



Artículo

Una aproximación a las tarifas ferroviarias para viajeros en España (1844-1935)

Domingo Cuéllar

RENFE Viajeros, Madrid, España

INFORMACIÓN DEL ARTÍCULO

Historia del artículo:

Recibido el 14 de julio de 2016

Aceptado el 20 de febrero de 2017

On-line el 13 de junio de 2017

Códigos JEL:

L92

N73

N74

R48

Y10

Palabras clave:

Historia del ferrocarril

Tarifas

Empresas

Transporte de viajeros

RESUMEN

La cuestión de las tarifas ferroviarias es un tema poco estudiado en la historiografía española sobre el ferrocarril. Su análisis se hace complejo por la dispersión de informaciones y las constantes modificaciones. Además de la tarifa general de aplicación, hubo una gran profusión de tarifas especiales con las que las compañías intentaban estimular la demanda y mejorar resultados.

En este artículo se propone un estudio diacrónico para el periodo 1844-1935, donde se señalarán las principales referencias en el desarrollo de las políticas de tarifas desarrolladas por las empresas, bajo la supervisión del Estado. Igualmente, se hará una primera estimación de la evolución de los precios medios del transporte de viajeros por ferrocarril en España, y cuáles eran las características y hábitos de los usuarios en lo relativo a las diferentes tarifas en vigor.

© 2017 Asociación Española de Historia Económica. Publicado por Elsevier España, S.L.U. Todos los derechos reservados.

An approach to rail fares for travelers in Spain (1844-1935)

ABSTRACT

The issue of traffic rates is understudied in Spanish railway historiography. Its analysis is complex, due to the dispersal of data and the constant changes in the ways it was originally collected. Besides, the general tariff had a large number of special regimes that companies used to stimulate demand and improve operational results.

In this paper, we propose a diachronic study for the 1844-1935 period. We will highlight the key moments in the development of tariff policies by railway companies, under the supervision of the State. Also, we will make an estimate of the evolution of average railway ticket prices in Spain and analyze how it affected the general characteristics and habits of the users.

© 2017 Asociación Española de Historia Económica. Published by Elsevier España, S.L.U. All rights reserved.

JEL classification:

L92

N73

N74

R48

Y10

Keywords:

Railway history

Rates

Business

Passenger transportation

1. Introducción

La cuestión de las tarifas en los estudios sobre la historia de los ferrocarriles en España ha carecido de la profundidad de análisis

que sí han tenido temas como la financiación, la construcción o la gestión empresarial¹.

La causa de esa insuficiencia investigadora se encuentra en dos circunstancias. Por un lado, el mayor interés que han despertado

¹ Entre los textos clásicos más reconocidos de la historiografía económica ferroviaria española —Tortella (1972), Casares (1973), Artola (1978a), Gómez Mendoza (1982), Comín et al. (1998) o Muñoz et al. (1999)— apenas si hay algunos apuntes y generalizaciones sobre la cuestión de las tarifas.

otros temas como la presencia de capital extranjero, la constitución de las empresas o la evolución de la explotación, los cuales han contado además con un acceso más fácil a las fuentes. Por otro lado, existe una dificultad añadida en la complejidad de información que ha tenido siempre la interpretación de cualquier sistema tarifario, no solo el ferroviario, que se corresponde con la forma de publicarlo por parte de las compañías ferroviarias y su difusión a los usuarios.

Esa complejidad queda de manifiesto a partir de las contrapuestas valoraciones del matemático y economista norteamericano Irving Fisher, que consideraba de gran importancia tener un buen dominio de las matemáticas y el análisis económico para conocer correctamente el funcionamiento de las tarifas ferroviarias², y del economista Michael Perelman, que recordaba que las compañías ferroviarias se enfrentaban a un elevado grado de incertidumbre en su gestión, y aunque los economistas se empeñen en intentar «despejar con astucia las complicaciones» a través de las matemáticas, la verdad es que nadie puede calcular todas las probabilidades y que la fijación de precios resulta muy compleja³.

En todo caso, hay que recordar que la fijación de las tarifas se hacía en base a los costes de explotación, al menos así fue planteado inicialmente, aunque este fin fue poco a poco modificado en beneficio del desarrollo de la industria nacional, los pasajeros y las demandas políticas, lo que favorecía la progresiva reducción de esas tarifas, según explica Millward para varios casos nacionales europeos⁴.

Este artículo afronta el estudio de las tarifas de viajeros en el periodo denominado de las antiguas compañías ferroviarias, entre 1844 y 1936. Esta elección se explica, en la cronología, por la cesura que se produce tras la nacionalización del ferrocarril de vía ancha en España en 1941, mientras, en lo temático, porque, aunque en líneas generales las grandes decisiones políticas sobre las tarifas englobaban a viajeros y mercancías, la realidad era muy diferente desde el punto de vista de la gestión empresarial, en lo relativo a la administración y aplicación de estas tarifas. La organización y puesta a la venta de las plazas de viajeros conllevaba unas tareas muy diferentes de las de fletar un tren de mercancías. La variedad de las tarifas de unos y otros era a su vez distinta, ya que, en el caso de los viajeros, divididos en tres categorías o clases (primera, segunda y tercera)⁵, las ofertas se basaban en la fidelización de los usuarios y en las características del viaje, mientras que, en el caso de las mercancías, la multitud de géneros registrados y su naturaleza (líquidos, graneles, etc.) convertían la logística de la oferta ferroviaria en un complicado sistema que precisa un estudio concreto. Las tarifas de unos y otros se publicaban juntas, sí, porque pertenecían a la misma concesión, pero presentaban formatos e intereses muy distintos que recomiendan un análisis separado.

En este punto es conveniente aclarar algunos conceptos para fijar los argumentos y datos que desarrollaremos más adelante. Así, siguiendo la estructura que tenía la cuenta de explotación de las compañías ferroviarias, hemos de distinguir entre ingresos de gran velocidad (GV) y de pequeña velocidad (PV). Los ingresos de GV provenían de los billetes de pasajeros, del pago de equipajes, de mensajerías y de otros valores especiales, de algunas mercancías como el pescado fresco, y del transporte de animales vivos en trenes de viajeros. Por su parte, los ingresos de PV procedían del transporte de todo tipo de mercancías en los trenes de esta clase y del transporte de animales vivos.

El estudio en perspectiva histórica de las tarifas ferroviarias aporta una información cuantitativa y cualitativa de interés para completar nuestro conocimiento sobre el hecho ferroviario. El análisis se abre a diferentes enfoques de estudio, como el estudio de las normas, la tasa de cobertura de los gastos de explotación, la progresiva politización del sistema de tarifas o el nivel de precios, siendo en este último aspecto en el que se centra con más detenimiento nuestra investigación, aunque el resto de cuestiones, como es lógico, también estarán presentes a lo largo del texto.

Este artículo se ha soportado en el estudio de fuentes de la explotación ferroviaria, como las tarifas publicadas o las memorias anuales de las principales compañías españolas (Norte, MZA y Andaluces)⁶, además de todo el aparato estadístico elaborado en ese momento, contando en este caso con una información más detallada de la compañía del Norte. También se han estudiado fuentes secundarias como las publicaciones de ingenieros, economistas, políticos y sindicalistas que vertieron su interpretación sobre el debate de las tarifas. Finalmente, hemos tenido muy presente la historiografía sobre el ferrocarril en España, para contextualizar el problema estudiado y recoger las aportaciones puntuales que se hicieron al tema de las tarifas.

El artículo se divide en tres apartados principales, además de la introducción y conclusiones que lo enmarcan. En primer lugar, se realiza un análisis diacrónico de la creación y desarrollo del sistema de las tarifas ferroviarias de viajeros en España. A continuación, se plantea a modo de estado de la cuestión cuáles han sido las principales aportaciones de la historiografía, incluyendo los análisis de los autores clásicos españoles que vivieron el problema entre el último decenio del siglo XIX y el primer tercio del XX, y finalmente, en el apartado más extenso se hace un análisis cuantitativo de la evolución de los precios de las tarifas y de su reflejo en la demanda en el largo plazo.

2. Estructura y funcionamiento del sistema

La historia de las tarifas ferroviarias españolas arranca con la publicación del informe Subercase⁷, donde se fijaban las bases de percepción que, a pesar de las críticas recibidas, han estado vigentes hasta prácticamente el final del siglo XX.

Este sistema fue de común aplicación en casi todos los ferrocarriles del mundo y procedía del empleo de las mismas normas que se venían aplicando en el transporte tradicional de caminos y canales. Además, se establecían diferentes precios para cada una de las clases (primera, segunda y tercera) en base al distinto grado de confort y servicios ofrecidos⁸.

El viajero pagaba un fijo por kilómetro recorrido de donde resultaba que a más kilómetros mayor precio, y viceversa. Esta tarifa proporcional o kilométrica se modificó solo ligeramente con la introducción de cálculos diferenciales que dieron lugar a tarifas parabólicas que reducían los costes kilométricos según aumentaba la distancia recorrida⁹.

En la actualidad, en el ferrocarril se está implantando un sistema totalmente diferente, denominado *revenue management* (RM),

⁶ La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces fueron las tres grandes empresas de ferrocarril en España durante el periodo de explotación privada; pasaron de controlar el 63% de la red nacional en 1885 al 74% en 1935. Véase Tedde (1996, cuadro 1).

⁷ Bajo el título de «Informe dado en 2 de noviembre de 1844 por una Comisión de Ingenieros de Caminos de la Dirección general del ramo, y adoptado por ésta al proponer a la aprobación del Gobierno las condiciones generales bajo las cuales se han de autorizar las Empresas de los caminos de hierro», fue publicado en varios capítulos en la Gaceta de Madrid a partir del 21 de enero de 1845. Se puede consultar íntegro en Cambó (1918, tomo I, pp. 4-17).

⁸ Casson (2009, pp. 246-247).

⁹ Die y Mas (1900, pp. 83-84) y Cambó (1918, tomo IV, p. 11).

² Fisher (1997, p. 162).

³ Perelman (1997, p. 28).

⁴ Véase Millward (2005, pp. 27, 42, 61-64, 69 y 76).

⁵ Desaparecida la tercera clase en la década de 1970, en muchos sistemas ferroviarios, como el español, la primera clase se ha renombrado como preferente y la segunda como turista.

o gestión de precios, que está generalizado en el transporte aéreo o en la oferta hotelera, y que consiste en ofrecer a través de cálculos algorítmicos precios en base al interés de los usuarios, para intentar conseguir la mayor ocupación posible. Es decir, cobra mayor peso la demanda sobre la oferta¹⁰.

El informe de Subercase establecía, por lo tanto, unos precios unitarios por viajero y kilómetro y señalaba la importancia que tenía la determinación de las tarifas en el nuevo sistema ferroviario, cuya finalidad, según escribían sus autores, era conseguir un equilibrio entre las utilidades recibidas por los usuarios y los beneficios obtenidos por las compañías explotadoras.

Por su parte, la ley de 1855 y sus demás normas reguladoras asociadas mediante instrucciones y reglamentos no cambiaron gran cosa en este tema, y solo precisaron que el anuncio de las rebajas de las tarifas debería ser primero comunicado al Gobierno y luego al público, con al menos quince días de antelación. Además, en el artículo 125 del Reglamento para la ejecución de la ley de policía de ferrocarriles de 1859 ya se establecía el concepto de tarifa especial, que estaba limitada a tramos y condiciones concretas, lo que ya había quedado recogido en la regla cuarta del informe Subercase:

«La cobranza de los precios de tarifa deberá hacerse sin ninguna especie de favor. En el caso de que la compañía conceda rebaja en estos precios a uno o a muchos de los que hacen remesas, se entenderá la reducción hecha para todos en general, quedando sujeta a las reglas establecidas para las demás rebajas»¹¹.

Quedaban así, desde el primer momento, establecidos los términos de referencia para la estructura de las tarifas. En primer lugar, estaba la tarifa máxima legal, que era la que se había aprobado en la ley de concesión de cada una de las líneas puestas en explotación. Esta tarifa no podía ser rebasada bajo ningún concepto.

En segundo término, una vez puesto en servicio el ferrocarril, la compañía responsable publicaba la denominada tarifa general de aplicación, que era la que la empresa consideraba que remuneraba sus servicios y se aplicaba de modo generalizado.

En tercer lugar, aparecieron las denominadas tarifas especiales, que consistían en unas rebajas concretas que ofrecían las compañías ferroviarias para una serie de servicios y usuarios. Su diversidad y finalidad hizo que las compañías las numeraran según el tipo de servicio al que afectaban (diarios, festivos, jornaleros, abonos, etc.) y se modificaban constantemente, por lo que en poco tiempo estas tarifas especiales se convirtieron en extensos expedientes en los que figuraba la tarifa especial inicialmente publicada y las sucesivas adiciones y correcciones que la habían modificado. Todo sin más orden que el cronológico y en donde era difícil conocer con certeza qué estaba en vigor y qué había quedado derogado.

El problema de la gestión de estas tarifas se agravó conforme se fueron produciendo fusiones de compañías, ya que las nuevas empresas resultantes tenían que aplicar tarifas diferentes para viajes dentro de su propia red. Ante esta situación, pronto se intentó acometer una ley que unificara estas tarifas, y así se llegó a la ley de 4 de junio de 1863, que autorizaba al Gobierno a dar la aprobación a la unificación de las tarifas de una misma empresa. Así lo hizo, por ejemplo, la compañía MZA con sus líneas de Madrid-Zaragoza, Madrid-Almansa, Almansa-Alicante, Castillejo-Toledo, Alcázar-Ciudad Real, Manzanares-Córdoba y Chinchilla-Cartagena, siendo aprobada la nueva tarifa en la red de MZA por Real Decreto de 9 de noviembre de 1864.

Con ese afán de unificación de las tarifas se pusieron en marcha sucesivas comisiones parlamentarias que no llegaron a ninguna concreción, aunque sí han dejado constancia del problema que se planteaba por parte de los usuarios y para el que no se encontraba solución. Además, muchas de estas tarifas seguían siendo

provisionales, como puso de manifiesto la comisión parlamentaria creada al efecto en 1882, incluso en líneas de gran importancia por su tráfico, como Alar del Rey a Santander o Zaragoza a Barcelona, de la compañía Norte, o Córdoba a Sevilla, de MZA¹².

Hay que señalar que durante este periodo también se había producido un cambio legislativo importante derivado de la ley liberal de obras públicas de 1868, que otorgaba concesión perpetua a las líneas que lo hicieran bajo esa norma, lo que llevaba aparejada la libertad tarifaria absoluta. La incidencia en el tema de estudio fue insignificante, porque no aparecen tarifas discriminatorias en este sentido, pero hay que dejar constancia que algunas líneas de las compañías tenían esta particularidad. Como era el caso para MZA de Sevilla a Huelva, Aljucén a Cáceres, Valls a Villanueva y Barcelona, Guadajoz a Carmona, y Linares a Los Salidos.

La consecuencia de todo este proceso fue que, al finalizar el siglo XIX, las primitivas tarifas especiales se habían convertido en un extenso listado de propuestas de rebaja sobre la tarifa general de aplicación que tenían autorizada las compañías.

Estas tarifas especiales podían ser locales —cuando solo afectaban a una línea o líneas de una misma compañía—, combinadas —cuando se referían a acuerdos entre varias compañías— e internacionales —cuando esas tarifas especiales combinadas afectaban a recorridos entre varios países¹³.

Su numeración se había ido realizando según aparecían y se agrupaban en la medida de lo posible para hacer más fácil su localización y aplicación. Pero las diferencias de denominación entre las compañías eran importantes, lo que acrecentaba la confusión. Así, entre otras referencias importantes, MZA tenía una tarifa especial (TE) n.º 1 para billetes sencillos y de ida y vuelta con el objeto de fomentar viajes entre distintas localidades, de su propia red, para festividades y días de mercado. Esta tarifa tenía una aplicación de descuentos que iban del 35 al 61%, según las clases. Pero esta misma tarifa tenía adiciones, como en la que se incluían los abonos de 30 días con cupones de 30, 40 o 50 viajes entre Madrid, Aranjuez, Guadalajara y Toledo, con un ahorro para el usuario que llegaba al 58%. Eran, en cierto modo, los primeros antecedentes del abono de transportes que funcionan ahora en muchos de los servicios de cercanías ferroviarias de nuestro país.

La compañía TBF¹⁴ tenía una tarifa similar para abonos de 30 viajes entre Barcelona (estación de Francia), Paseo de Gracia y Montcada, con descuentos que llegaban al 75%, pero que era denominada como TE temporal n.º 2, en la que también se englobaban los billetes sencillos y de ida y vuelta en festivos y mercados que se ha visto en el caso de MZA.

En este tipo de ofertas también se incluiría la TE n.º 4 (párrafo 2.º)¹⁵ de la compañía Norte, que consistía en un abono de diez billetes de ida y vuelta para viajes entre Madrid (estación de Príncipe Pío) y las estaciones de las líneas de Ávila y Segovia. Los descuentos estaban entre el 26 y el 34%. Este descuento era menor que el que se encuentra para el caso de MZA porque Norte tenía otro producto, las denominadas tarjetas de abono, que llegaban al 84% de rebaja para los abonos anuales en primera clase; por el contrario, los abonos trimestrales en tercera clase tenían un descuento del 52%. Similares diferencias en los descuentos según las clases hay

¹² Archivo Histórico Ferroviario (AHF), P-112-245/1.

¹³ En el manual de tarifas de *Giol (1902)* aparece la clasificación detallada de todas estas tarifas en las distintas compañías ferroviarias españolas.

¹⁴ La Compañía de Tarragona a Barcelona y Francia configuró en la segunda mitad del siglo XIX una de las principales redes de Cataluña. En 1898 se fusionó con MZA, aunque mantuvo una gestión diferenciada bajo la denominación de Red Catalana de MZA. Véase *Pascual (1999)*.

¹⁵ El concepto de «párrafo» era un sistema que se ha mantenido hasta hace muy poco tiempo e intentaba clasificar las diferentes variaciones que se producían en las tarifas especiales, agrupando los temas por párrafos, lo que permitía una más fácil localización de la tarifa deseada.

¹⁰ *Chávez Miranda y Ruiz Jiménez (2005)*.

¹¹ «Informe dado en 2 de noviembre de 1844...», en la nota 7.

en otro tipo de ofertas, como por ejemplo las que aplicaron MZA y TBF a partir de 1899 con una TE combinada n.º 102 para usuarios de sus tarjetas de abono con similar descuento que el que hemos indicado para Norte, mientras que su TE n.º 103¹⁶, que era de billetes sencillos en tercera clase para jornaleros y sus familias, tenía un descuento del 42%, un 10% menos.

A continuación estaba el grupo de los billetes circulares, semicirculares y kilométricos, que se diseñaron para usuarios interesados en viajes de ocio o negocios con mucha frecuencia. Estos modelos estaban importados de prácticas llevadas a cabo por otras compañías ferroviarias europeas. Por un lado, los billetes circulares ofrecían a los interesados realizar largos viajes programados por las líneas ferroviarias internacionales, incluidos los trasbordos en barco, con descuentos de hasta el 60%, siendo ofrecidos solo para primera y segunda clase. El viajero programaba su recorrido y se ofrecían una serie de flexibilidades en el tiempo durante el que se realizaba el itinerario; de este modo se podían hacer largas estancias en otras ciudades europeas o del norte de África, y se admitían billetes para grupos de hasta 20 viajeros. Los billetes semicirculares funcionaban de modo similar, pero su recorrido estaba restringido al territorio nacional.

Por otro lado, los billetes kilométricos respondían a la misma filosofía anterior, pero dejaban mayor libertad de movimiento al viajero, ya que no se fijaban recorridos previos, sino que se iban descontando kilómetros recorridos de una cuenta previa que el usuario había cargado con 2.000 a 12.000 km, que podía usar a su antojo y por los usuarios que él considerara. El descuento llegaba también en primera y segunda clase al 65%, mientras que para los usuarios en tercera clase era del 25%.

Por último, hay que señalar que existían bastantes tarifas no remuneradoras que las compañías se veían obligadas a atender, debido a las obligaciones concesionales. Entre estas estaban los billetes de caridad, de indigentes, de menores fugados, y también las que tenían que ver con servicios prestados a la administración general del Estado, como traslado de presos, policías y otros funcionarios de servicio, que se recogían en la contabilidad pero que no conllevaban pago directo por los mismos.

3. Apuntes para un debate en construcción

Como se ha señalado, la historiografía ferroviaria ha prestado escasa atención al tema de las tarifas, centrandose sus análisis en valoraciones generalistas que no distinguían en la mayoría de los casos entre los servicios de viajeros y de mercancías, además de estar escasamente soportados en evidencias empíricas.

Artola señaló que las tarifas ferroviarias españolas eran muy elevadas para el nivel de vida del país, además de calificar de arbitrarias a muchas de esas tarifas, lo que se prestaba a errores y fraudes debido al escaso control existente. Según Artola, este caprichoso y enredoso sistema generaba numerosas reclamaciones de las entidades económicas de las ciudades y provincias, que se sentían perjudicadas con respecto a otros lugares¹⁷.

También llamaba la atención Artola sobre el hecho de que en las leyes concesionales se fijara, siguiendo el espíritu de la norma de Subercase, que si existían beneficios superiores al 12-15% en la explotación ferroviaria las tarifas deberían revisarse a la baja, circunstancia que, como sabemos, no se dio en el ferrocarril español,

cuyos resultados de explotación siempre fueron muy modestos o estuvieron en el margen mínimo del beneficio.

Casares, por su parte, consideraba que esta última condición procedía de los modelos ferroviarios europeos, más acostumbrados a los rendimientos positivos en la explotación, añadiendo que el verdadero problema de los ferrocarriles españoles no estaba en las tarifas, sino en la baja densidad de su volumen de tráfico, y de ahí que las tarifas elevadas ejercieran de freno sobre la escasa demanda¹⁸.

Ortúñez, por su parte, sostiene una posición diferente, ya que considera que al reservarse el Estado la competencia para fijar las tarifas máximas se tendió a que los usuarios pagasen unos precios más asequibles, limitando el beneficio de las empresas y fijando las tarifas por debajo del coste medio de explotación¹⁹. Este argumento parece estar basado más en el transporte de mercancías y las circunstancias de la crisis de la Primera Guerra Mundial, tal y como valoró Tedde, al concluir que la subida de tarifas de 1918, en base a la elasticidad de la demanda existente, admitía un margen mayor que hubiera aliviado la economía de las empresas²⁰.

Pascual sí ha estudiado un caso concreto de tarifas ferroviarias de viajeros y ha incidido en la estrategia de precios utilizada por MZA a partir de 1899 en la configuración de los primeros servicios de cercanías en el área metropolitana de Barcelona, donde a finales de ese siglo se habían comenzado a desarrollar tranvías y ómnibus alternativos que suponían una competencia que había estado ausente hasta ese momento. También la creciente demanda, derivada de la mayor movilidad de las clases trabajadoras que accedían cada vez más a los servicios ferroviarios, obligaba a que la empresa generara tarifas especiales con descuentos que abarataban y fidelizaban a los viajeros; incluidos los de fin de semana, que se acercaban al litoral. Esto llevó a un intenso seguimiento de la evolución de estos servicios por parte del Comité de Barcelona de MZA, que tenía en ese momento a Eduardo Maristany como director²¹.

A resultas de esta experiencia, Maristany²² realizó en las sesiones celebradas en Madrid durante la conferencia ferroviaria de 1905 un análisis de los problemas que aquejaban a las compañías ferroviarias en lo tocante a las tarifas de viajeros. Consideraba que había demasiado ruido en las opiniones vertidas sobre el asunto, ya que muchas de las propuestas o eran inviábiles o ya estaban en marcha por parte de las compañías ferroviarias, las cuales realizaban notables esfuerzos, según su opinión, en aplicar reducción de precios a través de las tarifas especiales para viajeros, lo que topaba con el gran problema de la elevada imposición (20%) que tenía el transporte de viajeros²³. Sin embargo, es preciso tener en cuenta que esta elevada imposición se reducía a la mitad cuando el descuento en la tarifa especial llegaba al 25%, produciéndose, entonces sí, una rebaja sustancial en el precio pagado por el viajero.

Con el comienzo de siglo se abrió un largo periodo que llegaría hasta la nacionalización de los ferrocarriles en el que el debate sobre los problemas del ferrocarril, su oferta de servicios y los precios de estos estuvo continuamente en los debates políticos, económicos y sociales, siendo especialmente intensas estas discusiones a partir de la crisis bélica y las consecuencias del denominado problema ferroviario en España²⁴.

Uno de los detonantes de la dialéctica fue la serie de conferencias que dio el diputado conservador Juan de la Cierva en

¹⁶ La inserción de las centenas en la numeración de algunas tarifas era un esfuerzo por facilitar su identificación como tarifas combinadas, mientras que cuando comenzaban por 200 indicaba que se trataba de tarifas combinadas internacionales. Las tarifas numeradas entre 1 y 99 eran tarifas locales, es decir, de tráficos dentro de una misma compañía. Esta norma no siempre se cumplía, aunque estando próxima la nacionalización estaba bastante generalizada y fue de aplicación en la etapa de RENFE.

¹⁷ Artola (1978, pp. 396-401).

¹⁸ Casares (1973, pp. 387-391).

¹⁹ Ortúñez (2001, pp. 11 y 50).

²⁰ Tedde (1978, pp. 204-207).

²¹ Pascual (2016, pp. 217-230).

²² Eduardo Maristany (1855-1941). Su trayectoria empresarial y sus principales aportaciones a la gestión de la explotación ferroviaria en Martínez Vara et al. (2015).

²³ Maristany (1907, pp. 121-320).

²⁴ La tesis de Ortúñez (2001) presenta un amplio análisis de todas estas cuestiones y de los principales ponentes y debates sobre el tema.

1915 para oponerse a la subida de tarifas que reclamaban las compañías ferroviarias²⁵. La discusión afrontaba, además del tema de las tarifas, otras cuestiones fundamentales acerca del futuro de los ferrocarriles en España, como el propio régimen de concesiones, el rescate o las ayudas a las compañías. En el debate estuvieron otros políticos del momento, como Antonio Maura y Francesc Cambó, que diferían en buena medida en las soluciones a tomar y se alejaban de la radicalidad de De la Cierva²⁶.

Las compañías, lideradas por Maristany, respondieron directamente a De la Cierva aportando información detallada de cada una de las posiciones y acusaciones vertidas por el diputado conservador e impulsaron una acción de *lobby* con la intención de hacer cambiar de opinión a los que todavía en el Gobierno recelaban de la medida²⁷.

La subida de 1918 era una consecuencia directa de la fuerte inflación que produjo en la economía española y mundial la Gran Guerra de 1914. Las cuentas de resultados de las compañías se habían desequilibrado definitivamente y una de las salidas propuestas era la subida de tarifas para compensar el aumento de los gastos de insumos, como el carbón o los aceites, y de personal. Desde la publicación de las respectivas leyes concesionales de las empresas no se había autorizado ninguna subida de la tarifa máxima legal y se consideraba que ya había llegado el momento.

Sin embargo, la revisión de algunas tarifas especiales, tanto de viajeros como de mercancías, había comenzado por parte de las compañías desde que estas percibieron la gravedad del ciclo inflacionista, como lo confirmaban los dirigentes de MZA a sus accionistas en la asamblea general de 1917: «[...] se han puesto en vigor durante 1918 tarifas especiales en sustitución de algunas otras [...] que en modo alguno podían ser mantenidas sin grave perjuicio para la Compañía [...]»²⁸. Olariaga denunciaba que las compañías, ante la dilación en la decisión del Gobierno, comenzaron un plan de revisión de sus tarifas especiales de viajeros y mercancías de mayor incidencia, que eran «más de las tres cuartas partes de la masa total de los transportes ferroviarios», cuya supresión o modificación al alza tenía una repercusión positiva inmediata en la cuenta de resultados²⁹.

Hay que tener en cuenta que en el caso de las tarifas especiales de viajeros —billetes sencillos de expedición diaria, billetes de ida y vuelta de expedición diaria, tarjetas de abono, y billetes sencillos y de ida y vuelta para los domingos, días festivos y de días de mercados— la incidencia en el público era muy significativa, especialmente entre las clases trabajadoras, puesto que tenían una gran demanda. Así, entre 1901 y 1914 la distribución entre viajeros con billete a precio entero y billete reducido se repartía casi al 50%: 49,7% con billete normal, 46,7% con billete de tarifa especial y 3,7% con billete kilométrico. Pero si el cálculo se hace sobre los ingresos, los billetes a precio entero recaudaban el 56,7% de esos ingresos, las tarifas especiales el 30,8% y los billetes kilométricos el 12,5%. Como se puede comprobar más adelante, la situación de 1918 produjo una reducción en el uso de las tarifas especiales reducidas que se mantuvo a lo largo de la década de 1920³⁰.

El proyecto de ley para la aprobación de la subida de tarifas fue llevado al Congreso por el entonces ministro de Fomento, Francesc Cambó, el 22 de octubre de 1918, siendo finalmente aprobado,

tras largas discusiones, disputas, votos particulares, etc., por Real Decreto de 26 de diciembre de 1918, «autorizando el recargo transitorio del 15 por 100 sobre las tarifas entonces en vigor». En el preámbulo del decreto se aclaraba que no se podían sustituir «en lo sucesivo» tarifas especiales vigentes por la general para evitar incrementos desproporcionados, que era lo que había ocurrido hasta ese momento, como hemos señalado anteriormente³¹.

Hay que puntualizar que durante ese largo periodo de discusiones había caído el ministro de Fomento junto al denominado Gobierno Nacional del que había formado parte, con Eduardo Dato como presidente y con Santiago Alba como ministro de Hacienda, con el que Cambó había tenido importantes diferencias³². El nuevo ministro fue José Gómez-Acebo Cortina, tercer marqués de Cortina³³, quien a partir de noviembre se encargaría de sacar adelante la ley.

Años después Cambó, en su libro *Ocho meses en el Ministerio de Fomento*, señalaba que tuvo que asumir la subida de las tarifas para impedir la caída de las empresas ferroviarias:

«... contemplar impasible una catástrofe financiera en el negocio de los ferrocarriles era el mayor crimen que pudiese cometer un gobernante; era alejar por muchos años el ahorro español de las empresas industriales en el instante preciso en que más necesario es encaminarlo hacia ella; era provocar una honda y fatal perturbación en toda la vida económica española»³⁴.

En un informe interno, la compañía MZA fijaba la repercusión real de la subida de tarifas de 1918 en un 14% de media para los viajeros y un 11% para las mercancías. Ante estos datos, las compañías continuaron reclamando subidas en las tarifas hasta completar al menos el 15% que fijaba el decreto Cortina de 1918. Los datos recogidos por las compañías procedían de la obligación que tenían de registrar contablemente de modo separado los ingresos derivados de esta subida de tarifas porque esta era provisional y no contabilizaba para la posible valoración de rescate futura, lo que había generado no pocas críticas por parte de las empresas³⁵.

Los gobiernos de turno aprobaron otras dos subidas de las tarifas máximas, en 1932 y en 1934³⁶. En el primer caso se trató de una subida del 3%, llevada a cabo en julio de ese año por el ministro socialista Indalecio Prieto, que estaba dirigida a atender la subida salarial de los empleados del ferrocarril, mediante la constitución de un fondo único destinado a complementar sus retribuciones. Es decir, la subida de tarifas no se aplicaba a la mejora de los ingresos de las compañías³⁷.

La tradicional oposición a la elevación de tarifas que existía en los grupos de izquierda y en el sindicalismo ferroviario se modificó en esta ocasión. Ya que aunque uno de los principales representantes comunistas, Antonio Romo, se oponía a la subida de las tarifas, de cualquier tipo, al considerar que supondría un encarecimiento de los precios, debido a la importancia que tenía el tráfico ferroviario en los suministros, productos y mercancías, con lo que la crisis para la clase trabajadora se vería agravada³⁸, el líder sindical y también diputado socialista, Trifón Gómez³⁹, la consideraba un mal menor

³¹ Gaceta de Madrid, 27 de diciembre de 1918.

³² Serrano Sanz (2000, p. 257).

³³ Cortina lideraba el Banco Español de Crédito, que estaba en esos momentos lidiando con una ambiciosa estrategia de expansión; mientras, este banco tenía en su cartera de valores importantes participaciones en las compañías Norte, MZA y Wagon Lits (García Ruiz, 2007, pp. 98–100).

³⁴ Olariaga (1921, pp. 32–33).

³⁵ Archivo Histórico Ferroviario, P-112–245.

³⁶ Gaceta de Madrid, 8 de julio de 1932 y 31 de mayo de 1934, respectivamente.

³⁷ Peña y Pérez Conesa (1940, tomo III, p. 25).

³⁸ Romo (1934, p. 25).

³⁹ Trifón Gómez Medrano era un dirigente sindical ferroviario procedente de la compañía Norte, con UGT y miembro del PSOE. Fue concejal en el Ayuntamiento de Madrid en 1931 y posteriormente pasó a ser diputado a Cortes en la primera legislatura de la II República (Plaza, 2012).

²⁵ Editados ambos textos por Azorín; véase De la Cierva (1915a, 1915b).

²⁶ Véase Ortúñez (1992).

²⁷ Observaciones sugeridas por los discursos... (1915).

²⁸ Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante: Memoria presentada por el Consejo de Administración a la Junta General de Señores Accionistas celebrada en 11 de mayo de 1919, Madrid, Establecimiento tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1918, p. 8.

²⁹ Olariaga (1921, pp. 23–24).

³⁰ Cálculos propios a partir de los datos analizados en la figura 5 y el epígrafe 4 de este texto.

porque al menos sirvió para atender la subida salarial reclamada por los ferroviarios⁴⁰.

La subida de 1934, llevada a cabo por el gobierno radical de Samper, donde era ministro de Obras Públicas Rafael Guerra del Río, tuvo una dimensión diferente, ya que retrotraía a la misma base de percepción unidad/kilómetro que existía antes de la subida de 1918, a la que se podía aplicar un incremento del 15% en las tarifas máximas y especiales de viajeros y mercancías. Es decir, según habían reclamado las compañías, las tarifas que no se habían incrementado hasta el 15% en la subida de 1918 podían completarla ahora, o bien se podía aplicar en su integridad a aquellas tarifas que se habían creado con posterioridad a esa fecha, convirtiendo en permanente la subida provisional de 1918. En todo caso, la gran preocupación del gobierno era evitar un efecto inflacionista en la economía nacional⁴¹.

4. Estimación cuantitativa y evolución de precios

La complejidad y la diversidad de lo analizado hasta ahora aportan una explicación a la configuración y desarrollo de las tarifas ferroviarias de viajeros y su contexto político. Sin embargo, resulta todavía insuficiente para conocer con una mayor certeza cuál fue la evolución de los precios del transporte ferroviario de viajeros en España durante la segunda mitad del siglo XIX y el primer tercio del siglo XX.

En primer lugar es necesario hacer un análisis de la situación de la tarifa general de aplicación de las líneas ferroviarias españolas con respecto a otras líneas europeas. Esta información procede de la recopilación realizada en 1877 por Félix de Bona, presidente de la Sociedad Económica Matritense, quien publicó un compendio de datos sobre las condiciones en las que se realizaba el servicio y el modo de aplicación de las tarifas en los ferrocarriles españoles. La principal tesis que defendía su autor era el elevado coste del viaje por ferrocarril en España en comparación con otros países europeos y su desarrollo. Sin embargo, como se verá, esta valoración es matizable (fig. 1).

Bona muestra unos datos donde las tarifas generales de aplicación españolas, también denominadas tarifas a precio entero, en tercera clase tenían una posición intermedia con respecto al conjunto de la muestra, mientras que sí existía un precio más elevado en primera y segunda clase, donde el precio por kilómetro recorrido del billete solo era superado por las líneas inglesas. En general, los precios eran bastante homogéneos en tercera clase en la mayoría de las líneas ferroviarias representadas, y solo las líneas británicas centrales y del sur se salen de esta norma, mientras que sí aparece una mayor disparidad en los precios de primera y segunda clase. Por último hay que señalar que en algunos países —Inglaterra y Prusia— se había creado de forma virtual una denominada cuarta clase, que consistía en la aplicación de unas tarifas especiales aún más reducidas en tercera clase para los obreros y jornaleros en sus desplazamientos⁴².

Según Bona, las tarifas de viajeros debían bajar y reducirse el impuesto de utilidades que se aplicaba en ese momento a los billetes expedidos, que era del 15%. Incluso llegaba a pedir que, dada la situación de guerra civil, refiriéndose a la tercera guerra carlista, que se vivía en buena parte de los territorios del norte y del este de la península, se suprimiera temporalmente esta imposición para no desalentar el uso del ferrocarril.

Sin embargo, como se ha visto en los epígrafes anteriores, la tarifa general de aplicación se vio sustancialmente modificada por las empresas con la progresiva entrada de nuevas tarifas especiales

que buscaban, a través de la reducción del precio sobre la tarifa general, el aumento de la demanda y de los ingresos.

La incidencia de la aplicación de estas tarifas especiales en el precio final que pagaba el viajero se puede calcular a través del seguimiento de la tarifa media percibida por viajero y kilómetro, que era un dato que solían publicar las empresas. El cálculo de su serie histórica muestra cómo fue la evolución del precio de viaje y qué repercusión tuvieron las tarifas especiales en ese precio (fig. 2).

Los datos de Norte y MZA presentan una serie larga y bastante continua desde 1866 hasta 1935, mientras que en el caso de Andaluces la información se reduce al periodo 1906-1935, pero es suficientemente representativo para comprender la tendencia homogénea que tuvieron los precios en estas compañías ferroviarias. Los datos se han deflactado a pesetas de 1913 para evitar las distorsiones producidas por la inflación, especialmente intensa en el primer tercio del siglo XX.

La tendencia general de todo el periodo es de progresivo descenso de la tarifa media percibida por viajero y kilómetro en las principales compañías ferroviarias españolas, lo cual tiene su lógica en el desarrollo de un mercado que está en expansión y optimiza su explotación con la aplicación de economías de escala, tanto por la dimensión de las redes como por la progresiva utilización de material con mayor capacidad.

Se observan al menos tres etapas en esta evolución. La primera abarcaría toda la segunda mitad del siglo XIX y es la más inestable, con frecuentes cambios de tendencia, si bien en el conjunto se mantiene una evolución descendente, que reduce los precios hasta en un 15% cuando llega el cambio de siglo, de 0,0669 pesetas por viajero y kilómetro de 1866 a 0,0572 de 1900⁴³.

Esta caída de la tarifa percibida se reafirma en los dos primeros decenios del siglo XX, cuando de modo progresivo y constante se llega a una reducción acumulada del 48% sobre la cifra de comienzos de siglo. En términos reales, el precio acelera su caída en los años inflacionistas de la Primera Guerra Mundial, y solo se detiene tras la revisión de tarifas de 1918.

El último periodo se sitúa ante los efectos reguladores que tuvieron las sucesivas alzas de tarifas de 1918 y de la década de 1930, lo que permitió tener, en términos reales, una estabilidad de precios relativa en todo el periodo.

Así pues, en la segunda mitad del siglo XIX los precios ferroviarios del transporte de viajeros descendieron en un 14%, descenso que se agudizó en las dos primeras décadas del siglo XX con un 48% acumulado, para terminar con una relativa fase de estabilidad que llevó a una subida acumulada del 4% en las décadas tercera y cuarta del siglo. En resumen, el transporte de viajeros por ferrocarril en España se habría abaratado en términos reales en un 53% entre 1866 y 1935.

Esta información se puede completar relacionándola con el cálculo del poder adquisitivo de la población española, especialmente de las clases trabajadoras, lo que permite estimar con mayor precisión si la mejora de precios en el ferrocarril también se correspondió con la evolución de los salarios y, por tanto, tuvo un efecto ampliado para llegar a un mercado creciente. Para su cálculo, primero se ha analizado cuál fue la evolución de los salarios en España. Según las estimaciones de Jordi Maluquer de Motes y Montserrat Llonch, el salario diario en la agricultura se situó durante la segunda mitad del siglo XIX y los primeros años del siglo XX por debajo de 2 pesetas, mientras que el salario diario de un trabajador industrial estuvo un poco por encima de esas 2 pesetas hasta el inicio de la segunda

⁴⁰ Gómez (1936).

⁴¹ Véase Peña y Pérez Conesa (1940, tomo III, pp. 86-90).

⁴² Bona (1877, pp. 21-31).

⁴³ Cálculo propio de la media de la tarifa percibida entre Norte y MZA para este periodo en valores constantes.

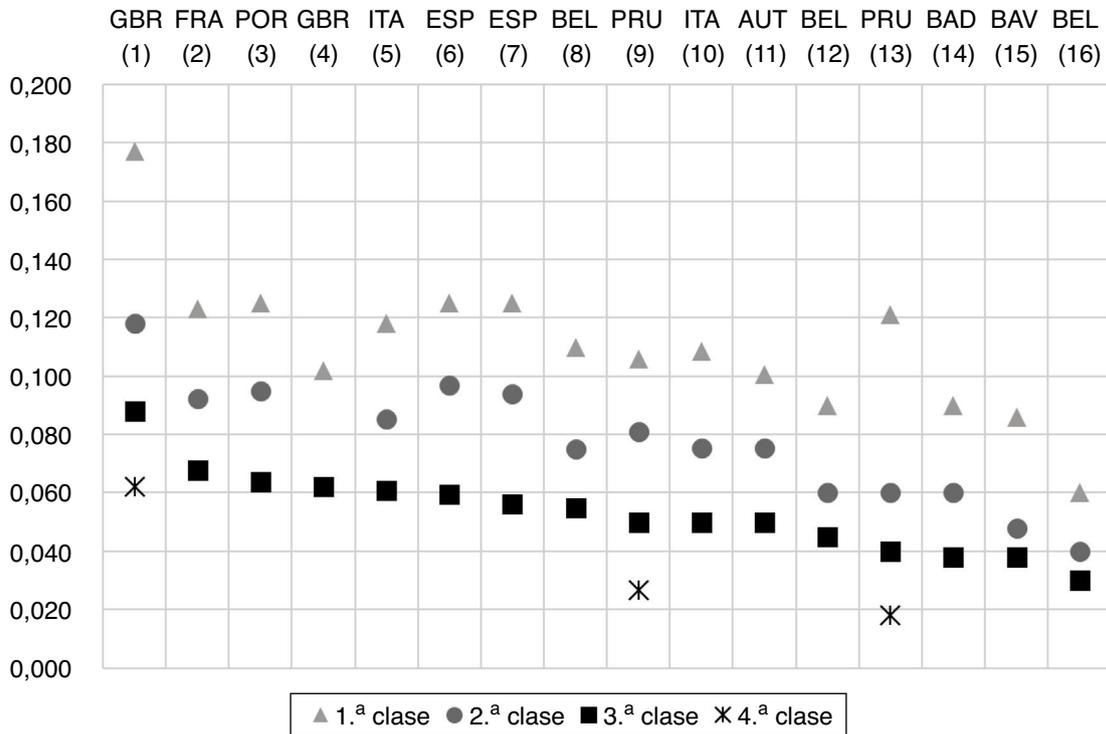


Figura 1. Comparación de las tarifas generales de aplicación por clases y en trenes ordinarios en diferentes compañías ferroviarias en Europa, entre 1867 y 1876. GBR (1): líneas principales de Inglaterra; FRA (2): línea de París a Orleáns y Burdeos; POR (3): línea de Lisboa a Beja; GBR (4): líneas de Midland y North Western; ITA (5): línea de Turín, Milán y Venecia; ESP (6): líneas de Madrid a Zaragoza y a Alicante; ESP (7): línea de Madrid a Irún; BEL (8): Ferrocarriles del Estado, recorridos de 101 a 260 km; PRU (9): Ferrocarriles del Estado; ITA (10): líneas de Florencia y Roma; AUT (11): línea de Viena a Cracovia; BEL (12): Ferrocarriles del Estado, recorridos de 51 a 100 km; PRU (13): líneas de las compañías del ferrocarril riniano; BAD (14): tarifa oficial de Ducado de Baden; BAV (15): líneas principales de Baviera; BEL (16): Ferrocarriles del Estado, recorridos de 1 a 50 km. Fuente: Bona (1877, p. 24).

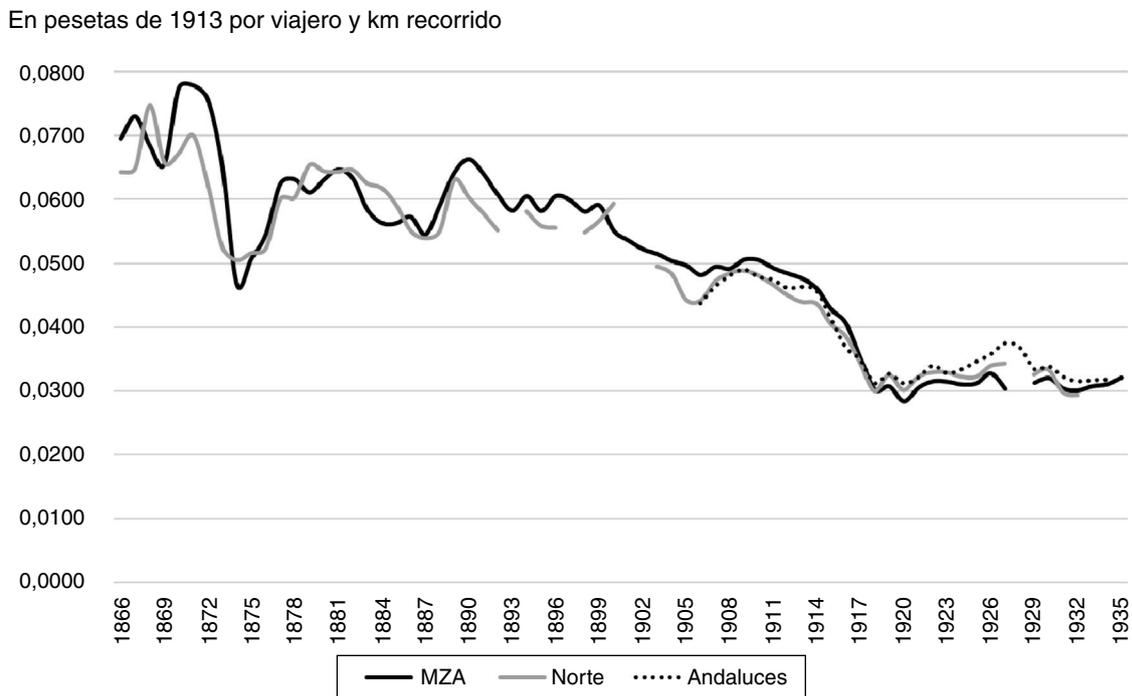


Figura 2. Evolución de la tarifa media percibida en el ferrocarril en España, 1865-1935 (en pesetas de 1913 por viajero y kilómetro recorrido). Fuente: elaboración propia a partir de datos recogidos en las memorias anuales de las compañías Andaluces, MZA y Norte entre los años 1866 y 1935. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signaturas A01, C01 y E01, respectivamente.

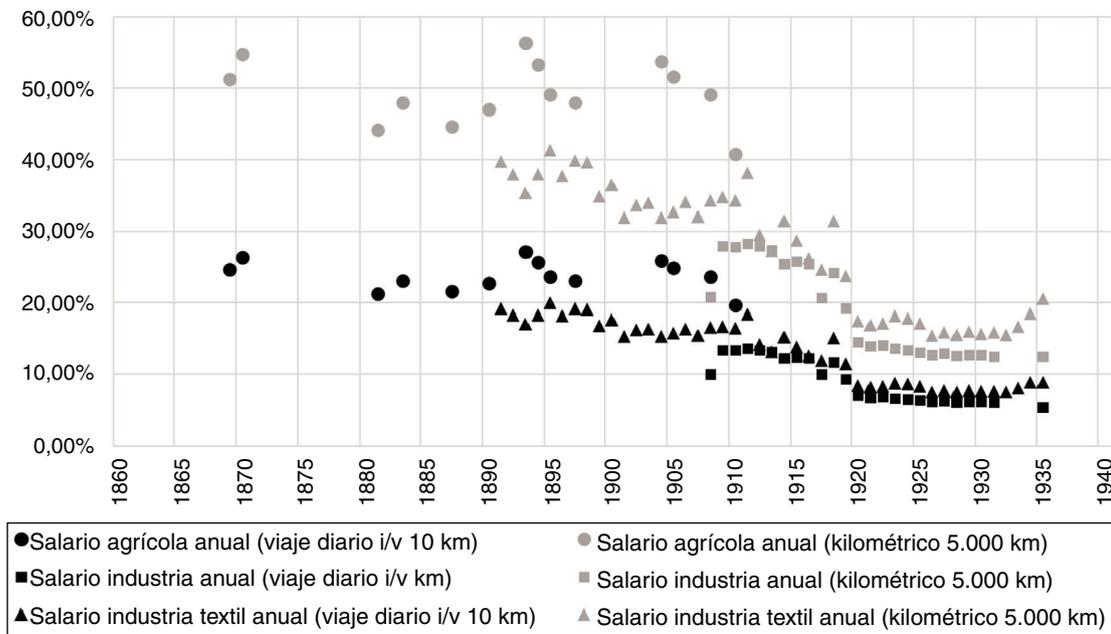


Figura 3. Evolución de la relación entre el coste del billete por ferrocarril y el salario de trabajadores no cualificados en España, 1860-1935 (en porcentajes).

Fuente: Elaboración propia a partir de las tarifas generales de aplicación y las TE en vigor, recogidas en Maristany (1907, pp. 150-169). Para la estimación del poder adquisitivo se han utilizado los datos de los salarios agrícolas e industriales en España en los referidos periodos, recogidos en Maluquer de Motes y Llonch (2005, cuadros 15.3, 15.23 y 15.24).

década del siglo xx, cuando se produjeron alzas notables en estos salarios, para alcanzar en los años veinte 6 pesetas diarias⁴⁴.

Si estos datos se cruzan con las tarifas especiales en vigor en el ferrocarril se obtiene una estimación de la capacidad adquisitiva de estos grupos de trabajadores con relación a los precios del ferrocarril. Para ello se hace el cálculo sobre dos escenarios posibles de tipos de billete, tanto para los trabajadores agrícolas como para los industriales y textiles (fig. 3).

En primer lugar se ha establecido la relación con viajes frecuentes o diarios de ida y vuelta, a una distancia corta de 10 km, que está asociada con la jornada laboral diaria de un trabajador. Para ello, el viajero se debía acoger, en el caso de que utilizara la red de Norte, a la TE n.º 4, que ofrecía descuentos del 30% en esos viajes diarios de ida y vuelta. En el caso de que usara la red de MZA o de TBF, se debería acoger a una tarifa con un descuento similar, la TE n.º 1 (adicional).

Según el cálculo realizado, el esfuerzo económico que tenía que realizar un trabajador poco cualificado para ir a trabajar todos los días en ferrocarril (10 km diarios de ida y vuelta) se situaría en una franja del 25-30% de su salario, y así se mantuvo durante toda la segunda mitad del siglo xix, lo que hacía bastante improbable que usara el ferrocarril, mientras que en el primer tercio del siglo xx, a consecuencia de la bajada real que hemos visto, el gasto llegaría a situarse entre el 5-10%, lo que sí favorecía que utilizara el ferrocarril para sus desplazamientos pendulares, si bien en este caso los cálculos se han realizado sobre los ingresos de un obrero de la industria, con mejores ingresos que en el sector agrario. En la figura 3 esta simulación está representada en negro intenso.

En segundo lugar está el caso de los billetes kilométricos para utilizar en desplazamientos periódicos, aunque menos frecuentes, y que también están asociados a viajes de trabajo o de ocio. En este caso, se considera que el usuario ha contratado el abono

kilométrico más frecuente, el de 5.000 km anuales, al que corresponde la TE combinada X n.º 11, cuyo descuento, según clase, podía llegar hasta el 65%. Dado que el ejemplo se hace sobre la tercera clase, el descuento se quedaba en el 50%. En este caso, al tratarse de una tarifa combinada, afectaba a las líneas de varias compañías, según los acuerdos establecidos, y las empresas Norte, MZA y Andaluces los tenían suscritos.

Aquí resulta interesante ver la respuesta a un producto comercial, el abono kilométrico, con el que las compañías ferroviarias hacían una mejora de oferta que buscaba la fidelización de los clientes con un uso frecuente del ferrocarril, no necesariamente diario, y con un mayor poder adquisitivo, como podían ser pequeños comerciantes y representantes de ventas, tanto para viajes de negocios como para ocio, y cuyo coste estaba totalmente fuera del alcance de un trabajador no cualificado, ya que se llevaría entre el 50-60% de sus ingresos. Sin embargo, en los años veinte se puede observar como este producto llegó a situarse en una franja por debajo del 10% de los ingresos de obrero industrial, lo que confirma la existencia de unas agresivas políticas de descuentos que se aplicaron en ciertos productos, como los billetes kilométricos, que en términos reales reducían considerablemente el precio, favoreciendo a usuarios con mayor poder adquisitivo y, por tanto, con un interés especial para las empresas por la posibilidad de fidelización. En la figura 3 esta simulación está representada en color gris.

Estos datos confirman la tendencia que tuvo la demanda de transporte de viajeros por ferrocarril en España, con un moderado crecimiento durante el siglo xix, cuando se pasó de los 11,5 millones de viajeros de 1871 a los 33,4 millones de 1901, para acelerarse en el primer tercio del siglo xx hasta los 120 millones de 1931, siendo especialmente llamativo el crecimiento experimentado en la década 1911-1920, cuando la cifra de viajeros se duplicó, pasando de 50 a 100 millones, con una tasa de crecimiento medio anual del 7%⁴⁵. En este sentido, las tarifas y el alza de los salarios que

⁴⁴ Maluquer de Motes y Llonch (2005, cuadros 15.3 y 15.23). En el caso de la industria textil en Cataluña, los cálculos de Montserrat Llonch sitúan estos salarios ligeramente por encima de las estimaciones para el conjunto del país (Llonch, 2004).

⁴⁵ Los datos del volumen de tráfico de viajeros están tomados de Gómez Mendoza y San Román (2005).

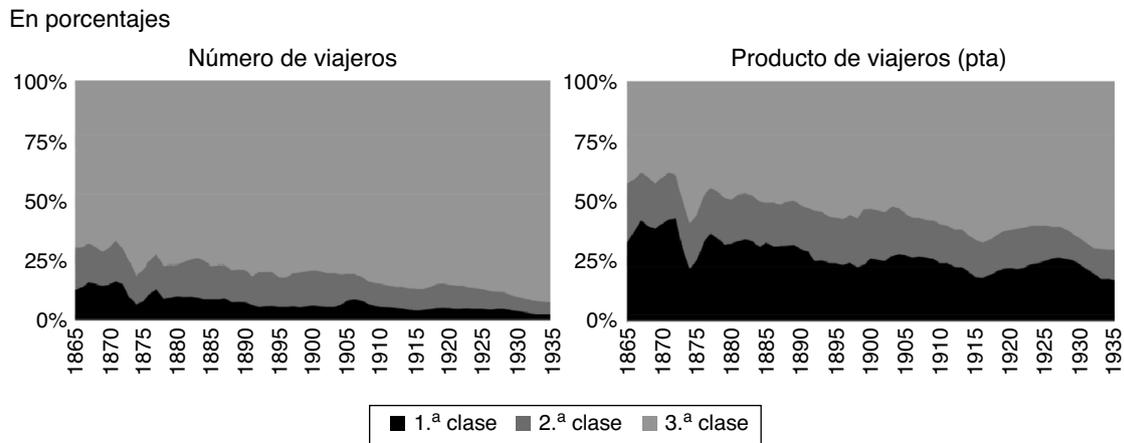


Figura 4. Distribución del número de viajeros y de los ingresos de tráfico de viajeros según la clase utilizada, en la compañía del Norte, 1865-1935 (en porcentajes). Fuente: Elaboración propia a partir de datos recogidos en las memorias anuales de la compañía Norte entre 1865 y 1935. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura E01.

se han analizado pudieron contribuir a esta mejora en la demanda de transporte.

Pero ¿cuál era el perfil de la demanda del usuario del ferrocarril? La [figura 4](#) aporta información sobre el porcentaje de usuarios que optaban por cada una de las clases y el volumen de los ingresos que obtenía la compañía ferroviaria, en este caso Norte, en cada una

de las clases. Los resultados muestran un lógico dominio de la tercera clase, la más económica, que se hizo cada vez más evidente debido, como hemos visto, a la progresiva reducción de precios que hizo al ferrocarril más accesible. Así, entre 1865 y 1870 el 70% de los usuarios adquirirían un billete de tercera clase, mientras que en el quinquenio 1931-1935 ese porcentaje había ido aumentando

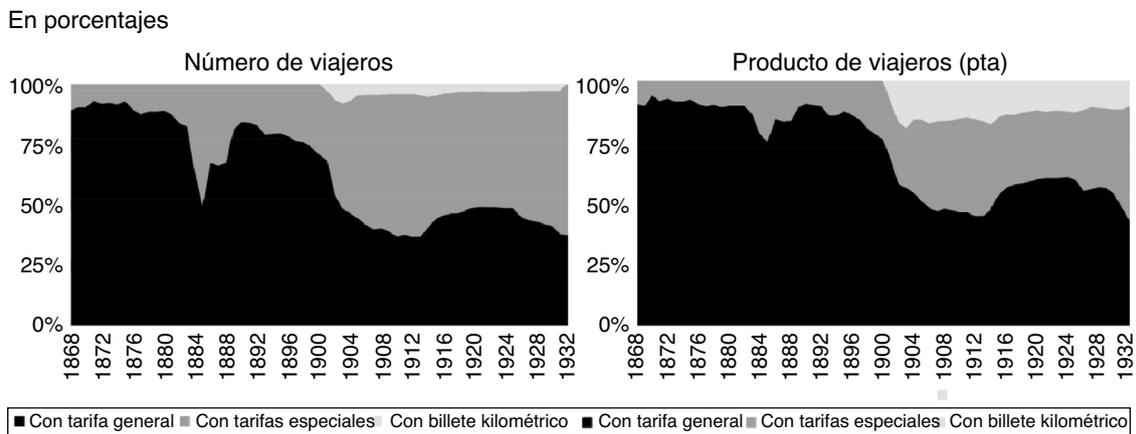


Figura 5. Distribución del número de viajeros y de los ingresos de tráfico de viajeros según la tarifa utilizada, en la compañía del Norte, 1868-1932 (en porcentajes). Fuente: Elaboración propia a partir de datos recogidos en las memorias anuales de la compañía Norte entre 1868 y 1932. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura E01.

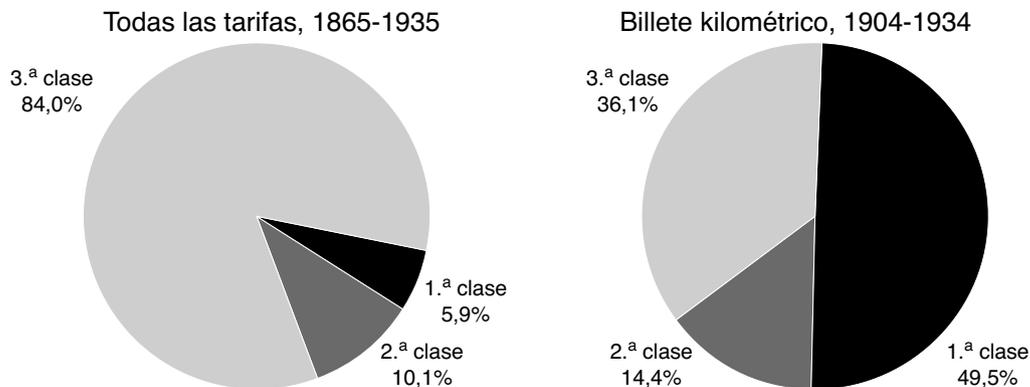


Figura 6. Distribución de los viajeros por clases, en la compañía del Norte, 1865-1935. Fuente: Elaboración propia a partir de datos recogidos en las memorias anuales de la compañía Norte entre 1865 y 1935. Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura E01.

progresivamente, sin grandes alteraciones, hasta el 90%. La primera y la segunda clase se repartían en porcentajes similares el resto de la demanda.

En lo que respecta al producto, el dominio de la tercera clase también era claro, pero sin las diferencias existentes en el número de viajeros, lo que respondía a la lógica del bajo coste de sus billetes. Así, los ingresos por viajeros de tercera clase pasaron de ser el 45% del producto en el periodo 1865–1870 al 70% en los años 1931–1935. En el reparto de la primera y la segunda clase, también igualadas, eran más relevantes los ingresos de la primera clase.

El tipo de tarifa preferentemente utilizada por los viajeros se fue modificando conforme se ampliaban las tarifas especiales. Así, inicialmente la mayor parte de los viajeros se acogían a la tarifa general, también denominada a precio entero, en una proporción que rondaba el 80–90% para el periodo de 1866 hasta 1890, pero después fue cayendo progresivamente el uso de esta tarifa (la más cara) hasta rondar el 35% de los usuarios y el 40% de los ingresos en 1935. Las tarifas más reducidas, tanto el amplio grupo de tarifas especiales como los billetes kilométricos, fueron creciendo hasta terminar siendo el grupo de productos más demandado (fig. 5).

Por último, es interesante recoger en qué proporción se demandaban las diferentes tarifas por parte de los usuarios según la clase utilizada (fig. 6). La información, no obstante, es incompleta, porque, por ejemplo, no se dispone del desglose por clases de billetes a precio reducido, que englobaba a buena parte de las tarifas especiales. Aun así, en primer lugar se confirma la generalización de los usuarios de tercera clase que se ha analizado en los gráficos anteriores, para el global de las tarifas, si bien el acceso a los importantes descuentos de los billetes kilométricos u otras tarifas especiales de fidelización, como los abonos trimestrales, semestrales y anuales, tenían un perfil totalmente distinto, con un 50% de los usuarios en primera, un 14% en segunda y el resto en tercera clase. Es decir, a pesar de los cambios, la aplicación de las tarifas de fidelización se hacía sobre las clases con mayor poder adquisitivo.

5. Conclusiones

Aunque el sistema de tarifas ha sido valorado habitualmente como farragoso y arbitrario, se ha constatado en este artículo que su organización respondía a criterios habituales en otras empresas ferroviarias de otros países. El sistema se mantuvo, en esencia, invariable durante todo el siglo XIX, y así seguiría hasta el final del siglo XX, basado en la remuneración por kilómetro recorrido por el viajero.

La complejidad de su seguimiento, sin embargo, proviene de la continua publicación de tarifas especiales, con sus capítulos y párrafos, que eran con frecuencia corregidas o anuladas, sin que tuvieran unos periodos de validez que dieran estabilidad a las operaciones. Muchas surgían como una respuesta a coyunturas de la demanda sin espíritu de continuidad y otras estaban en permanente modificación. En todos los casos se incluían dentro de las estrategias de los departamentos comerciales y de la dirección corporativa para aprovechar las condiciones del mercado y optimizar los ingresos procedentes de la explotación ferroviaria.

Se trataba, pues, de un sistema de precios que no se regulaba totalmente por la tarifa oficial, sino por la publicación continua de esas tarifas especiales que ofrecían rebajas que llegaban hasta el 80%, pero cuya media estaría en torno al 25%, lo que suponía una reducción adicional al usuario, ya que ese era precisamente el límite que ofrecía el legislador a las compañías para aminorar la imposición del billete de viajeros del 20 al 10%. Además, aparecen técnicas comerciales de fidelización de usuarios mediante la oferta de abonos y carnés kilométricos que permitían regular el uso de los mismos a la voluntad de los viajeros.

La serie histórica muestra una evolución claramente descendente de los precios del transporte ferroviario en el largo plazo que se puede resumir en un abaratamiento de más del 50% entre 1866 y 1935. La evolución contraria de los salarios supuso una mejora del poder adquisitivo con respecto al ferrocarril que ayudó a aumentar el volumen de clientes potenciales y a consolidar la hegemonía del ferrocarril en el primer tercio del siglo XX.

Agradecimientos

La primera versión de este texto se presentó al XIII Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea 2016, dentro del taller 23 «El ferrocarril en España: un largo debate». Agradezco a los asistentes a esa sesión y a los evaluadores anónimos de la revista sus oportunos comentarios y sugerencias, los cuales me han ayudado a mejorar notablemente la versión final de este texto.

Bibliografía

- Artola, M., 1978. *La acción del Estado*. En: Artola, M. (Ed.), *Los ferrocarriles en España, 1844–1943*, 1. Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid, pp. 396–401.
- Artola, M. (Ed.), 1978. *Los ferrocarriles en España 1844–1943*, 2. Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid.
- Bona, F. de., 1877. *De la explotación y tarifas de la explotación ferroviaria en España*. Imprenta de la Gaceta de los Caminos de Hierro, Madrid.
- Cambó, F., 1918. *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España*, 6. Ministerio de Fomento, Madrid.
- Casares, A., 1973. *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*. Instituto Ibero-Americano del Desarrollo Económico, Madrid.
- Casson, M., 2009. *The World's First Railway System. Enterprise, Competition, and Regulation on the Railway Network in Victorian Britain*. Oxford University Press, Oxford.
- Chávez Miranda, M.E., Ruiz Jiménez, A., 2005. *Marco conceptual del yield management como técnica de gestión de la capacidad y la demanda en las organizaciones de servicios*. *Investigaciones Europeas de Dirección y Economía de la Empresa* 11 (1), 143–163.
- Comín, F., Martín, P., Muñoz, M., Vidal, J., 1998. *150 años de historia de los ferrocarriles españoles (2 vols.)*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Ediciones Anaya, Madrid.
- De la Cierva, J., 1915a. *Discursos pronunciados por el Excmo. Sr. D. Juan de la Cierva en el Congreso el 10 y el 11 de febrero de 1915*. Tipografía de la Revista Archivos, Madrid.
- De la Cierva, J., 1915b. *Conferencias dadas por el Excmo. Sr. D. Juan de la Cierva en el Círculo de la Unión Mercantil el día 19 y el 27 de febrero de 1915*. Tipografía de la Revista Archivos, Madrid.
- Die y Mas, M., 1900. *Influencia de los transportes en los mercados y en la baja de los precios*. Imprenta del asilo de huérfanos del S. C. de Jesús, Madrid.
- Fisher, I., 1997. *Mathematical Investigations in the Theory of Value and Prices*. En: Barber, W.J. (Ed.), *The Works of Irving Fisher*, 1. Pickering and Chatto, London, p. 162.
- García Ruiz, J.L., 2007. *Nacionalizando el capital bancario: Banesto y Paribas (1902–1927)*. *Investigaciones en Historia Económica* 9, 79–108.
- Giol, V., 1902. *Colección completa de las tarifas de los ferrocarriles de España para los transportes a grande y pequeña velocidad*. Imprenta de Henrich y Cía, Barcelona.
- Gómez, T., 1936. *Fracaso de las compañías ferroviarias. ¿Quiénes son los responsables?* Gráfica Socialista, Madrid.
- Gómez Mendoza, A., 1982. *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855–1913): un enfoque de nueva historia económica*. Alianza Editorial, Madrid.
- Gómez Mendoza, A., San Román, E., 2005. *Transportes y comunicaciones*. En: Carreras, A., Tafunell, X. (Eds.), *Estadísticas Históricas de España, siglos XIX y XX*. Fundación BBVA, Madrid, pp. 509–572.
- Llonch, M., 2004. *Jornada, salarios y costes laborales en el sector textil catalán, 1891–1936*. *Revista de Historia Industrial* 26, 101–139.
- Maluquer de Motes, J., Llonch, M., 2005. *Trabajo y relaciones laborales*. En: Carreras, A., Tafunell, X. (Eds.), *Estadísticas Históricas de España, siglos XIX y XX*. Fundación BBVA, Madrid, pp. 1155–1245.
- Maristany, E., 1907. *La conferencia ferroviaria de 1905. Estudios económicos sobre la explotación de los ferrocarriles españoles*, 6. Imprenta de Henrich y compañía, Barcelona.
- Martínez Vara, T., Muñoz Rubio, M., Ortúñez, P.P., 2015. *Eduardo Maristany Gibert (1855–1941). Director general de MZA. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* 28, 12–38.
- Millward, R., 2005. *Private and Public Enterprise in Europe. Energy, Telecommunications and Transport, 1830–1990*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Muñoz, M., Fernández Sanz, J., Vidal, J., 1999. *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848–1998: economía, industria y sociedad*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

- Observaciones sugeridas por los discursos pronunciados en el Círculo de la Unión Mercantil los días 19 y 27 de febrero de 1915 por el Excmo. Señor D. Juan de la Cierva. Madrid. 1915.
- Olariaga, L., 1921. *La cuestión de las tarifas y el problema ferroviario*. Calpe, Madrid.
- Ortúñez, P.P., 1992. Maura, Cambó y De la Cierva ante el problema ferroviario. *Anales de Estudios Económicos y Empresariales* 7, 307–319.
- Ortúñez, P.P., 2001. *El proceso de nacionalización de los ferrocarriles en España. Historia de las grandes compañías ferroviarias 1913-1943* [tesis doctoral]. Universidad de Valladolid.
- Pascual, P., 1999. *Los caminos de la era industrial. La construcción y financiación de la red catalana de ferrocarriles (1843-1898)*. Barcelona, Universitat de Barcelona.
- Pascual, P., 2016. *El ferrocarril a Catalunya (1848-1935) Una història de la seva explotació, 2*. Eumo Editorial, Barcelona.
- Peña, A., Pérez Conesa, G. (Eds.), 1940. *Antecedentes y datos para el estudio del problema ferroviario (6 vols.)*. Diana artes gráficas, Madrid.
- Perelman, M., 1997. *El fin de la economía*. Ariel, Barcelona.
- Plaza, A., 2012. *El sindicalismo ferroviario en España: de las sociedades mutualistas a los sindicatos de industria (1870-1936)*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- Romo, A., 1934. *El ferrocarril, trinchera de especuladores*. Cooperativa Obrera Editorial, Madrid.
- Serrano Sanz, J.M., 2000. Francesc Cambó. En: Comín, F. (Ed.), *La Hacienda desde sus ministros. Del 98 a la guerra civil*. Prensas Universitarias, Zaragoza, pp. 247–279.
- Tedde, P., 1943. Los ferrocarriles en España 1844-1943. En: Artola, M. (Ed.), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943, 2*. Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid, pp. 29–38.
- Tedde, P., 1996. La expansión de las grandes compañías ferroviarias españolas: Norte MZA y Andaluces (1865-1930). En: Comín, F., Martín Aceña, P. (Eds.), *La Empresa en la Historia de España*. Civitas, Madrid, pp. 265–284.
- Tortella, G., 1972. *Los orígenes del capitalismo en España: banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*. Tecnos, Madrid.