

CAMINOS CARRETEROS Y VÍAS FÉRREAS. SU SIGNIFICADO Y EVOLUCIÓN EN LAS GUÍAS DE VIAJEROS DEL SIGLO XIX. LA RUTA MADRID-MURCIA-CARTAGENA

José López Yepes
Universidad Complutense de Madrid

Resumen

Basado en un trabajo anterior y más amplio sobre el tema **Las rutas ferroviarias españolas en las guías de viajeros**, el texto presentado expone los objetivos del trabajo citado y estudia, sucesivamente, el origen de las guías de viajeros y, específicamente, las guías ferroviarias sobre las que traza una tipología. Seguidamente, se traza una breve evolución de los caminos carreteros y los viajes en diligencia y medios similares. Finalmente, se examina el camino carretero de Madrid a Murcia y Cartagena como precedente inmediato de la correspondiente ruta férrea estudiando la creación de la línea, mostrando las variaciones producidas en el itinerario a lo largo del tiempo y extrayendo las vicisitudes de los trenes que surcaban la ruta hasta el siglo XX.

Introducción

La presente comunicación forma parte de un trabajo más extenso que, bajo el título **Las rutas ferroviarias españolas en las guías de viajeros** constituye, de un lado, una aportación a la historia del periodismo y, de otro, a la historia de los ferrocarriles españoles, de su patrimonio cultural y de su relación con aspectos históricos, artísticos, literarios, etc. surgidos en el ámbito de su instauración. En suma, en el citado trabajo hemos tratado de cubrir los siguientes objetivos:

- 1) Elaborar un repertorio bibliográfico de guías monográficas y periódicas de viajes y viajeros, desde los más variados enfoques, a fin de completar una laguna existente en el campo de estudio de las publicaciones de esta temática.
- 2) Establecer los precedentes de los viajes en ferrocarril representados en los viajes por caminos y carreteras, así como de las guías correspondientes a este tipo de desplazamientos, sustituidos o complementados con posterioridad por la vía férrea.
- 3) Mostrar los orígenes fundacionales de las principales compañías de ferrocarriles así como los procesos de puesta en servicio y establecimiento de itinerarios de tres rutas ferroviarias: Madrid-Murcia-Cartagena; Madrid-Hendaya y Madrid-Lleida/Pirineus. La elección de las mismas responde a las siguientes motivaciones.

- A) Haber sido administradas en su origen por las tres compañías más importantes: Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante; Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España y la actual Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), respectivamente.
 - B) Pertener dichas rutas a partes bien diferenciadas, desde el punto de vista territorial, de los ferrocarriles españoles.
 - C) Formar parte una de ellas de las rutas de Alta Velocidad.
- 4) Describir los lugares de paso de las rutas citadas con los testimonios aportados por algunas de las guías antiguas recopiladas en el Repertorio.
 - 5) Sugerir la posibilidad de que, como extensión y aprovechamiento de este trabajo, puedan elaborarse en distintos soportes gráficos, audiovisuales o Internet una serie de guías actuales de rutas ferroviarias de interés para el gran público, para los usuarios de las mismas y, en definitiva, como un instrumento de comunicación de las actuales compañías ferroviarias.

Las guías de viajeros

La capacidad y la posibilidad de traslado de un lugar a otro por el ser humano es una constante en su desarrollo antropológico desde que está sobre el planeta. Las motivaciones han sido y son diversas: la búsqueda de asentamientos que garanticen el alimento y las posibilidades de vida; la necesidad de desplazamiento por motivos familiares o de trabajo; los viajes de ocio y placer; los viajes que proporcionan un mayor conocimiento de las cosas. Todo ello se refleja en el estudio de los movimientos migratorios pero también en el estudio de la literatura en cuyo ámbito surgen los escritores viajeros. En todo caso, a ello se debe la proliferación de las guías de viajes que, con ánimo creativo o simplemente indicativo, inundan los anaqueles de las bibliotecas y hoy día siguen proliferando. Han sido recopilados en diversos instrumentos bibliográficos como los de Farinelli (1942), Foulché-Delbosc (1896), García-Romeral (1995) o María del Mar Serrano (1993).

Es, precisamente, ésta última la autora de un importante repertorio de libros y guías de viajes que nos ha dispensado una enorme utilidad, incluido el estudio introductorio acerca de la naturaleza de las guías, de su utilidad y de determinados aspectos de carácter bibliométrico. En dicho ámbito, podemos fijar las siguientes ideas:

1) Las transformaciones económicas y sociales parecen ser el motor de los viajes y de la descripción de los mismos, lo que impele a muchas personas a viajar. Pensemos, por ejemplo, en los libros de viajes por España de Richard Ford o de George Borrow realizados en la primera mitad del siglo XIX.

2) Las guías son una importante fuente de conocimiento ficticio (leyendas, tradiciones, etc.) pero también geográfico, histórico, artístico y costumbrista de los diversos lugares.

3) Los autores de las mismas tratan de hacer riguroso su trabajo consultando diversas fuentes históricas o estadísticas. Por ejemplo, era muy consultado a este propósito el *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar* de Pascual Madoz (1850).

4) El siglo XIX es el siglo más fecundo de las guías de viajes no sólo por la mejora de las carreteras y caminos que hacen más fáciles los viajes sino por la instauración del ferrocarril, magna empresa de extraordinarias resonancias que pronto va a dar lugar a numerosas guías periódicas o monográficas acerca de itinerarios, horarios, tarifas, contenido de los reglamentos, rutas y descripción de las mismas con la presencia de monumentos, balnearios, etc..

5) En el caso de las guías ferroviarias, procede añadir que, en determinados casos, seguían manteniendo información de los viajes por caminos y carreteras y, sobre todo, sirvieron también de cauce de anuncios publicitarios de establecimientos y actividades relacionados por el paso del ferrocarril. Son el precedente de las guías comerciales.

6) De modo general, cabe establecer una sencilla tipología de las guías: guías de ciudades, guías de territorios, guías de viajes e itinerarios por carretera y guías de viajes por ferrocarril.

7) Entre 1800 y 1902 se publicaron 1986 obras de literatura viajera de las que 1272 son relatos de viajes de la siguiente temática: generales (550), regionales (256), provinciales (87), de ciudades (159), de pueblos (29), de excursiones (153), guías reales (30) y militares (95)¹.

8) En cuanto a la carga ideológica de las guías, "*a través de estas obras -escribe Serrano- sus autores expresaban opiniones prácticamente sobre cualquier asunto que estuviera afectando en ese momento a la sociedad y más concretamente a la sociedad urbana: desamortizaciones, ensanches, defectos en los servicios..... pero también sobre otros temas, digamos de cariz más propiamente ideológico.....la sacralización o secularización de la sociedad, los valores urbanos enfrentados a los valores rurales; el diferente tratamiento de los hechos históricos, remotos o presentes, y tantos otros*"²

Las guías ferroviarias y su tipología

El ferrocarril, fenómeno polivalente en cuanto generador de transformaciones económicas, sociales, culturales, etc. se convierte pronto, como medio viajero que es, en

¹ SERRANO (1993) pp. 47-79

² idem p. 82

objeto descriptivo en guías de viajes. Son las guías ferroviarias, caudal inapreciable de información en múltiples formas y abarcadores de diversos aspectos como los siguientes:

a) Primeras informaciones sobre los viajes inaugurales de los ferrocarriles de Barcelona a Mataró (1848) y Madrid a Aranjuez (1851).

b) Información ferroviaria combinada con información acerca de viajes por carretera en las rutas no cubiertas por el ferrocarril.

c) Información ferroviaria de reglamentos, características de los coches, tarifas, itinerarios con expresión de kilómetros y horarios.

d) Información ferroviaria, como la anterior, pero sucesivamente enriquecida con descripciones de las localidades por donde pasa el tren e inserciones publicitarias de actividades y locales de interés para el viajero: restaurantes, alojamientos, balnearios, etc.

e) Guías editadas por las propias compañías o por particulares, con vocación de aparición periódica -dada la materia cambiante- y a largo plazo.

Es ingente la producción de guías ferroviarias desde 1848 hasta nuestros días y apenas estudiada dicha producción si exceptuamos un trabajo ya citado y pionero publicado en las páginas de la revista "Vía Libre" por el periodista Carlos Ara en 1979 en el que esboza un panorama de este tipo de publicaciones de modo rápido pero muy ilustrativo, dándonos a conocer una variada tipología -que nosotros mismos hemos tratado de mantener y aún de ampliar- reflejada en la diversa nomenclatura. En efecto, Ara presenta dos docenas de documentos del tipo que nos ocupa correspondiendo los más antiguos a 1848 (*Guía del viajero*, de Francisco de Paula Mellado) y 1851 (*Manual del ferrocarril de Madrid a Aranjuez*). Hasta 1979, año en que se cierra el período estudiado por Ara se suceden publicaciones periódicas tipo "anuario" como el Anuario de Ferrocarriles españoles desde 1893; tipo "guía" como la "Guía de España y sus ferrocarriles" (Paris, 1860), la "Guía General de ferrocarriles, desde 1892 a 1972", la antigua "Guía oficial" (1898-1927), la "Guía práctica de ferrocarriles" (1911-1935), "Guía Eraso en Madrid" (1901), la "Guía Excelsior" (1920-1936), la "Guía descriptiva de los caminos de hierro del norte de España", desde 1927, la "Guía oficial ilustrada de la compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza" (1931-1935) y la "Guía RENFE", desde 1969; tipo "indicador" como el "Indicador oficial de los caminos de hierro de España, Portugal y Mediodía de Francia" desde 1860, el Indicador oficial de los ferrocarriles de Vizcaya (1898-1935), el "Indicador general" (1899), el "Indicador de viajes económicos por toda Europa" (Barcelona, 1900), el "Indicador del viajero en Madrid" (1904-1905); el tipo "itinerario" como los "Itinerarios de líneas férreas" desde 1886 y el "Itinerario-guía del Colegio de Huérfanos ferroviarios" (1968-1963). Finalmente, son otras muestras la "Biblioteca del viajero" (1898-1914), el "Horario-guía de ferrocarriles, líneas aéreas y marítimas", desde 1939 (todavía existía en 1979) y

las publicaciones de Renfe denominadas “Grandes líneas” (1948-1963) y “Trenes” (1963-1969).

Pues bien, y sobre la base de lo expuesto, el repertorio que hemos elaborado –todavía inédito- es un ensayo de recopilación de documentos de esta naturaleza, ordenados de acuerdo con la siguiente tipología de guías ferroviarias bien en forma de guías monográficas o periódicas:

1. Guías de viajes y viajeros en general
2. Guías de viajes y viajeros por caminos y carreteras
3. Guías de viajes por ferrocarril
 - 3.1. Guías monográficas generales
 - 3.2. Guías periódicas generales
 - 3.3. Guías monográficas las compañías y rutas de los Caminos de Hierro del Norte de España y de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA)
 - 3.4. Guías periódicas de las compañías y rutas de los Caminos de Hierro del Norte de España y de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA)
 - 3.4.1. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
 - 3.4.2. Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA)
4. Guías de mapas/cartografía
5. Guías de documentación (archivos, bibliotecas, museos, obras de referencia, catálogos de documentos)
6. Guías de estaciones
7. Guías del personal ferroviario
8. Guías de rutas ferroviarias ecológicas
9. Guías del ferrocarril en la literatura
10. Guías del ferrocarril en el cine
11. Guías de fotografías del ferrocarril

Como se ha indicado en líneas precedentes, las guías ferroviarias han estado ausentes de la mayoría de las investigaciones sobre historia de las publicaciones periódicas y ello ha contribuido, como ya hemos indicado, a la dispersión de las mismas en diversas bibliotecas y centros de documentación, a la dificultad de hallar series enteras en el caso de las periódicas o a su consiguiente pérdida. De hecho, resulta extremadamente difícil mantener unidas las correspondientes colecciones. Nuestra búsqueda se ha centrado en la consulta de una serie de fuentes de procedencia personal, bibliográfica e institucional entre las que figuran:

- Ara, Carlos. “Historia de las guías ferroviarias españolas”. *Vía Libre*, septiembre de 1979, pp. 26-29.

- Palau y Dulcet, Antonio. *Manual del librero hispanoamericano. Bibliografía general española e hispanoamericana desde la invención de la imprenta hasta nuestros tiempos con el valor comercial de los impresos descritos*. Barcelona, Librería Palau, 1947, 28 vols.

- Serrano, María del Mar. *Las guías urbanas y los libros de viaje en la España del siglo XIX. Repertorio bibliográfico y análisis de su estructura y contenido.* Barcelona, Universidad de Barcelona, 1993, 386 págs.

- Fundación de los Ferrocarriles Españoles (Madrid)
- Hemeroteca Municipal (Ayuntamiento de Madrid).
- Biblioteca Histórica Madrileña (Ayuntamiento de Madrid)
- Biblioteca Nacional (Ministerio de Cultura. Madrid).
- Catálogo Colectivo de las Bibliotecas Públicas del Estado (Ministerio de Cultura. Madrid. Internet)
- Catálogo Colectivo del Patrimonio Bibliográfico Español (Ministerio de Cultura. Madrid. Internet).
- Catálogo Colectivo de Publicaciones Periódicas (Biblioteca Nacional. Madrid. Internet).
- REBIUN. Red de Bibliotecas Universitarias (Internet).
- RUECA. Red de bibliotecas con programa Absys (Internet).
- Catàleg Col·lectiu de les Universitats de Catalunya (Internet).
- Red de bibliotecas del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (Internet).
- Catálogo de la Biblioteca de la Universidad Complutense de Madrid.
- Catálogo de la Biblioteca de la Universidad Politécnica de Madrid.
- Biblioteca del Ateneo Científico y Literario (Madrid)
- Biblioteca del Museo Postal

Los caminos carreteros

Los "caminos de hierro" o ferrocarriles tienen como precedente, naturalmente, los caminos carreteros, los senderos, las carreteras en suma. Y los traemos aquí por esta razón general y, específicamente, porque, al surgir los ferrocarriles, produjeron gran competencia con los viajes por carretera aunque mejoraron extraordinariamente los viajes que hasta entonces se hacían por los primeros medios, por los caminos propiamente dichos y en cuya denominación se inspiraron para formular la propia. Sin embargo, no se advierte un paralelismo ciego entre ambos tipos de caminos. Los caminos propiamente dichos surgieron para facilitar la vida del hombre y en ellos dejó su rastro. "*La diversa fisonomía de las redes camineras y de navegación* - dice G. Menéndez-Pidal- *serán, evidentemente, reflejo e imagen de la historia del hombre*". El trazado de los caminos fue haciéndose de modo lento y consuetudinario y obedeció a diversas razones: facilidad de recorrido (en ocasiones descubierto por los propios animales en la búsqueda de alimento), acceso a núcleos de población importantes, cortedad en la distancia, etc. Naturalmente, los cambios económicos y sociales motivaron que la disposición de la red de caminos en España haya ido variando desde la Antigüedad hasta convertir a Madrid desde el siglo XVIII en el nodo central del que parten todos los caminos radiales de España. Pero, como decíamos al principio, aunque la red ferroviaria se basa y a veces parece suplantar la red viaria, la primera se basó esencialmente en dos motivaciones: en la facilidad del trazado y, por tanto, su menor coste, y, sobre todo, en la búsqueda de núcleos de población, potenciales clientes de las

compañías privadas que acometieron la gran aventura de la instauración del ferrocarril en nuestro país. El propio cambio económico-social o las distintas finalidades atribuidas al ferrocarril según las épocas han llevado a que el tren de Alta Velocidad Madrid-Sevilla acceda a Andalucía por el camino más corto (Ciudad Real-Valle de Alcudia-Sierra Morena), coincidente con el primitivo camino carretero y se distinga del tradicional trazado del acceso ferroviario por Manzanares y el paso del Despeñaperros. De igual manera el trazado de alta velocidad Madrid-Barcelona abandona el valle del Henares y la ruta Tardienta-Monzón, esto es, vuelve al itinerario que ha seguido la carretera desde tiempos remotos por ser éste el más corto.

Otra de las características propias del estudio de los caminos es la presencia, desde la Antigüedad, de itinerarios o mapas descriptivos de las principales rutas marcando una tradición y una necesidad que también habrá de heredar el ferrocarril.

A continuación, se describen someramente los itinerarios más sobresalientes que dan idea de cómo se fue fraguando la red viaria española:

1) En la época romana, el trazado de vías perfectamente construidas y reguladas permitió establecer adecuadas comunicaciones a lo largo del extenso Imperio. Para la Península Ibérica, contamos con los testimonios de Polibio que describe la llamada Vía Hercúlea, desde los Pirineos hasta Cartagena (151 a.C.). Asimismo, Estrabón (m. 23 d. C.) en su *Geografía* describe un auténtico mapa de las comunicaciones terrestres en que se mantiene la Vía Hercúlea pero se añade una prolongación hacia Andalucía por obra de Augusto, a lo que hay que añadir otra vía de penetración hacia el Atlántico que iba desde Tarragona hasta Oyarzun. Más completo y definitivo resulta ser el llamado Itinerario Antonino del siglo III después de Cristo que describe incluso las vías de navegación. De los 374 caminos terrestres mencionados, 34 correspondían a Hispania con unos 10.000 km. de longitud. Entre ellos sobresalen la Vía Augustea, el eje que iba desde Tarragona hasta Galicia y la vía Mérida-Zaragoza.

2) La Edad Media presencia, a juicio de los autores³ un escaso desarrollo en el tema de los caminos. En la España cristiana se sigue aprovechando en la medida de lo posible los caminos establecidos por los romanos y los viajes se hacen preponderantemente a pie o a caballo.. En la España musulmana parece haber mayor interés, lo que se observa por la construcción o reconstrucción de puentes romanos y el uso de los caminos como aliados de las expediciones guerreras. "*Todavía los itinerarios seguidos por Almanzor en sus campañas de 981 a 1002 -escribe Menendez-Pidal- indican claramente cuáles eran las vías principales de comunicación en el conjunto hispánico del siglo X, pudiendo decirse que, en gran parte, siguen los viejos trazados romanos, a la vez que ya inician su preferencia por una ordenación Norte-Sur que se acabará haciendo característica de toda la red medieval española*"⁴.

³ MENENDEZ-PIDAL (1992) pp. 49-51

⁴ Idem, p. 55

3) Sin embargo, la Edad Media cristiana en nuestra nación presenta el mas importante camino de peregrinación conservado hasta nuestros días: el Camino de Santiago, protegido por los Reyes y que experimentó diversas rectificaciones hasta su trazado actual. Del siglo XII data el llamado Códice Calixtino en que se recoge una detallada descripción de la naturaleza y vicisitudes del Camino. Paralelamente, deben mencionarse los caminos de la Mesta -cañadas, veredas, cordeles- recorridos por los ganados en la época de la trashumancia y que llegaron a convertirse en una tupida red⁵.

4) En la Edad Moderna, el valenciano Pedro Juan Villuga publicó en 1548 su *Reportorio de todos los caminos de España* que abarca la descripción y kilometraje de unos 18.000 km. y muestra dos grandes centros nodales: Medina del Campo, por la importancia de su ferias, y Toledo, la ciudad entonces cortesana por excelencia

5) Durante el siglo XVIII los reyes borbones acometen la construcción y mejora sistemática de caminos y carreteras y en los diversos itinerarios descriptivos que se publican ya aparece Madrid como centro de la red viaria española de modo muy semejante a como es en la actualidad. Así aparece reflejada en el texto de Fernández de Mesa (*Tratado legal y político de los caminos públicos*. Valencia, 1755), el repertorio contenido en *Nuevo estilo de escribir cartas... añadida nuevamente la guía de caminos* (Madrid, 1756) y la guía confeccionada por José Matías Escribano (*Itinerario español o guía de caminos*. Madrid, 1758). La red aquí presentada es radial y cifra en 40 km. por término medio los recorridos en una jornada. En cuanto a la descripción de las rutas para el envío y recepción de correspondencia, contamos con la guía *Itinerario de las carreras de Postas de dentro y fuera del Reino* (Madrid, 1761).

6) Al final de la guerra de la independencia, a principios del siglo XIX, la situación de los caminos se conoce merced a la *Nueva guía de Caminos* de Santiago. López (Madrid, 1812). Incluye nuevas carreteras o "caminos de ruedas" y llama "caminos reales" a los de Madrid a Cataluña por Zaragoza, de Madrid a Andalucía, de Madrid a Extremadura y de Madrid a Castilla, León, Galicia y Asturias. Las distancias se computan en medias leguas.

En los años treinta del mismo siglo, ya se han reconstruido las carreteras tras la guerra contra los franceses y se van construyendo otras nuevas. El viajero Richard Ford, en su libro *Cosas de España* (*Gathering from Spain*, 1846) afirma : "*La comunicación interior de la Península, dividida por cordilleras, se lleva a efecto por carreteras bastante buenas pero pocas y distantes unas de otras. Están constituidas salvando los accidentes demasiado penosos del terreno, procurando que vayan por los sitios en que el declive es menor y las pendientes menos rápidas. Estos pasos entre montañas se llaman puertos. Hay sendas y veredas que unen entre si varios puntos de la cordillera; pero suelen ser difíciles y peligrosos y, como en ellos no hay ventas ni cruzan por pueblos, resultan más propios para contrabandistas y bandidos que para ciudadanos pacíficos, siendo, por lo tanto, el mejor camino y el más corto, la carretera*". De estos años es, precisamente, la *Guía General de Correos, Postas y Caminos* (1830) de

⁵ MENENDEZ-PIDAL (1992) pp. 83-86

Francisco Javier Cabanes, brigadier de Infantería. En la misma llama *caminos generales o de primer orden* a los que, partiendo de Madrid, llegan hasta el mar.

En la década de los cincuenta del mismo siglo, se da la circunstancia previsible de que las guías de caminos o de viajeros comienzan a incluir informaciones acerca de los viajes por ferrocarril. La famosa *Guía del Viagero en España* de Francisco de P. Mellado en su ya sexta edición (1858) introduce una pequeña nota sobre el estado de los ferrocarriles expresando que ya se encuentra terminada la línea Madrid-Alicante cuyas estaciones y distancias kilométricas reproduce y da cuenta de las que se encuentran en construcción o a punto de concluirse. Por lo demás, publica los itinerarios agrupados en líneas con expresión de las distancias en leguas (una legua es equivalente a 5 kilómetros, 572 metros y 705 milímetros de tal manera que dos leguas son unos 11 km.

Complementariamente, Mellado hace una somera pero muy útil descripción de los lugares por donde pasa la ruta. A título de ejemplo, mencionemos que en el itinerario núm. 1 correspondiente a la primera línea - de Madrid a Bayona, 90 leguas, 502 km- leemos: "*Se sale de Madrid por la puerta de Bilbao y se sigue por el camino que está enfrente, a la izquierda del cual se encuentra a poco trecho la casa-noria de la Villa, que fue del ramo de caminos y, unida a ésta, la casita del peón caminero; en seguida está la casa de vacas; a corta distancia varias casas que sirven de cordelería, bodegón, herrador, etc. y a la conclusión de éstas el parador del Norte. En una plazuela donde concluye el arbolado de la villa, a distancia de 2.200 pies de la puerta de Bilbao sobre la izquierda, se une el camino que va a la puerta de Fuencarral y, a la derecha, hay otros caminos que dirigen a Chamberí, Fuente Castellana y huerta llamada del Obispo. También a la izquierda se ve el Campo santo y el magnífico depósito de las aguas del canal de Isabel II. Siguiendo el camino, como a distancia de tres cuartos de legua de Madrid, está el portazgo de Chamartín y, pasado éste, a la derecha, está el camino del pueblo que dista de la carretera unas 1.500 varas. Ningún otro objeto llama ya la atención del viagero hasta llegar a Fuencarral*"⁶.

Un texto posterior ya incluye, junto a los itinerarios de carreteras y caminos de carros, los de los ferrocarriles. Se trata de la obra de José Joaquín Pérez de Rozas, *Itinerarios de España, Baleares y Canarias: ferrocarriles, carreteras, caminos de carros.....* (Madrid, 1885). En esta guía aparecen 1435 caminos, numerados los itinerarios y con expresión de distancias kilométricas y referencias a los caminos que se cruzan entre sí. En cuanto a los ferrocarriles aparecen 67 itinerarios siendo el primero el de Madrid a Irún y el último el de Cáceres a Mérida por Aljucén.

Los viajes en diligencia

El presente epígrafe pretende mostrar cómo se viajaba por España antes de la instauración del ferrocarril. Además de los viajes a pie y a caballo, había tres tipos de carruajes susceptibles de transportar viajeros: las sillas-correo o de postas, las galeras y las diligencias. A mediados del siglo XIX estaba muy generalizado el uso de las sillas-

⁶ MELLADO (1858) pp. 82-83

correo que llegaban a competir con las diligencias. *"Las diligencias, desde su nacimiento -escribe Uriol - ofrecieron al Estado sus servicios para el transporte del correo, transformando las casas de posta en paradores de la diligencia, aumentando también el número de caballerías disponibles en ellos. Años después, el ferrocarril se hace cargo del transporte del correo, obligación que ya aparece en el pliego de las condiciones de 1844. A lo largo de la segunda mitad del siglo van desapareciendo los viajes por la posta, tanto a la ligera como sobre ruedas, que durante siglos anteriores habían sido el medio más rápido para viajar por España"*⁷. En 1833 los servicios de diligencia cubrían 4.600 kilómetros de carreteras españolas

La galeras eran medios más bastos para el transporte de personas. Pedro Antonio de Alarcón narra de forma pintoresca su viaje de Guadix a Almería en galera; *"Erase la galera de aquéllas de alto bordo en que los viajeros no van sentados sino tendidos, y tendidos en verdaderos colchones; galeras curiosísimas en que caben hasta dieciocho yacentes.....; galeras tiradas por diez o doce mulas que no han trotado jamás ni sido esquiladas ni limpiadas; galeras dentro de cuyas bolsas o colgando de sus varas por la parte exterior van cajones, sartenes, calderos, catres de tijera, guitarras, baules, arcas, cestos, trébedes....."*⁸. Tanto galeras como diligencias fueron cediendo paso al ferrocarril y, ya entrado el siglo XIX, a coches y autobuses: *"El último período de la época de la diligencia en España -concluye el autor citado- corresponde a bastantes años desde lo sesenta hasta principios del siglo XX. Es cuando el ferrocarril se adueña del tráfico de viajeros en los itinerarios principales y las diligencias, sin poder competir, se refugian en los itinerarios secundarios donde no hay ferrocarril, o bien se dedican, como transporte complementario, a llevar al ferrocarril a los viajeros procedentes de zonas no servidas por éste"*⁹.

El camino carretero Madrid-Murcia-Cartagena

El trayecto Madrid-Murcia-Cartagena tiene una larga tradición anterior al de la vía férrea. Naturalmente nos referimos a la estructura de la ruta como camino terrestre o carretero iniciado en Madrid cuando esta localidad se convirtió en capital de España y, por tanto, núcleo de referencia radial para el resto del país. Antes lo era Toledo, como veíamos anteriormente en el Itinerario de Pedro Juan Villuga (1548). En la época romana el citado trayecto hay que verlo desde la perspectiva de las vías romanas y de la importancia de sus cabeceras. En la ruta que nos ocupa, tiene un destacado papel el itinerario que seguía la vía romana que iba de Cartagena, importantísima ciudad como se sabe, hasta Complutum (Alcalá de Henares), trazado seguido muy de cerca por las actuales carreteras nacionales N-301 y A 30: Cartagena, Puerto de la Cadena (por la Rambla Salada), caserío de Voz Negra (al sur de Alcantarilla), Archena, Venta de la Rambla, puerto de la Losilla, Cieza, Cancarix, Minateda, Tobarra Pozo Cañada y Chinchilla¹⁰. El mismo trazado se mantiene durante la época árabe como testimonia el geógrafo Al-Udrí (m. 1085): *"De Cartagena a Murcia, 30 millas. Hasta Molina 8*

⁷ URIOL (1992) p. 98

⁸ Cit. por URIOL (1992), p. 99

⁹ Idem ,p. 121

¹⁰ BROTÓNS, YAGÜE y RAMALLO ASENSIO (1989) p. 113

millas. A Cieza 25 millas. A Minateda (*Madinat Iyih*) hay 30 millas. A continuación, 10 hasta Tobarra. Luego, hasta Chinchilla, 35 millas”¹¹. Ya en siglo XVI el mencionado Villuga en su *citado Repertorio*, describe el itinerario Murcia-Toledo, entonces llamado **camino real** –59 leguas- mediante las siguientes distancias expresadas también en leguas:

Murcia-Torre de Espinardo, 0,5 leguas
Torre de Espinardo-Molina, 1,5 leguas
Molina-Lorquí, 1 legua
Lorquí-Puerto de La Losilla, 2 leguas
Puerto de La Losilla-Cieza, 2 leguas
Cieza-Puerto de la Mala Mujer, 3 leguas
Puerto de la Mala Mujer-Venta Minateda, 3 leguas
Venta Minateda-Tobarra, 2 leguas
Tobarra-Venta Nueva, 2 leguas
Venta Nueva-Chinchilla, 3 leguas
Chinchilla-Albacete, 2 leguas
Albacete-Gineta, 3 leguas
Gineta-Rueda, 3 leguas
Rueda-Minaya, 3 leguas
Minaya-Provencio, 4 leguas
Provencio-Las Mesas, 3 leguas
Las Mesas-Manjavacas, 3 leguas
Manjavacas-Toboso, 2 leguas
Toboso-Toledo, 13 leguas
(Molina Molina y Selva Iniesta, 1989, pp. 172-173)

En el siglo XVIII, siglo de reformas y mejoras en caminos y carreteras, el eje Cartagena-Toledo ya se inicia desde Madrid y se aumenta la información acerca de las rutas y kilometraje así como las paradas de los transportes de viajeros o mercancías. El sistema de postas se desarrolla extraordinariamente hasta la instauración de los ferrocarriles a mediados del siglo XIX. Se distinguían carreteras o calzadas reales, caminos carreteros y caminos de herradura. En 1761 el *Itinerario de las carreras de Posta de dentro y fuera del Reino* establece la ruta Madrid-Cartagena del siguiente modo:

De Madrid a Arganda, 4 leguas
A Villarejo de Salvanés, 3 leguas
A Tarancón, 5 leguas
A Torrubia, 2,5 leguas
A Ontanaya, 3 leguas
A Belmonte, 5 leguas
A San Clemente, 5 leguas
A Minaya, 3 leguas
A La Roda, 3 leguas

¹¹ Cit. por CARMONA GONZÁLEZ (1989) p. 156

A La Gineta, 3 leguas
A Albacete, 3 leguas
A Pozo de la Cañada, 4 leguas
A Tobarra, 4 leguas
A Ziezar (Cieza), 8 leguas
A la Venta del Negro, 4 leguas
A Murcia, 4 leguas
A la Venta de Jimenado, 5 leguas
A Cartagena, 4 leguas
Total, 67,5 leguas.¹²

Las paradas solían coincidir con ventas para reposo de los viajeros y el cambio de caballerías, lo que logró imponerse en la toponimia que ha llegado hasta nuestros días como, por ejemplo, la Venta Nueva entre Pozo Cañada y Tobarra todavía visible para el viajero del tren. Pues bien, el trazado fijado en el siglo XVIII es heredado en el siglo XIX. Lo testimonian diversas guías de caminos como las de Espinalt (1804), Cabanes (1830), Mellado -en las sucesivas ediciones entre 1842 y 1872- y Perez de Rozas (1885), la última comprendiendo, además, información sobre los itinerarios de ferrocarriles.

Espinalt (*Guía general de Postas*, 1804) advierte que “*la obligación de los Correos es hacer treinta leguas en cada veinte y quatro horas por Carreras en que estén las Postas montadas y donde no lo estén veinte y cinco leguas en las veinte y quatro horas*” (p. 9). Aparecen, esencialmente, las mismas localidades que cuarenta años antes con las siguientes salvedades: Vaciamadrid, (no aparece Arganda), Perales de Tajuña, Fuentidueña de Tajo, Alquería de los Frailes (ente Belmonte y San Clemente), Pozo de la Peña y Venta Nueva (entre Albacete y Tobarra). A continuación Venta de Vinatea y Puerto de la Mala Mujer, antes de Cieza y, después, Puerto de la Losilla y Lorquí hasta Murcia. De aquí hasta Cartagena aparecen Los Baños y Lobosillo, En total, 73 leguas y media.

Veinticinco años mas tarde, la *Guía* de Cabanes (1830), muy completa en cuanto a información referida al estado de los caminos y carreteras y situación de las posadas y portazgos, hace discurrir la ruta Madrid-Cartagena por el mismo itinerario que el anterior (añadiendo la localidad de Osa entre Ontanaya y Belmonte) aunque también se podía llegar a Albacete a lo largo del itinerario de carreras montadas con coches de Diligencia de Madrid a Valencia por Ocaña, Albacete y Almansa¹³.

La *Guía del Viajero en España*, de Francisco de P. Mellado, debió de cobrar gran éxito a la vista de las numerosas ediciones de que disfrutó, lo que la convirtió en una auténtica publicación periódica desde una posible primera edición de 1842 hasta una decimotercera, al menos, que correspondería al año 1872. En la sexta edición, 1858, de la que vamos a presentar algunos datos, ya se advierte el carácter progresivamente

¹² FLORES ARROYUELO (1989) p. 295

¹³ CABANES (1830) p. 86

híbrido que iban a tomar estas publicaciones ya que recogían información conjunta sobre viajes de carretera y de ferrocarril. De éste último se ofrece el itinerario de la línea férrea entre Madrid y Alicante y la noticia de los trabajos ferroviarios emprendidos en este momento. En cuanto al itinerario de Madrid a Cartagena, se ofrecen dos tramos, uno de ferrocarril y otro de carretera. El primero, de Madrid a Albacete (en la línea Madrid-Alicante) ofrece un recorrido más largo y distinto de los tradicionalmente empleados hasta Minaya por Arganda, Tarancón, etc o Aranjuez, Ocaña, etc., ya que se optó por dar un rodeo hasta Alcázar de San Juan en itinerario precedido, desde Madrid, por estaciones como Getafe, Pinto, Valdemoro, Ciempozuelos, Aranjuez, Villasequilla, Huerta, Tembleque, Alcázar, Criptana, Socuéllamos y Villarrobledo hasta enlazar con Minaya. En total 279 km.(ya no se utiliza el viejo sistema de leguas) hasta Albacete frente a las 45 leguas de carretera (aproximadamente 245 km) y continuando hasta Cartagena por carretera en una ruta similar a las anteriores que comprendía las siguientes etapas: Pozo Cañada, Venta Nueva, Tobarra, Hellín, Venta del Puerto, Puerto /de la mala mujer/, Cieza, Venta de la Rambla (en el puerto de La Losilla), Lorquí, Molina, Murcia, Los Baños, Lobosillo y Cartagena¹⁴.

La obra *Itinerarios de España...* de Pérez de Rozas (1885) es, probablemente, una de las últimas guías en que aparecen conjuntamente información de viajes por carretera y por ferrocarril. Nos ocupamos en este epígrafe de la primera y observamos algunas innovaciones en las etapas de la ruta Albacete a Cartagena .La primera de ellas es la mención de las distancias en kilómetros. La otra es la presencia de nuevos topónimos como Los Llanos, a 6 km. de Albacete; Pozo Cañada (km. 24); Mercadillos en el km. 27; Venta Nueva (km. 33), Tobarra (km. 50), Hellín (km. 60), Venta de Hellín en el km. 62; Cancarix, en el km. 76; una venta y casa de postas en el km. 87; la Venta del Olivo en el km. 92; la Venta de S. Roque en el km. 116; Venta de la Rambla (km. 124), Molina (km. 135), Espinardo (en el km. 142), Murcia (km. 156), Río Sangonera en el km.150; El Palmar en el km. 152; Los Baños (km. 163), Albuñón en el km. 182; S. Antonio Abad en el km.194 y Cartagena en el km. 196¹⁵.

La construcción de la línea férrea Albacete-Cartagena (1863-1865)

En 31 de enero de 1881 la red de ferrocarriles españoles contaba con 7.455 kilómetros iniciados en 1848, año de la creación de la primera línea Barcelona-Mataró con 28 km. Hasta el año 1868 el ritmo de construcción fue relativamente rápido mostrando, por el contrario, una clara desaceleración a partir de la Revolución de 1868. La primera gran línea, Madrid-Alicante, estaba ya culminada en 1858 y la sección hasta Albacete en 1855. Antes de 1865 ya se habían culminado las otras dos grandes líneas, Madrid-Irún y Madrid-Barcelona. Y la línea Madrid-Cartagena no le fue a la zaga. En 1863 se terminaba la construcción del tramo Murcia-Cartagena y en 1865 el restante Albacete-Murcia (*Situación....*, 1881). He aquí el calendario de inauguraciones:

¹⁴ MELLADO (1858) pp. 290-1 y 295

¹⁵ PÉREZ DE ROZAS (1885) p.370

Madrid-Aranjuez, 10 de febrero de 1851
Aranjuez-Tembleque, 12 de septiembre de 1853
Tembleque-Alcázar de San Juan, 20 de junio de 1854
Alcázar de San Juan-Albacete, 18 de marzo de 1855
Murcia-Cartagena, 1 de febrero de 1863
Chinchilla-Hellín, 18 de enero de 1864
Cieza-Murcia, 8 de octubre de 1864
Hellín-Agramón, 8 de octubre de 1864
Albacete-Chinchilla, 9 de marzo de 1865
Calasparra-Cieza, 27 de marzo de 1865
Agramón-Calasparra, 27 de abril de 1865¹⁶

Fue, pues, entre 1863 y 1865 cuando tuvo lugar la construcción del tramo que ahora nos ocupa, siendo el último el más arduo por las propias dificultades del terreno, escabroso y horadado por el río Mundo y mas tarde limitado por el pantano de Camarillas y por las minas de azufre dentro del término municipal de Hellín.

Pero la construcción del tramo Albacete-Cartagena ya había sido prevista quince años antes. Concretamente, a partir de la Real Orden de 31 de diciembre de 1844 –la primera disposición oficial de la nueva modalidad de transporte-, otra de 1851 determinaba el estudio de la línea Albacete-Madrid encargándose del mismo al ingeniero José Almazán, el cual elaboraba una Memoria (1853, 83 págs) también comentada por Mula Gómez¹⁷ en la que estudiaba el terreno, el itinerario posible, desde Tobarra a Hellín y luego siguiendo el curso del río Mundo y el valle del río Segura hasta Murcia. Pero una comisión de ingenieros planteaba una triple posibilidad de punto de partida del nuevo ramal: Albacete, Almansa y Novelda. El riesgo de que el tramo se alargara en demasía hasta Murcia provocó la formación de dos comisiones de notables murcianos, una de Murcia y otra de Cartagena y el encargo a Almazán de un nuevo informe que se publicó en 1857. Tras el estudio del terreno, la población y otros condicionantes técnicos, Almazán partía de la opinión “que consiste en dar a las longitudes una importancia secundaria siempre que sea razonable el rodeo porque en estas vías el enlace de los focos de producción, la buena distribución de desniveles y la perspectiva de una lucrativa explotación son el todo”¹⁸ y recomendaba que la línea partiera directamente desde Albacete –mejor desde Chinchilla y Pozo de la Peña- pasara por Venta Nueva y Tobarra y se encaminara por el valle del río Mundo y después, desde Cieza, a lo largo del valle del Segura hasta llegar a Murcia. Desde allí, se bordearía la sierra de Carrascoy por las cañadas de S. Pedro (acercándose a Orihuela) para ir directamente hasta Murcia. El itinerario que se hizo, también previsto por Almazán en el plano adjunto, se alejaba de Calasparra y salía de Cieza siguiendo mas o menos el curso de la carretera general, por zonas no cultivadas, hasta Lorqui en que se internaba en el valle del Segura para seguir hacia Alcantarilla y Murcia.

¹⁶ WAIS (1974), pp. 713-716

¹⁷ MULA GÓMEZ (1989) p. 404

¹⁸ Idem p. 52

El itinerario ferroviario Madrid-Murcia-Cartagena

Accesible, pues, la línea Madrid-Chinchilla-Murcia-Cartagena desde el citado año 1865, recorre las provincias de Madrid, Toledo, Ciudad Real, Albacete y Murcia según un itinerario en el que las denominaciones de las estaciones son coincidentes en denominación y kilometraje en las guías ferroviarias al uso. En la de Mellado (ed. 1858), aparece ya el itinerario hasta Alicante siendo común con el futuro ramal de Murcia y Cartagena hasta la estación de Chinchilla. La Guía de Pérez de Rozas (1885) numera los itinerarios: 1532 para la línea Madrid a Alicante y 1541 para la línea Madrid a Cartagena expresando tan solo el kilometraje y los viajes de ida:

0	Madrid	Provincia de Madrid
14	Getafe	
21	Pinto	
27	Valdemoro	
34	Ciempozuelos	
49	Aranjuez	
64	Castillejo	Provincia de Toledo
73	Villasequilla	
84	Huerta	
101	Tembleque	
108	El Romeral	
120	Villacañas	
135	Quero	
148	Alcázar	Provincia de Ciudad Real
156	Criptana	
172	Záncara	
187	Socuéllamos	
204	Villarrobledo	Provincia de Albacete
226	Minaya	
243	La Roda	
261	La Gineta	
279	Albacete	
298	Chinchilla	
310	Pozo Cañada	
339	Tobarra	
348	Hellín	
368	Agramón	
379	Minas	
386	Calasparra	Provincia de Murcia
411	Cieza	
420	Blanca	
434	Archena	
439	Lorquí	
443	Alguazas	

446	Cotillas
456	Alcantarilla
461	Murcia
466	Beniján
470	Orihuela
490	Riquelme
500	Balsicas
508	Pacheco
513	La Palma
525	Cartagena

Por entonces, y como hemos indicado, era el mismo tren el que partía de Madrid con dos composiciones, una para Alicante y otra para Cartagena separándose en Chinchilla y convirtiendo progresivamente a ésta en una estación separada de la localidad, estación de cruce, importante y generadora con el tiempo de un pequeño poblado de ferroviarios semejante a otros casos de nudo ferroviario como La Encina, Venta de Baños, Miranda de Ebro, etc. y con especiales características sociodemográficas como fue también el caso de la estación de Algodor en la línea directa Madrid-Toledo¹⁹.

Las guías denominadas “El Consultor” de Aguilar (1886) y “Guía oficial “(1887) recogen, de modo idéntico, los itinerarios, horarios y precios de los viajes en las tres clases entonces establecidas con la única variación de cambiar el nombre de Orihuela (km, 470) por el de Alquerías tal y como hoy se conserva. “El Consultor” recogía, además, publicidad de establecimientos hoteleros fundamentalmente y un mapa de los ferrocarriles y la Guía Oficial una serie de cuestiones ferroviarias de carácter reglamentario como, por ejemplo el uso de las señales... Había en estos años dos trenes en dirección Alicante y Cartagena, un correo y un mixto. El primero salía de Madrid a las 7,45 de la noche y llegaba a las 10 de la mañana a Alicante, a las 10,13 a Murcia y a las 12,17 a Cartagena del día siguiente. El billete a Cartagena costaba 60,40, 46,80 y 28,70 en primera, segunda y tercera clase respectivamente. El segundo tren, el mixto salía de Madrid a las 11,15 de la mañana y llegaba a Alicante a las 5,20, a Murcia a las 6,28 y a Cartagena a las 9.30. Así pues, la duración del viaje con parada en todas las estaciones del recorrido oscilaba entre 14 y 16 horas para Alicante, 14 a 16 horas para Murcia y 16 a 19 horas para Cartagena. Compárese con las 4 horas que actualmente tardan los trenes en llegar a Alicante o 4 y 5 horas a Murcia y a Cartagena respectivamente.

¹⁹ JIMÉNEZ VEGA Y POLO MURIEL (1999)

Bibliografía

AGUILAR, Julián (1886). *El Consultor del viajero: La mejor guía para los que viajan y para los remitentes y consignatarios de mercancías*, 3ª ed. Madrid, Impr. de Manuel Minuesa de los Ríos, 356 págs.

ALMAZÁN, José (1853). *Memoria sobre el proyecto del ferro-carril de Albacete a Cartagena mandado a estudiar por Real Orden de 15 de agosto de 1851*. Madrid, Imprenta del Ministerio de Fomento, 81 págs., 3 hs. pleg.

ALMAZÁN, José (1857). *Memoria sobre el proyecto del ferro-carril de Albacete a Cartagena*. Madrid. Impr., fundición y librería de D. Eusebio Aguado, 226 págs.

ARA, Carlos. "Historia de las guías ferroviarias española". *Vía Libre*, septiembre de 1979, pp. 26-29.

BROTONS YAGÜE, Francisco y RAMALLO ASENSIO, S. F.(1989) *La red viaria romana en Murcia*. En González Blanco, Antonino (Coor.). *Los caminos de la región de Murcia. Función histórica y rentabilidad socioeconómica*. Murcia, Región de Murcia y Caja de Ahorros del Mediterráneo, pp. 103-119.

CABANES, F. J.(1830) *Guía general de correos, postas y caminos del Reino con un mapa ilustrativo de la Península*. Madrid, Imprenta de Miguel de Burgos, XVI, 230, 43, 295 págs.

CARMONA GONZÁLEZ, Alfonso (1989). *Las vías murciana de comunicación en época árabe*. En González Blanco, Antonino (Coor.). *Los caminos de la región de Murcia. Función histórica y rentabilidad socioeconómica*. Murcia, Región de Murcia y Caja de Ahorros del Mediterráneo, pp. 153-166

ESCRIBANO, Joseph Matias (1804). *Itinerario español o guía de caminos para ir desde Madrid a todas las ciudades de España*. Madrid, 1757.

Espinalt y García, Bernardo. *Guía general de postas y travesías de España para este año presente de 1804*. Con un mapa arreglado a las novedades ocurridas en las carreras, sus rutas... Madrid, Imprenta Real, 102 págs, 5 hs.

FARINELLI, Arturo. *Viajes por España y Portugal desde la Edad Media hasta el siglo XX: Nuevas y antiguas divagaciones bibliográficas*. Roma, Reale Academia d'Italia, 1942-1979, 4 vol.s

FERNÁNDEZ DE MESA, Thomas Manuel. *Tratado legal y político de los caminos públicos*. Valencia, 1755.

FLORES ARROYUELO, Francisco J. *Itinerario de postas en la región de Murcia*. En González Blanco, Antonino (Coor.). *Los caminos de la región de Murcia. Función*

histórica y rentabilidad socioeconómica. Murcia, Región de Murcia y Caja de Ahorros del Mediterráneo, 1989, pp. 291-296.

FOULCHÉ-DESBOLC, R. *Bibliographie des voyages en Espagne et en Portugal*. Reimpr. Facs. Madrid, Julio Ollero, 1991, IX, 349 págs.

GARCÍA-ROMERAL PÉREZ, Carlos. *Bio-bibliografía de viajeros españoles (siglo XIX)*. Madrid, Ollero y Ramos, 1995, 307 págs.

Guía oficial de los Ferro-Carriles de España, Francia y Portugal y de todos los servicios marítimos. Año XXIII, 1888.

Itinerario de las carreras de Posta de dentro y fuera del Reino. Madrid, Imprenta de Antonio Pérez de Soto, 1761. Ed. facsimil. Madrid, Ministerio de Fomento, 2002.

JIMÉNEZ VEGA, Miguel y POLO MURIEL, Francisco. *Aproximación al estudio de los poblados ferroviarios: El caso de Algodor*. En Muñoz Rubio, Miguel; Sanz Fernández, Jesús y Vidal Olivares, Javier. *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998: Economía, industria y sociedad*. Alicante, Caja de Ahorros del Mediterráneo, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1999, pp. 933-954.

LÓPEZ, Santiago. *Nueva Guía de caminos para ir de Madrid a todas las ciudades y villas más principales de España y Portugal*. Madrid, 1812.

MELLADO, Francisco de Paula. *Guía del viajero en España*, 6ª ed. Madrid, Est. Tip. de Mellado, 1858, 567 págs.

MENÉNDEZ-PIDAL, Gonzalo. *España en sus caminos*. Madrid, Caja de Madrid, 1992, 399 págs.

MOLINA MOLINA, Angel Luis y SELVA INIESTA, Antonio. *Los caminos murcianos en los siglos XIII-XVI*. En González Blanco, Antonino (Coor.). *Los caminos de la región de Murcia. Función histórica y rentabilidad socioeconómica*. Murcia, Región de Murcia y Caja de Ahorros del Mediterráneo, 1989, pp. 169-177.

MULA GÓMEZ, Antonio. *Notas históricas sobre el ferrocarril en la región de Murcia. Del aislamiento a la integración en la red viaria nacional*. En González Blanco, Antonino (Coor.). *Los caminos de la región de Murcia. Función histórica y rentabilidad socioeconómica*. Murcia, Región de Murcia y Xaja de Ahorros del Mediterráneo, 1989, pp. 401-432.

Nuevo estilo de escribir cartas....añadida nuevamente la guía de caminos. Madrid, 1756.

PALAU Y DULCET, Antonio. *Manual del librero hispanoamericano. Bibliografía general española e hispanoamericana desde la invención de la imprenta hasta nuestros*

tiempos con el valor comercial de los impresos descritos. Barcelona, Librería Palau, 1947, 28 vols.

PÉREZ DE ROZAS, José Joaquín. *Itinerarios de España, Baleares y Canarias: Ferrocarriles, carreteras, caminos de hierro...* Madrid, Impr. de M. Minuesa de los Ríos, 2ª ed. corr. y aum. 1885, 479 págs.

SERRANO, María del Mar. *Las guías urbanas y los libros de viajes en la España del siglo XIX. Repertorio bibliográfico y análisis de su estructura y contenido.* Barcelona, Universitat de Barcelona, 1993, 386 págs.

Situación de los ferrocarriles en 1 de enero de 1881. Madrid, Est. Tip. de M. Minuesa de los Ríos, 1881, 98 págs.

URIOL SALCEDO, José I. *Historia de los caminos de España. Siglos XIX y XX.* Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1992, 460 págs.

VILLUGA, Pedro Juan. *Reportorio de todos los caminos de España.* Medina del Campo, 1546. Reimpr, N. York, Kraus Reprint Corporation, 1967.

WAIS, Francisco. *Historia de los ferrocarriles españoles*, 2ª ed. Madrid, Editora Nacional, 1974, 728 págs..