Ferrocarriles y tranvías : una revista técnica, una fuente de información para el estudio del ferrocarril.

Ana Cabanes Martín y Raquel León Ruiz. Fundación de los Ferrocarriles Españoles

> *«Cuando algún día se escriba la historia del ferrocarril español, los futuros historiadores no tendrán que esforzarse por buscar datos relativos a estos veinte últimos años* [desde 1931 hasta 1951], *pues les bastará hojear nuestra Revista, que constituye el más completo archivo ferroviario de su época y la enciclopedia ferroviaria más valiosa de cuantas existen en lengua española».*[1]

Introducción

Durante mucho tiempo el mundo de la investigación en España no contó con muchas publicaciones técnicas, al menos si hacemos una comparación con otros países. No obstante, según indican algunas investigaciones[2] a finales del siglo XIX se publicaban en España 838 revistas, de las cuales 155 eran técnicas o especializadas.

Este tipo de publicaciones abordan un área del conocimiento específico y en ellas los expertos exponen sus teorías e investigaciones. Son sin duda un elemento clave para los investigadores por su aportación fundamental en la introducción y divulgación de los avances científicos y técnicos. Pero no sólo eso, con el tiempo la llamada prensa especializada y técnica se convierte en una fuente historiográfica, y fuente del conocimiento para el estudio y evolución de la técnica, la ciencia, la época y la sociedad en la que aparece[3]. Quisiéramos incidir en este último aspecto, es decir, en el valor de las publicaciones técnicas como fuente de información e investigación.

Desde el siglo XIX[4] y durante la primera mitad del siglo XX, los ingenieros y técnicos del ferrocarril contaban con un importante número de revistas especializadas para la publicación de sus estudios, en el área de la ingeniería en general existían revistas tales como: *Revista Minera* (1850-1936); *El Ingeniero industrial* (Madrid, 1858-1918); *Semanario industrial* (Madrid, 1840-1841); *Metalurgia y Electricidad* (Madrid, 1894-1937); *El Porvenir de la Industria* (Barcelona, 1875-1876); *Ingeniería y Construcción* (Madrid, 1923-1936); y la *Revista Tecnológico Industrial* (Madrid, 1880-1914). Pero además, para la temática ferroviaria sus aportaciones se reflejaban en importantes títulos como: *Revista de Obras Públicas* (Madrid, 1853-) *Gaceta de los Caminos de Hierro* (Madrid, 1874-1934); *Revista de Caminos de Hierro y de Telégrafos Eléctricos* (Madrid, 1856-); *Los Transportes: Revista de ferrocarriles, tranvías y transportes por carretera*; *Los Transportes férreos: Publicación comercial de ferrocarriles* (1903-1920); *Revista ilustrada de banca, ferrocarriles, industria y seguros*, y ya en el siglo

[1] "Veinte años después ", en *Ferrocarriles y Tranvías*, (1951): vol. XVIII, nº 202, p. 242.
[2] FERNÁNDEZ CLEMENTE, Eloy (2002)
[3] IGLESIA LESTEIRO, María Fernanda (1991)
[4] En 1852 es el año en que se edita la primera revista dedicada exclusivamente a temas ferroviarios, al margen de las revistas multidisciplinares editadas sobre el transporte. Vid. estudio de Antonio Algaba.

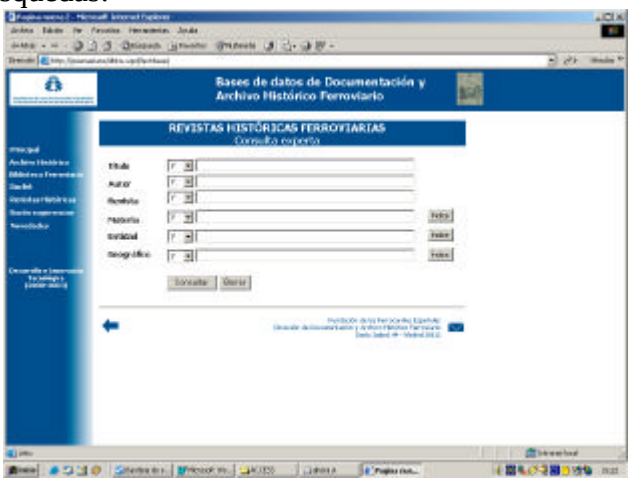
XX las revistas, *Gaceta de Ferrocarriles y Navegación* (1900); *Los Caminos de Hierro* (1926); *Ferrocarriles y Tranvías* (Madrid, 1931-1974) o *Trenes* (Madrid, 1939-1958).
Muchos de estos títulos forman parte del fondo de la hemeroteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, y considerando que la información contenida entre sus páginas es una referencia fundamental para la investigación ferroviaria, se seleccionaron varios títulos para crear un marco de trabajo de descripción analítica y vaciado de revistas. Tras aplicar criterios de valoración y selección, se consideró comenzar con la revista *Ferrocarriles y Tranvías* –motivo de esta comunicación– para ir progresivamente ampliando este proyecto a las siguientes revistas: *Gaceta de los Caminos de Hierro, Revista de Caminos de Hierro y de Telégrafos Eléctricos, Trenes* y *Trenes hoy.*
Todas las revistas mencionadas son publicaciones cerradas, de carácter histórico, y por su contenido e información unas buenas candidatas para el inicio de su análisis documental. La elección de anteponer el vaciado de *Ferrocarriles y Tranvías* frente a publicaciones como *La Gaceta* o la *Revista de Caminos de Hierro*, vino dada porque aun incluyendo éstas últimas, en sus noticias y artículos información fundamental sobre los inicios del ferrocarril, las primeras concesiones, la construcción de líneas, política ferroviaria, etcétera; sin embargo su estructura, como la de la mayoría de las publicaciones del siglo XIX, es complicada ya que no poseen antetítulos, títulos o subtítulos que identifiquen y estructuren las distintas noticias o artículos. Por el contrario, la revista *Ferrocarriles y Tranvías* no sólo contiene todos los elementos identificativos, sino que además, la estructura de la revista es prácticamente la misma a lo largo de su trayectoria: semejantes bloques temáticos reorganizados por materias y publicados anualmente en un índice general[5] al finalizar cada volumen. A estas razones cabría incluir sus propios contenidos, básicamente ferroviarios con especial hincapié en la técnica ferroviaria, aunque se recogen también numerosos artículos sobre otros tipos de transporte: por carretera, aéreo y marítimo y transportes urbanos, con especial incidencia en el metro y los tranvías. Finalmente, valorando su cobertura temporal, decir que se inicia en 1931, apenas mes y medio antes de proclamarse la Segunda República y se interrumpe en 1974.

Base de datos: Revistas Históricas Ferroviarias

Ante lo expuesto y, fijado el objetivo de ofrecer a los usuarios e investigadores las herramientas necesarias para mejorar el acceso a la información, hubo que diseñar una base de datos para acceder a los contenidos que aportan las revistas especializadas. Con el análisis y vaciado de los contenidos de las revistas, se evitan las farragosas búsquedas manuales para localizar bibliografía sobre una materia o un autor determinado.
El primer paso fue la creación de una base de datos, el diseño se realizó con el programa Wknosys, posteriormente se migró a Access, y en la actualidad, y ya de manera definitiva se realiza con DB/TextWork de Inmagic, un gestor documental implantado en la Dirección de Documentación y Archivo Histórico Ferroviario. El programa contiene un módulo que permite la catalogación y descripción documental, y otro módulo que permite la consulta de datos a través de Internet o Intranet. La base de datos es de carácter público y puede ser consultada en la Sala de Lectura de la Biblioteca. En estos momentos, como ya hemos indicado, se puede acceder a los contenidos de *Ferrocarriles y Tranvías*, pero de manera progresiva se incluirán los de las otras revistas mencionadas.

[5] En febrero de 1965 la revista comunica a sus suscriptores, que ignoraban si iban a publicar los siguientes índices anuales, por lo que desde el vol. XXVIII hasta el final de la revista con el vol. XXXV, no se incluyen dichos índices, pero se mantienen los índices habituales a cada número en el comienzo de la revista.

Desde la pantalla de consultas los usuarios podrán recuperar información sobre: Autores, Entidades, Títulos de artículos, Títulos de revistas, Materias, Año o Localización geográfica. Todos estos campos son interrogables, tal y como se puede ver en la pantalla de búsquedas:



Para facilitar la realización de consultas así como la homogeneización a la hora de introducir los datos existen índices en los campos de Materia, Entidad y Geográfico, además se pueden realizar búsquedas combinando contenidos y campos de la base de datos.

En cuanto a los descriptores que se utilizan para el campo Materia, se han mantenido los bloques temáticos que se incluían en los índices de la revista y que son los siguientes:

Accidentes; Autobuses; Automotores; Bibliografía; Carriles; Coches; Combustibles; Congresos y reuniones; Construcción; Economía y finanzas; Electrificación; Enclavamientos; Estaciones; Explotación; Ferrocarriles extranjeros; Frenos; Instalaciones auxiliares; Legislación; Líneas nuevas y proyectos; Locomotoras; Mercancías; Organización; Personal; Política ferroviaria; Puentes; Puertos; Señales; Sociología; Transportes por carretera; Tranvías; Traviesas; Vagones; Varios; Vías.

Todos estos descriptores se completan con otra larga lista que permite concretar aun más la información.

Los otros dos índices incluidos, y que nos parecen interesantes para la obtención de la información, son los índices de Entidades en los que se referencian todas aquellas empresas, compañías o instituciones que se citan en cada artículo o noticia, y el campo denominado Geográfico que permitirá acotar las búsquedas por áreas geográficas.

Como ya hemos indicado la revista *Ferrocarriles y Tranvías* se puede consultar al completo y se ha iniciado el vaciado de la *Gaceta de los Caminos de Hierro* y de *Ferroviarios*. Con ello pretendemos proporcionar una herramienta que permita utilizar el conocimiento aportado por las revistas técnicas ferroviarias, para abundar en este conocimiento hemos realizado un análisis completo de *Ferrocarriles y Tranvías*, que incluye un bosquejo histórico de la revista, su formato y sus contenidos con los resultados que a continuación exponemos.

Historia de la revista

La revista *Ferrocarriles y Tranvías*, comenzó su edición en marzo de 1931. El primer número apareció con retraso debido a una huelga tipográfica que se llevó a cabo en Madrid, la cual impidió que la revista saliera en enero tal y como estaba previsto. Desde ese primer número hasta el año 1974 en que dejó de editarse, la revista fue puntual a su

cita mensual, en ese intervalo sólo dejaría de editarse en el periodo de la guerra entre junio[6] de 1936 y enero de 1940.
La guerra civil interrumpió[7] la vida habitual del país, y como no, la publicación de nuestra revista; pero una vez acabada la guerra, y ante un negro panorama social y económico, la Dirección de la revista puso todo su empeño y tesón para ponerla de nuevo en circulación, así, tan pronto como le fue concedida la autorización de la Dirección General de Prensa,[8] sale a la luz el nuevo volumen VII, comenzando con él una nueva etapa para la revista en enero de 1940. En su editorial además del "casi obligatorio" elogio a Franco, alabanzas al régimen y exaltación de la Victoria –pues con el final de la guerra el mundo de la prensa, incluso la técnica, quedó mediatizado por el control oficial – se recogen palabras de agradecimiento para sus lectores y anunciantes:

> *«A nuestros lectores y anunciantes, que tanto se han interesado por la publicación de nuestra revista (...) Y a nuestros queridos colegas, a las revistas que con su seriedad y prestigio honraban a la ciencia española, deseamos una inmediata y próspera reaparición, para que nuestras actividades técnicas queden honrosamente representadas y debidamente informadas».*[9]

A nuestro parecer, y aunque el director no lo haga con esta intención, en este breve párrafo se expone de manera sintética el objetivo de la publicación, constituirse en una revista científica y técnica que dé a conocer y difunda las innovaciones sobre tecnología ferroviaria, y además sobre economía y política de los ferrocarriles y los transportes en España. De hecho en 1941, en un artículo publicado con motivo de los diez años de la revista se afirma:

> *«Nuestra revista no solamente ha llegado...a ser conocida y consultada en los medios oficiales ferroviarios e industriales de España, sino que es mensajera de la técnica española por todos los países de habla española, como lógica consecuencia de ser la única revista técnica de ferrocarriles que se publica en español».*[10]

Corriendo más de diez años en el tiempo, en el editorial del número 202 de 1951, donde se conmemoran los veinte años de existencia de la revista, se reafirma el carácter técnico[11] de la misma:

> *«Gracias a nuestra publicación, el progreso de la técnica tiene amplia difusión en el mundo. Buena prueba de ello es la frecuencia con que las revistas más prestigiosas de todos los países reproducen nuestros artículos.*

---

[6] Reiniciada la edición de la revista en 1940, al final de su nuevo número 65, la Dirección se disculpa por el retraso de aparición del ejemplar del mes de enero: *«Nuestros lectores nos perdonarán las deficiencias que padece este número. Una de ellas – el retraso – es solamente aparente. Al darle a este número fecha de enero hemos querido que el volumen de este año lleve sus doce números completos. Por otra parte, el número de febrero está adelantándose, para su inmediata distribución»*, en *Ferrocarriles y Tranvías* (1940): vol. VII, nº 65, p. 36.

[7] La revista *Ferroviarios* que también dejó de publicarse en julio de 1936, reaparece en 1942. Ibídem (1942): vol. IX, nº 90, p. 55.

[8] Ibídem (1940): vol. VII , nº 65, p. 36.

[9] Ibídem p.1.

[10] Ibídem (1951): vol. VII, nº 79, p.60.

[11] Fernando F. Sanz la calificaría como *«la veterana 'Ferrocarriles y Tranvías', de acusado carácter técnico y, por tanto, revista minoritaria»* Vid. FERNÁNDEZ SANZ, Fernando (1975): "Las revistas veteranas en el mundo" en *Vía Libre*, nº 140, p. 21.

(...) Estamos, pues satisfechos de la labor realizada, especialmente en cuanto contribuye a enaltecer la técnica nacional ante el mundo».[12]

Por todo ello, creemos que es una fuente de información, no sólo para los historiadores del ferrocarril, sino también para el estudio de la historia económica y empresarial, así como para analizar la evolución técnica de nuestro país e incluso para determinados aspectos de la historia cultural.
Los fundadores de la revista fueron, D. Vicente Olmo Ibáñez el cual durante los 407 números que se publicaron, aparece como fundador, desde 1945 a 1954 figura como editor propietario y desde esa fecha hasta el final en 1974 como, director-fundador junto con D. Ramón Sánchez-Moreno.

Vicente Olmo
Director-fundador

D. Vicente Olmo Ibáñez, ingeniero de caminos, ocupó diversos cargos en la Jefatura de obras públicas, en 1933 fue nombrado director general de Caminos por el ministro de obras públicas, Indalecio Prieto. Posteriormente pasó a la Jefatura de Obras Públicas y al Consejo de Obras Públicas como presidente de la sección de Obras Públicas. Durante mucho tiempo fue director de la revista *Ingeniería y construcción.* Aunque su especialización fueron las carreteras, siempre mostró un gran interés por el mundo ferroviario, por ello para difundir las excelencias de este medio de transporte, del que se erigía en claro defensor, creó y pilotó a la perfección la nave de *Ferrocarriles y Tranvías*.

Fernando Fernández Sanz afirma en su necrológica recogida en la revista *Vía Libre*:

«con Vicente Olmo desaparece uno de los hombres más representativos de esa generación de ingenieros de amplia cultura humanística que tanto florecieron en el pasado y que la progresiva especialización de la técnica hace que cada vez sean más escasos (...) su doble personalidad de técnico y humanista encontró en el ferrocarril la síntesis capaz de aunar ambas vocaciones, ya que el ferrocarril, instrumento técnico, tiene también una importante dimensión cultural».[13]

Para la fundación de la revista, Olmo Ibáñez contó con la ayuda de otro ingeniero Sánchez Moreno, que durante mucho tiempo fue codirector.

[12] "Veinte años después " en *Ferrocarriles y Tranvías* (1951): vol. XVIII, nº 202, p. 242.
[13] FERNÁNDEZ SANZ, Fernando. "Ha muerto Vicente Olmo Ibáñez", en *Vía Libre* (1984), nº 241, p. 37.

R. Sánchez-Moreno
Director-fundador

Tal como aparece en la necrológica publicada por la propia revista[14], Sánchez Moreno nació en San Juan de Puerto Rico en 1898, hijo de un ingeniero de caminos, su padre le inculcó esta vocación profesional. En 1918 inició la carrera que terminó en 1923, desde entonces unió sus conocimientos académicos a su interés personal por los ferrocarriles en los que trabajó hasta su fallecimiento en 1941. Primero fue director de la compañía del Tranvía de Mondariz a Vigo, de allí pasó a dirigir los Tranvías Eléctricos de Vigo y posteriormente ocupó el cargo de Ingeniero- Jefe en el Central de Aragón y Director del Ferrocarril de Madrid a Aragón.[15]

Para concluir con las figuras representativas de la revista, debemos citar a D. José Boyano, secretario de Administración, que estuvo integrado en la revista desde su fundación, y al que fue durante mucho tiempo director técnico o jefe de redacción, D. Luis López Jamar, éste último fue en alguna ocasión autor de artículos publicados en la revista, y a él se le dedican estas letras:

> *«A su talento y experiencia de experto publicista une su gran solvencia como prestigioso técnico ferroviario. Es Ingeniero subjefe del Servicio de estudios del Consejo Directivo de la Compañía del Norte».*[16]

Por otro lado, desconocemos si el esquema directivo de la publicación fue siempre similar, pero en el año 1958 en los títulos de crédito se señala que la revista se publica bajo la dirección de un Patronato o Consejo de Redacción. El presidente del Consejo fue D. José de Aguinaga, director general de Renfe como vocales contó con reputados ingenieros, muchos de ellos altos cargos de Renfe o de las pequeña compañías que continuaran con la explotación de líneas, algunas de los nombres son: Agustín María Aleixandre, Carlos Botín, Armando Flobert, Alejandro y Domingo Mendizábal. La revista no estaba dirigida de manera institucional por Renfe, sin embargo en el Consejo editorial contaba con una mayoría de representantes, por tanto su línea editorial, además de defender el ferrocarril como medio de transporte, defiende la línea de pensamiento de la empresa. Muchos de los nombres que hemos citado formaron parte del Comité hasta el último número de la revista.

Finalmente, cabe destacar algunos de los nombres que publicaron y expresaron sus conocimientos o ideas en la revista, todo un plantel, escogido entre expertos en el tema de los ferrocarriles o los transportes, algunos de los articulistas fueron: Federico Reparaz, Silvio Rahola, J.M. García Lomas, Mario Lucini, Pedro Aza, Vicente Machimbarrena, Francisco Wais, Carlos López Bustos, Jesús de Lasala Millaruelo, Jiménez Ontiveros, Alejandro Goicoechea o Miguel Otamendi, entre otros muchos.

[14] "¡Sánchez Moreno, ha muerto!", en *Ferrocarriles y Tranvías* (1941): vol. IX,. nº 87, p. 313.
[15] "Ferrocarriles y Tranvías cumple diez años", en *Ferrocarriles y Tranvías* (1941): vol. III, nº 79. pp. 58-60.
[16] Ibídem

Formato físico

Portada del núm. 1 de la revista.

Desde marzo del año 1931 hasta abril de 1974, en el que deja de editarse la revista *Ferrocarriles y Tranvías* su formato siempre fue similar, manteniendo durante sus 407 números la misma cabecera[17] y portada. La única variación era la fotografía de portada que servía de fondo y que era distinta en cada número. Las dimensiones apenas si variaron en torno a los 27 cm, ni su tipografía o disposición a doble columna, pero un cambio apreciable a lo largo de la historia de la revista fue el tipo de papel empleado, el papel blanco satinado, tipo *couché,* que se utilizó en los cinco primeros volúmenes, no volvió a utilizarse en ningún otro número,[18] cuando en 1940, la revista vuelve a salir la calidad del papel es ínfima, la escasez de papel[19] durante los primeros años cuarenta fue un auténtico problema para la mayoría de las publicaciones españolas, y ya no volverá a tener la calidad inicial.

Su periodicidad fue mensual, al menos hasta comienzos de los años sesenta, cuando su tirada deja de ser estable. Ante los retrasos, la revista, comenzó a indicar en su sección de Noticias, la fecha de la tirada de cada número, si bien es cierto que los lectores no tuvieron grandes problemas durante muchos meses consecutivos. En el último volumen de la revista la dilatación y la irregularidad con que era publicada ya auguraba su final, en él aparece: *«Fecha de tirada de este número: 10 de abril de 1974».*

Las oficinas para la dirección y distribución estuvieron desde el principio hasta el final en el número 12 del Paseo del Prado, en Madrid[20] y de la impresión se encargaba Diana, Artes Gráficas, también en Madrid, en la calle Larra.

Isotipo de Diana, Artes Gráficas

[17] En el índice general del volumen XXIV, y acompañando hasta el final en las cabeceras de la revista se incluye el Depósito Legal de la revista, pues tras la aprobación del Reglamento del Depósito Legal en 1957, en 1958 se establece de una forma plena y la Dirección de la revista cumple fielmente a este requerimiento.

[18] En los últimos años de la década de los cuarenta se mejora la calidad del papel, e incluso algunos de los anuncios a página completa son impresos en papel *couché* de gran gramaje, y aparecen hojas plegadas con gráficos o esquemas ilustrativos a los artículos.

[19] «Por lo que se refiere al papel empleado en la confección, nuestros lectores se harán cargo de las circunstancias. Tan pronto podamos, editaremos la revista con el mejor papel de que dispongamos», en Ferrocarriles y Tranvías (1940): vol. VII, nº 65, p. 36.

[20] Según el estudio de Antonio Algaba, Madrid era el máximo exponente en la edición de revistas técnicas al menos hasta el estallido de la Guerra Civil *«La importancia abrumadora de Madrid se basa en el centralismo característico de las administraciones estatales durante esta etapa a todos los niveles sociales, culturales o administrativos. La localización en la capital del estado de ministerios, organismos de la administración del estado, escuelas especiales, sedes centrales de los colegios profesionales y otras organizaciones profesionales justifican esta importancia sin igual. Barcelona fue el segundo centro editor y, a pesar de su menor importancia, en un gran número de materias tuvo una relevancia similar a la de la capital. Así, lo resaltaba en su libro 50 años de Prensa Técnica la Asociación de la Prensa Técnica Profesional de España al indicar `la existencia de un claro predominio de Barcelona hasta 1936 como lugar de edición de este tipo de publicaciones', refiriéndose a la publicación de revistas técnicas o profesionales de iniciativa privada».*

La revista como cualquier otra de la época, tiene una estructura económica propia, en un primer momento se crea con los recursos financieros, capital y patrimonio, aportados por los fundadores, y una vez en marcha, los ingresos para su mantenimiento proviene de sus ventas y más adelante de la publicidad.[21] La adquisición de la revista podía hacerse por números sueltos o bien por suscripción anual.[22] En 1931 el precio de cada ejemplar era de 2,50 ptas. para España y 3,50 ptas. para el extranjero, y en 1974 los precios eran de 50 ptas. para España y América, y 60 ptas. para el extranjero. En cuanto a la suscripción anual los precios fueron los siguientes, en 1931, y tras la guerra en 1940, *«a disposición de (...) los lectores (...) 25 pesetas doce números consecutivos»* para España y América, mientras que el precio del extranjero era de 50 ptas. En 1974 los suscriptores españoles pagaban 500 ptas. y 600 ptas. los americanos.
En cuanto a la incorporación de publicidad,[23] durante los cinco primeros años de *Ferrocarriles y Tranvías*, desde 1931 hasta 1936, no se incorpora ni un solo anuncio, sin embargo a partir del año 1940 la publicidad va a ser determinante para la estabilidad económica de la publicación y algunas empresas ya se incluyen como anunciantes. Los anuncios se incluyen en las hojas de inicio y en las finales, y a partir los años cincuenta serán los anuncios los que introduzcan una nota de color a la revista – colores primarios, con tonos desvaídos propios de la impresión de la época–. A partir de 1944, cada número incluye un índice de anunciantes y aparece en estas mismas páginas un reclamo para que las empresas e industrias, en general fabricantes de material ferroviario, se anuncien en la revista:

> *«Para impulsar sus ventas o dar a conocer sus negocios en el mercado ferroviario, Anúnciese en Ferrocarriles y Tranvías. Pida nuestras tarifas y condiciones de publicidad antes de preparar sus presupuestos».*
>
> *«Nuestros anunciantes alcanzan 21 países y 135.000 kilómetros de Caminos de Hierro con UNA SOLA REVISTA».*

La difusión de la revista de carácter internacional hace que figuren las principales industrias de fabricación de material rodante como, Babcock & Wilcox, Brown Boveri, Compañía Auxiliar de Ferrocarriles, La Maquinista Terrestre y Marítima, Maybach, Oerlikon o Devis. También estaban presentes los fabricantes de material par la electrificación, Estándar Eléctrica, Siemens o Ericsson y la industria pesada encargada de los carriles y productos metálicos como Aceros y Metales, Altos Hornos de Vizcaya y Euskalduna, o las grandes empresas constructoras como Entrecanales y Tavora o Vías y Construcciones. Todo este material es de gran importancia para una historia de la empresa española e incluso en algunas ocasiones puede proporcionar las únicas imágenes conservadas de determinados prototipos y productos.
A partir de los años cincuenta esta publicidad se incorpora a las páginas centrales de la revista y serán las únicas páginas que incorporen color. En 1963 surge uno o dos anuncios a página completa con fotografías a color, que no se generalizan para el resto de las empresas anunciadoras.

[21] Según se alude en su artículo conmemorativo a una década de existencia: *«no cuenta con más ingresos que sus subscripciones y sus anuncios».* Vid. *Ferrocarriles y Tranvías* (1941): vol. III, nº 79. pp. 58-60.
[22] Vid. ARCHIVO HISTÓRICO FERROVIARIO (AHF). Serie MZA, Vía y Obras, Red Antigua, Signatura : C/1427/02
[23] Se desconoce el número de ejemplares en cada tirada, pero es razonable pensar que las tarifas publicitarias debían estar en relación a ésta.

Análisis de contenido de la revista

Los contenidos[24] de la revista estaban estructurados en unas secciones fijas, cada revista empezaba con una o dos **editoriales**[25] en los que se analizaban los temas de actualidad, ya sea relacionados con la política y economía del transporte, o analizando algún aspecto técnico. Pero siempre el balance es positivo para los ferrocarriles, un tema muy tratado fue la coordinación de los transportes, la política tarifaría o la política de transporte urbano. Desde el punto de vista técnico, el análisis siempre solía relacionarse con los avances tecnológicos aplicados al material ferroviario, en muy pocas ocasiones se analizó la evolución técnica del transporte por carretera o el transporte aéreo, por ejemplo.

Otra de las secciones fijas, desde el principio de la revista, fue la de **Bibliografía**[26] en la que se realizaba una reseña bibliográfica de las novedades literarias aparecidas sobre el transporte, con el tiempo la bibliografía se fue convirtiendo en una selección de revistas técnicas, en las que se hacía un resumen de los artículos aparecidos en las revistas especializadas. Con esta sección se difundía la investigación y los estudios técnicos que se llevaban a cabo en España y fuera de nuestras fronteras. Asimismo, y como contraposición, nuestra revista española recibía citas y referencias a sus artículos en las revistas internacionales.[27]

La actividad investigadora y las reuniones de expertos, políticos y científicos, también fue seguida a través de la sección **Congresos y Reuniones** que daba cumplida información sobre las reuniones nacionales e internacionales convocadas por diversas instituciones y asociaciones profesionales. En unas ocasiones se daba una breve noticia de las convocatorias previstas, y en otras se exponían las conclusiones de las reuniones que se habían llevado a cabo. Esta sección provee de un material importantísimo para los estudios de la ciencia y la técnica y de la historiográfica del ferrocarril, les permitirá hacer un estudio pormenorizado de las fuentes del conocimiento y las instituciones que servían de plataforma para la investigación de ingenieros, políticos y economistas a través de los temas que se estudiaban en estos eventos académicos. Asimismo nos permite conocer y hacer un seguimiento de las actividades desarrolladas por Asociaciones y Organismos como la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), la Unión Internacional de Tranvías, la Asociación Internacional del Congreso de Ferrocarriles, La Unión Internacional de Transportes Públicos, la Conferencia Europea de Ministros de Transporte o, a nivel nacional el Consejo Superior de Ferrocarriles o varios Congresos Nacionales de Ingeniería.

También durante mucho tiempo la revista se encargó de publicar un resumen de los resultados de la **explotación de las diversas compañías ferroviarias**, durante la primera etapa de la revista y hasta el año 1936, cada número incluía los resultados de las

[24] «Un cuidado especial para depurar la terminología ferroviaria ha sido norma constante de nuestra publicación, evitando el empleo de voces extrañas al idioma de Cervantes, siempre que ello ha sido posible y sólo en este aspecto nos hemos permitido en ocasiones rectificar los textos de nuestros colaboradores, quienes, por lo demás han tenido completa libertad para exponer sus puntos de vista, contrarios muchas veces a los nuestros». Vid. artículo "Veinte años después", en Ferrocarriles y Tranvías (1951): vol. XVIII, nº 202, p. 242.

[25] Ibídem «Hemos expuesto nuestra sincera opinión sobre múltiples problemas ferroviarios en más de cuatrocientos artículos **editoriales**, con toda objetividad, gracias al carácter independiente que logramos mantener en nuestra Revista»

[26] Ibídem «Toda novedad que la técnica nacional o extranjera pudo introducir en las explotaciones a lo largo de estos años, tuvo su eco en nuestras páginas, con indicación de la **bibliografía** que permitiera al especialista ampliar su información sobre el punto que más pudiera interesarle».

[27] Ibídem «Gracias a nuestra publicación, el progreso de la técnica española tiene amplia difusión en el mundo. Buena prueba de ello es la frecuencia con que las revistas prestigiosas de todos los países reproducen nuestros artículos»

grandes compañías ferroviarias, Norte, MZA, Oeste y Andaluces, además de pequeñas empresas como el Ferrocarril del Cantábrico, el de la Robla, el Metropolitano de Madrid o el de Barcelona, la Compañía Internacional de Coches-Cama o el Central de Aragón. Esta sección fue desapareciendo de manera progresiva a medida que las compañías fueron absorbidas por Renfe o EFE (Explotación de Ferrocarriles por el Estado). Otra estadística que se incluyó durante algún tiempo fue la de recaudación y vagones cargados, para hacer un seguimiento del transporte de mercancías.

Las **redes extranjeras** tenían su propio apartado en el que de manera sucinta se exponían las principales noticias que afectaban a la organización y explotación de las empresas y compañías ferroviarias europeas, americanas y en algunas ocasiones al desarrollo ferroviario de otros continentes. Como en el período cronológico que abarca la revista, España poseía aún algunas colonias estos ferrocarriles tienen especial seguimiento en sus páginas.

La sección de **Legislación y Jurisprudencia** ofrece un completo estudio de la legislación y política de transportes. En los primeros años de la revista los temas claves giran en torno varios asuntos: repercusiones del Estatuto ferroviario de 1924, la Ley de Ordenación Ferroviaria,[28] la Intervención del Estado, la Coordinación de los Transportes Terrestres, las Juntas de detasas y la situación profesional de los ferroviarios.

En los primeros años cuarenta se analiza la reestructuración de los transportes terrestres, con la Ley de bases de ordenación ferroviaria y la creación de Renfe y el rescate de las antiguas compañías. A esta primera etapa le sigue la legislación sobre la organización administrativa de Renfe y su reglamentación laboral, temas que continuarán siendo analizados según surgen modificaciones al respecto y que son acompañados de temas como la tarificación, la coordinación de los transportes terrestres y los derechos de los viajeros y usuarios del tren, con un análisis pormenorizado de los derechos derivados del contrato de transporte. En este caso, la mayor parte de los artículos están referidos a la legislación nacional, aunque en determinadas ocasiones se incluyen artículos sobre la organización y política legislativa de otros países, fundamentalmente como modelo de análisis. Por último cabe destacar los artículos dedicados a la organización y política de transporte urbano, no sólo porque la revista haga un especial seguimiento del tema, sino porque de manera paulatina se va convirtiendo en un aspecto fundamental de la política de transportes, tanto a nivel nacional como a nivel local.

La gestión y administración ferroviaria tuvo su espacio en la revista a través de epígrafes como **Economía y finanzas**, **Explotación** u **Organización**, en los primeros años la crisis económica de los años treinta se refleja en las noticias de las antiguas compañías, los resultados económicos de explotación, el Problema Ferroviario, la contabilidad en los ferrocarriles, emisión de acciones y obligaciones, entre otros aspectos propios del tema. Pero es tras la guerra civil cuando aparece la ruina de las empresas ferroviarias y se escriben páginas y páginas sobre la intervención estatal y la creación de Renfe, y sus modelos de gestión de la nueva organización. Los diferentes Planes Generales se tratan en la revista, y se le da resonancia especial al Plan de Modernización, y a la pérdida de protagonismo del ferrocarril frente a otros medios de transporte por lo que el déficit ferroviario aumenta.

Las noticias de **Política Ferroviaria** son de vital importancia para los colaboradores de la revista y se evidencia en los muchos artículos que se recogen de este tema, antes de la guerra civil y de la creación de Renfe, las noticias versan sobre la política ferroviaria de

[28] Vid. AHF. Serie MZA, El Problema Ferroviario, Signatura: P/0245/591

las antiguas compañías, de la reorganización del Consejo Superior de Ferrocarriles, las Comisiones especiales, Planes ferroviarios, y del gran asunto el Problema Ferroviario.[29]
Con la creación de Renfe surgen las noticias sobre la creación de la Comisaría de Material, las federaciones de compañías, la aprobación del Primer Plan Quinquenal en 1946, el de Reconstrucción en 1949, aumentos de las tarifas de transporte y la competencia de transporte por carretera. En los años cincuenta las noticias informan sobre otros Planes como el Quinquenal de Modernización de 1958 o un año después del de Estabilización, y cómo no el famoso Plan Decenal de Modernización en 1964 finalizando la existencia de la revista con el Plan Renfe 1972-1975.
En general, la revista refleja la actualidad ferroviaria por ello hace un exhaustivo seguimiento de la construcción de **nuevas líneas y proyectos** de construcción de los años cuarenta y cincuenta: la línea Zamora-Orense-La Coruña, el Madrid-Burgos, el Cuenca-Utiel o el Central de Aragón, éste último especialmente querido para Sánchez Moreno que fue ingeniero-jefe, o el frustrado Santander-Mediterráneo. También se ocuparon de las líneas de vía estrecha, la de Ferrol-Gijón, Cangas de Narcea-Villablino, Fregenal-Badajoz, Ribas a Nuria o Sierra Nevada.
El desarrollo de los **transportes urbanos** se refleja en el interés por el progresivo avance de los ferrocarriles metropolitanos de Madrid y Barcelona, los enlaces ferroviarios de las grandes capitales de provincia, las nuevas líneas de tranvías y proyectos como el ferrocarril aéreo de Barcelona o el ferrocarril al aeropuerto de Barajas. Para mayor difusión del transporte urbano la revista aporta, a modo de ejemplo, reportajes especiales sobre los transportes urbanos en las grandes ciudades europeas, Londres, París y Berlín.
También destacan los artículos dedicados al transporte urbano de superficie los trolebuses y los autobuses y también, el título de la revista es bien explícito, se dedica un espacio especial a los tranvías, al material móvil, al desarrollo y explotación de las empresas de tranvías y a las tarifas.
Desde los años treinta hasta los sesenta un tema candente fue la **Coordinación de los transportes** la revista *Ferrocarriles y Tranvías*, cuya dirección era claramente defensora del ferrocarril dedicó un número importante de páginas a la competencia entre los distintos medios de transporte y su posible coordinación, sobre todo entre los años treinta y cincuenta, a partir de los años sesenta y ya en los setenta cuando la batalla está siendo ganada por el transporte por carretera y aéreo la discusión se da por perdida y el interés por el tema decae.
Otro de los problemas a los que hubo de enfrentarse el ferrocarril en los años treinta y cuarenta fue el de los **Combustibles**, su escasez y carestía produjo importantes restricciones en toda la industria nacional y sin duda una de las más afectadas fueron los ferrocarriles, los colaboradores de la revista se ocuparon de analizar el problema del carbón y las consecuencias económicas derivadas de su precio y escasez así como las posibles alternativas.
Una de las alternativas fue la **Electrificación** de las líneas, ya desde los años treinta se empieza a plantear la alternativa de la electricidad como fuente energética para los ferrocarriles y desde entonces se exponen diversas teorías y análisis defendiendo las ventajas técnicas y económicas que supone, así como los sucesivos desarrollos llevados a cabo en esta materia. Para ilustrar los beneficios de la electrificación la revista muestra los ejemplos implantados en varios países, y poco a poco con los sucesivos planes de electrificación de la red española se nos ofrecen ejemplos concretos de las

[29] Sobre este tema véase en el AHF, la Serie MZA, El Problema Ferroviario, compuesta por 35 cajas de archivo.

inauguraciones de varias líneas como la de Madrid-Ávila-Segovia; Bilbao-Portugalete; Alar-Santander; León-Ponferrada; Quintanilla-Barruelo o Bilbao-Miranda-Alsásua.

A partir de los años sesenta los artículos se hacen eco de los desarrollos técnicos como la catenaria tipo Renfe y otra serie de pruebas con nuevos sistemas de electrificación.

Poco a poco las innovaciones cibernéticas y electrónicas se aplican al mundo ferroviario, y a medida que los especialistas se interesan en el tema, también lo hace la revista, a partir de 1972 este tipo de avances tienen una sección especial denominada **equipos y suministros** que se ocupa de reflejar las novedades parecidas en el mundo de la cibernética, de los circuitos electrónicos, las técnicas de soldadura y las innovaciones en las comunicaciones y que con el tiempo se aplicaran a la técnica ferroviaria.

No podía faltar en la revista tratar el tema de la infraestructura ferroviaria, apartados como **vías**, **traviesas**, **enclavamientos**, **señalización** o **puentes**, recorren los índices generales a través de los diferentes volúmenes y trasmiten las nuevas técnicas para ayudar a una circulación más segura y confortable, persiguiendo la reducción de los tiempos y un crecimiento en el tráfico de viajeros y mercancías.

Entre los artículos recogidos en los números de la posguerra, aparecen los relativos al plan de reconstrucción de la red, la reconstrucción de los daños sufridos en la infraestructura, los puentes, la sustitución y renovación de vía en las zonas devastadas, pero junto a estas noticias se dará merecida cuenta de la actualidad tecnológica, por lo que además se incluyen artículos sobre el desgaste del carril. Ya en la cuarta década del siglo XX surgen abundantes apuntes a las nuevas técnicas de soldadura, carriles continuos, carriles largos o cortos, para pasar a los años cincuenta con las menciones a un nuevo material para las traviesas, el hormigón, además de la instalación de dobles vías, sistema CTC, bloqueos automáticos y la nueva maquinaria, que se implanta en las noticias de los años sesenta de manera más habitual.

El desarrollo de nuevos sistemas de **tracción** y los desarrollos aplicados al material rodante también son objeto de atención, son numerosos los artículos dedicados a las pruebas, experimentos y acciones desarrolladas para el incremento de la velocidad. Al coincidir la creación de la revista con la aparición de los primeros **automotores** en España, tuvieron su obligada sección, llenando gran número de páginas, sus lectores pudieron y pueden conocer su evolución hasta llegar al motor diesel.

Y cómo no iba a estar presente el gran prototipo español, el Talgo, realmente no son muchos los artículos dedicados a él durante su construcción y patente, si bien en 1941 y 1942 se explica de manera concisa las pruebas realizadas en el nuevo sistema de rodadura, y también existe algún artículo escrito por el propio Sr. Goicoechea; no es hasta el volumen XVII de 1950, cuando se le concede mayor número de artículos, coincidiendo con su inauguración oficial el 2 de marzo, ya aparecen noticias del inicio de su explotación, el viaje del general Franco en el Talgo y los nuevos servicios que se van implantando como el catalán Talgo y el Puerta del Sol.

Las noticias sobre los ferrobuses, junto con las del TAF también surgieron en la década de los cincuenta, década en la que la tracción vapor experimentó un gran impulso al incorporarse al parque de Renfe modernas locomotoras. En los sesenta aparece el TER y el famoso Plan Decenal de Modernización de 1964, para suprimir de la red el vapor por la tracción diesel y la eléctrica. Estos cambios se reflejan a su vez en el material de vagones y coches. En el comienzo de la revista casi todos los coches eran de los de madera, pero las investigaciones se dirigían a incorporar mayor capacidad de plazas, los estudios de los bogies, amortiguamiento en los sistemas de suspensión o nuevos sistemas de alumbrado, en definitiva búsqueda de confort para el viajero. No olvidando el carácter internacional de la revista, puesto que junto a las noticias nacionales se sigue

informando de las novedades internacionales, así como de los mayores suministradores e innovadores en tracción como, Alemania, Reino Unido, Francia y Bélgica.
La revista tiene también una parte dedicada a los **Viajeros** y los servicios que se van desarrollando e implantando así como las mejoras que se realizan con respecto a los servicios prestados en estaciones, en los nuevos coches y material de tracción, en los billetes, así como las ofertas y los nuevos productos al servicio del viajero, todo ello se reparte entre la sección de viajeros y **turismo** en ambas se pretende ofrecer la cara amable de los trenes y el fomento del ferrocarril como el medio más adecuado para los grandes desplazamientos.
No faltó en la revista un hueco para dedicárselo al **personal ferroviario**, y a noticias de personas o personajes relevantes en el ferrocarril, así se completa además este apartado con las **necrológicas**, y en el apartado de **sociología**, noticias o varios también se informa sobre los agentes o ferroviarios directivos. En estos artículos nos encontramos un amplio abanico de información, por un lado, sobre los altos cargos, sus nombramientos, ceses, declaraciones, homenajes, condecoraciones, declaraciones, fallecimientos, etcétera. Y en cuanto a los ferroviarios, en los años de las antiguas compañías sobre los asuntos sociales, como la asistencia médica a los trabajadores, los estatutos ferroviarios, sus pensiones y subsidios; y ya con Renfe, se escriben bastantes líneas sobre la Reglamentación del trabajo, subsidios e incentivos a los agentes.
En este apartado se debe enfatizar sobre las noticias que se recogen sobre los cuerpos directivos de antiguas compañías y de Renfe, pues es una fuente importantísima para la historia de los personajes que hicieron posible el mundo del ferrocarril en estas fechas, artículos con nombres y apellidos donde se elabora la biografía de estos personajes y se ilustra siempre con una alguna imagen o fotografía.
Finalmente cabe destacar que la revista también se ocupó de la visón histórica del ferrocarril que se incluye en la sección de **varios**, cajón de sastre en el que encontramos, desde curiosidades como el récord de velocidad o los trenes más rápidos del mundo, hasta artículos sobre el hombre del tiempo y los ferrocarriles americanos o el ferrocarril y la psicología aplicada. Se incluyen noticias sobre los avances técnicos en los distintos campos del conocimiento como la energía atómica y que nos permiten tener una visión general de la historia de la técnica.
La historia del ferrocarril en España es objeto de varios estudios realizados por expertos en la materia como Francisco Wais, Mariano Tortosa o Carlos López Bustos, con motivo de los conmemoraciones de fechas señaladas se incluían trabajos sobre el ferrocarril en cuestión es el caso del número especial dedicado al centenario del ferrocarril en 1948 y que contiene jugosos contenidos, también se dedicaron diversas páginas al de Aranjuez o al de Langreo cuando cumplieron el centenario. Pero además era frecuente la inclusión de estudios históricos sobre los ferrocarriles a nivel nacional, regional e internacional, especialmente a los ferrocarriles coloniales y varios trabajos que inciden en la importancia económica, industrial y en la defensa nacional ejercidos por los ferrocarriles a lo largo de su historia.
También se nos ofrece la visión cultural del ferrocarril y su interés e implicación en el cine, la prensa,[30] la propaganda o el correo, los museos ferroviarios, la literatura, los viajeros románticos o el modelismo ferroviario.

[30] Vid. PRADOS Y LÓPEZ (1950)

Consideración final

Todo esto, es lo que pusieron a disposición de los interesados un puñado de estudiosos y amantes del ferrocarril durante cuarenta y tres años, y todo este legado es lo que la Dirección de Documentación y Archivo Histórico Ferroviario pone a disposición de los actuales investigadores y usuarios aficionados al ferrocarril. Uniendo la fuente primaria a los avances tecnológicos se intenta facilitar el acceso a toda la información recopilada por nuestros antecesores, con el fin de que los historiadores, técnicos, economistas, humanistas y cualquier interesado puede acceder de manera fácil y rápida a una fuente de información sobre nuestro pasado y nuestra evolución técnica.

Referencias bibliográficas.-

AGUILAR, Manuel (1953): "Breve historia de la Revista de Obras Públicas", en *Revista de Obras Públicas*, mayo, número extraordinario dedicado al centenario de la publicación, pp. 7-15.

ALCAIDE GONZÁLEZ, Rafael (1999): "Recursos en Internet sobre el mundo del ferrocarril" en *Ar@cne: Recursos en Internet para las Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, nº 54, y en <http://www.ub.es/geocrit/arac-54.htm> (10 junio 2003)

ALGABA, Antonio (2000): "La difusión de la innovación: Las revistas científicas en España 1760-1936" en *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, nº 69 (17), y en <http://www.ub.es/geocrit/sn-69-27.htm> (10 junio 2003)

ARCHIVO HISTÓRICO FERROVIARIO (AHF), Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, catálogo en línea consultable en <http://www.ahf-ffe.com> (25 junio 2003)

BIBLIOTECA FERROVIARIA, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, catálogo en línea consultable en <http://www.biblioteca-ffe.com> (25 junio 2003)

CHASTAGNARET, Gerard (1975): "Un ejemplo de revista científica: la Revista minera desde 1850 a 1914", en *Prensa y sociedad en España* (1820-1936), Antonio Elorza, Manuel Pérez Ledesma y Manuel Tuñón de Lara (ed.), pp.223-239.

COLL, Sebastián y FORTEA, José Ignacio (2002): "Guía de fuentes cuantitativas para la historia económica de España: Finanzas y renta nacional" en *Estudios de Historia Económica*, Madrid, Banco de España - Servicio de Estudios , vol. II, nº 42, p. 9-15 y ss., en la dirección: <http://www.bde.es/informes/be/sroja/roja42.pdf> (15 junio 2003)

FERNÁNDEZ CLEMENTE, Eloy (2002): "La recepción en España de la Segunda Revolución Industrial: las revistas de los ingenieros (1900-1936)" en *Paul Aubert y Jean- Michel Desvois, Les élites et la presse en Espagne et en Amérique Latine, des Lumières à la seconde guerre mondiale*, Casa de Velázquez, pp. 171-188, y en la dirección: <http://www.unizar.es/eheep/eloy9.pdf> (10 junio 2003)

FERNÁNDEZ SANZ, Fernando (1975): "Las revistas veteranas en el mundo" en *Vía Libre*, nº 140, p. 21.

— (1984) : "Ha muerto Vicente Olmo Ibáñez" en *Vía Libre*, nº 241, p. 37.

— (1991): "Renfe cumple cincuenta años" en *Trenes Hoy*, año V, nº 42. pp. 48-71.

IGLESIA LESTEIRO, María Fernanda (1991): "Exposición permanente de prensa: Un sistema de difusión y acceso al patrimonio hemerográfico" en *Boletín ANABAD*, nº 3-4, pp. 363-370.

MARTÍNEZ MARTÍN, Jesús A. (dir.) (2001): *Historia de la edición en España (1836-1936)*, Madrid, Marcial Pons.

PARADINAS, José G. "Todo trenes.com: el portal del ferrocarril"
<http://www.todotrenes.com> (1 de julio de 2003)

PRADOS Y LÓPEZ, Manuel (1950): “El ferrocarril y la prensa” en *Ferrocarriles y Tranvías,* vol. XVII, nº191, p. 277-279.
REVISTA FERROCARRILES Y TRANVÍAS, Madrid, Art. Gráf. Diana.
REVISTA VÍA LIBRE, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
SÁNCHEZ REY, J. Agustín (1991): "La Revista de Obras Públicas en la segunda mitad del siglo XIX", en *Revista de Obras Públicas*, enero, pp. 41-71.
SETIEN, Pablo (1991): “Accesibilidad a los contenidos de la prensa histórica: Avance de metodología y resultados de una futura base de datos del primer periódico editado en Vizcaya : El Bascongado (1813-1814)” en *Boletín ANABAD,* vol. XVL, nº 3-4, pp. 395-402.