

INICIATIVAS PRIVADAS PARA LA LLEGADA DEL TELÉGRAFO PÚBLICO A BARCELONA

Jesús Sánchez Miñana

Centre de Recerca per a la Història de la Tècnica Francesc Santponç i Roca, Universitat Politècnica de Catalunya.

Palabras clave: *historia de las telecomunicaciones, telegrafía eléctrica, Cataluña y España a mediados del siglo XIX.*

Private initiatives to bring the public telegraph service to Barcelona.

Summary: *A revision is made of the steps that, starting in Spain in 1852, led to the establishment of the Government-operated, public telegraph service in Barcelona five years later. Particular emphasis is put on the active role played by Antoni Brusi and his Diario de Barcelona. In the practical absence of archive material, this daily newspaper becomes a unique source of information on the subject.*

Key words: *history of telecommunications, electric telegraphy, mid-Nineteenth Century Catalonia and Spain.*

Introducción

Una Real orden del Ministerio de la Gobernación de 7 de mayo de 1852 dispuso que el brigadier José María Mathé y Aragua, director de los telégrafos ópticos, «pasase a Francia, Bélgica, Inglaterra y Alemania con el objeto de examinar por sí mismo y adquirir amplio conocimiento del estado en que se encuentra la telegrafía eléctrica en los puntos en que más perfeccionada se halla, reuniendo todos los datos y noticias convenientes para utilizarlos al tiempo de establecer en España este nuevo servicio». Era el principio del fin de un sistema civil de telecomunicaciones tardía y escasamente implantado, de cuyas tres líneas de torres, que partían de Madrid a Irún, a Cádiz y a la Jonquera por Valencia y Barcelona, la última no se completó, y funcionaron sólo algunos de sus tramos, sin que llegaran nunca a enlazarse Madrid y Barcelona (Olivé, 1990).

A partir de este viaje de Mathé, y siempre bajo su responsabilidad, se desplegó en el resto de la década, a pesar de las turbulencias políticas, una primera red de telegrafía eléctrica básicamente radial, que desde Madrid alcanzaba a todas las capitales de provincia, con excepción de las Canarias. A diferencia del telégrafo óptico, cuyo uso se reservó siempre la Ad-

ministración del Estado, los nuevos servicios eléctricos se abrieron al público casi desde el principio. Las capitales catalanas accedieron a ellos en 1857, no sin antes haberse implicado decididamente en lograr para Barcelona el nuevo medio de comunicación un sector de sus negocios, cuya cabeza visible —y la única que por ahora es posible identificar— fue Antoni Brusi i Ferrer (1815-1878), director-proprietario del *Diario de Barcelona*.

Las referencias encontradas sobre la vida de Brusi y la historia de su periódico mencionan algunas iniciativas suyas para procurarse las informaciones más rápidamente que por los lentos correos de la época, y nada añaden, cuando no lo tergiversan al copiarse los autores unos a otros, a lo poco contado por él mismo en su pequeña autobiografía inédita, y por el que fue muchos años su estrecho colaborador y desde 1865 director de la publicación, Joan Mañé i Flaquer, en una serie de artículos aparecidos en ella.¹ El resumen que puede hacerse de estas noticias directas es que a partir de la Revolución de julio de 1854, Brusi decidió actuar para mejorar la situación. Primero se asoció a un grupo de jugadores de bolsa de Barcelona —curiosamente apodados *los terapéuticos*—, que habían organizado un servicio particular de postas desde Perpiñán, adonde ya llegaba el telégrafo francés, y después, cuando el español funcionó en Zaragoza, dispuso otro correo con esta ciudad; todo ello sin dejar de tomar iniciativas para que llegara a Barcelona el nuevo sistema. En este empeño de Brusi en pro del telégrafo eléctrico se centra esta comunicación, que, a la vez, y tras el precedente de Olivé (1997), revisa el proceso de introducción del servicio en Cataluña, a la luz de nuevos datos, muy especialmente los obtenidos del *Diario*, y a falta de documentación civil del Estado, probablemente perdida en el incendio del archivo de Alcalá de Henares en 1939.

Primeras construcciones y proyectos. Comienzan las «campanas» del *Diario*

Precisamente la noticia del inminente viaje de Mathé al extranjero para conocer la situación de la telegrafía eléctrica en diversos países movió al *Diario* a expresar su satisfacción el 22 de mayo de 1852 en un largo artículo sin firma, en el que también se refirió al progreso de la instalación de cables submarinos a través del canal de la Mancha y al crecimiento de la red francesa. En su último párrafo el periódico preconizaba un telégrafo abierto al público y explotado por el Estado, y terminaba adelantando un argumento que sería constantemente repetido a lo largo de los años para justificar la inversión en un servicio siempre prestado en precario: «Débese sobre todo tener en cuenta que estas mejoras, si no hacen entrar en las arcas del tesoro directamente y desde luego lo que cuestan, provocan la creación de inmensos valores que de un modo indirecto lo resarcen con usura».

Según Saravia (1862), telegrafista que debió de ser testigo directo de los hechos, al regreso de Mathé y posterior redacción, con fecha 4 de octubre, de la memoria de su viaje, Gobernación dispuso el estudio de tres líneas eléctricas para unir Madrid con Irún, Badajoz y Barcelona, y se le confió al propio Mathé el de la primera, para que «sirviera de regla y modelo para las que más tarde debieran llevarse a cabo». Al poco, y sin que, como también hace

1. El Arxiu Històric Municipal de Barcelona conserva una copia de la autobiografía, cuyo autor, desgraciadamente, no pudo descifrar muchas palabras y frases del original y las dejó en blanco (manuscritos, sección A, nº 341). Las entregas relevantes del largo artículo de Mañé, «Apuntes históricos», son las IX y X, publicadas el 11 y 18/12/1892.

notar Saravia, hubiera concluido Gobernación el estudio de ninguna de las líneas, un Real decreto de Fomento del 27 de noviembre, ordenó el establecimiento, bajo la dirección de Mathé, de la de Madrid a la frontera de Irún. El preámbulo de la disposición dejaba claro que la prioridad del Gobierno era enlazar con la red europea a través de la francesa, lo que entonces sólo podía hacerse en Irún, pero como las poblaciones situadas en el trayecto directo de esta ciudad a Madrid ya estaban servidas mediante telegrafía óptica, la nueva línea eléctrica se desviaría por Pamplona y Zaragoza, ciudad ésta desde la que, además, decía, «podrá partir un ramal a Barcelona, capital de primera importancia y que también se halla hoy sin comunicación telegráfica directa con la Corte». El *Diario* del 5/12 publicaba el decreto junto con las últimas noticias recibidas por el correo de Madrid, que no alcanzaban a la apertura de Cortes prevista para la tarde del día 1. También, y gracias a un parte telegráfico que el periódico no especificaba dónde había recogido, traía la noticia de París de la conducción en triunfo del emperador Napoleón a las Tullerías por el pueblo, en la tarde del 2. «No deja de ser singular que tengamos conocimiento de sucesos mucho más posteriores de la capital de nuestros vecinos que de la nuestra», comentaba, para después congratularse del acuerdo del Gobierno, que, decía, «nos deja vislumbrar la esperanza de que desde Zaragoza partirá un ramal a Barcelona», ciudad «cuya actividad se siente en desacuerdo con el atraso con que le llegan las noticias».

El proyecto y presupuesto de la línea de Irún no debió de quedar terminado hasta mediados del año siguiente, 1853, y se aprobó, según Saravia, por una Real orden de 27 de julio, junto con el de un ramal Alsasua-Vitoria-Bilbao, cuya conveniencia se había manifestado al llevar a cabo los estudios de la línea principal, y se veía aumentada, en palabras del telegrafista, «con la probabilidad de su combinación con el ramal de Zaragoza a Barcelona [...] que pondría en comunicación instantánea a dos poblaciones tan esencialmente comerciales como Barcelona y Bilbao». Pocos días antes, el Gobierno había vuelto a ocuparse del ramal a Barcelona. Por Decreto de Gobernación del 13 de julio, se ordenaba «estudiar el establecimiento de un ramal electrotelegráfico que, enlazándose en Zaragoza con la línea ya decretada de Irún, prosiga a Barcelona y pueda extenderse con el tiempo a la frontera del Pirineo oriental», así como «una línea a la frontera de Portugal, con la cual se combine en Badajoz u otro punto más conveniente un ramal que pase por Sevilla y termine en Cádiz». El decreto preveía incluir en los presupuestos de 1854 los fondos para la construcción de las líneas, que se haría por contrata adjudicada en pública subasta.

El estudio del ramal Zaragoza-Barcelona debió de llevarse a cabo, pues en el *Diario* de 13/11/1853 el propio Brusi dio cuenta de la presencia en la ciudad de un oficial de Telégrafos que había venido desde Zaragoza con el encargo de marcar los puntos junto a la carretera donde debían clavarse los postes. Lo hizo en un artículo firmado con sus iniciales, que él mismo calificaría dos años después (*Diario* de 7/11/1855) como su primera «campaña periodística», emprendida para lograr que se planteara «en las provincias del antiguo Principado el invento más maravilloso del siglo». Brusi llamaba a la movilización de la Junta de Comercio de Barcelona y de los diputados catalanes a Cortes, para conseguir, en sus palabras, «que se acelere nuestra unión telegráfica con Madrid, y se ordene la que nos enlazará con Francia», país donde se esperaba para fin de año que llegara el servicio a Perpiñán, aunque llegó algo más tarde, el 20 de febrero de 1854. A las razones de conveniencia habitualmente expresadas, Brusi añadía una de «moralidad», para atajar los manejos de algunas personas que valiéndose de «ingeniosos medios» recibían las noticias de las bolsas extranjeras con un día de anticipación a la llegada de los correos ordinarios.

La construcción de la línea de Madrid a Irún y de su ramal a Bilbao adelantó muy poco durante el año 1853, pero, salvados algunos inconvenientes, empezó a progresar con rapidez en la primavera de 1854, sin que el ritmo de los trabajos se viera aparentemente afectado por las escaramuzas militares de la Revolución de julio en los alrededores de Madrid. La línea, inaugurada para el servicio oficial el 8 de noviembre de 1854, con la transmisión a París del discurso de apertura de las Cortes por la reina, se abrió al público para telegramas nacionales e internacionales el 17 de abril de 1855, y parece que se pagó agotando los fondos todavía asignados a la infraestructura de la telegrafía óptica. Brusi comentaría así en su segunda «campana» (*Diario* del 27/3/1855) el caso concreto de una partida destinada en principio a la construcción de la línea óptica de Valencia a Barcelona: «No puede negarse que este cambio de consignación, una de las muchas evoluciones rentísticas que tan frecuentes eran en aquella época, lesió [sic] el interés de Cataluña, puesto que lo más lógico hubiera sido empezar por establecer la telegrafía eléctrica en el país que había estado privado de la óptica».

El «sistema general de líneas electro-telegráficas» aprobado por las Cortes Constituyentes. Nuevas campañas del *Diario de Barcelona*

El 15 de enero de 1855, el ministro de la Gobernación, Francisco Santa Cruz y Pacheco, presentó a las Cortes un proyecto de ley en el que pedía autorización para plantear un sistema completo de líneas de telegrafía eléctrica entre Madrid y todas las capitales de provincia y de departamento marítimo peninsulares, que llegase hasta las fronteras de Francia y Portugal. La relación de las líneas a construir figuraba en un «estado» o cuadro anejo firmado por Mathé. Por lo que respecta a Cataluña, se preveía un ramal con cuatro alambres de Zaragoza a Barcelona por Tarragona, con enlace aquí a Valencia, vía Castellón, y otro de dos, de Barcelona a la Jonquera por Girona. El discurso de Santa Cruz ante las Cortes, un verdadero alegato a favor de la gestión por el Estado de los servicios públicos, contiene una referencia a la «multitud de invitaciones» que habían sido hechas al Gobierno en varias épocas «para establecer las líneas más importantes, ya por cuenta del Estado, ya a expensas de las empresas proponentes». Estudió el proyecto de ley una comisión de siete diputados, cuyo secretario fue Práxedes Mateo Sagasta y de la que formó parte un representante de Cataluña, Rafael Degollada. Su dictamen —de 23 de marzo— mejoró en diversos aspectos el texto propiamente dicho y no modificó en absoluto el adjunto «estado» de Mathé, y fue aprobado, sin debate, por el pleno de la cámara, y sancionado como ley por la reina el 22 de abril (*Diario de sesiones*, 1880).

La tardanza de la comisión en emitir su dictamen motivó la referida segunda «campana» de Brusi en su periódico. La fecha de ella, 27 de marzo, ejemplifica en sí misma la necesidad del telégrafo, pues el documento ya había sido firmado, como queda dicho, el 23. Es un texto largo, muy interesante, que evidencia que su autor, y seguramente otros muchos de quien era portavoz, estaba ya perdiendo la paciencia: «Ni las excitaciones de la prensa en nombre de los más augustos principios, ni exposiciones cubiertas de numerosas y respetables firmas, ni generosas ofertas de particulares han sido bastantes para que desde aquella fecha [se refiere a principios de 1854] se colocase un palo ni un alambre que nos aproxime intelectualmente a Zaragoza o a Perpiñán». La desconfianza en el Estado le hacía ya abogar por la

solución de otorgar concesiones a particulares, mencionando que una empresa había ofrecido al Gobierno la construcción de las líneas de Zaragoza a Barcelona y Perpiñán, abonando además al año la suma de 20.000 reales. Incluso aventuraba Brusi que la Diputación de Barcelona pudiera hacer un préstamo al Estado, «sacándolo del fondo de carreteras». Y volvía a insistir en la dudosa moralidad de un juego «en que todos no tienen a la vista las mismas cartas», afirmando que la cantidad en que estaba valorada la línea a Perpiñán se la gastaban en menos de siete meses los particulares que tenían establecido el servicio de caballos desde la frontera francesa para conocer las cotizaciones de las bolsas.

Sancionada la ley, las subastas tardaban en convocarse. Brusi volvió a la carga en el periódico del 22 de mayo, con una tercera «campana», pidiendo ayuda a los diputados Estanislao Figueras y Degollada, para terminar escribiendo: «La ansiedad con que el pueblo catalán espera hallarse en posesión de la telegrafía eléctrica para utilizarla en sus operaciones, es una prueba manifiesta de su inteligencia de negocios, y una formal reprobación de la lentitud, verdaderamente turca [sic], con que procede a ponerle en posesión de aquella mejora quien puede y debe procurársela». Pero, una vez más, las malas comunicaciones habían jugado una trastada al director del *Diario*: las subastas habían salido en la *Gaceta* del 19.

Las subastas para construir las líneas. Brusi, Lluch y Compañía

Por real orden de Gobernación se llamaba a la presentación de proposiciones para construir cada uno de los tramos desglosados del sistema aprobado por las Cortes, de acuerdo con un pliego de condiciones generales. En el caso de Barcelona aparecían dos ramales dentro de la llamada línea del norte, uno a Zaragoza, por Lleida, Tarragona y Reus, con cuatro alambres, y otro a la Jonquera por Girona, con dos alambres. Todo comprendido, también las estaciones, el precio máximo resultante por legua admitido por el Gobierno era de 14.000 o de 20.000 reales, según se tratara de línea de dos o de cuatro hilos.

Las subastas, convocadas en la *Gaceta* del 22 de julio para el 20 de agosto, tuvieron poco éxito, pues sólo produjeron doce adjudicaciones, ninguna de los tramos de Barcelona. Según el *Diario* del 22/7, entre las respuestas a la convocatoria del 19 de mayo hubo una para el tramo a la Jonquera de «varias casas» de Barcelona, reunidas al efecto en una «sociedad accidental» cuyo único fin era conseguir prontamente la comunicación. Esta sociedad, compuesta, insistía el periódico del 7/11, «de personas que no llevaban objeto alguno de especulación», interpretó mal las condiciones del pliego y ofreció construir el ramal por el tipo de 14.000 reales por legua establecido en el pliego, más 7.000 reales por cada estación, siendo por ello rechazada.

Mientras tanto, en uno de los varios episodios de la pugna que mantenían los ministerios de Gobernación y Fomento por la competencia de las construcciones de la telegrafía eléctrica, éstas habían pasado el 31 de agosto al segundo. En el artículo del *Diario* del 7/11, su cuarta «campana» periodística, Brusi hacía historia de los retrasos acumulados y se mostraba particularmente inquieto por el cambio de competencias, sobre todo si, como parecía, Fomento iba a prescindir de nuevas contrataciones y a construir las líneas con su escaso personal. Para remediar la situación, proponía que se abriera cuanto antes una nueva subasta para las líneas que no habían sido adjudicadas el 20 de agosto, pero al tipo básico de 16.000 reales por legua, todo incluido, con lo que a su juicio se evitaría que muchas volvieran a quedar de-

siertas. O también, en el caso de Barcelona, que el Gobierno aceptara una proposición que acababan de hacerle, por conducto del gobernador civil, «los mismos vecinos y capitalistas» que habían hecho la anterior, esta vez ya para los dos ramales de Zaragoza a Barcelona y de ésta a la Jonquera, y al tipo básico de 16.000 reales, proposición que tenía una validez de un mes desde el día de su presentación.

Las subastas que reclamaba Brusi se convocaron al poco tiempo, en la *Gaceta* del 15 de noviembre, para el 15 de diciembre. El tipo de la línea nueva pasaba de 14.000 a 14.500 reales para dos hilos, y de 20.000 a 21.000 para cuatro, pero el adjudicatario ya no tenía que suministrar los aparatos de transmisión. Con la frase «por fin el Gobierno ha vuelto a entrar por lo tocante al ramo de telégrafos en el buen camino de que no debió desviarse», comenzaba el *Diario* del 21/11 la noticia de la convocatoria, explicando que no suministrar las máquinas producía un ahorro por legua estimado en 1.500 reales, por lo que el nuevo tipo equivalía a los 16.000 con máquinas incluidas que habían preconizado. De este modo, decía, pueden «presentarse licitadores sin que corran riesgo de ver mermados sus capitales».

Las subastas se adjudicaron por reales órdenes de 27 de diciembre de 1855 (*Gaceta* del 30) a «Brusi, Lluch y Compañía, del comercio de Barcelona», que concurren con la legua de línea de cuatro hilos a 20.832 reales y la de dos a 14.388. El periódico oficial desvelaba así el nombre de la compañía, recatado durante meses por el director del *Diario*. Desgraciadamente nada más se sabe de ella por ahora, y es sobre todo lamentable no conocer quiénes la formaron, «dando participación a todos los comerciantes de esta ciudad que quisieron interesarse», como escribió el periódico en ocasión posterior (20/10/1856). Ni siquiera ha sido posible determinar, entre varios candidatos de ese apellido, quién era el Lluch que con Brusi compartía razón social.

La construcción de las líneas de Zaragoza y la Jonquera

Brusi, Lluch y Cía. firmaron la preceptiva escritura del contrato con el Estado el 31 de enero de 1856 (*Diario* del 23/2), y a partir de esa fecha comenzaron a correr los plazos de ejecución, de seis meses para la línea de la Jonquera y de siete para la de Zaragoza. La empresa encargó la dirección de las obras al ingeniero militar, en situación de supernumerario en el Cuerpo, Ambrosio Garcés de Marcilla y Cerdán, uno de los pioneros de la telegrafía eléctrica en España (Sánchez Miñana, 2004), quien se ocupó inmediatamente de contratar *in situ* la madera necesaria y el resto de los materiales. Buena prueba de la rapidez con que se deseaba llevar a cabo los trabajos, la da el hecho de que todo el alambre necesario quedara comprado en Inglaterra a finales de febrero, y llegara al puerto de Barcelona desde Liverpool los días 19 y 24 de mayo (*Diario* de 15/4, y Archivo de la Corona de Aragón, Consulado de Mar, protestas de mar, año 1856, folios 57 y 60v). Sin embargo, los retrasos se acumularon por causas diversas, de las que pueden aventurarse algunas.

Una sin duda importante fue la lentitud de la obligada intervención de los ingenieros de Obras Públicas, quienes debían decidir el trazado de las líneas y los edificios donde se ubicarían las estaciones, y supervisar todos los trabajos, con gran acompañamiento de papeleo. Hubo problemas para alojar algunas de las centrales telegráficas previstas, muy especialmente la de Barcelona, para la que se pensó sucesivamente en el palacio de la Aduana Vieja, entonces sede del Gobierno civil de la provincia y hoy de la Delegación del Gobierno;

en un local existente entre las Puertas de Mar de la muralla, y en el edificio llamado del Peso Real —junto a la Aduana Vieja—, donde quedó finalmente instalada. Y en las ciudades que tenían la consideración de plazas de guerra, el tendido de las líneas necesitaba de la autorización militar. El expediente del trazado de Barcelona, aprobado por Real orden de 9 de enero de 1857, puede verse en el Archivo de la Corona de Aragón, Comandancia de Ingenieros, caja 306.

Algunos episodios de meteorología adversa dificultaron la construcción de las líneas. En el Archivo Histórico Nacional (FF CC, C-2, leg. 4², exp. 72) se encuentra una circular de 31 de marzo de 1856, que responde a José Ruiz de Quevedo y otros contratistas que no se explicitan, que habían solicitado prórroga para la corta de maderas en los montes de propios y del Estado, por haberles impedido hacerla los recientes temporales. Quizá éstos no afectaran ese año a las líneas que nos ocupan, pero se sabe por el *Diario* (4 y 10/3/1857) que, en el siguiente, el mal tiempo de los primeros meses retrasó la colocación de los alambres entre Tarragona y Barcelona, y causó desperfectos en la línea ya construida entre Lleida y Tarragona. Tampoco debió ser ajena a los retrasos la violencia que durante algunas semanas se vivió en muchos lugares de Aragón y Cataluña, con motivo de la liquidación del periodo progresista iniciada con la caída de Espartero y su sustitución por O'Donnell el 14 de julio de 1856 (*Diario* del 12/8).

La línea de Barcelona a la Jonquera se probó satisfactoriamente el 24 de noviembre de 1856, y no debió ser recibida por los ingenieros de Obras Públicas hasta el 18 del mes siguiente (*Diario* del 26/11 y del 18/12). La tardanza se debió seguramente a que una Real orden circular de Fomento del 7 de septiembre les prohibía recibir ramales que no estuvieran conectados con Madrid. Brusi, Lluch y Cía., según noticia del *Diario* de 20/10, recurrieron contra esta disposición y consiguieron que, poco después, un numeroso grupo de comerciantes de Barcelona enviara una exposición al Gobierno apoyando su demanda (*Diario* del 27, 30 y 31/10). En cuanto a la línea de Zaragoza, no se ha podido determinar exactamente cuándo se terminó, pero según noticias del *Diario* de 10/3 y 3/4/1857, para esas fechas ya estaba hecha la recepción de los tramos Zaragoza-Tarragona y Tarragona-Barcelona, respectivamente. Para entrar en Barcelona las líneas utilizaron la infraestructura de los ferrocarriles desde Arenys de Mar y Molins de Rei, ésta sólo hasta Sants (*Memoria*, 1859).

Las gestiones para conseguir la llegada del telégrafo francés a la frontera de la Jonquera

Para Brusi y sus asociados siempre fue prioritaria la terminación de la línea a la Jonquera. Vía Francia podían así resolver, aunque fuera provisionalmente, el problema de las comunicaciones de Barcelona con Madrid y París. Pero para ello era necesario que el país vecino llevase sus alambres telegráficos desde Perpiñán hasta la frontera. Se sabe por el *Diario* de 5/4/1856 que Brusi, Lluch y Cía. se habían apresurado a escribir, el 11 de enero, al cónsul general de Francia en Barcelona, R. Baradère, para que interesara a sus superiores la prolongación de la línea. El cónsul les contestó el 24 de marzo comunicándoles de parte del ministro del Interior, Billault, que el Gobierno del emperador no iba a dejar de «aprovechar el establecimiento de una línea telegráfica española entre Zaragoza, Barcelona y La Jonquera, para crear por su parte una nueva vía de correspondencia con España», y había decidido realizar la obra, que estaría lista en junio. No lo estuvo hasta noviembre, según más noticias del

Diario del 22 de ese mes, que hace referencia a una nueva comunicación de Brusi, Lluch y Cía. al cónsul, que avisaba de la inmediata conclusión de la línea española y reiteraba la petición de que se terminase la francesa.

Llama la atención no encontrar en el mismo periódico ninguna referencia a gestiones de Brusi y sus asociados ante las autoridades españolas, o a que éstas hicieran *motu proprio* al Gobierno francés peticiones tan razonables. Duplicar el enlace a través de los Pirineos podía no estar justificado todavía por el tráfico existente, pero era estratégicamente muy conveniente para un país como España, donde la climatología, los malos caminos y la recurrente inseguridad de raíz política hacían muy vulnerables sus nuevas comunicaciones telegráficas.

El comienzo del servicio

La entrega de las líneas terminadas a los ingenieros de Obras Públicas no significaba el comienzo del servicio telegráfico. De hecho, a partir de ese momento el contratista debía ocuparse de la vigilancia y conservación de lo construido, hasta que la Dirección de Telégrafos de Gobernación se hiciera cargo definitivamente de ello. Pero, además, Telégrafos tenía que dotar a las estaciones de aparatos —recuérdese que no los suministraba el contratista— y de personal, lo que en circunstancias de puesta en marcha de una red como la que se pretendía, debió desbordar sus capacidades. La línea de Barcelona a la Jonquera se abrió al servicio público el 5 de febrero de 1857 para telegramas interiores, y el 10 para internacionales (reales resoluciones en la *Gaceta* del 3), y la de Barcelona a Zaragoza tuvo que esperar para ambos hasta el 4 de septiembre (*Diario* del mismo día). Durante los siete meses que mediaron entre estas dos fechas, Barcelona se comunicó por la Jonquera y las líneas francesas con el resto de Europa, incluido Madrid. El camino hasta aquí —por Perpiñán, Tolosa, Burdeos y Bayona— era, además de largo, caro, pues los despachos tenían que pagar tres zonas de tarificación del territorio francés, aparte de las correspondientes al trayecto español, sin que se aplicara ninguna bonificación.

Cuando Brusi y sus asociados urgieron del Gobierno, como se ha dicho, la recepción por los responsables de Obras Públicas de la línea de la Jonquera, debían anticipar también retrasos en el comienzo de su explotación por Telégrafos, pues pidieron a la vez permiso para utilizarla en cuanto estuviera construida. Pretendían «bajo la dirección del señor ingeniero inspector y la vigilancia de la autoridad», funcionar provisionalmente con aparatos iguales a los usados por las empresas de los ferrocarriles, hasta que Telégrafos empezara a dar servicio con los suyos. Invocaban para ello circunstancias extraordinarias «en que complicaciones de todos conocidas dan lugar a mayor y más frecuente variación en los precios de los valores y a sus consecuentes oscilaciones en la Bolsa, no siendo para ponderados los perjuicios que cada día se irrojan al comercio con la anomalía del presente estado de cosas» (*Diario* del 20/10/1857). La petición no fue atendida, pero a partir del 31 de enero de 1857, en los pocos días en que la línea funcionó entre Perpiñán y Barcelona sólo para servicio oficial, el gobernador civil de esta provincia hizo públicas las cotizaciones de bolsa de Madrid y París recibidas por el telégrafo (*Diario* del 2 y 4/2).

Bibliografía

Diario de sesiones de las Cortes Constituyentes (1880), tomo II, n° 58; tomo IV, nos. 113, 118 y 120; y tomo V, nos. 135 y 137, Madrid.

Memoria sobre el estado de las obras públicas en España en fin del primer semestre de 1859, presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento por la Dirección General de Obras Públicas (1859), Madrid, Imprenta Nacional.

OLIVÉ ROIG, S. (1990), *Historia de la telegrafía óptica en España*, Madrid, Secretaría General de Comunicaciones, Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones.

— (1997), «La llegada del telégrafo “civil” a Cataluña». En: *Arqueologia de la comunicació: Actes de les IV Jornades d'Arqueologia Industrial de Catalunya (Girona)*, Barcelona, Enginyers Industrials de Catalunya.

SÁNCHEZ MIÑANA, J. (2004), «El ingeniero militar Ambrosio Garcés de Marcilla (1816-1859) y su contribución a la introducción del telégrafo eléctrico en España», *Quaderns d'Història de l'Enginyeria*, vol. VI, Barcelona, Escola Tècnica Superior d'Enginyeria Industrial de Barcelona.

SARAVIA, E. (1862), «Historia de la telegrafía eléctrica en España», *Revista de Telégrafos*, año II, n° 36.