

Pasajeros y lectores: las estrategias de la SGEL en la red ferroviaria española (1914-1936)

Ana MARTÍNEZ RUS

Universidad Complutense de Madrid
anamrus@hotmail.com

RESUMEN

En este artículo se aborda la contribución de las librerías de ferrocarriles en la difusión de la lectura en la sociedad española durante el primer tercio del siglo XX. La Sociedad General Española de Librería, Diario, Revistas y Publicaciones, S. A. (SGEL), filial de la firma francesa Hachette, se estableció en España en 1914 y consiguió paulatinamente la concesión en exclusiva de las librerías de las estaciones ferroviarias. Esta empresa modernizó el servicio de las librerías de los andenes respecto a las instalaciones y las publicaciones y además amplió la red de establecimientos. En numerosos pueblos estos quioscos eran los únicos puntos de venta de libros pero, también se convirtieron en las mejores librerías de muchas localidades debido al amplio surtido de títulos nacionales y extranjeros, así como a la rapidez en el suministro de novedades. De este modo el ferrocarril se convirtió en un canal básico de circulación de libros y lecturas. Los largos trayectos incitaban a los viajeros a la lectura, los puestos de las estaciones facilitaban la compra de libros, y el ferrocarril permitía la distribución de textos y revistas por toda la geografía nacional. En definitiva los andenes constituyeron destacados lugares de referencia en la adquisición de todo tipo de obras y publicaciones periódicas.

Palabras clave: Librerías de ferrocarril. Sociedad Española de Librería (SGEL). Compañías ferroviarias. Difusión de la lectura

Passengers and readers: SGEL's strategies
in Spanish railway network (1914-1936)

ABSTRACT

This article is about the contribution of the bookshops in railways diffusing the reading in Spanish society in the first third of twentieth century. The «Sociedad General Española de Librería, Diario, Revistas y Publicaciones, S. A. (SGEL)», a subsidiary company in relation to French firm Hachette, established in Spain in 1914 and gradually achieved the sole right to run the bookshops in railway stations. This company modernized the service in platforms bookshops in relation to the installations and publications and also extended establishments network. In numerous small towns these kiosks were the only book-selling places, while in many others they were the best bookshops because of the wide range in national and foreign titles and as well as the swiftness in novelties supply. In this way railway became a basic channel to books and readings circulation. The long distances urged the travellers to read, the kiosks in the stations made easy to buy books, and railway made possible to distribute texts and magazines all over Spain. Finally platforms became notable places to purchase all kinds of works and periodicals.

Key Words: Railways bookshops. Sociedad Española de Librería (SGEL). Railways Companies, Diffusion of Reading.

1. Introducción

En este artículo se analiza el papel de las librerías de las estaciones ferroviarias en la difusión cultural del país. La Sociedad General Española de Librería, filial de la casa francesa Hachette, desde su instalación en España en 1914 se hizo con la concesión de los establecimientos situados en las estaciones de las distintas compañías de ferrocarriles. En concreto se estudia la relación existente entre esta empresa y la Compañía MZA. La empresa librera renovó completamente el servicio, las instalaciones y las publicaciones de los quioscos de los andenes. Hasta entonces los armarios eran escasos y en muchos casos sólo consistían en meros cajones precarios. Esta casa revolucionó la concepción de la venta del libro utilizando criterios modernizadores y racionales. Aprovechó las enormes posibilidades del ferrocarril como medio de distribución y difusión del libro, insuficientemente explotadas en España.

2. Las transformaciones del mundo del libro

En las primeras décadas del siglo XX el mundo del libro sufrió un proceso de modernización industrial y comercial provocado por los avances técnicos, la aparición del editor como profesión autónoma diferenciada del comercio de librería, y la formación de las sociedades anónimas. Desde la aparición de la imprenta la edición había estado confundida con el comercio de libros debido a que la misma persona se encargaba de la fabricación, impresión y venta de obras. La lenta separación del editor-impresor-librero iniciada a fines del siglo XIX reestructuró la economía del libro ya que la nueva industria editorial modificó las estrategias de producción, gestión y comercialización de las obras. De este modo el editor asumía las diversas tareas intelectuales, técnicas, estéticas y mercantiles relacionadas con la producción del libro, y el librero se ocupaba de la venta directa al público. En cualquier caso a lo largo del primer tercio del siglo XX se consolidó el mercado empresarial del libro y la especialización de publicaciones. La industrialización de la producción del libro entrañaba un verdadero riesgo de superproducción, teniendo en cuenta el débil consumo por parte del público. En este sentido la necesidad de vender aumentó la competencia entre las empresas en la búsqueda de nuevas estrategias editoriales, que perfilaban la economía del libro, para captar a nuevos y más lectores entre colectivos alejados tradicionalmente de la lectura —obreros, mujeres, jóvenes—, en relación con los mayores índices de alfabetización, la mayor concienciación social y política, y la progresiva democratización de la sociedad. A este cambio cualitativo y cuantitativo contribuyeron los nuevos procedimientos de impresión y de composición tipográfica, que perfeccionaron los tradicionales del siglo anterior y abarataron los costes, así como los modernos sistemas de publicidad y comercialización (ventas a plazos, por suscripción, y por catálogos). A nuevos públicos correspondían nuevos formatos y amplios y diversos puntos de venta. Sin embargo la mayoría de las librerías eran pequeños comercios con escasa capitalización donde se servían

los libros detrás de un mostrador como en cualquier otra tienda. No se exponían los libros al público, la propaganda era escasa, y no siempre se ofrecían los últimos lanzamientos editoriales. Además las librerías establecidas en las distintas localidades del país, fuera de Madrid y Barcelona y algunas otras capitales de provincia, eran insuficientes y estaban mal abastecidas, vivían prácticamente de la venta segura de los libros de texto y del material escolar¹.

3. La Sociedad General Española de Librería

La Sociedad General Española de Librería, Diarios, Revistas y Publicaciones, S. A. (SGEL) se estableció en 1914 como filial de la casa francesa Agence Générale de Librairie et de Publications, empresa distribuidora de la editorial Hachette². Los objetivos de esta sociedad, recogidos en la escritura de constitución, eran la distribución en España y en el extranjero de libros, diarios y publicaciones en cualquier idioma, así como la fundación de sucursales, agencias o representaciones en territorio español o en los países de lengua española o portuguesa. Su capital inicial fue de 150.000 pesetas, dividido en 300 acciones de 500 pesetas. De ellas 275 fueron escritas por la Agence Générale y su representante Guillermo Binger, que además fue nombrado Presidente del Consejo de Administración y Director Administrador-Gerente de la sociedad aunque mantuvo su residencia en París. Esta empresa organizó una amplia red de distribución y venta de prensa y libros nacionales y extranjeros por todo el país. En este sentido consiguió la concesión de las librerías de las estaciones de ferrocarriles, que en muchos casos llegaron a ser los mejores establecimientos de muchas poblaciones, cuando no los únicos, por la cantidad y diversidad de las obras. En 1931 obtuvo el monopolio para estas librerías a través de la firma Librerías de Ferrocarriles, S. A. La Sociedad de Librería, que tenía casas correspondientes en Buenos Aires, Londres, París, Roma, México o Nueva Cork entre otras, en 1923 contaba ya con 185 bibliotecas de ferrocarriles, aparte de librerías y quioscos en Irán, Barcelona, Madrid, Granada, Burgos, Zafra, Sanlúcar de Barrameda, y Astorga. Asimismo disponía de quioscos y corresponsales en diecisiete localidades del país como Alcázar de San Juan, Puertollano, Medina del Campo o Gandía. Se instaló primero en Barcelona con la compra en 1913 de la Librairie Française situada en La Rambla y que desde 1845 había pertenecido a la familia Piaget. En 1933 esta librería contaba con trece metros de fachada, entre quince y

¹ Sobre las transformaciones en la industria y el comercio del libro en el primer tercio del siglo XX vid. la obra colectiva dirigida por MARTINEZ MARTIN, Jesús A. (Dir.): *Historia de la edición en España (1836-1936)*, Madrid, Marcial Pons, 2001.

² Vid. MOLLIER, Jean-Yves: *Louis Hachette (1800-1864). Le fondateur d'un empire*, París, 1999; MISTLER, Jean: *La Librairie Hachette de 1826 à nos jours*, París, 1964. DUCHET-SUCHAUX, Gaston: «L'entreprise Hachette», y FOUCHÉ, Pascal: «Le développement de la distribution: les Messageries Hachette» en CHARTIER, Roger et MARTIN, Henri-Jean (Dir.): *Histoire de l'édition française*, T. 4: *Le livre concurrent*, Paris, Fayard, 1991, pp. 149-153, y 225-228.

veinte metros de profundidad y con un número imponente de estantes de los que 180 estaban llenos de libros ingleses. Asimismo SGEL se hizo con la distribución de todos los quioscos menos uno de la ciudad de Barcelona, y estableció una gran librería en la Gran Vía madrileña³. Con anterioridad a la implantación de la Agence Générale en España, Hachette tenía una firma en la frontera que representaba sus intereses. Antonio Muller recibía los envíos de publicaciones en Hendaya y los reexpedía desde Irún al resto del país y a América Latina. Esta sucursal y su propietario se acabaron incorporando a la organización de SGEL, como pequeño accionista y Director-Gerente efectivo de la empresa. La creación de la Sociedad de Librería formó parte de la política de expansión de la Agence Générale en el contexto de la Gran Guerra en un país neutral con un consumo cultural débil, pero con un mercado potencial y con proyección en América Latina.

La S. de L. se convirtió en empresa distribuidora, (sin que yo pudiera hacer adoptar mi criterio de añadir a esta actividad la de editar). Nos convertimos prácticamente en banqueros de editoriales que se creaban a la sombra de una organización que distribuía el libro y la revista, liberándolas de los cuidados administrativos y de los riesgos bien reales que por entonces ofrecía la solvencia de corresponsales y librereros. Ni unos ni otros estaban sometidos a una disciplina que sólo puede ser impuesta cuando aquellos dependen económicamente de la empresa distribuidora. Es lo que hacía la fuerza de Hachette, en Francia.

Teóricamente, la S. G. E. de L. recibía los libros en depósito y debía liquidar las ventas cada trimestre, reservándose una comisión⁴.

La Sociedad de Librería consiguió la distribución en exclusiva de numerosas editoriales nacionales y francesas para España y/o América como Caro Raggio, Mundo Latino, Editorial América, Biblioteca Corona, Ollendorff, aparte lógicamente de Hachette. De esta manera ofrecía a las librerías de los ferrocarriles un amplio catálogo de títulos y precios diversos. Predominaban libros de literatura clásica y contemporánea como Eugenio Grandet de Balzac a 3 pesetas, La casa de los muertos de Dostoiewsky a 5 pesetas o un tomo de teatro de los hermanos Álvarez Quintero por el mismo importe, pero también incluía obras políticas, filosóficas y de ensayo como Principios de Filosofía positiva de Auguste Comte a 2 pesetas, El delito colectivo de Concepción Arenal a 1,50 pesetas o La revolución francesa en tres tomos de Thomas Carlyle al precio de 24 pesetas. Asimismo ofertaba libros de cuestiones más específicas y profesionales como Derecho civil de José Aguano en dos tomos por 15 pesetas, Historia de la Pedagogía de Hailman a 2 pesetas o Estudios de Higiene general de Koch a 3 pesetas. Sin olvi-

³ Vid. las memorias del editor AGUILAR, Manuel: *Una experiencia editorial*, Madrid, Aguilar, 1973, vols. I y II, pp. 488-565, donde cuenta su actividad profesional al frente de esta casa desde 1914 hasta 1923, en que crea su propia editorial ante la negativa de SGEL a realizar tareas editoriales. Y «Vida vivida: 1914. El nacimiento de una empresa» y «Vida vivida: Tiempos de cambio» en *Noticias de SGEL*, Madrid, N° 8 y 9, noviembre y diciembre de 1997, pp. I-IV y V-VIII.

⁴ En AGUILAR, Manuel: *Una experiencia...*, *op. cit.*, vol. II, pp. 576-577.

dar los libros de arte, turismo y las biografías como Estudios del arte español en dos tomos de Carlos Justi a 12 pesetas, La Alhambra de Seco Lucena por 12 pesetas, o Recuerdos de mi vida de Wagner a 3 pesetas. También contribuyó a la difusión de colecciones populares como El Cuento Semanal, La Novela de Hoy, o La Novela Corta. Junto a obras de Galdós, Juan Ramón Jiménez, Unamuno, Baroja, Blasco Ibáñez, o Concha Espina se vendían a 1,25 pesetas títulos como Cándido de Voltaire, El utilitarismo de Stuart Mill, El príncipe de Maquiavelo, Obras filosóficas de Diderot, o El contrato social de Rousseau.

Las librerías de ferrocarriles aparecieron en el último tercio del siglo XIX en paralelo a la expansión de la red ferroviaria, aunque eran conocidas como bibliotecas o servicio de bibliotecas. En cualquier caso estas librerías tenían muchas carencias, apenas eran pequeños puestos ambulantes con escaso surtido de publicaciones y prácticamente inexistentes fuera de las estaciones principales. En muchos casos el servicio se reducía a mozos que voceaban el título de los periódicos nacionales de mayor tirada en los andenes. Estas circunstancias estaban relacionadas con las limitaciones de la industria y el comercio del libro, con el alto índice de analfabetismo de la sociedad, y con las deficiencias de la infraestructura ferroviaria. Sobre este último aspecto incidía el Diccionario razonado legislativo y práctico de los Ferro-carriles de 1875 en la voz bibliotecas ambulantes, donde se señalaba el estado de las instalaciones ferroviarias como causa principal de la precariedad y de la pobre difusión de las librerías:

Sin embargo, entre nosotros no se practica el servicio con aquella vertiginosa celeridad, con aquella nímia [sic.] exactitud que los españoles admiran en los ferro-carriles extranjeros [sic.]: nuestros viajes son muy lentos, son todavía [sic.] frecuentes los retrasos, sobre todo en los puntos de bifurcación de las líneas; se carece en muchas estaciones de fondas, de salas de descanso ó entretenimiento bien acondicionadas en donde el viajero puede esperar, sin mas enemigo que su imaginación [sic.], las horas mortales de inacción forzosa; y para estos casos, y para cuando un viajero vá [sic.] solo ó con gente taciturna ó desabrida ó soñolienta, las bibliotecas ambulantes, los libros, son un consuelo, una verdadera necesidad. Ya en este caso, la lectura ó debe ser utilidad de práctica y oportuna, como los itinerarios del país que se recorre, los cuadros de servicio, las tarifas de las fondas, los anuncios, las noticias de interés fabril ó comercial ó agrícola de la comarca ó del punto á donde se viaja, ó de puro recreo, como las aventuras de viajes, agudezas y sentencias, descripciones, anécdotas, novelitas muy ligeras ó cosa por el estilo, porque ni conviene ni está en nuestro carácter atormentar la imaginación, ni puede tampoco sacarse partido de un libro profundo entre el ruido y la incómoda trepidación del tren.⁵

⁵ En *Diccionario razonado legislativo y práctico de los Ferro-carriles bajo el aspecto legal, técnico, administrativo y comercial de los mismos* por D. Benito Vicente Sarcés con la colaboración de D. José González Álvarez, Madrid, Imprenta de Campuzano Hermanos, 1875, p. 63. Merece la pena apuntar las otras consideraciones estereotipadas que explicaban el nulo éxito de las librerías: «No desconfiamos de que con el tiempo se generalice esta buena costumbre, aunque, por el hecho de ser buena tiene menos probabilidades que cualquiera bagatela ó insustancialidad, que toma pronto carta de naturaleza entre nosotros si es moda en París ó en Londres [sic.]; pero debe tenerse en cuenta que las biblio-

A pesar del carácter pintoresco y de los prejuicios sociales, esta descripción es muy significativa de la escasa implantación de las librerías de ferrocarriles. Con el transcurso de los años y la mejora del transporte ferroviario la situación de abandono de las librerías no cambió demasiado. En España no se había explotado el servicio de librería de las crecientes estaciones ferroviarias, ni se había estudiado las enormes posibilidades de desarrollo del mismo, a diferencia de Francia o Gran Bretaña. En este sentido Manuel Aguilar, encargado de establecer la red de librerías de SGEL, afirmaba que con anterioridad a 1914 «los escasos quioscos que existían en nuestras estaciones eran simples cajones cochambrosos, y los encargados de ellos no tenían la menor idea de las posibilidades que representaban tales puntos de venta. (...) Había ciudades, con miles de habitantes, Institutos de segunda enseñanza y otros centros docentes que carecían de una librería digna de este nombre. La venta de libros era un renglón complementario en el negocio esencial de papelería y material escolar»⁶. Por este motivo la gestión de los quioscos en las estaciones ferroviarias fue prioritaria en la estrategia de la Sociedad General de Librería, consciente de las probabilidades de negocio que representaban. Precisamente SGEL en diciembre de 1916 había conseguido la explotación del servicio de librerías en las compañías del Norte, Andaluces, del Sur de España, y de Medina del Campo a Orense y Vigo, así como en la red antigua de MZA. El radio de acción de estos armarios-bibliotecas era muy amplio, sus publicaciones se dirigían a un público muy numeroso y heterogéneo, entre los viajeros y los vecinos de los pueblos donde se instalaban. Por sus expositores pasaban gentes de distinta condición socioeconómica y cultural, pero todos ellos eran potenciales compradores y lectores. Además el ferrocarril era un medio de transporte en expansión, cada año aumentaba el volumen de pasajeros en consonancia con la extensión del recorrido y el número de líneas. En 1914, fecha de constitución de la Sociedad de Librería, en la Compañía del Norte se registraron más de 15.000 viajeros, cifra similar se alcanzó en MZA y la de Andaluces sobrepasó los 4.500 pasajeros. Diez años después sólo estas tres compañías trasladaron a cerca de 60.000 personas por toda la geografía del país. Y en 1934 más de 20.000 ciudadanos utilizaron los servicios de la Cía. del Norte, unos 27.000 reco-

tecas ambulantes proceden del Norte-América, de la raza anglo-sajona, mucho mas pensadora, mucho menos expansiva [sic.], mucha mas fría que la raza latina, y por consiguiente que las bibliotecas ambulantes han de tardar mas en generalizarse en España, y aun para ello han de ofrecer una utilidad más práctica que en países [sic.]. de donde vienen. Después de no ser nuestros paisanos dados á la lectura y á aprovechar el tiempo, ¿quién necesita libro para entretenerse viajando al lado de un andaluz decidor, de un empleado cesante, de un militar campechano, de un cazador fanfarrón, o de un candidato de oposición, ó de una dama casquivana?. En el primer cuarto de hora el desconocimiento de los viajeros reduce la conversación á tanteos y preguntas; á la hora de viaje la conversación es general, y los chistes, los chascarrillos se cruzan; de suerte que, ni hay necesidad de libros, ni podia [sic.] sacarse provecho de ellos: rarísimo será el compartimento de carruaje en que sobrevenga el tédio [sic.] del viaje que se ha querido remediar con las bibliotecas ambulantes».

⁶ En AGUILAR, Manuel: *Una experiencia...*, op. cit., Vol. I, pp. 529-560.

rrieron las líneas de MZA y más de 4.000 viajaron en los trenes de Andaluces⁷. Esta pequeña muestra indica las dimensiones del mercado que SGEL pretendía abastecer, ya que no sólo trataba de responder al usuario habitual de publicaciones, sino que perseguía despertar el interés y la inquietud por la lectura entre quienes no sentían esa necesidad aprovechando los ratos de espera en las estaciones o el tiempo de viaje en los trenes. Su objetivo último era incorporar a amplias capas de la sociedad al consumo cultural facilitando el acceso al libro. En muchos pueblos estos quioscos ejercieron una notable influencia y atracción sobre sus habitantes porque eran los únicos puntos de venta de libros. Asimismo en otras localidades mayores se convirtieron en las mejores librerías debido a la variedad de publicaciones nacionales y extranjeras y al suministro rápido y eficaz de novedades. De este modo el ferrocarril se convirtió en un medio básico de circulación de libros y lecturas. Los largos trayectos incitaban a los viajeros a leer, las librerías de las estaciones facilitaban la adquisición de libros, y la facilidad de tránsito permitía la distribución de libros y revistas por todo el territorio nacional.

4. Los acuerdos de SGEL y la Compañía MZA

En 1916 la Sociedad de Librería consiguió en exclusiva la instalación de armarios librería en toda la red antigua, salvo la catalana, de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA). Aparte de libros, periódicos y revistas, en dichos quioscos se vendían tarjetas postales, estampas o fotografías, tabaco, papel de fumar, fósforos, sellos de franqueo y objetos de escritorio. Asimismo el acuerdo permitía la fijación de anuncios en el recinto de las estaciones. La instalación y mantenimiento de los armarios corría a cuenta de la sociedad concesionaria, así como la contratación de los encargados de los mismos, pero procurando seleccionar a las viudas, huérfanas, hijas o esposas de los empleados de la Compañía MZA. Igualmente tenía que hacerse cargo de los desperfectos ocasionados por los armarios en las estaciones, de los impuestos, contribuciones y arbitrios relacionados con el comercio de publicaciones. El contrato eximía a la compañía ferroviaria de toda responsabilidad jurídica en las infracciones legales o gubernativas que cometiese la empresa librera. De hecho la Sociedad General de Librería y sus dependientes debían someterse a las obligaciones impuestas por la ley de Policía de ferrocarriles. Se establecieron tres tipos diferentes de bibliotecas atendiendo a las necesidades de las estaciones de primera, segunda y tercera categoría. Estas librerías debían abrir al público diez minutos antes, como mínimo, de la apertura de los despachos de billetes, y continuarían prestando servicio hasta cinco minutos después de la salida de cada tren. Los encargados podían ofrecer sus artículos a los viajeros que no bajasen de los vago-

⁷ Vid. la evolución de los viajeros en las compañías Norte, MZA y Andaluces desde 1859 hasta 1935 en ARTOLA, Miguel (Dir.): *Los ferrocarriles en España 1844-1943*, Tomo II: *Los ferrocarriles y la economía*, Madrid, 1978, pp. 489-491.

nes, siempre que no causaran molestias y obedeciesen las órdenes del Jefe de estación. Se debían vender todo tipo de periódico o revista, sin distinción de matiz político, en clara referencia a las discrepancias desatadas entre aliadófilos y germanófilos durante la Gran Guerra, y más teniendo en cuenta que SGEL era una empresa con capital francés. Asimismo se facilitaba la venta de todo tipo de obras, salvo las ofensivas a la moral y aquellas que estuvieran prohibidas por las autoridades. Los itinerarios de trenes y cualquier otra publicación de MZA o de otras compañías ferroviarias autorizadas por ésta se expendían en dichos armarios sin comisión alguna. A cambio la Sociedad General Española de Publicaciones debía pagar anualmente a la compañía ferroviaria 11.000 pesetas los primeros cinco años, 13.000 pesetas el segundo quinquenio y 15.000 pesetas los últimos cinco años, ya que el contrato tenía una vigencia de quince años, aunque la empresa distribuidora de publicaciones había solicitado un plazo de veinte años. En total el arrendamiento de las librerías suponía un beneficio total de 195.000 pesetas a la empresa ferroviaria. Además en garantía del cumplimiento de lo pactado, SGEL depositó en concepto de fianza 20.000 pesetas en metálico o en valores de la compañía⁸. Cuando la Sociedad General Española de Librería se dirigió en marzo de 1915 a la Compañía MZA, el servicio de bibliotecas que atendía a 17 quioscos, estaba arrendado al particular Narciso Mauri Vidal desde 1901 por la cantidad de 5.000 pesetas anuales⁹. Aunque la oferta de SGEL era muy rentable económicamente, también implicaba un servicio más completo, sustituyendo los quioscos antiguos por nuevos modelos, y ampliando el número de librerías en todas las estaciones. El proyecto inicial era establecer un mínimo de 18 librerías de primera y 37 de segunda categoría para una red de 2.949 kilómetros con 294 estaciones. Los envíos de libros, periódicos y demás objetos de la Sociedad de Librería para suministrar los armarios librería, así como las devoluciones de los mismos a Madrid se realizaron en gran velocidad, aplicando el precio sencillo de la tarifa de pequeña velocidad, con el recargo transitorio del 15%, estableciendo la tasa por el peso efectivo, es decir, por fracciones indivisibles de 10 kilos, prescindiendo del mínimo de 50 kilos que se exigía en las facturas de pequeña velocidad.

No resulta casualidad que SGEL, sociedad española con capital francés, consiguiese la explotación de las librerías en la mayoría de las líneas ferroviarias, constituidas también con participación francesa, aparte de las características de la empresa y de las condiciones ofrecidas. De hecho Louis Forquenot, ingeniero

⁸ Vid. el contrato firmado entre la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante y la Sociedad General Española de Librería en julio de 1916, en el ARCHIVO HISTÓRICO FERROVIARIO (Fundación de Ferrocarriles Españoles), Serie: Compañía MZA, Servicio Comercial, Caja nº D500/1-2.

⁹ Las estaciones que contaban con armarios librería eran 23, 17 pertenecían al arrendatario: Aranjuez, Castillejo, Villacañas, La Encina, Villena, Alcalá de Henares (cerrado), Calatayud, Manzanares, Baeza-El Arquillo, Espeluy, Sevilla, Ciudad Real, Mérida, Zafra, Murcia, Toledo y Huelva (cerrado); y 6 eran propiedad de la Compañía MZA: Atocha (2), Alcázar de San Juan, Casetas, Zaragoza, Córdoba.

civil de Minas de París, recomendó a MZA que estableciese relaciones con la Sociedad de Librería. Asimismo existieron presiones políticas y relaciones influyentes a favor de SGEL, el diputado a Cortes por Caspe, Ángel Ossorio en diciembre de 1915, aconsejó a Ramón Peironcely, director general de MZA, que su compañía cediera en exclusiva a SGEL la gestión del servicio de bibliotecas de las estaciones. Y en 1922 el senador Fernando Weyler remitió una carta a Eduardo Maristany, marqués de Argenteras y presidente del Consejo de Administración de MZA, sobre una conversación mantenida con Manuel Aguilar, responsable de SGEL acerca de las condiciones favorables que la empresa distribuidora estaba dispuesta a conceder a la compañía ferroviaria a cambio de la cesión de las librerías de las estaciones. Tampoco era novedosa la presencia de editores y libreros franceses en España, ya que su influencia era notable desde principios del siglo XIX, según ha puesto de manifiesto Jean-François Botrel en sus valiosos trabajos¹⁰. Las publicaciones francesas en castellano de las casas Garnier, Bouret, Ollendorff, Louis Michaud o Armand Colin con destino a los mercados americanos también abastecían las librerías españolas. No obstante esta tendencia se acentuó con el establecimiento en España de la filial de Hachette. De hecho las editoriales francesas se beneficiaron del franqueo privilegiado, establecido en el Convenio Postal Hispano-Americano de 1920, para fomentar la exportación de publicaciones españolas a los países americanos. Esta tarifa postal especial consistía en el pago de 25 céntimos por kilo en todos los envíos de libros efectuados desde la Península a América, y el aumento del peso límite de los paquetes postales a cinco kilos. Los libros franceses se introducían en España en ferrocarril a través de la Sociedad General de Librería, y después eran reenviados a las plazas americanas por vía postal como si fuesen españoles. Este sistema de transporte resultaba muy favorable para las casas galas ya que mandar un kilo de libros desde Francia a América Latina costaba 4 francos. Esta práctica fue denunciada por el Comité Oficial del Libro al Ministerio de Estado en julio de 1922 porque vulneraba las condiciones del Convenio Postal y lesionaba los intereses del comercio del libro español. Pero el Ministerio no pudo tomar ninguna medida al respecto debido a que la expedición de libros franceses a España era lícita, la empresa estaba legalmente establecida en el país, y resultaba imposible impedir que utilizara los servicios postales nacionales ya que tam-

¹⁰ Vid. BOTREL, Jean-François: *La diffusion du livre en Espagne (1868-1914)*, Madrid, Casa de Velázquez, 1988; *Libros, Prensa y Lectura en la España del siglo XIX*, Madrid, Fundación Germán Sánchez Ruipérez, 1993; «Les librairies françaises en Espagne (1840-1920)» en BERGER, Philippe et al.: *Histoire du livre et de l'édition dans les pays ibériques*, Bordeaux, 1986, pp. 61-84; «La librairie "espagnole" en France au XIX siècle» en MOLLIER, Jean-Yves (Dir.): *Le commerce de la librairie en France au XIX siècle 1789-1914*, París, IMEC/MSH, 1987, pp. 287-297; y «L'exportation des livres et modèles éditoriaux français en Espagne et en Amérique latine (1814-1914)» en MICHON, Jacques y MOLLIER, Jean-Yves (Dir.): *Les mutations du livre et de l'édition dans le monde du XVIIIe siècle à l'an 2000*, París, Presses de l'Université Laval/l'Harmattan, 2001, pp. 219-240.

bién enviaba obras españolas y además era la concesionaria en exclusiva de numerosas editoriales y publicaciones extranjeras¹¹.

En 1922 la Sociedad de Librería solicitó una prórroga del contrato establecido con la Compañía MZA de 10 años para recuperarse de las pérdidas económicas que habían supuesto las inversiones iniciales en la coyuntura de la guerra mundial: «por instalación de armarios-bibliotecas y debido al encarecimiento de las primeras materias, como madera, hierro, etc., etc., hemos satisfecho cantidades superiores al doble del presupuesto acordado. Publicas son, así [sic.] mismo, las constantes y frecuentes elevaciones de precio que han experimentado los libros, periodicos [sic.], revistas y en general toda materia impresa, a cuyo aumento de precio no ha seguido otro proporcional de los beneficios, pues los Editores han limitado cada vez mas sus descuentos. (...) También es digno de mencionar la restricción o supresión [sic.] de trenes particularmente los diurnos que eran los mas interesantes para nuestro negocio, debido a las huelgas, paralización de negocios y otras causas que se vienen observando y que tan poderosamente influyen en el desenvolvimiento de aquel»¹². La empresa ferroviaria aceptó la ampliación del contrato para la explotación del servicio de librería de la red antigua en veinte años, hasta 1941, pero a cambio de aumentar el canon anual, y de separar el arriendo de los armarios y la venta de tabaco del alquiler de anuncios. Esta modificación estaba relacionada con el tipo de contrato firmado por SGEL con la Compañía de los Caminos del Hierro del Norte en 1915, que reportaba a la empresa 192.595,85 pesetas de beneficios a lo largo de quince años sólo por el servicio de bibliotecas y la venta de tabacos, sin contar con la publicidad. Esta cantidad era similar a la pactada con MZA por el arrendamiento de librerías, tabaco y anuncios. Para salvar ese agravio comparativo la compañía ferroviaria, en principio, abogó por conceder la prórroga estableciendo una cuota anual de 50.000 pesetas, 15.000 por las librerías y 35.000 por los anuncios publicitarios. Pero como la empresa distribuidora de libros y prensa no podía hacer frente a esas cantidades, se modificaron las tarifas. Finalmente en el nuevo contrato la concesión de los armarios, objetivo primordial de SGEL, se fijó una tasa de 15.000 pesetas anuales para los primeros cinco años, se aumentaba a 17.500 pesetas el segundo quinquenio, se incrementaba a 20.000 pesetas para el período comprendido entre 1932 a 1936, y se elevaba a 25.000 pesetas para los últimos cinco años. El alquiler de publicidad se estipuló en 145.000 pesetas, dividido en distintas tarifas anuales y quinquenales, con aumentos progresivos¹³. Pero la

¹¹ Vid. la correspondencia entre el Comité Oficial del Libro y el Ministerio de Estado en el ARCHIVO GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN (AGA) (Alcalá de Henares), Sección de Asuntos Exteriores, Caja nº 1.274, así como el Informe del librero español Samuel Nuñez López, establecido en Río de Janeiro desde 1909, p. 8 en Caja nº 1.273, y la Memoria consular de Brasil sobre la situación del libro español, s/p. en Caja nº 1.274. También destaca la *Memoria de la Cámara Oficial del Libro de Barcelona correspondiente al ejercicio de 1921-1922*, Barcelona, 1922, p. 47.

¹² Carta de la Sociedad de Librería dirigida Eduardo Maristany, Director de la Compañía MZA, el 31 de marzo de 1922, h. 2 y 3, en el ARCHIVO HISTORICO FERROVIARIO, Serie: Compañía MZA, Servicio Comercial, Caja nº D 500/1-3.

Sociedad de Librería se reservó la posibilidad de renunciar a la instalación de anuncios en el primer quinquenio siempre que no obtuviese los beneficios necesarios para hacer frente a las tarifas exigidas por MZA. En cualquier caso los ingresos de la compañía aumentaban en 202.500 pesetas respecto al antiguo contrato en el período comprendido entre 1922 a 1931, aunque el beneficio total por ambos conceptos alcanzaba las 892.500 pesetas a lo largo de los veinte años¹⁴.

La selección de los encargados de las respectivas librerías representó un problema para la Sociedad General de Librería, ya que en principio debía mantener a los responsables establecidos previamente en los antiguos armarios, y en los de nueva instalación debía elegir a familiares de los trabajadores de la compañía, privilegiando a viudas y huérfanos¹⁵. Pero, en la mayoría de los casos se trataba de personal poco cualificado, sin excesiva formación, que no atendía adecuadamente el negocio: «El nombramiento del personal encargado de nuestras Bibliotecas, nos ha originado, y sigue todavía [sic.] originándonos serias dificultades e inesperados gastos de inspección [sic.], por resultar realmente muy difícil [sic.] el hallar dentro de las localidades respectivas, personas que reúnan [sic.] medianamente las aptitudes necesarias, para desempeñar decorosamente su cometido¹⁶». Por este motivo SGEL publicó un reglamento específico, donde establecía detalladamente las obligaciones y tareas de los responsables desde el horario hasta como debían colocar las publicaciones en los armarios, sin olvidar la utilización de los distintos impresos necesarios para llevar el control de los pedidos y la contabilidad del negocio¹⁷. De todas maneras la empresa adjudicataria se vio obligada a sustituir a antiguos vendedores por incompatibilidad con

¹³ Las tarifas estipuladas por los anuncios publicitarios, incluidos los luminosos, eran las siguientes: 5.000 pesetas el primer año, 6.000 pesetas el segundo, 8.000 pesetas el tercero, 12.000 en 1925, y 24.000 pesetas en 1926. En el quinquenio 1927-1931 SGEL debía pagar cada año 25.000 pesetas, en el período comprendido entre 1932 y 1936 se incrementaba a 30.000 pesetas la cuota anual, y en los últimos cinco años la cantidad fijada ascendía a 35.000 pesetas por año.

¹⁴ Vid. el nuevo contrato con fecha de 14 de abril de 1922, correspondencia diversa entre ambas entidades, el informe sobre la prórroga del contrato con fecha de 10 de junio de 1922, y el acuerdo tomado por el Consejo de Administración de MZA del 22 de junio de 1922, en el ARCHIVO HISTORICO FERROVIARIO, Serie: Compañía MZA, Servicio Comercial, Caja nº D 500/1-3; y en Secretaría, Caja S 84/118.

¹⁵ Sobre la elección, idoneidad y recomendaciones de los encargados de las bibliotecas vid. el expediente sobre nombramientos de personal, donde aparece la correspondencia entre SGEL y MZA y los informes al respecto, en el ARCHIVO HISTORICO FERROVIARIO, Serie: Compañía MZA, Servicio Comercial, Caja nº D 500/1-6. Sorprende el caso de la librería de Atocha en Madrid, ya que en 1916 la Sociedad de Librería recibió la recomendación por parte de la Cía. ferroviaria y a instancias del Ministro de Fomento de dos personas distintas para ocupar el mismo puesto.

¹⁶ En carta dirigida por la Sociedad de Librería a la Compañía MZA el 31 de marzo de 1922, en el ARCHIVO HISTORICO FERROVIARIO, Serie: Compañía MZA, Servicio Comercial, Caja nº D 500/1-3.

¹⁷ SOCIEDAD GENERAL ESPAÑOLA DE LIBRERÍA, DIARIOS, REVISTAS Y PUBLICACIONES (S. A.). Servicio de Bibliotecas, *Reglamento para los encargados de las bibliotecas de ferrocarriles*, Madrid, Tip. y Encuadernación de J. Yagües, s. a., en el ARCHIVO HISTORICO FERROVIARIO, Serie: Compañía MZA, Servicio Comercial Caja nº D 500/1-2.

el cargo de corresponsales de periódicos, o bien por incapacidad manifiesta, ya que algunos tenían verdaderas dificultades para realizar las operaciones de control y gestión del comercio como el caso de Espeluy, Mérida o Casetas. La elección dependía de los informes de los inspectores de SGEL y de la aprobación de los Jefes de Estación. El beneficio de estos librereros residía en las comisiones establecidas sobre las ventas: 20% en los diarios nacionales de 3,50 pesetas, un 30% en los periódicos de 3 pesetas y en los extranjeros, y sobre las revistas y libros un 15%. Aparte de las resistencias de algunas editoriales a ceder sus publicaciones para la distribución en las librerías de ferrocarriles, SGEL también tuvo que hacer frente a algunas empresas periodísticas que dificultaban el suministro de sus diarios. Incluso muchos corresponsales provinciales de periódicos seguían vendiendo dentro del recinto de las estaciones con el considerable perjuicio para los quioscos vinculados a esta sociedad. También existieron muchas quejas sobre la venta de prensa y material de escritorio por personas ajenas a la Sociedad de Librería, incluidos trabajadores ferroviarios o empleados de las fondas. Estas circunstancias explican las prácticas arcaicas y recurrentes en la venta de publicaciones en las estaciones hasta la aparición de SGEL y el cambio que esta distribuidora imprimió al comercio del libro¹⁸.

En abril de 1932 la Sociedad de Librería adjudicó a la Compañía MZA todo el transporte en gran velocidad desde Portbou a Barcelona de los impresos que cada día recibía desde Francia, ya que el servicio de Correos era insatisfactorio y presentaba muchas anomalías. El éxito de una empresa de las características de SGEL residía en la rápida y eficaz colocación de las publicaciones en todos los puntos de venta, y para ello necesitaba un sistema de transporte regular y seguro. A cambio la empresa librera solicitó un precio reducido, de 55 pesetas por tonelada, alegando la gran cantidad de libros y periódicos que recibía diariamente desde el país vecino, entre 12.000 y 13.000 kilos, como concesionaria de la venta de la prensa extranjera en España y representante de numerosas editoriales. La compañía de ferrocarriles consideró que la rebaja era excesiva ya que la tarifa establecida para ese recorrido a gran velocidad era de 86,42 pesetas la tonelada. Pero debido al beneficio económico que reportaba tal negocio, dado su volumen y regularidad, se llegó al acuerdo, fijando una cuota especial de 63 pesetas. De este modo SGEL no sólo atendía los quioscos de las estaciones de MZA sino que utilizaba los servicios ferroviarios de la misma para desarrollar su negocio, abasteciendo todas las librerías que tenía en el país, incluidas las de otras compañías ferroviarias. En este sentido la Sociedad de Librería aprovechó todas las posibilidades abiertas por las innovaciones de los transportes y las comunicaciones, en la búsqueda de nuevos públicos y espacios de difusión del libro. Utilizó el ferrocarril como medio de exposición, distribución y venta del libro. Salió al encuentro de nuevos y potenciales lectores que viajaban en tren o vivían en las

¹⁸ Vid. las numerosas reclamaciones sobre la venta de prensa, libros y material de escritorio en las diferentes estaciones por particulares no vinculados a SGEL en el ARCHIVO HISTORICO FERROVIARIO, Serie: Compañía MZA, Servicio Comercial, Caja nº D 500/18.

localidades que recorría el ferrocarril, ya que las librerías existentes en el país eran insuficientes y estaban mal dotadas. Convirtió el tren y las estaciones ferroviarias en lugares de lectura individual o colectiva, donde circulaban las publicaciones nacionales y extranjeras.

5. La red catalana de MZA

La Sociedad de Librería también hizo una propuesta de gestión y desarrollo del servicio de librería a la red catalana de la Compañía MZA en 1916, instalando modernos armarios-bibliotecas en todas las estaciones, ya que sólo estaban explotadas por particulares las dos de Barcelona, Gerona y Reus. El plan diseñado incluía las localidades de Mataró, Arenys, Blanes, Granollers, Flassà, Figueres, Port-Bou, Sans, Martorell, Villafranca, Villanueva y Geltrú, San Vicente de Calders, Tarragona, Mora la Nueva y Puebla de Híjar. Como contrapartida SGEL pagaría 2.000 pesetas anuales por el primer sexenio, 3.000 pesetas por los siguientes seis años, y a 4.000 en los últimos ocho años. La empresa ferroviaria no aceptó porque consideraba que las estaciones eran demasiadas estrechas para el establecimiento de tales armarios, a pesar de que SGEL estaba dispuesta a construir unos especiales de acuerdo a las indicaciones de los Servicios de Movimiento y Explotación. Asimismo no quería romper con los arrendatarios de las cuatro estaciones de referencia, aunque en una segunda proposición la Sociedad de Librería prometió por la explotación de las mismas una prima anual de 1.000 pesetas durante el primer período del contrato, de 1.200 pesetas el segundo período, y de 1.500 pesetas en el último¹⁹. En 1920 la Sociedad de Librería volvió a solicitar la concesión de los armarios bibliotecas de la red catalana a cambio del pago anual de 3.500 pesetas durante los primeros cuatro años, aumentando la cifra a 5.000 a partir del quinto año, aunque éste precio se elevaría a 9.500 pesetas si además de las librerías se traspasaban todas las expendedurías de tabacos de las estaciones. Pero esta oferta tampoco prosperó²⁰. Finalmente la explotación de los armarios librerías de la red catalana de MZA fue otorgada en 1929 a la editorial Catalonia, S. A. por un período de quince años, con exclusión de las estaciones Barcelona-Término y Barcelona-Paseo de Gracia y las de uso común con otras compañías. En dichos locales además de la venta de publicaciones diversas, tabaco, y objetos de escritorio también se autorizó la venta de billetes de la Lotería Nacional. En la estación de Portbou se prohibió la venta de tabacos, lotería, timbre y demás efectos estancados, permitiéndose sólo el comercio de publicaciones. Pero, debido a la importancia y significación de esta loca-

¹⁹ Vid. segunda oferta de la Sociedad de Librería a la red catalana de MZA en diciembre de 1916 en el ARCHIVO HISTORICO FERROVIARIO, Serie: Compañía MZA, Servicio Comercial, Caja nº D 500/1-2.

²⁰ Vid. esta nueva proposición en ARCHIVO HISTORICO FERROVIARIO, Serie: Compañía MZA, Secretaría, Caja nº S 123/133.

lidad de la frontera, se exigía que la librería contase con el número suficiente de ejemplares de los periódicos nacionales y extranjeros de mayor circulación, especialmente de Francia, Inglaterra, Alemania, Italia y Argentina; revistas gráficas de información general y deportes, nacionales y extranjeras; guías de los servicios de ferrocarriles y carreteras; monografías de arte; folletos del Patronato de Turismo; obras españolas y francesas de actualidad literaria, aparte de un buen surtido de escritores nacionales clásicos y modernos. Asimismo se requería que el personal de la librería conociese algunos idiomas, y al menos hablase con soltura el francés. En el contrato también se establecía el uniforme para el personal del servicio de bibliotecas, cuyos nombramientos debían ser aceptados por la compañía ferroviaria. El mantenimiento y el alumbrado de las librerías corría a cargo de la sociedad concesionaria, al igual que el pago del impuesto de derechos reales, el del timbre y todos los demás que fuesen exigidos por el Estado, la provincia o el municipio en relación con este negocio. A cambio la empresa Catalonia se comprometía a pagar 9.500 pesetas por las primeras 18 estaciones y 150 pesetas por cada nueva instalación, además de 9.500 pesetas en concepto de fianza²¹. El servicio de librería de las estaciones Barcelona-Término y Barcelona-Paseo de Gracia fue concedido a Rafael Salas Puig por contrato en marzo de 1924 y ampliado en otro de mayo de 1929. En ambos casos se ocuparían del negocio vendedores ambulantes situados en quioscos, pero en la estación de Término sólo se autorizaba el comercio de libros, periódicos y revistas, mientras que en la del Paseo de Gracia se permitía además la venta de postales, lápices, papel de fumar, tabacos, fósforos y sellos. El diseño de los armarios y la designación del personal también debían ser autorizadas por la compañía ferroviaria. A cambio de la concesión, este particular debía abonar anualmente 20.180 pesetas por las dependencias de la estación de Barcelona-Término, y 8.700 por la del Paseo de Gracia, es decir, un total de 28.880 pesetas en cuotas trimestrales de 7.220 pesetas. Pero mientras no finalizasen las obras del nuevo vestíbulo de la estación Término, que permitieran el desarrollo normal del servicio de librería, el cánón se reducía a 10.090 pesetas. También se exigió una fianza de 15.000 pesetas como garantía de lo pactado. Este contrato con una duración de 15 años y posibilidades de prórroga tampoco contemplaba la explotación de publicidad ya que la red catalana había concertado en 1919 con la Sociedad Catalunya Imperial el arrendamiento y colocación de anuncios en sus estaciones por la cantidad anual de 29.200 pesetas²².

²¹ Vid. el contrato con la casa Catalonia, S. A. para la explotación de los armarios-bibliotecas de las estaciones de 1929 el ARCHIVO HISTORICO FERROVIARIO, Serie: Compañía MZA, Servicio Comercial, Caja nº D 500/1-11.

²² Vid. el contrato firmado entre la red catalana y Rafael Sala Puig en 1929 sobre la cesión del servicio de librería de dos estaciones de Barcelona en el ARCHIVO HISTORICO FERROVIARIO, Serie: Compañía MZA, Servicio Comercial, Caja nº D 500/1-10.

6. Censura y títulos

Las compañías de ferrocarriles solicitaron a la Sociedad General de Librería que retiraran algunos títulos de los quioscos de las estaciones por motivos de moralidad y cuestiones políticas o religiosas, aunque estuvieran autorizadas y circularan por el resto de librerías, para evitar conflictos y críticas de algunos sectores sociales conservadores como el eclesiástico o el militar que repercutieran negativamente en el nombre y marcha de las mismas. La Compañía del Norte fue una de las que siguió un criterio más estricto al respecto censurando toda obra escabrosa, frívola, sospechosa de inmoralidad, contraria al clero, o bien crítica con la sociedad o políticamente incorrecta. En su índice de obras expurgadas en 1929 figuraban títulos como Sin novedad en el frente de Remarque, Manhattan Transfer de Dos Passos, La mujer, el torero y el toro de Alberto Insúa, La querida ideal de Miguel Rivas, La canóniga de Pío Baroja, Volvoretta de Fernández Flórez o La araña negra de Blasco Ibáñez. De hecho el Jefe del Servicio Comercial de MZA en carta al ingeniero Jefe del Servicio del Movimiento afirmaba en referencia a la política de la Cía. del Norte: «Prosigue pues, la persecución del libro y prosigue con una insistencia que más de una vez está basada solamente en una moral tan huraña y asustadiza, que hasta las obras ascéticas corren peligro»²³. La Compañía MZA mantuvo una postura más abierta y liberal, argumentando que no parecía lógico ni rentable prohibir obras autorizadas por la Administración y que se vendían con toda normalidad en el resto de librerías del país. A pesar de ello, siguiendo la campaña de defensa de la moral y buenas costumbres emprendida tras las numerosas quejas desatadas en la prensa, se retiraron títulos de las librerías pero en menor número y en determinadas estaciones. En 1931 la Cámara Oficial del Libro de Madrid denunció la selección partidista de obras que realizaba SGEL en las librerías de ferrocarriles, especialmente en las instalaciones de la Compañía del Norte. Esta entidad, representante de los intereses editoriales y libreros del país junto con la Cámara de Barcelona, consideraba que este régimen de censura previa era impropio del servicio de librería de las estaciones debido al carácter público de las mismas en consonancia con el transporte ferroviario. Esta reclamación escondía el celo de muchos profesionales hacia la Sociedad de Librería porque controlaba la mayor red de librerías de España, aparte de los intereses de las editoriales perjudicadas por la depuración de títulos²⁴. Pero conviene señalar que esta política de censura fue impulsada por las propias compañías ferroviarias y que SGEL estaba obligada a someterse a sus normas por contrato, de ahí que fuese más evidente en los quioscos de las líneas del Norte. Además esta empresa actuó con mucho tacto ante estas cuestiones para evitar problemas y suspicacias debido a la campaña de prensa que desató su presencia en las librerías de las estaciones al tratarse de una empresa con capital

²³ Vid. el expediente de bibliotecas sobre «la persecución contra las obras obscenas o de índole más que picaresca» en el ARCHIVO HISTORICO FERROVIARIO, Serie: Compañía MZA, Servicio Comercial, Caja nº D 500/1-9.

extranjero. Para algunos grupos resultaba intolerable que una empresa con capital extranjero gestionase este servicio público nacional debido a que las publicaciones eran importantes vehículos de ideas y de opinión. La repercusión de sus contenidos hacía necesaria la selección de obras porque contribuían a la configuración de la opinión pública. De hecho el libro es un producto lanzado al mercado, que está sometido a los «mecanismos de inversión-producción y de distribución-venta»²⁵, pero al mismo tiempo es un modo de comunicación y transmisión cultural. Tiene una doble vertiente económica y cultural como mercancía y como instrumento básico de educación y socialización.

Después de la guerra civil, la empresa Librerías de Ferrocarriles, S. A. dependiente de SGEL volvió a firmar un contrato con la Compañía MZA en 1940 para abastecer los quioscos de las estaciones, aunque muchos habían quedado destrozados tras el conflicto bélico o bien habían sido cerrados²⁶. Las condiciones de instalación y explotación fueron similares a las aprobadas en contratos anteriores. El período de duración era de 20 años prorrogables y las cantidades económicas estipuladas anualmente aumentaban progresivamente cada quinquenio, desde las 15.000 pesetas iniciales pasando por las cifras intermedias de 17.500 y 20.000 pesetas hasta las 25.000 pesetas últimas²⁷. Asimismo la administración de las librerías de las líneas férreas de Tarragona a Barcelona y Barcelona a la frontera por Granollers y Mataró, Zaragoza a Roda y Picamoixóns a Roda y Barcelona y ramal de Bordeta en 1940 correspondió nuevamente a la empresa Catalonia. En cualquier caso estos contratos tuvieron escasa aplicación tras la desaparición de las antiguas compañías ferroviarias y la creación de RENFE, aunque el servicio de librería continuó existiendo porque había arraigado en la dinámica de las estaciones. Los quioscos de libros y prensa se convirtieron en un elemento básico e imprescindible del paisaje habitual de vías andenes.

7. Conclusiones

La Sociedad General Española de Librería como propietaria de las librerías de ferrocarriles contribuyó a la difusión del libro en la sociedad de la época. Estos quioscos por su ubicación y número constituyeron un eficiente instrumento de propaganda y venta del libro. Formaban la gran librería de España. Ninguna

²⁴ Vid. «La venta de libros en las estaciones de ferrocarriles» en *Bibliografía General Española e Hispanoamericana*, septiembre y octubre de 1931, pp. 115-116 y 129.

²⁵ En el prólogo de Manuel Tuñón de Lara al libro de FUENTES, Víctor: *La larga marcha del pueblo en las letras españolas (1917-1936)*, Madrid, Ediciones de la Torre, 1980, p. 14.

²⁶ Sobre la situación de los armarios bibliotecas en 1939 vid. el expediente relativo al estado y deficiencias de los restaurantes, cantinas, quioscos-bibliotecas y básculas automáticas de las estaciones en el ARCHIVO HISTORICO FERROVIARIO, Serie: Compañía MZA, Servicio Comercial, Caja nº D 756/12

²⁷ Vid. el contrato firmado el 15 de abril de 1940 entre la compañía ferroviaria y la empresa distribuidora en el ARCHIVO HISTORICO FERROVIARIO, Serie: Compañía MZA, Servicio Comercial, Caja nº D 500/1-13.

sociedad editorial ni librería disponía de una red similar en sucursales y agencias en todo el territorio. Además la novedad de SGEL residió en la gestión de estos quioscos de manera conjunta y racional para optimizar recursos y no duplicar servicios. En muchas pequeñas localidades los armarios-bibliotecas de las estaciones fueron centros de irradiación cultural porque la vida social convergía en el andén y carecían de librerías convencionales debido al número reducido de habitantes y al escaso nivel de desarrollo económico y cultural. Estos quioscos se convirtieron en factores insustituibles y casi únicos de atracción y estímulo de la lectura. La diversidad de títulos y precios fomentaron el consumo cultural ya que junto al analfabetismo la falta de publicaciones era una de las principales causas del bajo índice de lectura del país. Estas librerías dinamizaron el comercio del libro y respondieron a una demanda social de lectura desatendida, realizando una notable labor de difusión cultural.