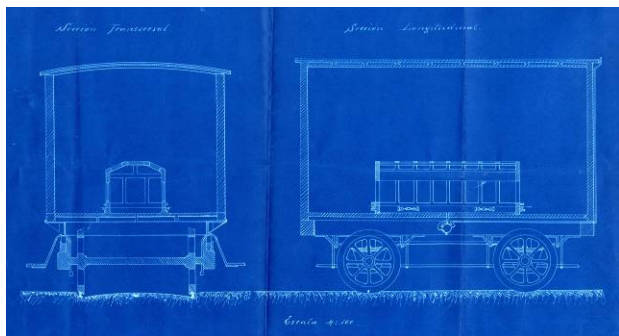


Tarifas ferroviarias para el transporte fúnebre

1869, septiembre, 21. Madrid – 1942, mayo, 1. Madrid

Expediente relativo a las tarifas ferroviarias para el transporte fúnebre. Contiene: Transporte de los restos mortales de hombres célebres e ilustres; Transportes a precios reducidos y en portes por cobrar; Transporte en la línea de contorno de Madrid; Transporte en material rodante de propiedad particular; Transporte con destino Francia; Autoridades que deben consentir la facturación; Tarifas a aplicar en el transporte; Transportes fúnebres en los que el féretro lleva más de un cadáver. B. Nota: Inserta planos.

AHF-MFM (Archivo Histórico Ferroviario. Museo del Ferrocarril de Madrid). Signatura D-0612-003

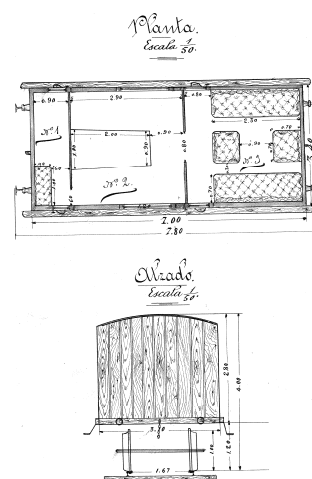


Durante el siglo XIX, se emprende un auge ferroviario generalizado; el sector funerario advirtió pronto sus ventajas y prestaciones, adaptando sus ritos y ceremoniales al revolucionario medio de locomoción. La implicación del tren en este ámbito supuso un cambio que, lejos de deslucir la pompa y el boato, renovó y añadió una suerte de misticismo tecnológico, que las antiguas compañías ferroviarias supieron aprovechar para obtener un beneficio empresarial con la explotación comercial de esta actividad.

La evolución del ferrocarril permitió aumentar las distancias acortando el tiempo de transporte, así a partir de 1932 el traslado de cadáveres no inhumados se podía realizar sin necesidad de embalsamamiento, siempre que se éste se realizase dentro del plazo de cuarenta y ocho horas desde el momento de la defunción, eliminando la limitación existente de no superar los 200 kilómetros. Igualmente en el mismo plazo, se autorizaba el traslado de cadáveres exhumados para su reinhumación en otro cementerio. En ambos casos, y también para los restos de cadáveres, -definidos como *despojos humanos, a partir del décimo año de enterramiento*-, debían transportarse en féretros herméticos, bien de cemento armado, de láminas de plomo o de láminas de zinc, que a su vez debían ser encerrados en cajas de madera reforzadas. Los portes de las expediciones se cobraban siempre a la salida de la estación correspondiente, y si se trataba de fuera de España, estos portes se percibían en el acto de la facturación, por lo menos, hasta las respectivas fronteras.

La amplia documentación recoge, los requisitos y garantías sanitarias exigidas en las disposiciones legislativas vigentes y los tipos de tarifas aplicables para este tipo de transporte, que tenían fijado un precio por ataúd y por kilómetro de recorrido. Inicialmente y de modo general, las expediciones se realizaban con los ordinarios furgones que las compañías ferroviarias utilizaban para artículos o géneros de mercancías y que, según fueran a *Gran Velocidad* iban acoplados en composiciones de trenes de viajeros, o a *Pequeña Velocidad* en trenes de mercancías.

Se incluye además información sobre la reducción de las tarifas aplicadas al transporte de difuntos ferroviarios o familiares de éstos. Datos del traslado de los restos mortales de hombres célebres para su inhumación o reinhumación. Como los restos del científico, marino y militar, Isaac Peral desde Madrid a Cartagena en 1911; o del poeta Gustavo Adolfo Bécquer que fue trasladado de Madrid a Sevilla en 1913.



Destaca en el expediente la oferta presentada por Mariano de Guezala y Ugarte a la Compañía MZA, exponiendo los beneficios y utilidad de su «wagón fúnebre», patentado en 1893. Según plano adjunto, el vehículo estaba dividido en tres departamentos, uno para empleados encargados del sepelio, otro para el féretro y un tercero para los familiares. Por su parte, el doctor José Armesto Rivas también presentó su invención patentada en 1911 sobre el «wagón ferroviario aseptizable para transporte de cadáveres y restos humanos», con planos explicando las mejores garantías higiénicas al disponer que el ataúd encerrado en una urna hermética, que incluía a su vez una ampolla-válvula donde se filtrarían y expulsarían al exterior los gases producidos por los cadáveres. Finalmente, ambas propuestas fueron desestimadas por el alto coste de fabricación de estos vehículos y los exiguos beneficios calculados por MZA, ante la baja densidad de uso de la red para este tipo de transportes.