

**DE *SPORTMEN*, MECANIZACIÓN AUTOMOVILÍSTICA Y COMPETICIONES
DEPORTIVAS (Y UNA APROXIMACIÓN A LAS CRÓNICAS DE EMILIA PARDO
BAZÁN)**

Javier López Quintáns

Universidad de Santiago de Compostela

javier.lopez.quintans@usc.es

**OF *SPORTMEN*, AUTOMOTIVE MECHANIZATION AND SPORTS
COMPETITIONS (AND AN APPROACH TO THE CHRONICLES OF EMILIA PARDO
BAZÁN)**

Fecha de recepción: 31.07.2020 / Fecha de aceptación: 18.02.2021

Tonos Digital, 40, 2021 (I)

RESUMEN: el avance del siglo XIX conocerá la llegada de nuevos ingenios y artefactos, en los que ocupó un papel fundamental el automóvil de tracción a motor, del que se ocupan las presentes páginas. Se comenta el contexto de profundas transformaciones experimentadas en tal siglo, y fundamentalmente en su segunda mitad y el comienzo del XX, a través del nacimiento de la comunicación de masas y el desarrollo del ocio en la clase burguesa; y particularmente en el impacto cultural que produjo la llegada del automóvil. Se analizará finalmente su presencia a través de la obra periodística de Emilia Pardo Bazán.

Palabras clave: automovilismo, periodismo, siglo XIX, Pardo Bazán.

ABSTRACT: the advance of the 19th century will see the arrival of new mills and artifacts, in which the motor-powered car played a fundamental role. The context of profound transformations experienced in this century is discussed (fundamentally in its second half and the beginning of the twentieth), through the birth of mass communication and the development of leisure in the bourgeois class; and particularly in the cultural impact that the arrival of the automobile produced. Finally, its presence will be analyzed through the journalistic work of Emilia Pardo Bazán.

Key Words: motoring, journalism, nineteenth century, Pardo Bazán.

Los cambios en la gestión de la energía de propulsión, en las dinámicas industrializadoras y en los procesos de mecanización que se experimentan en el siglo XIX se plasmaron en una profunda huella en las estructuras sociales y en las sinergias socioeconómicas. Estas transformaciones tuvieron asimismo su espejo en la producción artística y en corrientes y en escuelas culturales que miraron, en actitudes divergentes, hacia la composición de la estampa acrisolada de una nueva visión de la modernidad. El papel de las máquinas en los procedimientos de producción supuso un revulsivo en los perfiles macroeconómicos de las sociedades, fácilmente perceptibles en un nivel superficial a través de la disgregación morfológica de las urbes, y simbolizado exponencialmente a través de la figura de la fábrica. El progresivo peso que las máquinas disfrutaron en este panorama implicó un cambio sustancial en el concepto de trabajo, mientras se arrinconaban las liturgias y técnicas de la tradición artesanal. Los avances que los nuevos hallazgos de mecanización alcanzaron en los medios de transporte fueron espectaculares, afectando al progreso económico en lo que tocaba al traslado de mercancías y al de viajeros, e influyendo igualmente en el cambio de la misma concepción de “trayecto” por esparcimiento. El concepto de turismo, íntimamente ligado al siglo XIX y a la expansión de los viajes de masas, se forja precisamente por medio de itinerarios culturales propios fundamentalmente de las elites, fuese como incursión iniciática en la línea del *grand tour*, o en líneas generales tal que posicionamiento de clases acomodadas y signo de poder social en la estela de la afluencia hacia los balnearios, por ejemplo.

La red de infraestructuras mutó considerablemente la fisiomorfología del paisaje europeo, planificándose el sistema de vías de comunicación de forma más ordenada en procura de la superación de deficiencias en las interconexiones de áreas geográficas determinadas (el caso español, frente al resto de Europa, es prístinamente ejemplificador, como se verá) y de las tres en la expansión (la deficiente gestión en manos privadas, la presencia de medios de peaje en un mismo territorio que frenaban la libre circulación de personas o mercancías, etc). En conjunto, se buscaba superar las anquilosadas estructuras autárquicas del Antiguo Régimen. La red fluvial y de carreteras, a nivel europeo, gozó de avances desiguales según las zonas, y en su vanguardia se situó el mundo anglosajón, francés y germano; la expansión del ferrocarril configurará asimismo uno de los hitos innegables del siglo.

Dentro de la incertidumbre sobre los datos¹, podríamos decir que las rutas pavimentadas en el caso español avanzan especialmente a partir de 1750, pero con dimensiones modestas, como han documentado Frax y Madrazo (2001), puesto que en 1850, cuando encontramos datos explícitos de la red, no se alcanzaban los 8000 kilómetros (frente a los 45000 franceses). Tal evidencia no debe ser óbice al reconocimiento de que sí existían intercambios dinámicos de mercancías y transporte de pasajeros². No es este un dato menor, pues el avance del siglo XIX conocerá la llegada de nuevos ingenios y artefactos, en los que ocupó un papel fundamental el automóvil de tracción a motor, del que se ocupan las presentes páginas. Lo haremos, como decía en líneas precedentes, en ese contexto de profundas transformaciones experimentadas en tal siglo, y fundamentalmente en su segunda mitad y el comienzo del XX; y particularmente en el impacto cultural que produjo la llegada del automóvil canalizando la muestra a través de la figura de Emilia Pardo Bazán. Haré una revisión de sus apreciaciones acerca del mundo automovilístico en sus colaboraciones en prensa entre 1896 y 1921, fundamentalmente en *La Ilustración Artística* de Barcelona³, aunque añadiré otros comentarios en medios como *La Nación* de Buenos Aires, o recopilaciones en libro de primitivos artículos de prensa, caso de los que figuran en *Cuarenta días en la exposición* (1901). Trataré de explicar con ello la recepción que en sus artículos tuvo el mundo automovilístico, a la luz de los conflictos que los avances técnicos generaron en el panorama de entresiglos, primordialmente, y de forma derivada la luz que arroja la cuestión de las modas en los grupos económicamente privilegiados.

Junto a lo referenciado, me ocuparé en el primer y segundo puntos de este artículo de ilustrar la importancia que el mundo del automóvil y los procesos de mecanización tienen en el contexto temporal en el que se publican dichas colaboraciones pardobazanianas, para lo que me valdré de varios rotativos. Uno de

¹ “Los problemas de disponibilidad de fuentes claras y el arduo trabajo a realizar seguramente ha retraído a los investigadores, por lo que tras los trabajos de Madrazo y Ringrose sobre el transporte tradicional en España, que llegan hasta 1850, encontramos un gran vacío que llega hasta bien avanzado el siglo XX. Suponemos que el transporte tradicional compartió durante toda la segunda mitad del siglo XIX protagonismo con la expansión ferroviaria, ya tenía una serie de oportunidades que no podía atender el ferrocarril, como los servicios puerta a puerta y la distribución a pequeña escala.” (Cuéllar, 2010, p. 65).

² “Los cambios en el transporte durante la época moderna no fueron repentinos ni drásticos. Dichos cambios constituyen la historia de un largo catálogo de detalles, que tenían más que ver con la organización que con la tecnología. Se insertan y constituyen un aspecto de esa “otra revolución industrial”, de la que hablan Maxine Berg y los autores de la “Industrialización antes de la industrialización”, que experimentó un significativo desarrollo, aunque sin grandes empresas ni fuertes cambios tecnológicos. Es a partir de estos enfoques como debe entenderse el impacto del transporte y su contribución al desarrollo económico y social. Y no seguir despreciando —como se hizo con frecuencia— el papel de este transporte preferroviario, a causa de la ausencia de cambios drásticos en sus servicios. Creo (y me apoyo en Turnbull, Gerhold, Bernardos...) que ahí está el error de planteamiento, pues precisamente es en la ubicuidad del tráfico arrieril y carreteril y en la ausencia de cambios drásticos, donde está la clave para entender el significado y alcance del transporte en los siglos modernos.” (*ibidem.*, p. 38).

³ Brevemente comentado por Ruiz-Ocaña, 2004, pp. 357-361.

ellos es *El Herald Deportivo*, revista especializada en contenidos deportivos que aparece en el año 1915, alcanza los 742 números y está especialmente ligado a la dinámica figura del periodista Ricardo Ruiz Ferry (Sainz de Baranda, 2013, p. 13).

Tomaré igualmente ilustrativos ejemplos de *Gran Vida* (1903 – 1936)⁴ y *El Mundo Deportivo* (1906-2012)⁵, pero sobre todo de la aludida *La Ilustración Artística* de Barcelona, para dar cuenta de la importancia que a los progresos tecnológicos en los transportes, y a la singularidad de los automóviles, se le dio en una publicación en la que encontramos los trabajos pardobazanianos más interesantes acerca del vehículo de tracción a motor.

CONTEXTO GENERAL:

Situándonos, pues, en el cambio de siglo, conviene contextualizar las reflexiones pardobazanianas. Es necesaria, ante todo, una primera aclaración en relación con las infraestructuras viarias (asunto este no menor para comprender la viabilidad y expansión comercial del automóvil). En el plano regulador, es por ello pertinente citar los planes generales (1860, 1864 y 1877) y las leyes generales de carreteras (1851, 1857 y 1877) (Cuéllar, 2002⁶; Cuéllar, 2010, p. 64); a finales del siglo XIX se identifican algunas de las regulaciones estatales más importantes, entre ellas el Plan de Construcción de 1877, la Ley de carreteras de 1887, el Plan General de Carreteras de 1911 o el Plan Gasset (Solera, 2017, p. 57).

Se puede hablar de unos (aproximadamente) 8000 kilómetros en el año 1849, de 10323 en 1855 y 17544 en 1868; cifra que salta a 28621 en 1890, 32500 en 1896, 34000 en 1898, algo más de 36000 en 1900 y 41466 en 1908 (Frax y Madrazo, 2001; López y Melgarejo, 2016; Solera, 2017). Cambio este último, el del XIX al XX, en una España de 18 millones y medio de personas fundamentalmente dedicadas al sector primario (Otero Carvajal, 2016: 257-258); en un contexto que supone también el trasvase del papel protagonista del ferrocarril hacia un nuevo actante, el automóvil:

A comienzos del siglo XX se produce otra vuelta de tuerca que presta su fisonomía definitiva al mundo que nos rodea: la carretera vuelve a ser el

⁴ “Revista ilustrada de Sport editada en Madrid, fue fundada y dirigida por Vicente de Castro Les. La revista no nace como publicación especializada en deporte, incluye otros asuntos de “sociedad”, evolucionando sus contenidos hasta que en la década de los veinte transformó su subtítulo por el de *Revista ilustrada, turismo, deporte, fotografía*. Con periodicidad mensual -más tarde pasó a ser semanal-, aparece en junio de 1903, en números de 36 páginas y con cubiertas a dos tintas. Resalta también la abundancia de fotografías que incluía.” (Sainz de Baranda, 2013, p. 12).

⁵ “En Barcelona el mundo del deporte y de la prensa deportiva no se puede entender sin la figura pionera de Narcís Masferrer i Sala (26 de abril de 1867 en Madrid - Barcelona el 9 de abril de 1941). Director del periódico *El Mundo Deportivo* desde su fundación y hasta 1920 (tabla 1), estuvo presente en la mayoría de iniciativas del deporte catalán de la segunda mitad de siglo XIX y primer tercio de siglo XX.” (2013, p. 17).

⁶ En este mismo trabajo es posible constatar la evolución de asignaciones presupuestarias a infraestructuras viales por parte del ministerio de fomento, entre 1875 y 1913 (*ibídem.*, p. 78).

medio de transporte por excelencia, esta vez de la mano de un nuevo vehículo, el automóvil, que ha sustituido la tracción animal por el motor de explosión, el neumático y el petróleo en una revolución imparable que cien años después puede afirmarse que, en cierta medida, está devorando al mundo en que nació. El ferrocarril queda relegado a un papel secundario en el sistema de transportes terrestres (Frax y Madrazo, 2001, pp. 40-41).

De otra parte, no podemos hablar de una industria española del automóvil propiamente dicha por unas insuficientes estructuras y un potencial público consumidor muy reducido (López Carrillo, 1996; Estapé-Triay, 2001). El papel motor lo desempeñó sustancialmente la Hispano-Suiza, Fábrica de motores S.A. del catalán Damian Mateu y el ingeniero suizo Marc Birkigt, proyecto truncado con el estallido de la guerra civil (Amengual y Saiz, 2007)⁷. La Hispano-Suiza destacó por sus avances tecnológicos y su capacidad innovadora, en logros vinculados con el motor de gasógeno, de combustión, o mecanismo de lubricación interna (Amengual y Saiz González, 2007, pp. 21, 88, 96). El parque móvil español se movió en cifras exiguas, relacionado en las primeras matriculaciones como objeto de lujo para las clases más pudientes; siendo por el estado considerado precisamente artículo de lujo junto con carruajes y caballerías. Regía (hasta 1919) el Real Decreto de 28 de septiembre de 1899, publicado en la *Gaceta de Madrid* (número 277), de 4 de octubre de 1899 (páginas 42-46)⁸. En el documento figuraba el siguiente régimen impositivo (pág. 42):

POBLACIONES DE 100.000 o MÁS HABITANTES

Por cada carruaje..... 80 pesetas.

Por cada caballería..... 30 pesetas

POBLACIONES DE 20.001 a 99.999 HABITANTES

Por cada carruaje..... 40 pesetas.

Por cada caballería. 15 pesetas

LAS DEMÁS POBLACIONES

Por cada carruaje..... 20 pesetas.

⁷ “Es, entre esos nuevos motores de combustión interna aplicados al transporte, donde encontramos las últimas aportaciones de interés, aunque, en este caso, no fueron fruto del ingenio nacional, sino del trabajo en suelo peninsular del ingeniero suizo Marc Birkigt, socio principal, junto con el catalán Damian Mateu, de una empresa emblemática y bien conocida: La Hispano-Suiza, Fábrica de Motores S. A., creada en Barcelona en 1904. En los años previos, Birkigt había trabajado en La Compañía General de Coches-Automóviles Emilio de la Cuadra (dedicada, con escaso éxito, a la fabricación de motores híbridos eléctricos y de combustión interna), la cual, tras cambiar su denominación a J. Castro Sociedad en Comandita, Fábrica Hispano-Suiza, acabaría siendo el germen de la famosa sociedad anónima. Los motores ideados por Birkigt y fabricados por La Hispano fueron aplicados a la automoción y, también, a la aviación y pocos rivales lograron alcanzar su prestigio y calidad (v. Polo 1994; 1999; Lage 1992; 2003; Fatjó 2000). El ingeniero suizo pasó su vida entre Barcelona y París (lugar donde La Hispano abrió una fábrica en 1911), permaneciendo siempre al frente de la dirección técnica como responsable de, prácticamente, todos los desarrollos, los cuales eran registrados a su nombre.” (*ibídem.*, pp. 95-96).

⁸ Disponible en red en “Gazeta: colección histórica”: <https://boe.es/legislacion/gazeta.php>.

Por cada caballería..... 7'60 pesetas

Simón Sanjurjo (2012, p. 12) recuerda el vínculo del automovilismo (junto con la aeronáutica, el ciclismo o el motociclismo) con la imagen de modernidad que la burguesía aspiraba a proyectar, dentro de cierto *elitismo progresista* del que se hicieron eco rotativos como *El sol*. En el año 1900 se matriculan los tres primeros vehículos⁹ y aparecerán de igual modo líneas regulares de pasajeros y transportes de mercancías (Frax y Madrazo, 2001, p. 42) que conocerán un especial éxito a partir de 1915 asociados a los avances en el uso del motor de combustión interna¹⁰.

MECANIZACIÓN, DEPORTE Y PRENSA:

Durante las sucesivas fases de lo que conocemos como Revolución industrial fue cada vez más evidente la identificación entre transportes y tecnología, como expresión y a la par síntoma añadido de las imágenes de la modernidad. En ello jugó un papel activo la prensa, en tanto que agente difusor de los cambios que se producían en la sociedad industrializada, al tiempo que reflejo del interés creciente por parte del público lector hacia tales transformaciones: se iban conformando los ingredientes de una sociedad y una comunicación de masas, característica ya del siglo XX. El progreso, cimentado en los impulsos tecnológicos y las áreas de enriquecimiento burgués y el consecuente incremento de su capacidad adquisitiva, favorece a finales del siglo XIX la confrontación entre las nuevas pautas de riqueza y la idiosincrasia del ocio, que en el caso del automóvil confluyó en varios ejes; entre ellos, su papel de medio de ostentación, la asunción de los cambios tecnológicos a favor del transporte de personas y el espíritu de competición y deportivo. En ello están también latentes las contradicciones del mito del progreso indefinido, con la asociación entre dicho progreso y el concepto de "avance material". Lo evidencian

⁹ En el año 1900 se producen un total 31 matriculaciones; 268 entre 1901 y 1905; 737 entre 1906 y 1910; 1559 de 1911 a 1915; y 4006 de 1916 y 1920: "Primeros vehículos matriculados en España" (Dirección general de tráfico). En red: <http://www.dgt.es/images/Primeros-Vehiculos-matriculados-en-Espana-1900-1964-Biblioteca-DGT-1008562.pdf>.

¹⁰ "Conocemos con mucho más detalle la gran transformación acaecida con la progresiva implantación de los transportes mecanizados por carretera, que supondría una auténtica revolución en el sistema de transporte terrestre español. Los éxitos tecnológicos de los motores de combustión interna hicieron posible que a partir de 1915 llegaran a las ciudades y carreteras españolas vehículos automotores que arrinconaban la tracción de sangre del transporte tradicional carretero. Estos vehículos, ya preparados para el transporte público, tanto de personas como de mercancías, tuvieron un notable éxito y del medio centenar de concesiones que existían en 1915 se pasó hasta las 2.200 de 1926, momento en el que se produjo una fuerte regulación que introdujo la circunstancia de la concesión exclusiva, para evitar competencias entre frágiles empresas que ofrecían unos servicios bastante deficientes. El decreto de exclusivas propició la creación de empresas de mayor tamaño y evitó la atomización del sector. Es ya en este momento cuando nacen algunas de las que han sido compañías de referencia como la catalana Alsina Graells, la asturiana ALSA (Automóviles de Lueca S.A.), la madrileña Continental, y otras muchas. Además, es en este periodo cuando se culmina la primera fase de la introducción del vehículo particular en las clases pudientes españolas" (Cuéllar, 2010, p. 66).

acontecimientos como la Exposición Universal de 1851 y la explosión de un convencimiento: el del dominio del hombre sobre la naturaleza a través de las máquinas. Pero tal convencimiento derivó en una pugna en torno a las bondades hipotéticas emanadas de tal progreso, como puede ser entre la visión optimista de pensadores en la línea de Mills o Spencer, frente al escepticismo de un Buckhard, un Spengler o un Freeman.

El automóvil formó parte de esa fascinación colectiva por los inventos del siglo, y de igual modo de la emergencia de voces que cuestionaban los progresos tecnológicos como bálsamos puros de la humanidad. El interés lector por el automóvil guarda relación con la presencia de secciones específicas en medios generalistas (*Mundo gráfico, La Esfera, Blanco y Negro...*), así como publicaciones explícitamente orientadas al mundo del deporte, en general, o al del motor, en particular (*El Sport español*, 1887; *Los Deportes, revista española ilustrada de automovilismo, ciclismo, aviación*, 1897; *El Automovilismo Ilustrado*, 1899; López Aguilera, 2008):

En Madrid nacen varias cabeceras como la *Revista Ilustrada de Sport* desde 1900, aunque en un primer momento surge como semanario político y literario, *Gran Vida* desde 1903, *España Sportiva* que aparece en 1912, *Heraldo Deportivo*, desde 1915, *Madrid Sport*, desde 1916, *Sports y Turismo*, desde 1916, o *Madrid Sporting*, desde 1922 (Alcoba, 1999: 67) (Saiz de Baranda, 2013, p. 12)

Así pues, precisamente de referencias de la época me valdré para ejemplificar en este trabajo, como acercamiento al ambiente periodístico que latía en las proximidades temporales de los artículos pardobazanianos. Para ello, he realizado un vaciado de textos de tres de los grandes periódicos deportivos: *Gran vida, El Heraldo Deportivo* y *El Mundo Deportivo*, junto con menciones en *La Ilustración Artística*, siendo como es este último singular testimonio del valor que se le dio al mundo del automóvil en un medio en el que colaboró asiduamente doña Emilia.

¿Bajo qué circunstancias debemos entender el interés de Pardo Bazán por la cosmografía automovilística? De entrada, a finales del siglo XIX se producen las primeras competiciones de automóviles, uno de los puntos de interés en sus trabajos, así como giras y exhibiciones ligadas al fenómeno del excursionismo: “la primera, el *Meeting Northamptonshire Automobile Club* en 1894, su incremento con el tiempo va parejo al aumento de coches, especialmente, a partir de 1906” (Ozámiz Lestón, 2017, p. 115, referenciando a Smith, 2010). No podemos obviar el relevante papel que las sociedades de excursionismo (y los postulados higienistas) tuvieron, en el desarrollo de actividades culturales y la difusión de las posibilidades didácticas y culturales de la inclusión de visitas activas en el medio natural (Martí Henneberg, 1986, pp. 7-8;

Rivero Herraiz, 2004, p. 31; Torrebadella, 2012, p. 102), lo que supuso el aprovechamiento de nuevos medios de transporte, entre ellos el automóvil. Con todo, como apunta Ozámiz Lestón (2017, p. 115), la llegada de las competiciones deportivas automovilísticas fue, en el caso español, tardía, debido a varios factores, fundamentalmente el bajo número de coches matriculados y las debilidades de la industria correspondiente. Las actividades estuvieron ligadas a las citadas iniciativas en el ámbito de las sociedades excursionistas, hasta que comiencen a organizarse clubes, siendo el primero el "Automóvil Club" de Barcelona (1899) (*ibidem*).

El papel de la prensa no fue menor, en especial en lo que afecta a la organización de competiciones. Hablamos, como ha documentado Sainz de Baranda (2013), de diversidad de encuentros deportivos, tan señalados como la Primera Vuelta Ciclista a Francia, antecedente del Tour de Francia, promovida por *L' Auto* desde 1903; y, en el caso específico del automóvil, se da a luz a eventos como la Copa Gordon Bennet desde 1899 por iniciativa del *New York Herald Tribune*. Sainz de Baranda (2013, p. 9) asocia la consolidación de los diarios deportivos a los Juegos Olímpicos (y, en concreto, menciona el puntal de los de Atenas, 1896; Londres, 1908; o Estocolmo, 1912), y que en el ámbito español tuvo, a su juicio, un momento de inflexión con el apreciable papel de la selección española (y el eco consecuente que obtuvo en los medios periodísticos) en los encuentros de Amberes de 1920. En este proceso de despegue del periodismo deportivo tuvieron un peso indiscutible el ámbito francés y el anglosajón, modelo irrefutable este último de los primeros intentos españoles. Es el peso de las modas, en particular por la mimetización de las clases acomodadas burguesas y aristocráticas con formas extranjeras, caso del *sport* inglés (Rivero Herraiz, 2004, p. 29¹¹; Pujadas, 2005, p. 51; Torrebadella i Flix, 2012, p. 97; Torrebadella, 2016); o la consolidación de la prensa española con vocación de masas (que habrá de esperar al fin de la Gran Guerra¹²) y de su clara y organizada dimensión espectacular, según Rivero Herraiz (2004, p. 29). Para Torrebadella (2017,

¹¹ "El sport viajó con estas clases sociales a sus lugares de recreo, donde en buena parte se seguiría practicando por los habitantes del lugar, como fue el caso de San Sebastián desde donde el deporte irradiaría al resto de Guipúzcoa y a la vecina Vizcaya (aunque aquí, como en otros puertos y zonas mineras españolas, la influencia directa de los marineros y de la colonia británica se dejaría sentir, sobre todo en deportes como el fútbol que, como es conocido, no era practicado por la aristocracia española). Posteriormente, la pequeña burguesía y la clase media (profesionales liberales, funcionarios, comerciantes, administrativos, empleados de la banca, etc.) de los núcleos urbanos antes citados (y de otros), comenzaron a ejercitarse en las prácticas físicas y deportivas. Era una forma de emular a las clases altas y de acercarse a los hábitos de vida modernos y distinguidos que la sociedad anglosajona, tan admirada entonces en España, exportaba al resto del mundo: un fin higiénico y cierto prestigio social marcaban el sentido de las prácticas deportivas".

¹² "El marco cronológico de 1914 a 1920, por lo tanto, puede ser contemplado como una fase de transición para el periodismo deportivo en el que ya se vislumbran algunas de las bases de la masificación posterior: modernización empresarial, aparición de estilos informativos más ágiles, protagonismo gráfico y publicitario, información profusa del extranjero, estructuración en secciones, profesionalización de los redactores y creciente presencia de periódicos en ciudades medianas [...] (Pujadas y Santacana, 1997, p.31)" (En Pujadas y Santacana, 2012, p. 148).

p. 5), el papel que jugó Narciso Masferrer en el desarrollo del asociacionismo deportivo, desde la dirección (1906-19012) de la publicación *El Mundo Deportivo*, fue esencial. Como tampoco se puede deslindar de los procesos de renovación de infraestructuras, redes de comunicación y sinergias de modernización, colindantes al espíritu regeneracionista de entresiglos (Otero Carvajal, 2003, p. 170).

Por lo tanto, la expansión del interés periodístico en el automóvil estuvo lógicamente ligada a una cuestión de moda, a la que no es ajena Pardo Bazán. En 1896 nos decía que “por ahora no son accesibles a todas las fortunas; por ahora nadie sabe manejarlos; tal vez están aún muy lejos de los ápices de perfección, y además corren acerca de ellos noticias alarmantes; se les cree peligrosos [...]. Sin embargo, cada día anuncian los periódicos un nuevo adelanto en los coches mecánicos”. Una de las principales ventajas, aduce, es que se verán libres de la “tiranía de los simones y del atraneo de la galeras y carros de transportes y mudanzas”. También preconiza su popularización, pues “baratísimo hará varios viajes en el tiempo en que hacía solo uno el gran carro o la monumental galera” (“La vida contemporánea”, *La Ilustración Artística*, número 758, 6 de julio de 1896, pág. 466). Con todo, su augurio tardó en concretarse a causa de un endémico atraso en el contexto español que afectaba, como dije, a la industria automovilística y a la difusión del automóvil. Aunque desborda las limitaciones de este trabajo, el propio interés de Pardo Bazán puede asociarse con otro general. Para Díez Mintegui (2006, p. 136), “La relación de las mujeres con el deporte exige contextualizar el análisis en tiempos y espacio. En España, en los primeros años del siglo XX, algunas mujeres de la aristocracia y la burguesía comenzaron a practicar golf, tenis, automovilismo, tiro y ejercicios gimnásticos”. Desde luego, por lo menos como usuaria disfrutó la autora de los *beneficios* del automóvil, según indicaré en breve.

En este contexto, por lo tanto, debemos situar las colaboraciones de Emilia Pardo Bazán. No es desdeñable el interés que *La Ilustración Artística*, una de las publicaciones en las que más asiduamente publicó ella, acerca del automovilismo, eco de la inclinación de la sociedad de entresiglos por el maquinismo y la ciencia como exponentes del progreso. En el rotativo conocemos algunos de los hitos más significativos en los avances de la locomoción en tracción a motor, como es el caso del invento de los ingenieros M. Lepappe y M. Establie, y en concreto con el diseño de un prototipo con capacidad para cinco personas y la posibilidad de recorrer distancias de entre 16 y 20 kilómetros en una hora y un gasto de “un céntimo de peseta por persona y kilómetro recorrido.” (*La Ilustración Artística*, número 523, 1892, enero 4, pág. 10).

Ese interés se ve también traducido en artículos como *Historia de los coches automóviles* de Gastón Tissandier, que se propone presentar a algunos significativos precursores, y atribuye el primer coche de vapor a José Cugnot, tras su viaje a París en 1763 y la conclusión de su modelo en 1770 (aunque diversos avatares provocaron que no se le diese uso, hasta que termina en el Conservatorio de Artes y Oficios desde el año 1801). De igual forma, se menciona como hito el diseño por parte del americano Oliverio Evans en 1786 de una máquina de vapor de alta presión, aplicable al automóvil, si bien sus avances fueron frustrados en un incendio de la fábrica de su propiedad. Significativos fueron, testimonia el artículo, los experimentos de Trevithick y Vivián, y en especial el coche de vapor Gurney promovido en 1827, de Goldsworthy Gurney. Dice el texto finalmente:

En 1833 un ingeniero italiano hizo funcionar en Birmingham otro coche de vapor, pesado y macizo, que era movido por una máquina de vapor; podía contener gran número de pasajeros y constaba de tres ruedas como el de Cugnot: nada se sabe de los experimentos ejecutados con este vehículo ni de la disposición de su mecanismo. (*La Ilustración Artística*, número 703, 17 de junio de 1895, pág. 430).

Dará *La Ilustración Artística* cobertura a asociaciones automovilísticas, como fue el caso del *L'Automobile Club de France*. Se prestarán por ello nuevas de diversas iniciativas; así, la de promover la figura de los "agentes ciclistas especiales", con función de asesoramiento a automovilistas para evitar infracciones a causa de los excesos o el desconocimiento (*La Ilustración Artística*, número 13631, 10 de febrero de 1908, pág. 114). No es el único caso que tuvo hueco en sus páginas y en otras publicaciones españolas.¹³

¹³ Otro ejemplo es el de la Real Sociedad Automovilista Sevillana, de la que se da noticia desde sus juntas directivas y los acuerdos adoptados en cuanto a carreras y competiciones en general, a cuestiones más específicas como bendición de automóviles, pruebas de velocidad, etc (*El Heraldo Deportivo*, 5 de marzo de 1916, pp. 69-70; 25 de febrero de 1917, p. 69; 25 de febrero de 1917, p. 69), crónicas de competiciones como sus *gincanas* ("Los obstáculos eran: los bolos, paso de ría, túnel, trampolín, macetas, cucaña, banqueta, bombeos, traca y transparentes. El primer coche en salir fue el de D. Luis de Ibarra, acompañado de su hermana Emilia. El recorrido fue limpio, pero al salir de los bombeos rompió la mesa en que los ocupantes habían de depositar la batea con la naranja y el vaso de agua [...]”, *El Heraldo Deportivo*, 25 de mayo de 1916, pág. 175; *El Heraldo Deportivo*, 15 de mayo de 1917, p. 164), concursos de carrocerías y fiestas automovilísticas (*El Heraldo Deportivo*, 25 de abril de 1917, p. 136); del Real Moto Club de Cataluña o la Vuelta a Cataluña (*El Heraldo Deportivo*, 5 de mayo de 1917, p. 156; *El Heraldo Deportivo*, 25 de junio de 1917, pp. 218-230); récords deportivos (caso del belga Dutrieu, con su recorrido de una hora, 40 minutos y 35 segundos entre Bilbao y San Sebastián, *El Heraldo Deportivo*, 15 de julio de 1917, p. 245); del Real Automóvil Club de España (*El Heraldo Deportivo*, 15 de enero de 1918, p. 12). Por ejemplo, Luis Zozaya, en *Gran Vida*, plasma el interés por el premio, con un breve recorrido cronológico: "Dicho premio fue creado en 1900 por el millonario Mr. Gordon Bennet [...] y consiste en una admirable obra de arte [...]. Las condiciones principales en que fue creado dicho premio son las siguientes: Es una prueba internacional y los vehículos que se la disputen deberán estar contruidos en todas sus partes en la nación a que pertenezcan. Deberán ser guiados por socios de los Automóviles Clubs de la nación respectiva. La carrera se verificará en una distancia de 550 a 600 kilómetros, dentro de la nación del vencedor del año último. En 1900 se corrió desde París Lyon 566 kilómetros, quedando vencedor el corredor francés Charron, que hizo el recorrido en 9 horas y 5 minutos [...]. En 1901 fue el trayecto escogido desde París a Burdeos, 565 kilómetros, pasando el rico trofeo a poder de Ginirdot, también francés [...]”, *Gran vida*, 1 de julio de 1903, página 35.

En el arco temporal propuesto tiene cabida la importancia que se le adjudicó a las competiciones o concursos deportivos. Veamos un ejemplo que puede ilustrar esta tendencia: el 25 de julio de 1898 E. Hospitalier daba cuenta detallada del consumo aproximado de los vehículos (de 20 a 25 litros “de esencia”) en un servicio de 14 a 16 horas en recorridos diarios de 60 kilómetros, de la presencia de tres coches eléctricos o la diferenciación entre coches de tracción delantera de aquellos de tracción trasera (*La Ilustración Artística*, número 865, 25 de julio de 1898, pp. 486-487).

Entre las copas de mayor prestigio se encontraba la Gordon-Bennet, que gozó de un significativo seguimiento en sus sucesivas convocatorias por parte de la prensa española.¹⁴ No fue la única competición o circuito que tuvo cabida en los rotativos: gozaron también de mayor o menor resonancia otros en el ámbito internacional, caso de la copa de Auvernia¹⁵; el gran premio del Automóvil Club de Francia¹⁶; el circuito

¹⁴ *La Ilustración Artística*, número 1175, 4 de julio de 1904, p. 450; “En el mundo motorístico el acontecimiento del día son las eliminatorias [...] para la prueba anual con que el automovilismo internacional se disputa la Copa fundada por [...] Mr. Gordon Bennett. Como es sabido, este año ha de correrse la Copa en Francia por haberla ganado el año último Mr. Thery, con un coche Richard-Brasier. *Gran vida* se ha hecho eco de todos los incidentes surgidos por los acuerdos tomados en sentido reformador por el Automóvil-Club de Francia. A raíz de estas reformas, seguidas de las protestas de las naciones interesadas en la carrera, todo el mundo creyó que esta iba a suspenderse; [...]. Aquel rozamiento entre París y Berlín se resolvió satisfactoriamente. ¡Ojalá que en el actual conflicto sobre Marruecos se llegue a un acuerdo pronto y cesen de una vez los antagonismos históricos entre Alemania y Francia! Los trabajos de preparación del circuito de la Auvernia, donde ha de celebrarse la carrera, se han hecho con gran esmero, construyendo largos puentes de madera de hasta 150 metros en los pasos a nivel, afirmando toda la carretera y realizando las curvas para facilitar los virajes.”, *Gran vida*, 1 de junio de 1905, pág. 12.

¹⁵ *La Ilustración Artística*, número 1291, 24 de septiembre de 1906, página 621; *Gran vida*, 1 de junio de 1913, página 16 (en este trabajo Antonio Alzamora se ocupa de otras competiciones de prestigio, como Vanderbilt o Gordon Bennet).

¹⁶ *El Heraldo Deportivo* da testimonio de su historia: “Trazamos estas líneas a la hora en que el 4 de Julio de 1914 se daba en Lyon la salida al primer corredor de los que tomaban parte en la prueba automovilista más importante de todas las del año. El Gran Premio del A. C. F. fue siempre la carrera más resonante y sobre la victoria de los vencedores giraba en el año siguiente toda la orientación deportiva del automovilismo; y aun del estudio de las causas de la derrota de los vencidos sacaba la industria del automóvil utilísimas enseñanzas. [...] El Gran Premio de 1906 fue organizado en las condiciones que había especificado el Automóvil Club de Francia. Disputose en el circuito de La Sarthe en dos días sucesivos y en un recorrido total de 1.228 kilómetros, reuniendo 34 coches, que representaban a diez marcas francesas, dos italianas y una alemana. Así se ponía en ejecución por primera vez la fórmula de la carrera de dos días. Contra lo que opinaron los profanos, la distancia no influyó lo más mínimo en los resultados, con diferencias insignificantes, la clasificación al final del segundo día era la misma que al final del primero. Naturalmente, el desecho se había producido el primer día, a las pocas vueltas de comenzada la carrera. Sabido es cómo Renault triunfó de un lote temible de marcas. [...] El hecho saliente de la jornada fue la aparición de la llanta amovible, que ganó magníficamente su causa, en contra de los excesivos temores manifestados por algunos. *En 1907.—Todo el mundo tiene fresco en la memoria el recuerdo de las emocionantes peripecias que se desarrollaron durante el segundo Gran Premio del A. C. F., disputado en el circuito de Dieppe, donde luego se habían de verificar los de 1908 y 1912. [...] El Gran Premio 1907 determinó la aparición de un nuevo reglamento. La Comisión deportiva del A. C. F. había decidido imponer como condición única un tipo máximo de consumo kilométrico. Los coches del Gran Premio disponían de 30 litros por 100 kilómetros. En 1908.—Esta cuestión de los reglamentos, tan discutida, llevó a los diferentes Automóviles Clubs a reunir una conferencia en Ostende (15 de julio de 1907), con el fin de llegar a una reglamentación única. De común acuerdo decidiose tomar por base el *alésage*. Este método era excelente; pero, por desgracia, su aplicación se hizo deplorablemente. La palabra *alésage* se substituyó primero por «superficie útil», admitiéndose después que la potencia de un motor era una función lineal de la superficie útil. [...] El Gran Premio de 1908 pareció un momento destinado a marcar el final de las grandes pruebas de velocidad. Tal vez porque las circunstancias nos habían sido desfavorables dos años consecutivos, un sentimiento de cansancio pareció apoderarse de nuestros mejores representantes, y el Automóvil Club intentó, sin éxito, la organización del Gran Premio de 1909, no reuniéndose suficiente número de inscritos. Y, sin duda ninguna, esta fecha hubiera marcado el fin de las pruebas de velocidad si no hubiera aparecido una pléyade de constructores nuevos, ávidos de recibir la consagración oficial. Por otra parte, el público comprador manifestaba el deseo de ver una competencia anual, como lo prueba el éxito obtenido por la iniciativa privada; y, por último, la baja de nuestras cifras de exportación acabó de mostrar que habíamos abandonado demasiado pronto el juego. Fue el gran honor de *L'Auto* asegurar la persistencia de una prueba anual, a pesar de todas las resistencias que se opusieron; las tres carreras disputadas en Boulogne, el éxito formidable obtenido el año último

de Bolonia¹⁷; la copa Vanderbilt¹⁸...; o en el nacional, la copa Cataluña¹⁹; las carreras en el circuito de Levante organizadas por el Real Automóvil Club de Cataluña²⁰; etc.



Portada del número 1 de *El Heraldo Deportivo*: 1 de junio de 1915. © BNE.

por el Gran Premio de los coches ligeros, completaron el triunfo de una causa tan perfectamente justa. *En 1912.- [...] los directores del deporte automóvil reconocieron la necesidad de organizar un Gran Premio en 1912, haciendo dos categorías de coches: los primeros no tenían que respetar ninguna limitación de potencia ni de peso (fórmula libre); los segundos debían estar provistos de un motor cuya cilindrada no pasara de tres litros. La fórmula libre no obtuvo sino un éxito muy relativo, según había que esperar en un tiempo en que los conocimientos técnicos medios han progresado singularmente; pero la copa de L'Auto, título reservado a la prueba de los tres litros, obtuvo un éxito formidable [...]. En 1913.— el reglamento comprende una cláusula que establece un consumo máximo de 20 litros por 100 kilómetros. El reglamento, en general, marca un espíritu rigorista. Durante la preparación un accidente trágico produce la muerte de Zuccarelli, el conocido conductor que, un día, llevó a la victoria a la marca «Hispano Suiza». En este año la victoria corresponde a Francia. Peugeot se lleva los dos primeros puestos con Boillot y Goux. Alemania solo está representada por un Mathis y un Opel que no llegan a clasificarse. Las dos victorias de 1912 y 1913 apuntadas por Peugeot han producido no obstante su efecto en Alemania y veamos lo que ocurre el año siguiente. En 1914.— Condiciones esenciales del reglamento: Coches cuyo motor tenga una cilindrada máxima de cuatro litros y medio. La presión de introducción de la mezcla carburada no podía ser superior a la presión atmosférica. Peso máximo del coche 1.100 kilogramos en vacío. La distancia a recorrer eran 752 kilómetros 620 metros. La victoria se pronuncia en favor de Alemania y los tres primeros puestos los gana Mercedes con los conductores Lautenschlager, Wagner y Salzer.”(5 de julio de 1915, pág. 53); “Veintidós máquinas francesas, nueve alemanas, seis italianas, seis inglesas, tres belgas y una norteamericana”, por ejemplo, en 1908, en un recorrido de 790 kilómetros, alzándose victorioso un automóvil Mercedes” (*La Ilustración Artística*, número 1386, 20 de julio de 1908, página. 476); *La Ilustración Artística*, número 1647, 21 de julio de 1913, p. 486 (se celebra desde el año 1906; “Esta carrera se corre en un circuito, el de Amiéns, al que hay que dar 29 vueltas, formando un total de 916 kilómetros, 800 metros, y en el reglamento de la misma se dispone que cada coche no puede recibir más que 20 litros de esencia por cada 100 kilómetros.”); *La Ilustración Artística*, número 1698, 13 de julio de 1914, pág. 475 (declarándose ganador, en un circuito, el de Lyon, de casi 38 kilómetros, Lautenschlager).

¹⁷ *La Ilustración Artística*, número 1395, 21 de septiembre de 1908, pág. 626.

¹⁸ *El Mundo deportivo*, 15 de febrero de 1906, página 2; *El Mundo deportivo*, 1 de marzo de 1906, página 3; *El Mundo deportivo*, 22 de marzo de 1906, página 3; *El Mundo deportivo*, 12 de abril 1906, página 3; *El Mundo deportivo*, 7 de junio de 1906, página 5; *El Mundo deportivo*, 14 de junio de 1906, página 3; *Gran vida*, octubre de 1906, número 41 (“Con una falta completa de organización se corrió en Nueva York la Copa Vanderbilt, cuyos resultados fueron un desastre irreparable para la industria automóvil americana y un triunfo más para la fabricación francesa. Lancia, que conducía su coche italiano F. I. A. T., ha llegado, como en todas las carreras en las cuales toma parte, segundo, el eterno segundo. ¿Cuándo ganará Lancia una carrera? La mala organización fue causa de que hubiera numerosos heridos y cinco muertos ocasionados por los atropellos. Los coches americanos, de malísimas condiciones y de peor fabricación, no han figurado nunca en los primeros. La marca vencedora fue la marca francesa Darracq, que ganó la misma carrera en 1904 y 1905. El coche Darracq llevaba a Wagner como conductor. Alberto Clément, que conducía una Bayard Clément, llegó tercero. Mr. Vanderbilt, en vista de la mala organización, ha desistido de hacer correr su Copa en América en 1907. ¿Dónde se correrá?”, pág. 26).

¹⁹ *La Ilustración Artística*, número 1431, 31 de mayo de 1909, pág. 374 (con doce vehículos en la salida: Giuppone (Lion-Peugeot), Dessy (Dion-Bouton), Goux (Lion-Peugeot), Soyez (Werner), Joval (Lion-Peugeot), Zucarelli (Hispano Suiza), Pilleverdier (Hispano-Suiza), Damestér (Demester), Boillot (Lion-Peugeot), Sizaire (Sizaire Naudin), Avaray (Le Gui-Guillemín), Derny (Hispano-Suiza) y Magre (Gregoire), siendo vencedor Goux).

²⁰ *La Ilustración Artística*, número 1588, 1912 junio 3, p. 374.

Las muestras y exposiciones son también reflejo de la devoción popular por eventos relacionados con el automóvil, la cual justificaba el desarrollo periodístico del tema. En el caso de la primera Exposición Internacional de Automovilismo celebrada en Madrid en 1907 encontramos buena prueba de ello: “automóviles de ciudad y de turismo, automóviles de transportes y especiales, ómnibus, camiones de reparto, de guerra, de incendios, sanitarios, etc. , bicicletas de todos los sistemas, motocicletas de dos y cuatro ruedas, ruedas de todas clases para automóviles, acumuladores, accesorios, cajas para automóviles, vestuarios y equipos completos para automovilistas, canoas y lanchas automóviles, globos dirigibles, aeroplanos, motores especiales para estos y una gran colección de publicaciones, mapas, planos e itinerarios referentes a todo género de deportes” (*La Ilustración Artística*, número 1325, 20 de mayo de 1907, pág. 335.)²¹. O en el ámbito extranjero, las exposiciones del Salón del automóvil en París²², u otras exposiciones de carácter internacional²³.

En la construcción del progreso y de la conceptualización de la modernidad, no menos desdeñable fue la importancia que se le adjudicó como arma de guerra, en lo que se presta atención a artilugios como el del inglés F. R. Simms. Así se nos describe:

Una coraza de acero cubre todo el vehículo haciéndolo invulnerable a los proyectiles de fusil, y todo el peso del aparato descansa sobre muelles en espiral que tienen por objeto evitar las sacudidas. Las ruedas giran sobre unas esferitas dispuestas en el botón, y ruedan, por consiguiente, con mucha suavidad. El automóvil es impulsado por un motor de bencina de siete caballos de fuerza con combustión magneto-eléctrica de sistema Simms, y puede llevar la provisión de agua, bencina y aceite necesaria para un día. Los diferentes sistemas de engranajes transmiten la fuerza del motor a las ruedas, de manera que el automóvil puede correr a tres distintas velocidades, la mayor de las cuales es de 30 millas por hora. Las dimensiones del vehículo son 7 pies de largo, 5 pies y 6 pulgadas de ancho y 4 pies de alto. El peso total, inclusa la armadura, es de 1.400 kilogramos. El motor militar Simms ha de ser dedicado al servicio de exploración y vigilancia y está calculado para que puedan ir en él un oficial y dos o tres soldados. (*La Ilustración Artística*, Número 1014, 3 de junio de 1901, p. 375).

²¹ Del interés por los salones del automóvil encontramos también testimonios en la prensa: *El Heraldo Deportivo*, 5 de octubre de 1918, p. 309; *El Heraldo Deportivo*, 5 de noviembre de 1918; etc.

²² Por ejemplo, *La Ilustración Artística*, número 1353, 2 de diciembre de 1907; *La Ilustración Artística*, número 1511, 12 de diciembre de 1910, pág. 807, en cuya duodécima exposición participaron, entre otras, “Renault, Delaunay-Belleville, Brassier, Gobron, Turcat-Mery, Niclause, Gregoire, Martini, Berliet, Delaugere-Clayette, Panhard, Lorraine-Dietrich, Delahaye, Chenard-Waiker, Dion-Bouton, Unic, Darracq, Clement-Bayard, Peugeot, Mercedes, Hotchkiss, Rochet-Schneider, Bollce, Cottin-Desgouttes, Pipe, Minerva, Daimler, Rolls-Royce y Fiat, y se le da un singular papel a la barcelonesa Hispano-suiza; *La Ilustración Artística*, número 1616, 16 de diciembre de 1912, pág. 822, en cuyo décimo tercer salón, del año 1912, se vuelve a elogiar la presencia de la marca Hispano-Suiza; *La Ilustración Artística*, número 1662, 3 de noviembre de 1913, p. 722 (nuevo papel protagonista para la Hispano-Suiza: en la carrera de Gaillon “En la cuesta que fue teatro de tantas hazañas, la Hispano-Suiza, con un motor de tres litros solamente, realizó la velocidad de 107 kilómetros por hora”); etc.

²³ Véanse *La Ilustración Artística*, número 164, 2 de junio de 1913, p. 366, sobre la inauguración en San Petersburgo del IV Salón automóvil internacional; *La Ilustración Artística*, número 1330, 24 de junio de 1907, p. 418, acerca de la Copa del Emperador en el circuito de Taunus, “el mismo en donde se realizó en 1904 la de la Copa Gordon-Bennett”; etc.

Del papel que el automóvil jugará en la industria armamentística emergen variopintas crónicas, cual anticipo de la realidad que se concretará en el avance del siglo XX (*La Ilustración Artística*, número 1321, 22 de abril de 1907, página 274.). Un interesante caso es el proyecto de la sociedad Charron, Girardot y Voigt. Merced a ello, en *La Ilustración* se da cabida de nuevo a diversidad de especificaciones técnicas. En el caso concreto de esta máquina de guerra,

El marco es del tipo corriente, de 30 caballos; los ejes y los muelles han sido reforzados en previsión del trabajo a menudo penoso que habrán de realizar; las ruedas son macizas y los bandajes tienen cámaras de aire saturadas de una disolución especial que, en caso de perforación permiten que el vehículo ande unos diez minutos sin que la avería del neumático sea un peligro para la marcha del mismo. El automóvil lleva además dos ruedas de recambio que pueden montarse en el juego delantero o en el de detrás, pues los constructores han hecho de modo que las ruedas puedan ir indistintamente a una parte o a otra. El automóvil hallase protegido enteramente por planchas de blindaje que defienden los órganos motores, el radiador, las ruedas hasta la altura del cubo, la pieza de artillería, el servidor de esta y los conductores del vehículo (*La Ilustración Artística*, número 1260, 19 de febrero de 1906, p. 135).

En la sección “Crónica científica. Inventos y novedades” se divulgan informaciones tan dispares como el “aparato para evitar el polvo en los automóviles en marcha”:

Si bien hoy no se ha llegado todavía a este procedimiento ideal, creemos de utilidad suma el dar a conocer a los lectores de *La Ilustración Artística* un aparato de origen inglés, sencillo y sin pretensiones, pero de excelentes resultados prácticos [...]. El polvo que se produce debajo de las ruedas, tiende a llenar el vacío que en el espacio va dejando el vehículo en su marcha y de consiguiente a invadir el coche. El aparato de referencia consta simplemente de dos soportes metálicos en forma de T, colocados en la parte trasera y uno a cada lado del automóvil, del que se separan unos 60 centímetros tan solo (*La Ilustración Artística*, número 1102, 9 de febrero de 1903, p. 118).

En este mismo número se informa de los avances en el alquitranado de las vías y los sucesivos éxitos en este procedimiento, desde los *ensayos* en Orán, Los Ángeles (EEUU) y el Principado de Mónaco. Otro logro publicitado fue el de la rueda autoneumática del ingeniero romano José Taraglio. Sabemos que “no se basa en el empleo de los muelles, como las ordinarias, sino en el aire comprimido

automáticamente por el movimiento de la rueda misma, de manera que los choques eventuales provenientes de la periferia serán soportados por el aire, sin que afecten en lo más mínimo a las personas que vayan en el carruaje”, y también que “Las ruedas van encerradas en una caja de aluminio, pintada de rojo, y en la llanta se ha aplicado un anillo de caucho lleno de aire, con el único objeto de atenuar el ruido que, de otro modo, harían sobre los empedrados de las calles” (*La Ilustración Artística*, número 1361, 27 de enero de 1908, pág. 78.).

De los interesantes inventos que figuran en la sección científica sobresalen algunos como el caso del ómnibus de vapor sin rieles:

La aplicación de la tracción mecánica a los pesados vehículos que circulan por las carreteras sin necesidad de rieles no ofrece ya dificultad alguna. De los numerosos ensayos hasta el presente realizados resulta, al parecer, que el vapor ocupa el primer puesto [...] nos limitaremos a dar a conocer el tren Scotte, del que se han hecho recientemente pruebas en el departamento del Meuse. Su inventor, M. Scotte, es un gran fabricante de sombreros de Epernay: dotado de un espíritu práctico y de notable inventiva, construyó hace unos diez años, para su uso personal, un carruaje [...]. Después de haber hecho varias pruebas con su carruaje como tractor, M. Scotte modificó su modelo primitivo y construyó uno de mayores dimensiones, que sirviera de locomotora, por decirlo así, y al cual se enganchaba un coche para viajeros. (*La Ilustración Artística*, número 782, 21 de diciembre de 1896, pág. 862).

Los logros en las velocidades alcanzadas por los vehículos tiene exponentes tan significativos como el modelo Selmersheim, o el vehículo de C. S. Rolls (“En las pruebas verificadas, Mr. Rolls, una de las personalidades más conocidas entre los deportistas ingleses, recorrió en veintisiete segundos un kilómetro, lo que da una velocidad de más de 120 kilómetros por hora”, *La Ilustración Artística*, número 1115, 11 de mayo de 1903, p. 326). La reseña de bibliografía sobre el automóvil también tiene su hueco en dicha publicación²⁴, y no menos importante es el papel que se le adjudica al vehículo como impulsor de los desarrollos económicos y mercantiles (*La Ilustración Artística*, número 1287, 27 de agosto de 1906, p. 566).

Son, en suma, ejemplos clarificadores del peso otorgado en un medio

²⁴ Piénsese, por ejemplo, en un caso como la reseña del *Manual práctico del automovilista y del piloto aviador*, de G. Pedretti: “Este libro es útil no solo a los mecánicos profesionales sino también a cuantos han de intervenir en la adquisición o en el cuidado de automóviles. Consta de Cuatro partes: en la primera se estudia minuciosamente la constitución y funcionamiento de toda clase de automóviles; la segunda constituye la verdadera guía práctica [...], estudiándose en ella el modo de conducir un automóvil, la localización de las averías, los métodos más prácticos y expeditos para efectuar las reparaciones sin más elementos que los que lleva el chauffeur en su caja de herramientas, y contiene un capítulo especial dedicado a las motocicletas y a las embarcaciones automóviles; la tercera está dedicada a los reglamentos que regulan la circulación por las carreteras, a las tarifas tributarias y a cuanto interesa al chauffeur para su higiene y seguridad personal, dándose consejos precisos para los casos de accidente, y la cuarta es un estudio completo del manejo de los globos dirigibles y de los aeroplanos más modernos, así como de los motores más ligeros que han hecho posible la conquista del aire. La edición española de este libro ha sido aumentada con un extenso capítulo en el que se da la descripción técnica de los últimos modelos de automóviles puestos en circulación por las principales casas constructoras de Europa y América [...]” (*La Ilustración Artística*, número 1737, 12 de abril de 1915, pág. 267).

concreto, el de *La Ilustración*, al mundo del automóvil y sus avances tecnológicos, información de la que no parece que fuese ajena doña Emilia y que, al menos implícitamente, se percibe en algunas de sus crónicas.

UNA APROXIMACIÓN A LAS CRÓNICAS DE PARDO BAZÁN SOBRE EL AUTOMOVILISMO:

La presencia del automóvil en el siglo XIX supuso, así pues, una muestra relevante de las transformaciones que la modernidad acarreaba. El contexto general de la prensa se hacía eco de ello, como así medios en los que colaboraba doña Emilia, dígase la muestra que he propuesto a través de *La Ilustración Artística*.

Es el siglo XIX confluencia de diversos vectores de modernización fruto de circuitos entretreídos, al modo hegeliano, bajo el peso de las ciencias naturales y de la experiencia humana, en palabras de Santiáñez (2002, p. 19); modernidad entendida por tanto en su germinación como “economía capitalista; unas estructuras económicas y tecnológicas regidas por la eficiencia y el principio de racionalidad; tendencia a los sistemas políticos democráticos (...); nuevas relaciones espacio-temporales debidas a los medios de transporte de comunicación (...); liberalismo estético e ideológico (...); movilidad espacial y temporal de los ciudadanos; secularización de la vida (...); aparición de la subjetividad y multiplicación de ésta en sus distintos papeles privados, sociales y profesionales; (...) tendencia globalizadora (...)” (*ibidem.*, 4).

No menos interesante es la asociación de los avances tecnológicos con la construcción de gustos y modas, destacadamente mediante la consolidación del poder adquisitivo de la burguesía y de su afán de posicionamiento social y de expresión de modelos extranjeros, con el caso de los automóviles ingleses y franceses en posición preeminente; lo cual en parte define que “la cultura española y en especial las clases medias eran percibidas como cursis precisamente por *no* ser diferentes, esto es, por imitar el comportamiento y las ideas de otras culturas nacionales, especialmente la inglesa y la francesa” (Valis, 2002, p. 27). En este sentido, “las clases medias valoraban la novedad, el progreso y el éxito individual, pero en España, como en el resto de Europa, muchos miraban también a la aristocracia como modelo social y cultural. Miraban, por tanto, al pasado” (*ibidem.*, 71).

La reacción de los tradicionalistas hacia artilugios asociados al consumo de lujo se vincula, a juicio de Valis (2002, p. 167), con la censura del “vicio comercial”. Sin embargo,

a finales del siglo XIX la crítica del lujo había perdido la mayor parte de su trascendencia como moral general y principio ético, y también como explicación para el declive social individual y colectivo. El lujo en la forma externa de las cosas prevaleció cada vez más sobre la concepción más interiorizada del término, que en otro tiempo significó un profundo desorden, exceso y extravagancia en la sociedad occidental. El desarrollo del lujo se vio histórica y moralmente como una forma de comportamiento entrópico, que funcionaba de dentro a fuera. No sólo eran susceptibles a él las personas, sino las naciones enteras (Valis, 2002, p. 168).

Los principios de la moda y de la peculiarización elitista del consumo es un factor que fluye en los textos pardobazanianos. La consideración que el legislador²⁵ hace del automóvil como artículo de lujo en los estertores del siglo XIX es muestra del carácter exclusivo y de la poca implantación del artilugio, sobre lo que ya advertía la autora en 1897 ("La vida contemporánea", *La Ilustración Artística*, número 807, 14 de junio de 1897, pág. 386). Esta es una de las preocupaciones que proyecta: no menos interesante es que comente todavía en 1915 la necesidad de popularizar los medios de transporte²⁶:

Porque conviene reconocerlo: para explicarse esta atracción misteriosa que los coches ejercen sobre los chiquillos hay que reconocer que es malsana; es el cebo del lujo, de una vida diferente de la de sus hogares, lo que lleva a las criaturas a manosear los automóviles, y a lanzarse bajo sus ruedas, como se lanza a la luz la mariposa...

No dejan de entrañar estas palabras cierta contradicción. Palpita tal vez en este excursus sobre las dinámicas sociales de atracción por lo novedoso el perfil del *hombre-masa* orteguiano, el que "desea el automóvil, y goza de él, pero cree que es fruta espontánea de un árbol edénico. En el fondo de su alma desconoce el carácter artificial, casi inverosímil, de la civilización, y no alargará su entusiasmo por los aparatos hasta los principios que los hacen posibles" (*La rebelión de las masas*, 85).

Pero, sobre todo, en paralelo con la cuestión de la *moda*, el automóvil es una expresión clarificadora de la constelación de imágenes disruptivas que otorga la modernidad. "El individuo del siglo XIX, y en especial en la década de los años noventa, vive en un espacio proteico, polimorfo, variable, en constante aceleración y dominando por valores principalmente económicos, los de una sociedad

²⁵ Sabemos, por lo que se expuso, que el Real Decreto de 28 de septiembre de 1899 (*Gaceta de Madrid*, número 277, de 4 de octubre de 1899, páginas 42-46) regulaba los carruajes de lujo, y que tal disposición afectaba a los automóviles.

²⁶ Partiendo de una información que data de 1918, Enrique Ferrer (2007, p. 53) recoge los nombres de los propietarios y las marcas de los primeros 10 automóviles matriculados en Málaga y cita la matrícula MA-10 como perteneciente a la Condesa de Pardo Bazán en un modelo Renault. Su fuente es *50 años del transporte urbano municipal en la ciudad de Málaga. Empresa Malagueña de Transporte*, Ayuntamiento de Málaga, 1999. Pudiendo ser un dato relevante acerca del interés, como usuaria (aunque fuese meramente en el papel de pasajera) y propietaria, de la autora, no he podido obtener otras fuentes documentales que respalden esta afirmación.

mercantilizada (...)” (Santiáñez, 2002, pp. 37-38). El automóvil es signo explícito de progreso social y de poder económico, y su aceptación estuvo limitada por los vestigios de las modas, a la luz de las que podemos entender los acercamientos críticos de doña Emilia. Aún bien entrado el siglo XX advertía:

Y el automóvil, el día en que acabe de inventarse (por ahora está a medio inventar, no cabe duda), dejará de ser artículo de lujo, y se pondrá al alcance, no diré que de los golfos callejeros, pero de las fortunitas modestas, como creo que ya sucede en los Estados Unidos. Por aquí, gran parte del aparato de artículo de lujo que reviste el automóvil, es debida a desquiciamientos. Yo no entiendo por qué un chauffeur ha de costar tres veces lo que un cochero. Se llenan la boca con decir que son «mecánicos», pero ninguno de esos mecánicos sabe construir las piezas que se inutilizan en el artilugio, y su mecánica se reduce a saber montar y desmontar el vehículo que manejan. Todo ello no está muy por encima de la habilidad común de los cocheros, que también, para poder llamarse tales, tenían que entender su coche. (*La Ilustración Artística*, número 1732, 1915 marzo 8, pág. 174).

Conviene insistir en que en el panorama de entresiglos los avances tecnológicos fueron vistos en un tamiz dislocador desde diversos sectores del mundo cultural:

en las letras españolas, desde las últimas décadas del siglo XIX, la súbita entrada de la máquina en una existencia supuestamente plácida y feliz –como la percibían muchos escritores y artistas de fin de siglo– ha marcado de dramatismo páginas que resultan muy reveladoras de una realidad y de la vitalidad de un proceso avasallador. Los avances científicos y el progreso técnico son percibidos por artistas y escritores como una poderosa conmoción de consecuencias incalculables, que obliga a un replanteamiento de la vida cultural y artística y que sacude el vigente concepto de belleza convirtiéndose en amenaza que cuestiona la misma supervivencia de las artes y de las letras (Cano, 1999: 39-40).

A esta luz debemos entender la perspectiva pardobazaniana en sus colaboraciones en prensa y, en especial, la ductilidad en su pensamiento crítico, lúcidamente abierto a la novedad técnica. Entendido, por tanto, el automóvil como signo de modernidad, de prosperidad y de cambio propulsor, y en consecuencia necesitado de superar las resistencias que la tradición había marcado:

todos cuantos aspiramos a difundir algo nuevo tenemos el estricto deber de elaborarlo con detención y primor, porque la novedad *en las costumbres*, no *en las modas*, lleva ya en sí algo que subleva y repele, y solo con blandura, maña, cuidado y astucia se vence esa involuntaria repulsión de la multitud, apegada inconscientemente a lo antiguo, aunque reniegue de él y conozca y deplora sus males (*La Ilustración Artística*, número 964, 18 de junio de 1900, pág. 394).

La victoria ante tales resistencias sería dificultosa mientras no se superase la deficiente expansión comercial. El factor de expansión industrial del mundo del automóvil es otro elemento digno de comentario en sus colaboraciones, y

de ahí nace su advertencia acerca del atraso en su promoción. Es igual reflejo del desfase general que el caso español vivía en el ámbito de transportes e infraestructuras, como documenté en el primer punto de este trabajo ("La vida contemporánea", *La Ilustración Artística*, número 794, 11 de diciembre de 1899, pág. 794).

Algunos hitos biográficos clarifican la amplitud de miras de la escritora en esta cuestión. Por ejemplo, la visita de Emilia Pardo Bazán a la Exposición Universal de París (1900):

Ya se ha aplicado la idea del automovilismo al viaje colectivo, y hay trenes automóviles muy acelerados. Acaso venga por aquí la muerte de los ferrocarriles. Cada quisque se organizará libremente su tren, y no tendrá que aguantar vejámenes y chinchorrerías. Irá adonde le parezca y se detendrá donde se le antoje. Nos emanciparemos de las Compañías, la tiranía más insufrible. Será de las formas hermosas y simpáticas de la libertad individual, a la cual atentan los viajes colectivistas, con su férrea disciplina calculada en ventaja de las empresas (*Cuarenta días en la exposición*, p. 145).

El perfil cosmopolita de doña Emilia, y sus fluidos contactos con acontecimientos tan significativos como las exposiciones universales, pueden aclarar la amplitud de miras hacia buena parte de las transformaciones tecnológicas de entresiglos, como la que aquí nos ocupa, frente a otros autores coetáneos:

Ya desde finales de la década anterior artistas y pensadores habían percibido los cambios perturbadores que traía consigo la modernidad (...). Zorrilla percibía el progreso científico como una amenaza para las artes y para la poesía (...). Juan Valera y Ramón de Campoamor orientan la polémica hacia la utilidad y pervivencia de la poesía o su desaparición (...). Pero resulta importante observar cómo detrás de toda esta controversia está el empuje avasallador del progreso y de los avances técnicos (...) (Cano, 1999, pp. 40-41).

Late en una parte de la elite intelectual una reacción ante "el hastío provocado por el racionalismo, el cientifismo y progreso industrial" que marca movimientos como el simbolismo o el parnasianismo (Cano, 1999, p. 55). En esta actitud crítica se suman nombres que reaccionan contra unos avances técnicos que *afean* la realidad en tanto que fuente de creación estética. Figuras como Valle, Azorín, Baroja o Unamuno (Litvak, 1980; Valis, 2002); autores como "Cadalso, Galdós, Unamuno, Ganivet y A. Machado (...) reconocen la superioridad de la cultura hegemónica que, por serlo, impone sus modas a la «periferia»; pero por otro genera un actitud de rechazo, ya que la realidad que imitan, piensan esos escritores, es extranjera e inauténtica" (Santiáñez, 2002, p. 168).

La posición de Pardo Bazán, en su prosa de no ficción, es, en general, ampliamente receptiva con respecto a tales cambios. En ese tapiz, un grupo

significativo de artículos refiere el desarrollo del ocio (ligado a los avances técnicos) en las elites, fundamentalmente burguesas, en el cambio de siglo. La concepción aristocratizante del esparcimiento, heredera de la visión ilustrada del XVIII que encumbraba espectáculos como el teatro o la ópera, cede espacio en el XIX a diversiones populares de otra índole (como ocurrirá con el cinematógrafo); la burguesía, al amparo de un contexto de exhibición de su poder económico, buscaba áreas de esparcimiento que los identificase. Se tejen paulatinamente, por tanto, espacios de sociabilidad²⁷, en los cuales la imitación de las modas de las clases jerárquicamente más pudientes entró en juego (Zozaya, 2014, p. 9). Casinos, recreos, sociedades económicas... son espacios de esparcimiento para ellas (Calvo, 2000, p. 206), y en tal panorama ganan impulso las competiciones deportivas, según lo que anotaba en páginas precedentes. A la par, las giras, excursiones o exhibiciones automovilísticas se hacen un hueco. Promovidas por sociedades excursionistas, el automóvil se mimetiza con la contemplación y recreo en la naturaleza y en general en el paisaje rural y urbano, siendo por una parte medio de transporte más ágil y por otra instrumento de exhibición social.

Lo que es evidente es que la autora disfrutó del uso del vehículo a motor, del placer de contemplar los paisajes y de potenciar las ventajas de ese medio de transporte, sin obviar sus carencias o las limitaciones que imponían unas deficientes infraestructuras. La delectación en el viaje y la recreación en el paisaje incrusta el uso del automóvil en la literatura de viajes, otorgando un papel fundamental a la observación topográfica:

El despoblado, el siniestro despoblado español: he aquí nuestro viejo mal, nuestra antigua caquexia... No todo el camino es así; parece que huelga decirlo, pero temo que me achaquen un pesimismo que no siento. Me limito a pensar que no es posible, donde falta gente, brazos, hogares, que sea halagüeña la situación. La soledad, el desierto: he aquí la impresión dominante de buena parte del camino. Se extiende la mirada por el horizonte, y no se divisa nada que corte la monotonía de la estepa gris. Ni un campanario, ni una choza. Y, por toda Castilla, y por toda la provincia de León, a los dos lados de la mala carretera —mala digo, y debí decir detestable, en no pocos trechos —, no he visto una quinta, una casa de recreo, un jardincillo.

²⁷ “[...] la *sociabilidad*, procedente del campo sociológico y adaptado en los talleres de la historia de la mano de M. Agulhon desde finales de los años sesenta, se ha expandido exitoso a un lado y otro del Atlántico, ora sirviendo de concepto, ora de objeto histórico —como el que nos ocupa—. Bajo su magisterio, los espacios y formas de sociabilidad se pretenden inseparables de la política, y con miras ambiciosas: desde el interés por el asociacionismo —sociabilidad formal— hasta la psicología colectiva y la vida cotidiana, pues en sus propias palabras la sociabilidad consiste «*en los sistemas de relaciones que confrontan a los individuos entre ellos o que les unen en grupos más o menos naturales, más o menos apremiantes, más o menos estables, más o menos numerosos*». Si bien el propio M. Agulhon ha preferido restringir el campo de sus indagaciones, la recepción de sus propuestas ha producido un sinnúmero de enfoques poliédricos que cruzan tiempos, clases sociales, espacios y disciplinas, pues la sociología, la psicología social, la historia y la antropología explotan *in crescendo* el ancho filón abierto por el flexible concepto de *sociabilidad*.” (Calvo, 2000, p. 205).

Esto, que tan a menudo se encuentra en Galicia, hasta en aldehuelas sin importancia alguna, no se ve en Castilla ni en León para un remedio [...] (*La Ilustración Artística*, número 1744, 31 de mayo de 1915, pág. 366).

En la construcción de la descripción topográfica inserta elementos que nos perfilan ítems técnicos, matrices del diseño vial y especificaciones de los recursos disponibles:

[...] parece que hace compañía ir viendo al borde de la ruta los postes-aviso del Real Automóvil Club, que advierten el peligro de los zigs zags, de los badenes. Por cierto que esto de los badenes es una de las varias cosas que nunca alcanzo a comprender. Un badén, traduzcamos al vulgar, es un bache. Natural considero que pueda haberlo un año: ya no es tan natural que lo haya dos, tres, cuatro, cinco, y que figure en las Guías, como una institución venerada. Porque un badén se llena, se compone, y ya no existe. Las revueltas ya es otra cosa. Como no se pueden quitar, hay que contar con su existencia. [...]. Apenas salimos de las regiones frecuentadas por elegantes deportistas, y nos internamos en la estepa, el Real Automóvil Club deja de mirar por nosotros. Desaparecen sus postecitos indicadores. El viajero queda entregado a la pericia del mecánico y a la protección de San Cristóbal gigante (*ibidem.*).

Lo que trasluce las deficiencias en las infraestructuras:

Yo venía dando vueltas a la duda de si puede ser esta ruta que seguimos el antiguo camino real, que de niña me pareció tan ancho. Esto es, a lo sumo, una carretera vecinal de mi país. Otra grave dificultad de los viajes en automóvil por España, es que no hay etapas que establecer (*ibidem.*).

Las malas comunicaciones ferroviarias en Galicia serán un elemento que favorezca, a su juicio, el auge del automóvil:

Pero — y vuelta a mi tema — todo ello no impide que gastemos treinta y tantas horas en lo que, directamente y por las antiguas trilladas carreteras de antaño, cualquier automóvil recorre en seis u ocho, descansando en el camino y almorzando los expedicionarios, cabe una fuente, como hicimos hace dos años, por más señas. Y yo creo que lo arduo de los viajes, la arterieesclerosis de las vías de comunicación es una de las causas de que en Galicia se haya desarrollado tanto el automovilismo. Viajar por aquí en tren es peor que viajar en camello hacia la Meca. Y dan ganas de preguntar, ¿qué hicieron las carnadas de hombres políticos, que en Galicia se han producido, demostrando asombrosa fertilidad el terruño para tal planta? ¿Qué trabajaron? ¿Qué siguen trabajando ya que aun hoy, muertos los que vemos alzarse desgarradamente en bronce en cada paseo, quedan vivos, y Dios les conserve la vida muchos años, los suficientes para tender una red de caminos como tienden redes de otro género? (*La Ilustración Artística*, número 1605, 30 de septiembre de 1912, pág. 638).

El excursionismo burgués y de las clases altas en general, efectivamente, supone la expresión de nuevas lindes de ocio en las que la visita cultural y el contacto con la naturaleza se convierten en signo de un determinado estatus social, a través de

un mayor disfrute del tiempo libre debido al poder crematístico de sus participantes. Martí Henneberg (1996) comenta los antecedentes socioculturales y pedagógicos de tal fenómeno, como la citada literatura de viajes (y el papel notable de los viajeros ingleses) o la aparición de asociaciones a partir del *Alpine Club* londinense en 1857. En el caso español, abre camino en 1876 la *Associació Catalanista d'Excursions Científiques* y en 1878 la *Associació d'Excursions Catalana*, las cuales desde 1891 se convierten en el *Centre Excursionista de Catalunya* (Montaner, 2002). El uso recreativo del automóvil en incursiones excursionistas está llamado todavía a una mayor definición y estudio crítico. En tal paradigma es posible entender una noción pardobazaniana muy ilustrativa, que nos acerca a la concepción del ocio y sus instrumentos, específicamente el vehículo de tracción a motor:

Un recorrido en automóvil, al menos para mi criterio y gusto, es una expedición de estudio y recreo, deteniéndose en pueblos interesantes por sus recuerdos y por su aspecto típico; no comprendo viajar solo en el sentido de trasladarse, y menos el anhelo de la velocidad por la velocidad. Así es que, en mi concepto, la etapa de automóvil comprende de cien a ciento cincuenta kilómetros por día. Pero no hay manera de arreglarlo. Los trayectos algo importantes son mayores. El cálculo lógico del automovilista es hacer su recorrido por la mañana; llegar a los pueblos con el tiempo necesario para visitar lo que encierren de curioso, dormir, y continuar con el mismo método a la mañana siguiente. Solo que no se puede. No hay, lo repito, poblaciones escalonadas a distancias proporcionales; no hay fondas aceptables sino en las de importancia; y el mal estado de la ruta hace que a veces se tarde más en franquear diez kilómetros, que se tardaría en devorar cien de camino expedito y cómodo. (*La Ilustración Artística*, número 1744, 31 de mayo de 1915, pág. 366).

Considero, por tanto, que las colaboraciones de doña Emilia deben entenderse en relación con la expresión del ocio de entresiglos (y en vínculo con los avances tecnológicos); tejido en particular en los principios de conceptualización y expresión del ocio de las elites, en cuanto herencia de la topo-pedagogía de la literatura romántica, las recreaciones topográficas como expresión del placer estético de la contemplación de paisajes y la reflexión, a veces topificada, sobre sus contrastes²⁸:

²⁸ Gusto del viaje en automóvil y la contemplación del paisaje que hallamos en otros cronistas de *La Ilustración Artística*. Dice Miguel S. Oliver en "De Barcelona. Crónicas fugaces": "Inventos hay que parece que dotan a la humanidad de un nuevo sentido. Así el automóvil. Con una tarde bien aprovechada, hay ahora lo suficiente para recorrer media Cataluña y, aun sin adoptar velocidades temerarias, para atravesar treinta o cuarenta pueblos y cubrir ciento veinte o ciento cincuenta kilómetros. De esta rapidez resulta una mayor amplitud y una mayor simultaneidad de visión: en cuatro horas recogemos más impresiones e imágenes que antes en seis días. Desfilan los bosques, las colinas, las casas de labor, los puentes o los vados de una manera vertiginosa, tan vertiginosa como en el ferrocarril, pero que no es propiamente la del ferrocarril, encerrado casi siempre en su brecha o en su túnel, corriendo casi siempre por desmante o por terraplén y dando solo excepcionalmente la sensación del campo abierto. Además, en ferrocarril la visión es siempre limitada y lateral; mientras en auto es amplia y de horizonte, no de lado, sino de frente; circular, infinita. No se trata de una decoración que pasa a nuestra derecha o a nuestra izquierda: es todo ese horizonte, todo

Cuando se recorre en automóvil la tierra castellana, y en parte también la leonesa, tanta soledad encoge el corazón. Campos grises o de un verde infecundo se extienden hasta donde alcanza la vista, y no los pueblan ni siquiera rebaños, de esos que se crían «en estado cimarrón»; ni una cabana ni una penona divisáis... Doquiera el yermo, o devorado por el sol, o endurecido por la helada, o alfombrado de nieve. Ni un árbol ni una mata ni un palmo de tierra que rinda fruto. El autor del libro dice con razón que, no produciendo las estepas ni riqueza ni hombres, nuestra nación posee, en realidad, por esa causa, varias provincias menos de las que figuran en el mapa. Gran parte de la superioridad de Francia consiste en que está cultivada toda; que, siendo bastante llana, careciendo de aquella cadena de montañas de que hablaba Stendhal echándola de menos para el romanticismo, no tiene estepas; está cultivada toda. Si no fuese así no podría resistir, como está haciéndolo, esta guerra agotadora, aplastante. (*La Ilustración Artística*, número 1776, 10 de enero de 1916, pág. 26).

Las revistas literarias de entresiglos manifiestan con todo poco interés por el progreso científico y las consecuentes transformaciones en la sociedad, como ha documentado Cano (1999, pp. 43-45), díganse los casos de *La Vida Literaria*, *La Lectura*, *Helios*, o *Alma Española*. El caso de doña Emilia ejemplifica una actitud notoriamente dispar, que mira de frente dichas transformaciones sin ignorar las contradicciones que su implantación entrañaba. Hago por ello un pequeño paréntesis, como antesala de una argumentación ulterior: las consecuencias del déficit en infraestructuras viales aparecen reflejados en los artículos pardobazanianos; y junto a ellas, son los avatares mecánicos otro gran inconveniente del viaje en automóvil:

Acabo de viajar en automóvil ocho días. Una expedición deliciosa, sin asomos de panne, sin que nada se haya roto, pinchado ni paralizado en el mecanismo para mí complicadísimo e incomprensible del artilugio. (Porque es de saber que mi ineptitud para la mecánica pasa de los límites de la verosimilitud, y un amigo mío, fallecido ya por mal de la ciencia española, Laureano Calderón, sudó tinta al empeñarse en enterarme de cómo funcionaba un reloj de bolsillo.) Ello es que el viaje salió perfectamente, y admiramos, mis compañeros de expedición y yo, un sinnúmero de paisajes y monumentos encantadores (*La Ilustración Artística*, número 1396, 28 de septiembre de 1908, pág. 634).

Pero volvamos de momento al desarrollo del ocio en las elites y su vinculación con los avances tecnológicos. En el ámbito del ocio burgués entran sin duda las competiciones deportivas, de cuya importancia se daba testimonio en el apartado anterior de este trabajo. En ese ambiente es donde observa doña Emilia uno de los mayores peligros del uso del automóvil, los excesos de velocidad y la ausencia de medidas idóneas de seguridad:

ese frente que viene hacia nosotros en un apresurado y continuo movimiento de involución, del cual nuestra retina viene a ser el centro matemático. [...]” (*La Ilustración Artística*, número 1806, 7 de agosto de 1916, pág. 506.).

[este] tesoro no le ha servido más que para estrellarse. Su riqueza le compra un instrumento de la muerte. Y sus aspiraciones, en materia de goces, se reducen a ir aprisa..., aprisa..., más aprisa aún..., como en los cuentos de aventuras fantásticas o en las angustiosas pesadillas (*La Ilustración Artística*, número 1082, 22 de septiembre de 1902, pág. 618).

Es el mundo del deporte, y las competiciones, en las que la velocidad puede tener cabida: “peligro por peligro, yo elegiría este: peligro completo, reconocido, glorioso en su género; no un semi-peligro, que al fin puede costar la vida” (*La Ilustración Artística*, número 1117, 25 de mayo de 1903, pág. 346). Se celebraba por entonces la carrera París-Madrid, organizada por el *Automobile club de France* y el *Automóvil club* de España, que tuvo una notable resonancia en la prensa de la época²⁹. No es extraño el interés de doña Emilia, sobre todo si tenemos en cuenta que *La Ilustración Artística* mostró una amplia implicación en ello. En sus páginas se anunciaron los preparativos (por ejemplo en el número de 13 de abril de 1903, pág. 258; o en el de 11 de mayo, p. 326), y se desarrollaron amplios detalles:

Ya en los últimos días, levantábanse en Madrid tribunas desde donde pudiera el público presenciar cómodamente la entrada de los carreristas; decretábase la suspensión de todo tráfico durante 48 horas en los caminos que debían recorrerse; distribuíanse tropas y fuerzas de la gendarmería y de la guardia civil para mantener dichos caminos expeditos; la Cruz Roja española organizaba la movilización de 800 de sus individuos y distribuía en distintos sitios sus ambulancias para prestar en caso necesario los debidos socorros; las compañías ferroviarias anunciaban trenes especiales, las francesas para Versailles, punto de partida, y las españolas para diferentes estaciones próximas a la línea por donde la carrera debía efectuarse, y a Madrid, es decir, al punto de llegada; y la prensa de mayor circulación de ambos países llenaba buena parte de sus columnas con detalles relativos al suceso con tanto afán

²⁹ *El Imparcial*, 10 de mayo de 1903, página 2; *El Imparcial*, 14 de mayo de 1903, página 2; *El Imparcial*, 21 de mayo de 1903, página 1; *El Imparcial*, 22 de mayo de 1903, página 2; *El Imparcial*, 23 de mayo de 1903, página 1; *El Imparcial*, 24 de mayo de 1903, página 1; *El Imparcial*, 25 de mayo de 1903, página 1 (donde se da cuenta del trágico desenlace: “Esta fiebre de velocidad que hace recorrer ahora a 200 automóviles los 1.321 kilómetros que separan a París de Madrid a una marcha de 100 por hora, ha contagiado al público. En Madrid no se habla de otra cosa que de esta carrera fantástica y absurda, llena de peligros, cuyas primeras víctimas añaden el trágico pavor de la muerte al interés de tanto incidente, de tanta sorpresa y de tanta aventura. Apenas ha salido de París la legión de automóviles, cuando llegan noticias de muertes, de choques, de carruajes destruidos, de hombres destrozados... La victoria del que llegase primero tendría ciertas reverberaciones sangrientas. El público que esperaba pasado mañana llenar las tribunas colocadas a lo largo de la carretera del Pardo, vería en el *chauffeur* del primer automóvil que llegase más que al triunfador de una contienda de ciencia, de valor y de energía, al hijo de la suerte o del milagro; más que a un vencedor, a un superviviente. En esta inmensa lotería en que se combinan millones y millones de francos de la industria francesa, veinte o treinta marcas de fabricantes y la bravura y la habilidad de trescientos o cuatrocientos hombres, la casualidad es la que ha de decidir. La máquina mejor construida tropieza en un guijarro o en un perro y vuelca, arrojando violentamente a sus guías. Tal desgracia no puede significar el fracaso mercantil e industrial de la casa constructora. Es un azar [...]. La locura de la rapidez se ha apoderado de todos. La bicicleta fue el modesto ensayo; el automóvil ha llevado esa pasión a sus últimos límites”); *La Época*, 5 de enero de 1903, n.º 18.883, página 4; *La Época*, 16 de enero de 1903, n.º 18.894, página 2; *La Época*, 29 de abril de 1903, n.º 18.996, página 3; *La Época*, 4 de mayo de 1903, n.º 19.001, página 2; *La Época*, 6 de mayo de 1903, n.º 19.003, página 2; *La Época*, 8 de mayo de 1903, n.º 19.005, página 3; *La Época*, 11 de mayo de 1903, n.º 19.008, página 2; *La Época*, 12 de mayo de 1903, n.º 19.009, página 2; *La Época*, 18 de mayo de 1903, n.º 19.014, página 2; *La Época*, 20 de mayo de 1903, n.º 19.016, página 1; *La Época*, 24 de mayo de 1903, n.º 19.019, pág. 1; “La carrera París-Madrid”, *ABC*, 21 mayo de 1903, págs. 6-7; *ABC*, 28 mayo de 1903, págs. 5-6; *ABC*, 4 junio de 1903, págs. 2-3; etc.

esperado [...]. Desde la víspera salió de París una muchedumbre enorme que se dirigía a Versailles, en donde llegaron a juntarse 400.000 personas. (*La Ilustración Artística*, número 1903, 1 de junio, p. 370).

Varios hechos luctuosos condicionaron el cese de la competición:

en Libourne, el vehículo de Lorraine-Barrow había chocado contra un árbol, quedando gravemente heridos sus dos conductores; más acá, en Angulema, el de M. Tourang había matado a dos soldados y a un niño, resultando muerto el maquinista y gravemente herido M. Tourang; M. Renault (Marcelo) había sido arrojado del automóvil y su estado era gravísimo; en Montguyón, el de M. Stead había chocado con otro, volcando ambos carruajes y resultando heridos de mucha gravedad dicho señor y su maquinista; cerca de Bouneval, el de M. Poster se había incendiado, quedando carbonizado el chauffeur; en Ables, otro automóvil había matado á una mujer, etc., etc. En resumen, que en la primera etapa, la carrera París-Madrid había causado, que se sepa hasta ahora, diez y seis víctimas, seis muertos y diez heridos. Era de esperar, en vista de tan desastrosos resultados, que la carrera sería suspendida (...).(*ibidem.*).

¿Ocurre por igual dicho interés pardobazaniano en su obra de ficción? En palabras de Cano (1999: 25), "hasta 1917, amplias vetas de la literatura y, de modo muy visible, de la poesía, se desarrollan de espaldas a la realidad histórica contemporánea y, sobre todo, al acontecimiento, cada día más palpable, de la industrialización". No fue el caso de doña Emilia, en cuya producción literaria los avances técnicos, y particularmente el automóvil, tienen presencia, en algunos casos de forma singular, como se comentó ya en otra ocasión (López Quintáns, en prensa)³⁰.

De la lectura de los textos de doña Emilia podemos igualmente extraer que la recepción de los avances tecnológicos no fue incondicional y plenamente optimista. Por el contrario, no podemos dejar de anotar que doña Emilia vaciló en sus actitudes hacia los vehículos a motor, desde la admiración hasta el rechazo. En la admiración, por ejemplo, advierte en varias ocasiones la sensación de libertad que ofrece un vehículo veloz, que no podemos desligar, insisto, de la configuración topográfica del viaje como fluido del ocio:

no por eso dejo de encontrar agradable el paseo en automóvil y, como cada hijo de vecino, siento la fiebre de la velocidad. A esta fiebre se deben casi todos los accidentes, tan numerosos (...). Son contingencias de la vida civilizada, y lo mismo da morir de esto que de aquello. Como dijo el Apóstol de las gentes, vivimos rodeados de peligros, por mar, por tierra y por todas partes (*La Ilustración Artística*, número 1551, 18 de septiembre de 1911, pág. 606).

³⁰

"El ruido", "Mansegura", *Arrastrado*, "La cruz negra", *Dulce dueño*, *Cuesta abajo*, etc.

Bien es cierto que sus opiniones más críticas suelen estar próximas a acontecimientos como el que se acaba de citar, la carrera París-Madrid, con lo que no se puede desdeñar el posible impacto que los trágicos sucesos en dicha carrera (o en accidentes similares) provocaron en la autora. De este modo, el 8 de junio de 1903 escribía en "La vida contemporánea":

personalmente me son hasta repulsivos los automóviles. Huelen mal y su forma nunca es bella. Jamás tendrán la airosa, la gallarda silueta del coche tirado por caballos. Hacen desagradable ruido, y su velocidad vertiginosa nos da miedo a mirar el paisaje. Para ir despacio, el automóvil no conviene –tanto daría ir en coche; – y aprisa, dan idea de los medios de locomoción del alma que lleva el diablo [...]. No hay en automóvil conversación ni intimidad posibles, así como no hay verdadero *tourismo*, pues se cruzan los países más hermosos y los puntos de vista más encantadores, sin poder volver la cara a mirarlos (pág. 378).

La aceptación de la *cultura del automóvil* es signo de la permeabilidad de la autora a los cambios que la innovación tecnológica y la ciencia imprimían en la sociedad española de entresiglos, en un contexto que, en palabras de Santiáñez (2002, p. 35), se caracterizaba por un sincretismo revelador ante la pervivencia del "positivismo, la ciencia experimental, el darwinismo y el evolucionismo spenceriano", al tiempo que emergía un crisol de incursiones pseudocientíficas, religiosas y espiritualistas a groso modo que resuenan en un individuo finisecular abordado por "la movilidad, la carencia de absolutos, un tiempo veloz e inasible, la pluralidad del universo ideológico y artístico del hombre" que "escinden la unidad del mundo". ¿Cuál puede ser, entonces, la actitud estética e intelectual ante un universo multiforme, en notable mutación y resonantes contradicciones con topografías sociales de esquemas, como se decía en líneas precedentes, "tradicionalistas", caso del hálito ruralista receloso de los avances tecnológicos? Ante un mundo *por hacer*, que se moldeaba al amparo del avance de las infraestructuras y los medios de locomoción, el automóvil se cuela como expresión elitista en una primera fase, y ocupa paulatinamente su función popularizada de medio de transporte en las primeras décadas del siglo XX. En este contexto, la posición de Pardo Bazán es la de observadora decidida, por, podríamos decir, voluntad *ética y estética*; observadora que no ignora tales cambios, percibe y desgrana sus fortalezas pero no evita sus debilidades, como las casuísticas que rodean a los accidentes automovilísticos³¹. De tales incidentes la responsabilidad también es del viandante:

³¹ *La Ilustración Artística*, número 1380, 8 de junio de 1908, pág. 378; *La Ilustración Artística*, número 1388, 3 de agosto de 1908, pág. 506; *La Ilustración Artística*, número 1744, 31 de mayo de 1915, pág. 366: "Este camino del

Los coches y automóviles son altamente impopulares; se les acusa de mil tropelías. Pero la autoridad nada hace para impedir que tales tropelías se produzcan fatalmente, porque el público de a pie las provoca, con temeridad. La gente, en vez de ir por la acera, va muy oronda por el arroyo, en los sitios más céntricos, más concurridos; la gente, en lugar de apartarse cuando oye la bocina de un automóvil, se queda impávida y riéndose del chiste de que el artilugio se le venga encima; la gente torea al artilugio, en especial los chiquillos, y se le planta delante, abriéndose de brazos, ya que no de capa; y los guardias lo ven, y permanecen como postes; y ven la aglomeración de coches, y no hacen parar un instante a todos, para que pase a la otra acera la gente de a pie. (*La Ilustración Artística*, número 1823, 4 de diciembre de 1916, pág 778).

En colaboraciones como esta observamos la incursión crítica en un desajuste característico de los procesos de desarrollo de las sociedades industrializadas: esto es, entre el movimiento de vértigo de las transformaciones técnicas y la asimilación por parte de la sociedad y el estado, con una colateral y deficiente adaptación de las infraestructuras. El individuo decinomónico asistió expectante a una constelación de transformaciones que catapultaron innovaciones técnicas como herramientas de progreso, pero también de destrucción de valores que se sentían como perennes. Lúcidamente comenta Ortega en *La rebelión de las masas* que:

Tres principios han hecho posible ese nuevo mundo: la democracia liberal, la experimentación científica y el industrialismo. Los dos últimos pueden resumirse en uno: la técnica. Ninguno de esos principios fue inventado por el siglo XIX, sino que proceden de las dos centurias anteriores. El honor del siglo XIX no estriba en su invención, sino en su implantación. Nadie desconoce esto. Pero no basta con el reconocimiento abstracto, sino que es preciso hacerse cargo de sus inexorables consecuencias. El siglo XIX fue esencialmente revolucionario (68).

Y añade:

lo viejo resulta viejo no por propia senescencia, sino porque ya está ahí un principio nuevo que, sólo con ser nuevo, aventaja de pronto al preexistente. Si no tuviéramos hijos, no seríamos viejos o tardaríamos mucho más en serlo. Lo propio pasa con los artefactos. Un automóvil de hace diez años parece más viejo que una locomotora de hace veinte, simplemente porque los inventos de la técnica automovilista se han sucedido con mayor rapidez (122).

Las resistencias que el avance técnico padeció en los círculos intelectuales de entresiglos guardan en parte relación con el *vértigo* que origina la superposición de

Guadarrama encierra muchas tristes conmemoraciones de automovilistas muertos, casi siempre por culpa de los zigs zags, o mejor, de las velocidades insensatas"; *La Ilustración Artística*, número 1823, 4 de diciembre de 1916, pág. 778; "Crónicas de España", en *La Nación*, Buenos Aires, 26 de agosto de 1919, pág. 4; "El carnaval madrileño [...]", en *La Nación*, Buenos Aires, 17 de abril de 1921, pág. 4: "las motos y los autos van a la velocidad que les parece bien, y nadie les refrena; los tranvías, con el doble de los pasajeros que caben, y además racimos de pilluelos colgados en la trasera. Los transeúntes divagan por el arroyo, sin duda en vista de que la acera es para los vehículos [...]"

cambios y sus efectos en la imagen de lo cotidiano. De su parte, las afirmaciones de Pardo Bazán demuestran otra realidad, un interés social creciente por los avances tecnológicos, plasmado en el peso que en medios especializados y también generalistas se les otorgó. En tales digresiones debe incluirse un nuevo vector: la asociación del concepto de *modernidad* imbricado con el de *progreso*, la inmovilidad de ciertos sectores del *status quo* y los efectos sociales de la obsolescencia técnica provocada por la llegada intermitente de nuevos artilugios o el perfeccionamiento de otros existentes, proceso en el que el automóvil es un factor ilustrativo:

Hay sobre todo aquí plétora de automóviles. Se ha generalizado el automóvil de tal modo, que ya los coches de caballos son una visión del ayer, algo arcaico y rancio, que no tiene cabida dentro de la vida actual. Su andar parece el andar a trancos lentos de un semi-paralítico que conserva todavía intenciones de traslación. Tan cierto es que el hombre se habitúa a lo bueno como a lo malo, y que si conoce una ventaja, un refinamiento de comodidad, ya no sufre el antiguo estado, que por tantos siglos aceptó sin la menor protesta. Y dentro de algún tiempo, Dios sabe cuánto, el automóvil, tal cual es ahora, parecerá un armatoste. Se habrán inventado otros mecanismos, de materias más ligeras y resistentes, de nutrición más regularizada y fácil, y en que el pavoroso problema de los pinchazos no exista. (*La Ilustración Artística*, número 1756, 23 de agosto de 1915, pág. 558).

En definitiva, de este primer acercamiento al mundo del automóvil a través de las colaboraciones de Emilia Pardo Bazán podemos extraer unas conclusiones provisionales, como síntesis de lo expuesto. De una parte, son testimonio de una tendencia significativa en el panorama de entresiglos, esto es, la inclinación por las imágenes de la modernidad y los hitos del progreso mediante los descubrimientos tecnológicos. Por otra parte, la prensa en general dará un importante margen a la difusión de tales acontecimientos, en lo que se percibe la construcción de un sistema de comunicación de masas donde se primaba la novedad científica en tanto que exponente de las transformaciones de la sociedad industrializada. Por último, y no menos importante, asistimos a la configuración de los principios del ocio contemporáneo, que en el caso del automóvil estuvo ligado a múltiples variantes, sean competiciones deportivas, exhibiciones, salones, giras o incursiones excursionistas, entre otros. De todo ello se hace eco Pardo Bazán, por lo visto en los ejemplos citados, atenta a los cambios de su época y a la repercusión que en su público lector podría tener la idiosincrasia de los emuladores patrios del genuino *sportman* y las filiaciones de la mecanización automovilística.

BIBLIOGRAFÍA

Alzola y Minondo, Pablo de. (1899). *Las obras públicas en España: estudio histórico*. Bilbao: Imp. de la Casa de Misericordia .

Amengual Matas, Rubén y J. Patricio Saiz González. (2005). "Trayectorias tecnológicas de las máquinas térmicas e industria del motor en España". En Pere Pascual Domènech y Paloma Fernández Pérez (eds.). *Del metal al motor. Innovación y atraso en la historia de la industria metal-mecánica española*. Bilbao: Fundación BBVA, pp. 53-126.

Benito Barroso, María de Luján. (2016). *Expansión ferroviaria en España en el siglo XIX. Entorno económico-social y modelo contable ferroviario: MZA (1875-1900)*. Tesis doctoral dirigida por Esther Fidalgo Cerviño. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.

Cano Ballesta, Juan. (1999). *Literatura y tecnología. Las letras españolas ante la revolución industrial (1890-1940)*. Valencia: Pre-textos.

Calvo Caballero, Pilar. (2000). "La sociabilidad burguesa en Castilla y León en los siglos XIX y XX, un estado de la cuestión". *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, 20, 205-228.

Carreras, Albert y Xavier Tafunell (coords.). (2005). *Estadísticas históricas de España (siglos XIX-XX)*. Bilbao: Fundación BBVA.

Castells, Manuel. (2003) *El poder de la identidad*. Madrid: Alianza.

Cuéllar, Domingo. (2010). "Transportes y Patrimonio Histórico: la herencia de la Revolución Industrial". *AREAS. Revista Internacional de Ciencias Sociales*. 29, ejemplar dedicado a El patrimonio industrial, el legado material de la historia económica, 61-71.

Díez Mintegui, Carmen. (2006). "Juventud y deporte. Una propuesta de cambio en la organización tradicional de la actividad deportiva". *Revista de Dialectología y Tradiciones Populares*, LXI. 2, 129-144.

Etapé-Triay, Salvador. (2001). "La industria española del automóvil en el primer tercio del Siglo XX: una oportunidad desaprovechada". Proyecto DIGES PB 96-0301. Universidad Pompeu Fabra.

Ferrer, Enrique. (2007). "50 años del automóvil en Málaga (1907-1957)". *Péndulo: revista de ingeniería y humanidades*, 18, pp. 48-61.

Frax, Esperanza y Santos Madrazo. (2001). "El transporte por carretera, siglo XVII-XX". *Tst: Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, 1, 31-53

Herran Loncán, Alfonso. (2005). "La reducción de los costes de transporte en España (1800-1936)". *Cuadernos económicos de ICE*, 70, 183-206.

López Carrillo, José María. (1996). "Los orígenes de la industria de la automoción en España y la intervención del INI a través de ENASA". Madrid: Fundación Empresa Pública, Documento de Trabajo, número 9608.

Litvak, Lily. (1980). *Transfromación industrial y literatura en España (1895-1905)*. Madrid: Taurus.

López de Aguilera, Carmen. (2008). "El nacimiento de la prensa del motor en España. Las primeras revistas del automóvil". *Revista Latina de Comunicación Social*. 63, 445-452.

López Ortiz, María Inmaculada y Joaquín Melgarejo Moreno. (2016). "Del atraso a la convergencia: La red de carreteras en España, 1900-2010". En José Fernando Vera Rebollo, Jorge Olcina Cantos, María Hernández Hernández (coords.). *Paisaje, cultura territorial y vivencia de la geografía: libro homenaje al profesor Alfredo Morales Gil*, pp. 535-562.

López Quintáns, Javier. (en prensa). "Crónicas de la *tierra de hierro y de grava*: ferrocarril y automóvil en los trabajos pardobazanianos de entresiglos". *Actas del VIII Coloquio de la Sociedad de Literatura del siglo XIX*. "El pensamiento y la literatura del siglo XIX desde los siglos XX y XXI".

Ozámiz Lestón, Itziar. (2017). Representación de las mujeres deportistas en la prensa deportiva española (1893-1923). Tesis doctoral dirigida por Cristina López Villar. Universidad de A Coruña.

Martí Henneberg, Jordi. (1986). "La pasión por la montaña. Literatura, pedagogía y ciencia en el excursionismo del siglo XIX". *Geo crítica: cuadernos críticos de geografía humana*, 66, 1-49.

_____. (1996). "El excursionismo, entre la ciencia y la estética". *Mundo Científico*, 173, 962-969.

Montaner, Carme. (2002). "Los excursionistas y la cartografía de los Pirineos a partir de 1870". En *XIX Congreso Internacional de Historia de la cartografía*. Madrid, 1-6. Actas electrónicas.

Ortega y Gasset, José. (1969). *La rebelión de las masas*. Madrid: Espasa-Calpe.

Otero Carvajal, Luis. (2003). "Ocio y Deporte en el nacimiento de la sociedad de masas. La socialización del deporte como práctica y espectáculo en la España del primer tercio del siglo XX". *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 25, 169-198.

_____. (2016). "La sociedad urbana y la irrupción de la Modernidad en España, 1900-1936". *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 38, 255-283.

Pardo Bazán, Emilia. (1901). *Cuarenta días en la exposición*. Madrid: Prieto y Compañía Editores.

_____. (1999). *Emilia Pardo Bazán. La obra periodística completa en La Nación de Buenos Aires (1879-1921)*. Edición de J. Sinovas Maté. Salamanca: Diputación Provincial de A Coruña.

_____. (2002). *Cartas de la Condesa en el Diario de la Marina. La Habana (1909-1915)*. Edición de C. Heydl-Cortínez. Madrid: Editorial Pliegos.

_____. (2005). *La vida contemporánea*. Edición facsimilar de C. Dorado. Madrid: Hemeroteca Municipal de Madrid.

Pujadas Martí, Xavier. (2005). "Deporte y democratización en la Barcelona contemporánea: *apuntes para un estudio*". *Cultura, ciencia y deporte: revista de ciencias de la actividad física y del deporte de la Universidad Católica de San Antonio*, 2, 51-56.

Pujadas, Xavier y Carles Santacana. (2012). "Prensa, deporte y cultura de masas. El papel del periodismo especializado en la expansión social del deporte en Cataluña hasta la guerra civil (1890-1936)". *Historia y Comunicación Social*, 17, 141-157.

Rivero Herraiz, Antonio. (2004). "Los orígenes del deporte español: el desarrollo de un nuevo componente cultural urbano". *Kronos*, 6, 29-33.

Ruiz-Ocaña Dueñas, Eduardo (2004). *La obra periodística de Emilia Pardo Bazán en La Ilustración Artística de Barcelona (1895-1916)*. Madrid: Fundación Universitaria Española.

Sainz de Baranda Andújar, Clara. (2013). "Orígenes de la prensa diaria deportiva: *El Mundo Deportivo*". *Materiales para la Historia del Deporte*, 11, 7-27.

Santiáñez-Tió, Nil. (2002). *Investigaciones literarias: modernidad, historia de la literatura y modernismos*. Barcelona: Crítica.

Simón Sanjurjo, Juan Antonio. (2012). "Conquistando las masas: el impacto del deporte en la prensa española, 1900-1936". *Recorde: Revista de História do Esporte*, 1, 1-40.

Solera, Luis. (2017). "De la grava al asfalto. De 1800 a 1960: hacia la Red Nacional de Carreteras". *Revista del Ministerio de Fomento*, 674, 54-56.

Torreadella i Flix, Xavier. (2012). "Los orígenes de una ciudad olímpica: Barcelona y el asociacionismo deportivo decimonónico ante la gestación de los primeros juegos olímpicos". *Citius, Altius, Fortius*, 5. 2, 91-133.

_____. (2016). "Revisión histórica de la bibliografía gimnástico-deportiva impresa en Barcelona (s. XIX-1910)". *Biblios*. 65. En red: <http://www.scielo.org.pe/scielo.php?pid=S1562->

____. (2017). "Narciso Masferrer y el deporte en la encrucijada del regeneracionismo, el nacionalismo y el problema social en la España de principios del siglo XX (1897-1920)". *Cuadernos de fútbol*. 90. En red: <http://www.cihefe.es/cuadernosdefutbol/2017/09/narciso-masferrer-y-el-deporte-en-la-encrucijada-del-regeneracionismo-el-nacionalismoy-el-problema-social-en-la-espana-de-principiosdel-siglo-xx-1897-1920/>

Valis, Noël. (2002). *La cultura de la cursilería. Mal gusto, clase y kitsche en la España moderna*. Madrid: A. Machado Libros.

Zozaya Montes, María. (2014). "¿Ocio amurallado? El paso de la sociabilidad local al mundo asociativo internacional. Dos casos comparados: Évora-Madrid, 1789-1929". *Bidebarrieta: Revista de humanidades y ciencias sociales de Bilbao*, 25 (Ejemplar dedicado a: Jai giroak = Sociabilidad festiva), 7-33