

Las guías de horarios: lo que Internet se llevó

Ana Cabanes Martín

Desde los inicios del ferrocarril las compañías aspiran a prestar sus servicios con la mayor puntualidad posible, para ello desde la apertura de las primeras líneas hacían públicos sus horarios que primero aparecieron insertos como avisos en los periódicos locales, para posteriormente editarse en forma de folletos o como horarios de bolsillo, a modo de calendarios.

En nuestro país con la inauguración de las líneas ferroviarias entre Barcelona y las ciudades vecinas se publicaron diversos folletos descriptivos de estos itinerarios.

También la inauguración del ferrocarril de Madrid a Aranjuez dio lugar a la publicación de varias guías y obras específicas sobre este camino de hierro. Casi todas reproducen el mismo esquema, es decir además de los contenidos habituales de una guía turística se incluye la descripción del recorrido, del material utilizado y de sus infraestructuras; un esbozo histórico de la empresa e informaciones prácticas como extractos de los reglamentos de viajeros, tipos de coches, tarifas y horarios y en algunos de ellos se incluyen fotografías o grabados.

Con un esquema parecido a las anteriores, en 1886 se editan una serie de guías denominadas: Itinerarios de líneas férreas. Se publicaron siete libros, cada uno dedicado a un recorrido. Este tipo de itinerarios estaba a medio camino entre una guía de viajes y una guía de horarios o itinerarios ya que contienen información turística pero también una parte dedicada a las informaciones útiles para el viajero.

Indicador oficial de los Caminos de Hierro.

Las primeras guías surgen con los primeros ferrocarriles, hacia 1848 comenzó a publicarse la Guía del viajero en España dirigida por **Francisco de P. Mellado**. La guía no es específicamente ferroviaria, pero dedica un apartado importante a los ferrocarriles.

En 1860 se inicia la publicación del Indicador oficial de los Caminos de Hierro y de todas las empresas de transportes. Era un boletín bimensual, de gran formato con un volumen entre las ocho y las doce páginas.

Pese a que según la propia publicación era fácilmente localizable, esta guía fue utilizada por el escritor **Hans Christian Andersen** en su viaje a España en el año 1862, y en su libro afirma :



“El ferrocarril es aún algo tan nuevo en España que, incluso en las ciudades grandes, si se encuentran muy apartadas de la línea del tren, no hay manera de conseguir información. La guía impresa El Indicador de los Caminos de Hierro, donde todos los trenes y estaciones están detalladamente registrados, es imposible obtenerla fuera de Madrid.”

Es muy probable que estas primeras guías de horarios tuvieran como modelo los indicadores de horarios que se publicaban y distribuían por Europa, como la Guía Continental Bradshaw o el Indicador Continental Cook. La primera de ellas se edita desde 1847, pero tenía un problema, su volumen, en el año 1870 la guía tenía casi 1.500 páginas, lo cual la hacía poco operativa de cara al público general.

Un empleado de la agencia de viajes Thomas Cook, **John Bredall**, ideó una guía de horarios simplificada, que el viajero pudiera llevar en su equipaje. En 1873 aparece el primer número de esta nueva guía que reúne los horarios de las principales líneas de ferrocarriles, barcos y diligencias del continente europeo. Desde ese momento la guía se convierte en un libro de referencia para la industria del turismo, y para los usuarios en busca de viajes y aventuras, reales o imaginarios.

En principio se publicaba cuatro veces al año pero desde 1883 hasta la actualidad se convierte en una publicación

mensual y recoge la evolución de todos los servicios europeos.

Guía General de Ferrocarriles.

En 1892 se inicia la publicación de una de las decanas de las guías de horarios la Guía General de Ferrocarriles. No era una publicación oficial, pues en España las compañías ferroviarias no tenían costumbre de editar este tipo de publicaciones, ni tampoco autorizaban a las particulares a ostentar este título.

A pesar de ello la publicación apareció durante quince años con el subtítulo de Única guía oficial de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, cesando en 1906 por orden de la dirección de ésta por temor a las reclamaciones que ello pudiera dar lugar.

La Guía se publicaba en dos ediciones mensuales, una al precio de una peseta y otra al de 0,75 cents. La tirada es de 9.500 a 10.000 ejemplares mensuales, en sus primeros años, llegando en 1910 hasta los 110.000 ejemplares.

En 1895, cada ejemplar incluía un índice de estaciones, una reseña de los servicios especiales, precios de los recorridos y una relación de balnearios, así como numerosos anuncios publicitarios.

Desde el año 1898, el Anuario de los Ferrocarriles de **Enrique de la Torre** contiene una sección denominada bibliografía de ferrocarriles, en ellas citadas como guías de viajes aparecen otros muchos títulos: Antigua guía oficial que luego se denominará Guía para los viajeros de España, Francia y Portugal, Biblioteca del viajero, Indicador general de los ferrocarriles de Vizcaya y el Indicador General.

Una guía interesante que tuvo una corta existencia fue la publicada por **Modesto Eraso y Prados**: Guía práctica de ferrocarriles de España, impresa en Madrid en establecimiento tipolitográfico de J. Palacios en 1899.

La guía se divide en cuatro partes, la primera recopila las noticias útiles para los viajeros. La segunda parte reúne todos los itinerarios directos y líneas secundarias de España, con los horarios, tarifas generales, tarifas especiales para militares, el punto kilométrico de cada estación y los límites provinciales de cada tramo de itinerario. A continuación se incluyen los cuadros de marcha de los trenes militares. La última parte de la guía incluye ligeros apuntes descriptivos de todas las poblaciones que cuentan con estación e informaciones útiles como la distancia hasta la población, la existencia de servicio de carruajes, hospedajes y edificios notables.

Pese a que como ya se ha dicho las compañías no eran muy dadas a editar sus guías de horarios existen excepciones como es el caso de la Compañía de MZA que durante un tiempo editó sus libros de horarios.



La edición de este tipo de publicaciones debía ser un negocio como mínimo interesante y existe constancia de la cantidad de empresas editoras de guías turísticas que se dirigen a las compañías ferroviarias para solicitar ayudas y colaboración.

Muchas de estas peticiones eran desechadas ya que no era esta la política de la empresa que solía denegar todo tipo de ayudas económicas aunque si proporcionaba información sobre la compañía y sus servicios.

Un caso curioso es el de la Guía Anuario Turista 1917. La guía fue editada por **Celestino Gonzalvo** y declarada de utilidad general por la Comisaría Regia de Turismo. Está dedicada al Comisario de Turismo,

Marqués de la Vega Inclán y a **Félix Boix**, por entonces director de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte.

Aunque la guía se ocupa preferentemente de la descripción de itinerarios de montaña también describe los lugares de interés turístico cercanos. Desde el punto de vista ferroviario el interés radica en varios aspectos, el que la obra está dedicada a **Félix Boix**, y el hecho de que todas las excursiones se inician en tren siempre que exista este medio.

En el periodo de la guerra civil este tipo de publicaciones, como muchas otras quedaron suspendidas. Pero nada más terminar la guerra en julio de 1939 aparece el Horario Guía de ferrocarriles, líneas aéreas y marítimas. La guía era editada por un organismo oficial el Sindicato de Iniciativas y Turismo de Madrid su director fue **Juan Cabrera Bautista** que con el tiempo se convirtió en su editor propietario. El carácter oficial y oficialista de la publicación permitió que conviviera con la guía oficial de RENFE, sin ningún tipo de problema por la competencia, ya que seguía las directrices dictadas por el régimen.

El Horario-guía tenía una periodicidad mensual y se publicaba en varias ediciones, una mensual con todos los itinerarios al completo y varias ediciones de bolsillo.

Esta guía compartirá terreno con el Itinerario-guía del Colegio de Huérfanos Ferroviarios, también de carácter mensual y con unas características similares a la anterior. La principal característica de esta publicación era el hecho de que los beneficios de su venta y difusión eran para el Colegio de Huérfanos Ferroviarios. La guía se empezó a editar en los años treinta pero la guerra civil interrumpió su publicación que se reinicia en mayo de 1944 este itinerario-guía pretendía ser una guía actualizada clara y de fácil manejo a pesar de contar con más de 300 páginas tenía un formato de bolsillo. Los editores pretendían que "estuviera a la cabeza de esta clase de publicaciones, para su mayor prestigio y una eficaz propaganda de nuestra Institución"

La parte principal en cuanto al resultado económico de la guía era la publicidad y las suscripciones. En 1963 el Itinera-



rio-Guía dejaba de editarse, porque se inicia la publicación de la Guía oficial de RENFE y era una dura competencia.

Guías de lujo.

Desde principios del siglo XX el movimiento turístico en España adquiere un desarrollo notable que se irá consolidando poco a poco. Las Compañías ferroviarias no son ajenas a este proceso y en aras de una mayor propaganda, y por supuesto en la búsqueda de mayores beneficios económicos para su actividad, desarrollan diversas acciones encaminadas a la búsqueda de los turistas y usuarios, creando tarifas especiales, estableciendo más y mejores servicios. Otra medida de fomento es la publicidad y para ello utilizan los carteles ilustrados, las guías, folletos y todo aquello que estimule la afición al viaje en tren.

Un ejemplo importante de estas acciones propagandísticas es la publicación de varios libros de lujo. Son los Álbum-Guía de las Compañías de MZA y de Norte o el Libro de Oro de MZA.

Estas guías estaban encaminadas tal y como se establece en su prólogo al fomento del turismo y a los viajeros que tomaban el tren para trayectos de recreo. Se autodefine la publicación como una guía oficial de lujo que estaba a la venta en las bibliotecas de las estaciones y librerías.

Tenían una cuidada y elegante encuadernación con unas dimensiones determinadas y un espacio dedicado a la publicidad. Tanto los anuncios como el texto del libro eran revisados por las compañías que se reservaban el derecho de censura. Las veinte primeras páginas estaban reservadas a la compañía para que esta colocase la información relativa a sus servicios, horarios y tarifas, propaganda, etc.

El Álbum-Guía se publicó entre los años 1914 y 1920 en esta última fecha el contrato entre la Compañía MZA y **Paul Cosseau** fue rescindido a petición del concesionario ya que desde el inicio de la guerra mundial el papel no sólo sufrió una excesiva subida en su precio además en los últimos años era imposible conseguirlo.

La Compañía de MZA reincidió en el gusto por la edición de este tipo de publicaciones de lujo. Con la publicación del Libro de Oro que se editó en 1933 que sería reeditado en 1935 y 1936.

Tanto la Compañía del Norte como la Compañía de MZA editaron cada una, una guía descriptiva o ilustrada que mostraba a los viajeros sus servicios y promovía el turismo entre las zonas geográficas servidas por sus líneas. Son La Guía Oficial Ilustrada con los itinerarios y servicio de los trenes de viajeros en 1930-31 y la Guía descriptiva de la Compañía del Norte.

Renfe.

A partir de la creación de Renfe en el año 1942 las guías comerciales tuvieron que competir con las guías editadas por la propia Renfe. De todas formas hasta la aparición de estas primeras guías la compañía siguió distribuyendo los horarios guías comerciales. Aunque tardó un tiempo en decidirse a editar su propia guía la primera fue *Grandes* iniciada en julio-septiembre de 1948 durante unos años tuvo una periodicidad trimestral y posteriormente semestral.

Destacan sus cuidadas cubiertas con ilustraciones y fotografías del material rodante y de las instalaciones ferroviarias. La información de la guía tiene siempre la misma estructura, en contraportada un mapa de la red y otro de las oficinas de viajes de la RENFE y otro de las relaciones internacionales, se incluían los horarios de los servicios internacionales, las agencias y servicios de coches-camas así como los precios de éstos y las tarifas del coche restaurante, un índice de itinerarios y estaciones, los itinerarios con sus horarios, distancias kilométricas y tarifas y finalmente las líneas marítimas y una serie de avisos a los viajeros.

En 1963, en julio-agosto Renfesustituye la anterior publicación por la guía *Trenes*. Tenía casi 400 páginas y se publicaba en cuatro idiomas.

En junio de 1969 la guía de horarios de Renfecambia de título denominándose a partir de entonces *Guía Renfe*.

Desde este número hasta los ochenta la guía incluye en su solapa una sección denominada *Al servicio de usted*, en la cual se hace un breve resumen de las novedades en los servicios que la empresa ofrece a sus viajeros, los nuevos horarios, las nuevas circulaciones y el material puesto a su disposición así como las ofertas y tarifas especiales.

En 1979 el departamento de Servicios al Viajero elaboró un nuevo modelo de características similares a las guías de otros ferrocarriles europeos y que se ajustaba a las normas establecidas por la UIC en la ficha 411 que hoy ya está cancelada.

En los años ochenta la Guía de Renfese publica por la Dirección de Información y Atención al Cliente se publica coincidiendo con los cambios de horarios, normalmente en verano e invierno, es editada en cuatro tomos más manejables y dos fascículos e incluye un doble mapa a gran escala.

Además de esta guía Renfeeditó una guía resumen de los principales horarios de trenes de todas las líneas de la red así como todos los datos del cuándo, cómo y dónde del billeteaje, servicios e informaciones que precisa el usuario. El objetivo básico de esta guía era informar al viajero no habitual del ferrocarril.

Esta es la información que obtenía el usuario del tren, sin embargo desde los años noventa Renfeintroduce las nuevas tecnologías en la gestión de la información y desde el año 1992 se distribuye entre los servicios de información de las principales estaciones el sistema informático *Infotrén*, un programa que facilita el trabajo de los informadores al recoger todos los trenes, sus conexiones, y el módulo tarifario. Esta información estaba disponible para los viajeros que obtenían la información de manera impresa.

En 1995 con la diferenciación de productos comerciales por Unidades de Negocio, la elaboración y publicación de horarios se hace de forma separada, por un lado la Guía de Horarios RENFE, ofrece información sobre los horarios y prestaciones de Largo Recorrido y AVE y por otro la las Unidades de Negocio de Regionales y Cercanías editan cada una por separado, sus propios documentos informativos.

Además especialmente orientada al cliente del tren, desde 1989 se editó la *Guía Intercity*, una guía de fácil manejo que contiene información de los horarios y servicio de los trenes de Largo Recorrido entre las principales ciudades españolas.

La información se presenta ciudad a ciudad, ordenada alfabéticamente por ciudad de origen del viaje y cronológicamente según su horario de salida.

El principal objetivo de la guía de horarios es ofrecer el mayor volumen de información para responder a las preguntas del viajero en el menor tiempo posible. En los años 90 Renfe a semejanza de los ferrocarriles franceses implanta un software para la búsqueda de horarios y tarifas. El programa era similar al de la SNCF e informaba sobre los horarios de trenes entre dos puntos pero también sobre el precio de los billetes.

Comparando las antiguas guías de horarios de ferrocarriles con estas nuevas podemos ver como ha variado la red ferroviaria. Manteniendo los itinerarios verticales, poco a poco se aumentó el volumen de datos recogidos y los trenes ofertados, dejando las antiguas guías como un recuerdo de lo que fue el ferrocarril.

La llegada de Internet.

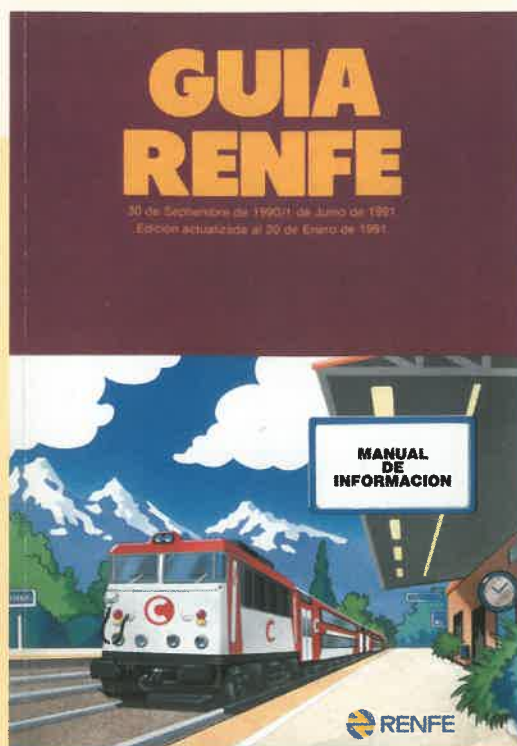
En junio de 1998 se pone en marcha el servicio de consultas a los horarios y precios de los servicios ferroviarios a través de la página web de RENFE. Este servicio permite que la información comercial de Largo Recorrido, Alta Velocidad y Regionales aparezca actualizada en la red cada vez que se produce una modificación de horarios o precios. En este año se registraron más de 4.800 consultas en un día, con una media superior a las 2.000 diarias. En julio del mismo año se incorpora a esta página la Unidad de Negocio de Cercanías.

En 1998 **Wenceslao Sánchez**, director comercial de Cercanías decía: "Internet es la más reciente herramienta de comunicación con el cliente, la más innovadora y la que más se va a desarrollar en los próximos años, de ahí que seamos conscientes de que hay estar renovando sus páginas continuamente".

No se equivocaba en sus predicciones, en 1999 la base de datos de horarios en Internet era visitada mensualmente por cerca de 800.000 usuarios, ese mismo esta aplicación fue premiada por Smithsonian Institute de Washington como una de las más importantes de todo el mundo.

Conclusiones.

Como otras publicaciones de contenido general, las guías de horarios de ferrocarriles contienen además de información puntual y fundamental para conocer la realidad del ferrocarril en épocas pasadas, unos contenidos secundarios, que a través de la publicidad, las tarifas, o los extractos de reglamentos y consejos prácticos nos acercan a los comportamientos sociales e individuales imperantes en estos periodos.



En este trabajo hemos pretendido hacer un recorrido por las distintas publicaciones de este tipo con la intención de documentar otra más de las fuentes de información que tenemos para la historia del ferrocarril en nuestro país.

Como hemos visto el formato y la estructura de los contenidos es muy similar en todos los periodos, todas suelen incluir un mapa, una recopilación de noticias útiles al viajero, la recopilación de itinerarios, las tarifas, índices de estaciones y líneas y mucha publicidad. Esta última característica es primordial en las guías del periodo anterior a RENFE.

Podemos afirmar que este tipo de publicaciones sigue un desarrollo paralelo al del ferrocarril, según se va desarrollando este

medio de transporte y va tomando importancia en la elección de los viajeros, el número de títulos de guías aumenta y las compañías pasan de verlo como una herramienta de trabajo y un servicio de información, a un producto para la propaganda y publicidad de sus servicios. Según se fortalecen y desarrollan las grandes compañías y el turismo elige el ferrocarril como modo de transporte, estas empresas son las primeras interesadas en fomentar este tipo de ediciones.

Pese a lo anteriormente indicado las guías estaban editadas por editoriales comerciales, ninguna compañía ferroviaria se arriesgó a editar sus propias guías hasta la primera década del siglo XX. Posiblemente hasta este momento no lo entendieron como una forma de publicitar sus servicios y fomentar el uso del tren. Sin embargo las editoriales sí descubrieron su propio beneficio que se basaba fundamentalmente en lo que ya hemos repetido varias veces, en la cantidad de publicidad que incluían en el interior. Con los ingresos que esto generaba y las ventas de las guías podían permitirse estas ediciones.

Después de la guerra civil, las propias vicisitudes del mundo editorial, con la carestía y dificultades para sacar a la luz cualquier publicación, hicieron que este tipo de publicaciones se viera reducido. Y sólo aquellas que estaban financiadas por algún organismo o institución pudieron continuar, es decir las editadas por el Sindicato de Iniciativas Turísticas, la del Colegio de Huérfanos Ferroviarios y a partir de los años 60 de RENFE. Esta se ocupó de tener a sus usuarios informados y editó sus guías en papel hasta el año 2000, a partir de entonces las nuevas tecnologías se impondrán en el mundo de la publicación y desde entonces las guías de horario se universalizan a través del ciberespacio. Desde entonces las ADSL sustituyen al papel, las ventajas se multiplican, pero podemos hacernos una pregunta ¿dentro de 150 años podrá alguien saber a qué hora y cuanto costaba un tren en el año 2006? □