

Crónicas de la *tierra de hierro y de grava*: ferrocarril y automóvil en los trabajos pardobazanianos de entresiglos

Javier López Quintáns
Universidad de Santiago de Compostela

Un hombre se expone a peligros inciertos manejando un artilugio mecánico a velocidad vertiginosa: en dicha estampa, se hila como razón de ser “la sensación embriagadora de correr sobre el filo de la muerte, de verla próxima a cada instante, de devorar el espacio, de suprimir la distancia, de ser lanzado a no se sabe adónde, de dejarse atrás a los otros, por veloces que fuesen”. Es el año 1903 y Emilia Pardo Bazán se pronuncia en *La Ilustración Artística* acerca de las carreras de automóviles. No era la primera ocasión, ni será la última, en la que se enfrenta a nuevos inventos de la humanidad y, en eco, a las polémicas finiseculares en relación con los adelantos técnicos, ambigualmente oscilante la autora entre los que celebraban sus bondades y los que subrayaban sus peligros. La intención de este trabajo es comentar las miradas pardobazanianas acerca de la expansión de dos símbolos singulares del progreso, de modo particular dos medios de transporte (ferrocarril y automóvil). Enraízan estos en la simbolización de la metamorfosis que se estaba produciendo en España con el avance de infraestructuras y la transformación del mismo concepto de viajar.

En efecto, pretendo hacer un recorrido por las opiniones de Emilia Pardo Bazán y su contexto; el arco temporal elegido, entre los años 1896 y 1921 no es casual, como es evidente, pues se producen en esos momentos ciertos acontecimientos ligados a la regulación de tales medios de transporte que explican, o aclaran, alguna de las posturas de la escritora en torno a su uso. Se implica, en su versátil papel de cronista, en el contexto general de debate periodístico acerca de la implementación de determinados avances tecnológicos: de un lado, obviamente, que en el año 1892 se diseñe el primer motor de automóvil de combustión a gasolina; de otro, la sucesión de regulaciones estatales y la consolidación de iniciativas privadas que favorecen la expansión de la línea de ferrocarril y el uso de los automóviles, según se precisará. Me detendré, como es perentorio, en el año de muerte de la autora.

Las fuentes documentales que han servido de base para el presente trabajo han sido tomadas fundamentalmente de sus crónicas periodísticas y los libros de viajes pardobazanianos (algunos tienen su origen igualmente en la propia pren-

sa). Hablo del material recogido en *Por la España pintoresca* (1896), *Cuarenta días en la exposición* (1901), o *Por la Europa católica* (1902), entre otros, junto con colaboraciones periodísticas específicas, fundamentalmente en *La Ilustración Artística* de Barcelona (sobre los transportes ya había hablado brevemente Ruiz-Ocaña en su trabajo de 2004: 357-361) y *La Nación* de Buenos Aires, y trabajos incluidos en su *Nuevo teatro crítico* (1891-1893).

1. Crónicas de la tierra de hierro

De los caminos de hierro versarán las primeras líneas.⁶ Su desarrollo estuvo

6. Queda, de momento, al margen su literatura de ficción, en la que identificamos desde las poéticas e impresionistas imágenes de *Un viaje de novios* (1881) (“El compasado balance fue acelerándose, y el tren completo cruzó ante las gentes de la despedida, dejándoles en los ojos confusos torbellino de líneas, de colores, de números, la visión rápida de las cabezas asomadas a todas las ventanillas. Algún tiempo se distinguió la cara de Lucía, sofocada y bañada en llanto, y su pañuelo que se agitaba [...]. Al fin se perdió todo en la distancia, la escamosa sierpe del tren revelose a lo lejos por una mancha oscura, luego por desmadrado penacho de turbio vapor, que presto se disipó también en el ambiente. Más allá del andén, extrañamente silencioso ya, resplandecía el cielo claro, de acerado azul; se extendían monótonas las interminables campiñas, los rieles señalaban como arrugas en la árida faz de la tierra”, cito por la edición de *Obras completas* de Darío Villanueva y González Herrán, 2013: 206), que no obvia la recreación literaria de dos problemas característicos de los servicios españoles, los retrasos y las incomodidades de las instalaciones; hasta desgracias vinculadas a un accidente ferroviario (“El jefe de la estación, en su lugar, aguarda el tren, el duodécimo en aquel día despachado. ¡Qué movimiento el de la estación de Cigüeñal! Cosa de no parar un instante. Apenas sale un tren, ya es preciso pensar en la llegada de otro; y los intervalos de silencio y calma en que el andén enmudece y se ven los rieles desiertos, a estilo de severas arrugas sobre un rostro caduco, se diría que hacen resaltar, por el contraste, el bullicio infernal de las entradas y salidas [...]. Aquel mercancías, el número ‘trece’ del día, se acercaba; estaba avisado. No podía salir el portugués hasta la llegada del otro, a no ser que el otro trajese retraso y diese espacio al cruce en la inmediata estación. Solo el jefe podía saber esto. ¡Y el jefe sabía, había olvidado y recordaba entonces que el mercancías venía ya, en sentido contrario al tren acabado de salir!”, “Sin esperanza”, edición de Villanueva y González Herrán, 2005: 288), al tren que puede contextualizar el escenario de un crimen (“Corría el tren violentamente, cuneando, a causa de las desigualdades y asperezas de la vía, y su trepidación anhelante era como el resuello de un monstruo antediluviano a quien persiguiesen enemigos invisibles y que huyese de ellos a través de la desolación solitaria de los campos enormes. Hay en la marcha, entre las sombras de la noche sin estrellas —hecho tan vulgar— algo profundamente terrorífico, que no solo no percibimos en fuerza de la costumbre”, en “Presentido”, *La Ilustración Española y Americana*, núm. 43, 1910); o elemento a trasfondo de la escenificación topográfica (“Allá fuera el mundo rodaba, los trenes corrían envueltos en fuego y humo, funcionaban los laboratorios, resonaba la voz de los oradores, carcajadas del aquelarre mundano, el chirrido de la máquina y la explosión de la dinamita”, “Apuntes autobiográficos”, edición de Darío Villanueva y González Herrán, 1999: 37; “Al divisar, desde el tren, de bruces en la ventanilla, las torres barrocas de Santa María del Hinojo, bronceadas sobre el cielo de una rosa fluido, el corazón del viajero trepidó con violencia, sus manos se enfriaron. El tiempo transcurrido desapareció, y la sensibilidad juvenil resurgió impetuosa”, edición de Villanueva y González Herrán, 2005: 121); “El tren adelantaba, unas veces bufando y pitando, otras con perezoso cuneo, al través de las eternas estepas amarillas, caldeadas por un sol del trópico”, *Insolación*, edición de Darío Villanueva y González Herrán, 1999: 754); etc. No deja de traslucir la evidencia del atraso de infraestructuras, como el caso de *Insolación* y las palabras de Gabriel Pardo de la Lage (“España es un país tan salvaje como el África central. La sangre de los españoles es árabe, beduina, incluso negra. Aunque hayamos llegado al avanzado año de 1889, todas esas músicas modernas de ferrocarriles, telégrafos, fábricas, escuelas, ateneos, libertad política y periódicos son en nosotros postizas, como pegadas con goma”, edición de Darío Villanueva y González He-

muy vinculado con los procesos de implementación de infraestructuras, en paralelo a diversas fases de lo que se conoce genéricamente como “revolución industrial” en el marco cronológico del siglo XIX. Buena cuenta de los impulsos de la tecnología dieron las revistas ilustradas, a través de escorzos de calculadoras mecánicas, piernas ortopédicas u obras de ingeniería en forma de puentes y canales y el desarrollo de construcciones vinculadas al tren, como ha documentado, por ejemplo, Rodríguez Gutiérrez (2015).

El caso español presenta varias peculiaridades. Median más de veinte años de distancia entre las primeras líneas inglesas y la española de Barcelona-Mataró de 1848. Según Litvak (1991: 181), hacia 1855 el promedio de desarrollo de vía férrea era de 40 kilómetros anuales, aproximadamente; y hasta 1868 de unos 340. En el año 1870 se contaba en España con 5316 km de red de ferrocarril, y 11039 de vía ancha y 2166 de vía estrecha en 1900 (Albert Carreras y Xavier Tafunell, 2005). Es la ley de ferrocarriles de 1855 (firmada por el ministro de Fomento Francisco de Luxan durante el reinado de Isabel II) la que condiciona en gran medida el desarrollo del ferrocarril (con la regulación de aranceles; el diseño del ancho de vía, de 1,67 metros, frente al 1,435 europeo; las empresas concesionarias; etc.). El desarrollo de las infraestructuras provocó, asimismo, que germinasen polémicas en variopintos círculos intelectuales en las que resulta interesante el contraste entre la idealización del artilugio y las visiones deshumanizantes, tanto más fructíferas cuanto avanza el siglo XIX. Prueba en cualquier caso del interés que cosecharon los caminos de hierro fue no solo el foco de atención que recibieron en general en la prensa, sino la aparición de publicaciones que le otorgaron un protagonismo primordial, como ocurre con la longeva *Revista de Obras Públicas* (1853-actualidad), según ha documentado Benito-Martínez (2010). Cabe recordar el papel de otras publicaciones en tanto que reflejo de la atención que suscitó el mundo ferroviario, como fue el caso de la *Gaceta de los caminos de hierro* (1856-1934), el *Anuario de ferrocarriles españoles* (1893-1927) o la *Revista ilustrada de banca, ferrocarriles, industria y seguros* (1896-1936).

A lo largo del siglo XIX se impone el sistema del concesionario interpuesto, que requiere alguna aclaración para que se entiendan las peculiaridades de los procesos de gestión de la red de ferrocarril española:

[...] desde que en 1830 se autorizasen las primeras concesiones de ferrocarriles hasta la promulgación de la Real Orden de 31 de diciembre de 1844 —que constituye la primera norma que contenía los trámites y los requisitos pertinentes para solicitar y

rrán, 1999: 625). Se puede sumar a los ejemplos anteriores, de su prosa de ficción, el valor escenográfico de las referencias en su producción dramática, como ocurre en el acto I de *El becerro de metal* (“Un salón del Sudeste”). Durante el acto se supone que corren varias estaciones del trayecto entre París y la frontera española”, cito por la edición de Ribao Pereira, 2010: 643); o en el IV de *Un drama*: “La escena representa un ángulo de la estación de ferrocarril. La disposición de la decoración y sus accesorios deben prepararse del modo más adecuado para las necesidades de la acción dramática” (ed. de Ribao Pereira, 2010: 643).

obtener la previa y preceptiva concesión administrativa cuyo objeto fuese la construcción y posterior gestión de una línea férrea— realmente no existió regulación jurídica alguna, tan solo las pertinentes resoluciones administrativas que concedían el previo permiso a los ciudadanos que solicitaron poder instalar una vía férrea [...]. El Estado estableció que esa actuación privada se tendría que efectuar a través de la técnica concesional, y no mediante la figura de la “contrata”, en cuanto a la fase de realización material de la obra se refiere. Era la supremacía absoluta, si bien no declarada expresamente en disposición alguna, del principio del concesionario interpuesto [...] (González-Pequeño, 2018: 224).

Con la Revolución de 1868 se consolida el papel subsidiario del estado, que asume la construcción de líneas en los casos motivados por la falta de iniciativa privada (González-Pequeño, 2018: 243). Pero nos interesa especialmente la Ley de 29 de diciembre de 1876 y su desarrollo en la Ley General de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877, que consolida el proceso de concesión administrativa a particulares aprobada por las Cortes (Olmedo, 2001: 8).

En el margen temporal propuesto en este trabajo existían varias compañías, detentando el control de la mayor parte de la red la “Compañía de Madrid a Alicante y Zaragoza” y la “Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España”, en un modelo de gestión centralizado y eminentemente de carácter familiar (Santos, 2015: 21). Según Alzola y Minondo (1899: 557):

El número de kilómetros de vía normal y estrecha que había en explotación el 31 de Diciembre de 1896 era de 12.872, y como en igual fecha de 1874 ascendía a 5.869, resulta un aumento de 7.007 en 24 años con el promedio anual de 292 kilómetros y el máximo de 607 en 1895. La extensión de la red española en fin de 1898 la calculamos en unos 13.400 kilómetros. Había en fin de 1896 531 kilómetros de tranvías en explotación y 108 en construcción”.

Sobre las deficiencias de gestión de las compañías señaladas, especialmente la del norte, da buena cuenta doña Emilia. Los inconvenientes aparecen incluso, a su modo de ver, antes de llegar a la estación (“La vida contemporánea”, p. 474, *La Ilustración Artística*, número 1125, 20 de julio de 1903, p. 474), y reflexiona sobre otros asuntos a partir de la lectura del folleto *Inconvenientes de los viajes en ferrocarril*, tomando como punto de partida el accidente de Cenicero. En este lugar se produjo el 27 de junio de 1903 el descarrilamiento de un tren correo, desde el puente Montalvo, provocando 44 víctimas mortales, un luctuoso suceso del que dio amplia noticia la prensa del momento.⁷

7. Las portadas de la prensa del domingo 28 y el lunes 29 de junio dedicaron un papel protagónico al accidente: “Catástrofe inmensa. Puente roto y tren al río” (reza la de *El Heraldo de Madrid*); “En la línea de Miranda a Castejón. Terrible catástrofe. Un tren correo al río. Muchas víctimas” (*El Imparcial*), “La catástrofe del norte” (*La correspondencia de España*), “Incuria nacional” (*El día. Diario independiente*), “La ca-

Los problemas de los trenes de la época eran notables, a lo que se añadía la ineficacia en las labores de gestión administrativa. Pardo Bazán señala que el primer paso, la compra del billete y la subida al vagón, constituía, ya de por sí, toda una odisea (“La vida contemporánea. De viaje”, *La Ilustración Artística*, número 875, 3 de octubre de 1898, p. 634).

Interesante síntesis de las deficiencias del servicio de transporte por ferrocarril es la colaboración “Desde el tren” (“La vida contemporánea”, *La Ilustración Artística*, número 929, 16 de octubre de 1899, p. 666; texto reproducido con leves variantes en *Por la Europa católica*, 1902: 9-16), en la que pone en evidencia la lentitud, la incongruencia de los trazados, la escasez de trenes o las dificultades para realizar enlaces.

La crítica a la lentitud del transporte será una constante de hecho en sus colaboraciones, y la compañía del Norte una cristalina diana de sus apercibimientos. El origen de la denominada “Compañía de los Caminos de Hierro del Norte” hay que situarlo el 29 de diciembre de 1858, teniendo como referente la línea Madrid-Irún. Se convertiría, a través de sucesivas absorciones mercantiles (entre ellas, la de la Compañía de ferrocarriles de Galicia, Asturias y León), en una empresa de gran peso en un contexto finisecular en el que fluye en constante expansión, en pugna con su competidora más importante, la mencionada MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante).

El testimonio de doña Emilia, fruto, en especial, de sus experiencias como usuaria, sirve de ilustración del estado de los equipamientos en los servicios de transporte. En 1900, afirmaba “que el recorrido entre Palencia y Santander es capaz de quebrantar los huesos a quien los tenga más flexibles y resistentes. Sin duda la vía se encuentra desnivelada, y aun cuando el tren no va de prisa, lleva un traqueteo intolerable” (*Por la España pintoresca*, 1896: 8; *Cuarenta días en la Exposición*, 1901: 19-20). ¿Cuáles eran entonces las causas?

En el año 1900 enumeraba algunos elementos necesarios de reforma en las infraestructuras, desde los timbres de alambra en los coches de primera, hasta las adecuadas medidas de limpieza y desinfección, a lo que añadía un necesario cumplimiento de los horarios. Mostraba su esperanza de que se alcanzasen algunos logros con la llegada del nuevo ministro del ramo, Rafael Gasset Chinchilla, a la sazón responsable de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, el cual, entre 1900 y 1923, es hasta nueve veces ministro de fomento y promoverá en efecto iniciativas de reforma en resonancia con posturas regeneracionistas como las de Joaquín Costa (Sánchez Illán, 1997).

En esa esfera general (de reivindicación de reformas integrales en el ámbito de obras y servicios promovida por el regeneracionismo) camina Pardo Bazán.

tástrofe del tren” o “Terrible catástrofe ferroviaria. Un tren al río” (*La Época*), “Actualidad sangrienta. La tragedia del día” (*El Globo*), “El descarrilamiento del puente Montalvo. Responsabilidad de la Compañía. ¡Angelitos al cielo!” (*El País*); “Horrorosa catástrofe. Un tren correo al río. Numerosos muertos y heridos” (*El Siglo Futuro*); etc.

Especialmente beligerante se muestra con la falta de cumplimiento de los horarios, ya que

retrasos con motivo o siquiera con pretexto, acostumbrados estamos a perdonarlos; pero ahora ya ni ese trabajo se toman las compañías; se retrasan porque les da la gana, y cambian los itinerarios a su gusto. El español, paciente y resignado, y hasta bromista, y con tiempo sobrante, se conforma. Más pronto que en galera ya se llega, y ¡las galeras las tenemos tan cerca aún!” (“La vida contemporánea”, *La Ilustración Artística*, número 981, 15 de octubre de 1900, p. 666).

La costumbre, imperativo del hábito convencionalmente aceptado por un grupo social mayoritario, deriva en una interesante configuración del tópico. Está con ello muy relacionada con la forja de la identidad de un grupo, y con la inclusión en una comunidad de una idea preconfigurada que determina el discurso histórico⁸ (en este caso en vínculo con la asunción de la imagen convencional de los retrasos en nuestra red de transportes). Atestigua la escritora que viene a resignarse muchas veces el usuario ante tales contingencias, o a mostrar su indiferencia: “Los extranjeros incluyen estas soluciones de continuidad de los itinerarios de los trenes entre los fenómenos atávicos de España, país donde a nadie le importa perder el tiempo a puñados” (*Por la Europa católica*, 1902: 21).

Las intervenciones de la autora no se limitan a lo que afecta a la regulación o a los métodos administrativos en el ámbito del ferrocarril. Junto a esta perspectiva general añade indicaciones particulares que se relacionan con la logística del viaje. Ofrece Pardo Bazán consejos a los usuarios del tren de polivalente clase, los cuales, por su interés al menos desde un tono sociológico, merecen un recordatorio. Es el caso de la disposición de una lista completa de enseres portados, necesaria para la pertinente reclamación, si fuese preciso, ante la compañía gestora correspondiente; la inutilidad del uso de cerraduras frente a la habilidad de los cacos; el uso de una envoltura de lienzo que cubra las pertenencias del equipaje, pues, en caso de hurto, se mostrará que ha sido manipulada (y de tal forma podría ser atestiguado que se ha sido víctima de un robo); la sujeción del baúl con tiras de lienzo; el recurso a un cajón de madera ensamblado; la inutilidad del precinto facilitado por la compañía; la no recogida de equipaje sin la plena seguridad de que porta todas las pertenencias de origen; el conocimiento de la figura del representante del gobierno, al que dirigirse en la estación en caso de ser víctima de algún incidente desagradable; o el mantenimiento, en suma, a mano de los objetos más preciados (“La vida contemporánea. Llegada”, *La Ilustración Artística*, número 1090, 17 de noviembre de 1902, 746).

Un tercer núcleo de interés en este acercamiento al mundo ferroviario es el que implica a la seguridad personal de los usuarios. Sabemos que en el siglo XIX

8. Sobre los conceptos de identidad y discurso histórico, véanse Castells (2003) o Shapiro (2004).

los riesgos que entrañaba un posible accidente se vincularon con cierta estratificación social:

Las compañías, por mandato del Estado, debían defender a los pasajeros, especialmente a los de los asientos de primera clase. Después, había que salvaguardar los bienes de las sociedades y las mercancías que transportaban. En tercer lugar, la salud de los ferroviarios, pero siempre para cumplir el servicio encomendado. Y, por último, se deseaba eludir sucesos que implicasen a ajenos a la explotación. De este modo, las estadísticas de accidentes ferroviarios de España, al distinguir entre clases de víctimas, —viajeros, empleados de las compañías o gobierno y personas extrañas al servicio de los trenes y de la vía reproducían la misma tendencia de Europa: los caminos de hierro eran seguros para los pasajeros, y peligrosos para sus trabajadores y para los ajenos al mismo [...] (Cobos Arteaga y Martínez Vara, 2006: 2).⁹

Es interesante recordar que la revisión de las obras estaba en las manos de ingenieros de caminos, canales y puertos, concretándose desde el año 1861 el registro seriado de víctimas y dos tipos de inspección, fuesen de carácter administrativo o mercantil. Nos interesa especialmente conocer que a partir del año 1886

se concentró la oferta de pasajeros y mercancías en un reducido número de trenes mixtos y [...] en mercantes con carruajes de viajeros, que paraban en todas las estaciones. En estas composiciones, el material debía ser muy ligero y corto para ser fácilmente movido en las placas giratorias de las estaciones y, de este modo, adecuarse a la demanda con el acople o desenganche de unidades. Aparte, había otras ventajas en estos trenes lentos: requerían carriles de inferior peso lineal, eran poco agresivos a las vías y por su menor carga por eje podían circular por puentes livianos. Finalmente, las paradas prolongadas se aprovechaban para el mantenimiento del tren —aguadas, engrasar los ejes y revisar su resistencia, etc.— y para el bienestar de los viajeros —comprobar el alumbrado, cambiar los caloríferos de los asientos de lujo y acudir al retrete en los furgones que estaban dotados del mismo (Cobos Arteaga y Martínez Vara, 2006: 4).

La aparatosidad de algunos accidentes (con casos extremos, como el citado del puente Montalvo) y el impacto social que provocaron son algunas de las fuentes del rechazo que suscitó el ferrocarril. Para Pardo Bazán “hacen encogerse de miedo los espíritus [...]”. Estas catástrofes ferroviarias son tremendas; pero

9. Para documentar esta información, los autores aducen como fuente material el “Archivo Histórico Ferroviario (AHF), las Actas de los Consejos de Administración de las compañías de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) y de Norte, sus reglamentos internos, y de numerosas referencias en diversas publicaciones periódicas: *Revista Peninsular-Ultramarina de Caminos de Hierro*, *Telégrafos*, *Navegación e Industria* (RPU), *Revista de Obras Públicas* (ROP) y la *Gaceta de los Caminos de Hierro* (GCH)”.

lo parecen más todavía, por el aparato que las acompaña [...]”. Asimismo indicaba que “la gente lee estremecida los detalles espeluznantes, la lista de heridos y muertos, y piensa en que se acerca el verano, época de viajes, y será preciso arrostrar las contingencias del tren [...]” (“La vida contemporánea”, *La Ilustración Artística*, número 1007, 15 de abril de 1901, p. 250). Recurre de nuevo a una comparación que aflora en más crónicas de la autora, en relación con otros transportes por tierra, y específicamente las diligencias de antaño que no proporcionaban mayor seguridad o solaz.¹⁰

Tales medidas, así pues, se aplicaban especialmente para las zonas destinadas a los billetes de primera, siendo incluso reclamo publicitario, y “gracias a ellos, conocemos el lujo de los expresos y coches camas; por contrario, las penalidades de los viajeros de tercera y de los trabajadores han quedado ocultas” (Cobos Arteaga y Martínez Vara, 2006: 8).

La diferenciación de servicios y comodidades acorde con el billete que se compraba es motivo de interés y reflexión para Pardo Bazán en varios contextos. Como muestra, ve incomprensible que existan reservados para señoras únicamente en primera clase (*Cuarenta días en la Exposición*, 1901: 11-12; 17-18). Igualmente censura la permisividad de unas normas que permiten fumar, salvo en un compartimento destinado a no fumadores (queja que figura en otros trabajos, como “El viaje por España”, publicado en *La España moderna* en noviembre de 1895), y la laxitud en el cumplimiento de las normas. Suma las deficiencias en las conexiones entre trenes, el problema de los retrasos o de la custodia de equipajes (“Días toledanos”, *Nuevo Teatro Crítico*, año I, número 7, julio de 1891, pp. 21-22; *Por la España pintoresca*, 1896: 135; “La vida contemporánea”, *La Ilustración Artística*, número 634, 3 de octubre de 1898, p. 634; *Cuarenta días en la Exposición*, 1901: 5-6).

A la luz de lo expuesto, múltiples son las desventajas que aduce en relación con el tren, y notables las diferencias entre los compartimentos según la clase. En concreto es severa, como ya se anunciaba, con la Compañía del Norte:

El frío en invierno; el calor en verano; los aires colados, portadores de la pulmonía; el hacinamiento; la carencia de luz en los túneles (verdad que también suele olvidarse

10. Decía ya doña Emilia en el año 1873: “¿Por qué se llamará esto diligencia? Tal vez por la misma razón que los que no tienen pelo se llaman pelones. No obstante, si alguien conoce otra etimología más plausible, le invito a que me la comunique; tendría gusto en conocerla. Nada es, en efecto, más antitético a las ideas de rapidez, gallardía, ligereza, que su nombre parece despertar, como el pesado, feo y anticómodo armatoste que para mal de nuestros huesos es el único medio de locomoción en mi pobre y olvidada Galicia. Es un conjunto de defectos de los cuales no resulta ninguna cualidad como del aleaje de despreciables metales no se forma jamás el oro” (cito por la edición de González Herrán, 2014: 16). Un personaje de ficción, el de Venancio en la pieza teatral *Cuesta abajo*, afirmaba que “hasta en el ferrocarril voy mal a gusto. La diligencia daba lugar a tomar chocolate tranquilamente en los mesones y se podía andar algo a pie en las cuestas arriba, para estirar las piernas. El tren me marea, con tanta peste a carbón”, a lo que aducía Cañamero: “Eso se llama... misonéismo. Sin previa adaptación no entra la gente por los grandes descubrimientos” (cito por la edición de Ribao Pereira, 2010: 199-200).

el encenderla en los vagones de primera); los asientos duros e incómodos; la falta de reservado de señoras, como si las mujeres menos ricas no tuviese vergüenza ni dignidad; la ausencia de cortinas y de lavabos, tantas y tantas maneras de recordar al viajero que no hay torpeza ni delito comparable a no tener mucho dinero para gastarlo... [...]. Hablo ahora por cuenta propia, y digo que los vagones de la Compañía del Norte, en la línea de Galicia, se encuentran en el estado de suciedad y abandono más repulsivos (“La vida contemporánea”, *La Ilustración Artística*, número 1125, 20 de julio de 1903, p. 474).

Frente a compañías como la del Norte, doña Emilia reconoce los cambios positivos introducidos por la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante de la mano de Eduardo Maristany (1855-1941), entre ellas la reducción de precios, y las mejoras en líneas e infraestructuras (“La vida contemporánea”, *La Ilustración Artística*, número 1129, 17 de agosto de 1903, p. 538). Maristany se convirtió en gerente de la compañía en el año 1898, en un momento de especiales dificultades económicas, y en 1908 asumió la función de director general, demostrando sus habilidades como gestor y logrando el reconocimiento por sus medidas modernizadoras (Macias y Arau, 2013: 72-75).

En definitiva, de las circunstancias que rodean a los ferrocarriles en el arco temporal manejado, y significativamente a partir de 1890, son dignas de reseñar unas últimas peculiaridades para entender los planteamientos de doña Emilia que han sido presentados en las líneas precedentes, a partir de lo que han documentado Cobos Arteaga y Martínez Vara (2006: 12-13):

- a. La aparición de los coches *bogies* y de locomotoras más pesadas, así como el incremento de la velocidad de los trenes, que justifica que en el año 1893 el Ministerio de Fomento decida que se sometan a revisión los diferentes tramos.
- b. La ineficacia e inoperatividad de las compañías en sus obligaciones de revisión y mantenimiento de algunos segmentos de las líneas férreas.
- c. O la inexistencia de medidas de control y seguridad unificadas, entre lo que llama la atención que no se aplicase un modelo de frenado único. Conviene precisar, en este sentido, que “las principales compañías adoptaron el sistema de vacío Smith-Hardy, fabricado por Vacuum Brake Company, más económico que el de aire comprimido”, aunque hasta la segunda década del siglo xx “convivieron tres sistemas —Carpenter, Westinghouse y Smith-Hardy—”, lo que dificultaba que las compañías pudiesen intercambiar material. Fue este un problema que se extendía por Europa, salvo en las bien planificadas tierras de espíritu germánico, pues en Alemania se “había adoptado en toda su red el freno Carpenter” (Cobos Arteaga y Martínez Vara, 2006: 13).

2. Crónicas de la *tierra de grava*

El segundo punto nuclear de este trabajo es la atención que presta la autora al uso del automóvil. La red de carreteras española disponía de 32 500 kilómetros en 1896, 34 000 kilómetros en 1898 (en su mayoría aptos para la circulación de vehículos de tracción animal, pero no de tracción a motor) y en 1900 poco más de 36 000 (López y Melgarejo, 2016; Solero, 2017). Es precisamente el cambio de siglo el punto de eclosión de sucesivas reformas, como documentan López y Melgarejo (2016: 541): desde el año 1897 hasta el 1925 se alcanzaron 23 207 kilómetros de carreteras y 10 000 kilómetros de caminos vecinales. Hablamos de una España que en el año 1900 contaba con 18 millones y medio de personas, y que alcanzará en 1930 los 23 millones y medio; con una esperanza de vida que pasa de los casi treinta y cinco años a los 50 en el intervalo temporal referido (Otero Carvajal, 2016: 257-258). En el año 1900, el 67% de la población estaba ocupada en el sector primario, y poco más del 20% residía en ciudades, cifra esta última que en 1930 solamente alcanzaría el 30% (Otero Carvajal, 2016: 258).

Sucesivas regulaciones serán el reflejo de la reacción estatal a la aparición de transportes terrestres de tracción mecánica, como la Ley de carreteras de 1887, el Plan General de Carreteras de 1911 o el Plan Gasset que suprime el de carreteras de 1877 (Solera, 2017: 57). Fue especialmente importante, como comenta Herranz (2005: 196), el desarrollo de estas infraestructuras, por el apoyo adicional que suponían en el avance de la red ferroviaria.

El contexto inicial en el que debemos enmarcar las primeras colaboraciones pardobazanianas comentadas en este trabajo no era muy halagüeño:

A finales del siglo XIX, persistiesen algunos problemas tales como el exceso de vías incluidas en el Plan de 1877 y el profundo retraso en el desarrollo de las redes provinciales y de los caminos vecinales, salvo en el País Vasco y Navarra. De nuevo, la comparación con Francia muestra la magnitud del atraso español en este punto: en 1896 había en España 6.832 kilómetros de carreteras provinciales y 19.300 de caminos vecinales; mientras que en el país vecino las cifras ascendían a 38.000 kilómetros de carreteras provinciales y 613.000 kilómetros de caminos provinciales (López y Melgarejo, 2016: 539-540).

La industria automovilística española despegó con iniciativas aisladas, aunque prometedoras, como la de la Hispano Suiza, Fábrica de motores S. A. del catalán Damian Mateu y el ingeniero suizo Marc Birkigt, cuyos motores (tanto para aviación como locomoción terrestre) se caracterizaron por su notoria calidad. Así pues

lo que, desde luego, logró Birkigt con la práctica y con otras muchas innovaciones aditivas desarrolladas a lo largo de las primeras décadas del siglo XX fue ir perfeccionando la efectividad y fiabilidad de sus motores, algo en lo que los avances en la lubricación tuvieron mucho que ver, hasta tal punto que las máquinas Hispano llega-

ron a situarse en la misma frontera tecnológica del paradigma [...]. Las factorías de Barcelona y Francia fabricaron miles de unidades de gran calidad que convirtieron a la empresa en, prácticamente, la única española capaz de competir en la trayectoria de la combustión interna alternativa, algo que tuvo importantes consecuencias económicas y tecnológicas para la compañía y para el país. Pero, como en tantas otras cosas, la Guerra Civil y la autarquía pusieron el punto final a la aventura y contribuyeron, más que ningún competidor, a apartar a la industria nacional del grupo de líderes tecnológicos en el sector (Amengual y Saiz, 2007: 95-96).

El control administrativo de vehículos matriculados no se produce hasta el año 1900, registrándose en aquella ocasión 31 matriculaciones. Entre 1901 y 1905, 268, con un promedio anual de 54, que pasará a 737 entre 1906 y 1910; a 1559 entre 1911 y 1915; y 4006 entre 1916 y 1920.¹¹

Comenta Estapé-Triay (2001: 1) (a partir del trabajo de Arturo Elizalde) las causas que motivaron que no despegase una industria automovilística propiamente española, como

el elevado coste de los aceros especiales de importación, los elevados costes de personal, unos tipos de cambio desfavorables que permitían la importación de coches a un país que como España no había protegido con determinación su incipiente industria y, por último, al hecho de que los compradores españoles, atraídos por los bajos precios y por campañas de publicidad y propaganda mucho más insistentes preferían adquirir coches extranjeros.

Un factor determinante fue sin duda el precio, dado que hasta el año 1919 rige el Real Decreto de 28 de septiembre de 1899 ideado para vehículos de tracción animal de lujo. No menos determinante fue la desigualdad de reparto del poder adquisitivo en la sociedad española que no favorecía la existencia de un potencial grupo consumidor capaz de sostener el desarrollo de la industria. La industria ibérica, en casos concretos como la Hispano-suiza (que ya había creado una sucursal en Francia en el año 1911, López Carrillo, 1996: 26) se vio favorecida por la Gran Guerra, incrementando sus exportaciones, pero en general su alcance fue limitado y su potencial clientela (fundamentalmente, de clase adinerada) reducida.

Así pues, la implantación del uso del automóvil fue lenta, y dominó claramente la tracción a tiro animal hasta los años sesenta del siglo xx (Solero, 2016). No podemos obviar que el interés de Emilia Pardo Bazán se inscribe en una tendencia en crecimiento exponencial, en cuanto al atractivo que suscitaba el mundo del automóvil en el ámbito de la prensa escrita:

11. Fuente: "Primeros vehículos matriculados en España" (Dirección general de tráfico). En red: <http://www.dgt.es/imagenes/Primeros-Vehiculos-matriculados-en-Espana-1900-1964-Biblioteca-DGT-1008562.pdf>.

En el año 1891 la revista *La Ilustración Artística* ya dedicaba un amplio artículo ilustrado, dentro de la sección científica, a explicar a sus lectores el proceso de funcionamiento de “los coches movidos por el petróleo” (Tissandier G. 1891: 766). A medida que pasaban los años, el tema ya comenzó a ser abordado en todo tipo de publicaciones, pero fueron las de contenido deportivo y las de corte magazin, las que dedicaron un mayor espacio al tratamiento del mismo. El incesante crecimiento de automovilistas y de actividades relacionadas con el automóvil, que se llevaban a cabo, provocaron un incremento en el interés de los lectores por cuestiones más específicas y concretas relacionadas con la materia. Todo ello favoreció la aparición de revistas dedicadas, en su mayor parte, al tratamiento del tema automovilístico desde diferentes perspectivas (López de Aguilera, 2008: 446).

De esta forma, cita la mencionada autora (447-448), además de revistas ilustradas que cedieron espacios a comentar aspectos relacionados con el mundo del automóvil (*Mundo gráfico, La Esfera, Blanco y Negro...*), otras propiamente especializadas en deporte, caso de *El Sport Español* (1887), *Los Deportes, revista española ilustrada de automovilismo, ciclismo, aviación* (1897); hasta la aparición de publicaciones centradas en exclusiva en el mundo del coche a motor, como ocurrió con *El Automovilismo Ilustrado* (1899).

Por lo tanto, la expansión del interés periodístico en el automóvil estuvo lógicamente ligada a una cuestión de moda, a la que no es ajena Pardo Bazán. En 1896 nos decía que “por ahora no son accesibles a todas las fortunas; por ahora nadie sabe manejarlos; tal vez están aún muy lejos de los ápices de perfección, y además corren acerca de ellos noticias alarmantes; se les cree peligrosos [...]. Sin embargo, cada día anuncian los periódicos un nuevo adelanto en los coches mecánicos”. Una de las principales ventajas, aduce, es que se verán libres de la “tiranía de los simones y del atraneo de la galeras y carros de transportes y mudanzas”. También preconiza su popularización, pues “baratísimo hará varios viajes en el tiempo en que hacía solo uno el gran carro o la monumental galera” (“La vida contemporánea”, *La Ilustración Artística*, número 758, 6 de julio de 1896, p. 466); tal vaticinio tardó, con todo, en consumarse en la sociedad española, que con retraso, en comparación con otros países europeos como Francia, se beneficiaría de la popularización de la venta de automóviles a partir de la iniciativa pionera de Henry Ford.

Pardo Bazán observa precisamente como inconveniente que se graven los coches de lujo, pues su fin será al cabo “producir muy poco y molestar mucho, incitando a la gente rica a gastarse su dinero de otras maneras inaccesibles a las uñas del fisco y a los arbitristas municipales”. Más allá de ello, en esa línea de comentar las vías de popularizar los medios de transporte de tracción mecánica, alaba el tranvía, como medio de aproximar las comodidades propias del coche particular a las clases más humildes (“La vida contemporánea”, *La Ilustración Artística*, número 807, 14 de junio de 1897, p. 386).

Parece incontestable, a su juicio, la expansión del automóvil, postura que refuerza el carácter preconizador pardobazaniano, dado que “nadie sospecha la

revolución que va a consumarse aquí (señalo al planeta) dentro de cortos años, porque esto del automovilismo va de prisa (en España no, pero va en el resto del mundo)” (“La vida contemporánea”, *La Ilustración Artística*, número 937, 11 de diciembre de 1899, p. 794). El mal español, el atraso endémico a la hora de asumir los avances del progreso, hace acto de aparición, con lo que añade en el citado trabajo:

Tuvimos ferrocarriles, tardecito; ómnibus y tranvías, tardecito; tranvía eléctrico (mirándolo punto menos que como la octava maravilla) este año de 1899. Y a paso de tortuga, con timideces de doncella púdica que se asoma a la puerta del cuarto de un doncel, van apuntando los automóviles, última palabra de la locomoción en este siglo que tanto la ha facilitado, generosamente.

No menos curiosa es la retahíla de motivos que los medrosos de tal avance arguyen, para al fin proclamarse ella misma “partidaria decidida del automóvil”, y confiada en su expansión tomando como impulso los progresos técnicos y las facilidades que se darían a conocer en la Exposición Universal de París. Progresos que, en cualquier caso, pondrán en evidencia que los peligros no eran menores en otros medios de transporte, como la ya aludida diligencia. Precisamente, en una de sus crónicas recogidas en *Cuarenta días en la exposición* (1901: 145) afirmaba:

Ya se ha aplicado la idea del automovilismo al viaje colectivo, y hay trenes automóbiles muy acelerados. Acaso venga por aquí la muerte de los ferrocarriles. Cada quisque se organizará libremente su tren, y no tendrá que aguantar vejámenes y chinchorrerías. Irá adonde le parezca y se detendrá donde se le antoje. Nos emanciparemos de las Compañías, la tiranía más insufrible. Será de las formas hermosas y simpáticas de la libertad individual, a la cual atentan los viajes colectivistas, con su férrea disciplina calculada en ventaja de las empresas.

El principal obstáculo para la implantación de un avance tecnológico suele ser, a sus ojos, la costumbre:

Todos cuantos aspiramos a difundir algo nuevo tenemos el estricto deber de elaborarlo con detención y primor, porque la novedad *en las costumbres*, no *en las modas*, lleva ya en sí algo que subleva y repele, y solo con blandura, maña, cuidado y astucia se vence esa involuntaria repulsión de la multitud, apegada inconscientemente a lo antiguo, aunque reniegue de él y conozca y deplora sus males (“La vida contemporánea”, *La Ilustración Artística*, número 964, 18 de junio de 1900, p. 394).

Pero ¿tan decidida es la postura de Pardo Bazán a favor del automóvil? No puede olvidarse que los viajes en ese medio no siempre fueron del agrado de la autora coruñesa, actitud ambivalente que ya resaltaba Ruiz-Ocaña (2004: 360)

en su trabajo acerca de las colaboraciones pardobazanianas en *La Ilustración Artística*. Entre sus reparos hay que distinguir aquellos casos en los que lo que censura es un mal uso del vehículo, por ejemplo debido a un exceso impropio de los márgenes lógicos de velocidad.¹² Es la causa el mero placer, pero moda incomprensible en aquellos que pudiendo manejar su dinero para solazarse en los placeres de la vida, su “tesoro no le ha servido más que para estrellarse. Su riqueza le compra un instrumento de la muerte. Y sus aspiraciones, en materia de goces, se reducen a ir aprisa..., aprisa..., más aprisa aún..., como en los cuentos de aventuras fantásticas o en las angustiosas pesadillas” (“La vida contemporánea”, *La Ilustración Artística*, número 1082, 22 de septiembre de 1902, p. 618).

Ese gusto por la velocidad solamente tendría cierta justificación en las competiciones deportivas oficiales: “Peligro por peligro, yo elegiría este: peligro completo, reconocido, glorioso en su género; no un semi-peligro, que al fin puede costar la vida” (“La vida contemporánea”, *La Ilustración Artística*, nú-

12. De nuevo, igual que se hacía con el ferrocarril, resulta sugestivo comprobar el tratamiento que otorga a los automóviles en su obra de ficción. Veamos algún ejemplo. Es el “rodar atronador de coches” o “los coches que rodaban” sobre el tímpano de un hiperestésico Camilo de Lelis en “El ruido” (en Villanueva y González Herrán, 2004: 66); el suicidio de Bertito arrojándose ante un coche en “Libertad” (en Villanueva y González Herrán, 2011: 661); la causa de una desgracia y la posterior venganza, en “Mansegura” (“el vigilante contrabandista, habituado al acecho, de sentidos despiertísimos, no oyó el ruido insólito, semejante al resuello y jadeo trepidante de alimaña fabulosa y despertó al tener encima ya al monstruo, ¡taf, taf, taf!, al desgarrarle los oídos el rugido de metal de su bocina. Jácome, instintivamente, saltó de costado, evitando la embestida furiosa; vio tendido a Sendo; a su lado, en el polvo, el cuerpo de la liebre... y ya del ‘coche de Judas’ ni rastro, ni señal en el horizonte...”, edición de Paredes Núñez, 1990: 350); o el accidente automovilístico provocado por Eugenio Izquierdo como venganza a su adúltera mujer en *Arrastrado* (1912): “Casi no había tenido tiempo de decirlo, cuando viró el auto, con terrible violencia, y, lanzado por su propio movimiento brusco, encabritado, se precipitó, furioso como un ser humano, crujiendo como crujirían los huesos de una persona, por el rudo despeñadero, nuncio de la proximidad de la sierra. El fragor de la caída, el bufido de la maquinaria, los ruidos propios del horrible accidente, no dejaron oír ni el quejido de las víctimas” (edición de Villanueva y González Herrán, 2002: 527). En ocasiones, es el medio de contraste con otra realidad disconforme, caso del recuerdo de la mendiga de “La cruz negra” (“Un automóvil amarillo cruzó como alma que el diablo lleva, soltando vahos de gasolina. ¡Un automóvil! ¡Si viesese aún la mal pecada! ¡Cómo pedir limosna a quien vuela en automóvil!”), edición de Villanueva y González Herrán, 2005: 38); o en *La aventura de Isidro* (1916), donde se dice “¡un automóvil! —pensó, sorprendido; pero sin relacionar la observación con su propia historia. El traqueteo se aproximaba. Isidro volvió atrás: un automóvil podía socorrerle, recogerle, transportarle. Notó, sorprendido, que el automóvil venía sin faros. Siguió acercándose a él, con ánimo de rogar a los que ocupasen el coche que le condujesen a algún sitio en que pudiese dar parte y hallar un albergue. Aquel automóvil, en tan impensado sitio y hora, representaba la salvación [...]” (edición de Villanueva y González Herrán, 2002: 668); o a través del que el actante se recrea en su entorno, como ocurre en *Dulce dueño* (1911) (“Por la tarde, en su automóvil, me lleva a recorrer caminos pintorescos, hasta San Sebastián. Nos cruzamos con otros autos, con mucha gente, mujeres maduras, niños de silueta modernista; hombres que saludan con respeto galante; dos autos se detienen, el nuestro lo mismo; la Ambas Castillas hace presentación [...]”, edición de Villanueva y González Herrán, 1999: p. 690). En la pieza teatral *Cuesta abajo* la condesa confiesa, tras la visión del vehículo de Lanza fuerte, que “antes me desuellan que meterme en semejante máquina [...], ¿a qué conduce andar tan aprisa? ¿Qué mérito hay en correr y correr?”, a lo que replica Javier: “no habiéndolo probado, no se comprende el goce de dar toda la velocidad y entregarse a ella sin miedo. ¡A tragar camino! ¡A quemar kilómetros! ¡A volar! El paisaje huye; se borran los postes del telégrafo, las hileras de árboles, las montañas, los caseríos; a la gente ni se la ve...” (edición de Ribao Pereira, 2010: 199).

mero 1117, 25 de mayo de 1903, p. 346). Recordemos que estas palabras se producen en cercanía con la celebración de la carrera París-Madrid, organizada por el Automobile club de France y el Automóvil club de España. Una competición que no estuvo exenta de polémica, dado el elevado número de incidentes que se produjeron, entre ellos la muerte de Marcel Renault, hermano del fundador de la compañía Renault.

Una buena estampa de dicha actitud ambivalente de doña Emilia es un trabajo de “La vida contemporánea” de 1903 (*La Ilustración Artística*, número 1119, 8 de junio, p. 378) con las siguientes afirmaciones:

Personalmente me son hasta repulsivos los automóviles. Huelen mal y su forma nunca es bella. Jamás tendrán la airosa, la gallarda silueta del coche tirado por caballos. Hacen desagradable ruido, y su velocidad vertiginosa nos da miedo a mirar el paisaje. Para ir despacio, el automóvil no conviene —tanto daría ir en coche;— y aprisa, dan idea de los medios de locomoción del alma que lleva el diablo [...]. No hay en automóvil conversación ni intimidad posibles, así como no hay verdadero *tourismo*, pues se cruzan los países más hermosos y los puntos de vista más encantadores, sin poder volver la cara a mirarlos.

En otro trabajo de “La vida contemporánea” (*La Ilustración Artística*, número 1380, 8 de junio de 1908, p. 378) afirmaba que “los automóviles continúan haciendo de las suyas”. Y lo que años atrás veía como indicios de un hecho inexcusable y positivo, el auge del uso del automóvil, se presenta en esta ocasión como suceso plagado de inconvenientes, con la sucesión de incidentes trágicos. Según lo dicho, “cada día se venden más automóviles, y cada día crece la afición a ese deporte, y no parece sino que todos somos millonarios o que el automovilismo es un recreo al alcance de las exprimidas bolsas de la muchedumbre...”. Sentimientos contradictorios parecen embargar a la escritora:

No por eso dejo de encontrar agradable el paseo en automóvil y, como cada hijo de vecino, siento la fiebre de la velocidad. A esta fiebre se deben casi todos los accidentes, tan numerosos [...]. Son contingencias de la vida civilizada, y lo mismo da morir de esto que de aquello. Como dijo el Apóstol de las gentes, vivimos rodeados de peligros, por mar, por tierra y por todas partes (“La vida contemporánea”, *La Ilustración Artística*, número 1551, 18 de septiembre de 1911, p. 606).

Cuestión esa, la de los accidentes, que emerge en otras colaboraciones (“La vida contemporánea”, *La Ilustración Artística*, número 1388, 3 de agosto de 1908, p. 506; “La vida contemporánea”, *La Ilustración Artística*, número 1823, 4 de diciembre de 1916, p. 778; “Crónicas de España”, en *La Nación*, Buenos Aires, 26 de agosto de 1919, p. 4).

Termino aquí este breve recorrido por las crónicas de la tierra de *hierro y de grava*, cuya intención era la de realizar una primera presentación de la perspec-

tiva pardobazanianiana y su contexto acerca de dos de los símbolos de la modernidad de entresiglos: el ferrocarril y el automóvil. Del primer caso sobresalen especialmente los elementos que ponen en evidencia un déficit de infraestructuras, la necesidad de planificación e inversiones, de medios para consolidar la seguridad de los usuarios independientemente del billete pagado, o en definitiva que eran precisas mejoras en muchos ámbitos del servicio. Representa por su parte el automóvil la encarnación de las transformaciones que experimentaban los medios de transporte en el cambio de siglo, a la espera de una revolución probablemente a la altura de este mismo fenómeno, la diversificación del uso del transporte de pasajeros tras las guerras mundiales. Al margen de los peligros que nos presenta la autora, debido sobre todo al mal uso del artilugio o a las carencias de una red de transporte de carretera no apta todavía para desplazamientos capaces de alcanzar velocidades de tal calibre, lo más llamativo es su voluntad de asumir los avances y compartir el perfil visionario de los que contemplaron el coche de tracción a motor como un puntal en el progreso de los desplazamientos de personas.

Bibliografía

- ALZOLA Y MINONDO, Pablo de (1899), *Las obras públicas en España: estudio histórico*, Bilbao, Imp. de la Casa de Misericordia.
- AMENGUAL MATAS, Rubén y J. Patricio SAIZ GONZÁLEZ (2005), “Trayectorias tecnológicas de las máquinas térmicas e industria del motor en España”, en Pere Pascual DOMÈNECH y Paloma FERNÁNDEZ PÉREZ (eds.), *Del metal al motor. Innovación y atraso en la historia de la industria metal-mecánica española*, Bilbao, Fundación BBVA, pp. 53-126.
- BENITO BARROSO, María de Luján (2016), *Expansión ferroviaria en España en el siglo XIX. Entorno económico-social y modelo contable ferroviario: MZA (1875-1900)*, Tesis doctoral dirigida por Esther Fidalgo Cerviño, Madrid, Universidad Complutense de Madrid.
- BENITO-MARTÍNEZ, Elena (2010), “Caminos de hierro y acero: un largo trayecto a través de la *Revista de Obras Públicas*”, *Documentación de las ciencias de la información*, 33, 2010, pp. 9-25.
- CARRERAS, Albert y Xavier TAFUNELL (coords.) (2005), *Estadísticas históricas de España (siglos XIX-XX)*, Fundación BBVA, Bilbao.
- CASTELLS, Manuel (2003), *El poder de la identidad*, Madrid: Alianza.
- ESTAPÉ-TRIAY, Salvador (2001), “La industria española del automóvil en el primer tercio del siglo XX: una oportunidad desaprovechada”. Proyecto DIGES PB 96-0301. Universidad Pompeu Fabra.
- GONSÁLBEZ-PEQUEÑO, Humberto (2018), “Los orígenes de la concesión de obras públicas en el derecho español: el principio del concesionario interpuesto en la legislación ferroviaria del siglo XIX”, *Revista digital de Derecho Administrativo*, n.º 19, primer semestre, pp. 221-256.

- GONZÁLEZ HERRÁN, José Manuel (1996), «Trenes en el paisaje (1872-1901). Pérez Galdós, Ortega Munilla, Pardo Bazán, Pereda, Zola, Alas», en Darío Villanueva y Fernando Cabo Aseguinolaza (eds.), *Paisaje, Juego y Multilingüismo*, X Simposio de la Sociedad Española de Literatura General y Comparada, Universidad de Santiago de Compostela, I, pp. 345-358.
- HERRAN LONCÁN, Alfonso (2005), “La reducción de los costes de transporte en España (1800-1936)”, *Cuadernos económicos de ICE*, n.º 70, pp. 183-206.
- LITVAK, Lily (1991), *El tiempo de los trenes*, Madrid, Ediciones del Serbal.
- LÓPEZ DE AGUILETA CLEMENTE, Carmen (2008), “El nacimiento de la prensa del motor en España. Las primeras revistas del automóvil”, *Revista Latina de Comunicación Social*, 63, pp. 445-452.
- LÓPEZ CARRILLO, José María (1996), “Los orígenes de la industria de la automoción en España y la intervención del INI a través de ENASA”, Madrid, Fundación Empresa Pública, Documento de Trabajo, número 9608.
- LÓPEZ ORTIZ, María Inmaculada y Joaquín Melgarejo Moreno (2016), “Del atraso a la convergencia: La red de carreteras en España, 1900-2010”, en José Fernando Vera Rebollo, Jorge Olcina Cantos, María Hernández Hernández (coords.), *Paisaje, cultura territorial y vivencia de la geografía: libro homenaje al profesor Alfredo Morales Gil*, San Vicente del Raspeig, Universidad de Alicante, pp. 535-562
- MACIAS I ARAU, Pere, *Vía ancha, mente estrecha: crónica de 150 años de aislamiento ferroviario (1848-1998)*, Madrid, Fundación Esteyco.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, Alberte (2007), “Los belgas y los ferrocarriles de vía estrecha en España, 1887-1936”, Documentos de Trabajo FUNCAS, n.º 320, pp. 1-21.
- MARTÍNEZ VARA, Tomás y Francisco de los Cobos Artega (2006), “Gran clase, tercera y trabajadores. Seguridad y clases en el ferrocarril español del siglo XIX”, IV Congreso Historia Ferroviaria, Málaga, septiembre.
- OLMEDO GAYA, Ana (2001), “Estudio histórico del ferrocarril desde la perspectiva de sus normas reguladoras”, Comunicación presentada al II Congreso de Historia ferroviaria “Siglo y medio de ferrocarriles en Madrid”, Aranjuez, 7 a 9 de febrero de 2001.
- OTERO CARVAJAL, Luis Enrique (2016): “La sociedad urbana y la irrupción de la Modernidad en España, 1900-1936”, *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 38, pp. 255-283.
- PARDO BAZÁN, Emilia (1873), *Apuntes de un viaje. De España a Ginebra*, edición de José Manuel González Herrán (2014), A Coruña, Real Academia Galega.
- PARDO BAZÁN, Emilia (1881), *Un viaje de novios*, en *Obras completas*, I, edición de Darío Villanueva y José Manuel González Herrán (2013), Madrid, Biblioteca Castro.
- PARDO BAZÁN, Emilia (1896), *Por la España pintoresca. Viajes* (1896), Barcelona, López Editor, Librería Española, Colección Diamante.
- PARDO BAZÁN, Emilia (1901), *Cuarenta días en la exposición* (1901), Madrid, Prieto y Compañía Editores, *Obras Completas*, tomo XXI.
- PARDO BAZÁN, Emilia (1902), *Por la Europa católica*, Madrid, Administración.
- PARDO BAZÁN, Emilia (1999), *Emilia Pardo Bazán. La obra periodística completa en La Nación de Buenos Aires (1879-1921)*, edición de J. Sinovas Maté, Salamanca, Diputación Provincial de A Coruña, 2 vols.

- PARDO BAZÁN, Emilia (2002), *Cartas de la Condesa en el Diario de la Marina. La Habana (1909-1915)*, edición de C. Heydl-Cortínez, Madrid, Pliegos.
- PARDO BAZÁN, Emilia (2005), *La vida contemporánea*, edición facsimilar de C. Dorado, Madrid, Hemeroteca Municipal de Madrid, Testimonio de prensa, número 5.
- PAREDES NÚÑEZ, Juan (1990) (ed.), *Cuentos completos (volumen 2)* de Emilia Pardo Bazán, A Coruña, Fundación Pedro Barrié de la Maza.
- RIBAO PEREIRA, Montserrat (ed.) (2010), *Teatro completo* de Emilia Pardo Bazán, Madrid, Akal.
- RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ, Borja (2015), “Ciencia e imágenes de la ciencia”, *Los discursos de la ciencia y de la literatura en España (1875-1906)*, coord. por Solange Hibbs, Carole Fillière, pp. 225-246.
- RUIZ-OCAÑA DUEÑAS, Eduardo (2004), *La obra periodística de Emilia Pardo Bazán en La Ilustración Artística de Barcelona (1895-1916)*, Madrid, Fundación Universitaria Española.
- SÁNCHEZ ILLÁN, Juan Carlos (1997), “Rafael Gasset y la política hidráulica de la Restauración, 1900-1923”, *Revista de Historia Económica*, año xv, n.º 2, pp. 319-362.
- SANTOS CABALGANTE, Beatriz (2015), *La implantación del ferrocarril en España. El modelo contable y de gestión empresarial: El caso de MZA (1856-1874)*, tesis doctoral dirigida por Esther Fidalgo Cerviño y Jorge Tua Pereda, Universidad Autónoma de Madrid (2015).
- SHAPIRO, Michael J. (2004), *Methods and Nations*, Londres, Routledge.
- SOLERA, Luis (2017), “De la grava al asfalto. De 1800 a 1960: hacia la Red Nacional de Carreteras”, *Revista del Ministerio de Fomento*, n.º 674, pp. 54-56.
- VILLANUEVA, Darío y José Manuel GONZÁLEZ HERRÁN (eds.) (1999), *Obras completas, II (Novelas)*, de Emilia Pardo Bazán, Madrid, Biblioteca Castro.
- VILLANUEVA, Darío y José Manuel GONZÁLEZ HERRÁN (eds.) (1999), *Obras completas, V (Novelas)*, de Emilia Pardo Bazán, Madrid, Biblioteca Castro.
- VILLANUEVA, Darío y José Manuel GONZÁLEZ HERRÁN (eds.) (2002), *Obras completas, VI (Novelas cortas)*, de Emilia Pardo Bazán, Madrid, Biblioteca Castro.
- VILLANUEVA, Darío y José Manuel GONZÁLEZ HERRÁN (eds.) (2004), *Obras completas, VIII (Cuentos)*, de Emilia Pardo Bazán, Madrid, Biblioteca Castro.
- VILLANUEVA, Darío y José Manuel GONZÁLEZ HERRÁN (eds.) (2005), *Obras completas, X. Cuentos*, de Emilia Pardo Bazán, Madrid, Biblioteca Castro.
- VILLANUEVA, Darío y José Manuel GONZÁLEZ HERRÁN (eds.) (2011), *Obras completas, XII (Cuentos dispersos: II)*, Madrid, Biblioteca Castro.