

## EL FERROCARRIL COMO PIEZA CLAVE EN LOS INICIOS DEL TURISMO EN ESPAÑA (1905-1960): FUENTES DOCUMENTALES PARA SU ESTUDIO

Ana Cabanes Martín y Raúl González Sanz  
Fundación de los Ferrocarriles Españoles

### 1. Introducción

En una primera aproximación a la historia del turismo en España lo primero que hay que subrayar, afortunadamente, es el aumento de los estudios, tanto monografías como artículos o tesis doctorales que se ocupan del tema. El pionero en la materia fue Luís Fernández Fuster con su *Historia general del turismo de masas*; una vez abierto el camino a finales de la década de los noventa se publican diversos artículos de Carmelo Pellejero Martínez y posteriormente su monografía *Historia de la economía del turismo en España*, o el libro de Fernando Bayón Mariné, *50 años del turismo español*. Ya en el año 2000 hay que mencionar la obra de Rafael Esteve y Rafael Fuentes *Economía, historia e instituciones del turismo en España* y más recientemente en el año 2007 ha hecho aparición *Historia del turismo en España en el siglo XX*, de Ana Moreno Garrido.

En cuanto a las investigaciones que se han recogido en diferentes tesis doctorales en los últimos años también contamos con una interesante producción como muestran los trabajos de Beatriz Correyero en *La propaganda del Estado a través del turismo: España 1936-1951*; *Turismo en España, 1905-1931* de Juan Carlos González; *Turismo y nación. La definición de la identidad nacional a través de los símbolos turísticos. España 1908-1929* de Ana Moreno Garrido o la tesis de Maria Luisa Menéndez Robles *Un mecenas en la España alfonsina: el Marqués de la Vega Inclán, 1858-1942*.

Todas estas obras que aparecen reseñadas en la bibliografía de nuestro trabajo, dedican en mayor o menor medida, una parte de la investigación al desarrollo de las comunicaciones y entre ellas a los ferrocarriles y es que, la regulación del turismo en nuestro país siempre incluía como misión de los organismos gestores, la de entablar relaciones con las compañías ferroviarias para fomentar la mejora del transporte ferroviario pues este fue, en el primer tercio del siglo XX, un elemento clave para el desarrollo del turismo. A partir del final de la década de los cuarenta la competencia del automóvil y del avión se va haciendo más plausible hasta que en los años sesenta vaya perdiendo importancia, pero hasta entonces, como veremos, el ferrocarril juega un papel importante en el desarrollo del turismo en nuestro país.

Para empezar el trabajo haremos un breve recorrido por el desarrollo de la administración turística española desde sus inicios en el año 1905 con la Comisión Nacional de Turismo, hasta finales de los años cincuenta cuando el turismo se convierte ya en una de las primeras industrias de nuestro país y una vez que el Ministerio de Información y Turismo se ha afianzado en su labor.

También las Compañías Ferroviarias anteriores a RENFE y ésta misma desarrollaron en su organización divisiones y departamento dedicados específicamente al turismo, por ello en el siguiente apartado nos ocuparemos de hacer un reflejo de esta organización y algunos de sus cometidos.

Una vez presentados los protagonistas de nuestro trabajo entraremos a analizar algunos de los temas que nos han parecido claves en ese vínculo que existe entre el turismo y el ferrocarril. Aunque ofreceremos unas breves pinceladas históricas sobre cada tema, nos centraremos sobre todo en analizar las fuentes que hemos localizado para poder desarrollar un estudio pormenorizado de cada uno de los asuntos, dado que además existen suficientes fuentes históricas para poder abordar una investigación profunda de esta materia.

## **2. La administración turística en España (1900-1959)**

Durante la primera mitad del siglo XX hubo en España personas e instituciones públicas y privadas que apostaron por el turismo pues eran conscientes de que nuestra economía no podía renunciar a las divisas que generaban los viajes de placer, trabajaron con enorme ilusión, pero generalmente con escasos medios, para conseguir que España fuera más conocida en el exterior y fomentar la afluencia de turistas en nuestro país<sup>1</sup>. En el año 1909 Carlos Arce y Cuadra escribe una obra sobre las ventajas económicas del turismo en la que nos indica que el turismo se entendía como el arte de viajar pero también el arte de facilitar el viaje, siempre que éste sea un viaje de recreo<sup>2</sup>.

Podemos decir que las primeras propuestas para crear una institución que fomentase esa importante fuente de divisas datan de principios del siglo XX y parten de los sectores de empresarios del transporte y propietarios de hoteles por una parte, y por otra de algunos políticos y diputados. Para estos pioneros las razones para desarrollar el turismo en nuestro país eran claras, en primer lugar porque era un negocio saneado; porque estimulaba la autopromoción del país, mejoraba las vías de comunicación, saneaba los pueblos y permitía mantener el patrimonio histórico y cultural; y porque la aceptación del bienestar del visitante serviría de acicate para las inversiones extranjeras<sup>3</sup>.

El fenómeno del turismo, que era fundamentalmente una actividad de las clases más pudientes, se había ido desarrollando desde finales del siglo XIX con el auge de nuevas formas de ocio y del fenómeno de las vacaciones. Surgieron nuevas actividades en torno a los balnearios y el termalismo, la mejora en las comunicaciones, la urbanización del litoral y el fomento de los baños de mar, también tuvo un auge importante el excursionismo ya fuera de montaña o cultural. Finalmente debemos mencionar el interés de algunos grupos económicos por invertir en grandes hoteles de lujo, de este periodo data la construcción del hotel Palace y el Ritz en Madrid o el Maria Cristina en San Sebastián.

<sup>1</sup> Pellejero Martínez (1999), p. 74.

<sup>2</sup> Arce y Cuadra (1909)

<sup>3</sup> CAL (1997)

Así pues el sector turístico empezaba a ser cada vez más atractivo lo que empujó a los poderes públicos a intervenir para apoyar el fomento de esta creciente industria. El primer paso fue el Real Decreto del 6 de octubre de 1905 que creó la Comisión Nacional para el Fomento del Turismo, la Comisión contaba con diez vocales pertenecientes a los sectores cercanos al del turismo, y entre ellos se encontraban los cuatro directores de las grandes compañías ferroviarias. Los cometidos que se le asignaron fueron, la formación y divulgación en el extranjero de itinerarios de viajes para visitar lo más fácil y provechosamente posible los principales monumentos artísticos nacionales, paisajes, etc. Por otro lado tenían la función de estudiar y realizar gestiones con las compañías de ferrocarriles para organizar con tarifas especiales, trenes rápidos y confortables que pasando de las fronteras, y si fuese posible de los puertos, condujeran a los viajeros por atractivas rutas de manera cómoda.

Su creación fue celebrada por todos los sectores implicados como demuestra la prensa, entre ellos la *Gaceta de los Caminos de Hierro del Norte* que publicó un artículo sobre el tema en 1905, sin embargo no existen apenas fuentes que nos permitan estudiar las funciones realizadas por la Comisión. Lo más destacable de este periodo fue el desarrollo de los Sindicatos de Iniciativa y Turismo, cuyo objetivo era ocuparse del desarrollo de una región desde el punto de vista del turismo atendiendo al perfeccionamiento de sus medios de comunicación, de las atracciones y de la comodidad de los visitantes.

Por otra parte tuvo gran importancia la celebración en España de los Congresos Internacionales de Turismo de Zaragoza en 1908, San Sebastián en 1909 y la participación en los de Toulouse en 1910 y Lisboa en 1911.

En el año 1911 por Real Decreto se crea la Comisaría Regia de Turismo y Cultura Artística, su función era procurar el desarrollo del turismo y la divulgación de la cultura popular mediante la vulgarización y el aumento de la cultura artística colectiva, la conservación y exhibición de las obras de arte de nuestro país, y promoción de las relaciones internacionales. También debía ocuparse de facilitar el conocimiento de España procurando la comodidad de los alojamientos y la seguridad y rapidez de las comunicaciones.

Este organismo dependía de la Presidencia del Consejo de Ministros que nombró comisario del mismo a Benigno de la Vega Inclán<sup>4</sup>. Sus acciones principales fueron el desarrollo del turismo cultural, la intensa actividad editorial desarrollada en torno a las riquezas artísticas de nuestro país y los itinerarios más recomendables y sobre todo la creación de la Red Estatal de Paradores Nacionales. Su principal problema fue la falta de un marco institucional y presupuestario que apoyara su actividad. Además hay que tener en cuenta que tuvo que promocionar el turismo en una época marcada por la

---

<sup>4</sup> Para mayor información sobre el Marqués de la Vega Inclán y su labor al frente de la Comisaría es imprescindible consultar la tesis de María Luisa Menéndez Robles publicada en el año 2006 por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

Primera Guerra Mundial y la posguerra en la que la crisis económica afectó de manera importante al desarrollo del turismo internacional<sup>5</sup>.

El 25 de abril de 1928 un Real Decreto crea el Patronato Nacional de Turismo dependiente del Consejo de Ministros que contaba con una estructura administrativa eficiente y estaba dotado de un presupuesto. En la estructura existía un Consejo General de Turismo del que formaban parte representantes del sector del transporte así como el Director General de Ferrocarriles y Tranvías y el Director General de Obras Públicas. En cuanto a su financiación se obtenía con la creación de un seguro obligatorio de las personas que viajaran por ferrocarril y compañías de navegación y también del ganado vivo transportado.

El Patronato logró sentar las bases de la industria turística con sus principales realizaciones, la apertura de numerosas oficinas de información turística, el desarrollo de la propaganda oficial, la creación de la Cámara oficial hostelera y del crédito hotelero, y la organización de los guías oficiales y del libro oficial de reclamaciones.

En el periodo de la República las autoridades liquidaron temporalmente el Patronato, porque gastaba mucho y de forma incontrolada pero en el mismo año, 1931 se volvió a crear haciéndolo depender del Ministerio de Presidencia y dotándole de un presupuesto propio.

La Guerra Civil paralizó el movimiento de viajeros y la política turística pasó a un segundo plano, sin embargo en la zona nacional las autoridades franquistas descubrieron enseguida el valor propagandístico del turismo y crearon en 1938 el Servicio Nacional de Turismo nombrando responsable a Luis A. Bollín, cuyo logro principal fue la creación de las Rutas de Guerra. Estas consistieron en una serie de rutas por la zona nacional, que se realizaban en autobús y que tenían un fin propagandístico, estaban dirigidas principalmente a turistas extranjeros y tenían la misión de transmitir la normalidad y la bondad de la vida cotidiana en la zona nacional. Al finalizar la guerra el Servicio Nacional de Turismo pasaría a ser la Dirección General de Turismo y a depender del Ministerio de Gobernación

La política turística de los años cuarenta fue claramente intervencionista con un férreo control sobre la industria hotelera, fue un periodo especialmente duro teniendo en cuenta la situación económica de la mayoría de los países y el aislamiento internacional que pesaba sobre nuestro país. Además la situación del país tras la guerra no presentaba ningún atractivo para los turistas que debían afrontar, además de los controles políticos en las fronteras y en los hoteles, las restricciones para el consumo de gasolina, el racionamiento y unas infraestructuras ferroviarias y de carreteras totalmente destruidas.

Las principales realizaciones de esta etapa fueron la reorganización de las Juntas Provinciales de Turismo, la reglamentación de la publicidad, la creación de la Póliza de turismo, la regulación del funcionamiento de las agencias de viajes, el reconocimiento

---

<sup>5</sup> Pellejero Martínez (2004)

del Sindicato Nacional de Turismo y la creación de la red estatal de establecimientos turísticos. El intervencionismo en la política turística del franquismo llegó al extremo de regular el uso de la palabra turismo<sup>6</sup>. Las autoridades franquistas entendieron que el turismo podía ser uno de los pilares donde debía apoyarse el desarrollo económico del país por la aportación de divisas que suponía. Además se convirtió en una herramienta para transmitir signos de modernidad, la Dirección General de Turismo organizó una campaña de propaganda diplomática internacional en la que se fomentó la visita de personalidades ilustres. *“Las actuaciones puestas en marcha por el Gobierno de Franco entre 1947 y 1951 para fomentar la corriente turística hacia España dieron como resultado la llegada por primera vez en la historia de más de un millón de turistas que contribuyeron a lograr el reconocimiento internacional de España. Queda así pues demostrada la importancia política del turismo para promocionar la imagen de una nación y el valor de la propaganda turística como canal de comunicación en momentos críticos.”*<sup>7</sup>

El final de este recorrido nos lleva al año 1951 cuando por Decreto Ley de la Presidencia del Gobierno se creó el Ministerio de Información y Turismo con varias direcciones generales entre ellas la de turismo. El primer ministro sería Gabriel Arias Salgado. El periodo se caracteriza por el abandono de la política autárquica y la creación del primer Plan Nacional de Turismo y el Plan de Estabilización de 1959, que continuó con la política intervencionista y reguladora en el sector.

Para el estudio a fondo de este periodo de la historia del turismo existe una bibliografía completa y abundante, la mayoría de las obras aparecen reseñadas en la bibliografía de este trabajo por lo tanto no es oportuno reseñarlas en este momento. En cuanto a las fuentes archivísticas el fondo principal se encuentra en el Archivo General de la Administración de Alcalá de Henares (AGA) a través de los IDD de la sección número 03 se puede acceder a los fondos de la Dirección General de Turismo que incluye información no sólo de esta Dirección si no además del Patronato Nacional de Turismo, con numerosos legajos sobre propaganda, las rutas de guerra, los registros de entradas de turistas, agencias de viajes, Seguro Obligatorio de Viajeros, sobre las Juntas Provinciales de Turismo, las Hojas de ruta del viajero extranjero por España, sobre exámenes para los guías de turismo y algunos expedientes con temas muy variados.

El AGA posee un importante fondo fotográfico del Patronato Nacional de Turismo con el que se realizó el Catálogo Monumental de España entre los años 1928 y 1936. Se compone de 334 álbumes de fotografías en blanco y negro que están digitalizadas y disponibles para su consulta en los puestos informáticos del AGA, en Internet se pueden visualizar las imágenes del Catálogo Monumental de España de forma gratuita a través de la aplicación de Google Earth.

En cuanto al Archivo del Palacio Real posee alguna documentación sobre el Patronato Nacional de Turismo en la sección del reinado de Alfonso XIII, en el fondo de la

<sup>6</sup> Orden de la Dirección General de Turismo de 5 de noviembre de 1940, que establece el uso de la palabra turismo por albergues, paradores y similares. BOE. Nº 314, 9 Noviembre 1940.

<sup>7</sup> Correyero Ruíz (2003) p. 60.

Secretaría Particular S.M. y en la sección de Ferrocarriles. Sin embargo no son documentos que tengan especial relevancia, están relacionados con temas de propaganda y visitas y guías de los Reales Sitios. La Biblioteca Real posee en su colección alguna bibliografía de interés para el tema del turismo, aunque en la mayoría de los casos también puede ser consultada en la Biblioteca Nacional.

El Instituto de Estudios Turísticos dependiente del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio posee un Centro de Documentación Turística de España que posee varias bases de datos que ofrecen referencias sobre monografías, artículos de revistas y legislación turística con un importante fondo sobre historia del turismo. Los catálogos que se pueden consultar a través de la página web <<http://www.iet.tourspain.es>> son: Turistur: fondo bibliográfico de monografías; Legistur: disposiciones legales en materia turística de la Administración del Estado, Comunidades Autónomas y Unión Europea; Revistur: artículos de revistas turísticas; Títulos revistas: catálogo colectivo de publicaciones periódicas (los artículos incluidos en estas revistas se pueden localizar en Revistur); Carteles Turísticos: Carteles promoción turismo que están digitalizados y accesibles en Internet; Folletos Turísticos: Folletos promoción turismo, también digitalizados y con la portada disponible en Internet.

Por último es necesario mencionar la Hemeroteca digital creada por la Biblioteca Nacional <<http://hemerotecadigital.bne.es>> que nos permitirá el acceso a algunas revistas históricas sobre turismo como *Alrededor del mundo*, *La ilustración española*, *Nuevo Mundo*, *La época*, *La vuelta al mundo*, en los que se publicaron interesantes artículos de opinión y noticias sobre el desarrollo turístico de nuestro país.

### 3. Las empresas ferroviarias su organización en torno al turismo

En primer lugar hemos de indicar que al referirnos en este apartado a las empresas ferroviarias en realidad vamos a mencionar a las cuatro grandes compañías que a principios del siglo XX con la política de fusiones y absorciones habían ido acumulando en su organización la explotación de la mayoría de las líneas de vía ancha. Es decir nos limitaremos a la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA), a la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte (Norte), a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (Andaluces) y a la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España (MCP). En un principio ninguna de ellas tenía en su organigrama ningún departamento dedicado al tema del turismo, todas encargaron este tema a los respectivos Servicios o Divisiones comerciales es más, según aparece reseñado en el *Anuario de Ferrocarriles*<sup>8</sup> del año 1902 sólo la red catalana de MZA y Andaluces poseían ese año un Servicio comercial. Hasta principio de siglo las compañías de ferrocarriles tenían una organización de corte francés, característica de las fases de construcción y sólo con el tiempo adoptaron organigramas dirigidos a una

<sup>8</sup> Nos referimos al *Anuario de ferrocarriles* editado en Madrid por Enrique de la Torre entre los años 1893 y 1935. Se trata de una obra de referencia para el estudio del ferrocarril en este periodo y por lo tanto también para los trabajos relacionados con el turismo, pues además de información sobre las compañías incluía información sobre tarifas y publicaciones e incluso mapas que sin duda serían una fuente de información para los turistas en este periodo.

explotación más eficiente y comercial<sup>9</sup>. Como indica Alfonso Imedio , el Servicio o División Comercial se ocupaba entre otras cosas de *“estimular y fomentar el turismo , con facilidades y reducciones, difundiéndo las en España y en el extranjero por medio de los consulados, agencias de viajes, hoteles, órganos de prensa o valiéndose de folletos y carteles artísticos...”*<sup>10</sup>

Por lo tanto podemos afirmar que si bien las compañías ferroviarias tomaron algunas medidas dirigidas al fomento del turismo, principalmente mediante la creación de tarifas y billetes especiales para viajes turísticos, no fue hasta principios del siglo XX cuando empezaron a adoptar algunas medidas de política turística.

Sin embargo en la organización administrativa del turismo en España siempre se tuvo en cuenta la importancia que las compañías ferroviarias tenían en el fomento del turismo en nuestro país, y de hecho en la Comisión Nacional de Turismo creada en el año 1905 se nombró como vocales de la misma a los directores de las cuatro compañías, Gustavo Bachy por Norte, Nathan Süss, por MZA, Luís Antonio de Cuadra y Raoul Marqués de Guadalmina por Andaluces y Alfredo Loewy por MCP.<sup>11</sup>

Movidos por el interés y sobre todo por la importancia económica que suponía el desarrollo del turismo extranjero, las compañías decidieron dar un salto al exterior y crear una Oficina Común en París que centralizara la venta de billetes de ferrocarril para España en el resto de los países extranjeros. En 1904 se iniciaron los estudios y conversaciones entre las compañías para el establecimiento de la citada Oficina. La Compañía MZA se encargó de la organización y tramitación para su creación, las otras compañías compartían decisiones y financiación. El fin de este organismo era fomentar los viajes de turistas extranjeros a España, su misión era tener en depósito, confeccionar y entregar a las agencias de viajes los billetes necesarios para las excursiones en España. La Oficina empezó a funcionar en el año 1906, sin embargo pronto empezó a recibir críticas desde los agentes implicados (agencias, Comisaría Regia, prensa) por diversas razones principalmente por estar situada en un sitio poco céntrico, por las dificultades que entrañaba la venta directa a las agencias que pretendían no tener intermediario alguno, por no respetar los cambios de divisas (es decir el billete que costaba 119 pesetas, se cobraba a 119 francos) y por las comisiones tan caras que se cobraban a las agencias. Pese a todo la Oficina Común se reestructuró y siguió funcionando, incluso compartió local, mucho más céntrico, con la oficina del Patronato Nacional de Turismo.

Toda la información relativa a la organización de esta Oficina, su ubicación, las incidencias, las publicaciones que realizaba, los billetes especiales que se vendían e incluso una relación de las operaciones realizadas por la Oficina Común de París durante los ejercicios 1910, 1912-1914; 1916-1917; 1921-1922; 1925-1935, se encuentra en el Archivo Histórico Ferroviario (AHF) en el fondo de la Compañía MZA.

<sup>9</sup> Comín Comín (1998), p. 187.

<sup>10</sup> Imedio Díaz (1934), p.110.

<sup>11</sup> El oficio con el nombramiento de estos vocales puede consultarse en el AHF dentro del siguiente fondo, Compañía MZA. Servicio Comercial. D 453-1.

Servicio Comercial. Esta información permitiría hacer un análisis pormenorizado de este importante organismo relacionado con el turismo ferroviario.<sup>12</sup>

La relación entre las Compañías y las administraciones de turismo se centraban sobre todo en las peticiones que estas últimas realizaban. Tenemos como ejemplo las peticiones que la Comisaría Regia del Turismo elevó a MZA en 1912 sobre, solicitud de un tren rápido de lujo entre París y Barcelona; sobre el restablecimiento de los billetes de otoño a precios reducidos; la disminución del precio de los billetes ordinarios de ida y vuelta de París a Madrid o la comunicación directa por tren rápido entre Valencia y Sevilla.<sup>13</sup>

Otro ejemplo similar también localizado en el AHF se refiere a las peticiones que Luís A. Bolín hace en el año 1939, en nombre de la Dirección General de Turismo en las que solicita la reducción de tarifas, la adquisición de billetes por parte de las agencias de viajes en el extranjero o la instauración y construcción de coches de 2ª clase.<sup>14</sup>

Como podemos ver los principales vínculos que existían entre los organismos de turismo y las compañías de ferrocarriles se centraban especialmente en tramitar peticiones y reclamaciones, para este último caso tenemos el ejemplo de las reclamaciones tramitadas por la Sección de Comunicaciones del Patronato Nacional de Turismo en los años 1930 y 1931, y que se pueden consultar en el AGA.<sup>15</sup>

Parece que con el tiempo la compañías ferroviarias fueron preocupándose cada vez más por organizar sus servicios de cara al turismo. En el año 1928 con la creación del Patronato Nacional de Turismo y ante el temor de que el gobierno impusiera un organismo que se ocupara de los transportes y el turismo, es la Compañía del Norte la que mueve ficha e inicia un proyecto para la organización del turismo en las compañías ferroviarias. De lo contrario se expondrían a que el gobierno girara su política turística en relación con los ferrocarriles hacia la reducción de tarifas, supresión de limitaciones de recorrido y servicios especiales. La compañía propone la creación de un organismo técnico común y especializado en la organización y el fomento del turismo y con una función y un programa muy específico para el desarrollo de la propaganda de los ferrocarriles españoles en el extranjero. El proyecto incluía los costes de la implantación del servicio que se calculaban en 215.000 pesetas al año. También se establecían las bases para que este servicio actuara como asesoría en materia de transporte en el Patronato Nacional de Turismo. El servicio no llegó a constituirse, pero la información puede consultarse en el AHF.<sup>16</sup>

En resumen hemos visto como durante el periodo anterior a RENFE las compañías ferroviarias actuaron de manera coordinada pero independiente y aunque sólo pudieron establecer una organismo en común, la Oficina Común de París prepararon el terreno

<sup>12</sup> La información se encuentra en AHF.Compañía MZA. Servicio Comercial. D 453-1 y D 454-1.

<sup>13</sup> AHF. Compañía MZA. Servicio Comercial. D 480-1.

<sup>14</sup> AHF. Compañía MZA. Servicio Comercial. D 284-4.

<sup>15</sup> AGA. Fondo del Patronato Nacional de Turismo. Expediente 12.382 (TOP 22/44-52).

<sup>16</sup> AHF. Compañía MZA. Servicio Comercial. D 665-18.



para lo que se desarrolló a partir del año 1941 cuando se crea la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles.

En cuanto a RENFE en el año 1942 por la circular número siete de 30 de mayo establece la organización de su División Comercial, esta estaba organizada en varios servicios en los cuales se fundían todos aquellos que de los mismos asuntos se venían ocupando en las antiguas compañías. Para nuestro caso nos interesa destacar el Servicio de Turismo que contaba con una Secretaría General y dos agrupaciones, la de Estudios, Publicaciones y Oficinas de Turismo; y la de Agencias de viajes y Publicidad.

El Servicio de Turismo tenía como función principal la organización de viajes y la elaboración de informes para particulares, agencias, ferrocarriles y otras entidades acerca de las tarifas de viajeros, horarios de trenes, poblaciones servidas por el ferrocarril, etc.

Además tenía como misión la elaboración y edición de guías de turismo, de horarios, de la revista trenes, folletos, carteles, fotografías y otras publicaciones para propagar los servicios especiales y dar impulso a los viajes por España en todas las épocas. También era responsable de la publicidad comercial y de ella dependían las Oficinas de Viajes.

En el año 1945 el Servicio de Turismo se refunde con el Servicio de Tráfico-Viajeros dependiente de esta misma División y que se encargará de realizar las mismas funciones.

La labor desarrollada por la División Comercial está recogida en las Memorias y Datos Estadísticos que se conservan en la Biblioteca Ferroviaria, aunque sólo existen datos para los años 1942-1945, su análisis permitirá hacer un seguimiento de la actividad que RENFE desarrolló en estos primeros años de su existencia en torno al turismo<sup>17</sup>. Para completar la visión de la labor comercial en torno a la cual desarrolló sus servicios a favor de sus viajeros y particularmente del turismo, es conveniente consultar los *Datos estadísticos del servicio de reclamaciones del Departamento Comercial*<sup>18</sup>, o los *Datos estadísticos sobre productos de la explotación comercial*<sup>19</sup> que nos permitirá conocer el tráfico de viajeros por estaciones, si bien no podemos colegir que este tráfico sea debido al turismo si podremos ver el volumen de tráfico que tenían las estaciones situadas en puntos de interés turístico.

Como hemos podido ver la fuente de información para la elaboración de un estudio detallado sobre la organización turística de las compañías ferroviarias se centra en el

<sup>17</sup> RENFE. División Comercial (1942-1943): *División Comercial. Servicio de Turismo. Memoria y datos estadísticos*. Madrid, RENFE. Biblioteca Ferroviaria signatura MR 08.

RENFE. División Comercial (1944-1946): *División Comercial. Servicio de Tráfico de Viajeros. Memoria y datos estadísticos*. Madrid, RENFE. Biblioteca Ferroviaria signatura MR 08.

<sup>18</sup> RENFE. Departamento Comercial. Reclamaciones (1944-1963): *Departamento Comercial. Reclamaciones. Datos estadísticos*. Madrid, RENFE. Biblioteca Ferroviaria signatura MR 08.

<sup>19</sup> RENFE. Departamento Comercial. Intervención (1944-1963): *Datos estadísticos sobre productos de la explotación y movimiento comercial*. Madrid, RENFE. Biblioteca Ferroviaria signatura MR 12.

Archivo Histórico Ferroviario específicamente en el fondo del Servicio Comercial de la Compañía MZA para el caso de las compañías ferroviarias anteriores a RENFE. Para el periodo posterior es decir el de la nacionalización la mayor parte de la información ha sido localizada en la Biblioteca Ferroviaria y especialmente en la colección de Memorias de la Empresa.

#### **4. Ferrocarril y turismo. Temas clave y fuentes para su estudio**

##### **a) Tarifas y billetes.**

El tema de las tarifas fue la principal herramienta que utilizaron las compañías ferroviarias para atraer a los viajeros y especialmente a los turistas. Desde el siglo XIX existían varias tarifas especiales que se mantuvieron durante el siglo XX y que fueron adoptadas por RENFE.

Entre estas tarifas especiales se encontraban los billetes sencillos o de ida (tarifas 1 y 101); billetes de ida y vuelta (tarifa 2 y 102) que eran billetes de expendición diaria, también existían de expendición temporal para domingos y festivos (tarifas 6 y 106). Existían tarjetas de abono para recorridos y plazos de utilización variable. Pero sin duda los que tenían un carácter más turístico eran los billetes semicirculares (tarifa 105) con itinerarios a elegir por el viajero, billetes kilométricos (tarifa 109) para viajes individuales y colectivos, tarifas para viajes en colectividad, tarifas internacionales o las combinaciones y concesiones diversas para fomentar el turismo estableciendo viajes a forfait.

Existen numerosas compilaciones de tarifas que permitirán al investigador conocer las diversas tipologías, las que aparecen en los tratados de explotación como es el caso de la obra de Alfonso Imedio<sup>20</sup>. También se recopilaban y actualizaban anualmente en el *Anuario de Ferrocarriles* o en baremos y recopilaciones realizadas por las compañías ferroviarias y posteriormente por parte de RENFE. En algunos casos las compilaciones de tarifas se realizaban para uso de los viajeros, un ejemplo muy elocuente es la obra de Ricardo Ruíz Agullo, *Viajeros. Tarifas de ferrocarriles y reglamentaciones*, publicado en 1944 y que además de recopilar las tarifas reúne información sustancial sobre servicios turísticos, incluyendo mapas, hoteles y paradores; restaurantes y fondas; agencias de la Compañía Internacional de Coches-Camas o prestaciones de las principales estaciones.<sup>21</sup>

Las tarifas fueron el principal caballo de batalla entre las compañías de ferrocarriles y la administración turística que continuamente solicitaba su rebaja como aliciente para la captación del turismo extranjero. El testimonio de estas peticiones se puede encontrar en varios expedientes de la Compañía MZA que ya hemos mencionado.<sup>22</sup> En realidad la petición de la rebaja en las tarifas era habitual por parte de muchos sectores. En el año 1915 Juan de la Cierva ofreció un discurso en el Círculo de la Unión Mercantil, al hacer

<sup>20</sup> Imedio Díaz (1934)

<sup>21</sup> Ruíz Agullo (1944)

<sup>22</sup> AHF. Compañía MZA. Servicio Comercial. D 453-1 y D 454-1.

un repaso al estado de los ferrocarriles en nuestro país analiza la obra de Eduardo Maristany, *La Conferencia ferroviaria de 1905*, éste dice en defensa de las compañías de ferrocarriles:

*“Y, en esta situación todavía se pretende que se rebajen más y más las tarifas y que se pongan los servicios ferroviarios al nivel de los mejores del extranjero. Aquí, por ejemplo, donde ni en las regiones más frías de la Península apenas se encuentra una vergonzosa chimenea más que en las casas distinguidas de las mejores ciudades; donde solo por excepción podría citarse un hospital, un hospicio o una oficina en que el Estado, la Provincia o el Municipio hayan pensado en resolver los problemas de la calefacción y de la ventilación de edificios; donde se han dado casos de viajeros de primera clase que han arrojado por la ventana de los coches de ferrocarriles los caloríferos, sin más razón que la de que el calor les molestaba, y de enfermos de un hospital amotinados contra la calefacción con que se les quería favorecer; aquí se pretende que las compañías de ferrocarriles doten todos sus coches del mejor servicio de calefacción y ventilación, sin atender siquiera a que solamente la calefacción que se pide costaría a las compañías del Norte y MZA más de medio millón de pesetas cada año, aparte los gastos de primer establecimiento que ello importa...”<sup>23</sup>*

A esta alegación responde Juan de la Cierva: *“...porque cuidado que confundirnos a los que opinamos así y a los que pedimos esas cosas con los que reverencian y se rinden ante un gran bandido, y rechazar las peticiones de que tengan los trenes calefacción necesaria porque somos pobres y porque en casi ninguna población de España la gente se puede calentar, no tienen dinero para calentarse, pensar así y opinar así, y hablar luego de que las tarifas en un país pobre tienen que ser altas y no pueden ser bajas como en los países ricos, es precisamente tergiversar las cosas y no comprender que a un país pobre, para que se desarrolle, hay que darle medios baratos de comunicación.”<sup>24</sup>*

Los sectores productivos españoles lucharon a lo largo del siglo XIX y primer tercio del siglo XX por una rebaja en las tarifas ferroviarias y por la unificación de éstas entre las diferentes compañías, fue este un problema acuciante durante todo el periodo anterior a RENFE una solicitud que sin embargo las compañías no contemplaron. Su argumento era que la ley establecía que las compañías eran concesionarias y dentro de esa concesión estaba la tarifa máxima y por debajo de ese máximo el Estado permitía libertad para fijar las tarifas. El Gobierno podía imponer una rebaja de tarifas pero garantizando a la empresa concesionaria el producto que hubiera tenido el año anterior. Las compañías por su parte alegaban la crisis ferroviaria y la escasez de dividendos para poder abaratar las tarifas. En cuanto a la unificación de tarifas las compañías también se opusieron a esta política afirmando que para compensar esta unidad existían las tarifas especiales.

<sup>23</sup> Los problemas económicos. El ferroviario. Conferencias dadas por el Excmo. Sr. D. Juan de la Cierva en el Círculo Mercantil el 19 y el 27 de febrero de 1915. Madrid, (Tip. de la Revista de Archivos) pp. 34-35. Biblioteca Ferroviaria Signatura. [IIIF 1012].

<sup>24</sup> Ibidem pp.36-37.

El AHF tiene además numerosos expedientes sobre solicitudes de billetes especiales por parte de agencias, de organismos y particulares o para la organización de viajes especiales y excursiones, la mayoría de ellos incluidos en el fondo de la Compañía MZA. Servicio Comercial.

Para el periodo de RENFE es interesante consultar todo el fondo relativo a las Agencias de Viajes que posee la Biblioteca Ferroviaria, tanto las Memorias como las Normas reguladoras de su actividad, ya que en ambas podemos encontrar la actividad que realizaban a este respecto, la clase de billetes que vendían, la recaudación obtenida y los porcentajes que obtenían tanto RENFE como las Agencias. Así mismo es indispensable la consulta de las *Memorias y Datos Estadísticos de la División Comercial* que detallan las ventas de billetes realizadas por oficinas, por tipo de billetes, por clase de asiento o el número de reservas realizadas. Desafortunadamente sólo poseemos los datos para los años 1942-1946, pero sin duda permitirían hacer un análisis cuantitativo de los ingresos obtenidos por la venta de billetes que sería muy ilustrativo sobre el desarrollo del turismo en España en este periodo<sup>25</sup>.

#### **b) Congresos Internacionales de Turismo.**

En las primeras etapas del desarrollo del turismo en España una de las principales actividades que se realizaron fueron los congresos de turismo que se celebraron entre los años 1908 y 1912. El primero se celebró en Zaragoza (1908), en 1909 se celebró en San Sebastián; en 1910 en Toulouse; en 1911 en Lisboa y finalmente en 1912 en Madrid. Fueron una muestra del estado de la cuestión turística y en ellos tuvieron un lugar destacado los ferrocarriles y las compañías ferroviarias. En la sesión inaugural del primer congreso se afirmaba, *“el turismo sirve para progreso de las Naciones, para enseñanza de los individuos, para adelanto de las ciencias, para confraternidad de los hombres haciendo desaparecer por medio de este contacto las diferencias y el nombre de extranjeros”* y continuaba *“el turismo aumenta el consumo, y, por lo tanto, la producción agrícola e industrial; hace necesaria la instalación de hoteles, fondas y hospederías, dando mayor valor a la propiedad urbana; aumenta la circulación de viajeros, proporcionando mayores ingresos a las sociedades de transportes”*<sup>26</sup>

Para algunos autores el fomento del desarrollo del turismo era una fuente de riqueza y prosperidad que se ignoraba casi del todo en nuestro país hasta que en el I Congreso de turismo español en 1908 se reconoció por fin su utilidad.

En todos los congresos hubo varias secciones, una dedicada a los Sindicatos de Iniciativas Turísticas; otra a cuestiones sobre transporte, entre las que se incluían los ferrocarriles y otra dedicada a la publicidad y propaganda. No hemos localizado información sobre estos congresos en los archivos visitados sin embargo hemos podido localizar la memoria del IV Congreso celebrado en Lisboa y el V celebrado en

<sup>25</sup> Estas memorias están disponibles en la Biblioteca Ferroviaria signatura MR 08.

<sup>26</sup> Arce y Cuadra (1909), pp. 10-13.

Madrid<sup>27</sup>. En ambos hemos podido valorar el importante papel que se daba a los ferrocarriles dentro de la sección especial dedicada a la cuestión de las comunicaciones ocupando gran parte de las discusiones y comunicaciones. En el IV Congreso los temas desarrollados fueron: el establecimiento de tarifas internacionales para excursiones; el establecimiento de un tren directo entre Lisboa-Barcelona-Marsella; las relaciones ferroviarias entre el sur de Francia y la frontera española; las tarifas para el transporte de automóviles; las facilidades para los viajes por España; el establecimiento de trenes rápidos; los billetes de ida y vuelta y la mejora de las relaciones ferroviarias entre Gibraltar y Sevilla.

En cuanto al V Congreso que se celebró en Madrid las compañías ferroviarias tuvieron aún más aportación dado que España era además el país anfitrión. Los directores de las grandes compañías fueron nombrados miembros de la Comisión de Honor. Además se establecieron tarifas especiales para los congresistas y se fletaron trenes especiales para concurrir a algunas de las actividades programadas.

En cuanto a los temas tratados se inició la sesión sobre transportes con una comunicación sobre la relación ferroviaria entre Madrid y Lisboa por Salamanca; se trató sobre los billetes de ida y vuelta entre Madrid y otras localidades; de los billetes kilométricos; sobre las comodidades y servicios de los trenes internacionales de acceso a la Península o sobre la reducción de tarifas.

El Congreso de Madrid finalizó con el emplazamiento para verse en Biarritz en 1914, pero el estallido de la I Guerra mundial truncó la reunión y al finalizar el conflicto tampoco se retomó el tema. Así pues aunque sustanciosos son pocos los recursos que poseemos para poder investigar esta cuestión.

### c) Agencias de viajes.

Una de las más destacadas facilidades que prestaba RENFE al usuario viajero eran las Oficinas de Viajes, situadas en lugar céntrico de grandes poblaciones y a cargo de personal especializado. Las compañías ferroviarias anteriores a RENFE no llegaron a establecer unas oficinas en condiciones, en un artículo aparecido en la revista *Caminos de Hierro* se establecía “*conviene destinar unos miles de duros para instalar en el corazón de las ciudades importantes la gran tienda en donde puedan anunciarse y venderse, sin trabas, con seriedad y gesto agradable, kilómetros y más kilómetros de recorrido ferroviario.*”<sup>28</sup>

En el caso de RENFE dependían del Servicio de Turismo de la División Comercial, su misión era la expendición de billetes, además se encargaban de gestionar

<sup>27</sup> *IVème Congrès International de Tourisme : compte-rendu general : Lisbonne, 12-19 mai 1911.* Lisbonne, Typographie Universelle, 1912. Centro de documentación turística de España. Signatura 3068  
V Congreso Internacional de Turismo de la Federación los Sindicatos de Iniciativas Franco-Hispano Portugués. Memoria General: Madrid, 24 al 30 de octubre de 1912. Madrid, Artes Gráficas Mateu, 1912. Centro de documentación turística de España. Signatura 101.

<sup>28</sup> “Las modernas Oficinas de Información”. *Caminos de Hierro*, nº 192, junio 1935, pp. 147-148.

desplazamientos y excursiones tanto nacionales como internacionales. Ofrecían información relativa a precios, horarios, divisas, aduanas, combinaciones, hoteles; se realizaban las reservas de viajes por ferrocarril y otros recorridos complementarios y se suministraban guías, folletos y mapas. En el año 1943 existían oficinas de turismo en Alicante, Barcelona, Huelva, Madrid, Málaga, Murcia, Salamanca, San Sebastián, Santander, Sevilla, Tarragona, Toledo, Valencia, Valladolid y Zaragoza.

La Biblioteca Ferroviaria posee un documento sobre estas oficinas que ofrece un recorrido ilustrado con fotografías y planos de situación de las principales oficinas incluyendo en cada una, una breve historia de su creación, los servicios que presta y las principales puntos de interés turístico<sup>29</sup>. Pero además, para hacer un seguimiento más exhaustivo de la labor desarrollada por estas oficinas es indispensable la consulta de las Memorias de División Comercial de RENFE que nos ofrece los principales datos de cada una de las oficinas entre los años 1943 y 1945.

En cuanto a las Agencias de viajes, las antiguas compañías de ferrocarriles tuvieron una relación poco fluida y poco coordinada, por ello en la década de los años 40 se crean órganos paritarios entre la Administración Central (Ministerio de Gobernación), RENFE y las agencias de viajes. Concretamente en el año 1943 en la asamblea plenaria de Agencias de Viajes se crea la Comisión Permanente de Agencias de Viajes, que empezó a actuar a partir del 1 de enero de 1944, teniendo como misión representar a la Dirección General de Turismo, Agencias de Viajes y RENFE para el estudio y resolución de los diversos problemas de interés común.

Una muestra de la actividad de esta Asamblea aparece recogida en una de las reuniones mantenidas en la sede de la Dirección General de Turismo en Madrid<sup>30</sup>. En la reunión se trataron varias cuestiones y entre otras se establecía que las relaciones entre RENFE y las Agencias se habían solucionado con la creación de unas normas reguladoras, tanto para las agencias que operaban en Madrid como para aquellas que lo hacían en el extranjero. En esta misma reunión se establecieron algunas discusiones sobre los trenes y servicios especiales. Pero es especialmente destacable la mención expresa que se hace a la labor desarrollada por RENFE. En 1942 existían prejuicios contra el ferrocarril por parte de las Agencias que tenían quizá la impresión de que no se les había atendido y posiblemente ello fuera cierto, dado que las compañías de ferrocarriles por ser varias tenían dificultades para realizar una labor de conjunto pero como establecía el representante de RENFE, Alfonso Imedio, *“es de suponer que después de la actuación de la RENFE en estos años no quedará ninguna duda de que hoy día sucede todo lo contrario”*.

La Comisión tenía la doble labor de ir resolviendo de una manera práctica y efectiva las incidencias que se produjeron como consecuencia de las actividades conjuntas de los organismos representados y, asimismo, la condensación en preceptos reglamentarios o

<sup>29</sup>RENFE . Departamento Comercial (1947): *Oficinas de viajes*. Madrid, Publicaciones Tráfico-Viajeros. Biblioteca Ferroviaria signatura IIIIF 0142.

<sup>30</sup> RENFE. División Comercial (1945): 3ª reunión plenaria de agencias de viajes: Madrid 8 de mayo de 1945. Madrid, RENFE.

normativos, de carácter general, las actividades y relaciones entre los mismos<sup>31</sup>. De hecho, en 1945 como ya hemos indicado la Comisión aprobó las Normas reguladoras de las relaciones entre la RENFE y las Agencias de Viaje en España. Esta normativa se aplicaría para la tramitación y concesión de servicios especiales, cuadros de sanciones, y principalmente para el suministro de billetes y la fijación de fianzas correspondientes<sup>32</sup>.

La Comisión la componían, entre otros organismos: la Dirección General de Turismo, la Dirección General de Seguridad, la Dirección General de Aduanas, la Delegación de Moneda Extranjera, la Delegación de la Marina Mercante, RENFE (con tres representantes), la División de Inspección de RENFE, y los representantes de las agencias de viajes.

En abril de 1948 el órgano cambia de nombre y pasa a denominarse Comisión Consultiva de la Dirección General del Turismo, dependiente del Ministerio de Gobernación. En la sesión plenaria de constitución de la renombrada comisión su Presidente, Luis A. Bolín y Bidwell, que era Director General de Turismo esperaba que la nueva Comisión siguiese la misma línea de conducta de la anterior *“para tratar de resolver los múltiples problemas que se ofrecen a la política de turismo, dirigida fundamentalmente a conocer España a los extranjeros, con el beneficio consiguiente en el orden político y acercamiento a la obtención de divisas, logrando así mismo la promoción de intereses nacionales con los desplazamientos por viajes internos”*<sup>33</sup>

En las normas para el funcionamiento de la Comisión, en la segunda norma se declara que *“corresponde a la Comisión Consultiva realizar la labor de coordinación entre las diversas entidades representadas, tanto oficiales como particulares, con el fin de obtener la mayor eficacia en la política turística que compete orientar a la Dirección General de Turismo. Para ello la Comisión Consultiva prestará su asesoramiento en cuantos asuntos se le sometan a su consideración y estudio, en orden a la mayor eficacia de la política turística, y tratará de resolver las dificultades que surjan en la aplicación práctica de la misma, por medio de una coordinación de esfuerzos de todos sus componentes, que ha de reflejarse en las necesarias recomendaciones para resolverlas”*.

Se sigue manteniendo la presencia de RENFE con tres representantes, y con la inclusión de uno de ellos en la secretaría de la Comisión. Esta Secretaría intervino frecuentemente en la tramitación de peticiones de las agencias de viajes a la RENFE especialmente en la solicitud de trenes especiales, coches agregados, viajes en grupo, suministros de billetes, etc.<sup>34</sup>

<sup>31</sup> Memoria de la Comisión Permanente de Agencias de Viajes 1945.

<sup>32</sup> RENFE (1945): Normas reguladoras de las relaciones entre la RENFE y las agencias de viajes. Madrid. Biblioteca Ferroviaria, signatura [IIIF 0692].

RENFE (1945): Normas reguladoras de las relaciones entre la RENFE y las agencias de viajes en el extranjero. Madrid. Biblioteca Ferroviaria, signatura [IIIF 0034].

<sup>33</sup> Memoria Comisión consultiva de la Dirección General de Turismo 1948.

<sup>34</sup> Memoria Comisión consultiva de la Dirección General de Turismo 1949-1950.

Entre las labores que desarrollaron estos organismos y en que RENFE colaboró están las reclamaciones de las agencias en los servicios de los trenes por “el excesivo estímulo en la venta de billetes” que provoca la congestión permanente en algunas líneas (1944), el estudio para la posibilidad de editar una revista de turismo entre las agencias, la Dirección General de Turismo y RENFE (1945), aprobar un distintivo normalizador de RENFE para agencias, o la apertura Oficina de Viajes de RENFE en París en colaboración con la Dirección General de Turismo en 1948 aunque ninguno de los proyectos mereció la conformidad de la Comisión,. En las memorias se incluye un capítulo para reseñar la actividad de RENFE en el fomento del turismo y especialmente las medidas adoptadas para favorecer el tráfico internacional de viajeros<sup>35</sup>.

#### **d) La Compañía Internacional de Coches-Camas.**

Si existe un servicio ferroviario que se identifique específicamente con el turismo es el de la Compañía Internacional de Coches Camas. La compañía se creó en el año 1876 en Bruselas y cuatro años más tarde comenzó sus servicios en España, tenía dos finalidades la de ser una empresa auxiliar de los servicios ferroviarios la de ser una gran agencia de viajes. En el año 1880 se instaura el primer servicio de coches-camas en el expreso Madrid-Hendaya, en 1883 se estableció entre Madrid y Sevilla y posteriormente entre Madrid y Barcelona o Madrid y Lisboa<sup>36</sup>.

La Compañía que instauró los Grandes Expresos Europeos con sede en París estableció en España el Sud-Express París-Madrid-Lisboa, inaugurado en el año 1887. El problema de este tren fue siempre el cambio de ancho de vía al llegar a la frontera española que producía unas demoras innecesarias. Una vez en España cruzaba Burgos y Medina con una sección directa a Madrid y la otra por Salamanca, a Lisboa, pasando por Coimbra y Fátima. El tren tenía una frecuencia semanal y llevaba coches-cama y coches restaurant de Wagons Lits. En el período de la Belle Epoque esta línea fue el cordón umbilical que unió España a la cultura europea. San Sebastián y Biarritz tuvieron en él la principal vía de su desarrollo. En 1969 la apertura de la línea Madrid-Burgos, produjo un desdoblamiento del Sud-Express: el de Lisboa y el actual Puerta del Sol.

Durante todo el siglo XX la compañía fue mejorando sus coches y los servicios que se prestaban para procurar el confort y hacer del ferrocarril un medio de transporte acorde con las exigencias que los viajeros demandaban.

Existe abundante bibliografía y folletos sobre la Compañía Internacional de Coches Camas, muchas sobre la historia de la compañía con motivo de sus aniversarios y también muchas sobre el material rodante de la compañía, se trata de obra muy bien editadas con profusión del elemento gráfico. Sin embargo no hay ninguna obra

<sup>35</sup> Las memorias entre 1944 y 1950 de ambos organismo están disponibles en la Biblioteca Ferroviaria (Memorias de Organismos. Signatura MO 020). También el Archivo General de la Administración dispone de documentación administrativa de la Comisión Permanente de Agencias de Viajes y de la Comisión Consultiva (AGA 16455 top 22/62-64).

<sup>36</sup> Cabrera (1981).



importante sobre su labor en España, salvo un pequeño folleto escrito por Juan B. Cabrera en 1981 con motivo del centenario de su implantación en nuestro país. No obstante existen importantes y sustanciales fuentes para elaborar un trabajo profundo sobre la empresa. La Biblioteca Ferroviaria posee las memorias que la compañía tenía que presentar a su consejo de administración y a RENFE, entre los años 1962 y 1977.<sup>37</sup> También la Biblioteca Ferroviaria posee en su colección cartográfica un hermoso mapa de la Compagnie Internationale des Wagons Lits et des Grands Express Europeens del año 1924 que indica los servicios de la compañía, trenes de lujo y agencias existentes en el que se incluyen detalles de los servicios en Manchuria y Egipto.<sup>38</sup>

Pero si se quiere hacer un estudio profundo de la compañía y de sus vínculos con las compañías ferroviarias españolas y los servicios especiales y turísticos que prestó es indispensable la consulta al AHF que reúne cuarenta y seis expedientes sobre la empresa sobre temas diversos, y que se localizan en casi todas las series del archivo. En su mayor parte están localizados en el fondo de la Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras y en el fondo de esta misma compañía en el Servicio Comercial. Oficina Comercial. Es abundante la documentación sobre el tema que se incluye en la serie de Francisco Wais Sanmartín y finalmente en algunos expedientes de la Compañía MZA. Dirección General. Secretaria, todo ello permitiría hacer una monografía específica sobre la labor desarrollada por la empresa en nuestro país.<sup>39</sup>

#### e) Seguro obligatorio de viajeros.

Durante el gobierno de Primo de Rivera, al amparo de la organización de las Exposiciones Universales de Barcelona e Iberoamericana de Sevilla de 1929 “se crea el Patronato Nacional de Turismo, refundiéndose en él la Comisaría Regia de Turismo, instituida por Real Decreto de 19 de julio de 1911”, según dice el propio Real Decreto de 25 de abril de 1928. En la exposición de dicho Real Decreto se anuncia que “*para evitar en lo posible cargar al Tesoro de un modo directo los gastos cuantiosos, aunque de segura remuneración, que la propaganda y organización del turismo exigen, se propone a V.M. la implantación de un seguro obligatorio de personas y ganados vivos, cuyo rendimiento después del pago de los siniestros, se dedique a los gastos del Patronato Nacional de Turismo.*”

Otro Real Decreto, de 13 de octubre del mismo año 1928, establece el seguro obligatorio de viajeros por ferrocarril y el de ganado y en su artículo 19 expone: “*Los ferrocarriles del Estado y todas la compañías ferroviarias sometidas a la vigente ley de Ferrocarriles, sitas en territorio de la Península, Islas Baleares y Canarias, de cualquier ancho de vía y de cualquier método de tracción, que sirvan comunicaciones interurbanas quedan obligadas a recaudar desde el 1º de Noviembre próximo, en las taquillas y despachos especiales o por los revisores de trenes en marcha, el impuesto-*

<sup>37</sup> Pueden consultarse en la Hemeroteca Ferroviaria signatura H07

<sup>38</sup> Biblioteca Ferroviaria signatura MAP 05-10

<sup>39</sup> Las referencia exactas de toda esta documentación se puede localizar en el catálogo del AHF en la página web <http://www.docutren.com> buscando en el campo Onomástico por Compañía Internacional de Coches Cama.

*prima establecido en este Real decreto, sobre toda clase de billetes ordinarios, extraordinarios y especiales, pases suplementos, autorizaciones, billetes complementarios de kilométricos, billetes de caridad, carnets militares y civiles de cualquier género y billetes de embarque militar en trenes no militares, etc., etcétera, [sic] en los términos y casos que este Decreto previene*". El Real decreto dedica otros siete artículos a las obligaciones de las compañías ferroviarias, especificando el proceso de liquidación de los ingresos por dicho impuesto-prima, las multas en caso de impago y las responsabilidades de las compañías en el cobro del mismo a los viajeros.

¿Cuánto se dedicaba de la recaudación del seguro obligatorio de viajeros al Patronato Nacional de Turismo? El mismo Real Decreto lo especifica en su artículo 49: del importe de la recaudación de viajeros se deduce un 2% para bonificaciones del propio personal encargado del seguro y para el Instituto de Reeducción profesional. *"Una vez deducido este 2 por 100 y después de pagados los siniestros, constituidas las reservas técnicas y abonadas las cantidades que se acreditan a las Empresas ferroviarias para gastos de administración, el producto o beneficio líquido que dejare el impuesto-prima del seguro de viajeros y el seguro de ganados será entregado por la Comisaría del Seguro Obligatorio al Patronato Nacional de Turismo*". El abono se realizaba con periodicidad trimestral.

El Real Decreto también fija la creación de una Comisaría del Seguro Obligatorio con presencia de los ferrocarriles o de organismos ligados a ellos. En concreto el Consejo de dirección y administración tenía un vocal del Cuerpo de Intervención de Ferrocarriles y otro vocal designado por el Consejo Ferroviario.

La implantación del Seguro Obligatorio va plantear muchas cuestiones por parte de las Compañías sobre la forma y tipos de billetes a los que se deberían aplicar. El AHF conserva documentación de la Compañía MZA entre 1928 y 1940 que incluye correspondencia con la Comisaría del Seguro, otros organismos públicos y con otras compañías de ferrocarriles y agencias de viajes respecto al procedimiento de aplicación y los casos en que se podía eximir de pago a ciertos pases o billetes<sup>40</sup>.

También el AGA, dentro del fondo del Ministerio de Información y Turismo dispone de documentación al respecto del Seguro obligatorio y su repercusión en las Compañías de ferrocarriles españoles<sup>41</sup>. Por ejemplo, un informe atribuible a la Compañía del Norte donde se lee: *"Se trata de favorecer el turismo, y sin embargo se gravan con el nuevo impuesto los billetes autorizados para detenerse en estaciones intermedias cada vez que reanuda el viaje (...) Se ha hecho la aplicación a algunos casos, los más usuales para turistas, y según la forma en que se convenga aplicar el 5% podría llegarse a gravar los billetes hasta un 25% de su valor aparte de las molestias que originarán siempre a los viajeros y el mal efecto que produciría el que después de abonado el importe de un billete para un recorrido determinado tuvieran que ir haciendo abonos*

<sup>40</sup> AHF. Compañía MZA. Dirección Comercial. Exp. D 527-0001.

<sup>41</sup> AGA. Patronato Nacional de Turismo. Leg. 12539 top 22/44-52.

*complementarios. En estos casos puede decirse que lo de menos es la cantidad, aún cuando no es despreciable, sino los inconvenientes de procedimiento.”*

En este legajo se encuentran informes completos sobre los ingresos y liquidación del seguro obligatorio entre los años 1928, tras su implantación el 1 de noviembre de ese año, y el primer trimestre de 1931. Los documentos se encabezan con el título Liquidación con el Patronato Nacional de Turismo de la Comisaría del Seguro Obligatorio de Viajeros y recoge todos los datos con las liquidaciones de cada una de las compañías ferroviarias, lo cual nos permitiría realizar un estudio detallado de esta fuente de financiación y de su incidencia en las compañías de ferrocarriles.

#### **f) Propaganda y publicaciones para el fomento del turismo ferroviario.**

Durante el proceso de desarrollo del turismo en nuestro país todos los agentes implicados eran conscientes de la importancia de la publicidad, para propiciar el desarrollo de esta industria. En la apertura del IV Congreso de Turismo se decía: *“Faisons donc comme les Suisses! Ne craignons pas d’employer des capitaux dans les hôtels, dans les casinos, dans les sanatoria, dans les chemins de montagne et surtout, faisons de la publicité, toujours de la publicité”*

Desafortunadamente las compañías ferroviarias en España tardaron bastante tiempo en darse cuenta del valor que para el producto de la explotación podía tener una buena campaña de publicidad. Hay que esperar al año 1928 para ver una acción en este sentido, cuando Norte realiza un estudio para la organización del turismo en las compañías ferroviarias, la propuesta principal es el establecimiento de un organismo especializado cuya función principal sería la creación y organización de la propaganda de las compañías ferroviarias que sin embargo no parece que se llevara a cabo.<sup>42</sup>

En general debemos decir que la actividad propagandística era más bien escasa y poco coordinada, existen algunos ejemplos de intentos para realizar publicaciones comunes, en la documentación sobre la Oficina Común de París hay documentación del año 1912 en la se preparaba la publicación de un folleto común de todas las compañías el Servicio Comercial de MZA fue el encargado de su elaboración y dado el material obtenido se pensó en la conveniencia de elaborar un Álbum en lugar de un folleto que sería distribuido por Europa y América. Finalmente en el año 1915 se desestima su publicación<sup>43</sup>.

Las Exposiciones de Sevilla y Barcelona que se celebraron entre 1929 y 1930 dieron lugar a un importante movimiento en los servicios comerciales de las grandes compañías. El AHF en su serie del Servicio Comercial posee algunos expedientes ilustrativos sobre la cuestión. En ellos hemos encontrado algunos recortes de prensa que se hacen eco y describen algunos de los folletos publicados para la ocasión.<sup>44</sup> Sin embargo Juan López de Chicheri que en RENFE sería el responsable de la División

<sup>42</sup> AHF. Compañía MZA. Dirección Comercial. Exp. D 665-18.

<sup>43</sup> AHF. Compañía MZA. Dirección Comercial. Exp. D 454-1.

<sup>44</sup> AHF. Compañía MZA. Dirección Comercial. Exp. D 454-1/7.

Comercial escribía en la revista *Caminos de Hierro*, “En España tenemos el desastroso precedente de las Exposiciones, en que empezó a verse la poca publicidad que llegó a exponerse en el extranjero cuando ya estaban próximas a clausurarse”.<sup>45</sup>

La revista *Caminos de hierro y carreteras : revista comercial y técnica de transportes*, dirigida por Alfonso Imedio y publicada entre los años 1927 y 1935, incluyó en sus páginas varios artículos de opinión sobre la relevancia de la publicidad ferroviaria<sup>46</sup>. En el número de octubre de 1935 la editorial de la revista tildaba de desafortunada la publicidad de las grandes compañías ferroviarias, excepto algunos folletos editados por la Oficina de turismo del Servicio Comercial de MZA, el artículo tachaba de carente de interés y atractivo la publicidad de los servicios y tarifas ferroviarias sobre todo de los carteles que se elaboraban. A la vez que se establecía la escasa e insuficiente difusión. Las compañías siempre se habían mostrado reticentes a la instalación de carteles en las estaciones así lo hemos podido comprobar en un expediente existente en el AGA en el que se establece correspondencia del Patronato Nacional de Turismo con las compañías para que éstas autoricen la colocación de carteles en las estaciones.<sup>47</sup> Esta reticencia debió llegar a tal extremo que se dictó una Real orden, circular, disponiendo que todas las Compañías de Ferrocarriles españolas se hallen obligadas a permitir la colocación en sus respectivas estaciones, en los sitios más adecuados, de los carteles de propaganda que les sean enviados por el Patronato Nacional de Turismo<sup>48</sup>.

Como vemos a excepción de la Compañía MZA y Norte, estas empresas no se prodigaron mucho en la producción de propaganda sobre sus servicios, aunque tengamos algunas muestras de calidad como el *Libro de oro de la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante*<sup>49</sup> o la *Guía descriptiva de los Caminos de Hierro del Norte de España*<sup>50</sup>. En el AHF existen algunos expedientes que recopilan diversas muestras de la actividad publicitaria, especialmente de la Compañía MZA<sup>51</sup>

En cuanto al periodo de RENFE era la División Comercial la que se encargaba de la Propaganda y la edición de publicaciones para el fomento del turismo y el uso de los servicios ferroviarios. En las *Memorias de la División Comercial* que ya hemos indicado se encuentran en la Biblioteca Ferroviaria<sup>52</sup> podemos hacer un seguimiento de los gastos e ingresos de la empresa en folletos, carteles, almanaques, horario-guía y en la revista *Trenes*.

La revista *Trenes* (1942-1950) editada conjuntamente por las Compañía de MZA y Norte, y posteriormente por el Servicio de Turismo de RENFE, publicaba reportajes

<sup>45</sup> *Caminos de Hierro*, nº 193, julio 1935, p.184.

<sup>46</sup> La revista puede consultarse en la Biblioteca Ferroviaria signatura P 085.

<sup>47</sup> AGA. Fondo Patronato Nacional de Turismo. Leg. 12.270 (Top. 22/44-52).

<sup>48</sup> Gaceta de Madrid, nº 271, de 28 de septiembre de 1929.

<sup>49</sup> Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1933): *Libro de oro de la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante*. Madrid, MZA. Biblioteca Ferroviaria, signatura III F 437.

<sup>50</sup> *Guía descriptiva de los Caminos de Hierro del Norte de España* editada por la compañía en 1929 y en 1931. Biblioteca Ferroviaria signatura III F 1065 y III F 1811.

<sup>51</sup> AHF. Compañía MZA. Dirección Comercial. Exp. D 502-004; D 502-006 y D 503-001.

<sup>52</sup> Biblioteca Ferroviaria signatura MR 08.

para promover el turismo interior, a través de rutas culturales, excursiones a la montaña, visitas a monumentos o ciudades monumentales. Ofrecía constantemente información sobre fiestas religiosas y populares españolas (Semana Santa, Feria de Abril de Sevilla, Fallas de Valencia, El Pilar de Zaragoza...) y promocionaba los servicios ferroviarios para viajar a dichas ciudades en fechas festivas.

Tanto MZA y Norte, como después RENFE usaron la revista para promocionar y dar a conocer sus servicios propios de turismo, con reportajes sobre sus instalaciones, servicios y las inauguraciones de nuevas oficinas. También muestra la sucesiva participación de RENFE en las Ferias de Muestras locales, donde la empresa ferroviaria instalaba stands promocionando el turismo en ferrocarril. En el número del otoño de 1947 se ofrece un reportaje de la participación en las Ferias de Barcelona y Valencia<sup>53</sup>.

No sólo RENFE tenía como una de sus actividades la propaganda de sus servicios además en las normas reguladoras de las relaciones con las agencias de viajes<sup>54</sup> se establece como una de las obligaciones de las agencias el de exhibir y fijar gratuitamente en sus escaparates y locales, así como tener para su reparto, los carteles, folletos y demás objetos de publicidad y propaganda que les facilite la RENFE a tal fin.

Para el último periodo estudiado en este trabajo, es decir en los años cincuenta resulta interesante la consulta de las memorias de la Organización de Relaciones Públicas y Propaganda de la Dirección Comercial. Creada en el año 1957 su función era la creación, dirección y realización de la propaganda “que exigen los intereses del ferrocarril y que pueda servir de instrumento de orientación, por su contacto con el público”. La Biblioteca Ferroviaria tiene en su colección varios documentos descriptivos de las funciones y realizaciones del mismo, en especial un estudio sobre su organización que data del año 1958 y las memorias y presupuestos entre los años 1959 y 1962<sup>55</sup>. La información textual y económica que aportan es muy genérica, pero incluyen una recopilación de los folletos y publicaciones realizadas por el departamento. Todas ellas destinadas a la difusión de servicios y horarios, para el turismo nacional e internacional con folletos en otros idiomas. Esta fuente junto con la colección de folletos que se conservan en la Biblioteca Ferroviaria<sup>56</sup> ofrece la posibilidad de analizar la imagen y la labor publicitaria y editorial de RENFE, cuyo objetivo en este sentido era la creación de un clima más favorable al ferrocarril, que ya empieza a acusar la competencia de los otros medios de transporte.

#### **g) Planes de desarrollo económico, el ferrocarril y el turismo.**

<sup>53</sup> La revista puede consultarse en la Biblioteca Ferroviaria.

<sup>54</sup> RENFE (1945). Normas reguladoras de las relaciones entre la RENFE y las agencias de viajes. Biblioteca Ferroviaria, signatura [IIIF 0692].

<sup>55</sup> Biblioteca Ferroviaria. Signaturas IIIF 1832 (1958); IIIF 1598 (1959); IIIF 1599 (1962).

<sup>56</sup> Parte de esta colección puede verse en la página web <http://www.docutren.com> en la opción Fondo Imagen.

En el año 1952 el Ministerio de Información y Turismo elabora una serie de estudios para la elaboración de un Plan Nacional de Turismo<sup>57</sup>. El punto de partida de este estudio está en el millón doscientos mil turistas que visitaron el país durante el año 1951 y más aún en los 1.000 millones de pesetas que aportaron a las divisas españolas y que el gobierno veía como “un medio de recuperar la moneda nacional dispersa por el mundo...ya que en virtud de la orden ministerial que autoriza a todo visitante a traer consigo hasta 10.000 pesetas, son mayoría los que repatrían íntegramente tal cantidad, que el Estado recupera.”

El estudio pretendía sugerir unos criterios básicos para la posterior redacción de un plan de Turismo, el objetivo era llegar a los dos millones de turistas para ello se trazaban una serie de líneas generales, agilización de los trámites en los pasos fronterizos; fomento del turismo de invierno e intensificar la propaganda sobre estos lugares de interés; mejora y modernización el ferrocarril por ser el medio de transporte más usual para el turista después del automóvil; acondicionamiento y mejora de la red de carretas españolas; aceleración de la construcción de buques de bandera española; aumento del material aéreo de las compañías españolas para incrementar este medio de transporte; aumento de la capacidad hotelera con el incremento del crédito hotelero e incremento de los presupuestos dedicados a propaganda para atender las consultas de las oficinas de turismo del exterior.

En el capítulo cuarto dedicado al ferrocarril se señalaba que este medio de transporte era, después de la carretera, el procedimiento más usual solicitado por el turista para sus desplazamientos. El estudio incluía varios anejos con cuadros estadísticos de interés entre los que figuraban los referidos a la entrada de turistas por ferrocarril.

El estudio establecía las mejoras aplicables en los ferrocarriles y que serían de interés turístico. En realidad esto era una síntesis de la política emprendida por RENFE desde los años cuarenta y durante toda la década de 1950. Se trataba de continuar con el Plan de Reconstrucción de RENFE que tenía como objetivos el incremento del tráfico, la renovación y modernización del material de viajeros y lograr mayor velocidad y cumplimiento de los horarios. El cumplimiento de estos objetivos se cumplirían a través de dos medios, la electrificación y la implantación de los automotores. El estudio indicaba respecto al plan de RENFE:

*“Este plan, que obedece casi exclusivamente a razones económicas, debiera ser tal vez modificado, tendiendo a consideraciones turísticas, en el sentido de incluir en el mismo la electrificación completa de las tres líneas de principal interés que son: la de Irún-Madrid, la de Madrid-Sevilla y la de Madrid-Santiago por la nueva vía Zamora-Orense.”*

Respecto al tema de los automotores el estudio recomendaba:

---

<sup>57</sup> Ministerio de Información y Turismo (1952): Estudios para un Plan Nacional de Turismo. Memoria. Madrid, Presidencia del Gobierno. Biblioteca Ferroviaria signatura II 3547

*“Desde el punto de vista turístico y en atención a su rendimiento, sería de desear su rápida generalización [refiriéndose a los trenes TAF] . Desde el punto de vista turístico y en atención a su rendimiento, sería de desear su rápida generalización, así como los TALGO para los grandes recorridos, utilizándose, al propio tiempo, los automotores simples para los trayectos de escasa duración. Intensificando la frecuencia de las salidas se conseguiría, al mismo tiempo que una comodidad para el viajero, aumentar el actual rendimiento de las vías.”*

Respecto a las nuevas líneas que se encontraban en construcción el estudio prestaba especial interés por la de Zamora-Orense-Santiago, y aconsejaban para potenciar turísticamente el Camino de Santiago la terminación del ferrocarril de vía estrecha de Gijón-El Ferrol. También se consideraba de interés turístico el ferrocarril Baeza-Albacete que unía la parte occidental de Andalucía con la zona del Levante, ambas zonas de importancia turística. Por último daba un interés especial a la instalación de la doble vía en líneas importantes como el tramo Palanquines-León en la línea de Madrid a León o en las líneas Madrid-Irún y Madrid-Zaragoza.

En cuanto a las consideraciones generales que debían tener en cuenta todas las compañías ferroviarias, el estudio señalaba las siguientes indicaciones, adecentamiento de estaciones mejorando las condiciones de habitabilidad y aseo de la estación, dependencias, servicios y salas de espera; alumbrado de las estaciones ya que muchas tenían como alumbrado un simple farol de aceite; adecentamiento del material móvil mejorando las condiciones de habitabilidad y aseo de vagones y los servicios de restaurante o furgones de equipaje; cumplimiento de las ordenanzas de ferrocarriles exigiendo a los viajeros mayor respeto por los trenes pues en muchos casos con las mayoría de los culpables de los destrozos; difusión del libro de reclamaciones mediante carteles anunciadores redactados en español, francés e inglés, indicando los lugares en que puede usarse y la posibilidad de emplear para la reclamación cualquier idioma; elaboración de nuevas guías. Deberá procurarse la más amplia información sobre horarios, tarifas y guías, considerando que las actuales son de difícil comprensión para los extranjeros; regulación y ordenación de las reservas de billetes; reglamentación de fondas, de sus tarifas y servicios; corrección por parte del personal ferroviario a fin de conseguir la más perfecta corrección en el trato a los viajeros extremando las medidas disciplinarias si fuera necesario y restablecimiento de los billetes semicirculares con itinerarios fijos, con origen y final en puntos fronterizos de puerto a puerto o de puerto a frontera después de haber hecho un recorrido por diferentes zonas de España.

En el año 1953 se publicó el Plan Nacional de Turismo que incluía y ratificaba todos los puntos anteriores<sup>58</sup>.

## 5. Conclusiones

<sup>58</sup> Plan Nacional de Turismo (1953). Madrid, Suc. de Rivadeneyra. Biblioteca Nacional. Signatura 7/32365

Como hemos visto a lo largo de este trabajo es creciente el interés por la historia del turismo en nuestro país, una actividad que hoy constituye una de las principales bases de nuestra economía pero que tuvo un despegar lento y difícil y en la que los ferrocarriles jugaron un papel protagonista. A pesar de ello no existe una obra monográfica que estudie el estrecho vínculo entre ambas materias, ni sobre la influencia que ejercieron mutuamente para el desarrollo económico de nuestro país. Tampoco hemos encontrado bibliografía sobre el papel que jugaron las compañías ferroviarias en la política turística tanto hacia adentro, en sus propias organizaciones, como hacia fuera en sus relaciones con los organismos administrativos que se crearon en torno al turismo. Sin embargo en la elaboración del trabajo hemos podido corroborar cómo la presencia del ferrocarril y sus gestores fue un elemento decisivo en el desarrollo del tejido administrativo del turismo español.

En todos los trabajos que se han publicado sobre la historia del turismo en España se dedica un espacio considerable al transporte ferroviario, algunos con mayor acierto que otros, pero creemos que no es suficiente y es necesario crear un trabajo específico sobre el tema, más aún teniendo en cuenta que existen suficientes temas y fuentes como para abordarlo.

En este trabajo se han esbozado algunas de las cuestiones que unen el turismo y ferrocarril, aunque existen otros que no se han recogido en este trabajo y que también tienen un nexo entre ambos por ejemplo los servicios ferroviarios que se implantaron de cara al turismo o la implicación económica que supuso para el país el desarrollo de ambos factores.

Pero sin duda la conclusión más importante que podemos extraer es, la cantidad de centros que poseen fuentes para el estudio del tema. La clave para muchas de las cuestiones se encuentra, sin duda, en el fondo documental del Archivo Histórico Ferroviario y la Biblioteca Ferroviaria. También es visita obligada el Archivo General de la Administración en sus fondos del Ministerio de Información y Turismo. Pero además el soporte teórico y bibliográfico sobre el turismo en España pasa por las colecciones del Centro de Documentación del Instituto de Estudios Turísticos o por la Biblioteca Nacional y la Biblioteca Real. Un estudio más profundo quizá saque a la luz nuevas fuentes para el estudio de la cuestión y nos permita abordar muchos más temas relativos a dos pilares que confluyeron y contribuyeron a la materialización de importantes cambios en la economía y la sociedad de nuestro país.

## **6. Bibliografía**

AMENGUAL, Bartolomeu (1903): *La industria de los forasteros*. Edición facsimil. Palma de Mallorca, Miquel Font, 1993.

ARCE Y CUADRA, Carlos (1909): *De las grandes ventajas económicas que produciría el desarrollo del turismo en España, 1909 ; seguido de La Industria del turismo en España, 1918*. Edición facsimil. Barcelona, Alba, 1974.



BAYÓN MARINÉ, Fernando, et al.(1999) : *50 Años del turismo español : un análisis histórico y estructural*. Madrid, Centro de Estudios Ramón Areces.

CABRERA, Juan B. (1981): *100 años de la Compañía Internacional de Coches Camas en España. 1880-1980*. Madrid, MOPU.

CAL, Rosa (1997): “La propaganda del turismo en España. Primeras organizaciones” *Historia y Comunicación Social*. Madrid, Universidad complutense, 2, pp.125-133.

COMIN COMIN, Francisco, et al.(1998): *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid, Anaya.

CORREYERO RUIZ, Beatriz (2003): “La propaganda turística española en los años del aislamiento internacional”. *Historia y Comunicación Social*, nº 8, pp.47-61.

ESTEVE, R. Y FUENTES, R. (2000): *Economía , historia e instituciones del turismo en España*. Madrid, Pirámide.

FERNÁNDEZ FUSTER, Luís (1991): *Historia general del turismo de masas*. Madrid, Alianza.

GIUNTINI, Andrea (2002): “Ferrocarriles y turismo en Italia desde los inicios del ochocientos hasta la introducción de los trenes populares en la época fascista”. *Historia contemporánea*, nº 25, pp.101-123.

GONZÁLEZ MORALES, J.C. (2003): *Turismo en España (1905-1951)*. Tesis doctoral. Madrid, Universidad Carlos III.

GORDON, Bertran M. (2002): “El turismo de masas: un concepto problemático en la historia del siglo XX”. *Historia contemporánea*, nº 25, pp.125-156.

HERRERO ANGUITA, José (1926): *Estudio del turismo y proyecto para su desarrollo en España mediante la creación de un Consejo Nacional y constitución de la Compañía hispano- americana de turismo*. Barcelona, Requesens.

IMEDIO DÍAZ, Alfonso (1934): *Ferrocarriles. Explotación y legislación*. Madrid, Imprenta Sáez Hermanos.

JAIMEZ GAGO, M<sup>a</sup> Isabel (2004): *Políticas públicas y turismo*. Sevilla, Consejería de Turismo, Comercio y Deporte.

LARRINAGA RODRIGUEZ, Carlos (2002): “El turismo en la España del siglo XIX” *Historia contemporánea*, nº 25, pp.157-179.

MENÉNDEZ ROBLES, María Luisa (2006): *El Marqués de la Vega Inclán y los orígenes del turismo en España*. Madrid, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

MORENO GARRIDO, Ana (2007): *Historia del turismo en España en el siglo XX*. Madrid, Síntesis.

PELLEJERO MARTÍNEZ, Carmelo (1999): *Historia de la economía del turismo en España*. Madrid, Civitas.

PELLEJERO MARTÍNEZ, Carmelo (1994): “La promoción del turismo en España durante la primera mitad del siglo XX: el papel del Estado.” *ICE. Revista de economía*, nº 730, junio, pp.127-146.

PELLEJERO MARTÍNEZ, Carmelo (2002): “La actuación del Estado en materia turística durante la dictadura de Primo de Rivera” *Revista de historia económica*, nº 1, pp.149-158.

PELLEJERO MARTÍNEZ, Carmelo (2002): “La política turística en la España del siglo XX: una visión general” *Historia contemporánea*, nº 25, pp.233-265.

PELLEJERO MARTÍNEZ, Carmelo (2004): “La política turística en España. Una perspectiva histórica.” *Mediterráneo económico*, nº 5, pp.264-284.

RUÍZ AGULLO, Ricardo (1944): *Viajeros. Tarifas de ferrocarriles y reglamentaciones*. Madrid, Imprenta Central de Ferrocarriles.

TORRES BERNIER, E. (1976): *La política económica del turismo en España*. Tesis doctoral. Málaga, Universidad de Málaga.