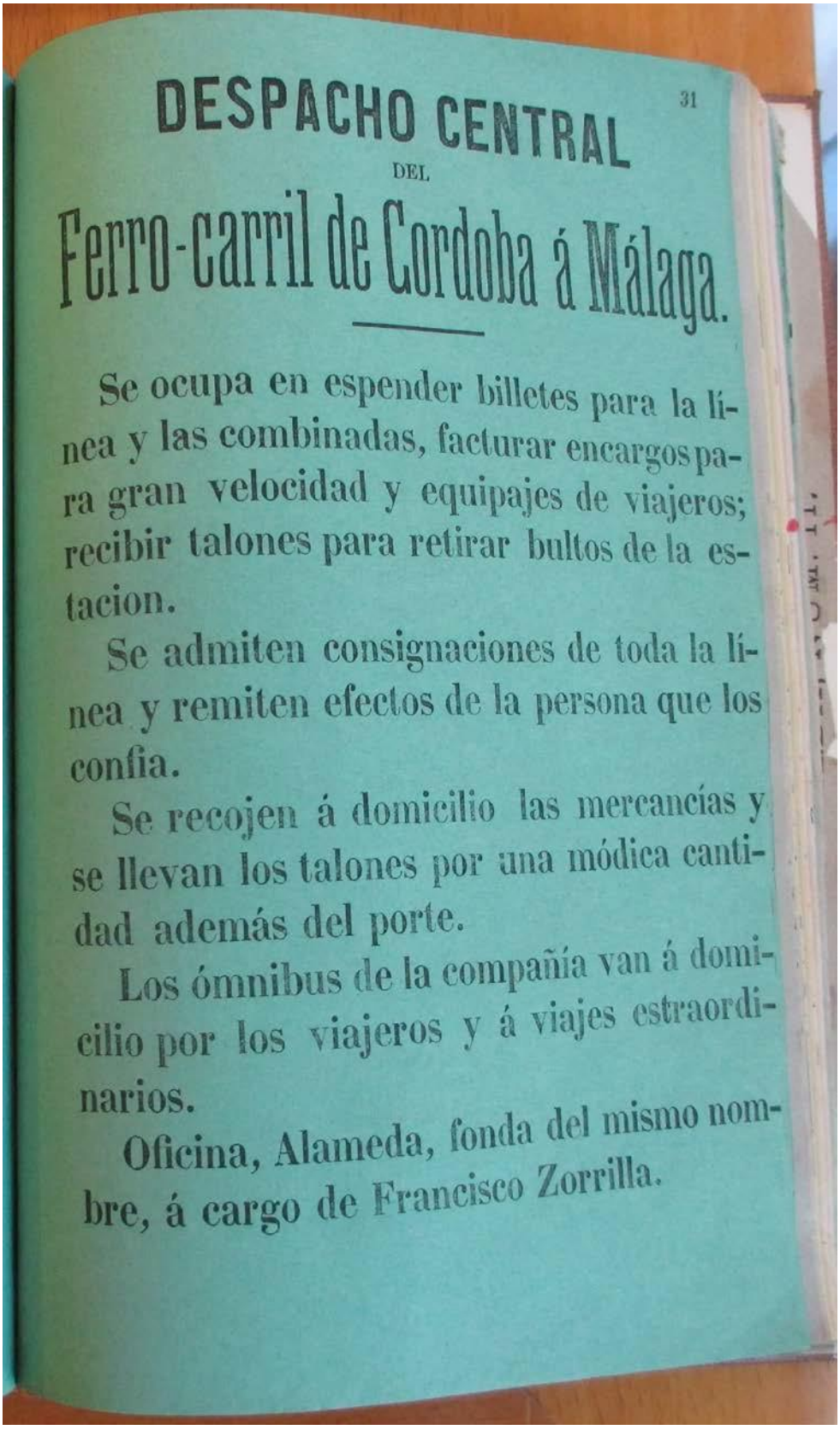
[1752] GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2015) *Op. cit*.

[1753] OSSORIO Y BERNARD, Manuel (2004), *Op. cit*., p. 275.

[1754] 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.

[1755] OSSORIO Y BERNARD, Manuel (2004) *Op. cit*., p. 84.

Ilustración 77. Imagen del anuncio del despacho central del Ferrocarril 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]



DESPACHO CENTRAL

DEL

Ferro-carril de Cordoba á Málaga.

31

Se ocupa en espender billetes para la línea y las combinadas, facturar encargos para gran velocidad y equipajes de viajeros; recibir talones para retirar bultos de la estacion.

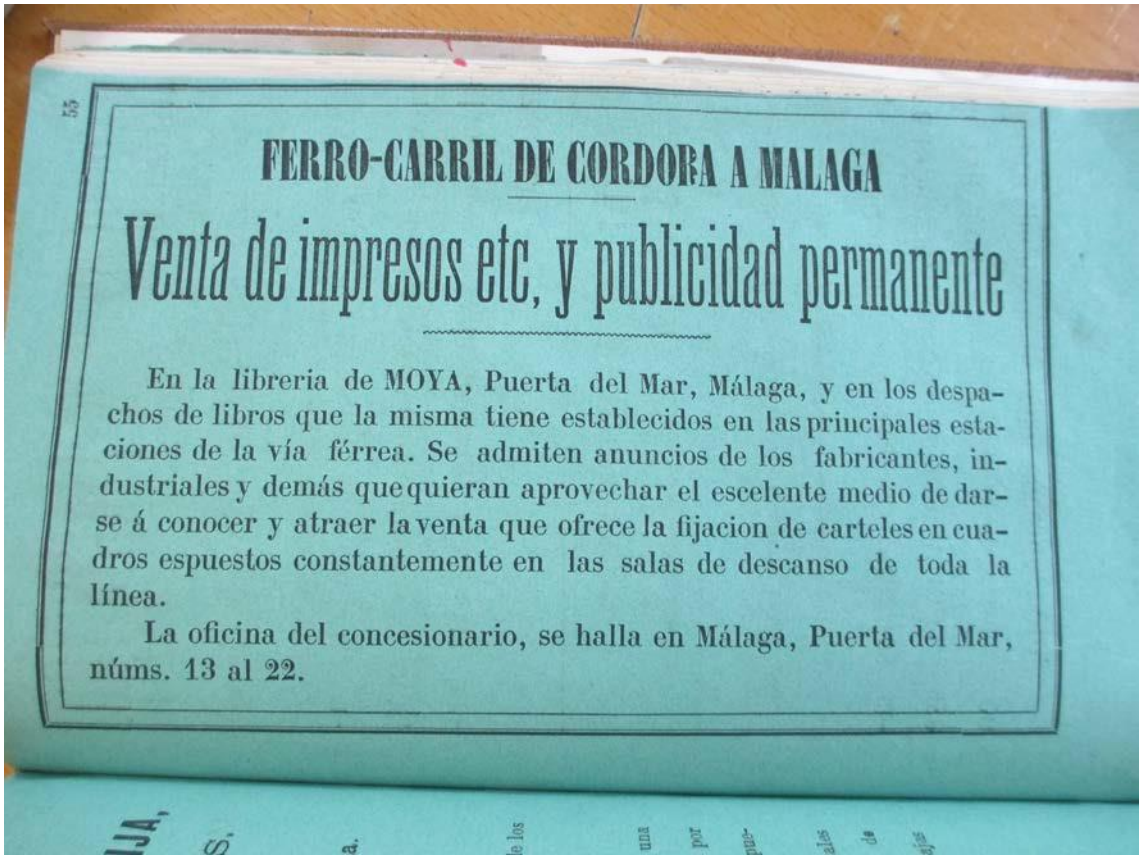
Se admiten consignaciones de toda la línea y remiten efectos de la persona que los confia.

Se recojen á domicilio las mercancías y se llevan los talones por una módica cantidad además del porte.

Los ómnibus de la compañía van á domicilio por los viajeros y á viajes estraordinarios.

Oficina, Alameda, fonda del mismo nombre, á cargo de Francisco Zorrilla.

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]



FERRO-CARRIL DE CORDOBA A MALAGA

Venta de impresos etc, y publicidad permanente

En la libreria de MOYA, Puerta del Mar, Málaga, y en los despachos de libros que la misma tiene establecidos en las principales estaciones de la vía férrea. Se admiten anuncios de los fabricantes, industriales y demás que quieran aprovechar el escelente medio de darse á conocer y atraer la venta que ofrece la fijacion de carteles en cuadros espuestos constantemente en las salas de descanso de toda la línea.

La oficina del concesionario, se halla en Málaga, Puerta del Mar, núms. 13 al 22.

Este anuncio constituye un testimonio de la temprana existencia de este tipo de empresas publicitarias de fijación de carteles en las estaciones de Andalucía que constituyen un tipo de agencias de publicidad primitivas que han pasado desapercibidas por la investigación hasta la fecha. 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. En caso de que esta hipótesis fuese correcta estaríamos ante el 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. Lo veremos en otro apartado. Se especifica expresamente que *"se admiten anuncios de los fabricantes, industriales y demás que quieran aprovechar el escelente [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 ventas[1756]. Sin embargo infiero también ciertas divergencias entre el antiguo concepto de publicidad y sus versiones más recientes, con la mención de permanencia y constancia para los anuncios. Estos rasgos fueron usados en aquellos primeros momentos como atractivo para la promoción de la publicidad en

[1756] BASSAT, Luis (2003) *El libro rojo de la publicidad. Ideas que mueven montañas*, Editorial DEBOLS!LLO, p. 44.

espacios públicos. Con el transcurrir del tiempo y la 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, posiblemente debido a las dos quemas graves que sufrió este archivo en 1931 y 1936. Ello me ha impedido averiguar desde 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 Jean-François Botrel 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 Córdoba[1757].

Probablemente, por la falta de capitalización de las industrias impresoras de la que ya he hablado suficientemente, 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 de manifiesto es que el negocio de librería de Francisco Moya cumplía las características multifunción de las empresas de este tipo, pero no he conseguido 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 tenemos el hecho del corto número de sus páginas y la total ausencia de publicidad. Sobre su autor, Juan Bautista Martín y González, no he 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 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).

[1757] 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.]*

-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 viceversa, 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. A continuación tenemos 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. Como digo esta publicidad 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 se añaden otros artículos en prosa y verso sobre temas livianos como los sentidos, el amor, chistes y otras curiosidades —por ejemplo estadísticas falsas en clave humorística sobre matrimonios—, que recuerdan a los típicos almanaques. Entre estos textos se intercalan dibujos en carboncillo ágiles y rápidos, de tipos y estampas con vis cómica o sorprendente. Estas ilustraciones están carentes de firma, pero casi con total 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 Mª (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)[1758]. 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 Salmerón[1759]. A pesar de que se sabe que Gómez Chaix estuvo vinculado a una saga comercial malagueña, no tengo 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 Rey[1760].

Sobre el responsable de la autoría de esta guía, José María Padrón Ruiz, no tengo referencia 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, elogiando 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 empresas 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 dedicados a la literatura, la ciencia, las artes, los monumentos notables, los templos, los centros de enseñanza, las sociedades de recreo, los teatros, las plazas de toros, la beneficencia, las reformas, y un apéndice de direcciones de profesionales por sectores.

Esta guía no contiene absolutamente ningún anuncio de publicidad comercial, por lo que considero que su uso estaba dirigido casi de forma exclusiva a funcionarios públicos,

---

[1758] OSSORIO Y BERNARD, Manuel (2004) *Op. cit*., p. 175.

[1759] 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 03/12/2019]; y del mismo autor (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. Disponible en: http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=95110 [última consulta 03/12/2019]

[1760] ÁLVAREZ REY, Leandro (2009) *Los Diputados por Andalucía de la Segunda República, 1931-1939: diccionario biográfico*, Centro de Estudios Andaluces, p. 200.

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)[1761].

Esta es una de las pocas guías del Archivo Municipal de Málaga que ha conservado su portada original. Incluyo esta portada en documentos anexos junto con la primera página que la reproduce, al igual que hago con 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 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 los 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, recordemos, se situaba 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 se incluyen otras infomaciones 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, o sea, blanco. En realidad lo más habitual en momentos anteriores del siglo había sido distinguir la sección de publicidad mediante dos características fundamentales: su ubicación y el papel coloreado.

[1761] OSSORIO Y BERNARD, Manuel (2004) *Op. cit.*, p. 178.

21. 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.. A partir del siglo XX las concesiones para publicidad estuvieron casi siempre unidas a la de armarios-bibliotecas, siendo consideradas 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 esta compañía ferroviaria, pero sin hacer ninguna referencia a la distribución de anuncios. A mediados de 1861 he encontrado también la primera referencia a la distribución de publicidad independientemente de la venta de libros y prensa. En este apartado sólo expondré las concesiones otorgadas desde la fundación de MZA hasta los comienzos de la década de 1870.

21.1. 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.

21.1.1. 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 1857[1762]. Se trata de un pequeño texto que me ha parecido muy revelador ya que también se trata 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, quienes como sabemos fueron sus principales inversionistas y trasladaron a ella su modo de trabajo y organización. 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 empresa durante el siglo XIX, vendidos como papel inservible para su reciclaje—, no han llegado a nosotros los contratos más antiguos, como ya vimos.

[1762] Actas de MZA, sesión nº 28, de 14 de noviembre de 1857, p. 158.

No tengo 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.

21.1.2. 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 Anuncios[1763]. Transcribo el texto literal de las actas que se glosa 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 expender 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 Mercier[1764]. En los comienzos trabajó con el diario *La Presse* fundado por Émile de Girardin. Pronto agruparía a todos los periódicos 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. La inserción de anuncios en prensa también 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 Havas[1765].

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 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"— crea la Société Générale des Annonces para reemplazar a la "Compagnie générale d'annonces". Ello ocurriría en un momento de marcada competencia con otra 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., alcanzando niveles de proyección nacional e internacional. La agencia Havas fue diversificando aún más sus negocios y en 1859 se refunda

---

[1763] Actas MZA, sesión nº 13 de 19 de mayo de 1863, p. 297, libro 4.

[1764] Me pregunto 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.

[1765] FEYEL, Gilles (2003) *"Presse et publicité en France* (XVIIIe et XIXe siècles)", en *Revue historique* 2003/4, nº 628, Presses Universitaires de France, pp. 837-868; y MARTIN, Marc (1992) *Op. cit.*, pp. 79 y ss.

una Nouvelle Société Générale des Annonces, que reagrupaba las tres actividades de despacho telegráfico de noticias, traducción de la prensa extranjera y publicidad[1766].

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 durante 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 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 XIX[1767]. En cualquier caso los resultados de aquella división refrendada por las leyes de los distintos países 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 sigue aún hoy sin ser absolutamente completa y esta ambigüedad haya 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 sesenta del siglo XIX por conseguir mercados internacionales de las grandes y capitalizadas corporaciones de la información francesas. Aunque el nombre de la Compañía General de Anuncios hubiera 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.

21.1.3. Tercera concesión: Ildefonso Gutiérrez (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 desconozco. No he hallado ni un sólo apunte más en las actas de la ferroviaria sobre esta cuestión hasta principios del año 1867. Recordemos que lo último que había aparecido al respecto había sido casi cuatro años antes. en la anotación del acta de 19 de mayo de 1863[1768], 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 MZA. Ni siquiera se consignó la recisión, si es que la hubo, del contrato de adjudicación que hubo de firmarse. 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. Transcribo el apunte completo del acta, de 18 de febrero de 1867[1769],

---

[1766] FRÉDÉRIX, Pierre (1959) *Un siècle de chasse aux nouvelles: de l'Agence d'information Havas à l'Agence France-presse (1835-1957)*, Flammarion, p. 62.; PALMER, Michaël (1983) *Des petits journaux aux grandes agences. Naissance du journalisme moderne*, Aubier, Paris, p. 253.

[1767] PALMER, Michaël (2004) "Information et publicité: les «liasons dangereuses» Le cas des agences de presse", en *Le Temps des médias*, 2004/1, nº 2, pp. 41-48. Disponible en: https://www.cairn.info/revue-le-temps-des-medias-2004-1-page-41.htm [última consulta 03/12/2019]

[1768] Actas MZA, sesión nº 13 de 19 de mayo de 1863, p. 297, libro 4.

[1769] Actas MZA, sesión nº 3 de 18 de febrero de 1867, p. 364, libro 5.

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.”*

Tras esta noticia en las actas de MZA, ya no volvemos a saber nada más de aquel empresario de provincias llamado señor Gutiérrez, ni tampoco he podido encontrar siquiera la recisión o cese de su contrato con la ferroviaria.

21.1.4. Cuarta concesión: Jorge Polack (1871)

En 1871 encontré 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 fuese 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 que las que hemos visto anteriormente, sobre los términos de este tipo de contratos[1770]:

> *“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 sobre prensa, pero yo no aseguraría que no se vendiesen periódicos también y que este producto no se hubiera dado por englobado en la categoría general de libros.

Además, a continuación en la misma sesión se aprobó también otro contrato paralelo con duración tan solo de un año con Manuel de la Rosa, para un kiosco en el vestíbulo de la salida de viajeros de la estación de Madrid. El objeto exclusivo de este negocio

[1770] Actas MZA, sesión nº 20 de 25 de noviembre de 1871, pp. 126-127, libro 7.

era establecer en la estación 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 kiosko se vendería solamente tabaco nacional. Hoy nos puede resultar extraña esta diferenciación de ambos productos del tabaco, pero tal vez 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 tomando en cuenta 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 que este consumo también tuvo mucho que ver con la inserción de los resultados de la lotería[1771]. 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 veremos inmediatamente, había quedado vacante desde la recisión sin resultados de Mille de l'Aigle en diciembre de 1870. Sería ya en marzo de 1872 cuando el señor Sarmiento adquiriese la concesión de la fijación de anuncios en las estaciones, lo cuál también veremos en el próximo apartado. Es decir, parece que estos dos tipos de concesiones —la de venta de libros y periódicos y la de exhibición de publicidad en las estaciones— llevaron un paso intermitente y renqueante hasta el último tercio del siglo XIX. Sería en este momento cuando se conoció un remozamiento de los esfuerzos por sacar adelante estos negocios paralelos al ferrocarril.

21.2. 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 XVIII[1772], escaseando éstos considerablemente en el caso de la publicidad exhibida en otros soportes[1773]. Los estudios en España sobre la

---

[1771] He 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 los 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 aparecend documentos que prueban esta competencia. Estos documentos hallados datan de los años finales del siglo XIX (a partir de 1896) en adelante, por lo que pretendo estudiarlos en futuros trabajos que abarquen estas cronologías.

[1772] FERNÁNDEZ POYATOS, Mª Dolores (2012) "Avisos, anuncios, reclamos y publicidad en España. Siglos XVIII y XIX", en *Ámbitos*, nº 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 03/12/2019]

[1773] SÁNCHEZ GALÁN, Mª Begoña (2007) "Telones publicitarios", en *Pensar la Publicidad*, vol. I, nº 2, pp. 199-222. Disponible en: https://www.academia.edu/1134347/Telones_Publicitarios [última consulta 03/12/2019]

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 XX[1774]. En el estudio minucioso de la documentación que ahora desgranamos, he comprobado cómo en realidad surgieron precozmente otras "agencias publicitarias" o "proto-agencias" que distribuyeron cartelería y publicidad tomando como base la infraestructura de las redes ferroviarias. Este surgimiento de proto-agencias se dio en España 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 donde fue 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.

21.2.1. 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."*

Me atrevo a asegurar casi 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*. , que ha aparecido ya en el capítulo dedicado a las guías de viajes francesas.

Chaix publicó el *Librette Chaix* con una periodicidad mensual y, desde 1847-1848 su famoso *Annuaire-Chaix,* con periodicidad anual[1775]. 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 sobrevino el fallecimiento del director de la publicación.

El Annuaire Chaix número 11º, de 1861, estaba dedicado especialmente a los caminos de hiero de Argelia y España. De ello deduzco 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

---

[1774] FERNÁNDEZ POYATOS, Mª Dolores (2010) "Las primeras agencias españolas de publicidad: 1912-1934", en *Questiones Publicitarias*, Vol. I, nº 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]

[1775] DE COUPRAY, Petit (1847-1848) *Op. cit*. Como he 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.

ferroviarias. Por ello en este apunte del 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 "señor Petit", de modo familiar. Ello no era en absoluto corriente en las actas, que en general suelen registrar 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. Petit traía noticias de los usos de la publicidad en Francia, argumentando al consejo que se trata de un modo de publicidad ya adoptado en todas las estaciones de caminos de hierro de aquel país. 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 es claramente inferible que se trataría de un personaje conocido y que gozaba de la simpatía de los cargos españoles; y este sería el segundo indicio al que me refiero. La habilidad para hacerse conocer y las dotes comerciales de Petit de Coupray se hacen patentes en su forma de actuar y moverse entre las jerarquías de las empresas ferroviarias. En tanto que el señor Petit 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 me hace pensar que es la misma persona el 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 Cupray, reconocido profesional del mundo de la publicación y de la imprenta y director de una de las más tempranas publicaciones especializadas en ferrocarriles de la imprenta Chaix, a su vez altamente.

Detallaré en este párrafo algo más el tercer indicio que me 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. Como he dicho me baso en su fallecimiento inesperado como fundamento de mi hipótesis, fallecimiento que sobrevino 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 el 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 he comentado con anterioridad, solamente han quedado 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 pistoletazo para la entrada de la Sociedad General de Anuncios en los mercados español y portugués: 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.

21.2.2. 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 señor Mille de L'Aigle[1776]. Tampoco he hallado más noticias sobre qué ocurrió con este nuevo intento de publicidad a gran escala en toda la red de MZA. El negocio debía seguir sin ser muy rentable puesto que apenas transcurridos dos años, el 22 de diciembre de 1870[1777], el consejo deci- dió rescindirlo:

> *"El Sr. Director queda autorizado para la recisión 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 el de publicidad —que más adelante en el tiempo serían llevados simultáneamente por una misma empresa—, seguían concibiéndose por separado ya en los comienzos del último tercio del siglo XIX.

21.2.3. Tercera concesión: Manuel Sarmiento (1872)

El 15 de marzo de 1872[1778], 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 recisión del contrato, se considerará el mismo prorrogado tácitamente por períodos de tres años con la misma cláusula de recisión.*
>
> *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.*
>
> *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". Creo que el escribano se refirió a los años de duración del contrato. Por tanto cada anualidad el precio de la concesión 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.

[1776] Actas MZA, sesión nº 5 de 29 de enero de 1868, p. 521, libro 5.

[1777] Actas MZA, sesión nº 3 de 22 de enero de 1870, p. 257, libro 6.

[1778] Actas MZA, sesión nº 6 de 15 de marzo de 1872, p. 175, libro 7.

21.3. 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 Francia[1779]. Los propietarios-editores de esta compañía tenían su residencia en la rue Bergère, 20, cerca del boulevart 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 1838 y su renovación. Dicha renovación de contrato entre Chaix y los caminos de hierro no se efectuaría hasta 1863, casi treinta años después de haber permanecido inalterado. Estos contratos se encuentran entre los documentos que custodia el CNAH en Le Mans. Hay otro documento interesante de los años 1960 mediante el que la imprenta exponía los problemas financieros y la falta de beneficios que le reportaba la impresión y venta de sus Indicadores de Caminos de Hierro[1780].

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. Aún así el negocio no debía resultar demasiado rentable puesto que los concesionarios lo abandonaban pronto. Sólo hasta la organización a gran escala de estos concesionarios sería posible extraer alguna rentabilidad a este tipo de negocio, pero aún así, gracias a los documentos que he presentado 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, otas publiaciones y pequeños artículos para el viajero, creando la Sociedad General Española de Librería, Diarios, revistas y Publicaciones, S. A. (conocida actualmente como SGEL[1781]). Los detalles sobre este primer contrato y sus posteriores variaciones lo he estudiado ya en otro lugar[1782]. 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 éxito[1783]. Aquel primer contrato de 1916 entre MZA y Sociedad General consideraba la exhibición

---

[1779] 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.

[1780] Archive Historique CNAH (SNCF), Le Mans, expediente 43LM429/7. "Convention avec l'imprimerie Chaix pour l'impresión et la vente d'indicaterus des Chemins de fer (1938-1963).

[1781] 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 siglo XX, cambiaron de SOGENIOLA a S.G.E.L. en algún momento. Estos datos los he extraído de los membretes para correspondencia de Sociedad General, conservados en el AHF. Creo 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.

[1782] GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2014) *Op. cit.*

[1783] DEMARCO, Eileen S. (2006) *Reading and Riding: Hachette's Railroad Bookstore Network in Nineteenth-century France*, Lehigh University Press, 172 pp.

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 MZA[1784].

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 eran casi idénticos a los de los quioscos que conocemos actualmente 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 he encontrado 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 por aquellos maestros ebanistas del siglo XIX en los armarios-biblioteca nos deja testimonio de una 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 ofrezco en los documentos anexos la imagen de uno de estos armarios-biblioteca de Barcelona[1785].

He analizado parte de la documentación original sobre este tema y ya he publicado algún adelanto sobre ello. En trabajos posteriores pretendo abundar 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 esta otra historia tendrá que esperar nuevas investigaciones y nuevas ocasiones para ser narrada.

[1784] 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 03/12/2019]. 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]

[1785] En los documentos anexos incluyo 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.

22. OTROS ELEMENTOS DE IMAGEN EN SOPORTE PAPEL

Aunque existen algunas obras precursoras sobre este tema[1786], sólo muy recientemente ha cundido el estudio de los llamados efímera en España, por su valor como soportes literarios o artísticos[1787]. No he 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 hacia sus potenciales clientes como hacia el público de las élites. Aunque esta preocupación por la imagen no estuvo tan sistematizada en el siglo XIX como lo está en la actualidad, la lógica empresarial llevaba casi de forma natural a ello. En este trabajo no he podido profundizar aún en un análisis exhaustivo sobre estos otros elementos de imagen, pero dejo abierto este apartado a modo de apunte, con el objetivo de volver sobre este tema en posteriores investigaciones. Entre estos otros elementos de imagen en soporte papel he clasificado los títulos de acciones y obligaciones al portador de caminos de hierro. Se trata de obras de fin utilitario de gran valor artístico, aunque el objetivo de estos elementos era precisamente el contrario a los efímera ya que estuvieron fabricados para ser conservados. Por su propia naturaleza eran objetos de papel con vocación de perennidad, ya que estos títulos equivalían a sumas de dinero en efectivo. También he 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 que los carteles y su coleccionismo fueron mucho más prolijos en Francia que en España, pero sobre todo me parece que no fue un objeto de coleccionismo a la moda en nuestro país, lo cuál ha resultado en la pérdida de prácticamente la mayoría de los que se imprimiron. Debe ser por este motivo por el cual se ha en nuestro país incluso haya llegado a omitirse la existencia de cartel ferroviario o a afirmarse su inexistencia, afirmación errónea por otro lado.

Quiero advertir que he debido prescindir de un amplio abanico de folletos publicitarios que se conservan en en Archivo Histórico Ferroviario y que he 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.

[1786] RAMOS PÉREZ, Rosario (coord.) (2003) *Ephemera: La vida sobre papel*, Biblioteca Nacional, Madrid, 533 pp.

[1787] 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 03/12/2019]; 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 03/12/2019]; 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 03/12/2019]

22.1. 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, he encontrado el testimonio de que uno de los miembros del consejo de administración español, el señor Bauer —personaje que en numerosas ocasiones sirve de enlace e intérprete entre el consejo y el comité de París— . Este personaje 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"*[1788]. Deduzco pues que, desde un principio se cuidó con celo primoroso la imagen de la compañía MZA desde su órgano directivo en París, experto ya en la edición de acciones y obligaciones. Con ello se demuestra que estos impresos fueron considerados a mediados del siglo XIX 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 del consejo de administración de la compañía. La información contenida en estos resguardos era inuciosa y previamente cotejada por ambos centros administrativos de MZA: el consejo de Madrid y el comité de París[1789].

La mayoría de los títulos de acciones que he localizado de ferrocarriles españoles, están conservados en el AHF en Madrid[1790], pero me consta que algunos ejemplares circulan en el mercado coleccionista, ya que aparecen en búsquedas simples en internet. Sólo un pliego de estos títulos de acciones del Ferrocarril de Córdoba a Málaga lo he hallado en el Archivo Municipal de esta ciudad. Inserto su imagen a continuación.

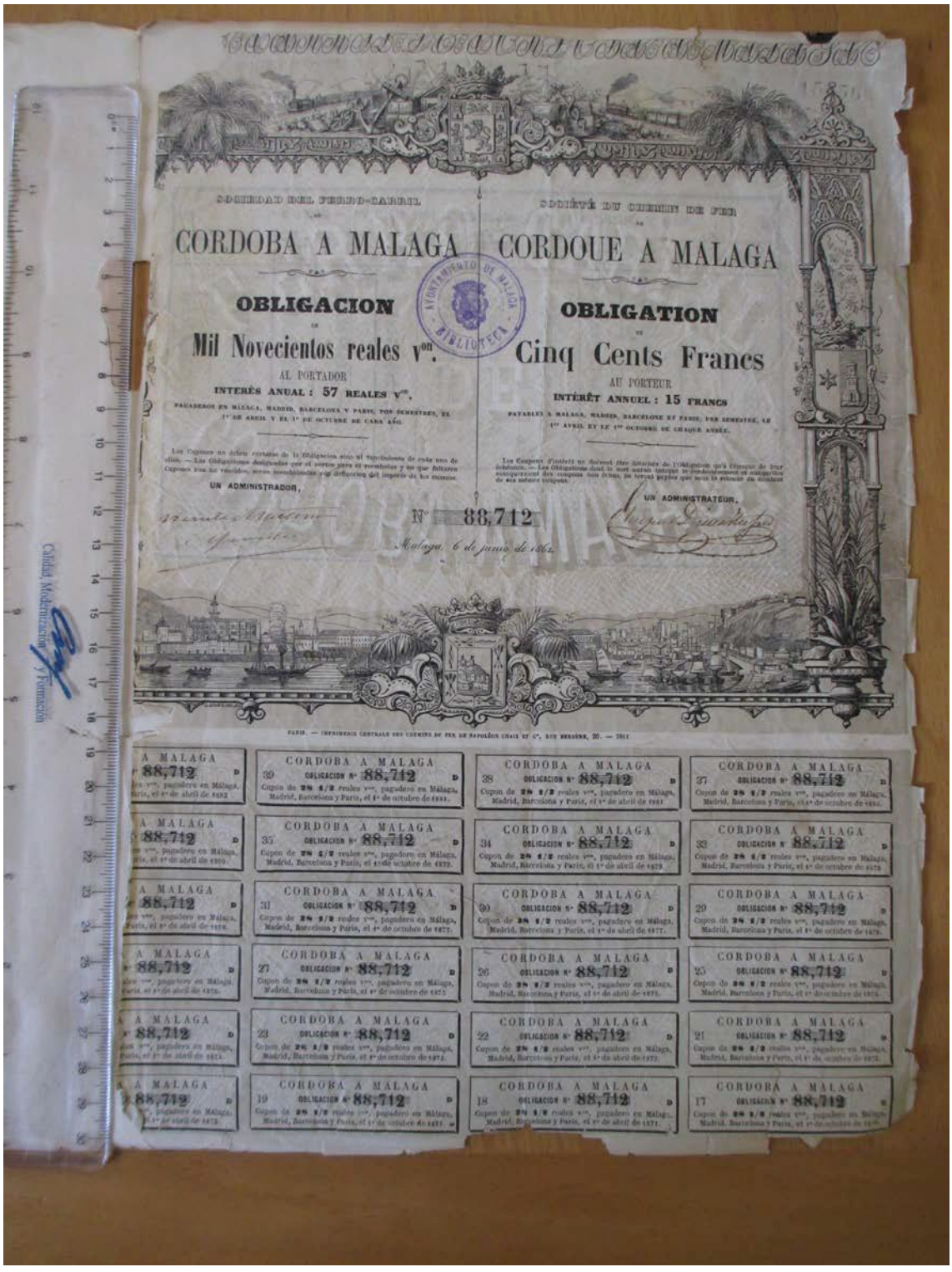
En este momento he comenzado a analizar iconográficamente las imágenes de las acciones que se han conservado, aunque la finalización de este trabajo queda también apuntado para investigaciones futuras.

[1788] Actas MZA, sesión nº 28 de 11 de abril de 1857, p. 50, libro 1.

[1789] Actas MZA, sesión nº 44 de 6 de junio 1857; libro 1.

[1790] AHF, modelos de acciones.

Ilustración 79. Obligación Ferrocarril de Córdoba a Málaga (1881) Archivo Municipal de Málaga



Por tanto, el balance de mis pesquisas sobre este soporte de lujo de la imagen pública de las empresas ferroviarias es que he conseguido una colección de cincuenta y seis (56) títulos diferentes de acciones y obligaciones ferroviarias. Cincuenta y cinco (55) de estos títulos están conservados en el Archivo Histórico Ferroviario y uno (1) en el Archivo Municipal de Málaga. Todos ellos fueron publicados 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).

Estoy analizando estos títulos de acciones en el momento en el que depositamos esta tesis doctoral, de modo que no puedo ofrecer más precisión sobre ellos.

22.2. 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 he podido realizar un breve acercamiento documental a los billetes de viajeros en España, sobre los que hay poco investigado hasta la fecha. Adelanto aquí algunos trazos de este interesante tema que apunto como línea de investigación abierta en vistas a futuros estudios.

22.2.1. 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*[1791], donde aparece un artículo cuyo extracto fue reproducido en una publicación titulada *Le Pays d'Auge* en 1939[1792]. 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.

22.2.2. 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

[1791] *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 me refiero sólo queda una copia mecanografiada en dicho archivo]

[1792] 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].

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 1858[1793] 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 dichos 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 mucho más útil por lo tanto para servir para numerosas utilizaciones. 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.

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 estos cargos estaban autorizados a expedir estos billetes bajo su responsabilidad, debiendo firmar expresamente el billete y teniendo además que especificar en el talón el objeto del viaje. Los talones se enviarían cada ocho días a la intervención.

[1793] Actas MZA, sesión nº 16 de 12 de marzo de 1858, p. 258, libro 1.

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 del personal de la compañía, expendiéndose por los jefes de Servicio a solicitud de los empleados.

En la misma sesión[1794] 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 también altos cargos de algunas compañías francesas. También fueron agraciados con ellos el director general de Correos (Manresa Sánchez) y el director de la *Gaceta de los Caminos de Hierro* (Hubbard).

No sé cómo habían sido confeccionados los primeros billetes de viajeros puestos en uso por MZA pero deduzco que su confección 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 he descrito arriba, en la sesión del 2 de junio de 1858[1795], autorizaría 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, me hace suponer que la máquina debió importarse desde el país vecino.

22.2.3. Las primeras máquinas de fabricar billetes, los primeros operarios de fabricación de billetes, los pedidos externos de billetes y las primeras máquinas de fechar billetes (1858-1863)

Efectivamente, en la sesión del 12 de julio de aquel mismo año[1796], el consejo aprobó un contrato efectuado por el comité de París para el suministro de máquinas para fabricar billetes y fecharlos. El contrato fue establecido con un tal Monsieur Lecoq, industrial por cuyo apellido parece francés de nacionalidad pero que no he 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. En el acta de la sesión del 8 de agosto de 1861[1797] he encontrado un ascenso de puesto y cargo del jefe de la fabricación de billetes, don Genaro Montero, que pasa a ser guarda-almacén con el sueldo de 12.000 reales. 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 1861[1798], 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 que se preveía que si llegase a romperse una pieza importante de la máquina, debería suspenderse la fabricación de billetes por algunos días. En dicho 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

[1794] Actas MZA, sesión nº 16 de 12 de marzo de 1858, p. 260-261, libro 1.

[1795] Actas MZA, sesión nº 32 de 2 de junio de 1858, p. 314, libro 1.

[1796] Actas MZA, sesión nº 39 de 12 de julio de 1858, p. 337, libro 1.

[1797] Actas MZA, sesión nº 32 de 8 de agosto de 1861, p. 344, libro 3.

[1798] Actas MZA, sesión nº 34 de 5 de septiembre de 1861, p. 354, libro 3.

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 tengo más noticias acerca de la máquina de hacer billetes, pero su uso debió quedar desfasado o se temía seriamente una inminente rotura de piezas y paralización de esta máquina. En julio de 1862 se autorizó el pedido de 500.000 billetes de viajeros. Supongo que la petición hubo de hacerse a algún impresor externo a la ferroviaria y también es posible que el encargo no fuese hecho estrictamente debido a alguna avería de la máquina sino, por el contrario, 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 el consejo 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, quien había sido el oficial subordinado de aquella contabilidad. Para ocupar este puesto de oficial vacante se nombró a Carlos Lobé, empleado que 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 1862[1799] 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. 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.

En diciembre de 1862[1800] 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, la cual estaba instalada y funcionaba en el almacén central. Estas máquinas pequeñas para fechar billetes debían estar destinadas a las estaciones principales, donde la cantidad de unidades vendidas dificultase que esta operación pudiese llevarse a cabo 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 mecánicos[1801].

Los pedidos a imprentas externas también continuaron. En la primavera de 1863 se volvieron a encargar 1.800.000 billetes para viajeros[1802]. 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 se encargó junto con varios objetos de repuesto para los telégrafos de las líneas en explotación.

[1799] Actas MZA, sesión nº 33 de 6 de noviembre de 1862, p. 167, libro 4.

[1800] Actas MZA, sesión nº 38 de 11 de diciembre de 1862, p. 191, libro 4.

[1801] Actas MZA, sesión nº 6 de 2 de marzo de 1863, p. 242, libro 4.

[1802] Actas MZA, sesión nº 11 de 6 de mayo de 1863, p. 292, libro 4.

No obstante los pedidos externos de impresión de billetes de viajeros que se efectuaron, 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 señor 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 1863[1803]. Traemos aquí la anotación del acta completa, pues es ilustrativa de las condiciones de vida de los trabajadores ferroviarios. Estos trabajadores sufrían enfermedades endémicas que alcanzaban a toda la familia, pues en numerosas ocasiones habitaban en lugares insalubres o con grandes humedades. Aunque no es este objeto directo de mi estudio, lo incluiré como una pincelada contextual:

> *"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 viajeros[1804].

22.3. EL CARTEL FERROVIARIO ESPAÑOL Y EL CARTEL FERROVIARIO FRANCÉS SOBRE ESPAÑA, O EL CARTEL FERROVIARIO FRANCO-ESPAÑOL

Como ya he expuesto en otro apartado, a mi 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, como si eran fruto de motivaciones religiosas para peregrinaciones o festividades, o simplemente se basaban en un deseo de 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 ya se dio a mediados del siglo XVIII. 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, hecho que afectaría 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-

[1803] Actas MZA, sesión nº 33 de 31 de diciembre de 1863, p. 410, libro 4.

[1804] Actas MZA, sesión nº 24 de 18 de noviembre de 1869, p. 224, libro 6.

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. Según lo que se ha escrito por la historiografía actual sobre cartelístca francesa, 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 catalizaría 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. Parece que este cartelita se dejó 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. Este artista plástico relacionaría el cartel con la evolución futura de la pintura, contribuyendo así a consolidar el cartel bajo una forma de expresión que lo alejaba 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, marcaría 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”[1805].

Como vimos arriba, 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. Parece que el sistema cartelístico comenzó a desarrollarse paulatinamente a medida que se extendieron los ferrocarriles, ya que anteriormente no he encontrado ningún testimonio en nuestro país 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

[1805] 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 05/12/2019]; y de BARNICOAT, John (1972) *Los carteles: su historia y lenguaje*, Gustavo Gili, 280 pp.

a empresas e industrias, han comenzado el estudio histórico de sus fuentes gráficas, o al menos su recopilación[1806].

Las investigaciones sobre cartelística en España, que ya de por sí no son muy abundantes, en general obvian y olvidan específicamente la cartelística ferroviaria[1807]. Creo que ello es debido a una falta de profundización en nuestras propias fuentes primarias, que son escasas —cierto—, pero aún en parte están 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 mi investigación he localizado algunos y también los rastros documentales de otros.

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. En todos los casos tienen una finalidad muy específica: informar de algún servicio como los trenes expresos y combinaciones de trayectos con líneas de otras compañías, o irven para informar al público de supresión de trenes o de algún cambio de tarifa, etc[1808]. 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. Recordemos que el organizador inicial de estos viajes circulares en 1871 fue un agente externo, el señor Minaux, agente en París de una compañía de los ferrocarriles de la Alta Italia. Desde este primer comienzo estuvo fuera de discusión que la promoción de estos viajes de ocio requeriría un gasto importante en publicidad, el cuál se planteó en conjunto entre la impresión de carteles, programas y billetes. Dicho gasto 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 tablas[1809].

[1806] Normalmente estas recopilaciones y su publicación suelen ser catálogos de muestras del propio material conservado de ls 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 03/12/2019]; 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 03/12/2019]

[1807] CARULLA, Jordi; CARULLA, Arnau (1998) *Op. cit.*

[1808] 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.

[1809] 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.

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 1880[1810], 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 [1811]. 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 ya he 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, como 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 caballos. Una modificación del contrato con el Monasterio de piedra de 1894 da lugar a la introducción de una variación en el tiempo de hospedaje, gastos y manutención de los viajeros *"independientemente de los que figuran en el cartel"*[1812]. Aunque no he encontrado este documento gráfico físicamente en los archivos de MZA —y probablemente no haya 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 fueron 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. Los carteles de dichas exposiciones fueron exhibidos en láminas de hoja de lata y papel en todas las estaciones ferroviarias y de ello se conserva un expediente completo en el AHF[1813].

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 1980[1814], han comenzado a aparecer en las últimas décadas tesis doctorales específicas sobre el cartel ferroviario como la de Nathalie Pégé-Defendi, dirigida por Alain Corbin[1815].

[1810] Actas MZA, sesión nº 9 de 30 de abril de 1880, p. 474, libro 9. [1810] 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.

[1811] BOSQUED LACAMBRA, Pilar (2004) *Op. cit.*

[1812] AHF: Actas MZA, sesión nº 9 de 7 de mayo de 1894, p. 25, libro 15.

[1813] AHF, expediente C-399-1/2.

[1814] 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.

[1815] PÉGÉ-DEFENDI, Nathalie (2001) *Une invitation au tourisme: l'affiche ferroviarie française (1880-1936)*, Thèse dirigée pour Alain Corbin, et soutenue à l'Université Paris I Panthéon Sorbonne, 3 vol., 1.191 pp.

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 a finales del siglo XIX y principios del XX, firmados por los artistas[1816]. 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 Roussef (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.
>
> -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 Gutiérrez.

Por las empresas mencionadas y la autoría de algunos de los artistas, creo 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 estuvo desde un inicio avalada por capital francés, encuentro 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 concedido, teniendo previsto en breve el inicio de este estudio y su pubicación en artículos posteriores a esta tesis. Por el momento ofrezco a este Tribunal en los documentos anexos que acompañan este trabajo algunas de las imágenes obtenidas hasta el momento.

22.4. LAS TARJETAS POSTALES

Los estudios disponibles afirman que 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 fotografías[1817]. El

[1816] CNAH, Archive Historique SNCF, Le Mans. Affiches.

[1817] 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 consulta03/12/2019]

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. Esta moda de las tarjetas postales volvería a resurgir a partir del fin de la Segunda Guerra Mundial[1818].

La aparición de la tarjeta postal en Europa coincidiría pues, salvo 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. Recordemos que algunas cuestiones referentes al orreo y y el telégrafo ya fueron abordadas en uno de los primeros capítulos en referencia a su desarrollo en nuestro país. Ambos soportes, tanto la tarjeta —utilizada desde el ocio del viaje de recreo— como el telegrama —que contendría tal vez mensajes más serios o funcionales— tenían en común la brevedad del texto que debían contener. En ambos tipos de mensajes, aunque sobre tan diferentes soportes y tecnologías, la Modernidad imprimió sus nuevas características de premura, instantaneidad y economía de tiempo, esfuerzo y dinero.

Es admitido que las tarjetas postales comenzaron a circular en España a partir de 1871, aunque su estudio se ha centrado por el momento en el tramo final del siglo XIX y comienzos del XX[1819], encargándose la famosa casa fabricante de tarjetas de Husser y Menet de emitir algunas con tema ferroviario[1820]. 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 XX[1821].

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 1830[1822]. Pero en España no conozco la existencia de ninguna gran obra de investigación dedicada

---

[1818] 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 03/12/2019]

[1819] GUEREÑA, Jean-Lous (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 03/12/2019]

[1820] CARRASCO MARQUÉS, Martín (1992) *Catálogo de las primeras tarjetas postales de España: impresas por Hauser y Menet*, 1892-1905, 292 pp.

[1821] CRESPO JIMÉNEZ, Lucía (2012) "España en la tarjeta postal: un siglo de imágnes", 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*, Lunwerg, Barcelona, 296 pp.]. Disponible en: http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4040262 [última consulta 03/12/2019]

[1822] 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.

solamente a la tarjeta postal ferroviaria. 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 "Matèriel 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 colección también comprende tarjetas de 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 y muchas tarjetas postales ilustradas exclusivamente con elementos del material móvil ferroviario español, principalmente locomotoras[1823].

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 "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 he podido ofrecer por el momento en el final de esta tesis, donde sólo puedo adelantar que he comenzado a analizar este material, aunque los resultados de su estudio en profundidad tendrán que esperar a trabajos posteriores.

22.4.1. *"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 incidiré e incluiré 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". He descubierto que Domingo del Río fue un editor malagueño que trabajó hasta 1939, pero tendré 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 presumo serían los conductores de los coches

[1823] CNAH (SNCF) Le Mans, "Matèriel étranger". Boîte avec des cartes postales.

tirados por caballos que también se captan en la imagen, se me antoja que posiblemente esta tarjeta sea de los años 1920, aunque no pueda 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 funcionando perfectmente— 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 yo misma intenté acercarme 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 me atendió parecía interesado también en que se inciase un proyecto semejante, finalmente no obtuvo la autorización de sus cargos superiores para permitir una 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 Atocha, por ejemplo—, tal vez los costes de las obras hubieran 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 de la fachada, 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. De hecho, la mayor parte del espacio se dedica a la actividad de centro comercial, con comercios por doquier de franquicias de marcas de telefonía, prendas de vestir y electrodomésticos. La portada de hierro de la estación antigua de cuyo origen he hallado constancia también en los documentos conservados en el AHF, ha sido también eliminada en pro, se supone, de una mayor comodidad y funcionalidad. Desafortunadamente esta funcionalidad no es tanta como se pretendiera por los proyectistas puesto que, por ejemplo, la planificación de la vía entre la entrada de la nueva estación reserva tres carriles para aparcamiento de taxis, y sólo uno a bajada de viajeros en coches particulares. Ello provoca que el colapso de ese carril sea permanente. Alrededor de la estación se han condenado todos los aparcamientos posibles de coches en superficie, obligándose a los conductores que prentenden llegar a la estación a acompañar a algún viajero, a acudir al centro comercial para poder estacionar en el garaje privado de los sótanos, forzando así al pago de una tarifa para arribar al núcleo ferroviariio de la ciudad. Además, debió pasar desapercibido a los constructores que Málaga es la ciudad con mayor *parking* de motocicletas de Europa y seguramente olvidaron construir un lugar amplio de estacionamiento para estos vehículos, y finalmente, como por despiste, se reservó forzadamente una acera próxima a la estación, lo cual incomoda soberanamente tanto a los transeúntes como a los motociclistas.

La antigua estación de los Loring-Larios-Heredia, confeccionada con los nuevos materiales del momento en aras de la Modernidad, me parecen hoy un remanso de paz comparada con la nueva estación. En la nueva estación de ADIF de Málaga, la distribución del espacio —muy similar a la del resto de centros comerciales a los que nos vamos acostumbrando— parece ejecutada a posta para aturdir, puede ser que en beneficio del comercio y del consumo. Haría falta otro estudio en profundidad, en otras claves diferentes al que he compuesto esta vez, para discernir qué 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, ofrezco al lector la imagen prometida de la postal de la antigua estación de Málaga que construyeron los Ferrocarriles Andaluces, tal y como yo la he conocido y disfrutado desde que tuve uso de razón hasta su destrucción.

Ilustración 80. Tarjeta Postal "Málaga. Estación de los Ferrocarriles Andaluces". Conservada en CNAH, Le Mans

23. CONCLUSIONES Y LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN ABIERTAS

En cuanto a las hipótesis previas que lanzamos al comienzo, del bloque a) he averiguado que sí se dio ya en el siglo XIX una publicidad emitida por las empresas ferroviarias, pero que esta publicitación no se hacía mediante anuncios o inserciones sino que casi invariablemente 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. Las primeras subvenciones que abonó MZA a la prensa fueron a la *Gaceta de los Caminos de Hierro* y a *La Correspondencia de España* y otros periódicos del grupo 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 tenía sus relaciones habituales el director de *La Época* con la élite de los ferrocarriles era el Casino de Madrid. 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 he mencionado que MZA obvió el recorrido por la línea recién inaugurada hasta Málaga.

Escobar además nos dejó un libro con el relato de aquel acontecimiento. En dicho relato introdujo una minuciosa descripción del tren real, sus lujos y adelantos, el cual ya he estudiado en mi 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 familias de amigos a los que pertenecía el autor. También es posible que los gastos de edición al menos los pagase MZA, si es que no se abonaron por la casa real, lo cuál me parece lo más probable, ya que de haberlos pagado la ferroviaria hubiera quedado rastro en las actas de la feroviaria. El libro de Escobar fue impreso en Francisco Álvarez y Compañía, Editores de Sevilla, y tampoco he encontrado por ahora ni pruebas ni evidencias de la vinculación posible de esta imprenta con MZA. Sin embargo, sí existe una prueba indirecta de las relaciones entre las casas reales y las ferroviarias a través de las imprentas puesto que unos años antes, en 1866, había salido impreso otro libro de autor anónimo con el relato del viaje de la reina Isabel II a Portugal. Dicho libro fue 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 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. Estas comitivas organizadas para acompañar a las altezas reales en la inauguración de líneas férreas normalmente estaba integrada

por ministros, altas autoridades y por 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 la 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. El control de la publicidad en prensa era considerada una cuestión clave del éxito del negocio y los capitalistas extranjeros que iniciaron las empresas ferroviarias en España no querían dejar una cuestión de prestigio tan importante en manos de los españoles. Entre los componentes del comité de París es probable que existieran miembros muy versados en estos asuntos. En el consejo de Madrid se formaron comisiones especializadas en publicidad e imprenta compuestas también de administradores expertos en estos temas.

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 yo planteaba si existió algún tipo de especialización en la gestión de la comunicación en prensa de estas compañías. La respuesta es 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 y general para este medio de transporte. La *Gaceta de Madrid* contaba con gran eco de difusión por repetición entre la prensa de negocios y generalista. Pero también hemos visto que la *Gaceta de Madrid* fue al mismo tiempo un vehículo de contrapubicidad para las ferroviarias, desde el momento en el que las autoridades con competencia sobre ferrocarriles en los distintos ramos de la administración del Estado pertenecían a un grupo de presión u otro, con intereses creados en compañías competidoras en los que se relacionase los negocios y/o la política.

La última pregunta previa de este bloque de hipótesis que planteé al principio acera 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 previamente a la realización de mi investigación yo planteaba esta pregunta 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 diferentes, 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. Acerca de 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, mis pesquisas no arrojan una respuesta unívoca. Por tanto 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 para 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, así como descuentos a otras compañías para el transporte de sus materiales de construcción, etc. Estas colaboraciones se dieron aunque al mismo tiempo pujaran violentamente con esas mismas empresas en otras facetas. Cabe recordar aquí también a este respecto las menciones que he venido haciendo a lo largo el cuerpo del trabajo sobre la temprana sindicación de las empresas ferroviarias para hacer frente a la presión del Estado en cuestiones comunes, como reclamaciones por multas o impuestos. Esta sindicación de empresas ferriviarias funcionaba para los grandes asuntos de interés común, por ejemplo en pleitos contra el estado y en materia de fuerza de presión sobre legislación. Los asuntos tratados por el sindicato de ferroviarias se trataban de forma aislada a los de competencia o desacuerdos entre empresas, que eran considerados de menor índole y se resolvían por los conductos tradicionales de comunicaciones entre consejos de administración.

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 he conseguido comprobar fehacientemente y sin dudas 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 —supongo 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. A dicho objetivo al que he tenido que renunciar en este trabajo, por la vastedad del tema, y sería objeto de otro estudio completo.

La cuestión sobre si existirían relaciones públicas con otros organismos empresariales queda de sobra confirmada, puesto que he 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, hasta los más diferentes colectivos civiles de variada importancia, pasando los comités internacionales, regionales o locales organizadores de exposiciones, eventos y congresos.

Del bloque c) de hipótesis he llegado 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 he 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 a partir de entonces los periódicos solicitaban a las ferroviarias la inserción de información sobre sus actividades de forma gratuita.

Los movimientos macroeconómicos impulsores del capitalismo de la primera Revolución Indusrial en España dieron lugar a la aparición de una prensa financiera especializada que dedicaba secciones fijas a las empresas ferroviarias. Las noticias de mayor interés de esta prensa financiera también pasaban a la prensa generalista con la finalidad de hacerse consumir por el gran público.

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. He comprobado que se dieron numerosas fundaciones de cabeceras en ciudades y a lo largo de los municipios de comarcas enteras en dos momentos clave: 1) el momento de la concesión definitiva del Estado de una línea concreta con conocimiento preciso de los lugares que atravesaría y 2) el momento de la puesta en explotación de dichas líneas ya construidas. La prensa local y nacional publicaba asimismo 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 he encontrado el caso tan notorio como excepcional del accidente de Daimiel del convoy del tren real de Isabel II, 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 he conectado diferentes sectores de la Modernidad nos permite 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. Mi estudio también ha arrojado otras conclusiones importantes que no sospeché en un principio. No sólo a niveles técnicos o macroeconómcos el impacto de las grandes empresas capitalistas del liberalismo se plasmó tanto en el mundo físico como en la estructura de las mentalidades. He observado también 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 información y datos que ahora necesitaban las personas individuales, las familias, lazos colectivos de toda índole y las grandes y pequeñas empresas. Esta necesidad de información ampliamente incrementada que resultaba ahora imprescindible para el normal desempeño de la vida diaria respecto a la requeridos en el antiguo régimen se sumaba además 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. La élite era muy consciente de que ahora, en los inicios de la contemporaneidad, la información se declaraba desde 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. Los engranajes oficiosos de las familias de amigos se tornaban imprescindibles para las empresas en un régimen liberal constituido sobre la capacidad de cometer abusos y arbitrariedades al cobijo de la ley. Dicha ley se empleaba rígida o dúctilmente por los poderes políticos según las ocasiones y los objetivos perseguidos por los diferentes grupos de poder en cada caso. 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). Dicha prebenda quedando rescindida por real orden de 1864 como hemos visto y las compañías ferroviarias españolas se vieron fuertemente afectadas por ello, ya que, a diferencia de las francesas, efectuaron sin solución de continuidad enormes gastos en papel de escritorio de lujo, blanco, guillotinado e impreso con membretes. La importancia que daban las ferroviarias españolas a la transferencia de su imagen a través de los documentos era muy importante, incluso mucho más que la que otorgaban las empresas francesas a esta faceta de su imagen. Mientras que las ferroviarias españolas no prescindieron ni siquiera en los tiempos de crisis financiera general en ningún período de papel blanco impreso con membrete incluso para comunicaciones internas, las ferroviarias francesas utilizaron papel marrón sin guillotinar y sin imprimir para los mismos fines, incluso a veces varias veces reciclado para escrituras distintas.

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 desde 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. La imprenta de Párraga sería la suministradora de los impresos de oficina y las de Casilari y Gil de Montes las que se encargaran 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, he presentado 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 sospecho tuvo que ver con la creación de una “contabilidad B” con la finalidad de ocultar estas compras al fisco español. La misma opacidad que destilan las actas en los puntos que tratan de esta materia constituye un indicio acerca de ello.

Como apoyo a esta teoría he expuesto la gran cantidad de impresos sin firma de imprenta de los archivos ferroviarios. En un principio pensé que se trataba de los documentos más antiguos generados por las imprentas en la creencia de que aún no sería costumbre de las imprentas firmar todo el material que confeccionaban, pero después llegué 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. Esta importación oculta se daría pesar de la real orden rescinciendo la excesión en el pago de aranceles y debido a ella precisamente. Llegando a ciertos acuerdos con los proveedores franceses habría sido factible continuar con la importación de papel e impresos desde Francia tomando la precaución de fabricar el papel impreso sin firma de imprenta para evitar problemas a posteriori. Para ello se arreglaría 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 capitalistas de arrastre más potentes. Entre ellos el sector ferrovia- rio, 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. 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 socie- dad 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 los directivos llegaban a este entendimiento 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 —y a todas luces induficiente— 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. Dicha observación 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. De ello 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 y/o premios por buen comportamiento a modo de ejemplo. 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 data del año 1871, coincidiendo con la proclamación de la Comuna de París. Dicho acontecimiento debió conmover los cimientos en los que se instalaban los razonamientos y formas de actuación de las patronales a nivel internacional. Según lo que indican textualmente las actas de MZA la iniciativa se tomó con una finalidad fundamental de proteger la imagen de la compañía. Los objetivos de la empresa serían 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 se pretendía 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 —el cual no contaba con capitalización alguna— 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. Dichas directivas se emplearon a fondo en sujetar en corto el problema en ciernes y 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. Además 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 de 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. Más adelante, en 1897, la asociación 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 mantendría vivo durante casi dos décadas. Dicho medio sufrió una fuerte crisis debido a la retirada de sus anunciantes, a raíz de la participación de su directiva en una gran huelga obrera de 1903.

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 acordarse con la connivencia de los comités de socios extranjeros. Estos comités de París de ambas empresas tuvieron un peso fundamental y decisivo acerca de las políticas de comunicación que se adoptarían, 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 y prestaba gran atención al efecto de estos últimos de cara a los inversores galos.

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 las élites. Por ejemplo, en el caso del patrocinio de grandes eventos como las exposiciones universales o los grandes certámenes, bastaría 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. 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. He encontrado algunas correlaciones en la propiedad de estos

dos sectores de negocios en testimonios indirectos de las actas de MZA y he descubierto 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 pudiera haber sido empresario en algún tipo de empresa impresora, aunque no puedo asegurarlo de momento por falta de alguna prueba explícita, y sobre De La Gándara sí he demostrado 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. Mi 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, ha resultado revelador de 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. Creo que el fin de esta publicidad positiva indirecta pero constante fue el 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. Para ello se aprovechaba 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, costumbre que se incardinó pronto con la afición a nivel global por la prensa de sucesos o prensa amarilla, la cual no tardó en aparecer.

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 otros prohombres del consejo de la también poderosa Compañía de los Ferrocarriles del Norte. Según una anotación de las actas de MZA he descubierto que este periódico había hecho ya un intento de entrada en el país unos quince años antes de esta ocasión, pero también se le había denegado el acceso.

Otra conclusión que puedo adelantar respecto a los efectos directos de la construcción de los primeros ferrocarriles sobre la prensa —pero que no estoy en medida de afirmar categóricamente de momento puesto se trata de una investigación que aún tengo 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. Ya he comentado ligeramente en estas conclusiones 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. Un momento era el de la concesión de la línea por el Estado a la empresa que se hiciera cargo de ella y el otro el momento de apertura a la explotación de la línea. También era posible que el estímulo territorial para la creación de periódicos respondiese a ambos momentos. 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 he podido 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. Muy rápidamente se notaron los efectos de esta aceleracion. 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 de todos estos actores sociales 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. Ahora estos dos parámetros 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 mi 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. Éstas 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 he 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 he 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. 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 he 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. Dicha empresa 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 que no quedaron ante el público como triunfadores en eficacia y velocidad. Creo 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—. Entiendo 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 he apuntado una hipótesis arriesgada que queda aún lejos de ser confirmada, puesto que sólo me he 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. Estos dos grupos de presión (vieja y nueva aristocracia) pudieran habers estado ligados también al trabajo de fondo del duque de Sesto para convencer a la reina Isabel II a rehusar a la Corona y salir al extranjero con su corte. No tengo testimonios documentales que nos refrenden y es posible que nunca los hallemos, 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, justo en 1868.

No solo la coincidencia en las fechas me lleva a sospechar esto. Además está el hecho de que un golpe semejante a la monarquía debió ser cuidadosamente preparado durante años antes de llevarse a efecto. 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 ni de individuos de mayor o menor proximidad consanguínea con los magnates se me antoja muy sospechosa. Entre los declarados liberales que auspiciaron la Gloriosa Revolución destaca la ausencia absoluta de las proactivas familias como 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. El poder de los Loring-Larios-Heredia era tan fino y profundo y llegaba tan lejos en aquellos tiempos, que es difícil imaginar que no estuvieran al menos informados del derrocamiento real que iba a producirse.

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 continuar desarrollándose. Aunque tampoco está escrito en ninguna parte que yo sepa, 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 nacional. No puedo asegurar si los que ejerciesen el poder con Isabel II hubieron tenido esto en cuenta, como tantas cuitas que no se expresan de forma explícita mientras se ejerce el poder. Lo que sí es claro es que, 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, y que unos levantamientos espontáneos pudieran derrocar un trono. Según mi opinión 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. Tengo 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 he expuesto 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. Creo 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 el papel de poinero y aventajado inicial de estas claves de las nuevas mecánicas de funcionamiento global, que mantuvo hasta finales del siglo XX. El resultado de la imagen de precocidad de la Revolución

Industrial en el mundo anglosajón ha convertido en 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 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 bajo mi opinión son seriamente discutibles. Por ejemplo se han aceptado como indiscutiblemente anglosajones el origen de las relaciones públicas, las técnicas de marketing o mercadotecnia, la sistematización de la gestión empresarial, el patrocinio de eventos, el turismo e 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, así como 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 comparto 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 y tambien que este nuevo país desarrollase pronto con un acervo de disciplinas más arraigadas en los conceptos clásicos de la enseñanza. El capitalismo, además de llevar el germen de su propia destrucción en sí mismo tal como vaticinó Marx —aunque está por ver si Marx realmente atinó o erró— portaba en sí mismo 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. 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. Esta historiografía ha menospreciado sus propias verosimilitudes no en función de la evidencia científica e investigadora, sino en función de trabas psicológicas infundadas.

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 en 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-Bailiere en 1858, que fueron abortados 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 dichos 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. Hasta 1893 no tenemos el único anuario 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 editoriales francesas iban reduciendo el tamaño de las guías, concretando sus contenidos y reduciendo la publicidad inserta. Al contraio, las guías españolas se volvieron 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.

Deduzco 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. A lo largo del siglo XIX la 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 actuaban precisamente como publicidad y por tanto las empresas ferroviarias fueron dejando pronta y paulatinamente de invertir directamente en anuncios y publicidad. Las ferroviarias no necesitaban publicitar sus servicios con anuncios, ya que en el ámbito de la información ejercerían el papel de estimuladoras del mercado publicitario.

24. 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 générait 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 payement 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 bourbonienne 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 prolétarisation durant le XIXe 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'appuis 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 Péreire 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, promut 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 connait 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 royales, 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 a 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 évènement 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 ambigüe 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 lieux à La Havane en 1877 -tout comme à cet endroit fut mis en service le premier chemin de fer de cette ville jusqu'a 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 premières 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 avions étudié les budgets et aspects somptueux des trains royaux, et les premiers voyages royaux et séjours estivales 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 constituait un exemple d'évènements 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 considérions 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 passait 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'Assisse 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 religieuses 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'a 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 publiques, 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 approchement 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 chemin 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, Alcala, 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 acquisitives 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 enlevé 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 étudié en France qu'en Espagne jusqu'a 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 arrobes 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, surement 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 important, 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 signifiant 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 effectua

des réductions de dépenses dans d'autres aspects durant la crise financière que soufrèrent 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 capitalise, 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 importante 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 années1870, 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 apparait 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, edité 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-Bailiere, 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'a 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 supposa 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 futurs 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.

24.1. 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 crée 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 éco de diffusion grâce à la réitération 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.

25. ÍNDICE DE ILUSTRACIONES, TABLAS 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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ilustración 22. Periódicos transportados por correo en España, 1868-1933, en millones de unidades. Fuente: Anónimo

Ilustración 23. Mapa de los caminos de una parte de Andalucía. Fuente: Alexandre Laborde (1816) *Itinerario Descriptivo...*

Ilustración 24. Carta de Correos y Postas. Fuente: Dirección General de Correos y Postas, 1860

Ilustración 25. "Madrid. Experimento oficial de los nuevos aparatos intertelegráicos". 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.

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

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

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.

Ilustración 29. "Costume des Agents", s. XIX, *Le P.O. Illustré*, Archivo Histórico SNCF Le Mans

Ilustración 30: Insignia Ferrocarril de Córdoba a Málaga en membrete de carta 1862.

Ilustración 31: Detalle de carta con membrete impreso de la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, 1874

Ilustración 32: Cuartilla para escritura con membrete de la dirección de los Ferrocarriles Andaluces, sin firma de imprenta, 1889

Ilustración 33: Circular de tráfico impresa de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces de noviembre de 1888

Ilustración 34: Anagrama de MZA en grabado

Ilustración 35: Anagrama MZA dorado

Ilustración 36: Portada y contraportada de los Estatutos de MZA de 1857

Ilustración 37: Portada interior de los estatutos de MZA de 1857

Ilustración 38: Portada de los Estatutos de MZA de 1899

Ilustración 39: Portada interior de los Estatutos de MZA de 1899

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

Ilustración 41. "Una cofradía pasando por la calle Génova, Sevilla" (1851) Alfred Dehodencq

Ilustración 42. "Procesión del Viernes Santo en Sevilla" (1855) Manuel Cabral y Aguado-Bejarano

Ilustración 43. "Procesión de la Cofradía de Pasión por la Plaza de San Francisco" (1853) Valeriano Domínguez Bécquer

Ilustración 44. "Corpus Christi en Sevilla" (1857) Manuel Cabral y Aguado-Bejarano

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.

Tabla 1. Datos del Gráfico 1, con el conjunto de los donativos de MZA a causas sociales del año 1863. Fuente: Actas de MZA

Ilustración 46. Gráfico 1. Donativos de MZA a causas sociales laicas durante el año 1863

Tabla 2. Datos del gráfico 2. Donativos diversos y gastos de exposición de MZA entre 1863 y 1899, en siete categorías

Ilustración 47. Gráfico 2. Donativos diversos y gastos en exposición de MZA entre 1863 y 1899, en siete categorías

Tabla 3. Datos de los Gráficos 3 y 4. Donativos y gastos en exposición de MZA entre 1863 y 1899, en cinco categorías

Ilustración 48. Gráfico 3. Donativos y gastos de exposiciones entre 1863 y 1899, en siete categorías

Ilustración 49. Gráfico 4. Donativos y gastos de exposición entre 1863 y 1899, en cinco categorías

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

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

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

Ilustración 53. Anuncio de los Baños La Estrella, en *Guía de Málaga*, 1866

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

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

Ilustración 56. Cuartilla para escritura con membrete de la Dirección de los Ferrocarriles Andaluces,), sin firma de imprenta, 1889

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

Ilustración 58. Reproducción del anuncio de Imprenta y Librería Párraga en el *Indicador...* 1865

Ilustración 59. "Madrid. Vista de la imprenta de "La Ilustración Española y Americana", propiedad de los señores Aribau y Cª". Dibujo: Pellicer. Grabado: Marichal. Grabado publicado en *La Ilustración Española y Americana*, nº 7, año de publicación 18, de 22 de febrero de 1874

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.

Ilustración 61. Primera plana de *El Correo de Andalucía* de jueves 15 de marzo de 1860. Archivo Díaz de Escovar

Ilustración 62. Tercera plana de *El Correo de Andalucía* de viernes 2 de septiembre de 1864. Tabla con líneas de ferrocarriles andaluces

Ilustración 63. Anuncio de *El Correo de Andalucía* en el *Almanaque Fígaro*, 1879.

Ilustración 64. Imagen de la primera plana del nº 1 de *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías.* Hemeroteca Municipal de Madrid

Ilustración 65. Contrapublicidad en el número 44 de *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías*: “Compañía Negrera de MZA”

Ilustración 66. *Annuaire-Chaix*, 1847-1848, conservado en Archives Historiques SNCF, Le Mans

Ilustración 67. *Livret Chaix. Guide Officiel des Voyageurs...*, 1862, BNF, Paris

Tabla 4: Cuadro de las distintas imprentas en las que se elaboró el *Anuario De La Torre* desde su fundación en 1893 hasta 1927. Fuente: Elaboración propia

Ilustración 68. "Clasificación de la literatura de viajes". Fuente: ESCOBAR, Noé Ángeles; DÍAZ AGUILAR, Janet J.; ROMERO MIRANDA, Xavier; SOSA, Miguel (2009

Ilustración 69. *Le Cicéron impérial*, 1856. Conservada en BNF, París

Ilustración 70. *Livret-Guide Goffin 1867*. Conservada en BNF, París

Ilustración 71. *Guide dans l'Allier. Annuaire du Commerce pour 1867*. Conservada en BNF, París

Ilustración 72. *Voyages Circulaires. Cartes d'abonnement, etc.* Paris-Lyon-Mediterranée, 1890. Compañía Paris-Lyon-Mediterranée. Fondos de la AHICF, en París.

Ilustración 73. *Dauphiné-Savoie, Suisse-Italie, Chemins de Fer P. L. M., Saison d'éte 1899*. Compañía Paris-Lyon-Mediterranée. Fondos de la AHICF, en París.

Ilustración 74. *Chemins de Fer de l'Est. billets de Saison, voyages Circulaires*, Libret-Chaix, Imp. Chaix, Paris

Ilustración 75. *Guía oficial de los ferro-carriles de España, Francia y Portugal, y de los servicios marítimos*, 1877

Ilustración 76. Portada de *Guía para los viajeros de los ferrocarriles...* 1898

Ilustración 77. Imagen del anuncio del Despacho Central del Ferrocarril 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]

Ilustración 79. Obligación Ferrocarril de Córdoba a Málaga (1881) Archivo Munici- pal de Málaga

Ilustración 80. Tarjeta Postal "Málaga. Estación de los Ferrocarriles Andaluces". Conservada en CNAH, Le Mans

26. 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; DUFOUR, Gérard (2010) *Las élites y la "Revolución de España" (1808-1814): estudios en homenaje al profesor Gérard Dufour*, Universidad de alicanteAlicante, 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. [He 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 subagente 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 referencio 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, Ma- drid, 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.

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,* nº 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*, nº 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*, nº 15, pp. 533-539.

BELTRÁN VERDES, Esteban (2009) *Derechos torcidos: Tópicos, medias verdades y mentiras sobre pobreza, política y derechos humanos*, Editorial Debate, Barce- lona, 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*, nº 1, 2012, pp. 331-335].

BELTRAN, Alain (1996) "París y la electrificación de Francia", en *Revista de Historia Industrial*, nº 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, nº 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 Préistoire, 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?id=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.

BIRRICHAGA 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, Publicacións 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*, nº 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* nº 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, Mª 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.

CARPIZO BERGARECHE, Esperanza (2008) *La Esperanza carlista (1844-1874)*, Editorial Actas s. l., Colección Luis Hernando de Larramendi, 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 Cie (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 commpagnies, etc*., Chez Napoléon Chaix et Cie., Propiétaires-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 Alfar, 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; DUFOUR, Gérard (2010) *Las élites y la "Revolución de España" (1808-1814): estudios en homenaje al profesor Gérard Dufour*, Universidad de alicanteAlicante, 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 MINISTERE 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]

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 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.

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 territore 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. Joachín Ibarra Impresor de Cámara de S. M., Madrid, 216 pp.

CRESPO JIMÉNEZ, Lucía (2012) "España en la tarjeta postal: un siglo de imágnes", 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*, Lunwerg, 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 XIXe 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 Chemis de Fer de Napoléon Chaix et Cie., 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, Mª Carmen; MOSSO, Mª 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 de 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, Lluis; 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 órden*, Imprenta Nacional, Madrid, 379 pp.

DELEUMEAU, Jean (1989) *Rassurer et proteger: 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 XVIIIe 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 Péreire. L'Esprit d'entreprise au XIXe siècle*, L'Harmattan, Paris, 324 pp.

FAURE, Jean Claude; VACHEZ, Gérad (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, Mª 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, Mª Dolores (2010) “Las primeras agencias españolas de publicidad: 1912-1934”, en *Questiones Publicitarias*, Vol. I, nº 15, 2010, pp. 52-71.

FERNÁNDEZ POYATOS, Mª Dolores (2012) “Avisos, anuncios, reclamos y publicidad en España. Siglos XVIII y XIX”, en *Ámbitos*, nº 21, año 2012, pp. 315-332.

FERNÁNDEZ POYATOS, Mª Dolores (2015) “Alicante a través de sus campañas turísticas”, en *Revista Canelobre*, Instituto Alicantino de Cultura, pp. 15-22.

FERNÁNDEZ POYATOS, Mª 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, Mª 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, Mª 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 poltique des services techniques urbains”, *TST* Nº 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 Complu- tense 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, nº 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 Parlamentaire de l'artisanat et des petites entreprises. Acte 1: La Loi Le Chapelier (1791)", en *Documents de Travaille* nº 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-presse (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 Anfägen bis zur Gegenwart*, C. H. Beck, Augsburg, 495 pp.

GALLAND-SEGUELA, Martine (2008) *Les ingénierus militaires espagnols de 1710 à 1803: Étude prosopograpgique 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*, nº 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. Documento*s, 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 especiali- zada", en LUDEC, Nathalie; DUBOSQUET LAIRYS, Françoise (coords.) (2004) *Centros y periferias: prensa, impresos y territorios en el mundo hispánico contem- poráneo: 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 autoproductora 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 vozes, 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 veiksmas* 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 Excma. 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 Excma. 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 JURADO, Deborah (2017) "«Contrapubicidad» como propaganda anticapitalista a principios del siglo XX. El obrero de ferrocarriles y tranvías (1902-1904)", en GONZÁLEZ MADRID, Damián Alberto, ORTIZ HERAS, Manuel, PÉREZ GARZÓN, Juan Sisinio (coords.) (2017) *La Histoira, lost in translation? Actas del XIII Congreso de la AHF*, taller 21, pp. 2213-2222.

GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2017) "La prensa, las compañías de seguros y los primeros ferrocarriles en España (1857-1865)", GONZÁLEZ MADRID, Damián Alberto; ORTIZ HERAS, Manuel; PÉREZ GARZÓN, Juan Sisinio (2017), en *La Historia, lost in translation? Actas del XIII congreso de la AHF*, taller 23, pp. 2669-2674.

GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2018) "Seguros, ferrocarriles y prensa: los incendios de 1864 en las instalaciones de MZA en Madrid", en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, Revistas de la Universidad Complutense de Madrid, Vol, 40 (2018), pp. 169-197.

GONZÁLEZ JURADO, Deborah (2019) "Un periódico anarquista olvidado: "El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías" (1902-1904), en *Estudios sobre el Mensaje Periodístico*, Vol. 25, Núm. 2 (2019).

GONZÁLEZ YANCI, Mª 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 Art*e, 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 Córtes 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-Lous (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-Nöelle (1997) (eds.) *Écitures 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.

HOBSBAWM, 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; McLlelland 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) "Republicanismo 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'historie 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 ferrroviaire 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 Globalizacion, 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; DUFOUR, Gérard (2010) *Las élites y la "Revolución de España" (1808-1814): estudios en homenaje al profesor Gérard Dufour*, Universidad de alicanteAlicante, 389 pp.]

LARRIBA, Elisabel; DUFOUR, Gérard (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 imposible: 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 ferroviarie 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 región lyonnaise (1848-1914). Les intérêts de clase 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 staatswirthschaftlieche Perspektive*, Riegel, Wieβner, 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 solemnísima 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 estensa [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 la [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 XVIIIe siècle", en CHAMPEAU, Geneviève (ed.) (2007) *Diversité culturelle et enjeux de pouvoir dans la péninsule ibérique*, 313 pp.]

MONTÁÑEZ 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 XVIIIe 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 Hª 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. Mª (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-Nöelle (1997) (eds.) *Écitures 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 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.

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. Mª (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 (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-Merril, 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, nº 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 trajectorires 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.

PÉGÉ-DEFENDI, Nathalie (2001) *Une invitation au tourisme: l'affiche ferroviarie 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*, nº 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, nº 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 DE COLOSÍA, Mª 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 Publising 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, julliet-août 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 FRENDO, 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*, Lunwerg, 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 bronces 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 edición1903) *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 púbicas 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-Arnouville 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", Prensas 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, religiosidad y tradiciones populares*, pp. 715-730.

SÁNCHEZ GALÁN, Mª 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", Prensas 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", Prensas 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", Prensas 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 9 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.

VILLAFAÑE, 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 amicorvm* (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.

27. ESTADILLO DE FUENTES EXTRAÍDAS DE ARCHIVOS Y CENTROS DE CONSERVACIÓN

27.1. 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 (19920-1930 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, Memo- rias, etc.)

27.2. ARCHIVO HISTÓRICO FERROVIARIO (AHF) (MADRID)

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.

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.

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 Ferroarriles de Sevilla.

-Sociedad del Ferrocarril de Alcantarilla a Lorca (2)

-Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno(1)

-Ferrocarriles Andaluces (5)

-Compañía del Ferrocarril de Madrid a Aragón (1)

-Compañía de los Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León (2)

-Sociedad de los Ferrocarriles 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 Ferrocarriles 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).

-Ferrocarril de Córdoba á Sevilla (1).

-Ferrocarril 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)

-Ferrocarril de Tudela á Bilbao (1)

-Ferrocarril de Utrera á Morón y Osuna (2)

-Minas y Ferrocarril de Utrillas, Sociedad Anónima, Zaragoza (1)

-Ferrocarril de Zafra á Huelva (2)

-Compañía de los Ferrocarriles de Zaragoza á Escatrón y de Val de Zafan á las minas de la cuenca carbonífera de Gargallo-Utrillas (1)

-Compañía de los Ferrocarriles de Zaragoza á Pamplona y Barcelona (1)

Libros de Actas de MZA

39 libros reuniones del consejo administración Madrid

16/01/1957

27/05/1941

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 niviembre 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- 5-014

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. LÍNEACÓR-DOBA 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 NI-VEL

Onomástico:

1. COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE CAMPAMENTO (BOCALEONES) AMÁLAGA

Geográfico:

1. MÁLAGA (ANDALUCÍA) 2. CÁDIZ (ANDALUCÍA)

B- 0-010

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 (Escalas 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 (Escalas 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).

1. Plano general de la estación (Escala 1:500) (31 x 121 cm.). (1902, septiembre, 10).
2. 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 CÓRDOBA3. 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- 1-003

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- 4-020 (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.

BADAJOZ

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 Sigüenza. (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 GENE RAL 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 29/19333 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 Españoleto. (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 20/41931 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 Monerris 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 signaturas C/0411/001 a C/0412/001 y Continúa en las signaturas 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 Farmaceútica 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 Sastería 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- 7-004

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- 4-001

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 lubrificantes, 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 lubrificantes (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 Gerona, 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. SUCESORES 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 raquiticas 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 11/19909 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 TERCIARIAS 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 Compª. únicos representantes de España de la casa Benz y Compª. 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 Torrevieja 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 SPAÑA (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. (1930abril 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 diciembre11/1930 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- 1-003

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 empelados 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 8/18988 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 empalizas que cierran las estaciones; Copia del contrato entre MZA y José Mª 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- 4-118

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- 8-001

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 enlas 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 averias 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 autorisando [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. Correspondenica 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. LÍNEASEVILLA 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 Mefsager 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 Nouveautes Qui vend le meilleur marche 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. Subdirección; 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. Girons 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

27.3. 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 Jurispridencia 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 º 1- 06/11/1884 nº 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, nº 197-28/02/1907, nº 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, nº 1- 7 Julio 1904, nº 2)
(Al final se publicaba cuatro veces al mes).

Gaceta de Ferrocarriles y Navegación. Revista Ilustrada, Madrid. II Época, Año V.
(5/01/1904, nº 1- 5/02/1904, nº ¿?)

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.

27.4. BIBLIOTECA DEL BANCO DE ESPAÑA (MADRID)

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 balancza de Comercio y remedio de la crisis monetaria por un concesionario de Ferro-Carril 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 GNERAL 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.

27.5. ARCHIVO DEL BANCO DE ESPAÑA (MADRID)

Diversas búsquedas con los términos Ferrocarriles Andaluces, Loring, Larios, Heredia. Fichas en fotocopias.

*Ver fichero en Documentos Anexos a esta tesis, pdf, nº 14, “Búsquedas Archivo Banco de España, Madrid”.

27.6. ARCHIVO MUNICIPAL (MÁLAGA)

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.

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, (Adminsitración 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 públics, 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. Minisitro 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 Mª (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 costumbrs 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-¿?)

27.7. CÁMARA DE COMERCIO (MÁLAGA)

Actas Junta de Comercio (1839-1854)

Actas Cámara de Comercio (1886-¿?)

27.8. 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.

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)

27.9. 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

27.10. 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 quemas provocadas en los años 1931 y 1936.

27.11. ASSOCIATION POUR L’HISTOIRE DES CHEMINS DE FER (AHICF) (PARIS)

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”]

Guides et brochures touristiques anciens réseaux

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 dépliante à l’interieur, 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 Lotschberg. Billets de saison, Voyages Circulaires, Livret Chaix, Imp. Chaix, Paris, plus carte dépliante à l’interieur, ¿1913?, 22x12 cms.

Les Vosges La Lorraine, Paul Génelot, Montpellier, Printed in France, [brochure dépliante], 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’interieur à deux feuilles [français, anglais, allemand], [brochure dépliante], [date inconnue] 22x10 cms.

Chemins de Fer de l’Est. Circuits automóviles 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.

État

Réseau de l'État. La mer, le tourisme. 2.000 Km. de côtes, 600 Plages [brochure dépliante], Max Cremnitz, Paris, [date inconnue], 23x11cms

Chemins de Fer de l'État. Lignes de Banlieue, E. Bonnardel, Paris, [brochure dépliante] [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 bagajes 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 dépliante] [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 dépliante] [date inconnue], 23x11 cms.

"Train du Poisson" Mai-Juin 1930, Chemins de Fer de l'État, Ministére de la Marine Marchande, 1930, [brochure], 24x16 cms.

Nord-Est

Les Champs de Bataille de France, [photographies de Moreau L. L. "l 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.

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.

Paris-Lyon-Mediterranée

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 dépliante coleur à l'interieur]

Dauphiné-Savoie, Suisse-Italie, Chemins de Fer P. L. M., Saison d'éte 1899, [illustrée par ¿?ont 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, Sai- son d'été 1901, [illustrée par F. Hugo d'Alési et ¿?], L. Imp. réunies, Paris, 1901, 17,5x12 cms.

Chemins de Fer de Paris-Lyon-Mediterranée, Milan Italie, Hiver 1904-1905, [brochure dépliante], Paul Génelot, Montpellier, 1904, 18x11 cms.

Chemins de Fer Paris-Lyon-Méditerranée, litoral de la Méditerranée, l'Esterel, Hiver 1909-1910, [illustrée par E. Levy-Lessieux], [brochure deux feuilles], J. Barreau, Paris [Paul Génelot, 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 automóviles et voitures, Été 1913, [brochure dépliante, carte coleur], Paul Génelot, Montpellier, 1913, 21x11 cms.

Le guide P. L. M. des Alpes, Centres de tourisme et d'alpinisme, Chemins de Fer Paris-Lyon-Méditerranée, [dépliante du Tour d'horizon du Sommet du Goléon, description géométique 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, [dépliante 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 Leman au Ballon o Alsace, [Avant-propos par M. Monmarche], ¿? [brochure dépliante, carte dépliante] [date inconnue], 25x12 cms.

Sur les belles routes de Franche-Comté… des autorcars modernes vous feront visiter à des prix modéres, les jolis sites de la región, , Services de tourisme concedés par la compagnie P. L. M. [Phot. Stainacre], Édition du ESSI de Besançon [brochure dépliante], [date inconnue], 23,5x10,5 cms.

La Corse Île de beauté, , J. Barreau & Cie., Paris, [brochure dépliante coleur] [date inconnue] 22x11 cms.

Le grand air le dimanche en forêt de fontainebleau. Billets d'aller & retour à prix très réduits, toutes clases 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. clases [brochure une feuille], Imp. Chaix (Succ. B.), Paris [date inconnue], 19933-34 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 dépliante 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 dépliante à l'interieru] 20,50x11 cms.

Indicateur autocars PLM, Été 1934, ¿?, mai 1934, 22x10 cms.

Été 1936, La champagne la mer la montagne, Vacances PLM, Pays de lumiére-terres de soleil, [brochure dépliante 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 Imprimérie 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 dépliante], 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.

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. Grans Services d'Auto-Cars. Carte Itinéraire. Section Luchon-Cerbère [carte dépliante à l'interieur coleur], ¿? [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 dépliante à l'interieur coleur], ¿? [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-Entraygues-Saint-Flour. Carte-Itinéraire [carte dépliante à l'interieur coleur], ¿? [date inconnue] [brochure] 24x12,50 cms.

Chemins de Fer Paris-Orléans-Midi. Services Toursitques d'Auto-Cars. Route des Pyrénées. Sections: Luchon-Cerbère, Luchon-Carcassone. Excursion d'Andorre. CArte-Itinéraire Itinéraire [carte dépliante à l'interieur coleur], ¿? [date inconnue] [brochure] 24x12,50 cms.

Chemins de Fer Paris-Orléans-Midi. Services Toursitiques d'Auto-Cars. Route des Pyrénées. Section Biarritz-Luchon. Route des étangs des Landes Biarritz-Arcachon. Carte-Itinéraire [carte dépliante à l'interieur coleur], ¿? [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 dépliante] [date inconnue], 22,5x11 cms.

P O Midi, Imp. Georges Lang, Paris, [brochure]1935, 24x12 cms.

P O Midi, Les Chateaux 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 Chateaux, ses plages, [illustrée par Wilquin J. Barreau et C., Paris [brochure dépliante], 1937, 22x10 cms.

Font-Romeu (Pyrénées-Orientales) A 1800 m. d'Altitude. Le Grand Hotel propriété de la Société des Chemis de Fer et Hotels 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 Châtell par Raon-L'Étape (Vo¿?) ¿? [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.

27.12. BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE FRANCE-BIBLIOTHÈQUE FRANÇOIS MIT- TERRAND (PARIS), SALLE DE RECHERCHE

AVENEL, Henri (Dir.) (1893) Annuaire de la Presse Française et du Monde Politique, Ouvrage honoré de souscriptions des Ministéres de la Ville de Paris et des grandes administrations de l'État. Quatorzième Anée, (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 Chemibns 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, Impremerie 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 autentiques, 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 revué et corrigee, 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 útiles 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.

27.13. CENTRE DES ARCHIVES HISTORIQUES SNCF (CNAH) (LE MANS)

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 noces. 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

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

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 1999Comment 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

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 : DGDTDI \ 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 Chateaubeunon, 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

27.14. ARCHIVO PERSONAL DE DOMINGO CUÉLLAR VILLAR

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.

Consular Reports

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.

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 Tran- vías, 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

27.15. ARCHIVO PERSONAL DE ALBERT BRODER (PARÍS)

Moniteur des Intérêts Matériels. Tout ce qui a rapport au bien-être général, homis la politique, Edition Hebdomadaire.

(Dimanche, 19 septiembre 1875)
(Dimanche, 26 septiembre 1875)
(Dimanche, 3 octobre 1875)
(¿? octubre 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).

28. OTRAS FUENTES, RECURSOS, BASES DE DATOS Y SITIOS WEB

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 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]

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%20EXPOSICIONES_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 numéros. 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; GALLEGO 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 traido 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. [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 órden 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 Sétimo, 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].

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%2FPage%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_ferroviarias-acceso_al_conocimiento.pdf [última consulta 06/12/2015]

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]

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_ESTAMOS/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 GUTIÉRREZ, 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 *online*. 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.Sl?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, Gérgal-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.sfcce.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]

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.

29. ÍNDICE ONOMÁSTICO

¡Qué hay!, 637
A history of the warfare of science with theology in Cristendom, 375
Abad y Abad, 202
Abascal, 282, 471, 472, 616
Abate Coyer, 150, 151, 764
Abdalajís, 199
Abnegación, 637
Abroñigal, 154, 256, 887
Academia de Historia, 93, 270
Academia Española, 42, 93, 247, 424
accidente, 116, 121, 122, 139, 140, 154, 155, 156, 217, 235, 259, 352, 353, 354, 356, 458, 548, 614, 646, 719, 887, 888, 889
Acin, 525
Adela Rubia, 681
ADIF, 31, 194, 714
administrador delegado, 179, 193, 303, 306, 415, 537
aduana, 59, 120, 178, 236, 283, 366, 533
África, 246, 247, 248, 269, 271, 281, 426, 431, 483, 587, 595, 598, 604, 614, 765, 887
Ágil y Maestre, 444
Aguado, 67, 236
Aguilar, 182, 204, 423, 550, 589, 615, 669, 867
Águilas, 171, 796, 838
Agustina de Aragón, 422, 737
Agustina de Zaragoza, 422
Agut, 79
AHICF, 19, 30, 145, 659, 663, 664, 665, 749, 752, 871
Alafont, 516
Alameda, 370, 440, 598, 608, 613, 617, 618, 621, 622, 623, 682, 688
Álava, 600
Albacete, 70, 121, 123, 232, 235, 236, 237, 260, 262, 264, 277, 291, 360, 366, 367, 368, 448, 472, 473, 484, 485, 486, 493, 507, 547, 567, 578, 579, 580, 609, 643, 738, 753, 762, 812, 835, 884, 885
Albeñiz, 371
Alberto de Palacio, 465
Albo, 537, 813
Alcalá de Henares, 256, 383, 396, 829, 889
alcalde, 74, 75, 79, 82, 84, 200, 205, 370, 392, 403, 407, 430, 447, 452, 461, 462, 609, 616, 620, 859
Alcázar, 114, 123, 180, 181, 256, 265, 289, 291, 292, 294, 300, 304, 305, 310, 351, 371, 493, 494, 547, 549, 794, 811, 812, 830, 835, 846, 847
Alcudia, 279
Aldama, 602
Alduides, 606
Alegría y Charlain, 512
Alejandría, 598
Alemania, 52, 57, 144, 274, 346, 356, 357, 359, 375, 426, 448, 452, 457, 558, 618, 767, 831
Alexis Cazorla, 444
alfonsino, 77
Alfonso X el Sabio, 46
Alfonso XII, 69, 77, 78, 81, 85, 237, 245, 268, 281, 300, 346, 355, 356, 357, 448, 451, 511, 512, 513, 596, 626, 685, 716, 736, 767
Alfonso XIII, 80, 83, 84, 139, 303, 348, 424, 475, 544, 818, 870
Algarra, 282
Algeciras, 146, 175, 505, 709, 788, 796, 830, 831, 839, 840, 865
Alhama, 494, 500, 501, 710, 817
Alicante, 24, 47, 59, 60, 69, 72, 74, 104, 107, 119, 121, 122, 126, 135, 154, 159, 174, 175, 177, 178, 186, 211, 225, 234, 235, 236, 237, 248, 249, 250, 251, 252, 255, 260, 261, 276, 277, 278, 279, 281, 282, 283, 286, 289, 290, 293, 300, 304, 309, 310, 314, 322, 327, 337, 338, 344, 349, 350, 358, 359, 360, 361, 362, 365, 366, 367, 368, 369, 377, 399, 404, 405, 407, 415, 416, 420, 460, 471, 479, 483, 486, 489, 490, 491, 493, 494, 506, 507, 509, 514, 516, 546, 547, 549, 558, 566, 571, 572, 578, 581, 586, 596, 597, 598, 614, 628, 666, 679, 692, 693, 704, 711, 716, 717, 718, 730, 735, 738, 741, 743, 744, 754, 762, 769, 772, 774, 781, 783, 788, 790, 797, 801, 812, 818, 825, 826, 827, 831, 832, 833, 834, 835, 841, 846, 847, 848, 849, 853, 854, 855, 859, 860, 861, 865, 882, 888
Aljucén, 79, 267, 302
Allarde, 110
Almacenes, 177, 416, 523, 570, 629, 813
Almadén, 90
Almagro, 400, 490, 507, 510
Almanaque Estadístico Geográfico-Político y Administrativo de España, 669, 681, 773
Almanaque-guía de Las Noticias, 686, 867
Almansa, 61, 116, 121, 122, 123, 126, 136, 175, 211, 233, 238, 248, 249, 259, 261, 280, 292, 294, 300, 301, 304, 305, 306, 309, 313, 351, 360, 363, 416, 490, 491, 493, 494, 497, 507, 546, 578, 579, 580, 581, 679, 772, 796, 846, 884, 888
Almazán, 210, 236, 813
Almería, 84, 171, 196, 288, 420
ALMOGAVAR, 598
Almogía, 610
Almorchón, 126, 137, 796, 809
Almuradiel, 181, 193, 606, 614
Álora, 31, 183, 198, 199, 200, 204, 205, 364, 428, 610, 612
Alpera, 116, 121, 122, 260, 888
Alpes, 165, 712, 746, 753, 873, 874
Alsacia y Lorena, 448
Altolaguirre, 668
alumbrado, 36, 139, 161, 205, 206, 303, 307, 320, 415, 443, 597, 768, 769, 782, 866
Alvarado, 80
Álvarez de Sotomayor, 208, 370, 885
Álvarez Guerra, 642
Álvarez y Compañía, 716
Alzate y Ramírez, 487, 752, 781
Amadeo de Saboya, 69, 300, 317, 354, 423, 489
Amalia Heredia, 75, 85, 237, 590
Amalia Loring, 85, 304
Amberes, 449, 459
Ambrecht, 446
América, 26, 37, 38, 43, 54, 61, 76, 86, 100, 141, 144, 147, 150, 156, 157, 171, 174, 199, 249,

269, 272, 296, 319, 378, 399, 414, 424, 426, 440, 441, 452, 457, 458, 459, 468, 475, 486, 494, 495, 496, 509, 561, 597, 602, 616, 728, 771, 775, 776, 777, 786, 790
Amich, 666
Amorebieta, 264, 794, 796
Ámsterdam, 54, 449, 460, 467
Anaya Parada, 200
Anchorena, 618, 619
Ancoc, 467
Andalucía, 24, 26, 34, 66, 75, 77, 96, 139, 140, 147, 148, 150, 152, 158, 171, 175, 180, 183, 184, 186, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 197, 203, 207, 208, 215, 217, 218, 219, 225, 229, 246, 248, 276, 278, 279, 280, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 294, 296, 302, 310, 365, 370, 371, 372, 381, 407, 417, 420, 422, 429, 454, 463, 475, 482, 494, 502, 529, 536, 550, 574, 585, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 597, 598, 601, 602, 603, 604, 605, 608, 609, 610, 611, 612, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 625, 626, 627, 641, 672, 679, 682, 684, 687, 711, 724, 727, 741, 747, 749, 753, 754, 756, 764, 765, 767, 771, 781, 783, 787, 789, 790, 826, 830, 831, 836, 838, 839, 846, 847, 848, 850, 853, 858, 867, 868, 870, 871, 887, 889, 892
Andrés Paso, 615
Anduaga, 371
Andújar, 180, 182, 183, 186, 187, 188, 211, 215, 216, 217, 288, 371, 805
Angiolillo, 82
Annuaire Chaix, 531, 650, 695, 729, 765
Antequera, 176, 199, 204, 208, 375, 429, 597, 610, 616, 617, 618, 622, 870
Antillas, 69, 281, 414, 433, 495, 616, 728
Antón Barrero, 542, 587
Antonia Oviedo, 381
Antonio Calderón (picador), 508
Antonio Luis Carrión, 615
Antropología, 39, 221, 756, 774
Anuario Bailly-Bailliere, 667
Anuario de Caminos de hierro, 652
Anuario de las 400.000 señas, 667
Anuario Estadístico de España, 480, 481, 607, 775, 891
anuncio, 49, 151, 229, 299, 540, 550, 594, 604, 607, 610, 612, 613, 617, 622, 623, 624, 625, 627, 634, 635, 636, 638, 639, 643, 644, 645, 646, 675, 682, 683, 684, 686, 687, 688, 749, 750, 811, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 839
anuncios, 31, 59, 80, 228, 229, 230, 444, 492, 521, 540, 541, 549, 550, 559, 561, 565, 566, 569, 571, 572, 573, 577, 584, 586, 589, 613, 615, 616, 617, 621, 623, 624, 625, 628, 632, 634, 635, 638, 643, 648, 654, 660, 661, 662, 666, 675, 676, 677, 678, 679, 681, 682, 684, 685, 686, 688, 690, 691, 694, 695, 696, 697, 707, 708, 716, 718, 729, 755, 769, 779, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 818, 824, 825, 828, 836, 838, 840, 842, 843, 844, 845, 855, 858, 864, 868
Año Nuevo, 117, 208
aplicación, 60, 73, 89, 101, 132, 133, 142, 161, 162, 171, 172, 237, 238, 273, 382, 450, 462, 464, 476, 505, 516, 551, 562, 570, 657, 686, 825, 827, 843, 852, 869, 892
Aragón, 82
Aranjuez, 95, 148, 153, 154, 156, 175, 181, 234, 250, 346, 351, 352, 355, 359, 362, 363, 473, 474, 484, 485, 493, 494, 497, 507, 512, 514, 515, 667, 738, 739, 756, 786, 812, 830, 834, 887, 888, 889
Araujo, 630
ARCE, 94, 786
Archicofradía de la Guardia de Honor del Sagrado Corazón de Jesús, 396, 889, 890
Archidona, 176, 601, 620, 622
Ardales, 199, 200, 204
Ardevinez, 259
Arenal, 400, 627, 786
Areta, 599, 600, 601
Argelia, 393, 497, 498, 695
Argentina, 144, 157, 487, 603, 604, 789, 889
Argos, 331
Aribau, 104, 542, 543, 749, 754, 773
Arica, 494
Arjona Guillén, 508
arma, 235, 237, 262
Armada Real, 281
Arrazola, 285
Arriete, 81, 203, 799
Arroyo Cañero, 606
Arroyo de la Miel, 617, 618
Artacho, 86
Arte Moderno, 688
Artillería del Ejército, 90
Arzobispo, 252, 253
ascensión, 325, 612
Asia, 172, 272
asilo de huérfanas, 383
asilo de San Bernardino, 381
Asociación de Agricultores de España, 406, 544
Asociación de Empleados, 134, 723, 733
Asociación de Escritores y Artistas, 467
Asociación de Ingenieros Industriales, 465, 544
Asociación de la Prensa de Madrid, 506, 511, 542
Asociación de Señoras de las Escuelas Católicas, 387
Asociación para la defensa de la Sociedad, 387
Asociación para la Enseñanza de la Mujer, 321, 474
Asociación Ynternacional Universal Española, 253
Association pour l'Histoire des Chemins de Fer, 659
Astilleros del Nervión, 78
Asunción, 117, 381, 442, 767
Atarazanas, 626
Atarfe, 475
Ategorrieta, 172
Ateneo, 68, 82, 585
atentado, 45, 630
Atlántico, 43, 85, 143, 517
Atocha, 79, 176, 181, 210, 347, 387, 497, 542, 639, 680, 810, 811, 821, 823, 830, 852, 853
Aubert, 644
Australia, 52, 598
Austria, 346, 356, 395, 448, 496, 711, 767
Austrias, 196, 270, 780
avería, 422, 458, 706, 848

averías, 232, 256, 257, 258, 261, 297, 454, 473, 476, 720, 848, 849, 889
Ávila, 82, 395, 478, 768
Avisador Malagueño, 75, 151, 152, 203, 364, 370, 502, 550, 588, 589, 590, 591, 611, 682, 766, 784, 867, 871
ayudante, 117
Ayuntamiento, 78, 79, 83, 113, 138, 153, 173, 206, 360, 370, 388, 390, 393, 407, 413, 417, 419, 422, 442, 453, 458, 461, 462, 463, 555, 591, 597, 610, 616, 621, 668, 681, 714, 756, 759, 767, 770, 774, 777, 782, 786, 791, 830, 856, 859, 866, 868
Azagadores, 188
Azcárate, 63
Azogaderos, 606
azúcar, 76, 149, 150, 428, 440, 609, 752, 792
Babcock & Wilcox, 544
Badajoz, 73, 267, 268, 291, 395, 407, 423, 458, 494, 510, 607, 609, 678, 735, 784, 796, 809, 830, 833, 834, 848, 886
Baedeker, 658
Baeza, 125, 126, 182, 371, 384, 722, 812, 835
bahía de Cádiz, 148, 615
Bailly-Bailliere, 135, 541, 648, 649, 652, 654, 666, 667, 755, 765, 864, 881, 893
Bajos Pirineos, 430
Balaguer, 452, 666
Baldwin, 143
Baleares, 271, 281
Ballesteros, 342, 678
Banco de España, 30, 53, 79, 118, 151, 196, 198, 407, 635, 780, 781, 789, 865, 866, 890
Banco de Inglaterra, 52
Banco de Isabel II, 53, 74
Banco de Málaga, 53, 62, 75, 429, 591, 604, 718, 780
Banco de París, 69
banco de San Carlos, 151, 890
Banco Español de Crédito, 55
Banco Hispano Americano, 55
Banco Hispano Colonial, 55
Bandeira, 676
bandoleros, 296, 297
baños curativos, 398, 707
baños de mar, 481, 490, 491, 492, 516, 789, 830, 859, 860, 861
Barbotan, 351
Barcelona, 26, 35, 41, 45, 51, 53, 55, 58, 66, 89, 90, 92, 94, 95, 107, 109, 111, 150, 151, 153, 156, 158, 166, 171, 174, 180, 195, 228, 283, 291, 308, 315, 325, 326, 327, 342, 346, 377, 378, 383, 385, 395, 416, 424, 428, 434, 441, 445, 452, 453, 454, 455, 458, 459, 460, 461, 462, 464, 465, 467, 476, 479, 493, 494, 495, 497, 501, 503, 504, 505, 513, 514, 516, 519, 537, 538, 539, 549, 562, 563, 573, 598, 599, 619, 645, 666, 670, 674, 677, 678, 679, 699, 703, 710, 712, 713, 729, 752, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 764, 766, 767, 769, 770, 771, 775, 777, 779, 781, 782, 784, 785, 786, 789, 790, 791, 792, 794, 797, 812, 813, 816, 826, 829, 831, 833, 835, 839, 841, 842, 843, 844, 848, 853, 857, 858, 865, 866
Bareras, 189
Baring Brothers, 52
Barradin, 128
barrio de Canfranc, 434
barrio de Pozas, 639
barrio del Sur, 387
Basilio Parent, 80
Bastilla, 456
batallón, 79, 252, 253, 256, 261, 616
Bauer, 61, 70, 78, 80, 115, 128, 162, 175, 193, 194, 212, 214, 237, 244, 281, 289, 294, 300, 303, 306, 537, 544, 568, 569, 701
Baviera, 146, 156, 448, 676
Bayona, 147, 430, 448, 494
Baza, 171, 796, 838
Bécquer, 388, 389, 748
BELDA, 221, 756
Bélgica, 44, 52, 146, 156, 158, 186, 346, 356, 395, 448, 496, 547, 596, 639, 767
Belgrano, 686
Bellas Artes, 83, 84, 358, 591
Belmez, 73, 75, 190, 199, 497, 796, 802, 803, 809, 827, 851
beneficencia, 112, 113, 149, 299, 380, 398, 400, 401, 402, 687, 761, 776
Benjumea y Burín, 222
Benquet, 676
Bergeon, 564
Berlín, 88, 98, 99, 100, 146, 169, 171, 172, 275, 276, 747, 841, 892
Bermúdez de Castro, 70, 175, 237, 280, 284, 363, 569, 570
Bernard y Papon, 185
Bernardo Portuondo, 63
Bernet y Compañía, 677
Bertrand Gille, 564
Bessemer, 160, 166
Best Friend, 143
Betancourt, 90, 152, 311, 891
Bettelheim, 39
Biarritz, 69, 676, 874
BIBLIOTECA REGIONAL DE MADRID, 508, 757, 890
Bibliothèque Nationale de France, 145, 649, 762, 875
bienio progresista, 81, 158, 269, 413, 607, 767
Bignell, 186, 187
Bigot, 691
Bilbao, 111, 147, 172, 173, 327, 383, 490, 494, 535, 546, 562, 598, 600, 641, 679, 703, 752, 755, 756, 761, 774, 785, 796, 797, 824, 829, 831, 846, 859
Bismarck, 612
Blaise, 80
Blarie, 664, 872
Bobadilla, 175, 183, 198, 199, 204, 505, 617, 788, 796, 839, 848
Boccherini, 63, 864
Boceta, 621
BOJA, 140
Boldorini, 416
Boletín Judicial, 688
Boletín Oficial, 39, 98, 140, 202, 774
BOLSA, 567
Bombay, 598
bomberos, 609
Bona, 653
Bonanza, 71

Bonifacio Ruiz de Velasco, 63
Borbón, 96, 147, 148, 175, 355, 359, 364, 450, 505, 560, 598
Borbón y Braganza, 598
Borbones, 147, 159, 396, 488
Bordieu, 40
Borel, 80
Borjas Blancas, 406
Boserías, 677
Boston, 144
Bougeau y Croce, 188
boulevard des Capucines, 34
boulevart Montmartre, 698
Bradshaw, 658
Brasil, 44, 51, 728
Braudillard, 40
Bravo Murillo, 58
Bredall, 658
BRÉGUET, 311, 890
Brochet, 189
Bru, 395
Bruselas, 92, 146, 149, 169, 171, 427
Buenos Aires, 424, 494, 626, 638, 836
buey, 826
Buffon, 375
Bulletin de Paris, 691
Bullier, 691
Burdeos, 17, 25, 82, 147, 184, 310, 317, 318, 319, 323, 445, 449, 469, 493, 494, 496, 498, 656, 676
Bureau Commun des Compagnies Espagnoles, 711
Bureau-Presse, 676
BURGOS, 111, 173, 758, 863, 884
Burton Russel, 375
Buschental, 74
Bustos y Castilla-Portugal, 235
Buuvier, 564
Caballero, 221, 273, 591
Cabañas, 678
Cabezas, 326, 814
cabildo catedralicio, 397
Cabral Aguado-Bejarano, 388
cabriolés, 291, 885
Cáceres, 69, 79, 170, 302, 352, 363, 407, 454, 797, 812, 834, 859
cacicato, 76, 232, 236, 367
cacique, 69, 235, 588, 602
caciques, 41, 231, 366, 602
caciquil, 66, 76, 236, 240, 790
caciquiles, 235, 236, 406
Cadenas, 429
Cádiz, 55, 62, 71, 72, 75, 80, 81, 85, 86, 92, 111, 147, 149, 150, 151, 152, 158, 174, 178, 190, 199, 207, 212, 216, 247, 281, 283, 288, 294, 295, 296, 320, 328, 359, 371, 372, 380, 399, 414, 424, 432, 433, 441, 492, 493, 494, 495, 498, 516, 559, 598, 612, 616,672, 681, 686, 711, 713, 726, 727, 764, 770, 779, 790, 804, 831, 832, 853, 859, 867, 868, 881, 884, 889
Café Inglés, 75
Cail, 80
caja de ahorros, 134
Caja de Seguros de Madrid, 685
Caja Mercantil de Valencia, 431
Calatayud, 256, 311, 486, 501, 547, 812
caldera, 234, 235
Caldera (ciudad), 157
Calderón de la Barca, 426, 444
Calero Portocarrero, 42, 147, 148, 149
California, 52, 162
Callas, 494
Calle Abaxadors, 678
calle Alcalá, 75, 237
calle Alfonso I, 677
calle Ballesta, 632
calle Calderería, 550
calle Carros, 624
calle Casapalma, 550
calle Claris, 677
calle Codols, 678
calle Comedias, 550
calle Costanilla de los Ángeles, 678, 679
calle Cuarteles, 205, 206
calle de Alcalá, 508
calle de Aventureros, 597
calle de Esparteros, 594
calle de la Cintería, 550
calle de la Montera, 643
calle de Leganitos, 638
calle de Puerta del Mar, 613, 617, 685, 688
calle de Quevedo, 643
calle de San Agustín, 626
calle de San José, 597
calle del Cister, 618
calle del Marqués, 550
CALLE DEL PRADO, 634
calle del Sur, 79
calle Desengaño, 614
calle Encarnación, 635
calle Goya, 677
calle Granada, 550, 869
calle Guzmán el Bueno, 639
calle JACOMETREZO, 635
calle Magdalena, 109, 678, 779
CALLE NUEVA, 540
calle Pez, 63
calle Pontejos, 236
calle Real, 677
calle Recoletos, 177
calle Salinas, 550
calle San Miguel, 677
calle Serrano, 227
calle Ventura de la Vega, 638
Calleja, 260, 826
Calomarde, 147
Calvet y Boix, 677
Camacho, 302
Cámara (apellido), 429
Cámara de Comercio, 30, 55, 589, 590, 615, 830, 859, 868, 870
Camba, 320
Caminero, 76
Camino de Santiago, 426
Caminos, 67, 69, 78, 81, 90, 91, 92, 94, 95, 108, 150, 152, 153, 171, 195, 200, 205, 217, 227, 236, 238, 258, 261, 267, 281, 283, 313, 326, 342, 354, 367, 368, 370, 371, 427, 434, 468, 473, 488, 541, 566, 567, 573, 576, 577, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 607, 648, 652, 653, 654, 667, 670, 677, 678, 679, 698, 705, 716, 718, 719, 729, 740, 741, 742, 743, 752, 756,

766, 768, 777, 792, 796, 797, 825, 861, 863, 865, 866, 867, 880, 881, 884, 888, 889, 893, 894
CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA, 646
caminos y canales, 93, 786
Camondo, 71, 72, 86
Campanillas, 183, 199, 256, 342, 343, 612, 748
Campillos, 176, 198, 851
Campo de Gibraltar, 85, 207, 598, 672, 727, 730
CAMPOS, 118, 220, 413
Campos Elíseos, 616
Canadá, 37, 38, 517
Canadian Pacific Railway, 37, 143, 774
canal de La Mancha, 495
canal de Panamá, 89, 596
canal de Urgell, 465
Canalejas, 63, 78, 424
Canarias, 208, 281, 597, 598, 626
Cándido Noceal, 394
Cánovas del Castillo, 74, 75, 81, 82, 84, 237, 458, 585, 685, 733, 759, 768
cantonalismo, 266
Cañete, 371
Capitanía General, 192, 264, 434
Capitulares, 597
Carabaña, 638, 639
carabineros, 267
cardenal (miembro del clero), 394
Cardenal (Sr. notable), 371
Cardero de la Vega, 615
Caribe, 281
Carlisle, 703
carlistas, 192, 254, 255, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 317, 394, 395, 412, 438, 619, 672, 747, 780, 846, 847, 889
Carlos IV, 111, 396, 767
Carlos V, 46
Carlos VII, 264
Carmelitas, 381, 383, 828
carnaval, 503
Caro Piñar, 403
Carolina del Sur, 143
Caronne, 189
Carrera de San Jerónimo, 638
Carreras e Hijos, 550
Carrión Hermanos Impresores, 654, 881
Carriqui, 74
carro, 277
carruajes, 114, 142, 204, 210, 233, 243, 286, 288, 289, 290, 292, 293, 294, 297, 306, 312, 349, 350, 354, 356, 358, 370, 371, 434, 454, 483, 488, 547, 598, 616, 617, 621, 623, 625, 682, 831, 832, 841, 867
Cartagena, 49, 69, 70, 78, 126, 221, 232, 235, 236, 254, 255, 260, 266, 283, 294, 311, 313, 314, 345, 350, 365, 366, 367, 368, 393, 463, 486, 493, 494, 498, 504, 546, 547, 571, 572, 598, 717, 742, 753, 756, 762, 791, 812, 822, 826, 834, 846, 847, 849, 853, 885, 888, 889
cartel, 432, 501, 507, 508, 700, 707, 708, 710, 836, 839, 840
carteles, 23, 243, 496, 497, 501, 517, 530, 539, 544, 559, 592, 613, 652, 684, 692, 695, 696, 700, 707, 708, 709, 710, 711, 756, 760, 812, 826, 836, 838, 839, 843, 844
Cartier, 206
Carvajal, 81, 270, 364, 428, 446, 552
Casa de Contratación, 147, 433, 764
Casa de Desamparadas, 400
casa de María Santísima de las desamparadas, 400
Casa Guardia, 429
Casa-Banca de Madrid, 431
Casado, 81, 84
Casado (pintor), 448
Casariche, 183, 204, 615
Casetas, 469
Casielles, 429
Casilari, 81, 540, 549, 550, 551, 552, 553, 555, 556, 721, 740
Casino de Madrid, 67, 68, 70, 71, 74, 75, 76, 77, 237, 291, 716, 731, 785, 792
Castañeda, 63
Castelar, 425
Castellanos de Losada, 488
Castillejo, 181, 290, 314, 316, 363, 493, 497, 498, 549, 830, 846
Castro y Quesada, 631
Cataluña, 197, 259, 264, 280, 347, 453, 490, 619, 641, 677, 703, 770, 789, 794, 796, 817
Cayetano Sanz, 508
Cea Bermúdez, 74, 147
Ceballos, 102, 264, 857
centenario, 172, 451, 703
Centennial Exhibition, 435
Central Pacific, 162
Cepeda, 322
Cerdeña, 172, 601, 839
certamen internacional de orfeones obreros, 397
Cervera, 327
Ceuta, 422, 737
Chabert, 218
Chafarinas, 615
Chaix, 192, 199, 531, 533, 534, 649, 650, 651, 659, 663, 665, 666, 667, 670, 686, 687, 695, 696, 698, 721, 729, 741, 742, 749, 761, 765, 775, 841, 851, 868, 871, 872, 873, 875, 876, 882
Chamartín, 210
Chamousst, 428
Champagne, 371
Chappe, 311
Chapple, 39
Charcolmo, 607
Charleston, 143, 765, 769
Chatelus, 70, 175, 198, 237, 284, 362, 363, 369, 568, 578
Chávarri, 639
Chemin de Fer de Paris à Orléans, 875
Chemis de fer d'Orleans, 711
Chéret, 517, 708
Chile, 157, 179, 251, 468, 752, 761, 821
Chinchilla, 78, 119, 125, 126, 234, 235, 722, 812
choque, 58, 234, 375, 608
Chroniques des Transports, 703, 884
Churriana, 206, 617, 618, 798
Ciempozuelos, 181, 351, 381, 383, 829, 832, 833
Cien Mil Hijos de San Luis, 86
Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, 93, 152
Ciencias Morales y Políticas, 83, 93, 424, 467
Cierva Peñafiel, 544
cinematógrafo, 34

Círculo de Córdoba, 372
Ciriaco María Sancha, 394
Císcar y Císcar, 45
Cisneros, 489
Ciudad Real, 73, 87, 104, 105, 106, 107, 180, 280, 281, 314, 316, 353, 400, 401, 420, 490, 494, 507, 510, 546, 549, 571, 607, 794, 796, 809, 830, 833, 834, 847, 848, 858
civilización, 37, 38, 39, 141, 247, 457, 519, 563, 787
CIWL, 168, 879
Clasificación general de mercancías, 551
Clavey, 676
Clemente, 305, 306, 467, 526, 677
CNT, 112
Código de Comercio, 54, 57, 58, 589, 630, 782
Codorcillo, 638
Cody, 517, 760
Coello y Quesada, 78
cofradías, 111, 112, 392, 396, 503
Coín, 176, 597, 598, 617
Colegio de desamparados, 383
Colegio de El Escorial, 346
Colegio de Minería de México, 90
Collez, 573
Colling, 623
Colmenar, 176, 618, 622
Colmenares, 609
Colón, 441, 442, 452, 458, 468
colonia, 84, 143, 149, 156, 399, 452, 483, 509, 604
Colonial, 466, 467, 815
colonias antillanas, 281
Comandancia General, 264
comercial, 24, 26, 29, 33, 41, 51, 54, 102, 103, 104, 107, 108, 123, 126, 168, 174, 176, 177, 178, 266, 283, 429, 454, 463, 483, 484, 526, 530, 539, 550, 551, 553, 555, 559, 561, 562, 564, 574, 577, 582, 583, 584, 605, 613, 621, 625, 634, 653, 654, 674, 676, 682, 684, 687, 688, 699, 708, 713, 714, 724, 728, 754, 766, 768, 771, 775, 836, 838, 844, 867
comercio, 52, 54, 56, 61, 90, 99, 111, 205, 283, 287, 364, 429, 501, 502, 538, 544, 559, 570, 579, 587, 589, 590, 595, 597, 604, 612, 649, 662, 687, 688, 714, 760, 775, 868
comisario, 84, 435
Comisión Bíblica, 375
Comisión de Faros, 152
comisión delegada, 133, 419, 458
comisión ejecutiva, 322, 443, 445, 454, 458
Comisión Española de Historia Militar, 450, 770
Comisión Mixta, 326
comisión permanente, 238, 620
comité, 55, 67, 69, 71, 81, 86, 127, 128, 137, 138, 175, 177, 179, 184, 186, 190, 193, 199, 201, 210, 212, 214, 216, 229, 238, 246, 255, 281, 282, 283, 284, 289, 298, 299, 305, 306, 307, 308, 309, 311, 314, 326, 350, 359, 360, 366, 369, 384, 391, 399, 400, 402, 404, 409, 415, 419, 421, 445, 448, 449, 459, 462, 464, 467, 468, 469, 470, 472, 475, 489, 495, 497, 498, 532, 533, 534, 535, 536, 545, 566, 567, 568, 570, 572, 573, 578, 579, 581, 616, 629, 631, 649, 652, 666, 690, 701, 705, 706, 707, 717, 718, 721, 723, 740, 742, 743, 879
Compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal lateral à la Garonne, 281
Compagnie du chemin de fer du Nord, 25
Compagnie générale d'annonces, 691
Compagnie Générale Transatlantique, 393
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, 159
compañía de Andaluces, 220, 221
Compañía de Córdoba a Sevilla, 214, 217, 288
Compañía de ferrocarriles de Asturias, León y Galicia, 585
Compañía de Fives Lille, 257
Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España, 264, 544
Compañía de los Ferrocarriles Portugueses, 382
Compañía de Navegación e Industria, 350
Compañía de Sevilla a Cádiz, 432
Compañía de Tabacos de Filipinas, 585
Compañía de Vapores Españoles Correos Transatlánticos, 281
Compañía del Central de Aragón, 501
Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, 30, 31, 42, 198, 334, 342, 722
Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Sevilla, 210, 211
Compañía del Noroeste, 159, 160, 170, 585, 768
Compañía del Norte, 55, 166, 170, 299, 307, 392, 393, 395, 432, 440, 454, 455, 456, 459, 493, 498, 504, 505, 512, 513, 516, 573, 632, 641, 643, 655, 711, 826, 828, 841, 844, 855, 862
Compañía Francesa de Aguas de Torremolinos, 75
Compañía general de anuncios, 691
Compañía General de Anuncios, 691, 692, 696
Compañía Ibérica de Redes Telefónicas, 328
Compañía Internacional de Coches Camas y de los Grandes Expresos Europeos, 168
Compañía Madrileña de Teléfonos, 327
Compañía Metalúrgica de Mazarrón, 69
Compañía Peninsular de Teléfonos, 326, 327
Compañía Portuguesa, 361
Compañía Telefónica Nacional de España, 36, 324, 328, 783
Compañía Transatlántica Española, 281
Compañía Valenciana de Navegación de Sister, 431
conde de Cattness, 603
conde de Cheste, 264
conde de Fuentes, 371
conde de Llanos, 75
conde de Morny, 198
conde de Peracamps, 473
conde de Quinto, 273
Congregación de Madres de la Piedad, 385
Congregación del Ángel de la Guarda, 829
Congreso Católico de Sevilla, 394
Congreso Católico de Zaragoza, 394
Congreso Católico Español de Tarragona, 396
Congreso de los Diputados, 80, 184, 236, 541, 649, 667
Congreso Eucarístico Nacional, 394
Congreso Internacional de Ferrocarriles, 544
congreso médico-farmacéutico, 447
Congreso Nacional de Ingeniería, 544, 826
Congreso obrero, 436
Congreso Obrero Socialista, 138

Consejería de Cultura, 140, 529, 621, 767, 892
consejo de Estado, 278, 536
Consejo de Ministros, 70, 74, 76, 80, 81, 85, 175, 236, 237, 285, 368, 424, 662, 865
Consejo Superior de Ferrocarriles, 544, 863
Conservatoire National des Arts et Métiers, 91
Conservatorio de Música, 440
Constance, 623
Constancia Tucumán, 638
Constitución de 1812, 147, 433
contabilidad, 58, 81, 103, 104, 170, 177, 178, 180, 421, 521, 522, 524, 535, 548, 552, 553, 634, 705, 706, 721, 763
contencioso, 86
Convención de Londres, 509
Convenio de París, 44
Cook, 658, 839, 841
Coon, 39
Copiapó, 157
CÓRDOBA, 1, 24, 25, 26, 30, 31, 42, 62, 65, 68, 70, 71, 73, 75, 77, 80, 81, 85, 96, 113, 117, 123, 149, 156, 175, 176, 178, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208,209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 226, 236, 237, 256, 257, 258, 259, 279, 280, 285, 287, 288, 291, 292, 294, 296, 297, 299, 302, 311, 313, 314, 315, 330, 333, 334, 342, 361, 364, 366, 370, 371, 372, 380, 381, 382, 384, 385, 388, 397, 401, 404, 407, 413, 415, 428, 429, 432, 446, 487, 490, 491, 493, 494, 497, 498, 506, 513, 514, 518, 524, 539, 540, 541, 546, 547, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 571, 572, 587, 590, 591, 592, 593, 598, 603, 606, 607, 613, 614, 617, 622, 623, 670, 672, 682, 683, 685, 686, 701, 702, 709, 711, 713, 716, 718, 722, 724, 725, 726, 727, 730, 747, 749, 750, 763, 771, 775, 778, 781, 789, 792, 794, 796, 797, 798, 799, 801, 802, 803, 805, 806, 807, 808, 809, 812, 827, 834, 839, 840, 846, 848, 849, 850, 851, 856, 864, 866, 868, 869, 881, 884, 886, 889
CÓRDOBA, 450, 551, 552, 553, 554, 610, 770, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 810, 828, 849, 850, 851, 856, 859, 864, 867, 869
Cornailles, 142
Corona, 24, 41, 62, 83, 90, 109, 143, 207, 270, 271, 300, 348, 349, 354, 355, 488, 559, 560, 612, 617, 727
Correderas, 113, 182, 606
correspondencia, 23, 28, 61, 65, 70, 79, 291, 698
Cortázar, 444
corte, 68, 299, 350, 351, 353, 355, 358, 359, 415, 419, 461, 488, 490, 506, 510, 515, 608, 615, 649, 727, 782
Cortés, 273, 508, 543, 817, 824
cortijo de Bogantes, 199, 200
Coruña, 45, 159, 171, 174, 291, 562, 598, 638, 677, 768, 778, 790, 859
Cosío, 668
Council Bluffs, 162
Courpon, 360, 362
Cousin, 608
Covarsi, 678
Covent Garden, 678
Crebús, 135
Crédito Mercantil Valenciano, 431
Crédito mobiliario, 585
Crespaderne, 117
criminal, 119, 602, 607, 608, 619
crisis, 51, 52, 55, 58, 84, 156, 179, 195, 256, 376, 412, 563, 589
Cristino Martos, 63
Cristóbal Pastor, 834
Crónica de Negocios, 63, 864
Crooke, 76, 77, 615
Crouzet, 564
Cruz Roja, 252, 253, 254, 408, 891
Crystal Palace, 426
CTNE, 328
Cuadra y González de la Rasilla, 85
Cuadra y Raoul, 85
Cuba, 69, 79, 84, 96, 147, 149, 150, 156, 192, 252, 253, 272, 281, 377, 399, 408, 427, 598, 602, 616, 632, 637, 735, 752
Cucala, 260
Cuenca, 407, 830, 834, 848
Cugnot, 142
d'Alési, 664, 665, 711, 871, 872, 873, 875
d'Auribeau, 430
Daguet, 629, 630
Daimiel, 155, 352, 353, 354, 719, 736, 744, 888
DARRO, 598
Dato e Iradier, 80
David, 36, 117, 143, 767
Davila, 300
de Bona, 567, 670
de Castro, 268, 422, 616, 631
de Girardin, 691
de Jáuregui, 615
DE LA CERDA, 80, 492, 555, 681, 683, 684, 749, 750, 779
De la Gándara Navarro, 68
De La Torre, 81, 82, 85, 86, 135, 176, 227, 228, 653, 654, 655, 667, 749, 880
de la Torrecilla, 371
de Lilliers, 444
de Mier, 613
de Montes, 540, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 721, 740, 868, 869
de Navia Osorio, 450, 766
de Paula, 86, 424, 615, 616, 668
de Ribera y Fieve, 415
de Val, 669, 681, 773, 797, 857
Década Ominosa, 44, 95, 147
Dehodencq, 388, 748
Delaby, 444
Delahante, 198
Delaperrière, 86
Delft, 88
Delicias, 170, 210, 342, 497, 789
Delord, 189
Denis, 487, 686, 757, 867
Denné Schmitz, 678
Dentu, 605
Depósito de la Guerra, 192, 778
Despeñaperros, 188, 287, 371, 606
Detroyat, 585, 614, 724
Diario de Badajoz, 267
Diario de Córdoba, 203, 370

Diario de las Cortes, 272
Diario de los Debates, 69
Diario Español, 596
Diario Noticioso, Curioso-Erudito, Comercial, Público y Económico, 230
Diario Oficial de Avisos, 226, 228, 229, 230, 261, 271, 586, 741, 808, 884
Díaz de Escovar, 365, 502, 587, 588, 590, 594, 749, 885
Díaz y Zafra, 80
Dibujo, 166, 263, 275, 316, 317, 319, 520, 543, 576, 746, 747, 748, 749, 808
Diccionario general de bibliografía española de Dionisio Hidalgo, 512
Diccionario general de ferrocarriles, 108, 768
Diccionario histórico-crítico de España, 450
Dickson White, 374, 375
Diego Casas, 265
diligencia, 256, 269, 289, 290, 488, 517, 587, 597, 598
Dióscoro Puebla, 669
Diputación, 173, 195, 330, 331, 364, 397, 413, 440, 441, 502, 591, 616, 685, 714, 753, 754, 758, 759, 762, 770, 773, 775, 780, 785, 788, 794, 869
Dirección General de Correos, 70, 79, 269, 271, 280, 285, 286, 288, 290, 292, 293, 294, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 319, 322, 324, 444, 747
Dirección General de Instrucción Pública, 473
Dirección General de Obras Públicas, 45, 210, 221, 227, 236, 403, 669, 801, 802, 852
director de Obras Públicas, 315, 349, 371
Directorio, 91, 859
División de Ferrocarriles, 205, 238, 244, 726, 801
doctrina Monroe, 612
Domenech, 654, 655, 893
Domingo Mendívil, 507
Domínguez, 42, 200, 344, 388, 389, 748
Don Benito, 385, 811, 848
Donergue, 190
Donnay Creusot, 431
Donnay Dethin, 431
Dos Sicilias, 147, 601
Douderny, 186, 190
Draper, 374
Dresde, 146
Dublín, 143
Dulce, 616
Dumas, 74, 187, 189
Dupuy, 200, 553
duque de Baena, 80
duque de la Victoria, 80
duque de Sesto, 232, 237, 239, 240, 241, 716, 720, 726, 727
Durán, 200, 653, 670, 671, 672, 677, 741
Durán Ruiz, 200
Durrieu, 430
Düsseldorf, 171
Duveyrier, 691
E. M. Cuende, 579, 580
Echegaray, 58, 63, 93
Écija, 71, 178, 288, 827
École Polytechnique, 87, 88, 650
Edad de Plata, 96, 790
Edmonson, 703
Eduardo Abela, 63
Eduardo Palanca, 615
EE.UU., 94
Eiffel, 169
El ángel de la Guarda, 382
El Auxiliar del viajero, 667, 668
El Avisador de Badajoz, 267
El Chorro, 183, 199, 617
El Ciudadano, Apuntes para la historia y revista semanal, política y económica, 148
El Combate, 638
El Conde de Montecristo, 74
El Consultor del Viajero, 669, 867
El Correo de Huelva, 441
El Crédito Español, 63, 864
El Cronista, 682, 688
El Diluvio, 642
El Eco Agrícola, 424
El Eco Universitario, 424
El Eco vascongado, 599, 601
El Espejo, 677
El Espíritu Público, 605
El Evangelio del hombre, 637
el Fénix, 137
El General Motín, 637
El Globo, 585, 640, 642
El Heraldo de la Rioja, 646
El Heraldo de Madrid, 395, 424, 586, 741, 857
El Imparcial, 78, 83, 91, 261, 576, 585, 619, 631, 632, 640, 741, 749, 787, 856, 863
El Independiente, 267
El Indicador de España y de sus posesiones de Ultramar, 540, 549, 550, 791
El Liberal, 511, 585, 640, 642, 856, 857, 867, 888
El Lobumano, 638
el Maño, 262
El materialismo es la negación de la libertad, 637
El Monitor de las Vías Férreas, 668, 669
El Motín, 642
El Mundo Político, 585
el *Museo Universal*, 98
El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías, 607, 632, 633, 634, 635, 636, 638, 640, 642, 643, 645, 741, 749, 772, 864
El País de la Olla, 682, 754
El Papel Verde, 682
El Pensamiento Español, 596
El Perchel, 621, 623
El Popular, 473, 474, 687, 888
El Porvenir, 638, 809
El Progreso. Diario republicano progresista, 688
El Rivereño, 642
EL THARSIS, 598
el Universal, 618
Electricidad, 98, 99, 171, 320, 443, 444, 448, 775, 822, 838, 881, 893
Eliade, 39
embajada de Francia, 284, 400
Emilia Larios Larios, 77
empresario, 65, 118, 149, 157, 159, 320, 351, 369, 428, 431, 442, 507, 511, 515, 516, 537, 576, 582, 583, 588, 693, 724
Enríquez, 80, 429
Entreguerras, 52, 331, 560, 561
Equidad Tributaria, 637

Errasti, 185, 186, 189, 366
Esbozo de un diccionario universal en cuatro lenguas, 450
Escobar, 78, 346, 356, 357, 369, 716
Escolapios, 381
Escosura, 273, 816
escribiente, 228
escribientes, 119, 227, 228
escritor, 74, 83, 85, 86, 247, 273, 346, 360, 377, 449, 543, 569, 570, 619, 636, 641, 642, 680
Escuela central de París, 76
Escuela de Agricultura, 440
Escuela de Canales del Buen Retiro de Madrid, 152
Escuela de Chicago, 36
Escuela de Comercio, 440, 687
Escuela de Guardias Marinas de San Fernando de Cádiz, 152
Escuela de Taquigrafía, 440
Escuela Especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 92, 152
Escuela Gimnasio Taurina, 506
Escuela Náutica, 440
Espiel, 75
Establecimiento tipográfico de D. Manuel Martínez Nieto, 685, 869
Establecimiento Tipográfico de E. Odriózola, 654, 881
Establecimiento Tipográfico de J. Rodríguez, 654, 881
Establecimiento Tipográfico de *Las Noticias*, 686, 868
Establecimiento Tipográfico de los Hijos de E. Minuesa, 654, 655, 894
establecimiento tipográfico El Trabajo, 639
estación, 24, 42, 48, 70, 79, 114, 115, 119, 120, 121, 122, 126, 155, 168, 170, 176, 178, 180, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 218, 219, 221, 233, 234, 235, 238, 239, 254, 259, 260, 261, 262, 265, 267, 288, 309, 312, 315, 316, 319, 321,325, 336, 342, 343, 344, 351, 352, 353, 360, 364, 365, 370, 371, 372, 380, 387, 392, 404, 416, 428, 432, 462, 472, 483, 484, 494, 502, 504, 527, 533, 542, 551, 579, 595, 602, 604, 607, 608, 612, 617, 621, 623, 646, 676, 678, 680, 682, 691, 693, 703, 713, 714, 715, 748, 753, 797, 798, 799, 801, 802, 803, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 823, 827, 833, 835, 843, 844, 846, 847, 849, 852, 853, 856, 857, 864, 866
Estado, 23, 27, 33, 41, 44, 47, 57, 59, 60, 62, 66, 69, 71, 80, 83, 85, 93, 109, 111, 112, 159, 226, 353, 354, 378, 481
Estados Unidos, 37, 44, 51, 52, 56, 75, 124, 134, 143, 157, 160, 162, 166, 249, 319, 320, 435, 436, 457, 468, 509, 558, 561, 564, 612, 619, 728, 747
Estados-nación, 164
Estambul, 168
estatutos, 54, 56, 57, 70, 110, 127, 128, 176, 228, 229, 299, 338, 339, 340, 341, 414, 473, 529, 544, 545, 556, 571, 720, 747, 867
Estébanez Calderón, 74
Etcheto, 678
Eugenio Blin, 80
Eusebio Page, 82, 84, 170
Explotación, 49, 61, 72, 103, 115, 118, 124, 177, 180, 209, 213, 218, 296, 316, 382, 523, 525, 553, 794, 797
Exposición Universal de Chicago, 435
facción, 261, 262, 847
Falcó d'Adda, 514
familia real, 250, 348, 349, 350, 351, 352, 354, 358, 371, 481, 484, 514, 516, 784
familias de amigos, 41, 232, 716, 718, 719, 720
Farre, 598, 600
Fausto Muñoz, 686, 868
Febrel, 200
Federación Internacional, 544
Federico de Prusia, 450
Felipe V, 270, 271, 450, 505
feminicidio, 600
feria, 374, 388, 391, 440, 441, 456, 461, 485, 494, 503, 513, 620, 792
Fermín Caballero, 273
Fernández Angulo, 344
Fernández de Córdoba, 446
Fernández Guerra, 371, 472
Fernández Janer, 444
Fernández San Román, 451
Fernández Tolón, 218
Fernández Villaverde, 63
Fernando Camino, 221
Fernando Cao, 669, 680, 681, 773, 790
Fernando León y Castillo, 63
Fernando Poo, 69
Fernando VI, 90
Fernando VII, 44, 66, 74, 82, 147, 148, 152, 272, 331, 434, 488, 560, 614
Ferrándiz, 203
Ferrer, 75
Ferrer y Casanova, 75
ferrocarril de Interior, 678
Ferrocarril de María Cristina, 198, 590
Fichot, 520, 748
fiestas del Pilar, 370, 396
Figuerola, 58, 197
Filadelfia, 143, 144, 435, 436, 437, 626, 748, 752
Filipinas, 58, 69, 252, 253, 254, 272, 281, 427, 452, 598, 787
Filosofía de la Caridad, 637
Finca La Concepción, 75
Florencio Echénique, 444
Florenno, 358
Floridablanca, 271
Flota de Indias, 433
folklore, 39
folleto, 377, 543, 605, 631, 637, 668, 836, 838, 857
Fomento, 48, 59, 67, 78, 82, 91, 93, 98, 113, 138, 151, 160, 184, 192, 193, 194, 199, 205, 209, 214, 218, 221, 222, 227, 228, 233, 234, 235, 238, 239, 240, 244, 251, 263, 266, 268, 284, 285, 295, 298, 300, 309, 312, 327, 331, 356, 358, 363, 364, 365, 367, 370, 371, 397, 400, 402, 420, 431, 437, 438, 446, 447, 448, 449, 453, 466, 474, 511, 512, 514, 616, 631, 653, 680, 726, 764, 768, 778, 824, 847, 850, 854, 855, 866, 867, 868, 886, 892
fonda de Europa, 677
Fonda de la Alameda, 370
fonda de la Victoria, 598
Fonda de Minerva, 617

Fonnet, 659
Fontan, Abascal y Compañía, 282
Fot. Lacoste-Madrid, 713
Foucault, 40
Fournel, 573
Fowler, 495, 748
fragata, 598, 608, 612
Francia, 23, 24, 25, 26, 29, 30, 44, 51, 52, 54, 56, 59, 69, 77, 82, 86, 87, 88, 90, 91, 107, 110, 126, 142, 145, 147, 151, 153, 154, 155, 156, 158, 164, 168, 172, 185, 186, 190, 193, 196, 198, 202, 203, 209, 250, 264, 267, 272, 281, 282, 284, 298, 302, 310, 311,324, 326, 346, 350, 356, 359, 395, 399, 400, 401, 412, 417, 426, 430, 433, 435, 441, 443, 444, 448, 450, 454, 456, 464, 478, 494, 496, 497, 498, 501, 504, 505, 509, 517, 526, 527, 531, 532, 534, 535, 561, 562, 564, 569, 570, 571, 573, 574, 581, 592, 596, 598, 600, 606, 648, 649, 650, 653, 659, 662, 666, 670, 671, 673, 675, 676, 677, 678, 679, 690, 691, 692, 695, 696, 698, 700, 703, 707, 708, 710, 711, 712, 713, 717, 720, 721, 723, 728, 729, 741, 746, 749, 756, 767, 794, 797, 799, 813, 830, 840, 841, 855, 865
Francisca de Lara, 218
Francisco Contreras, 221
Francisco I, 707
Francisco Rosado, 594
francos, 55, 71, 72, 73, 137, 138, 212, 213, 229, 310, 324, 350, 362, 464, 496, 498, 532, 568, 573, 581, 675, 701, 705
Frankfort, 171
Franquelo, 184, 197, 550, 588, 589, 593, 611, 613, 614
Freixas, 678
Freyler, 187, 189
Fruchard, 659, 875
Fuencarral, 601
Fuengirola, 173, 176, 762
Fuente de Piedra, 204
Fuente la Higuera, 260
Fuentemayor, 646
funcionario, 61, 211, 278, 669, 685, 714
Fürth, 146
fusilados, 260, 264, 265
Fúster, 262
G. Molina, 615
Gabinete de Máquinas del Retiro, 90, 311
Gabriel Rodríguez, 63
Gaceta de los Caminos de Hierro, 258, 369, 541, 566, 579, 583, 653, 670, 894
Gaceta de Madrid, 58, 111, 152, 153, 154, 185, 197, 208, 209, 226, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 237, 239, 241, 261, 267, 268, 271, 272, 278, 279, 285, 291, 304, 306, 322, 323, 325, 353, 367, 371, 451, 464, 607, 628, 717, 720, 734, 743, 756, 767, 773, 832, 851, 854, 884, 885, 886, 887, 888, 889
Gaceta de Obras Públicas, 465
Gaceta peninsular ultramarina, 670
Gaeta, 603
Gaitán, 198, 200
Galante, 444
galeras, 272
Galicia, 85, 159, 170, 171, 269, 703, 756, 776, 780, 790, 794, 796, 825, 830
Gallardón, 483
Gallego Díaz, 384
Gallica, 31, 444, 649, 650, 765, 885, 890
gamacistas, 406
Gamazo Calvo, 446
Gándara, 68, 69, 70, 71, 72, 76, 77, 546
Garay e Ibarrola, 298
García Barzanallana, 489
García Briz, 80, 615, 867, 870
García Calamarte, 63
García Camba, 320, 321
García de Torres, 214
García Gomez, 122
García Peláez, 75, 770
García Segovia, 615
García y Álvarez, 375
Gare de l'Est, 209
Gare du Nord, 209, 676
Garein, 629, 630
Garibaldi, 598, 603
Garret, Sanz y Cía, 429
gas, 29, 31, 36, 53, 78, 139, 161, 205, 415, 444, 709, 769, 782, 826, 866
Gasperoni, 56
Gasset y Artime, 78
Gasset y Chinchilla, 78
Gastañaga, 189
Gaucín, 176
Gauthier Hermanos y Cía, 281
Gayen y Paseti, 429
general española, 432, 613
Génova, 388, 608, 748
Gerencia del Catastro, 176
Gibraltar, 76, 85, 151, 498, 598, 709, 711, 839, 862
Gijón, 92, 110, 126, 157, 159, 173, 699, 753, 764, 775, 779, 817, 824, 859
Gil Blas, 354, 668, 669
Gil de Montes, 540, 556
Gil de Zárate, 92
Gil María Fabra, 63
Giménez Pérez, 200
Giner de los Ríos, 626
Giral, 550
Gironza, 434
Gisbert, 436
Givors, 202, 799
Glasgow, 144, 623
Glaspalazt, 448
Glorieta de Pignatelli, 434
Gluckman, 39
Gobernación, 80, 81, 82, 84, 85, 93, 113, 118, 154, 160, 202, 205, 208, 273, 277, 278, 279, 284, 285, 293, 295, 296, 300, 301, 304, 305, 312, 315, 316, 325, 353, 371, 402, 419, 420, 423, 866, 886, 887
gobernador, 81, 139, 192, 199, 200, 201, 208, 209, 232, 233, 234, 235, 239, 240, 241, 242, 247, 267, 285, 295, 312, 352, 364, 372, 400, 401, 402, 403, 407, 419, 607, 609, 616, 716
gobierno, 48, 52, 58, 59, 60, 61, 65, 66, 82, 149, 256
Gobierno Provisional, 61, 161, 208, 209, 299, 354
goletas, 148, 281
Gomel, 86
Gómez Chaix, 686, 687
Gómez Jiménez, 431

González Almirante, 688
González Botella, 392
González de Las Cuevas, 108, 768
González y La Chica, 428
Gorostiza, 85, 86
Gorostoia, 101
Gorría, 428
Graham Bell, 436
Gran Bretaña, 51, 142, 146, 158, 164, 196, 273, 274, 426, 434, 490, 558, 657, 658
Gran Central, 184, 582, 725, 796
Gran Depresión, 52, 712
Gran Exposición de Londres, 426, 779
Gran Premio de Madrid, 512
Granada, 45, 46, 71, 80, 84, 112, 171, 178, 196, 198, 199, 203, 204, 247, 288, 375, 380, 383, 456, 475, 498, 504, 597, 598, 617, 618, 622, 672, 711, 756, 765, 777, 780, 789, 791, 816, 826, 827, 829, 851, 869
Grand Café, 34
Granollers, 666, 678
Grau, 431, 498
Grebus, 468
Gresham-house-City, E. C., 678
Gross, 198, 220, 800
Guadajocillo, 204
Guadalajara, 276, 279, 291, 313, 363, 365, 406, 475, 487, 488, 516, 638, 777, 812, 817, 834, 841
Guadalete, 148, 200
Guadalmedina, 220, 621, 623
Guadalquivir, 137, 138, 287, 324, 384, 802, 806
Guadalteba, 199
Guad-el-Jelú, 247
Guadix, 171, 247
guarda-aguja, 262
guarda-agujas, 346
Guardia civil, 297, 609
Guarrizal, 606, 607
Guatemala, 44
Guérin de Litteau, 573
Guerola, 200, 201, 364, 866
guerra de Independencia, 147, 152, 433, 488
Guerra de Secesión, 160
Guía Continental Bradshaw, 658
Guía de Barcelona a Arenys de Mar por el ferrocarril, 666
Guía de Barcelona a Francia, 666
Guía de Barcelona a Granollers por el ferro-carril, 666
Guía de Barcelona a Tarrasa por el ferro-carril, 666
Guía de Forasteros en Indias, 272
Guía de Madrid, 657
Guía de Málaga y su provincia, 80, 681
Guía del Viagero [sic] por el ferro-carril de Alicante, 666
Guía-Anunciador, 676
Guía-Itinerario de Málaga, 688, 868
Guide dans l'Allier, 662, 875
Guide indicateur illustré, 649
Guides Moulins, 659
Guillem, 669, 681
Guillén, 644, 813, 819
Guinea Española, 69
Güines, 26, 149, 150, 736, 791
gusano de seda, 608
Gutiérrez de Castro, 616
Gutiérrez de la Concha e Irigoyen, 192
Gutiérrez de la Concha y Mazón de Güemes, 192
Habana, 26, 58, 76, 149, 150, 192, 281, 295, 296, 324, 389, 487, 495, 598, 602, 616, 752, 770, 791
habanos, 693, 694
Habsburgo-Lorena, 80, 303
Hacienda, 60, 61, 63, 74, 93, 161, 175, 176, 198, 221, 230, 231, 283, 300, 325, 331, 364, 392, 489, 534, 535, 613, 621, 753, 758, 789, 840, 864, 866, 870
Haeckel, 375
Hagron, 320
Haití, 399, 612
Hallo, 711
Hamburgo, 54
Hartzenbush Hiriart, 542
Haussmann, 708
Havas, 691, 692, 770
Helbert, 366
Hendaya, 166, 168, 464, 498, 859
Henri Bonnet, 444
Heredia, 25, 62, 68, 74, 75, 76, 77, 80, 81, 85, 180, 184, 195, 197, 198, 206, 219, 220, 237, 304, 361, 364, 371, 413, 428, 429, 555, 588, 590, 591, 592, 593, 596, 615, 616, 621, 623, 626, 672, 682, 714, 718, 726, 727, 730, 734, 744, 771, 798, 799, 823, 851, 866,869
Hermanas Amantes de Jesús e Hijas de María Inmaculada, 385
Hermanas de la Asunción, 381
Hermanas de la Caridad de la Santa Familia, 380
Hermanas de la Caridad del Sagrado Corazón de Jesús, 384
Hermanas de la Caridad Presentación de la Virgen de Arenys de Mar, 383
Hermanas de la Compañía de Santa Teresa de Jesús de Barcelona, 383
Hermanas de la Concepción, 383
Hermanas de la Congregación de Madres Desamparadas, 384
Hermanas de la Cruz de Sevilla, 383
Hermanas de la Doctrina Cristiana, 383, 829
Hermanas de la Esperanza, 383, 828
Hermanas de la Santísima Trinidad, 384
Hermanas de los Pobres, 382
Hermanas de Nuestra Señora de la Consolación de Tortosa, 385
Hermanas de Nuestra Señora de las Mercedes de Málaga, 383
Hermanas de San José, 383, 828
Hermanas del Asilo de la Caridad, 381
Hermanas del Colegio de Jesús, 383, 829
Hermanas del Perpetuo Socorro de Toledo, 385
Hermanas del Sagrado Corazón de Jesús, 383, 828
Hermanas del Servicio Doméstico, 383, 828
Hermanas Hospitalarias de Málaga, 385
Hermanas Hospitalarias del Sagrado Corazón de Jesús, 384
Hermanas Salesianas del Sagrado Corazón de Jesús, 385

Hermanas Siervas de María, 383
Hermanas Terciarias Franciscanas del Rebaño de María, 385
hermandades, 383, 396
Hermanitas de los Pobres, 381
Hermanos de las Escuelas Cristianas, 384
Hernández, 56, 174, 265, 615, 782, 841, 857, 866
Hernández Cuartero, 265
Herraiz, 81, 508
Herrero, 260, 591
Hersach, 636
Hervas Ausmendi, 444
Hidalgo, 619
Hijas de Cristo, 383, 829
Hijas de la Caridad, 380, 383, 828
Hijas de María Santísima de los Dolores de Sevilla, 383
Hijos de García, 449
Historia de D. Pedro I de Castilla anotada por U. R. Q., 637
History of the conflict between religion and science, 375
Hong-Kong, 598
Hospicio, 400
hospital, 113, 114, 139, 401, 402, 419
Hoyos, 616
Hubert y Mauss, 39
Huelin, 197
Huelva, 72, 225, 442, 458, 468, 559
Huelves, 655, 894
Huérfanos, 254, 403, 829, 865
Huerta, 181, 260, 846
Husser y Menet, 712
Husson, 573
Huxley, 375
Ibarra, 151
Iglesia católica, 374, 375, 378, 380, 393, 397
Igualada, 327
Ilan, 494
Ildefonso Marzo, 591
Ildefonso Trompeta, 63
Ilustración de París, 360
Imbert de Majarrés, 615
Imperio Austrohúngaro, 146, 156
Imperio Otomano, 172
Imperio turco, 172
Imprenta Central, 135, 531, 654, 765, 856, 863, 865, 866, 881, 893
Imprenta de "Alrededor del Mundo", 655, 865, 894
Imprenta Española, 148, 149, 759
Imprenta Monsalvez, 688, 868
Imprenta Nacional, 230, 427, 481, 766, 767, 775
Imprenta Real, 109, 271, 272, 450, 766, 778
impresos, 23, 24, 42, 59, 60, 118, 192, 272, 273, 333, 336, 338, 339, 358, 503, 518, 522, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 541, 542, 544, 547, 657, 684, 687, 688, 701, 704, 716, 720, 721, 771, 777, 843
Imprimerie Centrale, 199, 650, 695, 698, 761, 765, 882
Imprimerie Chaix, 721
Imprimerie de Fudez Frères Éditeurs, 662, 875
Imprimerie et librairie centrales des chemins de fer, 663, 872
Imprimerie Renou et Maulde, 661, 876
Inclusa, 398, 400
Independencia, 86, 422, 435, 619, 638
Indicador Continental Cook, 658
Indicador Oficial, 81, 227, 654, 667, 678, 679, 766, 865, 880, 881
Indicateur officiel, 649, 885
Industria Malagueña, 76, 429
infanta María Isabel, 349
Infantería, 192, 252, 778
ingeniero, 43, 77, 82, 84, 87, 89, 90, 91, 93, 121, 137, 138, 139, 152, 153, 162, 166, 170, 177, 178, 187, 191, 193, 194, 199, 203, 205, 206, 210, 211, 217, 221, 227, 236, 238, 244, 250, 268, 273, 311, 319, 324, 363, 407, 424, 438, 467, 470, 553, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 586, 587, 596, 604, 704, 773, 799, 865
Inglaterra, 51, 52, 54, 69, 77, 87, 89, 125, 142, 144, 148, 156, 160, 186, 196, 250, 273, 359, 375, 395, 399, 441, 457, 495, 496, 509, 547, 603, 626, 675, 748
inspección, 58, 91, 93, 108, 114, 138, 200, 216, 217, 227, 230, 231, 235, 282, 314, 320, 553, 576, 635, 646
Inspector, 240, 309, 437, 644
Instituto de Ingenieros Civiles de España, 544
Instrucción para el manejo y conservación de las placas giratorias, 552
Instrucción para la carga de los wagones y la conducción de materias inflamables, 551
Instrucciones a los empleados, 553
Instrucciones a los engrasadores, 553
Instrucciones sobre la marcha de las locomotoras, 553
Instruction pour la pose de la voie, 553
insurrección, 257, 261, 413, 618
insurrectos, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 266, 616, 889
International Telephone & Telegraph, 328
inventos, 98, 142, 160, 162, 268, 274, 275, 276, 319, 438, 520, 542, 575, 626, 747, 893
Irún, 291, 327, 494, 603, 711, 839, 859
Iruract-bat, 603
Isabel II, 58, 59, 60, 61, 81, 151, 155, 192, 196, 202, 207, 208, 209, 231, 237, 250, 256, 264, 272, 273, 299, 349, 350, 352, 353, 354, 356, 357, 359, 360, 361, 363, 364, 369, 371, 377, 388, 413, 428, 433, 484, 489, 514, 560, 595, 596, 598, 605, 615, 716, 719, 727,731, 734, 736, 742, 789, 791, 798, 851, 855, 888
Isabel la Católica, 268, 591
Isasi, 429
Isern, 429, 823
Islas Británicas, 51, 144, 156, 197
islas Carolinas, 452
Istúriz, 363
Italia, 44, 46, 52, 54, 57, 65, 159, 165, 172, 384, 450, 457, 487, 496, 612, 675, 709, 728, 757, 792, 830
itinerario, 287, 288, 291, 353, 355, 463, 498, 617, 652, 688, 869, 887
Itinerarios de líneas férreas, 669
ITT, 328
Iturzaeta, 540
J. C., 642
Jaca, 395

Jacques, 86, 145, 168, 756, 775
Jaén, 178, 180, 288, 297, 371, 403, 706, 707, 774
Japón, 608
Jara Pozuelo, 121
Jardiel, 642
Jardins-Bas, 662, 875
Jareño, 474
Jiménez, 124, 448, 489, 863, 868
Joaquín Costa, 66, 78, 406, 770
Joaquín Ferrer, 76
José Joaquín de Herrera, 151
José María de Quintas, 608
José Ricord, 200
Josefa Álvarez Portela, 321
Jourdain Monnret, 544
Journal de l'Exposition internationale d'électricité, 444
Journal des Sciences appliquées a l'Industrie, 444
Juan Antonio del Valle, 615
Juan Clemens, 80
Juan de Avendaño, 637
Juan Giró, 429
Juárez, 618
judicial, 120, 176, 218, 257, 258, 266, 300, 368, 538, 618, 625, 628, 631, 685, 869
juez, 258, 368, 608, 628
Julio Foucault, 456
Junta de Andalucía, 34, 96, 140, 310, 621, 764, 765, 767, 783, 787, 789
junta de beneficencia de Linares, 401
Junta de Comercio, 149, 198, 220, 428, 588, 589, 590, 591, 592, 597, 604, 610, 615, 622, 724, 756, 870
Junta provincial de Agricultura, Industria y Comercio, 615
Junta Suprema de Caridad, 400
Jurisprudencia, 83, 649, 667
Jury, 446
justicia, 89, 123, 218, 235, 320, 537, 596, 630, 631
Kalendario manual y Guia de Forasteros en Madrid, 657, 680
Kalendario particular, 657, 680
Keromnés, 221
Keynes, 52
Kingstown, 143
kiosko 46, 676
Krets, 152
l'Aigle, 694, 697
L'Arrivée d'un train en gare de La Ciotat, 34
l'École Centrale des Arts et Manufactures de París, 87
LA ALIADA, 616, 618
La Bandera Católica, 688
La Bestia, 638
La Bomba, 867
La Cantárida, 638
la Carolina, 257
La Coineña, 622
La Confederación Latina, 682
La Correspondencia autógrafa, 582, 583
La Correspondencia de España, 121, 122, 346, 353, 369, 573, 582, 603, 620, 642, 668, 716, 742, 857, 887, 888, 893
La Crónica de Badajoz, 267
La Crónica de Cataluña, 619
La Discusión, 247, 256, 257, 261, 423, 682, 688, 887
La educación moral de la mujer, 637
La educación moral del hombre, 637
La elocuencia de los números, 637
la Encina, 125, 126, 493, 722
La Estrella, 491, 492, 738, 748
La Fe, 585
La Flamenca, 514
La Fórmula resolutiva del socialismo racional, 637
La Fórmula social, 637
La Gariátide, 637
La Gazette de Paris, 573, 855
La Gloriosa, 91, 196, 207, 208, 209, 299, 605, 616, 617, 780, 885
LA GRANADINA, 616, 617
La Hoja, 69, 566
La Iberia, 261, 616
la Imprenta, 148, 230, 236, 271, 272, 427, 449, 450, 508, 531, 542, 545, 549, 555, 556, 716
La independencia, 619
La Izquierda Liberal, 688
La Luz, 682
La Madrileña, 622
LA MADRILEÑA, 598, 616, 617
La Mañana, 84
La Moral Democrática, 637
La Neurosis anárquica, 637
La nobleza comerciante, 150, 151
La Patrie, 371, 372, 855
LA PENINSULAR, 613
La Presse, 164, 691, 877
la Rábida, 203, 442, 468
La Razón, 424
La Religión de la Ciencia, 637
La República Ibérica, 424
La Toja, 171
La Tradición, 688
la *Tribuna*, 603
La Unión Conservadora, 688
La Unión Ilustrada, 503
La Unión Mercantil, 502, 503, 688
La Verdad, 368
Labitte, 86
Laborde, 287, 747
ladrón, 536
ladrones, 116, 297, 620
Laffitte, 691, 819
Langreo, 157, 773
Laplaza, 47
Larios, 25, 62, 68, 74, 75, 76, 77, 80, 81, 85, 195, 197, 616
Las Gemelas, 612
Las Novedades, 370
Lauren, 635
Laurent, 203, 249, 250, 360, 735
Lavaurs, 80
Le Borgue y Compañía, 185
Le Chapelier, 110, 111, 770
Le Cicérone impérial, 659
Le Figaro, 435
Le Globe, 592
Le Hon, 198
Le Mans, 19, 30, 331, 332, 527, 650, 695, 698, 703, 711, 713, 715, 747, 749, 750, 765, 876, 884, 887

Le Masson, 210, 212, 371, 629
Le Mefsager de Paris, 573, 855
Le Moniteur, 573, 608, 855, 876
Le P. O. Illustré, 331
Le Pays d'Auge, 703, 887
Le Siècle, 164
Leach, 39
Lebauf de Montgermon, 80
Lecoq, 705
Lefort, 251
Lefrançois, 630
Leliévre, 603
Lemasson, 365
Lemoine, 86, 229
León XIII, 112, 393, 394, 452, 481
Lequin, 564
Lérida, 327, 406, 863
Lesseps, 89, 596
Lévi-Strauss, 39
Lévy, 564, 573
Lévy-Leboyer, 564
Lex Flavia Malacitana, 591
Lex Flavia Salpensiana, 591
Ley de Bancos y Sociedades de Crédito, 59
Ley de Ferrocarriles, 48, 59, 96, 555
Ley de Policía e Imprenta, 511
Ley de Sociedades por Acciones, 59
Ley General de Ferrocarriles, 59, 158
Ley Moyano, 92
Ley Ollivier, 111
Leyes Flavias malagueñas, 591
Librería de Fé, 638
librería Española, 678
Librería Irradiación, 638
Librería universal, 685
Libros del Saber de Astronomía, 46
Liceo, 68
Liga Vizcaína de Productores, 632
Lima, 598
Linares, 65, 71, 113, 125, 126, 171, 180, 258, 321, 371, 379, 401, 402, 403, 606, 631, 722, 762, 794, 804, 828, 832, 833, 848, 869
Linares Rivas, 631
Lincoln, 596, 608, 612
Lion, 600, 818, 836
Lipsia, 146
Lisboa, 76, 159, 166, 168, 169, 170, 267, 303, 352, 353, 354, 407, 469, 470, 494, 508, 676, 678, 686, 711, 766, 831, 832, 887
Lite, 260
Litografía de Pérez y Berrocal, 550
Livermore Salas, 74
Liverpool, 143, 144
Livret Chaix, 531, 650
Livret-Guide Goffin, 659, 661, 749, 876
Llorente, 70, 78, 80, 128, 179, 237, 251, 283, 531, 537, 546, 568, 630, 724
lobbies, 41, 240, 284
lobby, 25, 180, 195, 197, 207, 239, 372, 588, 590, 591, 592, 610, 615, 682, 726, 727, 730
Lobe, 705
Loja, 616, 617, 622
Londres, 42, 54, 84, 86, 95, 144, 146, 148, 149, 160, 168, 172, 174, 273, 375, 426, 427, 448, 468, 589, 626, 658, 678, 709, 711, 759, 782, 786, 818, 838, 839, 841, 864
López de Peñalver y de Sayas, 91
López de Uralde, 429
López Guijarro, 593
López Hermanos, 429
López Hermosa, 78
López Roberts, 279, 291
López y Compañía, 281
López y López, 281, 394
Lora del Río, 615
Lorca, 171, 413, 796
Loring, 25, 62, 65, 68, 70, 74, 75, 76, 77, 80, 81, 85, 180, 184, 195, 197, 198, 200, 201, 205, 206, 207, 237, 239, 240, 304, 322, 324, 361, 364, 371, 372, 380, 412, 413, 428, 490, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 588, 590, 591, 592, 593, 596, 602, 616, 621, 682, 714, 718, 724, 726, 727, 730, 734, 741, 759, 772, 785, 851, 866, 869
Los huérfanos, 637
Lozano, 261, 262, 471, 847
Lugo, 395
Luis de León, 502
Luis María Pastor, 74
Lumen, 638
Luque, 17, 610, 824
Luxemburgo, 618
Lyon, 54, 145, 283, 284, 362, 400, 496, 497, 547, 649, 659, 663, 664, 749, 776, 872, 873, 874, 878
M. de Lara, 615
Mac Andrews, 449
Mackenzie & Brassey, 153
Madariaga, 451
Madoz, 59, 196, 613, 614
Madres Escolapias, 383, 829
Madrid Taurino, 508, 757
Maegherman, 86
Magenta, 608
MÁLAGA, 1, 17, 19, 24, 25, 30, 31, 42, 46, 65, 70, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 80, 81, 82, 84, 85, 90, 92, 96, 110, 112, 149, 151, 157, 162, 170, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 180, 182, 183, 184, 194, 195, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 211, 212, 219, 220, 221, 222, 226, 237, 247, 248, 256, 257, 259, 283, 287, 288, 292, 320, 330, 333, 334, 342, 361, 364, 365, 370, 372, 380, 381, 385, 388, 392, 395, 413, 420, 422, 427, 428, 429, 475, 482, 490, 491, 492, 493, 494, 498, 502, 503, 518, 539, 540, 541, 547, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 559, 562, 563, 574, 575, 585, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 595, 596, 597, 598, 601, 602, 604, 605, 606, 610, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 632, 670, 672, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 691, 701, 702, 709, 711, 713, 714, 715, 716, 718, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 730, 740, 747, 748, 749, 750, 753, 754, 756, 758, 759, 762, 764, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 788, 789, 790, 791, 792, 794, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 827, 829, 831, 832, 833, 835, 844, 849, 851, 853, 859, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 881, 885, 886, 887, 893, 920

Málaga en Nuestros Días, 686, 868
Málaga, estación de invierno, 502
malhechores, 116, 206, 270
Malina, 146
Mallorca, 45, 150, 151, 157, 160, 166, 170, 759, 764, 768, 776, 783, 821
Malores, 586
Malta, 598
manantial de las Aguas de la Peña, 499, 710
Manchester, 143, 144
Manescau, 77
Manglery, 221
Manila Hockey Club, 69
Manresa Sánchez, 705
Manual del ferrocarril de Madrid a Aranjuez, 667
Manual Poor, 653
Manuel Cano, 401
Manuel Cortina, 278, 280
Manuel Mateo, 260
Manuel Pastor y Landero, 137
Manuel Pedregal, 63
Manzanares, 156, 180, 181, 183, 184, 185, 190, 194, 211, 212, 213, 217, 219, 236, 288, 289, 291, 294, 310, 311, 314, 320, 366, 372, 413, 490, 494, 497, 507, 517, 606, 726, 794, 801, 805, 806, 808, 809, 850, 858, 884
Maqueda, 188
Marbella, 85, 176, 197, 590
Marchena, 71, 178, 827
Mardomingo y Compañía, 635
María Cristina, 80, 82, 83, 96, 147, 149, 153, 272, 303, 448, 560, 590, 598, 759
María de la Concepción, 83, 595
María de las Mercedes, 355
Mariano Mas, 186
Mariano S. Muniesa, 63
Marichal, 543, 749
Mariño, 631
Maristany, 326, 327
Marmachado, 472
marqués de Campo, 281
marqués de Comillas, 281, 394, 598
marqués de Corvera, 67, 69, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 239, 366, 367, 628, 717, 720
marqués de Guadalmina, 85
marqués de La Habana, 192
marqués de la Merced, 371
marqués de la Vega de Armijo, 364
marqués de Novaliches, 248
marqués de San Román, 451
marqués de Santana, 572, 666, 716
marqués de Urquijo, 78, 79, 253, 302
marqués de Valdeiglesias, 78, 346
marqués del Duero, 80, 192, 370, 428
marqués del Genal, 77
Marquesado de Santa María de Silvela, 83
Marqueti, 508
Marry, 587
Marsella, 281, 283, 298, 310, 359, 495, 496, 547, 598
Marsellesa, 267
Martí, 128
Martín, 17, 76, 109, 193, 206, 218, 247, 349, 375, 551, 591, 608, 615, 632, 685, 712, 759, 760, 778, 814, 851, 869
MARTÍN Y GONZÁLEZ, 685, 869
Martínez de Aguilar, 550, 589
Martínez de Campos, 631
Martínez Montes, 80, 428
Martínez y Gil, 447, 885
Martinez y Pirel, 573
mártires de Chicago, 138, 722
Martorell, 327, 494, 679
Martos, 178
Martos y Balbí, 69
Marx, 40, 89, 559, 561, 728
Mas y Bignell, 186
Mataró, 26, 95, 153
Maura, 446
Maurice, 154, 503, 564, 599, 678, 757, 771, 777, 785
Mayeroni, 416
Mazzini, 603
mecánico, 45, 46, 47, 142, 311, 706, 789
médico, 74
Medinaceli, 311
Mediterráneo, 35, 85, 235, 236, 256, 279, 281, 283, 284, 287, 309, 362, 366, 368, 483, 490, 497, 579, 598, 609, 725, 775, 786, 797, 836, 859, 863, 885
Medoc, 371
Méjico, 89, 618
Mellado, 685
Méndez Bejarano, 642
Méndez San Julián, 372
Mendizábal, 196, 434, 544
Meneses, 371
Mengíbar, 114, 182, 371
mercantil, 44, 54, 57, 58, 176, 225, 227, 228, 241, 242, 295, 313, 437, 554, 580, 588, 589, 655, 774, 855, 868
Mercier, 80, 81, 491, 555, 681, 682, 686, 691, 779, 868
Mercurio Histórico y Político, 271
Merget, 630
Mérida, 73, 136, 137, 267, 302, 407, 472, 812, 833, 834, 848
Mermet, 677, 875
Método para acelerar el triunfo del problema social, 637
Meudon, 154
mezquita, 372
Mi Religión, 637
Micaela Desmasieres, 400
Midland, 160, 838
militar, 40, 67, 68, 85, 86, 88, 90, 91, 109, 122, 139, 172, 174, 191, 207, 245, 249, 264, 266, 267, 330, 413, 422, 430, 449, 450, 451, 499, 543, 605, 613, 616, 621, 634, 637, 680, 686, 772, 785, 835
Milton, 703
minas, 69, 70, 75, 85, 88, 136, 137, 138, 139, 140, 142, 145, 146, 157, 176, 190, 197, 324, 384, 446, 604, 630, 672, 686, 746, 792, 796, 797
Minaux, 496, 497, 709
Minayo, 267
Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio, 437
Ministerio de Gobernación, 118
Ministerio de la Presidencia, 449
Ministerio de Ultramar, 78, 295, 303, 399, 446

ministro, 44, 58, 59, 61, 67, 68, 70, 74, 78, 80, 81, 82, 84, 85, 87, 92, 138, 147, 160, 175, 184, 192, 193, 194, 197, 214, 218, 222, 231, 235, 238, 239, 249, 251, 255, 256, 266, 273, 277, 278, 279, 283, 293, 294, 295, 305, 306, 309, 312, 315, 316, 325, 353, 356, 363, 364, 367, 370, 371, 392, 399, 419, 420, 423, 446, 452, 453, 454, 460, 468, 474, 489, 512, 544, 613, 631
Mino y Recacho, 188
Minois, 375
Miño, 85, 170, 768
Miranda, 316, 494, 598, 599, 600, 601, 747
Miraval y Spínola, 657, 680
Misioneros de la Congregación del Espíritu Santo, 382
Missouri, 162
Misterio de Defensa, 450
Molinero, 677, 824
Mollinedo, 175, 238, 280, 367, 414, 415, 782
Mompó, 327
Mon, 175, 358, 369
monarquía, 68, 348, 354, 357, 360, 596, 657, 727
Monarquía de Julio, 145
Mondariz, 171
Moniteur universal, 571
Monitor del Imperio Francés, 572
Monovar, 452
Mont Cenis, 165
Montauban, 382
Monte de Piedad, 75
Montemayor, 182, 204
Montepío, 128, 135
Montero, 387, 474, 508, 705, 819, 869
Montero Ríos, 474
Montesa, 259, 260
Montesinos, 70, 103, 115, 213, 214, 300, 566, 572, 631, 740
Montevideo, 424, 494, 626
Montilla, 182, 204, 685
Montinege, 189
Montjuic, 465
Montpellier, 147, 871, 873
Montreal, 143
Monturiol, 250
MOÑIZ, 686, 868
Moreda, 171
Moreno Micó, 615
Moreno y Caja, 499, 500
Morés, 265
Moret, 69, 78, 394, 458
Moreu, 615
Morón, 71, 797
Moscú, 172, 371, 469
Moulins, 662, 875
Moussard, Cheyles y Compañía, 350
Moya, 511, 592, 613, 682, 684, 685, 750, 778
muelle de la Pescadería, 219
Muelle Nuevo, 220
mujeres, 109, 114, 115, 265, 321, 323, 379, 382, 391, 601, 621, 705, 774, 809
mujeres de la limpieza, 265
multas, 46, 47, 49, 116, 119, 120, 127, 208, 209, 226, 227, 231, 232, 233, 235, 237, 238, 239, 240, 241, 279, 284, 291, 420, 718, 720, 722, 726, 885
Muntadas, 499, 500, 501, 710
Muñoz Epelde, 267
Muñoz Romero, 200
Murcia, 45, 69, 78, 126, 196, 232, 235, 236, 254, 262, 280, 311, 322, 328, 365, 366, 367, 368, 383, 413, 420, 425, 447, 453, 462, 463, 473, 486, 487, 493, 494, 504, 547, 559, 753, 760, 770, 781, 786, 791, 812, 826, 827, 829, 833, 834, 849, 856, 857, 885
Museo de Antigüedades, 472
Museo Nacional, 389, 397
Mutual Franco-Española, 634, 638, 643
MZA, 24, 25, 26, 30, 31, 45, 46, 47, 48, 49, 55, 56, 59, 60, 61, 62, 65, 66, 68, 69, 70, 71, 78, 79, 80, 81, 83, 84, 87, 95, 96, 97, 98, 99, 101, 102, 103, 104, 106, 107, 108, 110, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 156, 158, 160, 161, 162, 166, 168, 170, 175, 176, 178, 179, 180, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 198, 199, 200, 201, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 225, 226, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 271, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 330, 332, 333, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 374, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 427, 428, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 437, 438, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 586, 587, 592, 595, 607, 608, 609, 619, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 635, 645, 648, 649, 651, 652, 653, 657, 658, 666, 667, 668, 669, 670, 672, 677, 679, 680, 682, 684, 685, 690, 691, 692, 693, 695, 696, 697, 698, 699, 701, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 713, 716, 717, 718, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 747, 748, 749, 754, 755, 762, 772,

777, 794, 795, 797, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 815, 818, 821, 823, 825, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 861, 863, 864, 865, 882, 884, 886, 888, 889
N.A.T. Electric Works, 328
Nadal Creus, 487
Naent y Aguiles Aubé, 189
Nagelmackers, 166, 168
Najerilla, 646
Nakens, 641, 642
Nao, 576, 749
Napoleón III, 596
Nápoles, 159, 247, 426, 603, 765
Narváez, 70, 264
Nava del Rey, 321
Navarro Fotografía, 365
Navarro Mártires de Biráuqui, 638
Navas del Marqués, 608
navegación, 35, 85, 250, 393, 584
Navegación, 350, 431, 859, 864, 868, 881
Navidad, 117, 118, 566, 882
nazarí, 46, 621
Negrete, 619
Nepomuceno Camargo, 610
Nepomuceno Fernández, 610
New York, 98, 100
Newcastle, 142, 703
Newton, 51
Nicolás María Rivero, 209, 422, 423, 616
Nicolás y Montaner, 444
Nieulant, 447
Ninbert, 189
niños, 109, 261, 266, 379, 385, 504, 600, 601, 602, 639, 809, 829
Nipho y Cajigal, 230
Niza, 397, 448, 449, 502, 539
Nobel, 162, 768
Nobles Artes, 90
Noche y Día, 688
Nord Express, 169
Novelda, 120, 236, 237, 365, 367, 369, 831
Novísima Recopilación de Leyes de España, 396
Nuestra Señora de los Desamparados, 432
Nueva guía del viajero en España y Portugal, 669, 680, 790
Nueva York, 66, 76, 144, 319, 331, 375, 520, 608, 746, 748, 789
Nuñez de Prado, 685, 869
Nürnberg, 146, 777
O'Donnell, 60, 81, 237, 247, 248, 264, 413, 596, 598, 601
Obispo de Madrid-Alcalá, 253
Oblatas del Santísimo Redentor de Ciempozuelos, 383
Observaciones sobre la cuestión de los ferro-carriles de España, 543
Observatorio Astronómico, 541
Ochoa, 711, 816, 819
Office générale de publicité, 676
Oficina Común de las Compañías Españolas en París, 711
Olenace, 221
Oliveau, 676
Oliveira, 508
Olletas, 429
Ollvey, 371
ómnibus, 174, 623, 660, 661, 682, 785, 833
On the Origin of Species, 375
Opinión de Valencia, 596
Oporto, 159, 686
Orán, 271, 450
Orden de Carlos III, 75, 86, 760
orden de los Misioneros Claretianos, 377
ordenanza, 227, 228, 537
Ordoñez, 597, 630
Orduna y Muñoz, 444
Orduña, 598
Orense, 170, 285, 337, 797
Orient Express, 168, 763
Origni, 429
Ormerond y Compañía, 186
Orovio, 231
Ortega, 345
Osma, 395, 834
Osorio y Silva-Bazán, 237
Ossorio y Gallardo, 542
Osuna, 71, 508, 797
Oviedo, 472
Oyárzabal, 75, 77, 85, 198, 361, 413, 616
Pablo Espina, 200
Pacífico, 143, 163, 176, 249, 250, 251, 452, 746
Padilla, 69
Padrón Ruiz, 687
Page Blake, 84, 170
País Vasco, 111, 147, 172, 197, 264, 434, 603, 755, 782, 785
Países Bajos, 44, 52, 54
Palacio de Cristal, 448
Palacio de la Tinta, 31, 175, 221, 529, 892
Palacio de las Rejas, 68
Palacio Real, 46
Palais Royal, 659
Palencia, 159, 395, 596, 790, 833
Pamplona, 78, 395, 603, 638, 677, 703, 753, 796, 797
Paniagua Rojano, 563
pantano del Chorro, 596
Paquin, 189, 629, 630
Parador de la Concepción, 617
Parador de la Corona, 617
Pareja, 251
Parent y Schakent, 186
Paribas, 158
París, 19, 25, 30, 45, 46, 54, 55, 67, 68, 69, 71, 74, 77, 80, 81, 82, 83, 85, 86, 89, 92, 98, 99, 100, 101, 126, 127, 128, 137, 138, 145, 147, 151, 153, 154, 164, 168, 171, 175, 177, 184, 186, 190, 191, 193, 199, 201, 209, 212, 214, 215, 216, 229, 245, 246, 247, 255, 281, 282, 283, 284, 289, 298, 299, 303, 305, 306, 309, 310, 311, 314, 319, 320, 323, 326, 350, 351, 353, 357, 359, 360, 362, 366, 369, 384, 391, 398, 399, 400, 402, 404, 405, 415, 419, 426, 427, 430, 432, 433, 434, 438, 439, 441, 443, 444, 445, 448, 449, 454, 456, 459, 463, 464, 465, 467, 468, 469, 475, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 517, 532, 534, 535, 536, 537, 545, 547, 566, 567, 568, 570, 571, 572, 573, 578, 579,

581, 595, 605, 608, 612, 626, 629, 631, 636, 649, 652, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 676, 678, 690, 691, 698, 701, 705, 706, 707, 709, 711, 717, 718, 721, 722, 723, 747, 748, 749, 752, 755, 756, 760, 761, 765, 766, 774, 786, 787, 788, 826, 836, 837, 838, 840, 846, 847, 848, 849, 851, 852, 855, 893
Parisot, 432
PÁRRAGA Y LEYVA, 540
Parrao, 615
Partido Liberal, 81, 84, 85, 154, 424, 685, 887
Partido Progresista, 509
pasaje Jouffroy, 676
Paseo de Gracia, 677, 842, 844
Paseo de la Castellana, 227
Paseo de Recoletos, 227, 475
Paseo de Reding, 221, 428
paseo de Sagasta, 434
Patrimonio Histórico, 221, 365, 529, 790, 892
Pedreguer, 440
Pedro Castillo, 616
Pedro Duro, 165
Pelardy, 185, 186, 187, 189
Pellicer, 263, 543, 747, 749
Pennsylvania, 143, 160
Pensamientos, 637
Peña del Águila, 114
Peñarrubia, 199, 200
Pequeña velocidad. Tarifa única, 551
Perales, 206, 857
Peregrinación Nacional Obrera, 395
Péreire, 25, 26, 136, 145, 146, 158, 184, 185, 209, 281, 573, 590, 592, 600, 733, 768
Pérez Blancas, 444
Pérez Lirio, 618, 619
Pérez Meléndez, 616
periódico, 25, 42, 75, 78, 91, 148, 151, 154, 197, 207, 230, 232, 247, 248, 249, 256, 261, 262, 271, 323, 353, 354, 360, 364, 367, 368, 371, 423, 424, 435, 441, 444, 473, 511, 566, 567, 573, 576, 577, 578, 579, 580, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591,592, 593, 595, 596, 597, 601, 602, 603, 604, 605, 607, 608, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 619, 624, 625, 626, 628, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 638, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 647, 667, 668, 669, 678, 682, 686, 716, 724, 749, 772, 856, 857, 858, 863, 864, 867, 875, 888, 889
periódico El Guadalhorce, 591
periódico El Mediodía, 588
Perpiñán, 493
Perrot, 564
Persigny, 608
Persini, 117
Perú, 39, 144, 157, 250, 251, 612, 786
pesetas, 63, 105, 106, 107, 108, 133, 136, 137, 139, 168, 221, 253, 254, 301, 302, 303, 304, 306, 307, 322, 324, 325, 346, 347, 384, 385, 387, 390, 396, 398, 404, 407, 409, 418, 419, 421, 449, 451, 452, 454, 462, 463, 475, 476, 500, 504, 511, 517, 526, 573, 587, 626, 632, 634, 635, 637, 638, 666, 688, 857, 858
Pest-Vác, 146
Petit de Coupray, 650, 695, 696, 698, 742, 765
Philadelphia, 203
Piamonte, 172, 603
Picó Alcaraz, 405
Pidal, 80, 273
Piedras y Macho, 444
Pierre Léon, 564
PINEDA, 808
Pinto, 181, 309, 380, 707
Pinzón, 249
Pionner, 158
Pirél, 577, 578, 579, 580, 581
Pirineo Central, 228
Pirineos, 55, 164, 600
Pizarra, 183
Plainemaison, 553
Plainemasson, 81
Plano y guía del viajero en Madrid, 680, 790
playa de la Misericordia, 206
playa de Pescadería, 220
plaza de Aragón, 434
Plaza de Jáudenes, 638
plaza de la Constitución, 550
plaza de la Estación, 206
Plaza de San Paulo, 676
Plaza Nueva, 677
pneumatic rail car, 273
pobres, 299, 379, 380, 381, 382, 383, 385, 398, 402, 403, 419, 473, 504, 594, 829
poder, 24, 33, 34, 35, 37, 39, 40, 41, 46, 47, 48, 55, 57, 65, 66, 67, 68, 70, 75, 76, 77, 78, 79, 81, 117, 122, 127, 129, 130, 133, 135, 147, 150, 158, 172, 193, 197, 225, 231, 232, 235, 237, 238, 239, 240, 263, 280, 282, 284, 291, 295, 299, 321, 325, 349, 357, 358, 366, 368, 376, 392, 400, 403, 406, 423, 463, 484, 488, 489, 511, 518, 519, 521, 525, 576, 588, 606, 628, 630, 631, 640, 652, 658, 672, 685, 707, 714, 716, 717, 718, 719, 720, 723, 727, 729, 786, 791
Poisat, 190, 193, 215, 216, 217, 371, 415
Poitiers, 155, 746
Polack y Joseph, 585
Policarpo Pastor y Ojero, 63
policía, 48, 93, 108, 201, 242, 553, 854
Ponferrada, 159, 636
Porfirio Díaz, 619
Portbou, 327, 812, 843
Port-Bou, 711, 713
Portilla, 128
Portugal, 44, 52, 68, 70, 78, 84, 155, 156, 159, 169, 170, 269, 296, 349, 352, 353, 354, 363, 454, 494, 513, 653, 670, 671, 673, 675, 676, 677, 678, 680, 691, 716, 729, 736, 741, 749, 754, 772, 777, 797, 814, 816, 832, 838, 841, 859, 865, 869, 888
Portugalete, 465
Portuondo, 63
Porvenir de Alicante, 596
Post Office, 273
Postdam, 146
Pozal, 646
Pozo Cañada, 260, 261, 262, 265, 547
Praça de Don Pedro, 676
Pradilla, 448
Praga, 88
Prairie, 143
Prauss, 39
Premio Defensa, 450

prensa amarilla, 76, 601
Prim, 248, 509
Primera Guerra Mundial, 51, 52, 712
Primera Internacional, 127
Primera República, 81, 129, 626
Primo de Rivera, 36, 91, 328, 428, 783
Príncipe de Asturias, 349
Príncipe Pío, 170, 647
Principios de organización racional y productiva del Ejército, 637
Problemas sociales, 637
Prompt, 115, 185, 193, 367, 566, 579
Prontuario, 108, 681, 773
Protocolos Notariales, 176
Proust, 90
provincia, 44, 54, 67, 74, 76, 80, 82, 85, 109, 119, 121, 139, 154, 171, 175, 192, 195, 199, 202, 203, 207, 208, 222, 232, 233, 239, 240, 241, 242, 247, 253, 256, 260, 262, 265, 272, 279, 285, 295, 297, 316, 326, 351, 367, 372, 378, 384, 394, 401, 419, 420, 423, 429, 432, 448, 457, 475, 487, 502, 506, 549, 550, 597, 598, 600, 604, 614, 626, 672, 681, 683, 684, 685, 686, 687, 724, 749, 750, 779, 841, 868, 884, 885, 887
Pruneda, 474, 475, 476
Prusia, 56, 146, 156, 533, 604, 605, 612
público, 23, 35, 36, 43, 47, 48, 59, 63, 65, 78, 97, 98, 102, 107, 122, 126, 134, 136, 142, 145, 153, 154, 161, 164, 174, 179, 186, 188, 196, 201, 205, 206, 209, 211, 217, 219, 220, 225, 226, 228, 233, 237, 241, 242, 243, 244, 249, 250, 263, 268, 271, 281, 283, 285, 291, 292, 306, 307, 308, 310, 313, 315, 316, 323, 324, 326, 330, 341, 345, 348, 350, 353, 355, 361, 363, 368, 369, 370, 386, 392, 396, 398, 403, 406, 412, 423, 425, 426, 428, 432, 433, 435, 437, 455, 456, 463, 465, 481, 482, 483, 484, 486, 489, 491, 501, 504, 505, 506, 508, 509, 510, 514, 515, 517, 520, 530, 542, 544, 545, 558, 559, 562, 565, 580, 583, 586, 587, 610, 617, 620, 625, 634, 637, 639, 645, 648, 650, 658, 659, 666, 667, 679, 685, 687, 695, 700, 703, 707, 709, 711, 712, 719, 721, 723, 724, 725, 726, 769, 773, 779, 782, 837, 844, 865, 887
Puebla, 619
puente Cañero, 217
puente de Cañero, 217
puente de la Presa, 257
Puente de Toledo, 711
Puente Echavarría, 608
Puente Genil, 71, 183, 204, 804, 835, 848
puerto de Palos, 441
Puerto Príncipe, 69
Puerto Real, 382, 686, 859
Puerto Rico, 272, 281, 495, 598
Puig, 676
Pullman, 157, 158, 166, 781
Puzzisis, 372
Quai de la Douane, 676
Quai de Valmy, 415
Querol, 476
R. de Salas, 615
Radin, 39
Rafael María Labra, 63
Rambla de Cataluña, 677
Rambla de Estudios, 677
Rambla del Centro, 677
Ramos Power, 502
Rancés y Villanueva, 291
Rando y Soulé, 80
Rapsodia económico-político-monárquica, 450
Ravenèz, 86
Reacción Pacof, 636
Reacción Pakot, 636
Real Conservatorio de Artes, 90, 91
real decreto, 148, 230, 284, 285, 293, 300, 303, 304, 305
Real Estudio de Mineralogía de Madrid, 90
Real Gabinete de Máquinas del Retiro, 311
Real Instituto Industrial, 90, 92, 311
Real Instituto Industrial de Madrid, 92
real orden, 48, 60, 113, 149, 153, 160, 184, 185, 192, 193, 202, 203, 204, 206, 210, 212, 217, 219, 230, 236, 241, 242, 248, 251, 254, 266, 268, 278, 280, 289, 290, 292, 293, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 309, 310, 312, 314, 315, 323, 379, 397, 399, 408, 420, 495, 499, 534, 536, 546, 549, 554, 592, 614, 641, 655, 720, 721, 759
Real Sitio, 352, 355, 473, 484, 488, 515, 752
Real Sociedad Económica Aragonesa, 434
Real Sociedad Económica Matritense, 91
reales de vellón, 48, 96, 101, 104, 106, 114, 116, 117, 118, 119, 120, 123, 124, 125, 126, 129, 130, 137, 138, 160, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 193, 194, 214, 215, 216, 218, 229, 233, 240, 241, 244, 252, 257, 259, 260, 264, 266, 294, 295, 297, 299, 301, 310, 311, 313, 314, 315, 316, 319, 320, 321, 322, 345, 350, 351, 366, 410, 420, 443, 446, 475, 485, 486, 491, 500, 523, 532, 533, 569, 570, 572, 584, 693
reales decretos, 228, 325
rebeldes, 255, 256, 258, 262, 267, 616
Red Antigua, 114, 346, 464, 807, 808, 809, 810, 811, 813, 815, 818, 821, 823, 825, 841
Red Catalana, 307, 346, 408, 464, 504, 505, 794, 841, 842, 845
Reflexiones á Pablo, 637
Reflexiones militares, 450, 766
refugio del Carmelo, 381
regencia, 80, 175, 272, 303, 331, 560
registro civil, 259
Reglamento de contabilidad, 552
Reglamento de la conservación de la vía, 552
Reglamento de la organización de los servicios de explotación, 551
Reglamento de la Sociedad de Fomento de la cría caballar en España, 512
Reglamento de la vigilancia de la vía, 553
Reglamento General de Contabilidad, 551
Reglamento general de empleados, 551
Reglamento general de la circulación por la vía única, 552
Reglamento general de señales, 552
Reglamento general del servicio telegráfico, 552
Reglamento para el servicio comercial, 553
Reglamento para el servicio del almacén general: explotación, 552
Reglamento para el servicio sanitario, 551
Reglamento para los gefes [sic] de estación, 551
Reglamento para los guarda-agujas, 552

Reichenhal, 676
reinado de Carlos III, 90, 271, 396
Reino Unido, 56, 143, 147, 172, 348, 692
relaciones públicas, 24, 208, 256, 264, 355, 357, 362, 392, 398, 451, 717, 718, 728
Religiosas Concepcionistas de Santo Domingo, 385
Religiosas de Jesús María de Valencia, 384
Religiosas de la Inmaculada Concepción de María de Barcelona, 385
Religiosas de Las Providencias Agrícolas en Teyá, 384
Religiosas de María Reparadora, 383
Religiosas del Buen Consejo, 386
Religiosas Filipenses de Alcalá de Henares, 383
reloj, 46, 48, 49, 342, 714, 789
relojero, 47, 143, 311, 321
Remington, 520, 748
Renacimiento, 46, 87, 90, 247, 519, 520, 867
RENFE, 26, 43, 124, 541, 714, 828
Rentería, 172
Reparadoras del Sagrado Corazón de Jesús, 383, 829
República Mexicana, 509
Requesens, 614
Rerum novarum, 112
Resguardo, 231
Retortillo, 580, 581
reunión, 67, 79, 83, 136, 194, 199, 200, 210, 211, 212, 248, 253, 299, 326, 360, 362, 407, 414, 468, 472, 516, 538, 544, 566, 581, 621, 623, 717, 763, 792
Reuters, 692
Revista Contemporánea, 83, 687
Revista de la Asociación General de Empleados de los Ferrocarriles Españoles, 465
Revista de Prisiones, Beneficencia e Higiene, 424
Revista de Telégrafos, 323, 887
Revista general de Estadística, 607, 762
Revista Ibérica, 424
Revista Peninsular Ultramarina, 567, 584, 652, 653, 670, 672, 729
Revista Pericial Mercantil, 687
Revolución de Julio, 147
Reyes Católicos, 150, 333
Rhone, 202, 799
Rialp, 378, 677, 777, 844
Riaza Morales, 375
Richard, 186
Richelieu, 143, 570, 571, 875
Riego, 267
Riff, 630
Riga, 169
Río de la Plata, 424
río Huerva, 435
Río Janeiro, 494
Río Tinto, 55, 146, 604
Ríos Rosas, 618
Ripoll, 80, 681, 779, 868
Rivadeneyra, 106, 107, 192, 236, 247, 349, 352, 529, 530, 531, 533, 538, 542, 543, 544, 545, 549, 716, 721, 740, 748, 754, 762, 769, 773, 778, 781, 825, 826, 827, 831, 835, 837, 841, 854, 859, 860, 861, 865, 891
Rizel, 372
robo, 119, 248, 297, 435, 536, 846, 847
Rochette, 202, 799
Rocío, 563, 676
Rodríguez Correa, 585
Rodríguez de Berlanga, 591, 785, 791, 792
Rodríguez de la Presa, 642
Rodríguez Marecos, 676
Rodríguez San Pedro, 392, 866
Roig y Torres, 444
Roldós y Compañía, 677
Románov, 172
Romenf, 189
Romero Girón, 63
Romero Quiñones, 636, 637, 643
Romero Robledo, 63, 75, 85, 325
RON QUINA, 636
Ronda, 175, 176, 204, 228, 482, 699, 771, 788
Roquero, 322
Ros de Olano, 70, 175, 277, 363, 578, 579
Rosa Plazaola y Limonta, 69
Rosario, 358, 442, 603, 700, 778, 784, 889
Rostow, 36
Rota, 149
Rothschild, 24, 25, 49, 55, 71, 79, 145
Roura, 218, 236, 366
Roussef, 711
Roux, 282
Rouzier, 189, 193
Rowland Hill, 273, 774
rua Aurea, 678
rua de caes dos Soldados, 678
Rubio Velázquez, 615
rue Bellefond, 676
rue Bergère, 698
rue Buffault, 676
rue de Laval, 444
rue de Monsigny, 678
Rue de Rivoli, 661
Rue du Mont Dore, 678
Ruíz de la Herrán, 615
Ruiz de Salces, 474
Ruiz Zorrilla, 59, 630
Rusia, 52, 55, 172, 426
Saavedra, 282, 283, 284, 444, 570, 571, 642
Sabadell, 327, 383, 709, 829
Sacedón, 488
Sagasta, 81, 93, 135, 368, 446, 511, 618, 733
Saint-Germain, 145, 153
Saint-Hilaire, 375
Saint-Simon, 89
Sajonia, 146, 156, 245, 746
Saladero, 618
Salamanca, 42, 68, 74, 76, 77, 85, 159, 175, 198, 267, 277, 279, 360, 361, 362, 363, 369, 424, 430, 433, 436, 580, 581, 603, 617, 621, 716, 785, 823, 848, 859
Salaverría Charitu, 300, 489
Salmerón, 630, 687
Salteras, 511
San Antonio de la Florida, 641
San Esteban, 678
San Felipe de Játiva, 157
San Juan de Ribera, 431
San Mateo, 113
San Pedro de Alcántara, 85, 428
San Pedro del Pinatar, 425

San Petersburgo, 169, 468
San Quintín, 256
San Rafael, 206
San Vicente de Paúl, 380, 828
Sánchez Baytón, 642
Sandoval, 615
sanidad, 74, 352, 411, 412, 416, 418
sanitario, 112, 113, 122, 161, 193, 252, 253, 400, 408, 417, 499, 722, 786
Sanlúcar de Barrameda, 149, 859
Sanromá, 58
Santa Cruz de Mudela, 113, 185, 291
Santa Elena, 371
Santa María de la Alameda, 608
Santa Sede, 442
Santander, 45, 76, 327, 427, 598, 679, 699, 766, 797, 824, 859, 870
Santés, 259, 260, 888
Santiago de Compostela, 171, 395
Santiago de Cuba, 281
Santísimo Sacramento, 383
Santo Domingo, 69, 399
Santos Rivas, 638
Sanz y Fores, 394
Sarmiento, 694, 697
Sastre y Rodríguez, 108, 768
Savery, 142
Sawyer, 319, 320
Sax, 360
Say, 36
Sazerac de Forge, 585
Schaken, 80
Schakent, 186
Schelswig Holstein, 611
Secretaría, 103, 151, 226, 236, 271, 331, 511, 532, 569, 753, 755, 761, 778, 782, 824, 844, 845
secretario, 82, 147, 176, 177, 178, 227, 229, 282, 364, 428, 457, 469, 470, 471, 525, 545, 577, 583, 585, 586, 615, 857
segunda Guerra Mundial, 560
Segunda Internacional, 138
Segundo Imperio francés, 430
Seijas Lozano, 44, 92
Semana Santa, 374, 386, 388, 390, 391, 392, 393, 411, 461, 462, 483, 494, 503, 504, 748
señor Espinosa, 301
sepulcro, 471, 472
Serbia, 44
Serra, 189, 824
servicio del Movimiento, 46, 47, 107, 129, 215, 880
servicio internacional de correos, 282
servicio militar, 122
Sevilla, 31, 46, 62, 63, 70, 71, 72, 73, 89, 92, 111, 112, 136, 137, 139, 140, 147, 150, 166, 178, 180, 190, 191, 193, 194, 204, 205, 207, 210, 211, 212, 213, 214, 216, 221, 228, 264, 288, 292, 295, 296, 299, 302, 321, 336, 346, 355, 356, 358, 371, 372, 374, 375,382, 383, 384, 385, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 398, 404, 406, 411, 414, 422, 423, 428, 432, 433, 442, 443, 446, 449, 454, 461, 462, 466, 476, 483, 490, 493, 494, 495, 497, 498, 503, 504, 506, 512, 513, 524, 527, 530, 546, 549, 559, 588, 589, 598, 621, 632, 686, 688, 710, 711, 713, 716, 726, 748, 756, 767, 769, 770, 780, 791, 792, 794, 796, 801, 811, 812, 813, 816, 826, 827, 829, 831, 832, 833, 834, 835, 848, 852, 853, 858, 868, 871, 881, 891
Sexenio Democrático, 61, 254, 255, 787
Sexenio Revolucionario, 254
SGEL, 699
Siberia, 172
Siemens, 99, 166, 171, 824
Sierra Bermeja, 85
Sierras Penibéticas, 287
Siervas de Jesús de Bilbao, 383
Siervas de San José, 383, 829
Sigüenza, 113, 311, 475
Silvela, 68, 74, 75, 82, 83, 84, 85, 304, 305, 306, 323, 324, 892
sindicatos católicos, 393
Singapore, 598
Siruela, 423
Sitges Hermanos, 393
Slevens, 80
Smeeton Tilly, 520, 748
Smith, 36, 162, 820
SNCF, 19, 30, 331, 332, 527, 650, 695, 698, 703, 711, 713
Sociedad Crédito Mercantil, 326
Sociedad de Batignolles, 220
Sociedad de Crédito Valenciano, 431
Sociedad de Teléfonos Ericsson, 328
sociedad del conocimiento, 95
Sociedad Dramática, 264
Sociedad Económica de Amigos del País, 364, 428, 429, 437, 440, 441, 447, 460, 792, 868, 889
Sociedad Económica de Valencia, 440, 447, 889
Sociedad Española de Construcción Naval, 544
Sociedad Española de Electricidad, 444
Sociedad Facultativa de Ciencias y Letras, 424
Sociedad Francesa de Beneficencia, 408
Sociedad General de teléfonos de Barcelona, 327
Sociedad General Española de Librería, Diarios, revistas y Publicaciones, 698
Sociedad Geográfica de Madrid, 466
Sociedad Matritense, 466
Sociedad Minera Constancia, 623
Sociedad para el Alumbrado de Gas, 415
Sociedad Protectora de los Animales y de las Plantas, 443
Sociedad Valenciana de Agricultura, 447, 885, 889
Sociedad Valenciana de Crédito y Fomento, 431
Sociedad Valenciana de Fomento, 431
soldados, 122, 191, 226, 252, 253, 856
Solís Gil, 678
Soliva de Bresca, 615
Sommellard, 435 Sompedor
y González, 523 Soriano y
Ferrer, 444 Soteras, 677
Soteras y Molinero, 677
Souviron, 428
Spencer, 375
Spinosa y Cantabrana, 151, 764
SRI International, 562
St. Jean, 143
St. Lawrence, 143

Stanford Research Institute, 562
Stephenson, 142, 143, 147, 153, 733, 764
Stern, 71, 86
Stevens, 200
Stockton, 142, 143, 733
Stralsund, 604
Strasburgo, 448
Stuart Mill, 58
Suarez de Figueroa, 618, 619
Suávez Saavedra, 444
Subcomisión de Monumentos de la ciudad de Mérida, 472
Subirat, 431
subsecretario, 371, 399
Sud Express, 454, 709
Sudamérica, 281
Suez, 598
Suiza, 44, 52, 54, 169, 359, 496, 746, 869
Sundheim, 442
superioridad, 38, 48, 139, 188, 244, 293, 320, 435, 547
Sur-Expreso, 269
suscripción, 57
Süss, 130, 135, 136, 642
Tabacalera, 562
Tabacaria Moneco, 676
Tacubaya, 86
Talavera, 363, 631
talleres de Valentí Esparó, 158
Tamames, 609
Tamariz, 525
Tánger, 709, 711
Tarazona, 378, 395
Tardien, 81
Tarifa y reglamento de transportes, 551
Tarifas, 515, 546, 551, 571, 649, 695, 696, 825, 826, 833, 844
Tarifas generales para los transportes en gran velocidad, 551
Tarragona, 55, 107, 327, 346, 395, 406, 454, 464, 491, 494, 497, 501, 504, 505, 573, 679, 703, 796, 797
Tarrasa, 638, 666
Tassis, 270, 271
Taudenes, 200
Tavislock Row, 678
Taylor Company, 435
teatro de la Zarzuela, 484, 515
Teca, 562
Telefónica, 36, 65, 308, 324, 328, 782, 783
telefónico, 137, 319, 324, 325, 326, 886
teléfono, 23, 29, 53, 137, 226, 324, 325, 326, 327, 436, 755, 778, 782
telegráfica, 215, 226, 256, 281, 313, 314, 315, 316, 319, 320
telégrafo, 23, 29, 47, 53, 164, 215, 226, 231, 247, 256, 261, 263, 264, 267, 268, 299, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 327, 353, 371, 443, 474, 584, 671, 712, 747, 755, 778, 782, 887
Tembleque, 181, 233, 235, 278, 309, 493, 833, 834, 835
Tentor, 80
Teoría de la Justicia, 637
Teoría del Derecho, 637
Terciarias de la Divina Pastora, 383
Tesoro, 162, 196, 248, 249, 270, 325, 355, 385, 397, 419, 421, 470, 473, 506, 511, 517, 866
Tetuán, 221, 247, 248
The Art-Journal Advertiser, 589, 890
The Baltimore and Ohio Railroad Company, 57
The Great Southern, 146, 171, 796
The Times, 608
Thiers, 608
tienda de la Bandera Española, 678
timbre, 273, 525, 707, 840, 843, 866
Timmerman, 86
Tipografía de la Viuda de R. Vales, 530
Tipografía La Marina, 80, 681, 779, 868
Tlascala, 619
Tobarra, 261, 262
Todos los Santos, 117
Toledo, 46, 119, 180, 290, 309, 310, 314, 346, 358, 361, 363, 365, 386, 387, 388, 467, 484, 485, 490, 493, 494, 497, 498, 504, 547, 549, 571, 812, 830, 834, 846, 849, 859
Tolosa, 147, 494, 496, 603, 888
Tomás Píciulo y Cía, 431
Tomaseti, 586
Tontón, 637
Topete, 618, 644
Toribio Sueiro, 641
Toril, 606
Torio, 540
Toro Sentado, 517
Torre Montalvo, 646
Torremolinos, 203, 617, 618
Torrenueva, 236, 366
Torres Cabrera, 182, 204
Torres Vildósola, 79, 302
Torrijos, 74, 436, 867
Torrox, 77
Toulouse-Lautrec, 708
Tous, Ascacíbar y Cía, 158
Tovara, 236
tracción, 61, 81, 107, 115, 120, 121, 141, 142, 143, 145, 171, 172, 177, 178, 202, 257, 352, 414, 416, 438, 464, 485, 493, 553, 629, 646, 704, 892
tráfico, 60, 72, 81
transoceánica, 35
Transportes Servicios y Telecomunicaciones, 110, 586, 755, 789
tren correo, 234, 248, 291, 296, 297, 507, 858
Trendel, 676
trenes correo, 234, 269, 278, 296, 346, 417, 454
Trevercet, 469
Treviño, 619
Trevithic, 142
Tribunal, 82, 300, 306, 591, 592, 711, 869, 875
tribunales, 57, 102, 233, 234, 616, 629, 630, 631, 660
Trienio Liberal, 148, 272
Trujillo Sánchez, 200
Tucumán, 192
Tui, 84, 159, 170
Túnez, 44
Turgan, 585
Turín, 450, 612, 770
Turón, 199, 200
Tussen, 187
Ucrania, 172

Udaeta, 70, 175, 179, 194, 237, 365, 371, 546
UGT, 111, 112, 138, 785
Ulloa, 300, 824
Ultramar, 81, 93, 253, 270, 295, 296, 303, 371, 399, 400, 452, 468, 541, 550, 596, 625, 755, 864, 869
Umbert, 217
Unión Internacional de Asociaciones de la Prensa, 470
Unión Liberal, 61, 78, 81, 246, 509
Union Pacific, 162
Unión Postal Universal, 713
Union postale universelle, 713
Unión Republicana, 687, 754
Universidad central, 864
Universidad de París, 82
Universidad de Stanford, 562
Urquijo, 78, 79, 253, 264, 302, 328, 777, 845, 890
Urquijo y Landaluce, 79
Urquijo y Urrutia, 79
Uruguay, 424
Utah, 162
Utrera, 71, 797, 835
Vadollano, 180, 182, 257, 258, 794, 805, 847
Vagdmacker, 497
vagón, 42, 377, 385, 417, 440, 456, 547, 827
Valdepeñas, 181, 297, 419
Valencia, 44, 65, 67, 89, 92, 109, 152, 157, 174, 248, 256, 260, 279, 280, 284, 287, 327, 362, 381, 416, 419, 431, 434, 440, 441, 447, 454, 463, 487, 489, 490, 491, 493, 494, 497, 501, 510, 546, 580, 598, 654, 655, 678, 679, 713, 752, 755, 771, 775, 779, 781, 784,787, 792, 796, 818, 829, 832, 834, 835, 853, 858, 860, 861, 889, 893
Valero y Soto, 371
Valladolid, 65, 82, 149, 256, 272, 376, 408, 469, 599, 604, 758, 760, 767, 776, 788, 834
Valparaíso, 157, 494, 598, 783
Valverde y Álvarez, 108, 669, 680
Vancouver, 143
Vapores López, 281, 282, 283, 394
Varanda, 128
Varnier, 659
Vasconi, 221
Vaticano, 376
Vatismenil, 87
Vázquez, 365
Vélez-Málaga, 176, 198, 428
Velisla, 83
Venancio González, 302
Venta Berri, 172
Venta de Cárdenas, 114, 181, 188, 193, 216, 217, 296, 311, 313, 314, 370, 547
Venta de consolación, 297
venta de los Carros del lagar Nuevo, 610
Veracruz, 86, 151
Verdejo, 187, 189
Vergara, 92, 264
Versalles, 154, 660
Vía Libre, 641
Viaje a Mataró con el ferrocarril, 666
viajes circulares, 168, 454, 455, 463, 482, 483, 495, 496, 497, 498, 709, 729
Vicalvarada, 68, 74, 264, 269, 413
Vicente, 35, 43, 63, 103, 128, 174, 265, 380, 381, 412, 428, 486, 516, 594, 615, 757, 783, 794, 828, 835, 837, 859, 860, 866, 870
Vich, 395
Víctor Manuel, 603, 612
Viena, 88, 448, 459, 460, 626
Viernes Santo, 117, 389, 748
Viesca y Roiz de la Parra, 83
Vigil, 450
vigilantes, 227
Vigo, 153, 159, 170, 171, 337, 414, 598, 641, 756, 797, 859
Vilches, 113, 182, 215, 216, 217, 259, 370, 371, 606, 850
Villa del Río, 182, 218, 806
Villalain, 261
Villarrobledo, 123, 486
Villars, 86
Villasequilla, 119, 181, 493
Villegas, 593
Villena, 614, 860
Villieze, 573
Vinagrille, 636
Violeta, 637
Viso del Marqués, 181, 401, 402
Vitali, 80, 199
Vitali, Picard y Compañía, 199, 201, 851
Vitoria, 35, 170, 172, 328, 342, 395, 766, 767, 768, 782, 789
viuda de, 83, 218, 265, 423, 508, 529, 544, 676, 677, 809
Viuda e hijos de Luis Casanova, 431
viudas, 112, 114, 115, 135, 262, 265, 403, 555, 601, 759
Vivian, 142
viviendas, 124, 125, 126, 452, 722
Vizcaya, 563, 600, 756
vizconde de Cuba, 192
vizcondesa de Jorbalán, 400
W. Turner, 39
wagones, 121, 125, 200, 260, 292, 293, 356, 439, 454, 510, 551, 609, 630, 748
Wagon-Lits, 166, 483
Wan-Duerme, 568
Warsaw, 169
Weber, 40
Weisweiller, 238, 350, 358, 360, 362, 363, 365, 369, 489, 578, 580
Werner Martínez del Campo, 596
Werner Wolf, 596
West Point, 143
Westinghouse, 162
Weyle, 260
Wheelwright, 157
Wladivostock, 173
Yarza, 434
Zamora, 337, 668, 797, 859
Zaragoza, 24, 43, 44, 49, 69, 70, 72, 81, 90, 104, 107, 109, 113, 121, 135, 175, 186, 187, 225, 236, 237, 238, 240, 252, 256, 257, 260, 265, 277, 278, 279, 286, 293, 294, 304, 311, 313, 314, 315, 326, 327, 331, 337, 338, 350, 366, 367, 369, 377, 378, 383, 395, 396, 403, 404, 407, 408, 422, 434, 435, 451, 454, 455, 456, 457, 469, 472, 476, 486, 489, 493, 494, 497, 499, 500, 503, 516, 532, 544, 546, 549, 558,

566, 568, 570, 571, 572, 579, 586, 595, 608, 609, 677, 678, 679, 703, 710, 711, 716, 717, 718, 730, 743, 754, 755, 757, 759, 760, 761, 762, 772, 773, 777, 781, 785, 786, 788, 792, 796, 797, 801, 812, 817, 825, 826, 827, 828, 831, 835, 841, 847, 848, 849, 854, 855, 857, 859, 860, 861, 865, 891
Zarza, 260, 833
Zavala, 618
Zóilo Espejo, 63
Zorrilla, 456, 630

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. En diciembre de 2019 se han realizado solamente algunas revisiones menores de estilo, de unificación ortográfica y de actualización de los accesos a internet. También se ha realizado en esta última fecha el índice onomástico del final.

Fundación de los FERROCARRILES Españoles

El trabajo que presentamos es un estudio transversal que conecta diferentes sectores de la Modernidad en España, tomando como eje principal la construcción y apertura de las primeras líneas ferroviarias desde un enfoque desde las Ciencias de la Comunicación. El hecho de la puesta en marcha de la red ferroviaria en España tuvo unos efectos sobre la comunicación mucho más bruscos que en otros países. Las dificultades del transporte en la etapa preferroviaria habría tenido mucho que ver con el retardo en el desarrollo de la prensa comercial en nuestro país, de distribución muy dificultosa hasta la entrada en explotación de las primeras líneas férreas. Se interpreta la comunicación como materia amplia en la que participan numerosos factores, poniendo especial atención a las relaciones del Estado y con las empresas impresoras y de la comunicación del momento, así como con el público en general y con los propios empleados de las primeras ferroviarias.

Deborah González Jurado es doctora en Periodismo, con mención *cum laude* y mención europea, licenciada en Historia, máster en Marketing de Negocios y Máster en Investigación Periodística. Es autora de numerosos artículos académicos en varias líneas temáticas, con estancias de investigación y docencia en varias universidades europeas.

La página de ajuste