

APORTACIÓN DEL FERROCARRIL EN LA ETAPA DE APERTURA AL TURISMO EN ESPAÑA: LA PRESENCIA DE LA COMPAÑÍA MZA EN LA EXPOSICIÓN IBERO-AMERICANA DE SEVILLA DE 1929.

M^a Dolores Alonso Redondo
Fundación de los Ferrocarriles Españoles

1. Introducción

En el contexto de la primera industria turística moderna en España, sin duda el ferrocarril estaba llamado a jugar un importante papel que, sin embargo, no es demasiado conocido. El propósito de este trabajo es acercarnos a este hecho a través del análisis de un fenómeno muy concreto: la participación de la compañía MZA en un representativo evento del turismo de aquellos años: la Exposición Ibero-Americana de Sevilla de 1929.

En primer lugar, trataremos de contextualizar los elementos que van a confluir en el desarrollo de nuestro análisis: el momento histórico, la situación del fenómeno turístico en nuestro país, la significación de las Exposiciones Universales en esos años y, finalmente, el estado del transporte en general y, en particular, del transporte ferroviario, así como las circunstancias que atravesaban las empresas ferroviarias en los años previos a 1929.

La segunda parte del discurso se centrará en las actuaciones concretas que la compañía MZA llevó a cabo como consecuencia de la organización y desarrollo de la Exposición Ibero-Americana. Intentaremos determinar en qué consistieron exactamente estas actuaciones y a qué propósitos o actitudes de la compañía respondieron. Hemos trabajado sobre todo a partir la información que se puede consultar en el Archivo Histórico Ferroviario, en su mayor parte referido al Servicio de Vía y Obras (Red Antigua). También hemos encontrado apuntes sobre el tema en la Serie Comercial, y en menor medida, en las series Secretaría y Wais, que se han completado con las Actas del Consejo de Administración y con las Memorias Económicas de los años 1928-1931, además de horarios, guías y otras publicaciones que posee la Biblioteca Ferroviaria.

Finalmente, una vez analizados todos los datos expuestos, intentaremos extraer una serie de conclusiones sobre el posicionamiento y la contribución a esta etapa inicial del turismo moderno en España de la compañía MZA, en particular, y, en general, de las compañías ferroviarias, en la medida que estas conclusiones sean extrapolables.

2. Presentación del contexto

Al finalizar la Primera Guerra Mundial y hasta la crisis internacional del 29, España atraviesa una etapa de transición coincidente con la Dictadura de Primo de Rivera en la que la economía experimentó un notable crecimiento.

La política económica de esta etapa supuso un decisivo intervencionismo del Estado en la economía y cierta planificación, con la creación de importantes monopolios estatales y la realización de obras públicas. De cara al turismo fueron especialmente importantes las inversiones en renovación del material y las infraestructuras ferroviarias, la creación del Circuito Nacional de Firms Especiales¹, la apertura al público de la red de Paradores y Albergues de carretera y la creación de la compañía aérea CLASSA. La estabilidad social en España y la mejoría experimentada por la oferta hotelera y los sistemas de transporte, junto a la bonanza económica internacional fueron muy positivos para el turismo. No se disponen de estadísticas, pero otro tipo de indicadores reflejan que la segunda mitad de los 20 fue buena para el turismo².

2.1. El fenómeno del Turismo en España

Las dos primeras décadas siglo XX se caracterizan por un impulso turístico desarrollado desde las iniciativas privada y local dentro del asociacionismo (Sindicatos de Iniciativa, asociaciones de excursionistas...) heredado del siglo anterior, y una orientación todavía elitista que limitaba su acceso a un grupo restringido de la sociedad. Las manifestaciones propias del turismo de finales del XIX en torno a los centros termales y el litoral (ocio y salud) y al excursionismo intelectual y de recreo (ocio y cultura) vivían su lenta decadencia, mientras la influencia del pensamiento regeneracionista incidía por primera vez en las posibilidades del turismo como industria generadora de riqueza para el país, en la apertura al exterior y en la socialización del turismo. La sociedad española inicia una transición a la modernidad dentro de una incipiente estructura industrial, capitalista y urbana, especialmente en los años 20. Con la prosperidad nacen nuevas necesidades de ocio y cultura para una parte mucho más amplia de la sociedad. Esta primera socialización del turismo se acentúa en España con la llegada de la República y su programa de bienestar y justicia social, que se manifiesta, por ejemplo, en la preocupación por el acceso de todos los ciudadanos a los espacios naturales³.

Surgen las primeras tímidas y poco operativas iniciativas que desde el gobierno central intentan apoyar y fomentar los viajes a nuestro país: A La Comisión Nacional de Turismo (R.D. 6 de octubre 1905), le sucede la Comisaría Regia de Turismo, creada por Real Decreto de 19 de junio de 1911, que, aunque tuvo sus logros sentando las bases del turismo cultural y defensa del patrimonio, fue una institución excesivamente personalizada en el Marqués de Vega-Inclán, que además no contó con dotación presupuestaria ni verdadero amparo estatal.

Durante la dictadura de Primo de Rivera, la principal preocupación fue hacer comprender a las autoridades que para convertir al país en un próspero centro receptor de turismo era vital crear y mejorar las infraestructuras de transportes. Buen ejemplo de ello será la creación en 1926 del Circuito Nacional de Firms Especiales, al que ya hemos aludido. Ese mismo año, José Herrero Anguita publicó un estudio en el que afirmaba que era necesario que todos los sectores interesados en el desarrollo del

¹ Cuéllar Villar (2003), pp. 95-97.

² Pellejero Martínez (1999).

³ Moreno Garrido (2007).

turismo coordinasen sus esfuerzos y propuso la creación de un Consejo Nacional de Turismo en el que estuviesen representados la Comisaría Regia, las compañías de ferrocarriles, las de navegación, aviación, industria hotelera...⁴ A partir de esta propuesta de cambio, se creará por R.D. 25 de abril de 1928 el Patronato Nacional de Turismo, primer organismo estatal en materia de turismo. Este fue el marco en el que se organizarán las Exposiciones Universales de 1929. Incluso, es posible que la perspectiva de tan importantes acontecimientos para España tuviera algo que ver en la creación de este organismo⁵. Su primera etapa, hasta julio de 1930, fue la de mayor actividad. Anejo al Comité Directivo y Ejecutivo funcionó, con carácter consultivo, un Consejo General integrado, además de por los miembros del Comité, por 4 vocales ciudadanos nombrados libremente por el Jefe de Gobierno, directores generales de Bellas Artes, ferrocarriles y tranvías, obras públicas, comercio, industria, seguro. Al carecer de asignación presupuestaria propia, la financiación correría a cargo de los recursos que se obtuvieran de la creación del Seguro Obligatorio de Viajeros (SOV) de las personas que viajaran por ferrocarril y navegación y por el ganado vivo transportado. El SOV se implanta el 1 de noviembre de 1928 (R.D. 13 octubre 1928). Esta fuente de financiación fue una de las causas del fracaso de la gestión de esta institución, ya que cada vez era menor el porcentaje del S.O.V. que llegaba realmente al Patronato y, por tanto, menores sus recursos.

Por primera vez, hay un intervencionismo claro por parte del Estado en la gestión turística. Ante la proximidad de las Exposiciones de Barcelona y Sevilla de 1929, el Gobierno creyó conveniente intervenir en la regulación de los precios de hospedajes y servicios públicos relacionados con el turismo y asistencias en general que pudieran precisar los que visitaran estos eventos⁶. Por Real Orden de 11 de diciembre de 1928 se obligó al Patronato a que se publicara en un plazo de 2 meses una Guía Oficial de Alojamientos. Deberían incluirse en ella “los precios reguladores de transportes en automóviles, autobuses y coches, servicios de restaurantes y bares, guías y cicerones y, en general, los de todos aquellos relacionados con el turismo...”, permitiendo un incremento del 100%, 50% y 25%, según los casos, sobre los precios de la guía durante fiestas y celebraciones (específicamente alude a las Exposiciones de Barcelona y Sevilla). Sin embargo, no se incluye en estas medidas al transporte ferroviario.

2.2. Las Exposiciones Universales: La Exposición Ibero-Americana de Sevilla

Este tipo de exposiciones de gran envergadura se celebraron en todo el mundo desde la segunda mitad del siglo XIX. El concepto de “Exposición Universal” contribuyó fuertemente a la transmisión social de los logros imperialistas, al incorporarse como curiosidades elementos etnográficos propios de las culturas dominadas por parte de las grandes potencias. En ellas se mostraban los grandes avances de la invención tecnológica al lado de las últimas expresiones academicistas del arte. De este modo, se

⁴ Pellejero Martínez (1999).

⁵ Moreno Garrido (2007), p. 118: “Todo indica que fue el conde Güel quien convenció a Primo de Rivera de la necesidad de su creación justificándolo desde el alarmante estado del turismo en España de cara a las Exposiciones de 1929 en Sevilla y Barcelona”.

⁶ Pellejero Martínez (1999).

vinculaban a un turismo de tipo cultural y de ocio, pero sobre todo constituyeron un escaparate, un medio de promoción política y económica del país anfitrión y, al tiempo, también de los países invitados en estos eventos internacionales.

La Exposición Ibero-Americana de Sevilla (en adelante Exposición Ibero-Americana) se celebró entre el 9 de mayo de 1929 y 21 de junio de 1930. El germen de esta exposición lo encontramos en 1909 cuando Luis Rodríguez Caso hizo pública su idea de celebrar una exposición internacional en Sevilla. Diversos problemas, políticos y financieros obligaron a retrasar en sucesivas ocasiones la apertura de la exposición sevillana (abril de 1911, 1927, octubre 1928, marzo 1929), propiciando finalmente que coincidiera en el mismo año que la de Barcelona (19 de mayo de 1929 – Clausura de la fase internacional 15 de enero de 1930), lo cual no estaba en principio previsto. Así, se crearía un Comité de Enlace encargado de la organización conjunta de ambas exposiciones, bajo la denominación de “Exposición General Española”.

El evento sirvió para abrirse a nuevas corrientes externas y animar al Estado para la modernización futura. Entre sus objetivos estaban los de “reforma urbanística” y promoción de la ciudad para adecuarla a la magnitud del evento, creación de puestos de trabajo y progreso económico, fomento del turismo, y mejora de las relaciones con los países americanos. Por desgracia, el paso de la Exposición Ibero-Americana dotó a la ciudad de un esplendor pasajero y de una moderna infraestructura, pero no consiguió solucionar sus graves problemas intrínsecos⁷.

Agricultura, industria, comercio, cultura y arte se dieron cita en este evento en el participaron 11 países extranjeros, además de las regiones españolas y provincias andaluzas. En una extensión de 2.000.000 m² en cuyo interior se encontraban los Parques de María Luisa y de las Delicias, se organizó el espacio de exposición en torno a cuatro centros principales: La Plaza de España, la Plaza de América (Pabellón Real, Palacio de Bellas Artes y Palacio de Arte Antiguo, los Pabellones permanentes (Avenidas de María Luisa, Delicias y Moliní), y la llamada zona Sur, entre la Avenida Reina Victoria y el Guadalquivir en las que se ubicaron los pabellones provisionales, como el de MZA.

En torno a la celebración de las Exposiciones Universales se organizaban además diversas actividades complementarias: asambleas, conferencias, congresos de las más variadas temáticas, y otras relacionadas con el ocio y aspectos lúdicos: corridas, teatro, partidos de fútbol, carreras de caballos. Así, en el programa de Fiestas de Primavera de 1929 de Sevilla⁸, se incluyen los actos referidos a la Semana Santa, la Feria de Abril, la inauguración de la Exposición Ibero-Americana, y los congresos que se organizaron coincidiendo con esta última.

Las definiciones de la época sobre la Exposición Ibero-Americana resultan elocuentes: “Certamen nacional organizado con el propósito de estimular las energías de la producción española en aras del mayor engrandecimiento de la economía patria”⁹. Un informe sin fecha ni autor que aparece en Archivo Histórico Ferroviario expone:

⁷ Merino (1985).

⁸ AHF C-1447-001/28.

⁹ Real Orden nº 47 de 13 de marzo de 1928.

“además de ser un Certamen comercial, industrial y artístico marca el cenit de una obra que, por su grandeza, será inmortal; la obra de hispanoamericanismo que servirá para afianzar, para unir, con lazos indisolubles, a los pueblos americanos con España, su progenitora”¹⁰.

El acento se pone en esta ocasión en el espíritu patriótico, la nostalgia del pasado imperial y de la obra colombina (totalmente “desinteresada”), y en la unidad y los lazos con los pueblos hispanoamericanos con la madre protectora: el concepto de la “raza” común hispana, estuvo muy presente en la Exposición Ibero-Americana.

En definitiva, modernidad y tradición confluyen en este evento; un patriotismo de viejo cuño, propio de un gobierno conservador que contrasta con el aperturismo internacional que domina en la coetánea Exposición Internacional de Barcelona.

2.3. La situación del transporte ferroviario

El transporte ferroviario seguía absorbiendo la mayor parte de los tráficos, a pesar de que observa con preocupación la amenaza de la competencia de la carretera y, en menor medida, de la navegación, avanza rápidamente, como reflejan con preocupación las Memorias económicas de la compañía en estos años. Aun así, el ferrocarril vive todavía una etapa “dorada”. La mayor parte de los desplazamientos, tanto de mercancías como especialmente de viajeros, continúan haciéndose por tren. Aunque es todavía un transporte lento e incómodo por la necesidad constante de empalmes entre líneas de diferentes compañías, en el momento que nos ocupa, se han introducido ya algunas mejoras en la calidad de los servicios y algunas facilidades en las tarifas (billetes de ida y vuelta, kilométricos, circulares y semicirculares...). Puede considerarse un subsector turístico, junto a hoteles y agencias de viajes. Los intereses de los primeros agentes turísticos estuvieron ligados obligatoriamente a los ferroviarios y a la mejora de la infraestructura en general, ya que sólo gracias a esta asociación podía convertirse el turismo en fenómeno a gran escala. Por esta razón, está presente en los primeros organismos públicos nacionales dedicados al turismo del siglo XX (Comisión, Patronato Nacional de Turismo. En torno a las estaciones se organizaban una oferta de servicios complementarios e infraestructura para el turismo: hoteles, intérpretes, ómnibus, mozos de equipaje, comercio... Los centros de turismo giran preferentemente aun en torno a puntos comunicados por ferrocarril. Ya en 1909, el diplomático Arcos y Cuadra, destaca la importancia del ferrocarril para el turismo, definiéndolo como “un bien, no de utilidad, sino de necesidad” y afirmando: “Es cosa universalmente sabida que del estado de los ferrocarriles depende en mucho que los turistas acudan a un país”¹¹.

El Gobierno y la organización de las Exposiciones tuvieron, pues, ineludiblemente que contar con el apoyo y la colaboración de las compañías ferroviarias para el buen desarrollo de los certámenes.

En cuanto a la situación del sector ferroviario hay que recordar que hasta los últimos años del siglo XIX, la fórmula basada en la cesión por el Estado a los particulares de los

¹⁰ AHF C-1447-0001/27.

¹¹ Arcos y Cuadra (1974).

derechos de construcción y explotación de líneas férreas, había permitido mantener el equilibrio del sistema ferroviario sin introducir variaciones en sus elementos principales. Sin embargo, a partir del segundo decenio del siglo XX surgieron una serie de desajustes que con el paso del tiempo provocarían una crisis estructural del sistema y la nacionalización finalmente del sector en 1941¹².

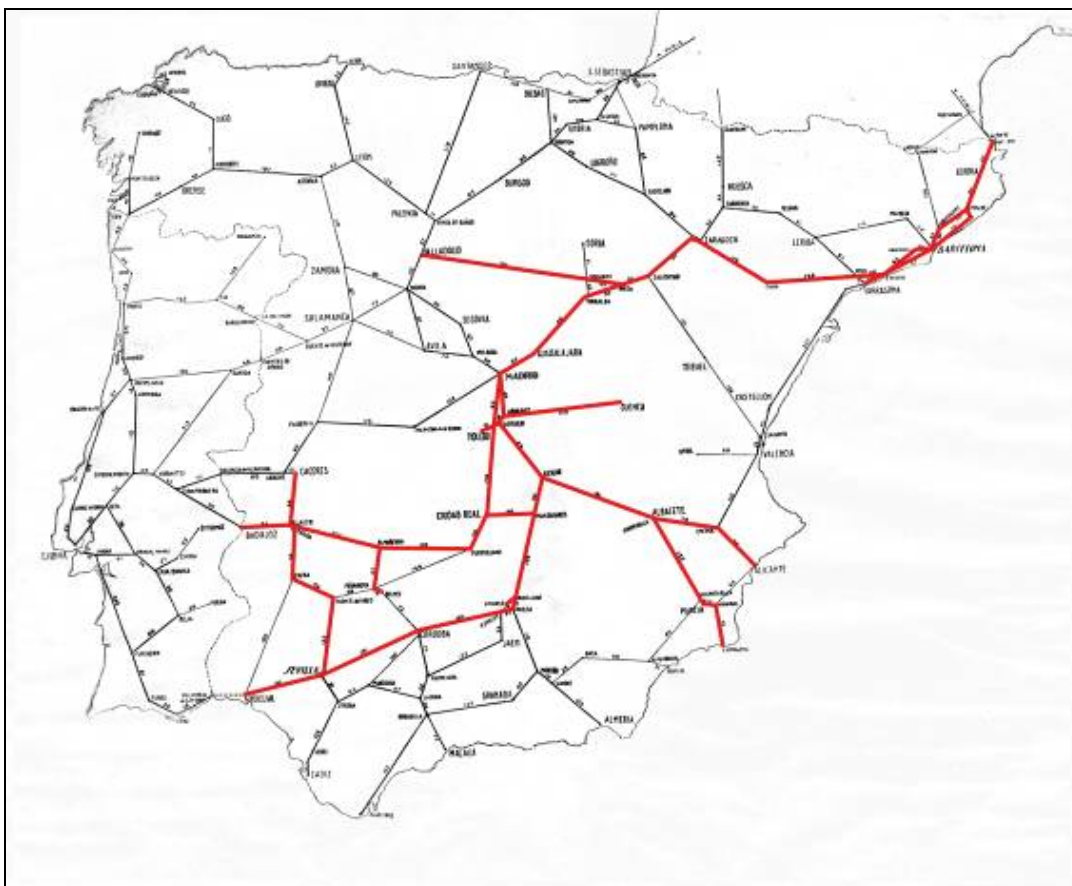
La posición de la neutralidad de España en la 1ª Guerra Mundial, provocó un enorme incremento de la demanda y un alza de los precios que colocó en una situación de colapso a las compañías y que hizo necesaria la intervención del Estado: Una serie de Reales Decretos entre 1918 y 1924, originaron una cierta estatalización del sistema que afectó a todos sus elementos, entrando en un período intermedio en que la gestión, administración y explotación fueron compartidas por una actividad privada en decadencia y una actividad pública en auge: La entrada en vigor de un nuevo Estatuto ferroviario, principios de 1929, viene precedida de un periodo provisional que se inicia en 1924. En esta etapa, se empieza a emitir la Deuda Pública Ferroviaria y se crea La Caja Ferroviaria del Estado, con cargo a la cual se concedieron anticipos a las compañías de ferrocarriles, con el fin de ayudarles a superar la difícil situación provocada por la Gran Guerra. Estos anticipos se destinaron al aumento de haberes del personal, para la adquisición de material rodante, para la mejora y ampliación de líneas, así como para la construcción de nuevos ferrocarriles. En definitiva, el Estado trata de proteger y promover, pero también controlar el transporte e impedir el desabastecimiento del mercado nacional. El Consejo Superior de Ferrocarriles canaliza esta ayuda financiera estatal. Como ya hemos señalado, la política de inversiones estatales en el sector, fue una de las actuaciones prioritarias de la Dictadura, hasta el punto de que supuso 1/5 del incremento del gasto público entre 1924 y 1929) dentro de la política de Obras Públicas.

Los problemas de fondo no se resolvieron y esta situación anticipa la crisis financiera del ferrocarril en los años de la República, al cesar la inyección de fondos públicos. De hecho, después de las Exposiciones, al iniciarse los años 1930 observamos una caída de los ingresos bastante acusada.

Así pues, el modo de transporte fundamental con el que contaron las Exposiciones fue el ferrocarril, aunque una parte se realizó por carretera, barco e incluso avión (vuelos Madrid-Sevilla-Lisboa y Sevilla-Granada de la Unión Aérea Española). Entre las tres grandes compañías del panorama ferroviario español (MZA, *Norte* y *Andaluces*), MZA cuenta en estos momentos con una red de 3.670 kilómetros, domina los enlaces con la capital hacia Sevilla y Barcelona, y el paso de las fronteras hacia Francia por Portbou y hacia Portugal por Badajoz y Huelva, lo que la sitúa en una posición privilegiada ante la celebración de estos eventos, y especialmente en lo que se refiere a la Exposición de Sevilla.

¹² Comín Comín (1998).

La red de MZA en 1929



Fuente: AHF RTRA 0001-002/10. Elaboración propia.

3. Iniciativas y participación de la compañía MZA en la Exposición Ibero-Americana de Sevilla

La primera referencia a la Exposición Ibero-Americana la encontramos en el Acta de la sesión del 8 de octubre de 1925, en la que el Consejo de Administración autorizó al director general de la compañía a aceptar la invitación del Comisario Regio para participar con un pabellón en la exposición. Por entonces su celebración estaba prevista para 1927.

3.1. Apoyo en las tareas de publicidad y propaganda

Una de las líneas de actuación del recién creado Patronato Nacional de Turismo (en adelante, PNT) fue la de publicidad y propaganda, a través de carteles, guías y otras publicaciones. Las exposiciones fueron en sí mismas un gran montaje propagandístico y llevaron a cabo la primera campaña masiva de turismo y propaganda política realizada

por España como Estado¹³. La actuación de la compañía en este sentido se sirvió de distintos medios:

En primer lugar, de los espacios de las estaciones en los que se colocó la publicidad sobre las exposiciones del PNT y de los organismos oficiales, así como de sus propios servicios especiales¹⁴.

Entre agosto y diciembre de 1928, dando cumplimiento a la Real Orden de 13 de marzo¹⁵, el Delegado de Organización y Propaganda de la Exposición Ibero-Americana solicita por carta del 7 de agosto de 1928¹⁶ al director de MZA su colaboración en este sentido, recurriendo más que al amparo legal al “amparo afectuoso”. Al mismo tiempo, le pide cualquier otra sugerencia en cuanto a medios de propaganda en relación con los Reglamentos de la compañía. En agosto, a través de una circular, se solicita a todas las secciones que se comunique la ubicación más adecuada, indicando que se dé especial relevancia en las estaciones de nueva construcción. Se trata de carteles de hoja de lata para las estaciones principales y de papel para las demás. En general se colocarán en vestíbulo (sala de espera o ventanilla del despacho de billetes), si son de papel y en la fachada al andén los de lata¹⁷.

En octubre, la estación de Madrid envía los anuncios de hoja de lata para su colocación a las que se consideran estaciones principales de la red: Ariza, Calatayud, Casetas, Zaragoza, Castillejo, Villacañas, Alcázar, La Encina, Monovar, Novelda, Chinchilla, Alicante, Calasparra, Cieza, Alcantarilla, Murcia, Alquerías, Balsicas, Cartagena, Cuenca, Manzanares, Valdepeñas, Santa Cruz de Mudela, Baeza, Espeluy, Córdoba, Sevilla, Huelva, Zafra, Llerena, Fuente del Arco, Ciudad Real, Puertollano, Almorchón, Mérida, Badajoz, Peñarroya y Belmez.

En algunos casos, la colocación ocasionó gastos que, aunque sean mínimos, suponemos que fueron asumidos por la compañía, ya que según la Real Orden mencionada la colocación era gratuita por parte de las compañías ferroviarias.

Un segundo caso, sería la participación directa en el recinto de la exposición con las instalaciones de la compañía, que trataremos en el punto 4.

Por último, la labor publicitaria se llevaría a cabo a través de folletos y guías especiales de horarios y servicios ferroviarios establecidos con motivo de las Exposiciones.

Sabemos que MZA edita un folleto de propaganda para repartir en el pabellón, aunque no conservamos ningún ejemplar¹⁸. Sin embargo disponemos del que seguramente se

¹³ Martín Emparán (2007).

¹⁴ AHF C-0412-001/24.

¹⁵ La Real Orden obliga a las compañías ferroviarias a autorizar la colocación gratuita en los lugares adecuados de sus estaciones, de carteles anunciadores que editen los Comités de ambas Exposiciones de Barcelona y Sevilla, así como el Consejo de Enlace para propaganda conjunta de los certámenes.

¹⁶ AHF C-0399-001/2.

¹⁷ Llama la atención que, con relación a Aranjuez, la Sección de Madrid responde que “dado el carácter del edificio no existe espacio adecuado para la fijación de anuncios”.

¹⁸ AHF C-1447-001/9: Factura de 2.000 pesetas por 10.000 folletos editados por la imprenta “Sucesores de Rivadeneyra, S.A.” de Madrid. En AHF C-1447-001/22 se menciona que el Jefe de la Oficina de

ofrecía a los visitantes en el *stand* del Ministerio de Fomento (Imagen 1) situado en el recinto de la Plaza de España.



Imagen 1



Imagen 2



Imagen 3



Imagen 4



Imagen 5

También sabemos que la compañía tenía intención de distribuir un objeto promocional en el Pabellón, para el cual se pidió presupuesto a una empresa de Madrid “Hesperia, Manufactura Artística” (25 de mayo de 1929), pero al parecer no llegó a encargarse¹⁹. No sabemos en qué consistían exactamente esos objetos, ya que en el presupuesto únicamente se dan referencias descriptivas: símil ante, cantoneras, aplique y botón fantasía...

Turismo de MZA envía el 22 de abril de 1929 a Nicolás Suárez 1.000 ejemplares del folleto para distribuirlo en el Pabellón.

¹⁹ AHF C-1447-001/19.

En cuanto a las guías de ferrocarriles, conocemos una guía del Servicio de Ferrocarriles²⁰ (imagen 3) editada en común entre las compañías ferroviarias de España y Portugal, así como un Suplemento a la *Guía General de Ferrocarriles* de Enero de 1930²¹ que se publica con motivo de las Exposiciones de Sevilla y Barcelona de 1929. Asimismo, el Patronato Nacional de Turismo editó un Pliego para las Compañías de Ferrocarriles²² (imagen 4) y los servicios ferroviarios españoles se incluyeron en otras publicaciones extranjeras, como la que vemos en la imagen 2²³. La imagen 5 es otro ejemplo de publicidad de la exposición, que hemos encontrado en AHF C-1447-001/4. En este caso se trata de un panfleto editado por la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Sevilla.

Finalmente, también hay que hablar de la creación de una Oficina de Turismo en el Servicio Comercial²⁴ de MZA que servirá de apoyo y enlace a las actividades del evento. No sabemos exactamente cuál era el cometido de esta Oficina, pero sabemos que en abril de 1928 *Norte*, a raíz de la creación del PNT y consciente de la nueva orientación que se pretende dar a este organismo, había presentado un interesante proyecto de organización del turismo, defendiendo la creación de una Oficina común sostenida por las tres grandes compañías ferroviarias²⁵. El informe revela claramente la preocupación por defender los intereses ferroviarios frente a la previsible intervención del gobierno, pero también muestra una implicación en la labor comercial en favor del turismo (uno de cuyos aspectos esenciales es la propaganda) y una consciencia de los beneficios que este puede aportar al ferrocarril. *Andaluces* se adhiere a la iniciativa, pero MZA, mucho menos abierta en estas cuestiones y siempre recelosa ante cualquier propuesta que signifique un desembolso, se muestra contraria a la idea, argumentando que una oficina común sólo originaría “gastos y compromisos”, y ninguna ventaja que no se pudiera obtenerse con la creación de una oficina o departamento dentro del Servicio Comercial de cada compañía. Así, el proyecto de *Norte* no sale adelante por la falta de apoyo de MZA. Sin embargo, sí tenemos noticia de una Oficina de Turismo Común de las compañías ferroviarias españolas en París (1928)²⁶.

²⁰ AHF RTRA 0001-002/10 y Museo del Ferrocarril de Madrid IG-1472. Corresponde además al folleto que se menciona en AHF S-220-122 (julio de 1928): 10.000 ejemplares de 32 páginas encargados al impresor Sr. Redondo por un importe de 22.000 pesetas que tendrían que pagar entre las compañías interesadas en las proporciones que se convengan (según los kilómetros de cada red). No se ha llegado a acuerdo con Norte, “por su obsesión”, según el Jefe de Servicio Comercial de MZA, “con la creación de la Oficina de Turismo que podía ocuparse de ello”. *Andaluces* acepta contribuir con su parte y a su distribución. Portugal no ha contestado aun. La intención es distribuirlo en América como elemento de propaganda, con la suficiente antelación.

²¹ BF AQ *Guía General de Ferrocarriles*, nº 451. Enero 1930.

²² Martín Emparán (2007) p. 381.

²³ Martín Emparán (2007) p. 307.

²⁴ MZA Acta del 15 de Noviembre de 1928.

²⁵ AHF D-0665-018.

²⁶ AHF D-0454-004.

3.2. Obras de reparación y mejora en estaciones y líneas. Compra de material

MZA es consciente de que, ante la perspectiva de las exposiciones, se enfrenta a un incremento del tráfico, con sus consecuentes ventajas e inconvenientes.

En el Acta del Consejo de Administración de MZA del 15 de noviembre de 1928, al referirse al Plan de Obras de Mejora y Adquisición de Material previsto para el 1929, se dice que "...se tiende a intensificar el establecimiento de dobles vías, la renovación de la vía, el refuerzo de puentes y las obras en estaciones como Madrid, Barcelona, Sevilla, Port-Bou, etc... todas ellas de imprescindible necesidad para poder atender debidamente al tráfico actual". El importe presentado al Consejo Superior de Ferrocarriles asciende a 230.914.000 pesetas para las dos redes de la compañía, con cargo a la Caja Ferroviaria. Esta cantidad, sin embargo, no se corresponde con el dato que aparece en las Memorias de 1928 y 1929: 192.682.000 pesetas. En esta misma acta queda reflejada la necesidad de convocar un concurso urgente para la adquisición de nuevos vagones. No se relaciona expresamente con las exposiciones aunque sí se hace mención del incremento de tráfico esperado.

El Acta de 17 de noviembre de 1927 no aporta datos económicos del Plan de Obras para 1928, pero sí podemos extraerlos de la Memoria económica de ese año²⁷. Por el contrario, observamos que el Plan de Obras para 1930 desciende a **179.377.504**²⁸ (cantidad esta que sí se corresponde con la que aparece en la Memoria económica).

Tabla 1. Gastos previstos y realizados en Obras en líneas y adquisición de material (para las dos Redes de MZA (en pesetas)

AÑO	PRESUPUESTO PREVISTO (pesetas)	GASTADO (pesetas)
1928	187.455.000	92.510.837,28
1929	192.682.000	112.801.656,27
1930	179.377.504	52.549.809,09

Fuente: Actas del Consejo de Administración y Memorias Económicas MZA

La estimación del Plan de Obras para el año siguiente se hacía de forma conjunta para las dos redes de la compañía. Sin embargo, los datos de las inversiones efectivamente realizadas sí aparecen desglosados por redes en las Memorias, lo que nos permite presentar el siguiente cuadro, con las cantidades destinadas a la Red Antigua, que es la que interesa a nuestro estudio.

Tabla 2. Cantidades invertidas en obras en líneas de la Red Antigua (en pesetas)*

AÑO	GASTOS
1927	34.188.101,98
1928	34.522.479,03
1929	47.377.461,45
1930	7.398.790,29

Fuente: Memorias Económicas MZA

²⁷ La cantidad presupuestada para obras y adquisición de material para 1928 es de 187.455.000 pesetas.

²⁸ MZA Acta del 14 de noviembre de 1929.

Podemos observar que, tanto en las cantidades previstas para obras como en las realmente invertidas, el incremento es claro para el año 1929, lo que se puede relacionar fácilmente con la necesidad de acondicionar las instalaciones de cara a las Exposiciones. Es interesante señalar que todas las obras en estos años se realizan íntegramente con cargo a la Caja Ferroviaria, y sin embargo los importes gastados distan bastantes de las cantidades presupuestadas y aprobadas por el Gobierno²⁹.

A través de la documentación, podemos seguir la evolución de algunas de estas obras. El Consejo Superior de Ferrocarriles y el mismo Consejo de Enlace de la Exposición General Española, que pretendía inaugurar la Exposición Ibero-Americana el 12 de octubre de 1928, instó a la compañía a que acelerase las obras para aumentar la capacidad de la línea Madrid-Sevilla, especialmente entre Córdoba y Sevilla, así como la ampliación de la estación de Sevilla. En octubre de 1926³⁰ el director de la compañía, Eduardo Maristany, daba cuenta con una relación de las obras en curso y en proyecto como consecuencia del incremento esperado del tráfico por la afluencia a ambas Exposiciones. Los gastos de las obras que se mencionan se elevaban a 16 millones de pesetas (con cargo a la Caja Ferroviaria), y Maristany no dejó de aprovechar la ocasión para conseguir del Comité del Consejo de Ferrocarriles todo el necesario apoyo logístico, económico, etc. para poder completar tan importantes trabajos en el escaso plazo previsto.

Podemos ver en el siguiente cuadro, de forma resumida, las principales obras que se llevaron a cabo en las instalaciones con motivo de la Exposición Ibero-Americana:

Construcción de un Nuevo Depósito de Máquinas en San Jerónimo ³¹
Instalación y Prolongación de vías en el Depósito de La Macarena ²⁹
Construcción de Estación Provisional de Mercancías en Sevilla ²⁸
Dotación de doble vía entre Sevilla y los Rosales ^{28 y 32}
Obras varias de adecuación en la estación de Sevilla: arreglo del cuarto de almohadas, instalación de un muelle cubierto, prolongación y firme de andenes laterales... ³³
Pintura, revoco y limpieza en exteriores, salas y locales en todas las estaciones de la compañía y en especial en las afectadas por los itinerarios a las Exposiciones ³⁴
Instalación de un departamento de Aduanas en la Estación de Sevilla ³⁵

En cuanto a la compra de material, los datos que hemos analizado proceden de las Memorias económicas, ya que no disponemos del Archivo del Servicio de Material y Tracción. La evolución del equipamiento total de la compañía no revela grandes

²⁹ MZA Memoria 1928, p.12: "...habiéndose invertido únicamente 92.224.129,55 pesetas, pues las dificultades y dilaciones que lleva consigo la aplicación del régimen y que son cada día mayores, según ya se hizo notar en años anteriores, no ha permitido a la Compañía dar a las obras y adquisiciones proyectadas, el impulso que hubiera deseado".

³⁰ AHF P-0212-456.

³¹ AHF C-1447-001/1. Incluye plano de propuesta de prolongación de vías en La Macarena.

³² AHF C-1447-001/1.

³³ AHF C-1447-001/9.

³⁴ AHF C-0225-001/20.

³⁵ AHF C-0225-001/18.

incrementos en el año 1929 con relación a los anteriores y posteriores (excepto en el número de furgones). En cambio, sí se observa un incremento del gasto total por adquisición de material en 1929, la mayor parte con cargo a la Caja Ferroviaria, mientras que el importe que aporta la compañía se reduce progresivamente.

Tabla 3. Gastos de adquisición de material para las dos redes de MZA (en pesetas)

AÑO	Con cargo a la compañía	Con cargo a la Caja Ferroviaria	TOTAL
1927	153.674,32	36.462.355,01	36.616.029,33
1928	286.707,73	36.905.873,24	37.192.580,97
1929	168.450	41.191.704,23	41.360.154,23
1930	53.250	37.318.929,27	37.372.179,27

Fuente: Memorias Económicas MZA

3.3. Tarifas y servicios especiales

La cuestión tarifaria fue uno de los grandes caballos de batalla entre las compañías ferroviarias y el Estado. Las compañías, siempre reacias a reducir las tarifas, buscan constantemente la flexibilización y el incremento de las mismas, alegando que estas no llegan a cubrir en general el coste del transporte, mientras que el Gobierno se resiste a las subidas. A la vista de la documentación estudiada, observamos que MZA mantuvo una postura dura e inflexible en cuanto en las negociaciones en torno a las propuestas de reducción de tarifas y servicios especiales propuestos desde el Patronato Nacional de Turismo y el Comité de Enlace de las Exposiciones. Por más que estos apelasen al “deber patriótico” y “el más alto interés nacional”, la postura de la compañía es la de “...oponernos siempre, en principio, a todo lo que signifique rebaja de tarifas”³⁶. MZA fue en este sentido incluso más radical que el resto de las compañías, mientras que *Norte* y *Andaluces* se muestran más flexibles a la hora de hacer concesiones. Se sentían agraviadas frente a otros sectores (hoteles, comercios, automóviles, autobuses...)³⁷, porque la limitación e incluso la reducción, como se espera, de tarifas les impide sacar mayor beneficio del evento.

3.3.1. Mercancías: material destinado a la Exposición Ibero-Americana y equipajes

El Reglamento General de la Exposición Ibero-Americana (1927)³⁸ establece exenciones aduaneras y de impuestos municipales a las mercancías que entren con destino a la exposición, y en su artículo 30 sobre el envío de productos para la exposición recoge que “los expositores podrán acogerse a los beneficios de las tarifas reducidas que otorguen las Empresas ferroviarias y de navegación, mediante el cumplimiento de las condiciones que dichas Empresas establezcan”.

³⁶ AHF S-0220-122.

³⁷ Real Orden nº 2305 11 de diciembre de 1928.

³⁸ AHF C-1447-001/28.

Para las mercancías con destino a la Exposición Ibero-Americana se aceptó la tarifa especial de ferrocarriles G.V. nº 119 ya aplicable desde el 16 de julio de 1918 para todos aquellos objetos o mercancías que hayan de retornar a su puesto de origen: “Caballos destinados al juego del polo o concursos hípicas y Carruajes para concursos hípicas, Embarcaciones para regatas, palomas mensajeras, Animales, Mercancías y vehículos destinados a las Exposiciones”. El artículo 4 de esta tarifa se refiere específicamente a las mercancías destinadas a exposiciones: “Mercancías designadas a continuación, por expedición mínima de 50 kg o pagando por este peso, facturadas en grande o pequeña velocidad”, con la salvedad de que “de hacerse la facturación y transporte en pequeña velocidad, las anteriores bases tendrán una reducción del 50%”.

En las “Instrucciones que han de tener en cuenta los Remitentes de mercancías a la Exposición Ibero-Americana de Sevilla”³⁹ que elaboró la Oficina de Transportes de la misma se indica a los expositores que rige la tarifa especial 119 GV, con la ventaja de que las facturaciones deben hacerse por pequeña velocidad en tránsito y directas a Sevilla, pero “la Oficina de Transportes de la Exposición cuidará en todos los casos o siempre que sea preciso de telegrafiar por orden y a nombre del Director de la Exposición a los Jefes de movimiento de las compañías correspondientes para que las expediciones facturadas por pequeña velocidad vengan en grande”. A pesar de esas indicaciones, los envíos de los que nos han llegado noticias figuran siempre como expedidos por Gran Velocidad.

En julio de 1927⁴⁰ el Comité de Enlace solicitó sobre esta tarifa especial rebaja del 25 por ciento aplicable desde 6 meses antes de la apertura y hasta 6 meses después de la clausura, y en julio de 1928⁴¹ pide que se aplique a todos los envíos con destino a las exposiciones, incluso material de construcción, con vigencia de estas condiciones desde 5 meses antes del 15-03-1929 (inauguración prevista de la Exposición Ibero-Americana) hasta 3 meses después de la última clausura. MZA aceptó la tarifa 119 GV para las mercancías, aunque sin rebaja alguna, y desde luego se opuso a incluir los materiales de construcción en la tarifa 119.

Como excepción, las compañías llegaron a un acuerdo para incluir en esta tarifa especial 119 GV las masas indivisibles de peso superior a 5.000 kg (eso sí, manteniendo unos recargos que oscilan entre el 20 y el 100% en función del peso) para las exposiciones de 1929, lo que permitiría, por ejemplo, poder transportar maquinaria. Como ocurre con frecuencia, la negociación se alargó demasiado: en este caso, la tramitación del acuerdo entre las compañías se inició en febrero de 1929 y no se resolvió hasta finales de abril, demasiado tarde para algunos envíos⁴². La vigencia de la tarifa especial tuvo que ser prorrogada hasta en dos ocasiones⁴³ para que pudieran seguir enviándose expediciones con destino a la Exposición Ibero-Americana, ya inaugurada.

Los tráficos de mercancías que se hicieran por ferrocarril y a través de Madrid con destino a Sevilla se harían por líneas de MZA (vía Madrid, Alcázar, Córdoba).

³⁹ AHF C-1447-001/8.

⁴⁰ AHF S-0220-122.

⁴¹ AHF S-0220-122.

⁴² AHF D-0283-002/8.

⁴³ AHF D-0283-002/9: Anexos nº 3 y 4 a la Orden nº 48 Serie C.

3.3.2. Viajeros: visitantes y expositores

La cuestión de las tarifas para el transporte de viajeros a las exposiciones es aun más compleja que en el caso de las mercancías. En líneas generales, MZA intentó que se aplicaran para las exposiciones tarifas y servicios especiales ya establecidos con anterioridad: billetes kilométricos y semicirculares de itinerario fijo tarifa GV 105, billetes Ida y Vuelta de París a Sevilla y de París a Barcelona por Portbou. Argumentaban que no se podrían rebajar aun más sin grave perjuicio para la compañía y en cambio no creían que influyera en la mayor afluencia de público a las exposiciones. La principal preocupación de MZA era que “las reducciones animen a los que se encuentren a grandes distancias”⁴⁴, es decir, temían que fueran aprovechadas por turistas que no tenían intención de visitar las exposiciones. Incluso propusieron idear alguna medida para evitarlo en combinación con la propia organización de la Exposición Ibero-Americana. Una actitud bastante estrecha de miras y poco implicada, como vemos, en la defensa de la industria turística para el país.

Sin embargo, las propias compañías tenían claro que les resultaría difícil resistirse a las presiones oficiales (“si no lo hacemos voluntariamente, nos obligaría el Gobierno”)⁴⁵, aun más cuando existía el precedente de la Exposición Universal de Barcelona de 1888 en el que ya se establecieron tarifas especiales⁴⁶.

Los organismos oficiales, tanto el Comité de Enlace como el PNT, intentaron conseguir de las compañías ferroviarias condiciones favorables: En lo que se refiere al Comité de Enlace, como hemos apuntado para el caso de las tarifas de mercancías, este se puso en contacto con las compañías en julio de 1927 y julio de 1928⁴⁷ para proponerle la rebaja de tarifas y servicios especiales de viajeros. En 1927 solicitó una rebaja del 25 por ciento sobre las tarifas más bajas vigentes y con validez desde 60 días antes de la inauguración hasta 60 días después de la clausura. En 1928, las peticiones son más ambiciosas. Solicita: un tren expreso directo Sevilla-Barcelona y viceversa; un itinerario circular Sevilla-Madrid-Barcelona-Sevilla a precios algo más reducidos que los de la vigente tarifa GV nº 105 para semicirculares que puedan ser utilizados en todos los trenes que circulen por el itinerario mencionado, aunque se inicie en estaciones donde no existe servicio de rápidos y expreso, y con validez de 60 días con detención en cualquier estación por el tiempo que sea dentro de ese periodo; itinerarios especiales circulares y semicirculares a precios más reducidos que la tarifa internacional 202 que permitan comunicación de Sevilla y Barcelona con los puertos españoles; billetes I/V económicos desde cualquier punto de España a Sevilla y Barcelona, con una reducción próxima a 50% y duración mínima de 20 días, para que los nacionales puedan ser

⁴⁴ AHF S-0220-122.

⁴⁵ AHF S-0220-122.

⁴⁶ AHF S-0220-122. En concreto, MZA había puesto en servicio 3 itinerarios circulares con reducción del 45% sobre el precio ordinario y billetes sencillos de I/V a Barcelona desde estaciones principales de MZA Y MZA-Andaluces con reducciones entre 27 y 40%.

⁴⁷ AHF S-0220-122.

testigos presenciales del “resurgir de la Nación”; y finalmente, la creación de un Billete “Expositor” personal e intrasferible con validez durante el tiempo de apertura de la exposición sin límite de viajes.

A las compañías, especialmente a MZA, tales condiciones les parecían excesivas e injustificadas y, por tanto, inadmisibles. Insistía en que ya existían facilidades que podían perfectamente responder a las necesidades de la Exposición Ibero-Americana y únicamente planteó con ambigüedad la posibilidad de estudiar alguna combinación en los billetes circulares o semicirculares para viajeros que entrasen por las fronteras francesas y los puertos de Cádiz, Vigo y Lisboa sin rebajas o con reducciones próximas a las de la tarifa nº 105 GV, nunca por encima.

El PNT⁴⁸, por su parte, proyectó un acuerdo con las compañías para la venta en España y extranjero de varias clases de billetes de itinerario fijo. En principio, propuso 26 itinerarios diferentes. Dependiendo del itinerario, el billete lo emitiría *Norte* (para 15 de los itinerarios) o MZA (para 11 de ellos). En estas descripciones, se incluía itinerario, nº kilómetros del recorrido y precios del billete en 1ª, 2ª y 3ª clase. *Norte* era partidaria de simplificar y reducirlos a 16, incluyendo en algunos de ellos la expresión “y viceversa”.

Sin embargo, el proyecto se suspendió al parecer (según lo que relata la compañía ferroviaria) por falta de entusiasmo del PNT en noviembre de 1929, a causa de las dificultades que encontró para su rápida realización. El PNT se retrajo al tener que intervenir directamente en la venta de los citados billetes y estar ya demasiado próxima la clausura de la Exposición de Barcelona. Tampoco MZA estaba en verdad muy interesada en continuar con el proyecto, puesto que, dice, “es demasiado tarde para tener los billetes preparados a tiempo”. Así, los billetes llegaron a imprimirse pero no a ponerse en circulación. En la documentación encontramos los esquemas de siete de los itinerarios, así como de un Billete de itinerario fijo de 1ª clase, del año 1929, para las Exposiciones de Sevilla y Barcelona establecido por las cuatro grandes compañías: MZA, *Norte*, *Andaluces* y *Oeste*⁴⁹.

A estos billetes se refiere la Real Orden publicada en la Gaceta del 11 de septiembre de 1929 en la que se disponía que las compañías ferroviarias facilitaran a las agencias de viaje extranjeras y españolas con despachos en el extranjero un depósito de billetes de trayectos de sus líneas, de los llamados “Exposiciones”.

Tampoco la compañía prevé ninguna facilidad para los viajes organizados de grupos, como reflejan diversas peticiones encontradas entre la documentación; en concreto, de la Agencia de Viajes del Sr. Clark, de Nueva York⁵⁰ y de la *Compagnie Française du Tourisme*⁵¹. Es interesante la valoración que el representante en España de esta última aporta en su carta, en la que manifiesta el atraso de las compañías ferroviarias en España en estas cuestiones con respecto a otros países europeos.

⁴⁸ AHF D-0689-003/1.3.

⁴⁹ Nº kilómetros: 2.915. Precio: 275,55 pesetas. Validez: 60 días desde que comienza el viaje. Incluye 9 cupones para el Itinerario nº 1. AHF D-0689-003/1.3

⁵⁰ AHF D-0265-001/2-37

⁵¹ AHF D-0265-001/2-36

Otro episodio que ilustra la escasa disposición de la compañía a colaborar en estos asuntos tiene lugar cuando el Comité de Organización y Propaganda de la Exposición de Barcelona solicitó a las redes francesas facilidades para los visitantes de la misma⁵². Las redes de Midi, de l'État, París-Orleans y París-Lyon-Mediterraneo aceptaron ya en noviembre de 1928 otorgar una validez excepcional de 15 días a los billetes de Ida y Vuelta que se despacharan con destino a Cerbère-Portbou, poniendo como condición que las redes españolas (al menos a MZA, *Norte* y *Andaluces*) consintieran en el mismo tratamiento a favor de los visitantes a las exposiciones que interesaran a las mencionadas redes francesas.

MZA tardó seis meses en dar respuesta (17 de mayo de 1929) y alegó que, puesto que no existía un caso similar en la tarificación española (Ida y Vuelta a un punto de la frontera), se otorgarían esas mismas facilidades “en el caso de que se creasen”. El compromiso era, a todas luces, ambiguo, pero pareció ser suficiente para las redes francesas que, finalmente, ponen en marcha la medida propuesta. Además, aunque no existiera una tarifa exactamente igual a la del caso francés, existían alternativas: por ejemplo, aplicar la prórroga a los billetes de ida y vuelta de la tarifa 202, como de hecho MZA propuso a *Norte* en su consulta acerca de la cuestión y con la que esta se mostró de acuerdo.

En la misma línea, los ferrocarriles italianos dirigieron una petición a los españoles. No disponemos de la carta original italiana, pero sí de la que *Andaluces* envió a MZA en julio 1929, solicitando su opinión al respecto. *Andaluces* estaba de acuerdo con corresponder sin reservas, ya que “el compromiso que implica la reciprocidad para casos análogos de exposiciones en Italia, la consideramos atendible y comprendida en las relaciones internacionales en que nos desenvolvemos para el fomento del turismo en España”⁵³. También *Norte* y *Oeste*, estaban dispuestos a colaborar. MZA, en cambio, entre otros argumento, expuso que el caso francés no era igual al italiano, ya que estos últimos no se conforman con una ampliación de la validez del billete, sino que “se pretende la creación expresa de unos billetes especiales que también serían de I/V cada vez que en Italia se celebre una exposición” y propusieron a *Andaluces* que se resolviera la cuestión dando idéntica respuesta que a los franceses, es decir, con total ambigüedad: “Que si llegaran a crearse en las líneas españolas billetes de ida y vuelta sobre la frontera francesa, nos hallaríamos dispuestos a aumentar el plazo de validez por el tiempo que prudencialmente se estimase necesario para que pudiera visitarse la exposición italiana”.

Una vez más, es claro que MZA es, entre todas las compañías, la que demuestra una actitud más cerrada a la hora de otorgar este tipo de facilidades.

En cuanto a los servicios, en un principio, la dirección de MZA⁵⁴ comunicó a los organismos oficiales su intención de realizar algunas modificaciones en los servicios de viajeros: modificación de trenes en las líneas de Andalucía (con fecha probable de entrada en vigor el 1 de enero de 1927; servicios de lujo y coches-cama (la compañía pretende duplicar sobre las líneas de Barcelona y Sevilla, uno de los expresos y tener

⁵² AHF D-0104-001/19.

⁵³ AHF D-0104-001/19.

⁵⁴ AHF P-0212-456.

preparado un tren más para temporadas o épocas dentro de la celebración de estos certámenes); y, en general, intensificación de los servicios locales.

Sin embargo, finalmente, las tarifas y servicios que se concretaron con motivo de las Exposiciones, son las aparecen en el “Suplemento Exposiciones” de la Guía General de 1930:

En primer lugar, billetes de ida y vuelta y de itinerario facultativo a precios reducidos⁵⁵, desde cualquier estación o desde los puertos y fronteras a Sevilla, a Barcelona o a ambas. La validez de estos billetes desde el inicio del viaje era de 30 días para una exposición, y de 60 días para las dos. Incluía el transporte gratuito de 30 kilos de equipaje y la posibilidad de hacer hasta 12 detenciones en ruta. Se especifica que el 15% de incremento sobre las tarifas autorizado por Real Decreto de 26 de diciembre de 1918 se suprime para los billetes de ida y vuelta de itinerario facultativo a las Exposiciones.

Aparecen también billetes de las compañías *Andaluces* y *Sur de España* para Excursiones por Andalucía con un mínimo de 500 km, con precios y condiciones prácticamente iguales a las anteriores.

Se ponen en circulación expresos directos diarios entre Barcelona-Sevilla y viceversa en 1ª y 3ª clase, con coches-cama y restaurante. El viaje tiene por entonces una duración de 23 horas.

Finalmente, circulan expresos directos dos días a la semana Lisboa-Sevilla y viceversa en 1ª clase coche-cama y restaurante. La duración del viaje es de 15 horas.

En la guía publicitaria que editaron las compañías españolas y portuguesas para las Exposiciones (Servicio de Ferrocarriles 1929)⁵⁶ aparecen: Billetes de ida y vuelta y de itinerario facultativo a precios reducidos, billetes semicirculares de itinerario fijo (9 itinerarios)⁵⁷, excursiones Madrid-El Escorial, Madrid-Toledo, Barcelona-Montserrat, los lugares colombinos (Sevilla-Huelva); y otros horarios de interés: desde las fronteras, puertos del Noroeste, desde Portugal, desde París en WL...

3.4. La presencia de la compañía en la Exposición Ibero-Americana: las instalaciones de MZA

El 20 de octubre de 1925, la Comisión Permanente de la Exposición Ibero-Americana acusó recibo de los propósitos de la compañía de tomar parte en el certamen, con la construcción un pequeño pabellón. Se les envió plano para concretar el sitio en el que se construirá el pabellón⁵⁸. En ese mismo mes, el director de la compañía, Eduardo Maristany, comunicó la designación de una comisión de agentes superiores presidida

⁵⁵ BF, AQ Guía General de Ferrocarriles, nº 541. Enero 1930. AHF W-0048-13: Billetes de ida y vuelta de itinerario facultativo de 1ª, 2ª y 3ª clase a precios reducidos (20 de abril de 1929): Se pueden emitir a partir de esta fecha.

⁵⁶ AHF RTRA 0001-002/10 y Museo del Ferrocarril de Madrid IG-1472.

⁵⁷ Establecidos ya con anterioridad a las Exposiciones.

⁵⁸ AHF C-1447-001/2.

por subdirector, Manuel M^a Arrillaga, para todo lo relacionado con la Exposición Ibero-Americana. Para el Servicio de Vía y Obras se nombró como representante al Ingeniero de la 2^a División con residencia en Sevilla, Nicolás Suárez de Alvizu⁵⁹.

El 26 de marzo de 1926, Nicolás Suárez solicitó a Arrillaga el nombramiento como auxiliar en su oficina de Vía y Obras con carácter especial a Manuel Mateos Silva, un escribiente de la Inspección de Movimiento en situación de licencia en la compañía por desempeñar el cargo público de Teniente de Alcalde en el Ayuntamiento de Sevilla y a punto de ser cesado. Nicolás Suárez expone que, por sus contactos y posición, podría ser un gran apoyo para la compañía en los asuntos concernientes a su participación en la Exposición Ibero-Americana, ya que sigue formando parte del Comité de Iniciativas y Turismo en la misma y de la ponencia para la petición que pretende la modificación de tarifas para transportes de mercancías y viajeros a las compañías ferroviarias. El subdirector le responde que no puede acceder a su petición, porque esto supondría prescindir de un escribiente temporero y la compañía tiene que hacer todas las economías posibles. De esta manera, Mateos Silva colaborará muy activamente con Nicolás Suárez desde su puesto en la Inspección de Movimiento, siempre con la autorización de su jefe y en lo posible fuera de las horas de oficina⁶⁰.

En los inicios, las pretensiones de participación en el certamen de la compañía eran bastante modestas. Según el Acta del 8 de octubre de 1925, la intención era simplemente exhibir planos y dibujos de las obras realizadas o por realizar, y que también contribuyeran con material similar las constructoras suministradoras habituales de la compañía. El 18 de octubre de 1927⁶¹ se comunicó a la Comisión Permanente el propósito de edificar un pabellón provisional de 8 x 18 metros que se demolería al terminar el evento. No se prevé que vayan a ser necesarios espacios para otros usos y como única vía de comunicación sería suficiente un camino para transportar los objetos en camiones. Para su construcción se solicita un terreno de 184 metros cuadrados, situado en el Sector Sur, frente al Pabellón de Turismo. El Comité de la Exposición Ibero-Americana admite la solicitud y asignación de ese terreno de 9,20 x 20 m. a la compañía por 5.520 pesetas el 23 de noviembre de 1927⁶² y la compañía toma posesión del mismo en febrero de 1928. Sin embargo, en junio de 2008, por consejo de la propia Comisión⁶³, se sustituyó después por uno más amplio de 2.750 m² (50 x 55 m.) por 12.500 pesetas, en el Sector Sur, Avenida de la Raza, lado derecho, entre la Avenida Reina Victoria y el Guadalquivir y flanqueado por las instalaciones de La Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona y La Constructora Naval. En esta misma fecha, se presentó un primer presupuesto de los gastos de construcción de las instalaciones que, como recoge la Tabla 4, está bastante por debajo de la realidad final. En diciembre de 1928 se autorizó la apertura de una cuenta de “Gastos Pendientes de Clasificación” a la que se cargaron en un principio todos los gastos de instalación del Pabellón⁶⁴. La toma

⁵⁹ AHF C-1447-001/2.

⁶⁰ AHF C-1447-001/2

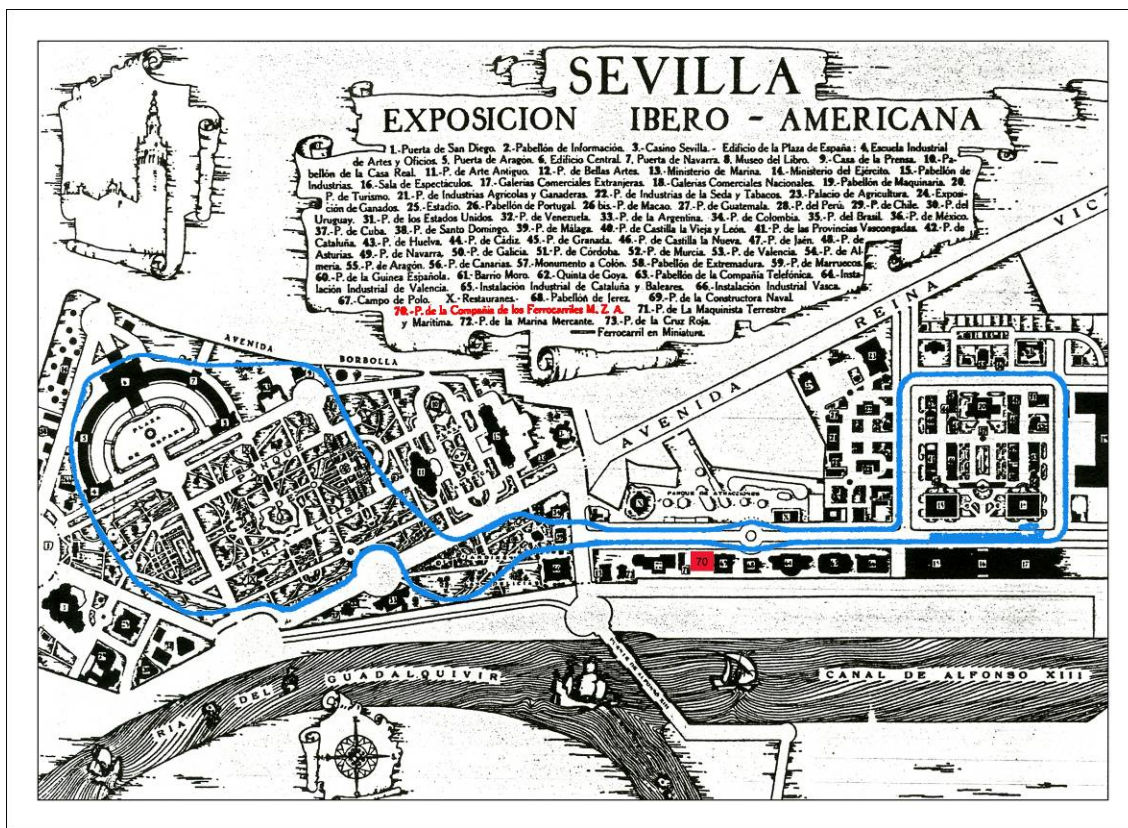
⁶¹ AHF C-1447-001/1

⁶² AHF C-1447-001/3

⁶³ AHF C-1447-001/5

⁶⁴ AHF C-1447-001/4

de posesión se realiza el 3 de diciembre de 1928⁶⁵. El pabellón mantuvo más o menos las dimensiones previstas inicialmente (8 x 20 m.), pero el exterior se valló con un seto, se acondicionó un espacio ajardinado y se expusieron también materiales diversos.



Plano de la Exposición Ibero-Americana de Sevilla: En rojo se señala la ubicación del Pabellón de MZA. En azul, el recorrido del tren turístico. Elaboración propia.

En cuanto al diseño, ya en mayo de 1928⁶⁶ se había encargado un primer boceto a los señores Molleja y Moyano (corresponde quizá al plano de un proyecto no construido⁶⁷), que se dedicaban a la proyección y construcción de *stands* y pabellones particulares de la exposición; pero en agosto del mismo año, Mateos Silva se entrevista con Vicente Traver⁶⁸, arquitecto oficial de la Exposición Ibero-Americana, que, finalmente, a pesar de sus reticencias porque considera que tiene ya demasiado trabajo, será el autor del proyecto y director de la obra. La compañía insistía en que se hiciera cargo del proyecto para que el resultado estuviera en armonía estética con otros pabellones inmediatos, también proyectados por Traver. La empresa sevillana de Rafael de Casso y Romero, se encargó de la ejecución del pabellón y de las obras suplementarias de albañilería. Las

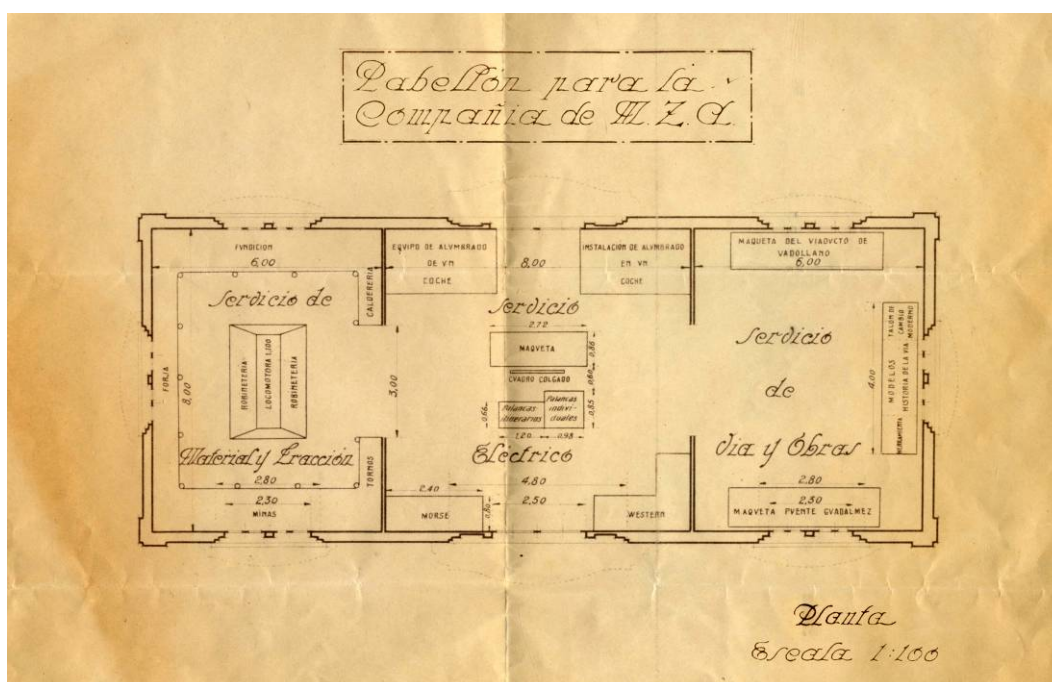
⁶⁵ AHF C-1447-001/3.

⁶⁶ AHF C-1447-001/4.

⁶⁷ AHF C-1447-001/1: En este proyecto, el Pabellón es de 9,20 x 20 m, exactamente las medidas del primer terreno asignado.

⁶⁸ AHF C-1447-001/4.

obras comenzaron en diciembre de 1928 y estaba previsto terminarlas en febrero de 1929 aunque nos consta que se prolongaron hasta la víspera de la inauguración⁶⁹.



Fachada y plano en planta del Pabellón de MZA. Fuente: AHF C-1447-001/28.

En cuanto a las instalaciones al aire libre y jardín, a ambos lados del pabellón se sitúa: a la izquierda un coche nuevo y una caja de fuego de locomotora Pacific; a la derecha,

⁶⁹ AHF C-1447-001/9, 15 Y 17.

cruzamiento cambio sencillo⁷⁰, construidos por los talleres de la compañía. El coche corresponde al plano que encontramos en este expediente: coches de lujo serie AAW^{FFV} 58-77⁷¹. El cobertizo para cubrir el coche es construido por la Casa Ribas y Pradell de Barcelona⁷² y se termina el 9 de abril. Posteriormente, a partir del 24 de abril, se amplía este cobertizo para cubrir también la caja de fuego. Para el asiento de las vías se suministran 66 m³ de piedra machacada y carril de 45 kg.

Para emplazar una máquina locomotora 2-4-1 serie 1.700 paralela a la avenida, en el espacio de La Maquinista Terrestre y Marítima⁷³, contiguo al de MZA, la compañía construyó una vía provisional, y un cobertizo para almacén de materiales⁷⁴. La vía se utilizó para las maniobras y también para transportar desde la estación de Sevilla hasta las inmediaciones del pabellón, el material que llegó por ferrocarril. Lógicamente, esta vía fue levantada antes de la inauguración de la Exposición Ibero-Americana⁷⁵.

El 16 de marzo se terminó la vía de la exposición. El 15 de abril se terminó de pintar el interior del pabellón⁷⁶ y se empezaron a enviar los modelos de Material y Tracción. El montaje exterior se completó con la colocación de esterones, farolas para el alumbrado exterior y en las fachadas del edificio, así como 70 gallardetes de varias naciones y 2 banderas españolas de 2 m de largo⁷⁷. En el jardín, se dispusieron plantas trepadoras, geranios, tuyas, rosales, arbustos variados, boj, petunias, fucsias y crisantemos, césped...y dos bancos procedentes de la estación de Sevilla. La instalación eléctrica la hace el personal del Servicio Eléctrico. La instalación de maquetas, montaje de los tramos de vía, el servicio Vía y Obras.

A causa de las lluvias, en abril de 1930, la marquesina de la puerta principal amenaza desprendimiento y se decide demoler todas las marquesinas de puertas y ventanas y sustituirlas por molduras⁷⁸. También se habla de “otros huecos que se encontraban en el mismo caso”. El edificio era bastante endeble, como seguramente correspondía a una construcción temporal, ligera y realizada en un corto plazo de tiempo. Durante la construcción, el 30 de abril la Sección de Vía y Obras relataba en una carta a Nicolás Suárez que: “En el Pabellón de la Exposición, cada día sale un trabajo nuevo; pues con motivo de las diferentes instalaciones que se están efectuando se abren nuevos boquetes en las paredes y se levante la solería interior, como ha ocurrido ya con la instalación de

⁷⁰ AHF C-1447-001/17. El Ingeniero Jefe de V. y O. pone en conocimiento del Director de MZA la excelente labor del Jefe del Taller Central, Adrián Alberca en la preparación de los objetos para la exposición: “ha dirigido la construcción de los modelos y ha construido un modelo de cruzamiento cambio doble con agujas suplementarias centrales en combinación con la maniobra de las agujas principales del mismo. Un modelo de su invención que quizá pueda ser ensayado en la realidad”.

⁷¹ AHF C-1447-001/28. Plano del coche.

⁷² AHF C-1447-001/1.

⁷³ AHF C-1447-001/7.

⁷⁴ AHF C-1447-001/28. Incluye Planos del proyecto de vía de 3 de febrero de 1929 y fotografía de la locomotora.

⁷⁵ AHF C-1447-001/9.

⁷⁶ AHF C-1447-001/15.

⁷⁷ AHF C-1447-001/9 Encargadas a Antonio Herrera Benítez, Fábrica de Farolillos de Papel y Fuegos Artificiales de Sevilla.

⁷⁸ AHF C-1447-001/26.

aparatos telefónicos⁷⁹. El Pabellón debería ser desalojado y demolido, según se deduce del art. 35 del Reglamento, a la finalización del evento.

El pabellón de 20 x 8 m (160 m²) era de una sola altura y 3 cuerpos en el exterior⁸⁰. El interior se dividía en tres espacios:

En cuanto al espacio dedicado al Servicio de Vía y Obras, en el interior se podía ver una maqueta del Viaducto de Vadollano y otra del Puente Guadalmez⁸¹; en el centro, modelos de historia de la vía, herramienta y un talón de cambio moderno. Asimismo eran responsables del cruzamiento expuesto en el exterior⁸².



Interior del Pabellón. Instalaciones del Servicio de Vía y Obras. Fuente: AHF C-1447-001/28

El espacio del Servicio Eléctrico, en la parte central del pabellón, incluía una instalación de alumbrado en un coche, un equipo de alumbrado de un coche, Morse, Western, una maqueta, y un cuadro colgado. En el centro, palancas itinerarios y palancas individuales

⁷⁹ AHF C-1447-001/9.

⁸⁰ AHF C-1447-001/28: Planos de planta y alzado.

⁸¹ AHF C-1429-013: Previa petición el 18 de julio de 1930 del Consejo de Administración del Colegio de Huérfanos, de reciente creación, MZA cedió al CHF las dos maquetas de puentes expuestas en la Exposición de Sevilla, con destino a un Museo de Ferrocarriles que el Colegio pretendía instalar en su sede (C/Atocha, 115) “para enseñanza de los huérfanos”.

⁸² AHF C-1447-001/18. Detalle de gastos del 25 de junio de 1929 por la construcción de una maqueta metálica de puente giratorio de 23 m. por el personal del Taller Central de Vía y Obras de Villaverde Bajo. Los trabajos se realizaron entre febrero y abril de 1929 y los gastos ascendieron a 3.183,47 ptas.



Interior del Pabellón. Instalaciones del Servicio de Eléctrico. Fuente: AHF C-1447-001/28

En el apartado del Servicio de Material y Tracción se exponía material de fundición, forja, calderería, tornos y minas (procedente de Villanueva Minas); en el centro robinetería y locomotora 1.100; y en el exterior, el coche de lujo mencionado.



Interior del Pabellón. Instalaciones del Servicio de Material y Tracción. Fuente: AHF C-1447-001/28.

Sobre el contenido de sus instalaciones la compañía envió un breve texto, de apenas 30 palabras, para que se incluyera en el Catálogo Oficial de la Exposición⁸³.

Para los pabellones particulares, que no son de industria-venta, como el de MZA, el horario comercial fue de 9 a 13 h y de 16.30 a 20.30 en verano; y de 9 a 13 h de 14 a 19 en invierno⁸⁴.

⁸³ AHF C-1447-001/12 y AHF C-1447-001/23: “Pabellón en el sector Sur con departamentos separados para instalaciones de últimos adelantos en los Servicios de Vía y Obras, Material y Tracción, Eléctrico, Sanitario y de Minas de la Reunión”.

Tabla 4. Gastos de instalación del Pabellón de MZA con cargo a Vía y Obras (en pesetas).

Concepto	Previsión a 14 de Junio 1928	Real
Inscripción		50,00
Alquiler de 2.500 m ² a 5 ptas./m ²	12.500	12.500
Construcción de un pabellón de 160 m ² (Casso)	30.000	54.292,04
Arreglo de jardines (J.P. Martín)	5.000	2.986,00
Honorarios del Arquitecto Sr. Traver	3.000	4.343,36
Edición de folleto (Sucesores de Rivadeneyra, S.A.)		2.000,00
Instalación del Servicio de V. y O.	12.000	16.411,99 3.183,47
Instalación del Servicio Material y Tracción	3.000	-
Instalación del Servicio Eléctrico	7.500	-
Imprevistos	2.000	-
Cobertizo para el coche (construido por Ribas y Pradell)		6.015,00
Trabajos suplementarios de albañilería (mano de obra + materiales) (Casso)		10.320,93
66 m3 piedra machacada suministrado por Francisco Núñez Merino (Materiales de Construcción y Contratas de Obras. Sevilla)		231,00
Banderas y gallardetes suministrado por Antonio Herrera		380,00
12 Corazones de 45 kg		-
4 sillares de granito labrados Cantera Francisco Núñez Merino, de San Jerónimo		160,00
Contratación suministro de agua para limpieza		-
Contratación suministro de fluido eléctrico (alumbrado y fuerza motriz)		-
Departamento de Aduanas en la estación de Sevilla		10.000,00
Tinglado o muelle cubierto estación de Sevilla		17.372,50
Total	75.000	138.195,36

Fuente: AHF C-1447-001/1-21.

La participación de la compañía en la Exposición Ibero-Americana fue galardonada con la concesión de diversos Diplomas, Premios y Menciones Honoríficas⁸⁵. De acuerdo con los Reglamentos de la misma (Capítulo X) y del Jurado de Recompensas⁸⁶, estaba previsto otorgar premios a las obras, productos y trabajos expuestos. Las distinciones, según el artículo 30 del Reglamento del Jurado de Recompensas, serían: Gran Premio, Diploma de Honor, Medalla de Oro, de Plata, de Bronce y Mención Honorífica. Cada premio se acompañaría de un diploma firmado por el Presidente efectivo del Jurado y por el Secretario (art.31). Para su valoración, los productos expuestos tenían que clasificarse por Sección, Grupo y Clase (art.48). Nicolás Suárez renunció a formar parte del Jurado de Recompensas, alegando incompatibilidad por falta de tiempo con sus responsabilidades en el cargo y ocupó la vacante (como jurado de clases) Manuel

⁸⁴ “El Liberal”, 2 de Junio de 1929, edición de la mañana.

⁸⁵ AHF C-1447-001/25 y C-1447-001/26.

⁸⁶ AHF C-1447-001/28.

Mateos Silva, lo cual, al no figurar este como representante de la compañía, no suponía un obstáculo para que MZA pudiera participar en el concurso. Mateos Silva comunica en marzo de 1930 a Nicolás Suárez que se les ha concedido el Gran Premio, la más alta distinción para el grupo 110 “Ferrocarriles y Tranvías” y para el grupo 97 “Explotación de Minas y Canteras”.

El ingeniero de la compañía MZA, Manuel Villar, recibió la Medalla de Oro del Grupo 18, clase 110 (Ferrocarriles y Tranvías), por la construcción de una locomotora serie 1.100 escala 1:10 que se expuso en la parte de Material y Tracción del Pabellón de MZA⁸⁷.

Diversos trabajadores reciben igualmente menciones honoríficas por su participación en la elaboración de los materiales expuestos y reciben diplomas: Eduardo Maristany, Manuel M^a Arrillaga, Nicolás Suárez Albisu, Manuel Pecero Osuna, Manuel Rodríguez García, Manuel Mateos Silva.

3.5. Resultados económicos

3.5.1. Gastos

Al margen de las obras en líneas que se intensificaron como consecuencia de las Exposiciones de 1929, y de la adquisición de material que, como hemos visto, se financiaron con cargo a la Caja Ferroviaria, los gastos directamente relacionados con la Exposición de Sevilla se cargaron a la partida de “Gastos extraordinarios y complementarios” (VII-30-7) de Vía y Obras, con la apertura de un Crédito Especial⁸⁸, aunque en un primer momento, el cargo se hizo a una cuenta abierta en “Gastos pendientes de clasificación”⁸⁹. En la documentación económica sobre la instalación del pabellón de MZA en Sevilla, la liquidación de gastos efectuados en 1929 a enero de 1930 es de 165.644,15 pesetas (en esta cantidad se incluyen 5.508,74 de Material y Tracción y 28.301 del Servicio Eléctrico) que se carga al Capítulo VII-30-7 de Vía y Obras⁹⁰. El total aproximado de los gastos de construcción en las instalaciones que hemos podido extraer de los datos aportados por la documentación del Archivo Histórico (Tabla 4) se aproxima mucho a esta cantidad.

La liquidación de gastos de 1930 (en diciembre 1930) por el mismo concepto es sólo de 8.000 pesetas para Vía y Obras, que se llevaron al VII-30-7, saldándose la cuenta “gastos pendientes de clasificación” en la que en principio y provisionalmente se habían cargado⁹¹. El único gasto que se imputó a la misma partida pero de Material y Tracción es el de Ampliación de vías de La Macarena (Tracción) por 9.000 pesetas⁹².

⁸⁷ Tanto la medalla como el diploma se conservan en el Museo del Ferrocarril de Delicias: Medalla n° Inventario 736. Diploma n° Inventario 2226.

⁸⁸ Para la Exposición de Barcelona contamos con cuentas mucho más detalladas (los gastos en este caso se compartieron con Norte, ya que las instalaciones fueron comunes).

⁸⁹ AHF C-1447-001/4

⁹⁰ AHF C-0225-001/26

⁹¹ AHF D-0225-001/20

⁹² AHF C-1447-001/1

No se puede decir que MZA realizara una gran inversión en las instalaciones para la Exposición Ibero-Americana. En el Acta del Consejo de Administración del 18 de octubre de 1928, los presupuestos aprobados para la Red Antigua para 1929, no muestran un incremento con respecto a años anteriores en lo que se refiere a la partida VII-30-7 “Gastos extraordinarios y complementarios” y en la VII-30-12: “Compra y reparación extraordinaria de vagones”, lo que significa que no se esperaba un aumento sustancial del gasto por estos conceptos con respecto a otros ejercicios. Las partidas más importantes, Vía y Obras y Material y Tracción, sí experimentaron un ligero descenso a partir de 1930.

Tabla 5. Presupuestos Aprobados para la Red Antigua (en pesetas)

AÑO	V y O (a)	Material y Tracción (a)	Material y Tracción (b)	Servicio Eléctrico (a)	Movimiento (a)	Total
1926	1.000.000	600.000	100.000	10.000	50.000	1.760.000
1927	1.000.000	600.000	100.000	10.000	50.000	1.760.000
1928	1.000.000	600.000	100.000	10.000	50.000	1.760.000
1929	1.000.000	600.000	100.000	10.000	50.000	1.760.000
1930	800.000	400.000	100.000	10.000	50.000	1.360.000

Fuente: Actas del Consejo de Administración de MZA. Años 1925-1929

- (a)VII-30-7: Gastos extraordinarios y Complementarios
(b)VII-30-12: Compra y reparación extraordinaria de vagones

En la Cuenta General de las Memorias Anuales, la partida de “Gastos Extraordinarios y Complementarios” aporta los siguientes resultados:

Tabla 6. En pesetas

AÑO	Gastos Extraordinarios y Complementarios
1927	1.260.251
1928	--
1929	1.209.129
1930	849.243

Fuente: Memorias económicas MZA

Como podemos ver, para el año 1929 el importe de este concepto no es nada excepcional, incluso está por debajo del gasto realizado en 1927.

En lo que se refiere a las remuneraciones al personal: Como consecuencia de las Exposiciones de 1929, el Consejo decidió ampliar los ascensos al personal en los presupuestos aprobados para 1929. Dicha ampliación se justificó por las numerosas obras y trabajos en las líneas y el incremento del tráfico⁹³. Sin embargo se resistió a las peticiones de incremento en los haberes del personal que solicitaron los trabajadores de Barcelona y Sevilla, argumentando la carestía de la vida en estas ciudades como

⁹³ MZA Acta del 13 de diciembre de 1928.

consecuencia de la celebración de las Exposiciones⁹⁴. La iniciativa partió de Barcelona, a través de una comisión de agentes ferroviarios que visitan al director de la compañía, al Ministro de Fomento y al Presidente del Consejo Superior de Ferrocarriles. A la compañía le parece un gasto elevado que repercutiría enormemente en los resultados de explotación en un momento en el que, con motivo de las exposiciones y aunque se esperase un incremento del tráfico, se veían obligados a aplicar una reducción las tarifas y a incrementar los gastos para preparar la participación en los eventos. Como ya apuntamos, creen que el ferrocarril se encuentra, en este sentido, en una posición de desigualdad con respecto a otros sectores económicos, como el comercio u otras ramas industriales, a los que el Gobierno permitió una subida de precios ante la perspectiva de las Exposiciones⁹⁵. Por otro lado, se argumentaba que sería difícil limitar a las dos ciudades el área de influencia de esta pretendida alza de los precios⁹⁶ y por tanto la compensación económica que correspondería abonar a la compañía. Finalmente, como medida paliativa, MZA aceptó mantener los precios del Economato durante el periodo de apertura de las Exposiciones de 1929⁹⁷. En la junta del 10 de mayo de 1929, se informa de una nueva visita de la comisión de Barcelona insistiendo sobre la reclamación de aumento de haberes con nuevos argumentos. El Consejo aprobó a petición del director general, enviar una respuesta. Aunque no se dan detalles acerca contenido de la misma, parece claro que la compañía había dado por zanjado el tema y no estaba dispuesta a entrar en una nueva negociación.

3.5.2. Ingresos

En cuanto a los ingresos, la aportación a la cuenta de resultados⁹⁸ derivada de las Exposiciones de 1929 está, evidentemente, relacionada con el incremento de los tráficos.

Tabla 7. Evolución de ingresos por tráficos Red Antigua. Índice Base 100 = 1927

Año	1927	1928	1929	1930
Viajeros	100	103,28	113,90	103,18
Gran Velocidad	100	100,11	98,94	93,13
Pequeña velocidad	100	105,21	104,22	102,05
Varios	100	112,52	113,81	108,28

Fuente: Memorias Económicas MZA

La compañía reconoce que el producto del tráfico en 1929 ha superado al de 1928 a pesar de las pérdidas por la supresión del recargo de 15%⁹⁹ en los billetes especiales

⁹⁴ MZA Acta del 21 de marzo de 1929.

⁹⁵ Ver nota 35.

⁹⁶ El Gobierno ha establecido medidas para que las Exposiciones no sirvan de excusa para incrementar el precio de los productos básicos.

⁹⁷ MZA Acta 18 de abril de 1929.

⁹⁸ Datos extraídos de las Memorias económicas de los años correspondientes.

⁹⁹ Autorizado por Real Decreto de 26 de diciembre de 1918.

creados con motivo de las Exposiciones de 1929. El incremento más notable aparece en el tráfico de Viajeros, especialmente en 1ª clase. En 2ª clase descendió tanto en número de viajeros como en ingresos obtenidos. En 3ª clase, aunque el número de viajeros disminuye, el incremento de los recorridos realizados provoca una mejora de los productos. A ello contribuye la visita a los dos certámenes. A pesar de la rebaja de los precios por billetes especiales y por tanto de la base kilométrica, el precio medio experimentó un incremento.

En cuanto a las mercancías, los excesos de equipaje son los únicos que acusan un incremento en Gran Velocidad. En Pequeña Velocidad, hay un retroceso generalizado en mercancías: En maquinaria y material de construcción los resultados son muy satisfactorios, pero dado que los de 1928 fueron excepcionales, no pudieron superarse. Todas las cifras empiezan a caer de manera acusada a partir de 1930¹⁰⁰, momento en el que finaliza el período provisional del Estatuto ferroviario y con él las ayudas del Estado. Los años posteriores a la clausura de las Exposiciones, la disminución de los ingresos brutos (tráfico, recaudaciones, etc.) que engloba Red Antigua y Catalana, reflejada en las Actas, es constante y progresiva, llegando a mayo y junio de 1931 a 11 millones de pesetas de acumulado con respecto al mismo periodo del año anterior, en agosto a 19 millones y casi 27 millones de pesetas a 31 de diciembre.

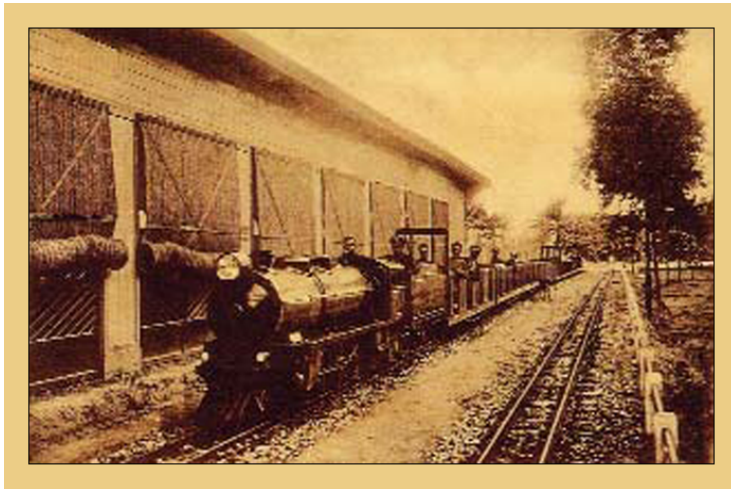
4. El ferrocarril turístico de la Exposición Ibero-Americana

Aunque nada tiene que ver con las compañías ferroviarias, no queremos dejar de dedicar unas líneas a otra presencia ferroviaria en la Exposición Ibero-Americana: El ferrocarril en miniatura. Esta atracción turística que, como sabemos, continúa explotándose en la actualidad, estuvo muy de moda en las Exposiciones Universales de la época. Tanto la exposición de Barcelona como la de Sevilla de 1929 contaron con esta original forma de recorrer el recinto. Este ferrocarril de 15 pulgadas de ancho (381 mm), realizaba un circuito de 5 kilómetros, desde la Glorieta de Bécquer, pasando por el Paseo de las Delicias, Avenida de la Raza, Avenida Reina Mercedes, Plaza de América, Parque de María Luisa, hasta llegar a la zona posterior a la Plaza de España, en la que se encontraban las cocheras, talleres y demás instalaciones para el mantenimiento de las locomotoras de vapor. El precio del recorrido completo era de 1 peseta y el tren debió de tener bastante éxito entre los visitantes, ya que en el Balance económico de 1929, los beneficios líquidos fueron de 280.932,08 pesetas.

Las cuatro máquinas de vapor, de las llamadas tipo Liliput, que se encargaron de la tracción de este ferrocarril, recibieron unos nombres muy acordes con el espíritu del evento: *La Pinta*, *La Niña*, *la Santa María* y *Sevilla*. De ellas, gracias a la iniciativa de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Sevilla¹⁰¹, *La Niña* se ha recuperado y se conserva hoy en la estación de Santa Justa, a la entrada de la sede de la Asociación. El resto sufrieron diversas vicisitudes (Parque de Atracciones de Madrid, campaña publicitaria de *El Corte Inglés* en 1980...) hasta su desaparición.

¹⁰⁰ En 1927, 1928 y 1929 se repartieron 28,5 pesetas de beneficio por acción. En 1930 cae a 23,75 pesetas.

¹⁰¹ Gutiérrez Ruiz (2006).



Fuente: Postal de la época (Colección Juan José Romero)

5. Conclusiones

“El turismo es para las Compañías un arma de dos filos”. Esta afirmación que plasma *Norte* en su “Proyecto de Organización del Turismo”¹⁰² recoge la esencia de la conclusión que nos sugiere este trabajo.

Y es que no parece que la compañía MZA acogiera con gran entusiasmo la proximidad de las Exposiciones de 1929: a pesar de la perspectiva de incremento de negocio, confirmado después con los resultados económicos, y la oportunidad de publicidad que ponía a su alcance el de las exposiciones, la compañía parecía más preocupada en principio por los gastos extraordinarios que representarían su presencia en la Exposición Ibero-Americana de Sevilla y la preparación para poder atender el previsible aumento del tráfico.

Es posible que la compañía no tuviera todavía en esta etapa de apertura, una consciencia real de las posibilidades de la incipiente industria turística para el negocio ferroviario, pero sabedora de la delicada situación del ferrocarril y de su posición preponderante en el panorama ferroviario de la nación, necesitaba mantener una relación equilibrada con el Estado y, por ello, se vió en la obligación de realizar determinadas concesiones. Su participación, en definitiva, estuvo más marcada por las presiones oficiales que por el de la propia iniciativa y el voluntarismo entusiasta. Ante todo, actuó movida por la defensa de sus intereses empresariales y desconfiaba de todo lo que supusiera desembolsos inmediatos y beneficios a largo plazo. Prueba de ello, son las actitudes que hemos encontrado en los documentos: La compañía es reacia a dar facilidades en los precios, y a establecer servicios y tarifas especiales. Su mayor preocupación es que estas pudieran ser aprovechadas por viajeros que no tuvieran intención de visitar las Exposiciones de 1929. Por otra parte, obstaculiza la propuesta de *Norte* de crear una Oficina de Turismo común a las compañías ferroviarias. Finalmente, hemos visto que su participación en la Exposición Ibero-Americana fue modesta: un pabellón de reducidas dimensiones que se

¹⁰² AHF D-0665-018.

sustituye después por un proyecto algo mayor por indicación del propio Comité de la Exposición. Ni siquiera prevé, por otro lado, un gasto extraordinario con motivo de esta participación.

Aunque, sin duda, el análisis de los datos económicos requeriría un estudio más pormenorizado del que hemos realizado en esta comunicación, todo apunta a que las Exposiciones de 1929 no tuvieron una gran repercusión, consideradas en el conjunto de la gestión empresarial. Sin embargo, sí supusieron un incremento en los resultados del tráfico, aunque no hemos podido encontrar evidencias de un correspondiente incremento extraordinario del gasto. Por otra parte, los gastos en obras y mejora de líneas, y la adquisición de material se realizaron con cargo a la Caja Ferroviaria.

Para completar esta primera aproximación a la relación turismo-ferrocarril y confirmar nuestras conclusiones, sería necesario poder abordar, siempre que existan fuentes suficientes, estudios similares referidos la Exposición de Barcelona de ese mismo año y a otras compañías: especialmente *Andaluces* para la Exposición de Sevilla, y *Norte* en lo que se refiere a la de Barcelona. Asimismo, sería interesante analizar la cuestión, que hemos apuntado aquí brevemente, de la creación de los servicios u oficinas de turismo dentro de las secciones de Comercial de las empresas ferroviarias. Es muy posible, que no todas las compañías mantuvieran una actitud tan cerrada como la que, en nuestra opinión, parece manifestar MZA.

Bibliografía

Arcos y Cuadra, Carlos: *“De las grandes ventajas económicas que produciría el desarrollo del turismo en España” (1909) seguido de “La industria del turismo en España (1918)*. Reimp. Servicio de Estudios de Banca Mas Sarda. Editorial Alba, S.A. Barcelona, 1974.

Comín Comín, Francisco; Martín Aceña, Pablo; Muñoz Rubio, Miguel; y Vidal Olivares, Javier (1998): *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. 2 volúmenes. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Grupo Anaya, Madrid.

Cuéllar Villar, Domingo: *Los transportes en el Sureste Andaluz (1850-1950): Economía, Empresas y Territorio*. Colección de Historia Ferroviaria, 1. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid, 2003.

Gutiérrez Ruiz, Antonio: “El tren de la Exposición Iberoamericana de 1929 en Sevilla”. Documentos Maquetren, nº 157, 2006.

Martín Emparán, Ainhoa: *El diseño gráfico en la exposición ibero-americana de Sevilla 1929*. Universidad de Málaga, 2007.

Merino, M^a del Mar. “Sevilla tuvo que ser: La Exposición Iberoamericana de 1929”. Revista MOPU nº 322, Junio 1985.

Moreno Garrido, Ana: *Historia del Turismo en España en el siglo XX*. Editorial Síntesis. Madrid, 2007.

Muñoz Rubio, Miguel (1995): *Renfe (1941-1991): Medio siglo de ferrocarril público*. Ediciones Luna, Madrid.

Ortúñez Goicolea, Pedro Pablo (1999): *El proceso de nacionalización de los ferrocarriles en España, 1913-1941*. Tesis doctoral. Universidad de Valladolid.

Pellejero Martínez, Carmelo (Ed.): *Historia de la economía del Turismo en España*. Ed. Civitas. Madrid, 1999.

Rodríguez Bernal, Eduardo (2006), *La Exposición Ibero-Americana de Sevilla*. Sevilla : Ayuntamiento de Sevilla, Icas.

Disposiciones Legislativas de interés relativas a la Exposición

- Real Orden nº 47 de 13 de marzo de 1928. Gaceta de Madrid de 16 de marzo de 1928 (publicidad en las estaciones)
- Real Orden Circular nº 2.305 de 11 de diciembre de 1928. Gaceta de Madrid de 12 de diciembre de 1928 (regulación de precios de hoteles y transporte)
- Real Orden Circular nº 365 de 27 de septiembre de 1929. Gaceta de Madrid de 28 de septiembre de 1929 (publicidad en las estaciones)
- Real Orden Circular nº 2.325 de 20 de diciembre de 1928. Gaceta de Madrid de 21 de diciembre de 1928 (sobre los fines del PNT: Propaganda y Organización de viajes en colaboración con las entidades de transportes y hoteles)
- Real Orden nº 230 de 6 de septiembre de 1929. Gaceta de Madrid de 11 de septiembre de 1929 (que las compañías de los ferrocarriles españoles faciliten a las Agencias de viajes, extranjeras y españolas con despachos en el extranjero, un depósito de billetes de trayecto de sus líneas de los llamados de Exposiciones).